

คำอธิบายผลการดำเนินงานและการวิเคราะห์ฐานะทางการเงินสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2555 ของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

งบการเงินรวมสำหรับปี 2555 สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2555 เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2554 ได้รวม งบการเงินของบริษัทย่อยเพิ่มขึ้นอีก 1 บริษัท ได้แก่ บริษัท สายการบินบินนเกอร์ จำกัด ซึ่งบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ได้ซื้อหุ้นเพิ่ม 5 ล้านหุ้น คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 10 ของทุนที่ออกและชำระแล้ว เมื่อวันที่ 29 พฤศจิกายน 2554 ทำให้สัดส่วนการถือหุ้นเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 49 โดย บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) มีอำนาจควบคุมผ่าน คณะกรรมการบริษัท สายการบินบินนเกอร์ จำกัด

1. บทสรุปผู้บริหาร

ภาวะเศรษฐกิจโลกในปี 2555 ยังชะลอตัว โดยได้รับผลกระทบจากปัญหาเศรษฐกิจในสหภาพยุโรป จีน และญี่ปุ่น ส่งผลให้เศรษฐกิจของประเทศในภูมิภาคเอเชียชะลอตัวตามไปด้วย อย่างไรก็ตามอุตสาหกรรมการบินยังคงเติบโต โดยการขนส่งผู้โดยสารระหว่างประเทศในปี 2555 ในภาพรวมเติบโตอยู่ที่อัตราร้อยละ 6.5 เท่ากับปีที่ผ่านมา โดยสายการบินในภูมิภาคตะวันออกกลางมีอัตราการเติบโตสูงสุด ตามมาด้วยภูมิภาคละตินอเมริกาและแคริบเบียน และภูมิภาคแอฟริกัน อย่างไรก็ตามอัตราการเติบโตของภูมิภาคเอเชียและแปซิฟิกมีสถิติการเติบโตชะลอตัวกว่าปีที่ผ่านมา สาเหตุหลักจากภาวะเศรษฐกิจไม่เอื้ออำนวยและผลประกอบการที่ไม่ดีของสายการบินของประเทศอินเดียและมาเลเซีย ส่วนภูมิภาคอเมริกาเหนือมีอัตราเติบโตต่ำสุด สำหรับปริมาณการขนส่งสินค้าลดลงในอัตราร้อยละ 1.2 ซึ่งเป็นผลสะท้อนถึงการเติบโตที่ชะลอตัวลงอย่างมากของการค้าโลกปี 2555 จากปัญหาด้านเศรษฐกิจในยุโรป การชะลอตัวของการส่งออกของจีน และการแข่งขันกันอย่างรุนแรงในภาคการขนส่งทางทะเล ซึ่งส่งผลกระทบต่อปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศ นอกจากนี้ราคาน้ำมันที่ยังคงอยู่ในระดับสูง และการแข่งขันที่รุนแรงขึ้นทั้งตลาดภายในและระหว่างประเทศ ยังเป็นปัจจัยลบที่มีผลกระทบต่ออุตสาหกรรมการบิน

นอกจากผลกระทบจากปัจจัยทางเศรษฐกิจ การแข่งขันที่รุนแรงของอุตสาหกรรมการบิน และราคาน้ำมัน ซึ่งเป็นต้นทุนหลักของบริษัทฯ แล้ว ในปี 2555 บริษัทฯ ยังได้รับผลกระทบต่อเนื่องจากเหตุการณ์มหาอุทกภัยเมื่อปลายปี 2554 ทำให้ต้องปรับกลยุทธ์การตลาดด้านราคาโดยการจำหน่ายบัตรโดยสารราคาพิเศษเพื่อกระตุ้นให้ผู้โดยสารกลับมาใช้บริการเพิ่มขึ้น และการปิดซ่อมแซมทางวิ่งของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิในเดือนมิถุนายน - กรกฎาคม 2555 ทำให้เที่ยวบินล่าช้าและมีค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้น ซึ่งล้วนเป็นปัจจัยลบที่กระทบต่อการดำเนินงานของบริษัทฯ เพิ่มขึ้น

บริษัทฯ ได้ดำเนินกลยุทธ์ต่าง ๆ ที่วางไว้อย่างต่อเนื่อง โดยได้มีการปรับปรุงให้สามารถตอบสนองต่อสถานการณ์ต่างๆ อย่างเหมาะสมยิ่งขึ้น ไม่ว่าจะเป็นการดำเนินการตามกลยุทธ์กลุ่มธุรกิจองค์กรเพื่อสร้างความได้เปรียบทางการแข่งขันและมีการเติบโตอย่างมั่นคงและยั่งยืน โดยเพิ่มสัดส่วนการถือหุ้นในบริษัท สายการบินบินนเกอร์ จำกัด จากร้อยละ 39 เพิ่มเป็นร้อยละ 49 เพื่อเสริมความร่วมมือในการต่อสู้กับสายการบินต้นทุนต่ำของตลาดภายในประเทศให้มีประสิทธิภาพและประสิทธิผลมากขึ้น และดำเนินการจัดตั้งหน่วยธุรกิจการบินไทยสมายล์ (Thai Smile) ที่ให้บริการแบบ Light Premium เพื่อเป็นเครื่องมือในการเสริมสร้างความแข็งแกร่งให้ครอบคลุมตำแหน่งทางการตลาดของการบินไทย โดยได้เปิดเส้นทางบินแรกกรุงเทพ-มาเก๊า ในเดือนกรกฎาคม 2555 และปัจจุบันได้ให้บริการเส้นทางบินภายในประเทศอีก 4 เส้นทางบิน ได้แก่ กระบี่ สุราษฎร์ธานี เชียงใหม่ และภูเก็ต เพื่อทดแทนหรือเสริมในเส้นทางของการบินไทย

นอกจากนั้น บริษัทฯ ได้มีการปรับเปลี่ยนกลยุทธ์ให้เหมาะสมกับการเปลี่ยนแปลงของสถานะตลาดและติดตามผลอย่างใกล้ชิด ด้วยการลดเที่ยวบินในเส้นทางข้ามทวีป และเพิ่มเที่ยวบินในเส้นทางภูมิภาคเอเชีย การปรับเปลี่ยนตารางบินในบางเส้นทางควบคู่กับการปรับเปลี่ยนแบบของเครื่องบินและจำนวนเที่ยวบินให้สอดคล้องกับปริมาณความต้องการเดินทางของผู้โดยสาร การรับมอบเครื่องบินใหม่ 12 ลำ เพื่อทดแทนเครื่องบินที่ปลดระวาง 5 ลำ และเครื่องบินที่ดัดแปลงเป็นเครื่องบินขนส่งสินค้า 2 ลำ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของฝูงบิน โดยเฉพาะอย่างยิ่งการรับมอบเครื่องบิน A380-800 ซึ่งเป็นเครื่องบินที่ใหญ่และทันสมัยที่สุดในโลก ตลอดจนการปรับปรุงห้องโดยสารและผลิตภัณฑ์บนเครื่องบินเดิม ให้สอดคล้องกับตำแหน่งทางยุทธศาสตร์ของบริษัทฯ ที่กำหนดให้การบินไทยเป็นสายการบินที่ให้บริการอย่างมีคุณภาพระดับพรีเมียม ตลอดจนการเปิดเส้นทางบินใหม่ กรุงเทพฯ-ซบ โปโร เพื่อสร้างโอกาสในตลาดใหม่และรองรับการขยายตัวของการเดินทางไปยังประเทศญี่ปุ่นเพิ่มขึ้น รวมถึงปรับกลยุทธ์ด้านราคาเพื่อจูงใจลูกค้าให้เหมาะสมกับสถานการณ์และฤดูกาล ทำให้ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (Revenue Passenger-Kilometer : RPK) เพิ่มขึ้นจากปีที่ผ่านมาร้อยละ 9.8 ขณะที่ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (Available Seat-Kilometer : ASK) เพิ่มขึ้นร้อยละ 0.9 ส่งผลให้มีอัตราการบรรทุกผู้โดยสาร (Cabin Factor) เฉลี่ยร้อยละ 76.6 ซึ่งสูงสุดในรอบ 5 ปี เพิ่มขึ้นจากปีที่ผ่านมาซึ่งเฉลี่ยร้อยละ 70.4

