

คำอธิบายผลการดำเนินงานและการวิเคราะห์ฐานะทางการเงินสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2553
 ของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

1. สรุปผลการดำเนินงานของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

ในปี 2553 อุตสาหกรรมการบินมีการปรับตัวที่ดีขึ้นอย่างชัดเจนต่อเนื่องจากไตรมาส 4 ของปี 2552 หลังจากที่สถานะเศรษฐกิจโลกเริ่มฟื้นตัว ถึงแม้จะได้รับผลกระทบจากเหตุการณ์ภูเขาไฟระเบิดในประเทศไอซ์แลนด์ ทำให้น่านฟ้ายุโรปต้องปิดลงระยะหนึ่งในเดือนเมษายน 2553 และเหตุการณ์ชุมนุมทางการเมืองภายในประเทศ ในช่วงเดือนเมษายน - พฤษภาคม 2553 แต่อย่างไรก็ตาม ในไตรมาส 3 เหตุการณ์เริ่มคลี่คลาย ประกอบกับบริษัทฯ ได้ดำเนินกลยุทธ์ธุรกิจอย่างเข้มข้น และมีการปรับแผนการทำงานให้เหมาะสมทันกับสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลงอย่างต่อเนื่อง ส่งผลให้การดำเนินงานของบริษัทฯ ในปี 2553 มีกำไรเพิ่มขึ้นจากปี 2552

นอกจากนี้ จากความสำเร็จในการดำเนินกลยุทธ์การสร้างความแข็งแกร่งด้านการเงิน เพื่อให้บริษัทฯ มีโครงสร้างเงินทุนที่แข็งแกร่ง มีสภาพคล่องทางการเงินที่เหมาะสม รวมถึงมีเงินทุนที่เพียงพอต่อการรองรับการดำเนินธุรกิจต่าง ๆ ของบริษัทฯ การชำระคืนหนี้ที่ถึงกำหนดชำระในอนาคตอันใกล้ และการขยายธุรกิจต่อไปในอนาคตเพื่อการเติบโตอย่างยั่งยืนในระยะยาว ตลอดจนเพื่อสามารถรองรับเหตุการณ์อันมิอาจคาดการณ์ได้ที่อาจเกิดขึ้นได้ โดยบริษัทฯ ได้ออกหุ้นสามัญเพิ่มทุนจำนวน 15,000 ล้านบาท ควบคู่ไปกับการจัดหาเงินกู้ยืมตามแผนตลอดจนการจัดหาเงินที่พร้อมเบิกถอนได้ตลอดเวลา (Committed Revolving Credit Line) ทำให้ ณ สิ้นปี 2553 บริษัทฯ มีเงินสดสำรองอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานของสายการบิน

สรุปผลการดำเนินงานประจำปี 2553 ได้ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท	2553	2552	เปลี่ยนแปลง	
			ล้านบาท	%
รายได้รวม	184,270	163,875	+ 20,395	+ 12.4
ค่าใช้จ่ายรวม *	175,853	158,935	+ 16,918	+ 10.6
กำไร(ขาดทุน)ก่อนอัตราแลกเปลี่ยนและภาษีเงินได้	8,417	4,940	+ 3,477	+ 70.4
กำไร(ขาดทุน)จากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ	9,106	3,167	+ 5,939	+ 187.5
กำไร(ขาดทุน)ก่อนภาษีเงินได้	17,523	8,107	+ 9,416	+ 116.1
กำไร(ขาดทุน)สุทธิ	15,350	7,344	+ 8,006	+ 109.0
กำไร(ขาดทุน)สุทธิต่อหุ้น (บาท)	8.39	4.32	+ 4.07	+ 94.2
EBITDA	28,991	30,385	- 1,394	- 4.6
EBITDAR	33,322	31,917	+ 1,405	+ 4.4

* ไม่รวมกำไร(ขาดทุน)จากอัตราแลกเปลี่ยน แต่รวมส่วนแบ่งกำไร(ขาดทุน)จากเงินลงทุนตามวิธีส่วนได้เสียและต้นทุนทางการเงิน

ในปี 2553 บริษัทฯ มีรายได้รวมทั้งสิ้น 184,270 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปี 2552 จำนวน 20,395 ล้านบาท หรือร้อยละ 12.4 โดยมีรายได้จากการขายหรือการให้บริการเพิ่มขึ้น 18,985 ล้านบาท หรือร้อยละ 11.7 ค่าใช้จ่ายไม่รวมกำไร (ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยนแต่รวมส่วนแบ่งกำไร (ขาดทุน) จากเงินลงทุนตามวิธีส่วนได้เสียและต้นทุน

ทางการเงิน มีจำนวนทั้งสิ้น 175,853 ล้านบาท สูงกว่าปีก่อน 16,918 ล้านบาท หรือร้อยละ 10.6 เป็นผลมาจากราคาน้ำมันเครื่องบินโดยเฉลี่ยสูงขึ้นร้อยละ 26.4 การเพิ่มปริมาณการผลิตและการขนส่ง ประกอบกับค่าใช้จ่ายบุคลากรสูงขึ้น ซึ่งส่วนหนึ่งเป็นผลมาจากบริษัทฯ ได้ดำเนินยุทธศาสตร์การบริหารกำลังคน โดยการจัดให้มีโครงการ Golden Handshake และโครงการร่วมใจจากองค์กร (Mutual Separate Plan) ซึ่งในระยะยาวจะส่งผลให้ต้นทุนบุคลากรโดยรวมลดลง นอกจากนี้ ในปี 2553 บริษัทฯ มีกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ 9,106 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 5,939 ล้านบาท หรือร้อยละ 187.5 บริษัทฯ มีกำไรก่อนภาษีเงินได้ 17,523 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 9,416 ล้านบาท หรือร้อยละ 116.1 อย่างไรก็ตามหากไม่รวมกำไร (ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ บริษัทฯ มีกำไรก่อนอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศและภาษีเงินได้ 8,417 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 3,477 ล้านบาท หรือร้อยละ 70.4

บริษัทฯ มีกำไรสุทธิ 15,350 ล้านบาท คิดเป็นกำไรต่อหุ้น 8.39 บาท สูงกว่าปี 2552 ซึ่งมีกำไรสุทธิ 7,344 ล้านบาท หรือกำไรต่อหุ้น 4.32 บาท และมีกำไรก่อนหักดอกเบี้ย ภาษี ค่าเสื่อมราคา ค่าตัดจำหน่าย และค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่ (EBITDAR) เท่ากับ 33,322 ล้านบาท สูงกว่าปีก่อน 1,405 ล้านบาท หรือร้อยละ 4.4

