

คำอธิบายผลการดำเนินงานและการวิเคราะห์ฐานะทางการเงิน ไตรมาส 1 ปี 2554 สิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2554
ของ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

1. สรุปผลการดำเนินงานของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

ในไตรมาสแรกของปี 2554 ถึงแม้อุตสาหกรรมการบินยังได้รับผลดีจากการฟื้นตัวของภาวะเศรษฐกิจโลก แต่ก็มีปัจจัยลบต่างๆ ที่กระทบต่อผลประกอบการอย่างต่อเนื่อง ได้แก่ ภัยธรรมชาติ ความขัดแย้งด้านการเมืองในหลายประเทศ และการปรับตัวสูงขึ้นของราคาน้ำมัน ทั้งนี้ในส่วนของบริษัทฯ ก็ได้รับผลกระทบจากปัจจัยลบดังกล่าว โดยเฉพาะเหตุการณ์แผ่นดินไหวในประเทศญี่ปุ่นในเดือนมีนาคม 2554 ที่ส่งผลให้ปริมาณผู้โดยสารโดยรวมในเส้นทางภูมิภาคลดลง นอกจากนี้ ราคาน้ำมันที่ปรับตัวสูงขึ้นอย่างรวดเร็วและต่อเนื่อง ประกอบกับการแข่งขันทางการตลาดที่รุนแรง ทำให้บริษัทฯ ยังไม่สามารถปรับค่าธรรมเนียมนักบินค่าน้ำมันได้ครอบคลุมกับค่าน้ำมันที่เพิ่มสูงขึ้น ส่งผลให้บริษัทฯ มีกำไรลดลงเมื่อเปรียบเทียบกับไตรมาสแรกของปี 2553

สรุปผลการดำเนินงานไตรมาส 1 ปี 2554 ได้ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท	ม.ค.-มี.ค.		เปลี่ยนแปลง	
	2554	2553	ล้านบาท	%
รายได้รวม	51,851	49,806	+ 2,045	+ 4.1
ค่าใช้จ่ายรวม *	47,739	44,413	+ 3,326	+ 7.5
กำไรก่อนอัตราแลกเปลี่ยนและภาษีเงินได้	4,112	5,393	- 1,281	- 23.8
กำไร(ขาดทุน)จากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ	(3,358)	5,698	- 9,056	- 158.9
กำไรก่อนภาษีเงินได้	754	11,091	- 10,337	- 93.2
กำไรเบ็ดเสร็จส่วนที่เป็นของบริษัทฯ	618	10,572	- 9,954	- 94.2
กำไรต่อหุ้น (บาท)	0.28	6.22	- 5.94	- 95.5
EBITDA	9,755	11,252	- 1,497	- 13.3
EBITDAR	11,191	11,750	- 559	- 4.8

* ไม่รวมกำไร(ขาดทุน)จากอัตราแลกเปลี่ยน แต่รวมส่วนแบ่งกำไร(ขาดทุน)จากเงินลงทุนตามวิธีส่วนได้เสียและต้นทุนทางการเงิน

ในไตรมาส 1 ปี 2554 บริษัทฯ มีรายได้รวมทั้งสิ้น 51,851 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากไตรมาสเดียวกันของปีก่อนจำนวน 2,045 ล้านบาท หรือร้อยละ 4.1 โดยมีรายได้จากการขายหรือการให้บริการเพิ่มขึ้น 2,111 ล้านบาท หรือร้อยละ 4.3 ค่าใช้จ่ายไม่รวมกำไร (ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยนแต่รวมส่วนแบ่งกำไร (ขาดทุน) จากเงินลงทุนตามวิธีส่วนได้เสียและต้นทุนทางการเงิน มีจำนวนทั้งสิ้น 47,739 ล้านบาท สูงกว่าไตรมาสเดียวกันของปีก่อน 3,326 ล้านบาท หรือร้อยละ 7.5 สาเหตุสำคัญเนื่องจากราคาน้ำมันเครื่องบิน โดยเฉลี่ยสูงขึ้นร้อยละ 33.5 นอกจากนี้ในไตรมาสนี้ บริษัทฯ ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ จำนวน 3,358 ล้านบาท เปรียบเทียบกับไตรมาสเดียวกันของปีก่อนซึ่งกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ 5,698 ล้านบาท เป็นผลให้บริษัทฯ มีกำไรก่อนภาษีเงินได้ 754 ล้านบาท ต่ำกว่าปีก่อน 10,337 ล้านบาท หรือร้อยละ 93.2 หากไม่รวมกำไร (ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ บริษัทฯ มีกำไรก่อนอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศและภาษีเงินได้ 4,112 ล้านบาท ลดลง 1,281 ล้านบาท หรือร้อยละ 23.8