ในส่วนของ การเพิ่มประสิทธิภาพและบริหารจัดการค่าใช้จ่าย บริษัทฯ ได้ทำการป้องกันความเสี่ยงจากการเปลี่ยนแปลงของราคาน้ำมันเชิงรุกมากขึ้นซึ่งสามารถลดความผันผวนของต้นทุนน้ำมันได้อย่างดี และปรับค่าธรรมเนียมขดเชยค่าน้ำมันเพื่อให้ตอบสนองสถานการณ์ราคาน้ำมันได้ทันเวลาเพื่อบรรเทาภาระค่าน้ำมันที่สูงขึ้น รวมถึงบริหารจัดการค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานเฉพาะส่วนที่ไม่กระทบกับการให้บริการและความปลอดภัยอย่างต่อเนื่องเพื่อให้มีระดับต้นทุนที่เหมาะสมในระยะยาว

ในส่วนของความแข็งแกร่งทางการเงิน บริษัทฯ ทรูสเตรตติ้ง จำกัด ยังคงอันดับเครดิตของบริษัทฯ ไว้ที่ระดับ A+ ซึ่งสะท้อนให้เห็นถึงความแข็งแกร่งทางการเงินของบริษัทฯ โดยในปี 2555 บริษัทฯ จัดหาเงินกู้ระยะยาวด้วยวิธีเช่าซื้อเครื่องบินที่รับมอบในปี 6 ลำ ได้แก่ เครื่องบิน A330-300 จำนวน 3 ลำ โดยใช้เครื่องบินเป็นหลักทรัพย์สินค้ำประกัน และ A380-800 จำนวน 3 ลำ ซึ่งใช้เครื่องบินเป็นหลักทรัพย์สินค้ำประกัน อีกทั้งยังได้รับการสนับสนุนการค้ำประกันเงินกู้จาก European Export Credit Agencies (ECAs) ด้วย ในส่วนการจัดหาเงินทุนเพื่อรองรับการลงทุนที่ผูกพันแล้ว การชำระคืนเงินกู้เดิมที่มีต้นทุนทางการเงินสูงกว่า รวมทั้งเพื่อรักษาระดับเงินทุนสำรองในปี 2556 บริษัทฯ ได้ออกและเสนอขายตราสารหนี้ประเภทหุ้นกู้จำนวน 11,500 ล้านบาท พร้อมทั้งจัดหาวงเงินสินเชื่อหมุนเวียน (Revolving Credit Line) เพิ่มเติมอีก 3,600 ล้านบาท

จากความสำเร็จในการดำเนินกลยุทธ์ด้านต่างๆ ดังกล่าว ทำให้การดำเนินงานของบริษัทฯ สามารถกลับมาทำกำไรอีกครั้ง หลังจากประสบภาวะขาดทุนในปี 2554 โดยในปี 2555 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีกำไรสุทธิ 6,510 ล้านบาท โดยมีอัตรากำไรสุทธิ (Net Profit Margin) ร้อยละ 3.11

2. สรุปผลการดำเนินงานของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

หน่วย : ล้านบาท	งบการเงินรวม				งบการเงินเฉพาะกิจการ			
	2555	2554	เปลี่ยนแปลง		2555	2554	เปลี่ยนแปลง	
			ล้านบาท	%			ล้านบาท	%
รายได้รวม	213,530	194,342	+ 19,188	+ 9.9	204,255	194,213	+ 10,042	+ 5.2
ค่าใช้จ่ายรวม ¹⁾	209,639	199,831	+ 9,808	+ 4.9	202,505	199,820	+ 2,685	+ 1.3
กำไร(ขาดทุน)ก่อนอัตราแลกเปลี่ยน และภาษีเงินได้	3,891	(5,489)	+ 9,380	+ 170.9	1,750	(5,607)	+ 7,357	+ 131.2
กำไร(ขาดทุน)จากอัตราแลกเปลี่ยน เงินตราต่างประเทศ	3,213	(2,428)	+ 5,641	+ 232.3	3,207	(2,430)	+ 5,637	+ 232.0
กำไร(ขาดทุน)สุทธิ	6,510	(10,162)	+ 16,672	+ 164.1	4,430	(10,238)	+ 14,668	+ 143.3
กำไร(ขาดทุน)สุทธิส่วนที่เป็นของ บริษัทใหญ่	6,229	(10,197)	+ 16,426	+ 161.1	4,430	(10,238)	+ 14,668	+ 143.3
กำไร (ขาดทุน) ต่อหุ้น (บาท)	2.85	(4.67)	+ 7.52	+ 161.0	2.03	(4.69)	+ 6.72	+ 143.3
EBITDA ²⁾	26,680	17,207	+ 9,473	+ 55.1	26,011	17,085	+ 8,926	+ 52.2
EBITDAR ³⁾	31,232	22,636	+ 8,596	+ 38.0	29,694	22,514	+ 7,180	+ 31.9

1) ไม่รวมกำไร(ขาดทุน)จากอัตราแลกเปลี่ยน

2) EBITDA เท่ากับ รายได้จากการขายหรือให้บริการ-ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน+ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย

3) EBITDAR เท่ากับ รายได้จากการขายหรือให้บริการ-ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน+ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย+ค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่

ในปี 2555 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีรายได้รวมทั้งสิ้น 213,530 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน จำนวน 19,188 ล้านบาท หรือร้อยละ 9.9 โดยเป็นรายได้ส่วนของบริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด จำนวน 8,248 ล้านบาท และกำไรจากการซื้อธุรกิจบริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด 1,584 ล้านบาท ในส่วนของรายได้รวมเฉพาะกิจการเพิ่มขึ้น 10,042 ล้านบาท จากรายได้จากการขายหรือการให้บริการที่เพิ่มขึ้น 10,366 ล้านบาท หรือร้อยละ 5.4 สาเหตุหลักเนื่องจากจำนวนผู้โดยสารเพิ่มขึ้น

ค่าใช้จ่ายไม่รวมกำไร (ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ มีจำนวนทั้งสิ้น 209,639 ล้านบาท สูงกว่าปีก่อน 9,808 ล้านบาท หรือร้อยละ 4.9 โดยเป็นค่าใช้จ่ายของบริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด จำนวน 6,869 ล้านบาท ในส่วนค่าใช้จ่ายเฉพาะกิจการเพิ่มขึ้น 2,685 ล้านบาท หรือร้อยละ 1.3 เป็นผลมาจากค่าน้ำมันค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับการเพิ่มเที่ยวบินและการเพิ่มจำนวนผู้โดยสาร และการจ่ายเงินรางวัลประจำปี ในขณะที่ค่าซ่อมแซมและซ่อมบำรุงอากาศยาน รวมทั้งค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่ลดลง

บริษัทฯ มีกำไรก่อนอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศและภาษีเงินได้ 3,891 ล้านบาท โดยในปี 2554 บริษัทฯ ขาดทุนก่อนอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศและภาษีเงินได้ 5,489 ล้านบาท นอกจากนั้น ในปี 2555 บริษัทฯ มีกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ 3,213 ล้านบาท เปรียบเทียบกับปี 2554 ที่ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ 2,428 ล้านบาท

ในปี 2555 บริษัทฯ มีกำไรสุทธิ 6,510 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อนซึ่งขาดทุนสุทธิ 10,162 ล้านบาท โดยเป็นกำไรสุทธิส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่ จำนวน 6,229 ล้านบาท คิดเป็นกำไรต่อหุ้น 2.85 บาท เพิ่มขึ้นจากปี 2554 ซึ่งขาดทุนสุทธิ 10,197 ล้านบาท หรือขาดทุนต่อหุ้น 4.67 บาท และมีกำไรก่อนหักดอกเบี้ย ภาษี ค่าเสื่อมราคา ค่าตัดจำหน่าย และค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่ (EBITDAR) เท่ากับ 31,232 ล้านบาท สูงกว่าปีก่อน 8,596 ล้านบาท หรือร้อยละ 38.0

3. คำอธิบายและวิเคราะห์ผลการดำเนินงานปี 2555

ปริมาณการผลิตและการขนส่ง (เฉพาะบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน))

