

คำอธิบายผลการดำเนินงานและการวิเคราะห์ฐานะทางการเงิน ไตรมาส 2 ปี 2554 สิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2554
ของ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

1. สรุปผลการดำเนินงานของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

ในไตรมาส 2 ของปี 2554 ราคาน้ำมันในตลาดโลกยังปรับตัวสูงขึ้นอย่างรวดเร็วและต่อเนื่อง ประกอบกับเป็นช่วงนอกฤดูการท่องเที่ยว (Low Season) ซึ่งมีผู้โดยสารเดินทางน้อย และการขยายตัวของเศรษฐกิจโลกเริ่มชะลอตัวลง โดยเฉพาะอย่างยิ่งในภูมิภาคยุโรป รวมทั้งการเกิดเหตุการณ์แผ่นดินไหวในประเทศญี่ปุ่น ซึ่งเป็นเส้นทางสำคัญในเดือนมีนาคม 2554 ถึงแม้บริษัทฯ ได้ยกเลิกและปรับลดเที่ยวบินให้เหมาะสมกับสถานการณ์ และได้มีการติดตามปรับค่าธรรมเนียมขดเชยค่าน้ำมัน เพื่อบรรเทาภาระค่าน้ำมันที่สูงขึ้นอย่างใกล้ชิด แต่เนื่องจากจำนวนผู้โดยสารที่ลดลง และการแข่งขันทางการตลาดที่รุนแรง ทำให้ไม่สามารถปรับค่าธรรมเนียมขดเชยค่าน้ำมันให้ครอบคลุมกับค่าน้ำมันที่เพิ่มขึ้นได้ทัน นอกจากนี้ ผลกระทบจากเหตุการณ์ดังกล่าวได้ทำให้อุตสาหกรรมในประเทศญี่ปุ่นต้องลดกำลังการผลิต ซึ่งส่งผลต่อปริมาณการขนส่งสินค้าของบริษัทฯ ให้ลดลงด้วย ทำให้การดำเนินงานของบริษัทฯ ในไตรมาส 2 มีผลขาดทุน

สรุปผลการดำเนินงานไตรมาส 2 ปี 2554 ได้ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท	เม.ย.-มิ.ย.		เปลี่ยนแปลง	
	2554	2553	ล้านบาท	%
รายได้รวม	45,559	39,634	+ 5,925	+ 14.9
ค่าใช้จ่ายรวม *	51,518	42,130	+ 9,388	+ 22.3
กำไร(ขาดทุน)ก่อนอัตราแลกเปลี่ยนและภาษีเงินได้	(5,959)	(2,496)	- 3,463	- 138.7
กำไร(ขาดทุน)จากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ	(2,265)	4,391	- 6,656	- 151.6
กำไร(ขาดทุน)ก่อนภาษีเงินได้	(8,224)	1,895	- 10,119	- 534.0
กำไร(ขาดทุน)สุทธิส่วนที่เป็นของบริษัทฯ	(7,874)	1,401	- 9,275	- 662.0
กำไร(ขาดทุน)ต่อหุ้น (บาท)	(3.61)	0.82	- 4.43	- 540.2
EBITDA	20	2,956	- 2,936	- 99.3
EBITDAR	1,495	3,967	- 2,472	- 62.3

* ไม่รวมกำไร(ขาดทุน)จากอัตราแลกเปลี่ยน แต่รวมส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนตามวิธีส่วนได้เสียและต้นทุนทางการเงิน

ไตรมาส 2 ปี 2554 บริษัทฯ มีรายได้รวมทั้งสิ้น 45,559 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากไตรมาสเดียวกันของปีก่อนจำนวน 5,925 ล้านบาท หรือร้อยละ 14.9 เนื่องจากรายได้จากการขายหรือการให้บริการเพิ่มขึ้น 6,081 ล้านบาท หรือร้อยละ 15.7 ค่าใช้จ่ายไม่รวมกำไร (ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยนแต่รวมส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนตามวิธีส่วนได้เสียและต้นทุนทางการเงิน มีจำนวนทั้งสิ้น 51,518 ล้านบาท สูงกว่าไตรมาสเดียวกันของปีก่อน 9,388 ล้านบาท หรือร้อยละ 22.3 สาเหตุสำคัญเนื่องจากราคาน้ำมันเครื่องบินโดยเฉลี่ยสูงขึ้นร้อยละ 46.2 ประกอบกับในไตรมาสนี้ บริษัทฯ ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ จำนวน 2,265 ล้านบาท เปรียบเทียบกับไตรมาสเดียวกันของปีก่อนซึ่งกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ 4,391 ล้านบาท เป็นผลให้บริษัทฯ ขาดทุนก่อนภาษีเงินได้ 8,224 ล้านบาท เปรียบเทียบกับไตรมาสเดียวกันของปีก่อนซึ่งกำไร 1,895 ล้านบาท

หากไม่รวมกำไร (ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ บริษัทฯ ขาดทุนก่อนอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศและภาษีเงินได้ 5,959 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 3,463 ล้านบาท หรือร้อยละ 138.7