บริษัทฯ มีกำไรเบ็ดเสร็จส่วนที่เป็นของบริษัทฯ 618 ล้านบาท คิดเป็นกำไรต่อหุ้น 0.28 บาท ต่ำกว่าไตรมาสเดียวกันในปี 2553 ซึ่งมีกำไร 10,572 ล้านบาท หรือกำไรต่อหุ้น 6.22 บาท และมีกำไรก่อนหักดอกเบี้ย ภาษี ค่าเสื่อมราคา ค่าตัดจำหน่าย และค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่ (EBITDAR) เท่ากับ 11,191 ล้านบาท ต่ำกว่าปีก่อน 559 ล้านบาท หรือร้อยละ 4.8

การเปลี่ยนแปลงนโยบายบัญชี

บริษัทฯ ได้ถือปฏิบัติตามมาตรฐานการบัญชี และมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ที่มีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2554 มีผลให้บริษัทฯ มีการเปลี่ยนแปลงนโยบายบัญชีเรื่องการนำเสนองบการเงิน และผลประโยชน์พนักงาน (รายละเอียดในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 2 และ 3) ซึ่งการเปลี่ยนแปลงนโยบายบัญชีดังกล่าวส่วนใหญ่มีผลกระทบต่อการนำเสนองบการเงินเท่านั้น ไม่มีผลกระทบต่อกำไรหรือกำไรต่อหุ้น ยกเว้นเรื่องผลประโยชน์พนักงาน โดยบริษัทฯ เลือที่จะบันทึกภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงานโดยวิธีปรับย้อนหลัง ซึ่งมีผลทำให้กำไรสะสม ณ วันที่ 1 มกราคม 2554 ในงบการเงินรวมลดลงเป็นจำนวนเงิน 6,527 ล้านบาท และกำไรเบ็ดเสร็จในไตรมาส 1 ของปี 2554 และ 2553 ลดลงเป็นจำนวนเงิน 153 และ 152 ล้านบาท ตามลำดับและมีผลทำให้กำไรต่อหุ้นลดลง 0.07 และ 0.09 บาท ตามลำดับ

2. คำอธิบายและวิเคราะห์ผลการดำเนินงานไตรมาส 1 ปี 2554

ปริมาณการผลิตและการขนส่ง

		ม.ค.-มี.ค.		อัตรา เปลี่ยนแปลง
		2554	2553	
ปริมาณการผลิตรวม	(ล้านตัน-กิโลเมตร)	2,995	2,810	+ 6.6%
ปริมาณการขนส่งรวม	(ล้านตัน-กิโลเมตร)	2,063	2,064	- 0.1%
อัตราส่วนการบรรทุก	(ร้อยละ)	68.9	73.4	- 4.5
ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร	(ล้านที่นั่ง-กิโลเมตร)	19,571	19,045	+ 2.8%
ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร	(ล้านคน-กิโลเมตร)	14,881	15,425	- 3.5%
อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร	(ร้อยละ)	76.0	81.0	- 5.0
ปริมาณการผลิตด้านพัสดุภัณฑ์	(ล้านตัน-กิโลเมตร)	1,233	1,096	+ 12.5%
ปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์	(ล้านตัน-กิโลเมตร)	698	653	+ 6.9%
อัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์	(ร้อยละ)	56.6	59.6	- 3.0
จำนวนผู้โดยสาร	(ล้านคน)	4.92	5.21	- 5.6%
ชั่วโมงปฏิบัติการบิน	(ชั่วโมง)	89,175	86,722	+ 2.8%
อัตราการใช้ประโยชน์เครื่องบินเฉลี่ย	(ชั่วโมง/ลำ/วัน)	12.4	11.7	+ 6.0%

ในไตรมาส 1 ปี 2554 บริษัทฯ ได้รับมอบเครื่องบิน A330-300 ที่ติดตั้งเก้าอี้ขึ้นประหยัดเรียบร้อยแล้ว 1 ลำ และเริ่มให้บริการในเส้นทางภูมิภาคและออสเตรเลียตั้งแต่วันที่ 27 มีนาคม 2554 พร้อมกับปลดประจำการเครื่องบิน A300-600 1 ลำ

บริษัทฯ มีปริมาณการผลิตรวม (Available Ton -Kilometer : ATK) เพิ่มขึ้นจากไตรมาสเดียวกันของปีก่อน ร้อยละ 6.6 ปริมาณการขนส่งรวม (Revenue Ton-Kilometer : RTK) ใกล้เคียงกับปีก่อน อัตราส่วนการบรรทุกรวม (Load Factor) เฉลี่ยร้อยละ 68.9 ลดลงจากปีก่อนซึ่งเฉลี่ยร้อยละ 73.4 ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (Available Seat - Kilometer : ASK) เพิ่มขึ้นจากงวดเดียวกันของปีก่อนร้อยละ 2.8 ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (Revenue Passenger - Kilometer : RPK) ลดลงร้อยละ 3.5 อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร (Cabin Factor) ลดลงจากเฉลี่ยร้อยละ 81.0 ในปีก่อน เป็นร้อยละ 76.0