		2555	2554	อัตรา เปลี่ยนแปลง
ปริมาณการผลิตรวม	(ล้านตัน-กิโลเมตร)	12,023	11,987	+ 0.3%
ปริมาณการขนส่งรวม	(ล้านตัน-กิโลเมตร)	8,237	7,836	+ 5.1%
อัตราส่วนการบรรทุก	(ร้อยละ)	68.5	65.4	+ 3.1
ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร	(ล้านที่นั่ง-กิโลเมตร)	79,231	78,533	+ 0.9%
ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร	(ล้านคน-กิโลเมตร)	60,679	55,267	+ 9.8%
อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร	(ร้อยละ)	76.6	70.4	+ 6.2
ปริมาณการผลิตด้านพัสดุภัณฑ์	(ล้านตัน-กิโลเมตร)	4,892	4,919	- 0.5%
ปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์	(ล้านตัน-กิโลเมตร)	2,659	2,766	- 3.9%
อัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์	(ร้อยละ)	54.4	56.2	- 1.8
จำนวนผู้โดยสาร	(ล้านคน)	20.62	18.39	+ 12.1%
ชั่วโมงปฏิบัติการบิน	(ชั่วโมง)	364,536	355,815	+ 2.5%
อัตราการใช้ประโยชน์เครื่องบินเฉลี่ย	(ชั่วโมง/ลำ/วัน)	11.5	11.9	- 3.4%

บริษัทฯ มุ่งเน้นการเพิ่มประสิทธิภาพของฝูงบินอย่างต่อเนื่อง โดยในปี 2555 บริษัทฯ ได้ปลดประจำการเครื่องบิน 5 ลำเพื่อรอการขาย ได้แก่ เครื่องบินแบบ A300-600 จำนวน 2 ลำ เครื่องบินแบบ A340-500 จำนวน 3 ลำ (ไม่รวมเครื่องบิน B737-400 จำนวน 3 ลำ ที่รับคืนเนื่องจากครบกำหนดเช่าจาก บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด และบริษัทฯ ไม่ได้ใช้ทำการบิน) และมีการรับมอบเครื่องบินใหม่ 12 ลำ ได้แก่ เครื่องบินแบบ A330-300 จำนวน 3 ลำ เพื่อให้บริการในเส้นทางบินภูมิภาค เครื่องบินแบบ B777-300ER จำนวน 2 ลำ เพื่อให้บริการในเส้นทางอเมริกาเหนือ เครื่องบินแบบ A320-200 จำนวน 4 ลำ เพื่อให้บริการในเส้นทางที่ทำการบินโดยการบินไทยสมายล์ และเครื่องบินแบบ A380-800 จำนวน 3 ลำ เพื่อทดแทนเครื่องบิน B747-400 ที่บริษัทฯ ดัดแปลงเป็นเครื่องบินขนส่งสินค้า โดยให้บริการในเส้นทางฮ่องกงและแฟรงก์เฟิร์ต

จากการปรับฝูงบินและพัฒนาเส้นทางบินโดยการปรับตารางบินให้สอดคล้องกับความต้องการเดินทางของผู้โดยสารในแต่ละช่วงเวลา (Seasonality) รวมทั้งตอบสนองต่อการเปลี่ยนแปลงของสถานะการแข่งขันหรือสถานการณ์ต่างๆ ได้รวดเร็วขึ้น ทำให้บริษัทฯ มีปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (Revenue Passenger-Kilometer : RPK) เพิ่มขึ้นถึงร้อยละ 9.8 โดยเพิ่มขึ้นในทุกเส้นทางยกเว้นเส้นทางอเมริกาเหนือที่มีการปรับลดการผลิตสูงสุดเมื่อเทียบกับปีก่อน และมีปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (Available Seat-Kilometer : ASK) เพิ่มขึ้นร้อยละ 0.9 เป็นผลจากการเพิ่มขึ้นของเส้นทางภูมิภาคเอเชียและปรับลดเส้นทางระหว่างทวีป ส่งผลให้อัตราการบรรทุกผู้โดยสารเพิ่มขึ้นจากร้อยละ 70.4 ในปี 2554 เป็นร้อยละ 76.6 ในปี 2555

ในส่วนของการขนส่งสินค้า บริษัทฯ ได้คืนเครื่องบินเช่าขนส่งสินค้า (Freighter) ในเดือนกุมภาพันธ์ 2555 อีก 1 ลำ โดยได้เริ่มให้บริการขนส่งสินค้าด้วยเครื่องบินขนส่งสินค้าของบริษัทฯ ที่ดัดแปลงจากเครื่องบินโดยสารแบบ B747-400 2 ลำ ในเดือนเมษายนและเดือนพฤษภาคม 2555 อย่างไรก็ตาม จากผลกระทบของเศรษฐกิจโลกที่ชะลอตัว ทำให้บริษัทฯ ต้องลดปริมาณการผลิตของเครื่องบินขนส่งสินค้า 1 ลำในเดือนกันยายน 2555 เพื่อให้สอดคล้องกับความต้องการของตลาด ส่งผลให้ปริมาณการผลิตสินค้าและพัสดุภัณฑ์ (Available Dead Load Ton-Kilometers : ADTK) และปริมาณการขนส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์ (Revenue Freight Ton-Kilometers : RFTK) ต่ำกว่าปีก่อนร้อยละ 0.5 และ 3.9 ตามลำดับ โดยมีอัตราส่วนการขนส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์ (Freight Load Factor) เฉลี่ยร้อยละ 54.4 ลดลงจากร้อยละ 56.2 ในปีก่อน

รายได้

ในปี 2555 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีรายได้รวมทั้งสิ้น 213,530 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 19,188 ล้านบาท หรือร้อยละ 9.9 โดยสรุปดังนี้

หน่วย : ล้านบาท	งบการเงินรวม				งบการเงินเฉพาะกิจการ			
	2555	2554	เปลี่ยนแปลง		2555	2554	เปลี่ยนแปลง	
			ล้านบาท	%			ล้านบาท	%
รายได้จากกิจการขนส่ง								
ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน	173,458	154,646	+ 18,812	+ 12.2	165,486	154,646	+ 10,840	+ 7.0
ค่าระวางขนส่งและไปรษณีย์ภัณฑ์	26,764	28,092	- 1,328	- 4.7	26,746	28,092	- 1,346	- 4.8
รวมรายได้จากกิจการขนส่ง	200,222	182,738	+ 17,484	+ 9.6	192,232	182,738	+ 9,494	+ 5.2
รายได้จากกิจการอื่น	8,901	8,259	+ 642	+ 7.8	8,826	7,954	+ 872	+ 11.0
รวมรายได้จากการขายหรือ								
การให้บริการ	209,123	190,997	+ 18,126	+ 9.5	201,058	190,692	+ 10,366	+ 5.4
คอกเบียร์รับ	497	711	- 214	- 30.1	443	696	- 253	- 36.4
รายได้อื่น	2,326	2,634	- 308	- 11.7	2,754	2,825	- 71	- 2.5
กำไรจากการซื้อธุรกิจ	1,584	-	+ 1,584	-	-	-	-	-
รวมรายได้	213,530	194,342	+ 19,188	+ 9.9	204,255	194,213	+ 10,042	+ 5.2

รายได้จากการขายหรือการให้บริการ ของบริษัทฯ และบริษัทย่อย มีจำนวนรวมทั้งสิ้น 209,123 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 18,126 ล้านบาท หรือร้อยละ 9.5

รายได้จากกิจการขนส่ง ของบริษัทฯ และบริษัทย่อย รวมทั้งสิ้น 200,222 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 17,484 ล้านบาท หรือร้อยละ 9.6 ประกอบด้วย

- **รายได้จากค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน**

รายได้จากค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกินรวมบริษัทย่อย 173,458 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 18,812 ล้านบาท หรือร้อยละ 12.2 เนื่องจาก

- รายได้จากค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกินของบริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด 7,966 ล้านบาท