ขาดทุนสุทธิส่วนที่เป็นของบริษัทฯ ในไตรมาส 2 ปี 2554 มีจำนวน 7,874 ล้านบาท คิดเป็นขาดทุนต่อหุ้น 3.61 บาท เปรียบเทียบกับไตรมาสเดียวกันในปี 2553 ซึ่งมีกำไร 1,401 ล้านบาท หรือกำไรต่อหุ้น 0.82 บาท กำไรก่อนหักดอกเบี้ย ภาษี ค่าเสื่อมราคา ค่าตัดจำหน่าย และค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่ (EBITDAR) มีจำนวน 1,495 ล้านบาท ต่ำกว่าปีก่อน 2,472 ล้านบาท หรือร้อยละ 62.3

การเปลี่ยนแปลงนโยบายบัญชี

บริษัทฯ ได้ถือปฏิบัติตามมาตรฐานการบัญชี และมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ที่มีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2554 มีผลให้บริษัทฯ มีการเปลี่ยนแปลงนโยบายบัญชีเรื่องการนำเสนองบการเงิน และผลประโยชน์พนักงาน (รายละเอียดในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 2 และ 3) ซึ่งการเปลี่ยนแปลงนโยบายบัญชีดังกล่าวส่วนใหญ่มีผลกระทบต่อการนำเสนองบการเงินเท่านั้น ไม่มีผลกระทบต่อกำไรหรือกำไรต่อหุ้น ยกเว้นเรื่องผลประโยชน์พนักงาน โดยบริษัทฯ เลือกที่จะบันทึกภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงานโดยวิธีปรับย้อนหลัง ซึ่งมีผลทำให้กำไรสะสม ณ วันที่ 1 มกราคม 2554 ในงบการเงินรวมลดลงเป็นจำนวนเงิน 6,527 ล้านบาท กำไรสุทธิในไตรมาส 2 ของปี 2554 และ 2553 ลดลง 153 ล้านบาท หรือ 0.07 บาทต่อหุ้น และ 152 ล้านบาท หรือ 0.09 บาทต่อหุ้น ตามลำดับ และกำไรสุทธิสำหรับงวด 6 เดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2554 และ 2553 ลดลง 305 ล้านบาท หรือ 0.14 บาทต่อหุ้น และ 303 ล้านบาท หรือ 0.18 บาทต่อหุ้น ตามลำดับ

2. คำอธิบายและวิเคราะห์ผลการดำเนินงานไตรมาส 2 ปี 2554

ปริมาณการผลิตและการขนส่ง

		เม.ย.-มิ.ย.		อัตรา เปลี่ยนแปลง
		2554	2553	
ปริมาณการผลิตรวม	(ล้านตัน-กิโลเมตร)	2,975	2,743	+ 8.5%
ปริมาณการขนส่งรวม	(ล้านตัน-กิโลเมตร)	1,893	1,793	+ 5.6%
อัตราส่วนการบรรทุก	(ร้อยละ)	63.6	65.4	- 1.8
ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร	(ล้านที่นั่ง-กิโลเมตร)	19,172	17,973	+ 6.7%
ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร	(ล้านคน-กิโลเมตร)	12,737	11,605	+ 9.8%
อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร	(ร้อยละ)	66.4	64.6	+ 1.8
ปริมาณการผลิตด้านพัสดุภัณฑ์	(ล้านตัน-กิโลเมตร)	1,250	1,125	+ 11.1%
ปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์	(ล้านตัน-กิโลเมตร)	723	729	- 0.8%
อัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์	(ร้อยละ)	57.9	64.8	- 6.9
จำนวนผู้โดยสาร	(ล้านคน)	4.20	3.71	+ 13.2%
ชั่วโมงปฏิบัติการบิน	(ชั่วโมง)	86,140	80,506	+ 7.0%
อัตราการใช้ประโยชน์เครื่องบินเฉลี่ย	(ชั่วโมง/ลำ/วัน)	11.5	10.9	+ 5.5%

ในไตรมาส 2 ปี 2554 บริษัทฯ ได้รับมอบเครื่องบิน A330-300 ที่ติดตั้งเก้าอี้ชั้นประหยัดเรียบร้อยแล้วเพิ่ม 3 ลำ ซึ่งได้เริ่มให้บริการในเส้นทางภูมิภาคและออสเตรเลียตั้งแต่วันที่ 16 เมษายน 25 พฤษภาคม และ 16 มิถุนายน 2554 ตามลำดับ พร้อมกับปลดประจำการเครื่องบิน A300-600 1 ลำ เมื่อวันที่ 16 เมษายน 2554

บริษัทฯ มีปริมาณการผลิตรวม (Available Ton -Kilometer : ATK) เพิ่มขึ้นจากไตรมาสเดียวกันของปีก่อนร้อยละ 8.5 โดยมีปริมาณการขนส่งรวม (Revenue Ton-Kilometer : RTK) เพิ่มขึ้นร้อยละ 5.6 ทำให้อัตราส่วนการบรรทุกรวม (Load Factor) เฉลี่ยร้อยละ 63.6 ลดลงจากปีก่อนซึ่งเฉลี่ยร้อยละ 65.4 ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (Available Seat - Kilometer : ASK) เพิ่มขึ้นจากไตรมาสเดียวกันของปีก่อนร้อยละ 6.7 ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (Revenue Passenger - Kilometer : RPK) เพิ่มขึ้นร้อยละ 9.8 ทำให้อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร (Cabin Factor) เฉลี่ยร้อยละ 66.4 เพิ่มขึ้นจากปีก่อนซึ่งเฉลี่ยร้อยละ 64.6 ซึ่งเป็นผลมาจากในไตรมาส 2 ปี 2553 บริษัทฯ ได้รับผลกระทบจากเหตุการณ์ภูเขาไฟระเบิดในประเทศไอซ์แลนด์และการชุมนุมทางการเมืองภายในประเทศ ทำให้บริษัทฯ ต้องยกเลิกและลดเที่ยวบินทั้งภายในและระหว่างประเทศ ในขณะที่ปีนี้บริษัทฯ ได้รับผลกระทบจากเหตุการณ์แผ่นดินไหวในประเทศญี่ปุ่น และการแข่งขันทางการตลาดอย่างรุนแรงในหลายภูมิภาค โดยเฉพาะอย่างยิ่งในภูมิภาคยุโรป ทำให้ปริมาณการขนส่งผู้โดยสารไม่สูงเท่าที่ควร แต่อย่างไรก็ตามยังสูงกว่าช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อน