รายได้

ในไตรมาส 1 ปี 2554 บริษัทฯ มีรายได้รวมทั้งสิ้น 51,851 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากไตรมาสเดียวกันของปีก่อน 2,045 ล้านบาท หรือร้อยละ 4.1 โดยสรุปดังนี้

หน่วย : ล้านบาท	ม.ค.-มี.ค.		เปลี่ยนแปลง	
	2554	2553	ล้านบาท	%
รายได้จากกิจการขนส่ง				
ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน	41,935	40,631	+ 1,304	+ 3.2
ค่าระวางขนส่งและไปรษณีย์ภัณฑ์	6,955	6,254	+ 701	+ 11.2
รวมรายได้จากกิจการขนส่ง	48,890	46,885	+ 2,005	+ 4.3
รายได้จากกิจการอื่น	2,135	2,029	+ 106	+ 5.2
รวมรายได้จากการขายหรือการให้บริการ	51,025	48,914	+ 2,111	+ 4.3
ดอกเบี้ยรับ	120	31	+ 89	+ 287.1
รายได้อื่น	706	861	- 155	- 18.0
รวมรายได้	51,851	49,806	+ 2,045	+ 4.1

รายได้จากการขายหรือการให้บริการ บริษัทฯ มีรายได้จากการขายหรือการให้บริการรวมทั้งสิ้น 51,025 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 2,111 ล้านบาท หรือ ร้อยละ 4.3

รายได้จากกิจการขนส่ง รวมทั้งสิ้น 48,890 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 2,005 ล้านบาท หรือร้อยละ 4.3 ประกอบด้วย

- **รายได้จากค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน**

บริษัทฯ มีรายได้จากค่าโดยสารและน้ำหนักส่วนเกินรวมทั้งสิ้น 41,935 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 1,304 ล้านบาท หรือร้อยละ 3.2 สาเหตุสำคัญเนื่องจากรายได้จากผู้โดยสารต่อหน่วยโดยเฉลี่ย (รวมค่าธรรมเนียมชดเชยค่าน้ำมันและค่าเบี้ยประกันภัย) เพิ่มขึ้นจาก 2.64 บาทในไตรมาส 1 ปี 2553 เป็น 2.77 บาท หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 4.9 สาเหตุสำคัญเนื่องจากการปรับราคาเพิ่มขึ้นตามราคาน้ำมันที่สูงขึ้น ถึงแม้จะได้รับผลกระทบบางส่วนจากการแข็งค่าของเงินบาทก็ตาม

ทั้งนี้ ตั้งแต่วันที่ 1 เมษายน 2553 ราคาบัตรโดยสารเส้นทางภายในประเทศที่จำหน่ายในประเทศไทย และบางเส้นทางในต่างประเทศ ได้รวมค่าธรรมเนียมชดเชยค่าน้ำมันและค่าเบี้ยประกันภัยในราคาค่าโดยสาร และ

บริษัทฯ ได้บันทึกรายได้ดังกล่าวเป็นรายได้ค่าโดยสารทั้งหมด ไม่ได้แยกเป็นรายได้เงินค่าประกันภัยและรายได้ค่าธรรมเนียมขดเขย่น้ำมันเรียกเก็บจากผู้โดยสารดังเช่นในปีที่ผ่านมา นอกจากนี้ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2554 บริษัทฯ ได้รวมค่าธรรมเนียมขดเขย่น้ำมันส่วนหนึ่งไว้ในราคาบัตรโดยสารเส้นทางระหว่างประเทศ ซึ่งมีผลทำให้รายได้ค่าธรรมเนียมขดเขย่น้ำมันลดลง

● รายได้ค่าระวางขนส่งและค่าไปรษณีย์ภัณฑ์

รายได้จากค่าระวางขนส่งและค่าไปรษณีย์ภัณฑ์ 6,955 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 701 ล้านบาท หรือร้อยละ 11.2 สาเหตุสำคัญเนื่องจากรายได้จากพัสดุภัณฑ์รวมค่าธรรมเนียมน้ำมันและค่าประกันภัยต่อหน่วยเพิ่มขึ้นจาก 9.27 บาทในไตรมาส 1 ปี 2553 เป็น 9.71 บาท ในปี 2554 หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 4.7 และปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (Revenue Freight Ton-Kilometers : RFTK) เพิ่มขึ้น 45 ล้านตัน-กิโลเมตร หรือร้อยละ 6.9 โดยมีปริมาณการผลิตด้านพัสดุภัณฑ์ (Available Dead Load Ton-Kilometers : ADTK) เพิ่มขึ้น 137 ล้านตัน-กิโลเมตร หรือร้อยละ 12.5 เนื่องจากความต้องการนำเข้าและส่งออกสินค้าเพิ่มขึ้นตามการฟื้นตัวของเศรษฐกิจโลก รวมทั้งการที่บริษัทฯ เข้าพื้นที่ระวางขนส่ง (Block Space) บนเครื่องบินขนส่งสินค้าแบบโบอิง 777-200 LRF 2 ลำ ตั้งแต่เดือนมีนาคม 2553 อัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (Freight Load Factor) ลดลงจากร้อยละ 59.6 ในปี 2553 เป็นร้อยละ 56.6 ในปี 2554