- รายได้จากค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกินเฉพาะกิจการ เพิ่มขึ้น 10,840 ล้านบาท หรือร้อยละ 7.0 เป็นผลมาจากปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (Revenue Passenger - Kilometer : RPK) เพิ่มสูงขึ้นถึงร้อยละ 9.8 ถึงแม้รายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วย (รวมค่าธรรมเนียมชดเชยค่าน้ำมันและค่าเบี้ยประกันภัย) เฉลี่ย 2.72 บาท ลดลงจากปีก่อนซึ่งเฉลี่ยเท่ากับ 2.75 บาท หรือลดลงร้อยละ 1.1 ซึ่งเป็นผลจากการจำหน่ายตั๋วราคาพิเศษเพื่อกระตุ้นผู้โดยสารให้กลับมาเดินทางหลังจากเหตุการณ์มหาอุทกภัย โดยแบ่งรายได้ตามกฎหมายภาค ได้ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท	2555	2554	เปลี่ยนแปลง	
			ล้านบาท	%
รายได้ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน				
ภูมิภาค	65,744	58,298	+ 7,446	+ 12.8
ข้ามทวีป	53,878	56,013	- 2,135	- 3.8
ภายในประเทศ	14,691	13,808	+ 883	+ 6.4
เที่ยวบินแบบไม่ประจำ	753	699	+ 54	+ 7.7
ค่าประกันภัยเรียกเก็บจากผู้โดยสาร	1,562	1,670	- 108	- 6.5
ค่าธรรมเนียมชดเชยน้ำมันเรียกเก็บจากผู้โดยสาร	28,858	24,158	+ 4,700	+ 19.5
รวมรายได้ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน	165,486	154,646	+ 10,840	+ 7.0

รายได้ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกินเฉพาะกิจการจำแนกตามภูมิภาค

รายได้ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกินสำหรับเส้นทางบินในภูมิภาค มีจำนวน 65,744 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 7,446 ล้านบาท หรือร้อยละ 12.8 สาเหตุสำคัญเนื่องจากบริษัทฯ ได้ปรับกลยุทธ์มุ่งเน้นตลาดเอเชียมากขึ้นเพื่อลดผลกระทบของวิกฤติเศรษฐกิจยุโรปที่ยังไม่คลี่คลาย โดยในปี 2555 บริษัทฯ ได้ปรับเส้นทางบินเพิ่มความถี่ ตลอดจนเปิดจุดบินใหม่ไปยังเมืองซัปโปโร ประเทศญี่ปุ่น ทำให้ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารเพิ่มขึ้น 2,597 ล้านที่นั่ง-กิโลเมตร หรือร้อยละ 8.4 และมีปริมาณการขนส่งผู้โดยสารเพิ่มขึ้น 3,665 ล้านคน-กิโลเมตร หรือร้อยละ 16.9 เป็นผลให้อัตราการบรรทุกผู้โดยสารเฉลี่ยเพิ่มขึ้นจากร้อยละ 70.2 ในปี 2554 เป็นร้อยละ 75.7 ในปี 2555

นอกจากนี้ จากการเปิดเส้นทางบินกรุงเทพ-มาเก๊าของการบินไทยสมายล์ ทำให้มีปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารเพิ่มขึ้น 195 ล้านที่นั่ง-กิโลเมตร และมีปริมาณการขนส่งผู้โดยสารเพิ่มขึ้น 161 ล้านคน-กิโลเมตร โดยมีอัตราการบรรทุกผู้โดยสารเฉลี่ยสูงถึงร้อยละ 82.3

รายได้ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกินสำหรับเส้นทางบินข้ามทวีป มีจำนวน 53,878 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน 2,135 ล้านบาท หรือร้อยละ 3.8 โดยในปี 2555 บริษัทฯ ได้ปรับแผนการบินเส้นทางข้ามทวีปให้เหมาะสมกับสถานการณ์ ทำให้ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารลดลง 2,296 ล้านที่นั่ง-กิโลเมตร หรือร้อยละ 5.4 อย่างไรก็ตาม ในส่วนของปริมาณการขนส่งผู้โดยสารเพิ่มขึ้น 1,217 ล้านคน-กิโลเมตร หรือร้อยละ 4.0 เป็นผลให้อัตราการบรรทุกผู้โดยสารเฉลี่ยเพิ่มขึ้นจากร้อยละ 70.5 ในปี 2554 เป็นร้อยละ 77.5 ในปี 2555

รายได้ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกินสำหรับเส้นทางบินในประเทศ รวมรายได้จากการให้บริการของการบินไทยสมายล์ มีจำนวนรวม 14,691 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 883 ล้านบาท หรือร้อยละ 6.4 โดยมีปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารเพิ่มขึ้น 188 ล้านที่นั่ง-กิโลเมตร หรือร้อยละ 4.3 และปริมาณการขนส่งผู้โดยสารเพิ่มขึ้น 356 ล้านคน-กิโลเมตร หรือร้อยละ 11.3 เป็นผลให้อัตราการบรรทุกผู้โดยสารเพิ่มขึ้นจากร้อยละ 72.1 ในปี 2554 เป็นร้อยละ 77.0 ในปี 2555

รายได้ค่าธรรมเนียมขดเชยค่าน้ำมันเรียกเก็บจากผู้โดยสาร มีจำนวน 28,858 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 4,700 ล้านบาท หรือร้อยละ 19.5 เนื่องจากการปรับค่าธรรมเนียมขดเชยค่าน้ำมันเพิ่มขึ้นตามราคาน้ำมัน ได้มีประสิทธิภาพ และประสิทธิผล ประกอบกับจำนวนผู้โดยสารเพิ่มขึ้น

● **รายได้ค่าระวางขนส่งและค่าไปรษณีย์ภัณฑ์**

รายได้จากค่าระวางขนส่งและค่าไปรษณีย์ภัณฑ์รวมบริษัทย่อย 26,764 ล้านบาท ลดลง 1,328 ล้านบาท หรือร้อยละ 4.7 โดยมีรายได้ค่าระวางขนส่งและค่าไปรษณีย์ภัณฑ์เฉพาะกิจการ ลดลง 1,346 ล้านบาท หรือร้อยละ 4.8 และมีรายได้จากพัสดุภัณฑ์ต่อหน่วยโดยเฉลี่ยเฉพาะกิจการ (รวมค่าธรรมเนียมขดเชยค่าน้ำมันและค่าประกันภัย) ลดลงจาก 9.89 บาทในปี 2554 เหลือ 9.76 บาท หรือลดลงประมาณร้อยละ 1.3 เป็นผลจากเศรษฐกิจโลกชะลอตัว และการแข่งขันอย่างรุนแรงในภาคการขนส่งทางทะเลซึ่งส่งผลกระทบต่อภาระขนส่งสินค้าทางอากาศ รวมทั้งผลกระทบจากการเติบโตของการขนส่งสินค้าทางบกที่ทำให้บริษัทฯ ถูกแบ่งส่วนแบ่งทางการตลาดไปด้วย ทำให้ปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (Revenue Freight Ton-Kilometers : RFTK) ลดลง 107 ล้านตัน-กิโลเมตร หรือร้อยละ 3.9 โดยมีปริมาณการผลิตด้านพัสดุภัณฑ์ (Available Dead Load Ton-Kilometers : ADTK) ลดลง 27 ล้านตัน-กิโลเมตร หรือร้อยละ 0.5 เป็นผลให้อัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์ลดลงจากร้อยละ 56.2 ในปี 2554 เหลือร้อยละ 54.4 ในปี 2555

รายได้จากกิจการอื่น ของบริษัทฯ และบริษัทย่อย 8,901 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 642 ล้านบาท หรือร้อยละ 7.8 เป็นผลจากรายได้จากกิจการอื่นเฉพาะกิจการ เพิ่มขึ้น 872 ล้านบาท เนื่องจากรายได้จากทุกหน่วยธุรกิจ ได้แก่ การให้บริการภาคพื้น การให้บริการด้านคลังสินค้า การให้บริการอาหารบนเครื่องบิน รวมทั้งรายได้จากการซ่อมบำรุงเครื่องบินของหน่วยงานราชการและการขายอะไหล่เพิ่มขึ้นจากปีก่อน

ดอกเบี้ยรับ

ดอกเบี้ยรับ 497 ล้านบาท ลดลง 214 ล้านบาท หรือร้อยละ 30.1 สาเหตุหลักจากอัตราดอกเบี้ยเงินฝากเฉลี่ยต่ำกว่าปีก่อน