ทั้งนี้ ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2553 บริษัทฯ ได้เปลี่ยนแปลงนโยบายบัญชีในการกำหนดมูลค่าสินทรัพย์ถาวรต่อหน่วยเพื่อใช้ในการบันทึกบัญชีจาก 3,000 บาท เป็น 20,000 บาทขึ้นไป ซึ่งการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวมีผลทำให้ค่าใช้จ่ายในปีเพิ่มขึ้นประมาณ 21.5 ล้านบาท เมื่อเปรียบเทียบกับการบันทึกบัญชีตามนโยบายเดิม

นอกจากนั้น ในงวดบัญชีปี 2553 บริษัทฯ ได้รวมรายการบัญชีของ บริษัท วิงสแปน เซอร์วิสเซส จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทย่อย เข้าในงบการเงินรวมด้วย โดยบริษัท วิงสแปน เซอร์วิสเซส จำกัด ได้จดทะเบียนจัดตั้งตามกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ เมื่อวันที่ 2 ธันวาคม 2553 ด้วยทุนจดทะเบียนที่ออกและชำระแล้ว 2 ล้านบาท โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อให้บริการงานที่ต้องใช้บุคลากรเฉพาะด้านตามที่บริษัทฯ ต้องการ ซึ่งส่วนใหญ่จะเป็นงานที่ต้องการบุคลากรที่มีความชำนาญการเป็นพิเศษหรือมีความชำนาญเฉพาะทาง หรือบุคลากรที่ทำหน้าที่ให้บริการแก่ลูกค้า รวมถึงงานที่หากดำเนินการโดยบริษัทจ้างงานภายนอกอื่นแล้วไม่ได้ผลดี และ/หรือบุคลากรที่บริษัทฯ เห็นว่าเป็นงานที่ต้องการจำกัดอายุบุคลากรและช่วยลดต้นทุนในระยะยาว โดยบริษัทฯ ถือหุ้นสามัญร้อยละ 49 และบริษัท ครัวการบินภูเก็ต จำกัด ถือหุ้นบุริมสิทธิชนิดสะสม (Cumulative Preferred Stock) ร้อยละ 51 ซึ่งผู้ถือหุ้นบุริมสิทธิจะได้รับเงินปันผลในอัตราร้อยละ 6 ต่อปีของเงินลงทุน แต่ไม่มีอำนาจในการบริหารจัดการ ดังนั้น อำนาจการควบคุมและบริหารจัดการจึงเป็นไปเพื่อประโยชน์ของบริษัทฯ

2. คำอธิบายและวิเคราะห์ผลการดำเนินงานปี 2553

2.1 ปริมาณการผลิตและการขนส่ง

		2553	2552	อัตรา เปลี่ยนแปลง
ปริมาณการผลิตรวม	(ล้านตัน-กิโลเมตร)	11,516	10,499	+ 9.7%
ปริมาณการขนส่งรวม	(ล้านตัน-กิโลเมตร)	7,997	6,908	+ 15.8%
อัตราส่วนการบรรทุก	(ร้อยละ)	69.4	65.8	+ 3.6
ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร	(ล้านที่นั่ง-กิโลเมตร)	75,600	72,031	+ 5.0%
ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร	(ล้านคน-กิโลเมตร)	55,676	52,593	+ 5.9%
อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร	(ร้อยละ)	73.6	73.0	+ 0.6
ปริมาณการผลิตด้านพัสดุภัณฑ์	(ล้านตัน-กิโลเมตร)	4,708	4,016	+ 17.2%
ปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์	(ล้านตัน-กิโลเมตร)	2,895	2,092	+ 38.4%
อัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์	(ร้อยละ)	61.5	52.1	+ 9.4
จำนวนผู้โดยสาร	(ล้านคน)	18.17	18.48	- 1.7%
ชั่วโมงปฏิบัติการบิน	(ชั่วโมง)	341,165	326,008	+ 4.6%
อัตราการใช้ประโยชน์เครื่องบินเฉลี่ย	(ชั่วโมง/ลำ/วัน)	11.4	11.2	+ 1.8%

ตามที่บริษัทฯ ได้รับมอบเครื่องบิน A330-300 จำนวน 3 ลำในปลายปี 2552 และอีก 2 ลำในเดือนมีนาคม 2553 และอยู่ระหว่างการรอดำเนินการตั้งเก้าอี้ขึ้นประหยัดนั้น เป็นผลให้การดำเนินงานบริษัทฯ ไม่เป็นไปตามแผนที่วางไว้ บริษัทฯ จึงได้เช่าเครื่องบินโบอิง B777-300ER จำนวน 3 ลำ เพื่อเพิ่มปริมาณการผลิตตามแผน รวมทั้งได้เช่าเครื่องบินขนส่งสินค้า B777-200LRF จำนวน 2 ลำ เพื่อให้บริการขนส่งสินค้า เป็นผลให้ปริมาณการผลิตรวม (Available Ton - Kilometer : ATK) เพิ่มขึ้นจากปีก่อนร้อยละ 9.7 ในขณะที่ปริมาณการขนส่งรวม (Revenue Ton-Kilometer : RTK) เพิ่มขึ้นร้อยละ 15.8 ส่งผลให้อัตราส่วนการบรรทุกรวม (Load Factor) เฉลี่ยร้อยละ 69.4 เพิ่มขึ้นจากปีก่อน ซึ่งเฉลี่ยร้อยละ 65.8 โดยมีปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (Available Seat - Kilometer : ASK) เพิ่มขึ้นจากปีก่อนร้อยละ 5.0 ส่วนปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (Revenue Passenger - Kilometer : RPK) เพิ่มขึ้นร้อยละ 5.9 อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร (Cabin Factor) เพิ่มขึ้นเล็กน้อยจากเฉลี่ยร้อยละ 73.0 ปีก่อน เป็นร้อยละ 73.6

2.2 รายได้

ในปี 2553 บริษัทฯ มีรายได้รวมทั้งสิ้น 184,270 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปี 2552 เป็นจำนวน 20,395 ล้านบาท หรือร้อยละ 12.4 โดยสรุปดังนี้