รายได้

ในไตรมาส 2 ปี 2554 บริษัทฯ มีรายได้รวมทั้งสิ้น 45,559 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากไตรมาสเดียวกันของปีก่อน 5,925 ล้านบาท หรือร้อยละ 14.9 โดยสรุปดังนี้

หน่วย : ล้านบาท	เม.ย.-มิ.ย.		เปลี่ยนแปลง	
	2554	2553	ล้านบาท	%
รายได้จากกิจการขนส่ง				
ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน	35,487	29,879	+ 5,608	+ 18.8
ค่าระวางขนส่งและไปรษณีย์ภัณฑ์	7,363	7,179	+ 184	+ 2.6
รวมรายได้จากกิจการขนส่ง	42,850	37,058	+ 5,792	+ 15.6
รายได้จากกิจการอื่น	1,990	1,701	+ 289	+ 17.0
รวมรายได้จากการขายหรือการให้บริการ	44,840	38,759	+ 6,081	+ 15.7
ดอกเบี้ยรับ	101	33	+ 68	+ 206.1
รายได้อื่น	618	842	- 224	- 26.6
รวมรายได้	45,559	39,634	+ 5,925	+ 14.9

รายได้จากการขายหรือการให้บริการ บริษัทฯ มีรายได้จากการขายหรือการให้บริการรวมทั้งสิ้น 44,840 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 6,081 ล้านบาท หรือ ร้อยละ 15.7

รายได้จากกิจการขนส่ง รวมทั้งสิ้น 42,850 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 5,792 ล้านบาท หรือร้อยละ 15.6 ประกอบด้วย

- **รายได้จากค่าโดยสารและค่าน้ำมันส่วนเกิน**

บริษัทฯ มีรายได้จากค่าโดยสารและค่าน้ำมันส่วนเกินรวมทั้งสิ้น 35,487 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 5,608 ล้านบาท หรือร้อยละ 18.8 เนื่องจากปริมาณขนส่งผู้โดยสารสูงกว่าปีก่อนร้อยละ 9.8 และรายได้จากผู้โดยสารต่อหน่วยโดยเฉลี่ย (รวมค่าธรรมเนียมชดเชย ค่าน้ำมันและค่าเบี้ยประกันภัย) เพิ่มขึ้นร้อยละ 8.3 จาก 2.52 บาทในไตรมาส 2 ปี 2553 เป็น 2.73 บาท จากการปรับราคาเพิ่มขึ้นตามราคาน้ำมันที่สูง

- **รายได้ค่าระวางขนส่งและค่าไปรษณีย์ภัณฑ์**

รายได้จากค่าระวางขนส่งและค่าไปรษณีย์ภัณฑ์ 7,363 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 184 ล้านบาท หรือร้อยละ 2.6 สาเหตุสำคัญเนื่องจากรายได้จากพัสดุภัณฑ์รวมค่าธรรมเนียมน้ำมันและค่าประกันภัยต่อหน่วยเพิ่มขึ้นจาก 9.63 บาทในไตรมาส 2 ปี 2553 เป็น 9.92 บาทในปี 2554 หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 3.0 โดยมีปริมาณการผลิตด้านพัสดุภัณฑ์ (Available Dead Load Ton-Kilometers : ADTK) เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 125 ล้านตัน-กิโลเมตร หรือร้อยละ 11.1 เนื่องจากบริษัทฯ ได้ปรับเพิ่มเที่ยวบิน อย่างไรก็ตาม ในช่วงที่ได้รับผลกระทบอย่างรุนแรงจากเหตุการณ์แผ่นดินไหวในประเทศญี่ปุ่นบริษัทฯ ได้ปรับลดจำนวนเที่ยวบินในเส้นทางที่ได้รับผลกระทบให้เหมาะสมกับสถานการณ์ ในขณะที่ปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (Revenue Freight Ton-Kilometers : RFTK) ต่ำกว่าช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อนเล็กน้อย เนื่องจากในไตรมาสนี้ปริมาณสินค้าในภาพรวมชะลอตัวเมื่อเทียบกับปีก่อน ทำให้เกิดการแข่งขันสูง ประกอบกับเหตุการณ์แผ่นดินไหวทำให้ปริมาณสินค้าในภูมิภาคลดลง ส่งผลให้อัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (Freight Load Factor) ลดลงจากร้อยละ 64.8 ในปี 2553 เป็นร้อยละ 57.9 ในปี 2554