รายได้จากกิจการอื่น

รายได้จากกิจการอื่น 2,135 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 106 ล้านบาท หรือร้อยละ 5.2 โดยมีสาเหตุหลักมาจากจำนวนเที่ยวบินและจำนวนผู้โดยสารของสายการบินลูกค้าเพิ่มขึ้นจากไตรมาสเดียวกันของปีก่อน ทำให้รายได้จากการให้บริการภาคพื้นและการให้บริการอาหารบนเครื่องบินของสายการบินลูกค้าเพิ่มขึ้น รวมทั้งรายได้จากการให้บริการด้านคลังสินค้าเพิ่มขึ้นเนื่องจากความต้องการขนส่งสินค้าเพิ่มขึ้น

ดอกเบี้ยรับ

ดอกเบี้ยรับ 120 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 89 ล้านบาท เนื่องจากเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเฉลี่ยและอัตราดอกเบี้ยเฉลี่ยสูงกว่าปีก่อน ประกอบกับบริษัทฯ นำเงินสดดังกล่าวไปลงทุนระยะสั้นที่ให้ผลตอบแทนที่สูงขึ้น

รายได้อื่น

รายได้อื่น 706 ล้านบาท ลดลง 155 ล้านบาท หรือร้อยละ 18.0 โดยมีสาเหตุหลักมาจากการที่บริษัทฯ รับรู้ค่าชดเชยจากการส่งมอบเครื่องบินล่าช้าต่ำกว่าปีก่อน 97 ล้านบาท และรายได้จากการรับรู้ค่าธรรมเนียมสนามบินที่เรียกเก็บจากผู้โดยสาร แต่สายการบินอื่นหรือประเทศที่บริษัทฯ ขนส่งผู้โดยสารไปไม่ได้เรียกเก็บมาเกินกว่า 3 ปี ต่ำกว่าปีก่อน 69 ล้านบาท

ค่าใช้จ่าย

ในไตรมาส 1 ปี 2554 บริษัทฯ มีค่าใช้จ่ายรวมทั้งสิ้น 51,097 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 12,382 ล้านบาท หรือร้อยละ 32.0 โดยมีรายละเอียด ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท	ม.ค.-มี.ค.		เปลี่ยนแปลง	
	2554	2553	ล้านบาท	%
ค่าน้ำมันเครื่องบิน	17,510	14,292	+ 3,218	+ 22.5
ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน	7,739	7,670	+ 69	+ 0.9
ค่าบริการการบิน	5,091	4,988	+ 103	+ 2.1
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับนักบินและลูกเรือ	1,347	1,352	- 5	- 0.4
ค่าซ่อมแซมและซ่อมบำรุงอากาศยาน	2,494	2,749	- 255	- 9.3
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	4,796	5,215	- 419	- 8.0
ค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่	1,436	498	+ 938	+ 188.4
ค่าสินค้าและพัสดุใช้ไป	2,221	2,381	- 160	- 6.7
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการขายและโฆษณา	1,335	1,598	- 263	- 16.5
ค่าใช้จ่ายด้านการประกันภัย	164	164	-	-
ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์	357	88	+ 269	+ 305.7
ค่าใช้จ่ายอื่น	1,978	2,066	- 88	- 4.3
ผลขาดทุน(กำไร)จากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ	3,358	(5,698)	+ 9,056	+ 158.9
ส่วนแบ่งขาดทุน(กำไร)จากเงินลงทุนตามวิธีส่วนได้เสีย	(38)	7	- 45	- 642.9
ต้นทุนทางการเงิน	1,309	1,345	- 36	- 2.7
รวมค่าใช้จ่าย	51,097	38,715	+ 12,382	+ 32.0

สรุปค่าใช้จ่ายที่มีการเปลี่ยนแปลงอย่างมีนัยสำคัญ ได้แก่

ค่าน้ำมันเครื่องบิน 17,510 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 3,218 ล้านบาท หรือร้อยละ 22.5 มีสาเหตุหลักจากราคาน้ำมันเครื่องบินเพิ่มขึ้นร้อยละ 33.5 และปริมาณการใช้น้ำมันเพิ่มขึ้นร้อยละ 2.6 เนื่องจากปริมาณการผลิตเพิ่มขึ้น ในขณะที่บริษัทฯ มีรายรับชดเชยจากการบริหารความเสี่ยงราคาน้ำมัน 473 ล้านบาท ประกอบกับเงินเหรียญสหรัฐอ่อนค่าลงทำให้ค่าน้ำมันคิดเป็นเงินบาทลดลงบางส่วน

ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน ประกอบด้วย ค่าใช้จ่ายบุคลากร ผลประโยชน์พนักงาน ค่าตอบแทนผู้บริหาร และค่าตอบแทนกรรมการ มีจำนวนรวม 7,739 ล้านบาท ใกล้เคียงกับช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อน โดยในปีนี้บริษัทฯ ได้ถือปฏิบัติตามมาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 19 เรื่องผลประโยชน์พนักงาน โดยวิธีปรับย้อนหลัง มีผลให้ค่าใช้จ่ายในไตรมาส 1 ของปี 2554 และปี 2553 เพิ่มขึ้น 218 และ 217 ล้านบาท ตามลำดับ

ค่าบริการการบิน 5,091 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 103 ล้านบาท หรือร้อยละ 2.1 มีสาเหตุหลักจากการเพิ่มขึ้นของค่าใช้จ่ายเนื่องจากการเพิ่มปริมาณการผลิต และการเพิ่มขึ้นของค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการบริการสินค้า (Cargo Handling) ที่เกี่ยวข้องเนื่องกับการเข้าพื้นที่ระวางขนส่งสินค้า

ค่าซ่อมแซมและซ่อมบำรุงอากาศยาน 2,494 ล้านบาท ลดลง 255 ล้านบาท หรือร้อยละ 9.3 สาเหตุหลักเนื่องจากค่าซ่อมบำรุงเครื่องยนต์ภายใต้โปรแกรมซ่อมแซมและซ่อมบำรุงเครื่องยนต์ (Total Care) ต่ำกว่าปีก่อน

ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย 4,796 ล้านบาท ลดลง 419 ล้านบาท หรือร้อยละ 8.0 สาเหตุหลักเกิดจากเครื่องบินและอุปกรณ์การบินหมุนเวียน รวมทั้งอาคารและอุปกรณ์ที่หักค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่ายทั้งจำนวนแล้ว

ค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่ 1,436 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 938 ล้านบาท หรือร้อยละ 188.4 สาเหตุหลักเกิดจากค่าใช้จ่ายจากการเช่าพื้นที่ระวางขนส่งสินค้าในเครื่องบินขนส่งสินค้า 2 ลำ ตั้งแต่เดือนมีนาคม 2553 และการเช่าเครื่องบินโบอิง B777-300ER จากสายการบิน Jet Airways จำนวน 3 ลำ ตั้งแต่เดือนพฤษภาคม 2553

ค่าสินค้าและพัสดุใช้ไป 2,221 ล้านบาท ลดลง 160 ล้านบาท หรือร้อยละ 6.7 สาเหตุหลักเนื่องมาจากค่าใช้จ่ายในการปรับปรุงผลิตภัณฑ์ในเครื่องบินต่ำกว่าปีก่อน และค่าอาหารสำหรับบริการผู้โดยสารลดลงเนื่องจากจำนวนผู้โดยสารลดลง

ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการขายและโฆษณา 1,335 ล้านบาท ลดลง 263 ล้านบาท หรือร้อยละ 16.5 สาเหตุสำคัญเนื่องมาจากค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการสำรองที่นั่งต่ำกว่าปีก่อน เป็นผลจากการลดลงของอัตราค่าบริการ ประกอบกับจำนวนผู้โดยสารลดลง

ขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์ 357 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 269 ล้านบาท หรือร้อยละ 305.7 สาเหตุหลักเนื่องจากการตั้งสำรองอะไหล่เครื่องบินหมุนเวียนที่ชำรุดเสียหายและรอการจำหน่ายสูงกว่าปีก่อน

ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ 3,358 ล้านบาท ในขณะที่ไตรมาส 1 ของปี 2553 มีกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ 5,698 ล้านบาท ซึ่งส่วนใหญ่เกิดจากการปรับยอดเงินกู้คงเหลือสกุลยูโรเป็นเงินบาท ณ วันสิ้นงวด

ส่วนแบ่งขาดทุน (กำไร) จากเงินลงทุนตามวิธีส่วนได้เสียในไตรมาสนี้มีกำไร 38 ล้านบาท ในขณะที่ในงวดเดียวกันของปี 2553 ขาดทุน 7 ล้านบาท โดยมีสาเหตุหลักมาจากการรับรู้ส่วนได้เสียจากเงินลงทุนในบริษัทสายการบินนกแอร์ จำกัด

ต้นทุนทางการเงิน จำนวน 1,309 ล้านบาท ลดลง 36 ล้านบาท หรือร้อยละ 2.7 สาเหตุหลักเนื่องจากหนี้สินระยะยาวลดลง