หน่วย : ล้านบาท	2553	2552	เปลี่ยนแปลง	
			ล้านบาท	%
รายได้ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน				
ภูมิภาค	52,953	45,916	+ 7,037	+ 15.3
ข้ามทวีป	52,954	50,146	+ 2,808	+ 5.6
ภายในประเทศ	12,399	11,968	+ 431	+ 3.6
เที่ยวบินแบบไม่ประจำ	539	488	+ 51	+ 10.5
ค่าประกันภัยเรียกเก็บจากผู้โดยสาร	1,925	2,403	- 478	- 19.9
ค่าธรรมเนียมชดเชยน้ำมันเรียกเก็บจากผู้โดยสาร	24,092	23,558	+ 534	+ 2.3
รวมรายได้ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน	144,862	134,479	+ 10,383	+ 7.7
ค่าระวางขนส่งและไปรษณีย์ภัณฑ์	28,230	19,348	+ 8,882	+ 45.9
รวมรายได้จากกิจการขนส่ง	173,092	153,827	+ 19,265	+ 12.5
รายได้จากกิจการอื่น	7,496	7,776	- 280	- 3.6
รวมรายได้จากการขายหรือการให้บริการ	180,588	161,603	+ 18,985	+ 11.7
ดอกเบี้ยรับ	185	178	+ 7	+ 3.9
รายได้อื่น	3,497	2,094	+ 1,403	+ 67.0
รวมรายได้	184,270	163,875	+ 20,395	+ 12.4

รายได้จากการขายหรือการให้บริการ บริษัทฯ มีรายได้จากการขายหรือการให้บริการรวมทั้งสิ้น 180,588 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 18,985 ล้านบาท หรือ ร้อยละ 11.7

รายได้จากกิจการขนส่ง จำนวน 173,092 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 19,265 ล้านบาท หรือร้อยละ 12.5 ประกอบด้วย

รายได้จากค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน

บริษัทฯ มีรายได้จากค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกินรวมทั้งสิ้น 144,862 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 10,383 ล้านบาท หรือร้อยละ 7.7 โดยมีสาเหตุหลักมาจากความต้องการเดินทางที่เพิ่มสูงขึ้นซึ่งเป็นผลมาจากเศรษฐกิจโลกที่เริ่มฟื้นตัวตั้งแต่ในไตรมาสที่ 4 ของปี 2552 และต่อเนื่องมาในปี 2553 ถึงแม้จะถูกกระทบจากเหตุการณ์ภูเขาไฟระเบิดในไอซ์แลนด์ในเดือนเมษายน 2553 ที่ส่งผลกระทบต่อการเดินทางข้ามทวีปจากยุโรปมายังประเทศไทย และเหตุการณ์ชุมนุมทางการเมืองที่รุนแรง โดยเฉพาะอย่างยิ่งในเดือนเมษายน และเดือนพฤษภาคม 2553 ที่ส่งผลกระทบต่อความต้องการเดินทางที่เคยเกิดขึ้นในปี 2552 จนกระทั่งรัฐบาลในหลายประเทศได้ประกาศเตือนหรือห้ามไม่ให้ประชาชนเดินทางเข้าประเทศไทย อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ ได้ใช้มาตรการส่งเสริมการขายเพื่อลดผลกระทบจากเหตุการณ์ชุมนุมดังกล่าว รวมทั้งในช่วงนอกฤดูกาลท่องเที่ยว เป็นผลให้ปริมาณการขนส่งผู้โดยสารเพิ่มขึ้นร้อยละ 5.9 โดยมีรายได้จากผู้โดยสารต่อหน่วยโดยเฉลี่ย (รวมค่าธรรมเนียมชดเชยค่าน้ำมันและค่าเบี้ยประกันภัย) เพิ่มขึ้นจาก 2.50 บาทในปี 2552 เป็น 2.57 บาท หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 2.8 เป็นผลมาจากความต้องการของตลาดที่สูงขึ้น และอัตรา

ค่าธรรมเนียมขุดเซยค่าน้ำมันเฉลี่ยที่เพิ่มขึ้นตามราคาน้ำมันที่สูงขึ้น ถึงแม้จะได้รับผลกระทบบางส่วนจากการแข็งค่าเงินบาทก็ตาม

ทั้งนี้ ตั้งแต่วันที่ 1 เมษายน 2553 ราคาบัตรโดยสารเส้นทางภายในประเทศที่จำหน่ายในประเทศไทย และบางเส้นทางในต่างประเทศ ได้รวมค่าธรรมเนียมขุดเซยค่าน้ำมันและค่าเบี่ยงประกันภัยในราคาค่าโดยสาร และบริษัทฯ ได้บันทึกรายได้ดังกล่าวเป็นรายได้ค่าโดยสารทั้งหมด ไม่ได้แยกเป็นรายได้เงินค่าประกันภัยและรายได้ค่าธรรมเนียมขุดเซยน้ำมันเรียกเก็บจากผู้โดยสารดังเช่นในปีที่ผ่านมา

- รายได้ค่าโดยสารและค่าน้ำมันหักส่วนเกินจำแนกตามภูมิภาค

รายได้จากการขนส่งผู้โดยสารและค่าน้ำมันหักส่วนเกินสำหรับเส้นทางบินในภูมิภาค มีจำนวน 52,953 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 7,037 ล้านบาท หรือร้อยละ 15.3 เนื่องจากความต้องการเดินทางที่เพิ่มสูงขึ้นอันเป็นผลมาจากการที่เศรษฐกิจโลกฟื้นตัว และการที่บริษัทฯ ได้ส่งเสริมการขายโดยกระตุ้นความต้องการในช่วงนอกฤดูกาลท่องเที่ยว ถึงแม้จะได้รับผลกระทบบางส่วนจากเหตุการณ์ชุมนุมทางการเมือง และเหตุการณ์ภูเขาไฟระเบิดในประเทศไอซ์แลนด์ก็ตาม โดยบริษัทฯ ได้เพิ่มปริมาณการผลิต ทั้งการเพิ่มความถี่ และขนาดของเครื่องบิน เพื่อตอบสนองต่อการเพิ่มขึ้นของความต้องการเดินทางดังกล่าว โดยเฉพาะอย่างยิ่งในเส้นทางกรุงเทพฯ ไปยังประเทศจีน ฮองกง ญี่ปุ่น สิงคโปร์ และมาเลเซีย ทำให้ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารเพิ่มขึ้น 992 ล้านที่นั่ง-กิโลเมตร หรือร้อยละ 3.5 และปริมาณการขนส่งผู้โดยสารเพิ่มขึ้น 1,864 ล้านคน-กิโลเมตร หรือร้อยละ 9.5 โดยอัตราการขนส่งผู้โดยสารเพิ่มขึ้นจากร้อยละ 69.5 ในปี 2552 เป็นร้อยละ 73.5 ในปี 2553