รายได้จากกิจการอื่น

รายได้จากกิจการอื่น 1,990 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 289 ล้านบาท หรือร้อยละ 17.0 โดยมีสาเหตุหลักมาจากจำนวนเที่ยวบินและจำนวนผู้โดยสารของสายการบินลูกค้าเพิ่มขึ้นจากไตรมาสเดียวกันของปีก่อน นอกจากนี้ ในปีนี้บริษัทฯ สามารถเพิ่มรายได้จากการให้บริการใหม่ ๆ เพิ่มขึ้น อาทิเช่น การให้บริการห้องรับรองพิเศษแก่ผู้โดยสารที่ถือบัตรเครดิตกับธนาคารที่ทำสัญญากับบริษัทฯ เป็นต้น

ดอกเบี้ยรับ

ดอกเบี้ยรับ 101 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 68 ล้านบาท เนื่องจากเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเฉลี่ยและอัตราดอกเบี้ยเฉลี่ยสูงกว่าปีก่อน ประกอบกับบริษัทฯ นำเงินสดดังกล่าวไปลงทุนระยะสั้นที่ให้ผลตอบแทนที่สูงขึ้น

รายได้อื่น

รายได้อื่น 618 ล้านบาท ลดลง 224 ล้านบาท หรือร้อยละ 26.6 โดยมีสาเหตุหลักมาจากการที่บริษัทฯ รับรู้ค่าชดเชยจากการส่งมอบเครื่องบินล่าช้า และรายได้จากการรับรู้ค่าธรรมเนียมสนามบินที่เรียกเก็บจากผู้โดยสารแต่สายการบินอื่นหรือประเทศที่บริษัทฯ ขนส่งผู้โดยสารไปไม่ได้เรียกเก็บมาเกินกว่า 3 ปี ต่ำกว่าปีก่อน

ค่าใช้จ่าย

ในไตรมาส 2 ปี 2554 บริษัทฯ มีค่าใช้จ่ายรวมทั้งสิ้น 53,783 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 16,044 ล้านบาท หรือร้อยละ 42.5 โดยมีรายละเอียด ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท	เม.ย.-มิ.ย.		เปลี่ยนแปลง	
	2554	2553	ล้านบาท	%
ค่าน้ำมันเครื่องบิน	19,370	13,801	+ 5,569	+ 40.4
ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน	8,689	7,660	+ 1,029	+ 13.4
ค่าบริการการบิน	5,105	4,520	+ 585	+ 12.9
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับนักบินและลูกเรือ	1,362	1,234	+ 128	+ 10.4
ค่าซ่อมแซมและซ่อมบำรุงอากาศยาน	3,085	2,034	+ 1,051	+ 51.7
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	5,007	5,118	- 111	- 2.2
ค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่	1,475	1,011	+ 464	+ 45.9
ค่าสินค้าและพัสดุใช้ไป	2,147	2,063	+ 84	+ 4.1
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการขายและโฆษณา	1,463	1,365	+ 98	+ 7.2
ค่าใช้จ่ายด้านการประกันภัย	169	166	+ 3	+ 1.8
ผลขาดทุนจากการค้ายค่าของสินทรัพย์	256	30	+ 226	+ 753.3
ค่าใช้จ่ายอื่น	2,074	2,041	+ 33	+ 1.6
ผลขาดทุน(กำไร)จากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ	2,265	(4,391)	+ 6,656	+ 151.6
ขาดทุนจากการไถ่ถอนหุ้นกู้	1	-	+ 1	-
ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนตามวิธีส่วนได้เสีย	(104)	(176)	+ 72	+ 40.9
ต้นทุนทางการเงิน	1,419	1,263	+ 156	+ 12.4
รวมค่าใช้จ่าย	53,783	37,739	+ 16,044	+ 42.5

สรุปค่าใช้จ่ายที่มีการเปลี่ยนแปลงอย่างมีนัยสำคัญ ได้แก่

ค่าน้ำมันเครื่องบิน 19,370 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 5,569 ล้านบาท หรือร้อยละ 40.4 มีสาเหตุหลักจากราคาน้ำมันเครื่องบินเพิ่มขึ้นร้อยละ 46.2 และปริมาณการใช้น้ำมันเพิ่มขึ้นร้อยละ 5.5 เนื่องจากปริมาณการผลิตเพิ่มขึ้น ในขณะที่บริษัทฯ มีรายรับชดเชยจากการบริหารความเสี่ยงราคาน้ำมัน 425 ล้านบาท ประกอบกับเงินเหรียญสหรัฐอ่อนค่าลงทำให้ค่าน้ำมันคิดเป็นเงินบาทลดลงบางส่วน

ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน ประกอบด้วย ค่าใช้จ่ายบุคลากร ผลประโยชน์พนักงาน ค่าตอบแทนผู้บริหาร และค่าตอบแทนกรรมการ มีจำนวนรวม 8,689 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 1,029 ล้านบาท หรือร้อยละ 13.4 เป็นผลมาจากการขึ้นเงินเดือนประจำปีและรวมถึงการปรับเงินเดือนเพิ่มขึ้นสำหรับพนักงานที่มีเงินเดือนต่ำกว่า 50,000 บาทตามมติคณะรัฐมนตรี การทำงานล่วงเวลาเพิ่มขึ้นเนื่องจากปริมาณการผลิตเพิ่มขึ้น นอกจากนั้นในไตรมาสนี้บริษัทฯ ได้จ่ายเงินชดเชยวันลาหยุดพักผ่อนให้พนักงานที่ไม่สามารถลาหยุดได้ และค่าใช้จ่าย