รายได้อื่น

รายได้อื่น 2,326 ล้านบาท ลดลง 308 ล้านบาท หรือร้อยละ 11.7 โดยรายได้อื่นเฉพาะกิจการลดลง 71 ล้านบาท โดยมีสาเหตุหลักจากการรับรู้ค่าธรรมเนียมสนามบินที่เรียกเก็บจากผู้โดยสาร แต่สายการบินอื่นหรือประเทศที่บริษัทฯ ขนส่งผู้โดยสารไปไม่ได้เรียกเก็บมาเกินกว่า 3 ปี ต่ำกว่าปีก่อน 480 ล้านบาท ในขณะที่เงินปันผลจากบริษัทร่วมและบริษัทย่อย สูงกว่าปีก่อน 276 ล้านบาท และรายได้ค่าปรับจากการส่งมอบเครื่องบินล่าช้าเพิ่มขึ้น 140 ล้านบาท

กำไรจากการซื้อธุรกิจ

บริษัทฯ มีกำไรจากการซื้อธุรกิจ จำนวน 1,584 ล้านบาท ซึ่งเกิดจากการเข้าซื้อหุ้นสามัญของบริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด เพิ่มขึ้นจากเดิมร้อยละ 39 เป็นร้อยละ 49 (ตามรายละเอียดในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 5.5) ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้ประเมินมูลค่ายุติธรรมของสินทรัพย์สุทธิของ บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554 ของส่วนได้เสียที่บริษัทฯ มีอำนาจควบคุม ณ วันที่ซื้อธุรกิจ พบว่ามีมูลค่ายุติธรรมสูงกว่าสิ่งตอบแทนในการจ่ายซื้อที่ได้จ่ายไป จำนวน 1,584 ล้านบาท จึงรับรู้มูลค่าดังกล่าวเป็นกำไรจากการซื้อธุรกิจ

ค่าใช้จ่าย

ในปี 2555 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีค่าใช้จ่ายรวมทั้งสิ้น 206,426 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 4,167 ล้านบาท หรือร้อยละ 2.1 โดยมีรายละเอียด ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท	งบการเงินรวม				งบการเงินเฉพาะกิจการ			
	2555	2554	เปลี่ยนแปลง		2555	2554	เปลี่ยนแปลง	
			ล้านบาท	%			ล้านบาท	%
ค่าน้ำมันเครื่องบิน	80,179	76,389	+ 3,790	+ 5.0	77,481	76,389	+ 1,092	+ 1.4
ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน	32,087	31,009	+ 1,078	+ 3.5	31,544	30,964	+ 580	+ 1.9
ค่าบริการการบิน	21,321	20,428	+ 893	+ 4.4	20,693	20,428	+ 265	+ 1.3
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับนักบินและลูกเรือ	5,707	5,485	+ 222	+ 4.0	5,547	5,485	+ 62	+ 1.1
ค่าซ่อมแซมและซ่อมบำรุงอากาศยาน	12,600	11,698	+ 902	+ 7.7	11,288	11,698	- 410	- 3.5
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	20,524	19,989	+ 535	+ 2.7	20,424	19,978	+ 446	+ 2.2
ค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่	4,552	5,429	- 877	- 16.2	3,683	5,429	- 1,746	- 32.2
ค่าสินค้าและพัสดุใช้ไป	9,530	9,042	+ 488	+ 5.4	9,415	9,042	+ 373	+ 4.1
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการขายและโฆษณา	6,833	5,885	+ 948	+ 16.1	6,467	5,816	+ 651	+ 11.2
ค่าใช้จ่ายด้านการประกันภัย	893	733	+ 160	+ 21.8	760	733	+ 27	+ 3.7
ค่าใช้จ่ายดำเนินงานอื่น	8,741	7,692	+ 1,049	+ 13.6	8,169	7,623	+ 546	+ 7.2
รวมค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน	202,967	193,779	+ 9,188	+ 4.7	195,471	193,585	+ 1,886	+ 1.0
ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของ								
เครื่องบินและสินทรัพย์	771	1,121	- 350	- 31.2	771	1,121	- 350	- 31.2
ผลขาดทุน(กำไร)จากอัตรา								
แลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ	(3,213)	2,428	- 5,641	-232.3	(3,207)	2,430	- 5,637	-232.0
ต้นทุนทางการเงิน	5,836	5,656	+ 180	+ 3.2	5,839	5,657	+ 182	+ 3.2
ขาดทุนจากการได้ถอนหุ้นกู้	-	2	- 2	-100.0	-	-	-	-
ส่วนแบ่งขาดทุน(กำไร)จากเงินลงทุน								
ในบริษัทร่วม	(363)	(184)	- 179	- 97.3	-	-	-	-
ค่าใช้จ่ายอื่นๆ	428	(543)	+ 971	+178.8	424	(543)	+ 967	+178.1
รวมค่าใช้จ่าย	206,426	202,259	+ 4,167	+ 2.1	199,298	202,250	- 2,952	- 1.5

ค่าใช้จ่ายดำเนินงาน 202,967 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 9,188 ล้านบาท หรือร้อยละ 4.7 สาเหตุหลักเนื่องจากการรวมงบการเงินของบริษัทสายการบินนกแอร์ จำกัด โดยมีค่าใช้จ่ายที่เปลี่ยนแปลงอย่างมีนัยสำคัญ ได้แก่

ค่าน้ำมันเครื่องบิน 80,179 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 3,790 ล้านบาท หรือร้อยละ 5.0 ประกอบด้วย

- ค่าน้ำมันเครื่องบินเฉพาะกิจการ เพิ่มขึ้น 1,092 ล้านบาท เนื่องจากทั้งราคาน้ำมันเครื่องบินเฉลี่ยและปริมาณการใช้น้ำมันเพิ่มขึ้นร้อยละ 1.2 และ 0.5 ตามลำดับ ประกอบกับเงินเหรียญสหรัฐแข็งค่าขึ้นทำให้ค่าน้ำมันคิดเป็นเงินบาทสูงขึ้น อย่างไรก็ตามบริษัทฯ สามารถลดภาระค่าน้ำมันลงจากการบริหารความเสี่ยงราคาน้ำมันเป็นเงิน 3,764 ล้านบาท

- ค่าน้ำมันเครื่องบินของบริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด 2,276 ล้านบาท

ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน ประกอบด้วยค่าใช้จ่ายบุคลากร ผลประโยชน์พนักงาน ค่าตอบแทนผู้บริหาร และค่าตอบแทนกรรมการ มีจำนวนรวม 32,087 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 1,078 ล้านบาท หรือร้อยละ 3.5 ประกอบด้วย

- ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน**เฉพาะกิจการ** เพิ่มขึ้น 580 ล้านบาท หรือร้อยละ 1.9 สาเหตุหลักเนื่องจากในปีนี้บริษัทฯ จ่ายเงินรางวัลประจำปี 1 เดือน ในขณะที่ปีก่อนงดจ่าย อย่างไรก็ตามในปีนี้บริษัทฯ ได้ปรับลดสำรองเงินช่วยเหลือพนักงานที่ประสบอุทกภัยในปี 2554 ลง 191 ล้านบาท จากเดิมที่ตั้งเป็นค่าใช้จ่ายในปี 2554 จำนวน 400 ล้านบาท (รายละเอียดเพิ่มเติมในหมายเหตุประกอบบข้อ 5.38.2)

- ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงานของบริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด 536 ล้านบาท

ค่าบริการการบิน 21,321 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 893 ล้านบาท หรือร้อยละ 4.4 เนื่องจาก

- ค่าบริการการบิน**เฉพาะกิจการ** เพิ่มขึ้น 265 ล้านบาท จากจำนวนเที่ยวบินที่เพิ่มขึ้น
- ค่าบริการการบินของบริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด 628 ล้านบาท

ค่าซ่อมแซมและซ่อมบำรุงอากาศยาน 12,600 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 902 ล้านบาท หรือร้อยละ 7.7 เนื่องจาก

