

คำอธิบายผลการดำเนินงานและการวิเคราะห์ฐานะทางการเงินสำหรับไตรมาส 3 ปี 2557 สิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2557 ของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

1. บทสรุปผู้บริหาร

ในไตรมาสที่ 3 ของปี 2557 เศรษฐกิจโลกฟื้นตัวต่อเนื่อง แต่ขยายตัวในอัตราที่ต่ำกว่าที่คาดการณ์ โดยเศรษฐกิจของประเทศในกลุ่มยูโรยังคงมีความเปราะบาง และต้องเผชิญกับวิกฤตความขัดแย้งระหว่างประเทศ ในขณะที่เศรษฐกิจของประเทศสหรัฐเริ่มฟื้นตัวชัดเจนขึ้น ในส่วนอุตสาหกรรมการบินทั่วโลกยังคงมีการขยายตัว ถึงแม้ว่าต้องเผชิญกับปัจจัยเสี่ยงต่างๆ เช่น ความเสี่ยงจากการแพร่กระจายของเชื้อไวรัสอีโบล่า ความเสี่ยงจากภัยคุกคามเครื่องบินพาณิชย์ จากกรณีเครื่องบินของสายการบินมาเลเซียแอร์ไลน์ถูกยิงตกในยูเครน ซึ่งมีผลต่อความต้องการเดินทางท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยว และความเชื่อมั่นในการเดินทางด้วยเครื่องบิน

สำหรับภาคการท่องเที่ยวของไทยในไตรมาสที่ 3 ของปี 2557 ได้รับผลดีจากการส่งเสริมการท่องเที่ยวของรัฐ เช่น การยกเว้นค่าธรรมเนียมการลงตราสำหรับนักท่องเที่ยวจีนและเงินไทยเป็นเวลา 3 เดือน ซึ่งเริ่มต้นตั้งแต่วันที่ 9 สิงหาคม 2557 ซึ่งในช่วงที่ผ่านมานักท่องเที่ยวจีนเป็นตลาดที่มีความสำคัญของประเทศ มีจำนวนนักท่องเที่ยวเดินทางเข้ามาในประเทศมากเป็นอันดับที่ 1 อย่างไรก็ตาม ถึงแม้ว่าความมั่นใจต่อความปลอดภัยของนักท่องเที่ยวจะดีขึ้นกว่าช่วงที่ผ่านมา แต่ยังไม่กลับเข้าสู่ภาวะปกติ ประกอบกับ ยังอยู่ในระหว่างการประกาศใช้กฎอัยการศึก จึงส่งผลให้จำนวนนักท่องเที่ยวที่เดินทางเข้าประเทศยังต่ำกว่าช่วงเดียวกันของปีก่อน โดยจากสถิตินักท่องเที่ยวต่างชาติที่เดินทางเข้าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและดอนเมืองในไตรมาสนี้ลดลงจากช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อนถึงร้อยละ 15.9 โดยมีจำนวนนักท่องเที่ยวในภูมิภาคเอเชียซึ่งเป็นตลาดหลักลดลงถึงร้อยละ 18.4 ในขณะที่อุตสาหกรรมการบินในประเทศยังมีการขยายตัวอย่างต่อเนื่อง มีความรุนแรงในการแข่งขันด้านราคามากขึ้น โดยเฉพาะสายการบินต้นทุนต่ำ ซึ่งมีทั้งสายการบินเปิดใหม่ เช่น บริษัท สายการบิน นกสก็๊ต จำกัด การขยายฝูงบินเพิ่มขึ้น รวมทั้งมีการเปิดเส้นทางบินใหม่ๆ เพิ่มขึ้น