ค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้สุทธิ

บริษัทฯ มีค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้สุทธิ จำนวน 121 ล้านบาท ลดลง 378 ล้านบาท หรือร้อยละ 75.8 มีสาเหตุหลักมาจากการลดลงของกำไรที่บริษัทฯ ต้องเสียภาษีตามอัตราที่กำหนด

กำไรเบ็ดเสร็จส่วนที่เป็นของบริษัทฯ

กำไรเบ็ดเสร็จส่วนที่เป็นของบริษัทฯ มีจำนวน 618 ล้านบาท ลดลงจากไตรมาสเดียวกันของปีก่อน 9,954 ล้านบาท หรือร้อยละ 94.2

3. คำอธิบายและวิเคราะห์ฐานะการเงิน

สินทรัพย์

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2554 บริษัทฯ สินทรัพย์รวมเท่ากับ 291,554 ล้านบาท ลดลงจากวันที่ 31 ธันวาคม 2553 จำนวน 5,004 ล้านบาท หรือร้อยละ 1.7 โดยมีรายละเอียด ดังนี้

	31 มี.ค. 2554		31 ธ.ค. 2553	
	ล้านบาท	% ของ สินทรัพย์รวม	ล้านบาท	% ของ สินทรัพย์รวม
สินทรัพย์หมุนเวียน	74,859	25.7	78,302	26.4
ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์				
เครื่องบิน	65,580	22.5	65,615	22.1
เครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าทางการเงิน	113,791	39.0	115,425	38.9
อุปกรณ์การบินหมุนเวียน	10,744	3.7	10,822	3.7
ที่ดิน อาคาร และค่าปรับปรุง	7,851	2.7	7,987	2.7
เครื่องมือ โรงซ่อม และอุปกรณ์	6,438	2.2	6,269	2.1
ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ – สุทธิ	204,404	70.1	206,118	69.5
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่นๆ	12,291	4.2	12,138	4.1
รวมสินทรัพย์	291,554	100.0	296,558	100.0

สินทรัพย์หมุนเวียนของบริษัทฯ มีจำนวน 74,859 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 25.7 ของสินทรัพย์รวม ลดลงจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2553 จำนวน 3,443 ล้านบาท หรือร้อยละ 4.4 สาเหตุสำคัญเนื่องจากเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันที่ 31 มีนาคม 2554 มีจำนวน 33,495 ล้านบาท ลดลงจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2553 จำนวน 4,185 ล้านบาท โดยมีสาเหตุหลักมาจากการจ่ายชำระคืนเงินกู้ยืมระยะยาวและดอกเบี้ยเงินกู้ รวมทั้งการจ่ายเงินล่วงหน้าค่าเครื่องบิน และสินทรัพย์ถาวรอื่น ซึ่งมากกว่าเงินสดสุทธิที่ได้มาจากการดำเนินงาน

ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ - สุทธิ มีจำนวนรวม 204,404 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 70.1 ของสินทรัพย์รวม ลดลงจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2553 จำนวน 1,714 ล้านบาท หรือร้อยละ 0.8 โดยมีสาเหตุหลักมาจากการคิดค่าเสื่อมราคา อย่างไรก็ตาม ในไตรมาส 1 ปี 2554 บริษัทฯ ได้จ่ายเงินล่วงหน้าค่าเครื่องบิน A330-300 จำนวน 3 ลำ และจ่ายค่าอุปกรณ์ตกแต่งเครื่องบินของเครื่องบิน A330-300 และ A380-800 รวม 1,277 ล้านบาท นอกจากนี้ยังได้รับมอบเครื่องบิน A330-300 ที่ติดตั้งเก้าอี้โดยสารชั้นประหยัดเรียบร้อยแล้ว จำนวน 1 ลำ เมื่อวันที่ 25 มีนาคม 2554

สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่นๆ มีจำนวนรวม 12,291 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 4.2 ของสินทรัพย์รวม เพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2553 จำนวน 153 ล้านบาท หรือร้อยละ 1.3 โดยมีสาเหตุหลักมาจากสินทรัพย์ภายใต้การรับประกันการตัดบัญชีเพิ่มขึ้น

หนี้สิน

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2554 หนี้สินรวมของบริษัทฯ เท่ากับ 214,539 ล้านบาท ลดลงจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2553 จำนวน 5,637 ล้านบาท หรือร้อยละ 2.6 โดยมีองค์ประกอบหลักของหนี้สิน ดังนี้