รายได้จากการขนส่งผู้โดยสารและค่าน้ำมันหักส่วนเกินสำหรับเส้นทางบินข้ามทวีป 52,954 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 2,808 ล้านบาท หรือร้อยละ 5.6 ซึ่งส่วนหนึ่งเป็นผลจากการฟื้นตัวของเศรษฐกิจโลก บริษัทฯ ได้ปรับเพิ่มเที่ยวบินจากที่เคยลดลงในช่วงเกิดวิกฤตเศรษฐกิจในปี 2552 รวมถึงการเพิ่มความถี่เที่ยวบินในเส้นทางที่มีความต้องการสูง และการเปิดบินเส้นทางใหม่ กรุงเทพฯ – โจฮันเนสเบิร์ก สาธารณรัฐแอฟริกาใต้ จำนวน 4 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ ตั้งแต่วันที่ 2 มิถุนายน 2553 ทำให้ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารเพิ่มขึ้น 3,003 ล้านที่นั่ง-กิโลเมตร หรือร้อยละ 7.8 ในขณะที่ปริมาณการขนส่งผู้โดยสารเพิ่มขึ้น 1,970 ล้านคน-กิโลเมตร หรือร้อยละ 6.8 เป็นผลให้อัตราการขนส่งผู้โดยสารลดลงจากร้อยละ 74.9 ในปี 2552 เป็นร้อยละ 74.3 ในปี 2553

รายได้จากการขนส่งผู้โดยสารและค่าน้ำมันหักส่วนเกินสำหรับเส้นทางบินในประเทศ 12,399 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 431 ล้านบาท หรือร้อยละ 3.6 สาเหตุสำคัญเนื่องจากในปีนี้มีบริษัทฯ ได้รวมค่าธรรมเนียมขุดเซยค่าน้ำมันและค่าเบี่ยงประกันภัยในราคาค่าโดยสาร ในขณะที่ปีก่อนไม่ได้รวม อย่างไรก็ตาม ตั้งแต่วันที่ 1 มีนาคม 2553 บริษัทฯ ได้ปรับเปลี่ยนตารางบินเส้นทางในประเทศตามนโยบายสร้างความร่วมมือกับสายการบินนกแอร์ ตามแผนกลยุทธ์ Two-Brand Strategy เพื่อสร้างความแข็งแกร่งในการแข่งขันและการให้บริการ โดยให้สายการบินนกแอร์ทำการบินในเส้นทางไปกลับ กรุงเทพฯ-พิษณุโลก เชียงใหม่-แม่ฮ่องสอน และกรุงเทพฯ-อุบลราชธานี โดยบริษัทฯ ยังคงทำการบินเส้นทางกรุงเทพฯ-อุบลราชธานี จำนวน 7 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ เป็นผลให้ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารลดลง 451 ล้านที่นั่ง-กิโลเมตร หรือร้อยละ 9.5 และปริมาณการขนส่งผู้โดยสารลดลง 758 ล้านคน-กิโลเมตร หรือร้อยละ 20.0 โดยอัตราการขนส่งผู้โดยสารลดลงจากร้อยละ 79.7 ในปี 2552 เป็นร้อยละ 70.5 ในปี 2553

- รายได้จากการขนส่งผู้โดยสารและน้ำหนักส่วนเกินสำหรับเที่ยวบินแบบไม่ประจำ

รายได้จากการขนส่งผู้โดยสารและน้ำหนักส่วนเกินสำหรับเที่ยวบินแบบไม่ประจำ 539 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 51 ล้านบาท หรือร้อยละ 10.5 เนื่องจากจำนวนเที่ยวบินแบบไม่ประจำไปยังเส้นทางต่างประเทศเพิ่มขึ้น

- รายได้เงินค่าประกันภัยเรียกเก็บจากผู้โดยสาร

รายได้เงินค่าประกันภัยเรียกเก็บจากผู้โดยสาร 1,925 ล้านบาท ลดลง 478 ล้านบาท หรือร้อยละ 19.9 โดยมีสาเหตุหลักจากการที่เงินบาทแข็งค่าเมื่อเทียบกับเงินตราต่างประเทศที่เป็นสกุลหลัก ประกอบกับบริษัทฯ ไม่ได้แยกบันทึกรายได้เงินค่าประกันภัยเรียกเก็บจากผู้โดยสารเส้นทางบินในประเทศดังที่กล่าวมาข้างต้น

- รายได้ค่าธรรมเนียมชดเชยน้ำมันเรียกเก็บจากผู้โดยสาร

รายได้ค่าธรรมเนียมชดเชยน้ำมันเรียกเก็บจากผู้โดยสาร 24,092 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 534 ล้านบาท หรือร้อยละ 2.3 โดยมีสาเหตุหลักจากราคาน้ำมันตลาดโลกโดยเฉลี่ยปรับตัวสูงขึ้นเมื่อเทียบกับปี 2552 จึงทำให้บริษัทฯ ปรับอัตราค่าธรรมเนียมชดเชยค่าน้ำมันสูงขึ้น ประกอบกับจำนวนผู้โดยสารเส้นทางบินระหว่างประเทศซึ่งมีอัตราค่าธรรมเนียมชดเชยค่าน้ำมันสูงกว่าเส้นทางบินในประเทศเพิ่มขึ้นร้อยละ 8.6

รายได้ค่าระวางขนส่งและค่าไปรษณีย์ภัณฑ์

รายได้จากค่าระวางขนส่งและค่าไปรษณีย์ภัณฑ์ 28,230 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 8,882 ล้านบาท หรือร้อยละ 45.9 สาเหตุสำคัญเนื่องจากความต้องการนำเข้าและส่งออกสินค้าเพิ่มสูงขึ้นตามการฟื้นตัวของเศรษฐกิจโลก รวมทั้งการที่บริษัทฯ เข้าพื้นที่ระวางขนส่ง (Block Space) บนเครื่องบินขนส่งสินค้าแบบโบอิง 777-200 LRF 2 ลำ ตั้งแต่เดือนมีนาคม 2553 ทำให้ปริมาณการผลิตด้านพัสดุภัณฑ์ (Available Dead Load Ton-Kilometers : ADTK) เพิ่มขึ้น 692 ล้านตัน-กิโลเมตร หรือร้อยละ 17.2 และเป็นผลให้ปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (Revenue Freight Ton-Kilometers : RFTK) เพิ่มขึ้น 803 ล้านตัน-กิโลเมตร หรือร้อยละ 38.4 ซึ่งส่งผลให้อัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (Freight Load Factor) เพิ่มขึ้นจากร้อยละ 52.1 ในปี 2552 เป็นร้อยละ 61.5 ในปี 2553 ประกอบกับรายได้จากพัสดุภัณฑ์รวมค่าธรรมเนียมน้ำมันและค่าประกันภัยต่อหน่วยเพิ่มขึ้นจาก 8.90 บาทในปี 2552 เป็น 9.50 บาทในปี 2553 หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 6.7