โครงการนักบินฝึกหัด และในปีนี้บริษัทฯ ได้ถือปฏิบัติตามมาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 19 เรื่องผลประโยชน์พนักงาน โดยวิธีปรับย้อนหลัง มีผลให้ค่าใช้จ่ายในไตรมาส 2 ของปี 2554 และปี 2553 เพิ่มขึ้น 218 และ 217 ล้านบาท ตามลำดับ

ค่าบริการการบิน 5,105 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 585 ล้านบาท หรือร้อยละ 12.9 มีสาเหตุหลักจากการเพิ่มขึ้นของค่าใช้จ่ายเนื่องจากการเพิ่มปริมาณการผลิต และการเพิ่มขึ้นของค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการบริการการบินที่เกี่ยวข้องกับการเช่าทั้งในส่วนของรถขนส่งผู้โดยสารและการขนส่งสินค้า

ค่าซ่อมแซมและซ่อมบำรุงอากาศยาน 3,085 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 1,051 ล้านบาท หรือร้อยละ 51.7 เนื่องจากปริมาณการผลิตเพิ่มขึ้น ประกอบกับมีจำนวนเครื่องยนต์ที่เข้าซ่อมแซมสูงกว่าปีก่อน

ค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่ 1,475 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 464 ล้านบาท หรือร้อยละ 45.9 สาเหตุหลักเกิดจากค่าใช้จ่ายจากการเช่าพื้นที่ระวางสินค้าในเครื่องบินขนส่งสินค้าเพิ่มขึ้น และการเช่าเครื่องบิน โบอิง B777-300ER จากสายการบิน เจ็ท แอร์เวย์ส จำนวน 3 ลำ ตั้งแต่เดือนพฤษภาคม 2553

ขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์ 256 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 226 ล้านบาท สาเหตุหลักเนื่องจากการตั้งสำรองอะไหล่เครื่องบินหมุนเวียนที่ชำรุดเสียหายและรอการจำหน่ายสูงกว่าปีก่อน

ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ 2,265 ล้านบาท ในขณะที่ไตรมาส 2 ของปี 2553 มีกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ 4,391 ล้านบาท ซึ่งส่วนใหญ่เกิดจากการปรับยอดเงินกู้คงเหลือสกุลยูโร เป็นเงินบาท ณ วันสิ้นงวด

ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนตามวิธีส่วนได้เสีย 104 ล้านบาท ลดลง 72 ล้านบาท เนื่องจากการรับรู้ส่วนได้เสียจากเงินลงทุนใน บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด ลดลง

ต้นทุนทางการเงิน จำนวน 1,419 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 156 ล้านบาท หรือร้อยละ 12.4 สาเหตุหลักเนื่องจากหนี้สินระยะยาวเพิ่มขึ้น

ค่าใช้จ่าย (รายได้) ภาษีเงินได้สุทธิ

บริษัทฯ มีรายได้ภาษีเงินได้สุทธิ จำนวน 360 ล้านบาท เปรียบเทียบกับไตรมาส 2 ปีก่อนซึ่งมีค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้สุทธิ 487 ล้านบาท มีสาเหตุหลักมาจากในไตรมาสนี้ผลการดำเนินงานของบริษัทฯ ขาดทุน ในขณะที่ปีก่อนมีกำไร

กำไร (ขาดทุน) สุทธิส่วนที่เป็นของบริษัทฯ

บริษัทฯ ขาดทุนสุทธิ 7,874 ล้านบาท เปรียบเทียบกับไตรมาสเดียวกันของปีก่อนซึ่งมีกำไรสุทธิ 1,401 ล้านบาท

ผลการดำเนินงานครึ่งปีแรกของปี 2554 (1 มกราคม – 30 มิถุนายน 2554) บริษัทฯ ขาดทุนก่อนอัตราแลกเปลี่ยนฯ และภาษีเงินได้ 1,847 ล้านบาท เปรียบเทียบกับครึ่งปีแรกของปี 2553 ซึ่งมีกำไรก่อนอัตราแลกเปลี่ยนฯ และภาษีเงินได้ 2,897 ล้านบาท สาเหตุสำคัญเนื่องจากราคาน้ำมันปรับตัวสูงขึ้นอย่างรวดเร็วและต่อเนื่อง ในขณะที่การแข่งขันทางการตลาดที่รุนแรงทำให้บริษัทฯ ไม่สามารถปรับค่าธรรมเนียมขุดเจาะน้ำมันให้ครอบคลุมกับค่าน้ำมันที่เพิ่มขึ้นได้ ทำให้ค่าน้ำมันเพิ่มขึ้นสูงกว่ารายได้รวมของบริษัทฯ ที่เพิ่มขึ้น นอกจากนี้ ในงวด 6 เดือนแรกปี 2554 บริษัทฯ ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ 5,623 ล้านบาท เปรียบเทียบกับงวด 6 เดือนแรกปี 2553 ซึ่งมีกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ 10,090 ล้านบาท เป็นผลให้บริษัทฯ ขาดทุนสุทธิ 7,256 ล้านบาท คิดเป็นขาดทุนต่อหุ้น 3.32 บาท เปรียบเทียบกับครึ่งปีแรกของปี 2553 ซึ่งบริษัทฯ มีกำไรสุทธิ 11,973 ล้านบาท คิดเป็นกำไรต่อหุ้น 7.05 บาท