- ค่าซ่อมแซมและซ่อมบำรุงอากาศยาน **เฉพาะกิจการ** ลดลง 410 ล้านบาท จากจำนวนเครื่องยนต์ที่ส่ง Overhaul น้อยกว่าปีก่อน
- ค่าซ่อมแซมและซ่อมบำรุงอากาศยาน ของบริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด 1,312 ล้านบาท

ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย 20,524 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 535 ล้านบาท หรือร้อยละ 2.7 สาเหตุสำคัญเนื่องจากการรับมอบเครื่องบินใหม่

ค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่ 4,552 ล้านบาท ลดลง 877 ล้านบาท หรือร้อยละ 16.2 เนื่องจาก

- ค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่**เฉพาะกิจการ** ลดลง 1,746 ล้านบาท เป็นผลมาจากบริษัทฯ คืนเครื่องบินขนส่งสินค้า 2 ลำให้แก่ผู้ให้เช่าในเดือนสิงหาคม 2554 และเดือนกุมภาพันธ์ 2555 ถึงแม้บริษัทฯ เช่าเครื่องบินเพิ่มขึ้น 6 ลำ ประกอบด้วยเครื่องบิน B777-300ER 2 ลำในเดือนสิงหาคม และเดือนพฤศจิกายน 2555 และเครื่องบิน A320-200 จำนวน 4 ลำในปี นี้ ก็ตาม

- ค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่ของบริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด 869 ล้านบาท

ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการขายและโฆษณา 6,833 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 948 ล้านบาท หรือร้อยละ 16.1 เนื่องจาก

- ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการขายและโฆษณา **เฉพาะกิจการ** เพิ่มขึ้น 651 ล้านบาท สาเหตุหลักเนื่องจากค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการสำรองที่นั่งสูงกว่าปีก่อน เป็นผลจากจำนวนการสำรองที่นั่งเพิ่มขึ้นตามจำนวนผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้น

- ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการขายและโฆษณาของบริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด 295 ล้านบาท

ค่าใช้จ่ายดำเนินงานอื่น 8,741 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 1,049 ล้านบาท หรือร้อยละ 13.6 เนื่องจาก

- ค่าใช้จ่ายดำเนินงานอื่น **เฉพาะกิจการ** เพิ่มขึ้น 546 ล้านบาท สาเหตุหลักจากการตั้งสำรองค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญ และค่าจ้างแรงงานภายนอกเพิ่มขึ้น

- ค่าใช้จ่ายดำเนินงานอื่นของบริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด 492 ล้านบาท

ค่าใช้จ่ายอื่น 3,459 ล้านบาท ลดลง 5,021 ล้านบาท ประกอบด้วย

ขาดทุนจากการด้อยค่าของเครื่องบินและสินทรัพย์ 771 ล้านบาท ลดลง 350 ล้านบาท หรือร้อยละ 31.2 สาเหตุหลักเนื่องจากการตั้งสำรองอะไหล่เครื่องบินหมุนเวียนที่ชำรุดเสียหายและรอการจำหน่ายต่ำกว่าปีก่อน

กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ 3,213 ล้านบาท ซึ่งส่วนใหญ่เกิดจากการปรับยอดเงินกู้คงเหลือสกุลเงินยูโรเป็นเงินบาท ณ วันสิ้นงวด ในขณะที่ปีก่อนขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ 2,428 ล้านบาท

ต้นทุนทางการเงิน 5,836 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 180 ล้านบาท หรือร้อยละ 3.2 เนื่องจากบริษัทฯ มีเงินกู้ยืมระยะยาวเพิ่มขึ้นจากการเข้าซื้อเครื่องบินเพิ่มในปี 6 ลำ

ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม 363 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 179 ล้านบาท เป็นผลมาจากการรับรู้รายได้จากเงินลงทุนจากบริษัท โรงแรมรอยัลคอคิด (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน) 149 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อนซึ่งรับรู้เป็นค่าใช้จ่าย 71 ล้านบาท และบริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) รับรู้รายได้ 161 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 52 ล้านบาท อย่างไรก็ตาม ในปีนี้ได้รวมผลการดำเนินงานของบริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด ไว้ในงบการเงินรวม ในขณะที่ปีก่อนแสดงเป็นส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม

ค่าใช้จ่ายอื่น ๆ 428 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 971 ล้านบาท หรือร้อยละ 178.8 เป็นผลจากค่าใช้จ่ายอื่น ๆ เฉพาะกิจการ เพิ่มขึ้น 967 ล้านบาท สาเหตุหลักเนื่องจากในปี 2554 บริษัทฯ ปรับลดประมาณการสำรองความเสียหายและค่าปรับจากกรณีละเมิดกฎหมายการป้องกันการค้าที่ไม่เป็นธรรม (Antitrust) เป็นจำนวน 1,042 ล้านบาท ส่วนในปีปรับลดลง 696 ล้านบาท คงเหลือสำรองไว้ 769 ล้านบาท (รายละเอียดเพิ่มเติมในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 5.18.9) นอกจากนี้ ในปีนี้บริษัทฯ ได้ตกลงประนีประนอมยอมความกับ Australian Competition and Consumer Commission (ACCC) เป็นเงินค่าปรับพร้อมค่าทนายความของ ACCC รวม 257 ล้านบาท (รายละเอียดในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 5.33.2)

ค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้

บริษัทฯ มีค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้จำนวน 593 ล้านบาท ลดลง 1,652 ล้านบาท สาเหตุหลักมาจากในปีก่อนมีการบันทึกผลกระทบต่อภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีจากการเปลี่ยนแปลงอัตราภาษีเงินได้นิติบุคคล ประกอบกับบริษัทฯ ได้รับประโยชน์จากการได้รับบัตรส่งเสริมการลงทุนสำหรับการดำเนินการขนส่งทางอากาศของเครื่องบินโดยสาร ทำให้ภาระภาษีลดลง

กำไร (ขาดทุน) สุทธิ

กำไรสุทธิ 6,510 ล้านบาท คิดเป็นอัตราส่วนกำไรสุทธิร้อยละ 3.11 โดยเป็นกำไรสุทธิส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่ 6,229 ล้านบาท และส่วนที่เป็นของส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุม 281 ล้านบาท เปรียบเทียบกับปีก่อนมีผลขาดทุนสุทธิ 10,162 ล้านบาท คิดเป็นอัตราส่วนขาดทุนสุทธির้อยละ 5.32

4. คำอธิบายและวิเคราะห์ฐานะการเงิน

สินทรัพย์

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีสินทรัพย์รวมทั้งสิ้น 304,096 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากวันที่ 31 ธันวาคม 2554 จำนวน 30,140 ล้านบาท หรือร้อยละ 11.0 โดยมีรายละเอียด ดังนี้

	งบการเงินรวม				งบการเงินเฉพาะกิจการ			
	31 ธ.ค. 2555		31 ธ.ค. 2554		31 ธ.ค. 2555		31 ธ.ค. 2554	
	ล้านบาท	%ของ สินทรัพย์ รวม	ล้านบาท	%ของ สินทรัพย์ รวม	ล้านบาท	%ของ สินทรัพย์ รวม	ล้านบาท	%ของ สินทรัพย์ รวม
สินทรัพย์หมุนเวียน	71,611	23.5	58,805	21.5	69,357	23	58,300	21.4
ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์								
เครื่องบินและ								
เครื่องยนต์อะไหล่จ่ายล่วงหน้า	17,617	5.8	21,279	7.8	17,617	5	21,279	7.8
เครื่องบิน	51,661	17.0	46,104	16.8	51,661	17	46,104	16.9
เครื่องบินภายใต้สัญญาเช่า	122,707	40.4	112,051	40.9	122,707	41	112,051	41.1
อุปกรณ์การบินหมุนเวียน	12,506	4.1	10,367	3.8	12,506	4	10,367	3.8
งานระหว่างทำ	2,488	0.8	2,838	1.0	2,488	0	2,838	1.0
ที่ดิน อาคาร และค่าปรับปรุง	7,020	2.3	7,463	2.7	7,020	2	7,463	2.7
เครื่องมือ โรงซ่อม และอุปกรณ์	4,569	1.5	4,893	1.8	4,479	1	4,893	1.8
ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ – สุทธิ	218,568	71.9	204,995	74.8	218,478	73	204,995	75.1
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่นๆ	13,917	4.6	10,156	3.7	11,521	3	9,500	3.5
รวมสินทรัพย์	304,096	100.0	273,956	100.0	299,356	100	272,800	100.0