รายได้จากกิจการอื่น

รายได้จากกิจการอื่น 7,496 ล้านบาท ลดลง 280 ล้านบาท หรือร้อยละ 3.6 โดยมีสาเหตุหลักมาจากรายได้จากค่าบริการซ่อมบำรุงอากาศยานต่ำกว่าปีก่อน ประกอบกับจำนวนเที่ยวบินและจำนวนผู้โดยสารของสายการบินลูกค้าลดลงจากปีก่อน ทำให้รายได้จากการให้บริการลานจอดและอุปกรณ์ภาคพื้นและการให้บริการอาหารบนเครื่องบินของสายการบินลูกค้าต่ำกว่าปีก่อน ในขณะที่รายได้จากการให้บริการด้านคลังสินค้าเพิ่มขึ้นจากปีก่อนเนื่องจากปริมาณความต้องการขนส่งสินค้าเพิ่มขึ้น

ดอกเบี้ยรับ

ดอกเบี้ยรับ 185 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 7 ล้านบาท หรือร้อยละ 3.9 เนื่องจากเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเฉลี่ยสูงกว่าปีก่อน ประกอบกับบริษัทฯ นำเงินสดดังกล่าวไปลงทุนระยะสั้นที่ให้ผลตอบแทนที่สูงขึ้น

รายได้อื่น

รายได้อื่น 3,497 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 1,403 ล้านบาท หรือร้อยละ 67.0 โดยมีสาเหตุหลักมาจากการที่บริษัทฯ รับรู้ค่าชดเชยจากการส่งมอบเครื่องบินลำช้าสูงกว่าปีก่อน 723 ล้านบาท และการเพิ่มขึ้นของรายได้จากการรับรู้ค่าธรรมเนียมสนามบินที่เรียกเก็บจากผู้โดยสาร แต่สายการบินอื่นหรือประเทศที่บริษัทฯ ขนส่งผู้โดยสารไปไม่ได้เรียกเก็บมาเกินกว่า 3 ปี ซึ่งสูงกว่าปีก่อน 816 ล้านบาท

2.3 ค่าใช้จ่าย

ในปี 2553 บริษัทฯ มีค่าใช้จ่ายรวมทั้งสิ้น 166,747 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 10,979 ล้านบาท หรือร้อยละ 7.0 โดยมีรายละเอียด ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท	2553	2552	เปลี่ยนแปลง	
			ล้านบาท	%
ค่าน้ำมันเครื่องบิน	56,519	47,015	+ 9,504	+ 20.2
ค่าใช้จ่ายบุคลากร	33,526	26,191	+ 7,335	+ 28.0
ค่าตอบแทนผู้บริหาร	74	61	+ 13	+ 21.3
ค่าบริการการบิน	19,064	17,692	+ 1,372	+ 7.8
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับนักบินและลูกเรือ	5,093	5,243	- 150	- 2.9
ค่าซ่อมแซมและซ่อมบำรุงอากาศยาน	9,675	10,321	- 646	- 6.3
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	20,236	21,023	- 787	- 3.7
ค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่	4,331	1,532	+ 2,799	+ 182.7
ค่าสินค้าและพัสดุใช้ไป	9,045	8,496	+ 549	+ 6.5
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการขายและโฆษณา	6,103	6,221	- 118	- 1.9
ค่าใช้จ่ายด้านการประกันภัย	675	760	- 85	- 11.2
ค่าความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นกรณีกฎหมาย				
การป้องกันการค้าที่ไม่เป็นธรรม	(1,783)	-	- 1,783	-
ขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์	489	529	- 40	- 7.6
ค่าใช้จ่ายอื่น	7,898	8,104	- 206	- 2.5
ต้นทุนทางการเงิน	5,166	5,738	- 572	- 10.0
ส่วนแบ่งขาดทุน(กำไร)จากเงินลงทุนตามวิธี				
ส่วนได้เสีย	(258)	9	- 267	
ผลขาดทุน(กำไร)จากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ				
ประเทศ	(9,106)	(3,167)	- 5,939	- 187.5
รวมค่าใช้จ่าย	166,747	155,768	+ 10,979	+ 7.0

สรุปค่าใช้จ่ายที่มีการเปลี่ยนแปลงอย่างมีนัยสำคัญในปี 2553 ได้แก่

ค่าน้ำมันเครื่องบิน 56,519 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 9,504 ล้านบาท หรือร้อยละ 20.2 โดยมีสาเหตุหลักจากราคาน้ำมันเครื่องบินที่เพิ่มขึ้นถึงร้อยละ 26.4 และปริมาณการใช้น้ำมันเพิ่มขึ้นร้อยละ 6.2 อันเป็นผลมาจากการเพิ่มปริมาณการผลิต ในขณะที่เงินเหรียญสหรัฐอ่อนค่าลงทำให้ค่าน้ำมันคิดเป็นเงินบาทลดลงบางส่วน รวมทั้งในปีนี้บริษัทฯ มีรายรับชดเชยจากการบริหารความเสี่ยงราคาน้ำมัน 598 ล้านบาท

ค่าใช้จ่ายบุคลากร 33,526 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 7,335 ล้านบาท หรือร้อยละ 28.0 โดยมีสาเหตุหลักเนื่องจากบริษัทฯ จ่ายเงินชดเชยให้พนักงานที่เข้าร่วมโครงการ Golden Handshake และ โครงการร่วมใจจากองค์กร (Mutual Separate Plan) เป็นจำนวนเงินประมาณ 2,263 ล้านบาท ซึ่งทั้ง 2 โครงการ เป็นโครงการที่บริษัทฯ ได้ดำเนินการตามยุทธศาสตร์การบริหารกำลังคนของบริษัทฯ เพื่อปรับโครงสร้างบุคลากรให้มีสัดส่วนอัตรากำลังที่เหมาะสมเพื่อสร้างความสามารถในการแข่งขัน เพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารงานขององค์กร สร้างสมรรถนะของกำลังคนที่มีศักยภาพและสมรรถนะสูงที่สอดคล้องกับภารกิจขององค์กรในอนาคต และเพื่อปรับปรุงโครงสร้างต้นทุนบุคลากรโดยรวมในระยะยาว โดยให้พนักงานลาออกโดยสมัครใจและไม่ส่งผลกระทบต่อกิจการของบริษัทฯ มีพนักงานเข้าร่วมโครงการร่วมใจจากองค์กรมีผลในปีนี้อยู่รวม 600 คน และอีก 28 คน มีผลในปี 2554 นอกจากนั้น ค่าใช้จ่ายบุคลากรในปีนี้เพิ่มสูงขึ้นตามการเพิ่มขึ้นของค่าตอบแทนที่จ่ายให้แก่พนักงาน