สรุปผลการดำเนินงานครึ่งปีแรกของปี 2554 ได้ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท	ม.ค.-มิ.ย.		เปลี่ยนแปลง	
	2554	2553	ล้านบาท	%
รายได้รวม	97,410	89,440	+ 7,970	+ 8.9
ค่าใช้จ่ายรวม *	99,257	86,543	+ 12,714	+ 14.7
กำไร(ขาดทุน)ก่อนอัตราแลกเปลี่ยนฯและภาษีเงินได้	(1,847)	2,897	- 4,744	- 163.8
กำไร(ขาดทุน)จากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ	(5,623)	10,090	- 15,713	- 155.7
กำไร(ขาดทุน)ก่อนภาษีเงินได้	(7,470)	12,987	- 20,457	- 157.5
กำไร(ขาดทุน)สุทธิส่วนที่เป็นของบริษัทฯ	(7,256)	11,973	- 19,229	- 160.6
กำไร(ขาดทุน)ต่อหุ้น (บาท)	(3.32)	7.05	- 10.37	- 147.1
EBITDA	9,775	14,208	- 4,433	- 31.2
EBITDAR	12,686	15,717	- 3,031	- 19.3

* ไม่รวมกำไร(ขาดทุน)จากอัตราแลกเปลี่ยน แต่รวมส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนตามวิธีส่วนได้เสียและต้นทุนทางการเงิน

3. คำอธิบายและวิเคราะห์ฐานะการเงิน

สินทรัพย์

ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2554 บริษัทฯ มีสินทรัพย์รวมทั้งสิ้น 283,028 ล้านบาท ลดลงจากวันที่ 31 ธันวาคม 2553 จำนวน 13,530 ล้านบาท หรือร้อยละ 4.6 โดยมีรายละเอียด ดังนี้

	30 มิ.ย. 2554		31 ธ.ค. 2553	
	ล้านบาท	% ของ สินทรัพย์รวม	ล้านบาท	% ของ สินทรัพย์รวม
สินทรัพย์หมุนเวียน	65,829	23.3	78,302	26.4
ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์				
เครื่องปั้นและเครื่องยนต์อะไหล่จ่ายล่วงหน้า	21,378	7.5	17,983	6.1
เครื่องปั้น	46,240	16.3	48,588	16.4
เครื่องปั้นภายใต้สัญญาเช่า	111,974	39.6	115,621	39.0
อุปกรณ์การปั้นหมุนเวียน	9,910	3.5	9,593	3.2
งานระหว่างทำ	2,208	0.8	311	0.1
ที่ดิน อาคาร และค่าปรับปรุง	7,706	2.7	7,987	2.7
เครื่องมือ โรงซ่อม และอุปกรณ์	5,344	1.9	6,035	2.0
ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ – สุทธิ	204,760	72.3	206,118	69.5
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่นๆ	12,439	4.4	12,138	4.1
รวมสินทรัพย์	283,028	100.0	296,558	100.0

สินทรัพย์หมุนเวียนของบริษัทฯ มีจำนวน 65,829 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 23.3 ของสินทรัพย์รวม ลดลงจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2553 จำนวน 12,473 ล้านบาท หรือร้อยละ 15.9 สาเหตุสำคัญเนื่องจากเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2554 มีจำนวน 26,034 ล้านบาท ลดลงจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2553 จำนวน 11,646 ล้านบาท โดยมีสาเหตุหลักมาจากการจ่ายชำระคืนเงินกู้ยืมระยะยาว หุ้นกู้ ดอกเบี้ยเงินกู้ยืม และเงินปันผลจ่าย รวมทั้งการจ่ายเงินล่วงหน้าค่าเครื่องปั้น เครื่องยนต์ และจ่ายซื้อสินทรัพย์ถาวรอื่น ซึ่งมากกว่าเงินสดสุทธิที่ได้มาจากการดำเนินงาน และเงินสดรับจากการออกหุ้นกู้และเงินกู้ยืมระยะยาว

ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ – สุทธิ มีจำนวนรวม 204,760 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 72.3 ของสินทรัพย์รวม ลดลงจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2553 จำนวน 1,358 ล้านบาท หรือร้อยละ 0.7 สาเหตุสำคัญเนื่องจาก

- เครื่องปั้นและเครื่องยนต์อะไหล่จ่ายล่วงหน้าเพิ่มขึ้น 3,395 ล้านบาท จากการจ่ายล่วงหน้าค่าเครื่องปั้น เครื่องยนต์ และอุปกรณ์ตกแต่งเครื่องปั้น A330-300 และ A380-800 ที่คาดว่าจะรับมอบในปี 2554-2556

- เครื่องปั้นและเครื่องปั้นภายใต้สัญญาเช่าลดลงรวม 5,995 ล้านบาท เนื่องจากการคิดค่าเสื่อมราคาที่สูงกว่ามูลค่าเครื่องปั้นที่เพิ่มขึ้น โดยในงวดนี้บริษัทฯ ได้รับมอบเครื่องปั้น A330-300 ที่ติดตั้งเก้าอี้โดยสารชั้นประหยัดเรียบร้อยแล้ว จำนวน 4 ลำ ในไตรมาส 1 จำนวน 1 ลำ และไตรมาส 2 จำนวน 3 ลำ