สินทรัพย์หมุนเวียน มีจำนวน 71,611 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 23.5 ของสินทรัพย์รวม เพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554 จำนวน 12,806 ล้านบาท หรือร้อยละ 21.8 สาเหตุสำคัญเนื่องจาก

- เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 มีจำนวนรวมทั้งสิ้น 20,048 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554 จำนวน 3,382 ล้านบาท ซึ่งรวมเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดส่วนของบริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด จำนวน 246 ล้านบาท

- เงินลงทุนชั่วคราว ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 มีจำนวน 1,710 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554 จำนวน 1,291 ล้านบาท โดยมีสาเหตุหลักเกิดจากการรวมงบการเงินของบริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด ซึ่งมีการลงทุนในตั๋วแลกเงินจำนวน 1,410 ล้านบาท

- สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 มีจำนวน 9,949 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554 จำนวน 2,829 ล้านบาท โดยสินทรัพย์หมุนเวียนอื่นเฉพาะกิจการเพิ่มขึ้น 2,622 ล้านบาท โดยมีสาเหตุหลักเกิดจากเงินค่าเสียหายรอเบิกจ่ายจากบริษัทประกันภัยสูงกว่าปีก่อนจำนวน 365 ล้านบาท ภาษีซื้อรอเรียกคืน สูงกว่าปีก่อน 592 ล้านบาท เงินค้างรับจากการประกันความเสียหายราคาน้ำมันสูงกว่าปีก่อน 284 ล้านบาท และสินทรัพย์หมุนเวียนอื่นของบริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด มีจำนวน 330 ล้านบาท

- สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขาย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 มีจำนวน 7,430 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554 จำนวน 7,168 ล้านบาท เกิดจากการปลดระวางเครื่องบินเพื่อรอการขายรวม 8 ลำ ได้แก่ เครื่องบิน A300-600 จำนวน 2 ลำ A340-500 จำนวน 3 ลำ และเครื่องบิน B737-400 ที่บริษัทฯ ให้บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด เช่าและหมดสัญญาเช่าในปีนี้ จำนวน 3 ลำ

ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ – สุทธิ มีจำนวนรวม 218,568 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 71.9 ของสินทรัพย์รวม ลดลงจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554 จำนวน 13,573 ล้านบาท หรือร้อยละ 6.6 โดยมีรายละเอียด ดังนี้

- เครื่องบินและเครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าเพิ่มขึ้น 16,213 ล้านบาท สาเหตุหลักเนื่องจากการรับมอบเครื่องบินภายใต้สัญญาเช่า A330-300 จำนวน 3 ลำ และ A380-800 จำนวน 3 ลำ อย่างไรก็ตามในปีนี้บริษัทฯ ได้โอนเครื่องบิน A300-600 จำนวน 2 ลำ A340-500 จำนวน 3 ลำ และ B737-400 จำนวน 3 ลำ ที่ปลดระวางและรอการขาย ไปเป็นสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขาย

- อุปกรณ์การบินหมุนเวียนเพิ่มขึ้น 2,139 ล้านบาท สาเหตุหลักเนื่องจากการรับมอบเครื่องบินด้อยละ และอะไหล่เครื่องบินหมุนเวียนเพื่อรองรับเครื่องบินที่รับมอบใหม่

- เครื่องบินและเครื่องบินด้อยละให้จ่ายล่วงหน้าลดลง 3,662 ล้านบาท เนื่องจากมีการโอนเครื่องบินและเครื่องบินด้อยละให้จ่ายล่วงหน้าไปเป็นเครื่องบินภายใต้สัญญาเช่า และอุปกรณ์การบินหมุนเวียน ส่วนหนึ่ง เนื่องจากการรับมอบเครื่องบินและเครื่องบินด้อยละให้ใหม่ในปีนี้อย่างไรก็ตาม ในปีนี้บริษัทฯ ได้จ่ายล่วงหน้าเพิ่มเติมค่าเครื่องบินและอุปกรณ์ตกแต่งภายในเครื่องบิน A330-300 A380-800 B777-300ER และ A350-900XWB และเครื่องบิน ซึ่งคาดว่าจะรับมอบในปี 2556-2560

สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น ๆ มีจำนวนรวม 13,917 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 4.6 ของสินทรัพย์รวมเพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554 จำนวน 3,761 ล้านบาท หรือร้อยละ 37.0 สาเหตุหลักเนื่องจากค่าใช้จ่ายรอการตัดบัญชีเพิ่มขึ้นจากค่าใช้จ่ายในการจัดหาเงินกู้ของเครื่องบิน A380-800 และ A330-300 ที่รับมอบในปี

หนี้สิน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 หนี้สินรวมของบริษัทฯ และบริษัทย่อย เท่ากับ 234,278 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554 จำนวน 23,269 ล้านบาท หรือร้อยละ 11.0 โดยมีองค์ประกอบหลักของหนี้สิน ดังนี้

	31 ธ.ค. 2555		31 ธ.ค. 2554		31 ธ.ค. 2555		31 ธ.ค. 2554	
	ล้านบาท	%ของหนี้สินรวม	ล้านบาท	%ของหนี้สินรวม	ล้านบาท	%ของหนี้สินรวม	ล้านบาท	%ของหนี้สินรวม
หนี้สินหมุนเวียน (ไม่รวมหนี้สินที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี)	58,739	25.1	51,803	24.6	57,688	24	51,700	24.5
หนี้สินระยะยาว								
หุ้นกู้	34,677	14.8	27,797	13.2	34,677	14	27,800	13.2
หนี้สินภายใต้เงื่อนไขสัญญาเช่าเครื่องบิน	71,550	30.5	57,895	27.4	71,550	30	57,800	27.5
เงินกู้ยืมระยะยาว	52,459	22.4	56,607	26.8	52,459	22	56,600	26.8
รวมหนี้สินระยะยาว	158,686	67.7	142,299	67.4	158,686	68	142,300	67.5
ภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน	11,082	4.7	10,632	5.0	10,971	4	10,600	5.0
หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่นๆ	5,771	2.5	6,275	3.0	5,767	2	6,200	3.0
รวมหนี้สิน	234,278	100.0	211,009	100.0	233,112	100	210,900	100.0

หนี้สินหมุนเวียน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 มีจำนวนรวมทั้งสิ้น 58,739 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 25.1 ของหนี้สินรวม เพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554 จำนวน 6,936 ล้านบาท สาเหตุหลักเนื่องจากค่าใช้จ่ายค้างจ่ายเพิ่มขึ้น 4,768 ล้านบาท จากค่าน้ำมันค้างจ่ายเพิ่มขึ้น ค่าธรรมเนียมสนามบินที่เรียกเก็บจากผู้โดยสารเพิ่มขึ้น 2,928 ล้านบาท เงินรับค่าสินไหมทดแทนล่วงหน้าจากบริษัทประกันภัยจากผลเสียหายจากเหตุอุทกภัยเพิ่มขึ้น 1,048 ล้านบาท และเจ้าหนี้อื่นๆ เพิ่มขึ้น 1,665 ล้านบาท แต่อย่างไรก็ตาม เจ้าหนี้การค้าลดลง 2,741 ล้านบาท

หนี้สินระยะยาว ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 มีจำนวนรวมทั้งสิ้น 158,686 ล้านบาท (รวมหนี้ส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปีจำนวน 23,944 ล้านบาท) หรือคิดเป็นร้อยละ 67.7 ของหนี้สินรวม เพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554 จำนวน 16,387 ล้านบาท โดยมีสาเหตุมาจากการกู้เงินเพื่อรับมอบเครื่องบินใหม่จำนวน 6 ลำ และการออกหุ้นกู้จำนวน 11,500 ล้านบาท เพื่อใช้เป็นเงินทุนหมุนเวียน ลงทุนในสินทรัพย์ และชำระคืนเงินกู้ของบริษัท ที่มีต้นทุนทางการเงินที่สูงกว่า โดยในปี 2555 นอกจากการชำระคืนเงินกู้และหุ้นกู้ที่ครบกำหนดแล้ว บริษัทฯ ได้ใช้เงินจากการออกหุ้นกู้ชำระคืนเงินกู้ที่มีต้นทุนทางการเงินสูงกว่าก่อนกำหนดเป็นจำนวน 1,138 ล้านบาท

ภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 มีจำนวน 11,082 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 4.7 ของหนี้สินรวม เพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554 เป็นจำนวน 450 ล้านบาท

หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น ๆ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 มีจำนวน 5,771 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 2.5 ของหนี้สินรวม ลดลงจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554 เป็นจำนวน 504 ล้านบาท

ส่วนของผู้ถือหุ้น

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 ส่วนของผู้ถือหุ้นมีจำนวน 69,818 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากวันที่ 31 ธันวาคม 2554 จำนวน 6,871 ล้านบาท เป็นผลมาจากบริษัทฯ และบริษัทย่อย มีกำไรสุทธิ

5. สภาพคล่องทางการเงิน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเท่ากับ 20,048 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554 จำนวน 3,382 ล้านบาท หรือร้อยละ 20.3 สรุปเงินสดสุทธิได้มาและใช้ไปในกิจกรรมต่าง ๆ ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2555	2554	2555	2554
เงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมดำเนินงาน	31,163	9,167	30,224	9,075
เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุน	(14,764)	(11,030)	(14,441)	(11,001)
เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงิน	(12,426)	(19,238)	(12,080)	(19,133)
ผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงอัตราแลกเปลี่ยนของเงินสด และเงินฝากธนาคารเพิ่มขึ้น(ลดลง)	(591)	88	(591)	88
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น (ลดลง)	3,382	(21,013)	3,112	(20,971)

เงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมดำเนินงาน

เงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมดำเนินงาน สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2555 มีจำนวน 31,163 ล้านบาท ประกอบด้วย

- กำไรจากการดำเนินงานก่อนการเปลี่ยนแปลงในสินทรัพย์และหนี้สินดำเนินงาน 30,693 ล้านบาท
- สินทรัพย์ดำเนินงานเพิ่มขึ้น 3,981 ล้านบาท ส่วนใหญ่เกิดจากการเพิ่มขึ้นของสินทรัพย์หมุนเวียนอื่นและค่าใช้จ่ายรอการตัดบัญชี
- หนี้สินดำเนินงานเพิ่มขึ้น 4,785 ล้านบาท ส่วนใหญ่เกิดจากค่าใช้จ่ายค้างจ่ายและหนี้สินหมุนเวียนอื่นเพิ่มขึ้น
- จ่ายภาษีเงินได้ 334 ล้านบาท

เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุน

เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุนในงวดปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2555 มีจำนวน 14,764 ล้านบาท ส่วนใหญ่เป็นการจ่ายซื้อสินทรัพย์ถาวรรวมทั้งสิ้น 18,388 ล้านบาท ส่วนใหญ่เป็นการจ่ายล่วงหน้าค่าเครื่องบิน และอุปกรณ์ตกแต่งเครื่องบิน การจ่ายล่วงหน้าค่าเครื่องบิน การจ่ายซื้ออะไหล่เครื่องบินหมุนเวียน และการจ่ายค่าออกแบบและค่าอะไหล่สำหรับโครงการปรับปรุงผลิตภัณฑ์ในห้องโดยสารของเครื่องบิน B747-400 และ B777-200 รวมทั้งนำไปลงทุนระยะสั้นเพิ่มขึ้น อย่างไรก็ตาม มีเงินสดรับจากการโอนสิทธิค่าเครื่องบินจ่ายล่วงหน้า และอุปกรณ์การบินจากการรับมอบเครื่องบิน A330-300 และ A380-800 จำนวน 2,959 ล้านบาท และเงินสดรับจากกิจกรรมลงทุนอื่นๆ 665 ล้านบาท

เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงิน

เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงินในงวดปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2555 มีจำนวน 12,426 ล้านบาท ประกอบด้วยการจ่ายชำระคืนเงินกู้ยืมระยะยาว และหุ้นกู้ รวมทั้งสิ้น 19,822 ล้านบาท จ่ายดอกเบี้ยเงินกู้ยืม 5,629 ล้านบาท และจ่ายเงินปันผล 346 ล้านบาท ในขณะที่มีเงินสดรับจากหุ้นกู้ และ เงินกู้ยืมระยะยาวรวม 13,372 ล้านบาท

6. รายจ่ายลงทุน

บริษัทฯ มีรายจ่ายเพื่อการลงทุนก่อนหักเงินสดรับจากสัญญาเช่าทางการเงิน สำหรับปี 2555 เป็นเงิน 40,576 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากงวดเดียวกันของปี 2554 จำนวน 24,238 ล้านบาท หรือร้อยละ 148.4 ส่วนใหญ่เป็นการลงทุน เพื่อจัดหาเครื่องบินใหม่ ซึ่งรับมอบในปี 2555 จำนวน 6 ลำ และที่เหลือรับมอบระหว่างปี 2556-2560 การจัดหาอุปกรณ์การบินหมุนเวียน และโครงการปรับปรุงผลิตภัณฑ์ในห้องโดยสารเครื่องบิน เป็นเงินรวม 39,956 ล้านบาท

หน่วย : ล้านบาท	ม.ค.-ธ.ค.	
	2555	2554
เครื่องบินและอุปกรณ์การบิน	39,956	15,638
อื่น ๆ (ที่ไม่ใช่เครื่องบิน)	620	700
รวม	40,576	16,338

7. อัตราส่วนทางการเงิน

		งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
		2555	2554	2555	2554
อัตราส่วนทางการเงิน (Liquidity Ratio)					
อัตราส่วนสภาพคล่อง	เท่า	2.05	2.17	2.02	2.16
อัตราส่วนแสดงความสามารถในการหากำไร (Profitability Ratio)					
อัตรากำไรจากการดำเนินงาน	ร้อยละ	2.94	(1.46)	2.78	(1.52)
อัตรากำไรสุทธิ	ร้อยละ	3.11	(5.32)	2.20	(5.37)
อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น	ร้อยละ	9.81	(14.64)	6.92	(14.99)
อัตราส่วนแสดงประสิทธิภาพในการดำเนินงาน (Efficiency Ratio)					
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์	ร้อยละ	2.25	(3.57)	1.55	(3.61)
อัตราส่วนวิเคราะห์นโยบายทางการเงิน (Financial Policy Ratio)					
อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Interest Bearing Debt to Equity)	เท่า	2.27	2.26	2.40	2.30
อัตราส่วนความสามารถในการชำระดอกเบี้ย	เท่า	4.57	3.04	4.46	3.02

- หมายเหตุ : (1) อัตราส่วนสภาพคล่อง เท่ากับ สินทรัพย์หมุนเวียน / หนี้สินหมุนเวียน (ไม่รวมหนี้สินระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี และรายรับด้านการขนส่งที่ยังไม่ถึงเป็นรายได้)
- (2) อัตรากำไรจากการดำเนินงาน เท่ากับ (รายได้จากการดำเนินงาน-ค่าใช้จ่ายจากการดำเนินงาน)/รายได้จากการดำเนินงาน
- (3) อัตรากำไรสุทธิ เท่ากับ กำไรสุทธิ/รายได้จากการดำเนินงาน
- (4) อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น เท่ากับ กำไรสุทธิ/ส่วนของผู้ถือหุ้นเฉลี่ย
- (5) อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ เท่ากับ กำไรสุทธิ/สินทรัพย์รวมเฉลี่ย
- (6) อัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยต่อส่วนของผู้ถือหุ้น เท่ากับ (เงินกู้ยืมระยะสั้น+เงินกู้ยืมระยะยาวรวมส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี)/ส่วนของผู้ถือหุ้น
- (7) อัตราส่วนความสามารถในการชำระดอกเบี้ย เท่ากับ EBITDA /ดอกเบี้ยจ่าย

รายละเอียดเรื่องสัญญาและภาวะผูกพัน อยู่ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 5.37