ค่าบริการการบิน 19,064 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 1,372 ล้านบาท หรือร้อยละ 7.8 โดยมีสาเหตุหลักมาจากการเพิ่มขึ้นของค่าใช้จ่ายเนื่องจากการเพิ่มปริมาณการผลิต และการเพิ่มขึ้นของค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการขนส่งสินค้า (Cargo Handling) ที่เกี่ยวข้องกับการเช่าพื้นที่ระวางขนส่งสินค้า

ค่าซ่อมแซมและซ่อมบำรุงอากาศยาน 9,675 ล้านบาท ลดลง 646 ล้านบาท หรือร้อยละ 6.3 โดยมีสาเหตุหลักมาจากการลดลงของค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษา เนื่องจากในปีนี้อัตราการซ่อมบำรุงลดลงเมื่อเทียบกับปีก่อน

ค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่ 4,331 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 2,799 ล้านบาท หรือร้อยละ 182.7 สาเหตุหลักเกิดจากค่าใช้จ่ายจากการเช่าพื้นที่ระวางขนส่งสินค้าจำนวน 2 ลำ ตั้งแต่เดือนมีนาคม 2553 และการเช่าเครื่องบินโบอิง B777-300ER จาก Jet Airway จำนวน 3 ลำ ตั้งแต่เดือนพฤษภาคม 2553

ค่าความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นกรณีกฎหมายการป้องกันการค้ำที่ไม่เป็นธรรม (Anti-trust) ตามที่ในปี 2551 บริษัทฯ ได้ตั้งสำรองค่าความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นกรณีกฎหมายป้องกันการค้ำที่ไม่เป็นธรรมจำนวนรวม 4,290 ล้านบาท ต่อมาในเดือนพฤศจิกายน 2553 European Commission ได้ยกเลิกข้อกล่าวหาบริษัทฯ เนื่องจากมีหลักฐานไม่เพียงพอ บริษัทฯ จึงได้ปรับลดประมาณการสำรองลง 1,783 ล้านบาท คงเหลือสำรองไว้ 2,507 ล้านบาท

กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ 9,106 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 5,939 ล้านบาท หรือร้อยละ 187.5 ซึ่งส่วนใหญ่เกิดจากการปรับยอดเงินกู้คงเหลือสกุลยูโรเป็นเงินบาท ณ วันสิ้นงวด

ส่วนแบ่งขาดทุน (กำไร) จากเงินลงทุนตามวิธีส่วนได้เสีย ในปี 2553 มีกำไร 258 ล้านบาท ในขณะที่ปี 2552 ขาดทุน 9 ล้านบาท โดยมีสาเหตุหลักมาจากการรับรู้ส่วนได้เสียจากเงินลงทุนในบริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด จำนวน 235 บาท

2.4 ค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้สุทธิต

บริษัทฯ มีค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้สุทธิตจำนวน 2,125 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 1,434 ล้านบาท หรือร้อยละ 207.5 มีสาเหตุหลักมาจากการเพิ่มขึ้นของกำไรที่บริษัทฯ ต้องเสียภาษีตามอัตราที่กำหนด

2.5 กำไรสุทธิตส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นบริษัทฯ

กำไรสุทธิตส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ เพิ่มขึ้นจาก 7,344 ล้านบาทในปี 2552 เป็น 15,350 ล้านบาท ในปี 2553 หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 109.0 โดยมีอัตราส่วนกำไรสุทธิตเพิ่มขึ้นจากร้อยละ 4.54 ในปี 2552 เป็นร้อยละ 8.50 ในปี 2553

3. คำอธิบายและวิเคราะห์ฐานะการเงิน

3.1 สินทรัพย์

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2553 บริษัทฯ สินทรัพย์รวมเท่ากับ 293,760 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากวันที่ 31 ธันวาคม 2552 จำนวน 22,066 ล้านบาท หรือร้อยละ 8.1 โดยมีรายละเอียด ดังนี้

	31 ธันวาคม 2553		31 ธันวาคม 2552	
	ล้านบาท	% ของ สินทรัพย์รวม	ล้านบาท	% ของ สินทรัพย์รวม
สินทรัพย์หมุนเวียน	78,301	26.7	47,288	17.4
ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์				
เครื่องปั้น	65,615	22.3	62,252	22.9
เครื่องปั้นภายใต้สัญญาเช่าทางการเงิน	115,425	39.3	124,330	45.8
อุปกรณ์การปั้นหมุนเวียน	10,822	3.7	10,445	3.8
ที่ดิน อาคาร และค่าปรับปรุง	7,988	2.7	8,588	3.2
เครื่องมือ โรงซ่อม และอุปกรณ์	6,269	2.1	7,890	2.9
ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ – สุทธิต	206,119	70.1	213,505	78.6
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่นๆ	9,340	3.2	10,901	4.0
รวมสินทรัพย์	293,760	100.0	271,694	100.0

สินทรัพย์หมุนเวียน

สินทรัพย์หมุนเวียนของบริษัทฯ มีจำนวน 78,301 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 26.7 ของสินทรัพย์รวม เพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2552 จำนวน 31,013 ล้านบาท หรือร้อยละ 65.6 โดยมีสาเหตุหลักมาจาก

- เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2553 มีจำนวน 37,680 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2552 จำนวน 23,380 ล้านบาท โดยบริษัทฯ ได้สำรองเงินสดเพิ่มขึ้นให้อยู่ในเกณฑ์มาตรฐานของสายการบินตามกลยุทธ์การสร้างความเสี่ยงด้านการเงิน