- งานระหว่างทำเพิ่มขึ้น 1,897 ล้านบาท ส่วนใหญ่เป็นค่าใช้จ่ายในการออกแบบและอะไหล่สำหรับโครงการปรับปรุงผลิตภัณฑ์ในห้องโดยสารของเครื่องบิน B747-400 จำนวน 12 ลำ และ B777-200 จำนวน 8 ลำ ซึ่งอยู่ระหว่างการปรับปรุง คาดว่าจะแล้วเสร็จในปี 2555

สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่นๆ มีจำนวน 12,439 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 4.4 ของสินทรัพย์รวม เพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2553 จำนวน 301 ล้านบาท หรือร้อยละ 2.5 โดยมีสาเหตุหลักมาจากสินทรัพย์ถาวรเงินได้รอการตัดบัญชีเพิ่มขึ้น 256 ล้านบาท และสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่นเพิ่มขึ้น 170 ล้านบาท

หนี้สิน

ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2554 หนี้สินรวมของบริษัทฯ เท่ากับ 216,662 ล้านบาท ลดลงจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2553 จำนวน 3,514 ล้านบาท หรือร้อยละ 1.6 โดยมีองค์ประกอบหลักของหนี้สิน ดังนี้

	30 มิ.ย. 2554		31 ธ.ค. 2553	
	ล้านบาท	% ของหนี้สินรวม	ล้านบาท	% ของหนี้สินรวม
หนี้สินหมุนเวียน (ไม่รวมหนี้สินที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี)	53,235	24.6	57,581	26.2
หนี้สินระยะยาว				
หุ้นกู้	31,285	14.4	29,335	13.3
หนี้สินภายใต้เงื่อนไขสัญญาเช่าเครื่องบิน	62,897	29.0	64,327	29.2
เงินกู้ยืมระยะยาว	52,106	24.1	52,618	23.9
รวมหนี้สินระยะยาว	146,288	67.5	146,280	66.4
ภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน	9,762	4.5	9,326	4.2
หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่นๆ	7,377	3.4	6,989	3.2
รวมหนี้สิน	216,662	100.0	220,176	100.0

หนี้สินหมุนเวียน (ไม่รวมหนี้สินที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี) ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2554 มีจำนวน 53,235 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 24.6 ของหนี้สินรวม ลดลงจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2553 จำนวน 4,346 ล้านบาท หรือร้อยละ 7.5 สาเหตุหลักเนื่องจากค่าใช้จ่ายค้างจ่ายลดลง 4,617 ล้านบาท รายรับด้านขนส่งที่ยังไม่ถึงเป็นรายได้ลดลง 1,940 ล้านบาท ในขณะที่เจ้าหนี้การค้าเพิ่มขึ้น 2,404 ล้านบาทเนื่องจากเจ้าหนี้ค่าน้ำมันเพิ่มขึ้น

หนี้สินระยะยาว ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2554 มีจำนวน 146,288 ล้านบาท (รวมหนี้สินที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปีจำนวน 19,688 ล้านบาท) หรือคิดเป็นร้อยละ 67.5 ของหนี้สินรวม ใกล้เคียงกับหนี้สินระยะยาว ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2553 ซึ่งมีจำนวน 146,280 ล้านบาท โดยในงวด 6 เดือนแรกปี 2554 นอกจากการชำระคืนเงินกู้ที่ครบกำหนดแล้ว บริษัทฯ ได้ชำระคืนเงินกู้ก่อนกำหนดจำนวน 2,809 ล้านบาท และได้ออกหุ้นกู้ใหม่จำนวน 8,000 ล้านบาท เพื่อชำระคืนหุ้นกู้ที่ครบกำหนด 6,000 ล้านบาท และเงินกู้ระยะยาวอื่น ๆ

ภาวะผูกพันผลประโยชน์พนักงาน ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2554 มีจำนวน 9,762 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 4.5 ของหนี้สินรวม เพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2553 จำนวน 436 ล้านบาท หรือร้อยละ 4.7 โดยมีรายละเอียดเรื่องภาวะผูกพันผลประโยชน์พนักงาน ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 4.10

หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2554 มีจำนวน 7,377 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 3.4 ของหนี้สินรวม เพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2553 จำนวน 388 ล้านบาท หรือร้อยละ 5.6 เนื่องจากเงินกองทุนบำเหน็จพนักงานเพิ่มขึ้น

ส่วนของผู้ถือหุ้น

ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2554 ส่วนของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ มีจำนวน 66,366 ล้านบาท ลดลงจากวันที่ 31 ธันวาคม 2553 จำนวน 10,016 ล้านบาท เป็นผลมาจากบริษัทฯ ขาดทุนสุทธิในงวดหกเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2554 และการจ่ายเงินปันผลสำหรับผลการดำเนินงานประจำปี 2553

4. สภาพคล่องทางการเงิน

ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2554 บริษัทฯ มีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเท่ากับ 26,034 ล้านบาท ลดลงจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2553 จำนวน 11,646 ล้านบาท หรือร้อยละ 30.9 สรุปเงินสดสุทธิได้มาและใช้ไปในกิจกรรมต่าง ๆ ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท	ม.ค.-มิ.ย.	
	2554	2553
เงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมดำเนินงาน	6,074	11,252
เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุน	(6,712)	(1,585)
เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงิน	(11,289)	(14,187)
ผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงอัตราแลกเปลี่ยนของเงินสด และเงินฝากธนาคาร	281	78
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น (ลดลง)	(11,646)	(4,442)

เงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมดำเนินงาน

เงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมดำเนินงานของบริษัทฯ สำหรับงวดหกเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2554 มีจำนวน 6,074 ล้านบาท ลดลง 5,178 ล้านบาท สาเหตุสำคัญเนื่องจากบริษัทฯ มีกำไรจากการดำเนินงานก่อนการเปลี่ยนแปลงในสินทรัพย์และหนี้สินดำเนินงานลดลง 5,801 ล้านบาท

เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุน

เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุนในงวดหกเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2554 มีจำนวน 6,712 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากงวดเดียวกันของปีก่อน 5,127 ล้านบาท โดยส่วนใหญ่เป็นการจ่ายล่วงหน้าค่าเครื่องปั้นเครื่องยนต์ และค่าอุปกรณ์ตกแต่งเครื่องปั้น A330-300 และ A380-800 การจ่ายซื้ออะไหล่เครื่องปั้นหมุนเวียน และค่าใช้จ่ายในการออกแบบและอะไหล่สำหรับโครงการปรับปรุงผลิตภัณฑ์ในห้องโดยสารของเครื่องปั้น B747-400 และ B777-200

เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงิน

เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงินในงวดหกเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2554 มีจำนวน 11,289 ล้านบาท ลดลงจากงวดเดียวกันของปีก่อน 2,898 ล้านบาท โดยเงินสดสุทธิใช้ไปในงวดหกเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2554 ประกอบด้วยการชำระคืนเงินกู้ยืมระยะยาวและหุ้นกู้รวม 14,024 ล้านบาท การจ่ายดอกเบี้ยเงินกู้ยืม 2,988 ล้านบาท และจ่ายเงินปันผล 2,719 ล้านบาท โดยมีเงินสดรับจากหุ้นกู้และเงินกู้ยืมระยะยาวรวม 8,500 ล้านบาท

5. รายจ่ายลงทุน

บริษัทฯ มีรายจ่ายเพื่อการลงทุนก่อนหักเงินสดรับจากสัญญาเช่าทางการเงิน สำหรับงวด 6 เดือน สิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2554 เป็นเงิน 7,282 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากงวดเดียวกันของปี 2553 จำนวน 1,418 ล้านบาท หรือร้อยละ 24.2 ส่วนใหญ่เป็นการชำระเงินเพื่อจัดหาเครื่องบินใหม่ ซึ่งจะรับมอบระหว่างปี 2554-2556 การจัดหาอุปกรณ์การบินหมุนเวียน และ โครงการปรับปรุงผลิตภัณฑ์ในห้องโดยสารเครื่องบิน เป็นจำนวนเงินรวม 7,128 ล้านบาท

หน่วย : ล้านบาท	ม.ค.-มิ.ย.	
	2554	2553
เครื่องบินและอุปกรณ์การบิน	7,128	5,816
อื่น ๆ (ที่ไม่ใช่เครื่องบิน)	154	48
รวม	7,282	5,864

6. อัตราส่วนทางการเงิน

		ม.ค.-มิ.ย.	
		2554	2553
อัตราส่วนทางการเงิน (Liquidity Ratio)			
อัตราส่วนสภาพคล่อง ⁽¹⁾	เท่า	2.24	1.58
อัตราส่วนแสดงความสามารถในการทำกำไร (Profitability Ratio)			
อัตรากำไรจากการดำเนินงาน	ร้อยละ	(0.03)	4.42
อัตรากำไรสุทธิ	ร้อยละ	(7.57)	13.66
อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น	ร้อยละ	(10.17)	22.56
อัตราส่วนแสดงประสิทธิภาพในการดำเนินงาน (Efficiency Ratio)			
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์	ร้อยละ	(2.50)	4.43
อัตราส่วนวิเคราะห์นโยบายทางการเงิน (Financial Policy Ratio)			
อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Interest Bearing Debt to Equity)	เท่า	2.20	2.37
อัตราส่วนความสามารถในการชำระดอกเบี้ย ⁽²⁾	เท่า	3.58	5.45
อัตราส่วนความสามารถชำระภาระผูกพัน ⁽³⁾	เท่า	0.65	0.98

- หมายเหตุ : (1) อัตราส่วนสภาพคล่อง เท่ากับ สินทรัพย์หมุนเวียน / หนี้สินหมุนเวียน (ไม่รวมหนี้สินระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี และรายรับด้านการขนส่งที่ยังไม่ถึงเป็นรายได้)
- (2) อัตราส่วนความสามารถในการชำระดอกเบี้ย เท่ากับ EBITDA / ดอกเบี้ยจ่าย
- (3) อัตราส่วนความสามารถในการชำระภาระผูกพัน เท่ากับ EBITDAR / (การชำระคืนหนี้สินระยะยาว + ดอกเบี้ยจ่าย + ค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่)
- (4) ข้อมูลอัตราส่วนทางการเงินของเดือน ม.ค. - มิ.ย. 2553 ที่นำมาเปรียบเทียบ ได้รับผลกระทบที่เกิดจากการนำมาตรฐานบัญชีที่ออกใหม่มาใช้แล้ว

รายละเอียดเรื่องสัญญาและภาระผูกพัน อยู่ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 4.23