บริษัทฯ ได้ดำเนินธุรกิจตามกลยุทธ์ที่วางไว้อย่างต่อเนื่อง โดยในไตรมาสนี้ได้รับมอบเครื่องบินรวม 5 ลำ ประกอบด้วยเครื่องบินแบบ A320-200 จำนวน 1 ลำ B777-300 ER จำนวน 2 ลำ และ B787-8 จำนวน 2 ลำ ในขณะที่ปลดระวางเครื่องบินแบบ A300-600 จำนวน 2 ลำ ตามแผนการเพิ่มประสิทธิภาพของฝูงบิน นอกจากนี้ในส่วนของบริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทย่อยที่การบินไทยถือหุ้น 100% ได้เพิ่มการบริการที่ท่าอากาศยานดอนเมืองไปยังเชียงใหม่ ขอนแก่น และภูเก็ต ตั้งแต่วันที่ 8 สิงหาคม 2557 เป็นต้นไป เพื่ออำนวยความสะดวกสบายให้ผู้โดยสารในการเลือกใช้บริการเที่ยวบินภายในประเทศ

จากการพัฒนาปรับปรุงผลิตภัณฑ์และบริการต่างๆ เพื่อให้ผู้โดยสารได้รับบริการที่ดีที่สุดในทุกๆ ด้านอย่างต่อเนื่อง ทำให้บริษัทฯ ได้รับรางวัลสายการบินยอดเยี่ยม อันดับ 5 ของโลก รางวัลการให้บริการชั้นธุรกิจยอดเยี่ยม อันดับ 4 ของโลก และรางวัลการให้บริการบนเครื่องบินยอดเยี่ยม อันดับ 3 ของโลกจากสมาร์ตทราเวลเอเชีย 2014 (Smart Travel Asia 2014) ซึ่งเป็นรางวัลที่ได้จากการรวบรวมผลโหวตโดยผู้อ่านนิตยสารทั่วโลก รางวัลสายการบินยอดเยี่ยมปี 2013 (Travel and Leisure India's Best Awards 2013) จากนิตยสาร แทรเวล แอนด์ เลเซอร์ อินเดียและเอเชียใต้ ซึ่งเป็นนิตยสารชั้นนำที่นำเสนอเนื้อหาด้านการท่องเที่ยวและเป็นสื่อท่องเที่ยวที่มีผู้อ่านจำนวนมากในอินเดีย เป็นต้น

อย่างไรก็ตาม จากสถานการณ์ภายในประเทศเองที่ยังไม่ฟื้นตัวเป็นปกติ ประกอบกับการแข่งขันที่รุนแรงดังกล่าว ส่งผลให้บริษัทฯ มีจำนวนผู้โดยสารลดลงจากช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อนถึงร้อยละ 12.5 ถึงแม้ว่าบริษัทฯ ได้มีการปรับลดเที่ยวบินให้สอดคล้องกับปริมาณการเดินทางของผู้โดยสารที่ลดลงแล้วก็ตาม โดยในไตรมาสนี้ บริษัทฯ และบริษัทย่อยมีปริมาณการผลิตผู้โดยสาร (ASK) ลดลงร้อยละ 4.8 แต่ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (RPK) ลดลงในอัตราที่สูงถึงร้อยละ 10.1 และมีอัตราการบรรทุกผู้โดยสาร (Cabin Factor) เฉลี่ยร้อยละ 71.1 ลดลงจากไตรมาสเดียวกันของปีก่อนซึ่งเฉลี่ยร้อยละ 75.3 ทำให้รายได้จากการขายหรือการให้บริการลดลงถึง 4,853 ล้านบาท หรือร้อยละ 9.6 และมีผลขาดทุนก่อนกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยน ภาษีเงินได้ และผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์ จำนวน 5,237 ล้านบาท ขาดทุนเพิ่มขึ้นจากไตรมาสเดียวกันของปีก่อน 2,086 ล้านบาท หรือร้อยละ 66.2 เมื่อรวมกับผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์และเครื่องบิน 1,220 ล้านบาท และกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ 7,379 ล้านบาท มีผลให้ไตรมาสที่ 3 ปี 2557 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีกำไรสุทธิ 1,097 ล้านบาท ในขณะที่ปีก่อนขาดทุนสุทธิ 6,182 ล้านบาท โดยเป็นกำไรสุทธิส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่ 1,086 ล้านบาท คิดเป็นกำไรต่อหุ้น 0.50 บาท เปรียบเทียบกับไตรมาสเดียวกันของปีก่อนซึ่งขาดทุนต่อหุ้น 2.84 บาท