- ค่าใช้จ่ายล่วงหน้าและเงินมัดจำเพิ่มขึ้น 4,627 ล้านบาท โดยมีสาเหตุหลักมาจากการจ่ายชำระค่า Security Deposit ของเครื่องบินเช่าเพื่อดำเนินงาน B777-300 ER จำนวน 8 ลำ ที่จะรับมอบในปี 2555-2556 ตามสัญญา รวมประมาณ 4,418 ล้านบาท

ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ - สุทธิ

ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ – สุทธิ มีมูลค่ารวม 206,119 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 70.1 ของสินทรัพย์รวม ลดลงจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2552 จำนวน 7,386 ล้านบาท หรือร้อยละ 3.5 โดยมีสาเหตุหลักมาจากการคิดค่าเสื่อมราคา อย่างไรก็ตามในปี 2553 เครื่องบินมีจำนวนสูงขึ้นเนื่องจากบริษัทฯ รับมอบเครื่องบิน A330-300 จำนวน 2 ลำ และการจ่ายเงินล่วงหน้าค่าเครื่องบิน A330-300 จำนวน 7 ลำ

สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น ๆ

สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น ๆ มีจำนวน 9,340 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 3.2 ของสินทรัพย์รวม ลดลงจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2552 จำนวน 1,561 ล้านบาท หรือร้อยละ 14.3 โดยมีสาเหตุหลักมาจากการลดลงของภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีจำนวน 959 ล้านบาท จากการปรับลดสำรองประมาณการหนี้สินกรณีตั้งสำรองความเสียหายและค่าปรับจากกรณีคดีละเมิดกฎหมายการป้องกันการค้าที่ไม่เป็นธรรม และการลดลงของสินทรัพย์รอการขายจำนวน 608 ล้านบาท จากการขายเครื่องบิน A300-600 จำนวน 2 ลำ

3.2 หนี้สิน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2553 หนี้สินรวมของบริษัทฯ เท่ากับ 210,850 ล้านบาท ลดลงจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2552 จำนวน 7,600 ล้านบาท หรือร้อยละ 3.5 โดยมีองค์ประกอบหลักของหนี้สิน ดังนี้

	31 ธันวาคม 2553		31 ธันวาคม 2552	
	ล้านบาท	% ของ หนี้สินรวม	ล้านบาท	% ของ หนี้สินรวม
หนี้สินหมุนเวียน (ไม่รวมส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี)	57,581	27.3	54,961	25.2
หนี้สินระยะยาว				
หุ้นกู้	29,335	13.9	40,290	18.4
หนี้สินภายใต้เงื่อนไขสัญญาเช่าเครื่องบิน	64,327	30.5	79,341	36.3
เงินกู้ยืมระยะยาว	52,618	25.0	35,269	16.2
รวมหนี้สินระยะยาว	146,280	69.4	154,900	70.9
หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น ๆ	6,989	3.3	8,589	3.9
รวมหนี้สิน	210,850	100.0	218,450	100.0

หนี้สินหมุนเวียน (ไม่รวมส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี)

หนี้สินหมุนเวียน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2553 มีจำนวน 57,581 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 27.3 ของหนี้สินรวม เพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2552 จำนวน 2,620 ล้านบาท หรือร้อยละ 4.8 สาเหตุหลักมาจากค่าใช้จ่ายค้างจ่ายเพิ่มขึ้น เนื่องจากค่าใช้จ่ายค้างจ่ายเกี่ยวกับพนักงานเพิ่มขึ้น ได้แก่ เงินรางวัลประจำปี และค่าใช้จ่ายโครงการเกษียณอายุก่อนกำหนด

หนี้สินระยะยาว

หนี้สินระยะยาว ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2553 มีจำนวน 146,280 ล้านบาท (รวมหนี้ส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปีจำนวน 23,155 ล้านบาท) หรือคิดเป็นร้อยละ 69.4 ของหนี้สินรวม ลดลงจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2552 จำนวน 8,620 ล้านบาท สาเหตุหลักมาจากการชำระคืนหนี้สินภายใต้เงื่อนไขสัญญาเช่าเครื่องบินและหุ้นกู้

รายละเอียดของหนี้สินระยะยาว อยู่ในหมายเหตุประกอบงบการเงิน ข้อ 6.11 6.12 6.13 และ 6.30

หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น

หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2553 มีจำนวน 6,989 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 3.3 ของหนี้สินรวม ลดลงจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2552 จำนวน 1,600 ล้านบาท หรือร้อยละ 18.6 โดยมีสาเหตุหลักมาจากประมาณการหนี้สินระยะยาวลดลง 1,323 ล้านบาท จากการปรับลดสำรองความเสียหายและค่าปรับจากกรณีคดีละเมิดกฎหมายการป้องกันการค้าที่ไม่เป็นธรรม และเงินกองทุนบำเหน็จพนักงานลดลง 338 ล้านบาท จากการจ่ายเงินบำเหน็จพนักงานให้กับพนักงานที่เข้าร่วมโครงการเกษียณอายุก่อนกำหนด

3.3 ส่วนของผู้ถือหุ้น

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2553 ส่วนของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ เท่ากับ 82,910 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากวันที่ 31 ธันวาคม 2552 จำนวน 29,666 ล้านบาท สาเหตุหลักเกิดจาก

- การออกหุ้นสามัญเพิ่มทุนจำนวน 483.9 ล้านหุ้น ทำให้หุ้นที่ออกและชำระแล้วเพิ่มขึ้น 4,839 ล้านบาท จาก 16,989 ล้านบาท เป็น 21,828 ล้านบาท โดยมีส่วนเกินมูลค่าหุ้น 21 บาทต่อหุ้น คิดเป็นส่วนเกินมูลค่าหุ้นจำนวน 10,160 ล้านบาท หักค่าใช้จ่ายในการออกหุ้นสามัญเพิ่มทุนจำนวน 251 ล้านบาท คงเหลือเป็นส่วนเกินมูลค่าหุ้นเพิ่มขึ้น 9,910 ล้านบาท
- กำไรสะสมที่ยังไม่ได้จัดสรรเพิ่มขึ้น 14,155 ล้านบาท เป็นผลมาจากบริษัทฯ มีผลกำไรสุทธิในปี 2553