	31 มี.ค. 2554		31 ธ.ค. 2553	
	ล้านบาท	% ของ หนี้สินรวม	ล้านบาท	% ของ หนี้สินรวม
หนี้สินหมุนเวียน (ไม่รวมหนี้สินที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี)	52,844	24.6	57,581	26.2
หนี้สินระยะยาว				
หุ้นกู้	29,335	13.7	29,335	13.3
หนี้สินภายใต้เงื่อนไขสัญญาเช่าเครื่องบิน	63,468	29.6	64,327	29.2
เงินกู้ยืมระยะยาว	52,105	24.3	52,618	23.9
รวมหนี้สินระยะยาว	144,908	67.6	146,280	66.4
ภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน	9,544	4.4	9,326	4.2
หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่นๆ	7,243	3.4	6,989	3.2
รวมหนี้สิน	214,539	100.0	220,176	100.0

หนี้สินหมุนเวียน (ไม่รวมหนี้สินที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี) ณ วันที่ 31 มีนาคม 2554 มีจำนวน 52,844 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 24.6 ของหนี้สินรวม ลดลงจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2553 จำนวน 4,737 ล้านบาท หรือร้อยละ 8.2 สาเหตุหลักเนื่องจากค่าใช้จ่ายค้างจ่ายลดลง 5,392 ล้านบาท และรายรับด้านขนส่งที่ยังไม่ถือเป็นรายได้ลดลง 1,594 ล้านบาท ในขณะที่เจ้าหนี้การค้าเพิ่มขึ้น 2,550 ล้านบาทเนื่องจากเจ้าหนี้ค่าน้ำมันเพิ่มขึ้น

หนี้สินระยะยาว ณ วันที่ 31 มีนาคม 2554 มีจำนวน 144,908 ล้านบาท (รวมหนี้ส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปีจำนวน 23,455 ล้านบาท) หรือคิดเป็นร้อยละ 67.6 ของหนี้สินรวม ลดลงจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2553 จำนวน 1,372 ล้านบาท สาเหตุหลักมาจากการชำระคืนหนี้สินภายใต้เงื่อนไขสัญญาเช่าเครื่องบิน และการชำระคืนเงินกู้ยืมระยะยาว

ภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน ณ วันที่ 31 มีนาคม 2554 มีจำนวน 9,544 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 4.4 ของหนี้สินรวม เพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2553 จำนวน 218 ล้านบาท หรือร้อยละ 2.3 โดยมีรายละเอียดเรื่องภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 4.10

หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น ณ วันที่ 31 มีนาคม 2554 มีจำนวน 7,243 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 3.4 ของหนี้สินรวม เพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2553 จำนวน 254 ล้านบาท หรือร้อยละ 3.6

ส่วนของผู้ถือหุ้น

จากการนำมาตรฐานบัญชี ฉบับที่ 19 เรื่องผลประโยชน์พนักงาน มาใช้ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2554 ซึ่งบริษัทฯ ได้เลือกบันทึกภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงานทั้งหมดเป็นรายการปรับปรุง โดยวิธีปรับย้อนหลัง มีผลให้กำไรสะสม ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2553 ลดลงเป็นจำนวน 6,527 ล้านบาท และทำให้อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Interest Bearing Debt to Equity) ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2553 เพิ่มขึ้นจาก 1.76 เท่า เป็น 1.92 เท่า

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2554 ส่วนของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ เท่ากับ 77,015 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากวันที่ 31 ธันวาคม 2553 จำนวน 633 ล้านบาท เป็นผลมาจากบริษัทฯ มีผลกำไรสุทธิในไตรมาสนี้ ส่วนอัตราส่วนหนี้สิน

ต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Interest Bearing Debt to Equity) ลดลงจาก 1.92 เท่า ณ วันสิ้นงวดปี 2553 เป็น 1.88 เท่า ณ วันสิ้นงวดไตรมาส 1 ปี 2554

4. สภาพคล่องทางการเงิน

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2554 บริษัทฯ มีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเท่ากับ 33,495 ล้านบาท ลดลงจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2553 จำนวน 4,185 ล้านบาท หรือร้อยละ 11.1 สรุปเงินสดสุทธิได้มาและใช้ไปในกิจกรรมต่าง ๆ ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท	ม.ค.-มี.ค.	
	2554	2553
เงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมดำเนินงาน	5,227	10,118
เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุน	(3,161)	(904)
เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงิน	(6,004)	(4,856)
ผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงอัตราแลกเปลี่ยนของเงินสด และเงินฝากธนาคาร	(247)	(246)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น (ลดลง)	(4,185)	4,112

เงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมดำเนินงาน

เงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมดำเนินงานของบริษัทฯ สำหรับงวดสามเดือนสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2554 มีจำนวน 5,227 ล้านบาท ลดลง 4,891 ล้านบาท หรือร้อยละ 48.3 เนื่องจากบริษัทฯ มีกำไรจากการดำเนินงานก่อนการเปลี่ยนแปลงในสินทรัพย์และหนี้สินดำเนินงานลดลง 2,473 ล้านบาท ประกอบกับบริษัทฯ มีสินทรัพย์ดำเนินงานเพิ่มขึ้น 2,359 ล้านบาท เนื่องจากค่าใช้จ่ายล่วงหน้าและเงินมัดจำ และสินค้าและพัสดุกงเหลือเพิ่มขึ้น ในขณะที่หนี้สินดำเนินงานลดลง 4,777 ล้านบาท สาเหตุสำคัญเนื่องจากการลดลงของค่าใช้จ่ายค้างจ่ายและหนี้สินหมุนเวียนอื่น และรายรับด้านขนส่งที่ยังไม่ถึงเป็นรายได้

เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุน

เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุนในงวดสามเดือนสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2554 มีจำนวน 3,161 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากงวดเดียวกันของปีก่อน 2,257 ล้านบาท หรือร้อยละ 249.7 โดยส่วนใหญ่เป็นการจ่ายล่วงหน้าค่าเครื่องบิน A330-300 และจ่ายค่าอุปกรณ์ตกแต่งเครื่องบิน A330-300 และ A380-800 ที่คาดว่าจะได้รับมอบระหว่างปี 2554 - 2556

เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงิน

เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงินในงวดสามเดือนสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2554 มีจำนวน 6,004 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากงวดเดียวกันของปีก่อน 1,148 ล้านบาท โดยเงินสดสุทธิใช้ไปในไตรมาส 1 ของปี 2554 ประกอบด้วย การชำระคืนเงินกู้ยืมระยะยาว 4,611 ล้านบาท และการจ่ายดอกเบี้ยเงินกู้ยืม 1,393 ล้านบาท

5. รายจ่ายลงทุน

บริษัทฯ มีรายจ่ายเพื่อการลงทุนก่อนหักเงินสหรับจากสัญญาเช่าทางการเงินในงวดสามเดือนสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2554 เป็นเงิน 3,592 ล้านบาท ลดจากงวดเดียวกันของปี 2553 จำนวน 1,355 ล้านบาท หรือร้อยละ 27.4 โดยรายจ่ายในไตรมาส 1 ปี 2554 ประกอบด้วยการชำระเงินเพื่อจัดหาเครื่องบินใหม่ ซึ่งจะรับมอบระหว่างปี 2554-2556 และการจัดหาอุปกรณ์การบินหมุนเวียน เป็นจำนวนเงินรวม 2,933 ล้านบาท

หน่วย : ล้านบาท	ม.ค.-มี.ค.	
	2554	2553
เครื่องบินและอุปกรณ์การบิน	2,933	4,772
อื่น ๆ (ที่ไม่ใช่เครื่องบิน)	659	175
รวม	3,592	4,947

6. อัตราส่วนทางการเงิน

		ม.ค.-มี.ค.	
		2554	2553
อัตราส่วนทางการเงิน (Liquidity Ratio)			
อัตราส่วนสภาพคล่อง ⁽¹⁾	เท่า	2.61	1.74
อัตราส่วนแสดงความสามารถในการทำกำไร (Profitability Ratio)			
อัตรากำไรจากการดำเนินงาน	ร้อยละ	9.72	12.34
อัตรากำไรสุทธิ	ร้อยละ	1.21	21.61
อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น	ร้อยละ	0.81	20.09
อัตราส่วนแสดงประสิทธิภาพในการดำเนินงาน (Efficiency Ratio)			
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์	ร้อยละ	0.21	3.81
อัตราส่วนวิเคราะห์นโยบายทางการเงิน (Financial Policy Ratio)			
อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Interest Bearing Debt to Equity)	เท่า	1.88	2.60
อัตราส่วนความสามารถในการชำระดอกเบี้ย ⁽²⁾	เท่า	7.45	8.37
อัตราส่วนความสามารถชำระภาระผูกพัน ⁽³⁾	เท่า	1.50	2.01

- หมายเหตุ : (1) อัตราส่วนสภาพคล่อง เท่ากับ สินทรัพย์หมุนเวียน / หนี้สินหมุนเวียน (ไม่รวมหนี้สินระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี และรายรับด้านการขนส่งที่ยังไม่ถึงเป็นรายได้)
- (2) อัตราส่วนความสามารถในการชำระดอกเบี้ย เท่ากับ EBITDA / ดอกเบี้ยจ่าย
- (3) อัตราส่วนความสามารถในการชำระภาระผูกพัน เท่ากับ EBITDAR / (การชำระคืนหนี้สินระยะยาว + ดอกเบี้ยจ่าย + ค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่)
- (4) ข้อมูลอัตราส่วนทางการเงินของไตรมาส 1 ปี 2553 ที่นำมาเปรียบเทียบ ได้ปรับผลกระทบที่เกิดจากการนำมาตราฐานบัญชีที่ออกใหม่มาใช้แล้ว

รายละเอียดเรื่องสัญญาและภาระผูกพัน อยู่ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 4.22