4. สภาพคล่องทางการเงิน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2553 บริษัทฯ มีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเท่ากับ 37,680 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2552 จำนวน 23,380 ล้านบาท หรือร้อยละ 163.5 ตามกลยุทธ์การสร้างความแข็งแกร่งด้านการเงินตามที่กล่าวมาข้างต้น โดยบริษัทฯ ได้นำเงินสดบางส่วนไปลงทุนระยะสั้น เพื่อลดภาระดอกเบี้ย สรุปลงเงินสดสุทธิได้มาและใช้ไปในกิจกรรมต่าง ๆ ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท	2553	2552
เงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมดำเนินงาน	28,268	28,523
เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุน	(8,872)	(14,472)
เงินสดสุทธิได้มา (ใช้ไป) ในกิจกรรมจัดหาเงิน	3,979	(7,085)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น (ลดลง)	23,375	6,966

4.1 เงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมดำเนินงาน

เงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมดำเนินงานของบริษัทฯ สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2553 มีจำนวน 28,268 ล้านบาท ลดลง 255 ล้านบาท หรือร้อยละ 0.9 ในขณะที่บริษัทฯ มีกำไรจากการดำเนินงานก่อนการเปลี่ยนแปลงในสินทรัพย์และหนี้สินดำเนินงานเพิ่มขึ้น 1,951 ล้านบาท เนื่องจากบริษัทฯ มีสินทรัพย์ดำเนินงานเพิ่มขึ้น 7,324 ล้านบาท จากค่าใช้จ่ายล่วงหน้าและเงินมัดจำและลูกหนี้การค้าเพิ่มขึ้น ในขณะที่หนี้สินดำเนินงานเพิ่มขึ้น 5,118 ล้านบาท สาเหตุสำคัญจากการเพิ่มขึ้นของค่าใช้จ่ายค้างจ่ายและหนี้สินหมุนเวียนอื่น และรายรับด้านขนส่งที่ยังไม่ถึงเป็นรายได้

4.2 เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุน

เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุนในปี 2553 มีจำนวน 8,872 ล้านบาท ลดลง 5,600 ล้านบาท หรือร้อยละ 38.7 โดยในปีส่วนใหญ่เป็นการจ่ายค่าเครื่องบิน A330-300 ที่รับมอบในเดือนมีนาคม 2553 จำนวน 2 ลำ และเงินจ่ายล่วงหน้าค่าเครื่องบิน A330-300 อีก 7 ลำ ที่คาดว่าจะได้รับมอบระหว่างปี 2554 - 2556

4.3 เงินสดสุทธิได้มา (ใช้ไป) ในกิจกรรมจัดหาเงิน

เงินสดสุทธิได้มาในกิจกรรมจัดหาเงินในปี 2553 มีจำนวน 3,979 ล้านบาท ในขณะที่ปี 2552 เป็นเงินสดสุทธิใช้ไป 7,085 ล้านบาท โดยเงินสดสุทธิได้มาในปีนี้เป็นบริษัทฯ ประกอบด้วย

- เงินสดรับจากการออกหุ้นสามัญเพิ่มทุน 14,748 ล้านบาท
- การกู้ยืมเงินระยะยาวสุทธิ 8,110 ล้านบาท
- การชำระคืนหุ้นกู้ 10,955 ล้านบาท
- การชำระคืนเงินกู้ยืมระยะสั้น 1,116 ล้านบาท
- การชำระคืนตั๋วสัญญาใช้เงิน ดอกเบี้ยเงินกู้ยืม และจ่ายเงินปันผล รวม 6,810 ล้านบาท

5. รายจ่ายลงทุน

บริษัทฯ มีรายจ่ายเพื่อการลงทุนก่อนหักเงินสดรับจากสัญญาเช่าทางการเงินเป็นเงิน 13,608 ล้านบาทในปี 2553 ลดลงจากปี 2552 จำนวน 15,720 ล้านบาท หรือร้อยละ 53.6 โดยรายจ่ายในปี 2553 ประกอบด้วย การชำระเงินเพื่อจัดหาเครื่องบินใหม่ ซึ่งรับมอบในปีนี้ 2 ลำ และจะรับมอบระหว่างปี 2554-2556 อีก 7 ลำ และการจัดหาอุปกรณ์การบินหมุนเวียน รวม 13,235 ล้านบาท

หน่วย : ล้านบาท	2553	2552
เครื่องบินและอุปกรณ์การบิน	13,235	28,634
อื่น ๆ (ที่ไม่ใช่เครื่องบิน)	373	694
รวม	13,608	29,328

6. อัตราส่วนทางการเงิน

		2553	2552
อัตราส่วนทางการเงิน (Liquidity Ratio)			
อัตราส่วนสภาพคล่อง ⁽¹⁾	เท่า	2.46	1.58
อัตราส่วนแสดงความสามารถในการหากำไร (Profitability Ratio)			
อัตรากำไรจากการดำเนินงาน	ร้อยละ	4.85	5.79
อัตรากำไรสุทธิ	ร้อยละ	8.50	4.54
อัตราผลตอบแทนผู้ถือหุ้น	ร้อยละ	22.55	14.82
อัตราส่วนแสดงประสิทธิภาพในการดำเนินงาน (Efficiency Ratio)			
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์	ร้อยละ	5.43	2.76
อัตราส่วนวิเคราะห์นโยบายทางการเงิน (Financial Policy Ratio)			
อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Interest Bearing Debt to Equity)	เท่า	1.76	2.93
อัตราส่วนความสามารถในการชำระดอกเบี้ย ⁽²⁾	เท่า	5.61	5.30
อัตราส่วนความสามารถชำระภาระผูกพัน ⁽³⁾	เท่า	0.89	1.13

หมายเหตุ : (1) อัตราส่วนสภาพคล่อง เท่ากับ สินทรัพย์หมุนเวียน / หนี้สินหมุนเวียน (ไม่รวมหนี้สินระยะยาวที่กำหนดชำระภายในหนึ่งปี และรายรับด้านการขนส่งที่ยังไม่ถึงเป็นรายได้)

(2) อัตราส่วนความสามารถในการชำระดอกเบี้ย เท่ากับ EBITDA / ดอกเบี้ยจ่าย

(3) อัตราส่วนความสามารถในการชำระภาระผูกพัน เท่ากับ EBITDAR / (การชำระคืนหนี้สินระยะยาว + ดอกเบี้ยจ่าย + ค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่)

รายละเอียดเรื่องนโยบายบัญชีที่สำคัญ สิทธิและประโยชน์ภายใต้การส่งเสริมการลงทุน ความเสี่ยงทางการตลาด และสัญญาและภาระผูกพัน อยู่ในหมายเหตุประกอบงบการเงิน ข้อ 3 ข้อ 6.24 ข้อ 6.30 และข้อ 6.32 ตามลำดับ