ทั้งนี้ ตามที่บริษัทฯ ประสบปัญหาขาดทุนอย่างต่อเนื่อง บริษัทฯ ได้จัดทำแผนการแก้ไขปัญหাবริษัทฯ ซึ่งผ่านความเห็นชอบในหลักการจากคณะกรรมการบริษัทฯ เมื่อวันที่ 5 สิงหาคม 2557 โดยในระยะเร่งด่วนมีแผนมุ่งเน้นการเพิ่มรายได้ลดค่าใช้จ่ายเพื่อปรับปรุงผลการดำเนินงานในปี 2557 และจัดหาเงินทุนเพื่อให้บริษัทฯ สามารถดำเนินธุรกิจได้ต่อไปในอนาคต นอกจากนี้ เมื่อวันที่ 9 กันยายน 2557 คณะกรรมการบริษัทฯ ยังได้แต่งตั้งคณะกรรมการกำกับยุทธศาสตร์และการปฏิรูปบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ประกอบด้วยกรรมการบริษัทฯ และผู้เชี่ยวชาญจากภายนอก เพื่อกำกับดูแลและกลั่นกรองการจัดทำแผนยุทธศาสตร์ และแผนปฏิรูปบริษัท อย่างใกล้ชิด เพื่อให้บริษัทฯ เป็นองค์กรที่สามารถแข่งขันและสร้างผลตอบแทนที่เหมาะสมอย่างยั่งยืน โดยมีเป้าหมายให้แล้วเสร็จประมาณสิ้นปี 2557 เพื่อบริษัทฯ จะได้นำแผนยุทธศาสตร์ และกรอบการปฏิรูปองค์กรเป็นหลักในการจัดทำแผนปฏิบัติงานประจำปี 2558 และในระยะปานกลางต่อไป

2. คำอธิบายและวิเคราะห์ผลการดำเนินงานไตรมาส 3 ปี 2557

งบการเงินรวมสำหรับไตรมาส 3 ของปี 2557 ประกอบด้วยงบการเงินเฉพาะกิจการ และงบการเงินของบริษัทย่อย 5 บริษัท ได้แก่ 1) บริษัท ไทย-อะมาดิอุสเซาท์อีสต์เอเชีย จำกัด 2) บริษัท วิงสเปน เซอร์วิสเซส จำกัด 3) บริษัท ไทยไฟล์ท์เทรนนิ่ง จำกัด 4) บริษัท ทัวร์เอื้องหลวง จำกัด และ 5) บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด

ตารางแสดงข้อมูลทางการเงินที่สำคัญ (Financial Performance) – งบการเงินของบริษัทฯ และบริษัทย่อย

หน่วย : ล้านบาท	ก.ค.-ก.ย.			
	2557	2556	เปลี่ยนแปลง	
			ล้านบาท	%
รายได้จากการขายหรือการให้บริการ	45,826	50,679	-4,853	-9.6
หัก ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน	49,766	52,767	-3,001	-5.7
ขาดทุนจากการขายหรือการให้บริการ	(3,940)	(2,088)	-1,852	-88.7
บวก รายได้อื่น	614	673	-59	-8.8
หัก ค่าใช้จ่ายอื่น	334	254	+80	+31.5
หัก ส่วนแบ่ง(กำไร)ขาดทุนจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม	105	(179)	+284	+158.7
หัก ต้นทุนทางการเงิน	1,472	1,661	-189	-11.4
ขาดทุนก่อนอัตราแลกเปลี่ยนฯ ภาษีเงินได้ และค้อยค่า	(5,237)	(3,151)	-2,086	-66.2
หัก ผลขาดทุนจากการค้อยค่าของสินทรัพย์และเครื่องบิ	1,220	87	+1,133	-
บวก กำไร (ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ	7,379	(2,890)	+10,269	+355.3
กำไร(ขาดทุน)ก่อนภาษีเงินได้	922	(6,128)	+7,050	+115.0
กำไร(ขาดทุน)สุทธิ	1,097	(6,182)	+7,279	+117.7
กำไร(ขาดทุน)สุทธิส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่	1,086	(6,195)	+7,281	+117.5
กำไร(ขาดทุน) ต่อหุ้น (บาท)	0.50	(2.84)	+3.34	+117.6
EBITDA (ล้านบาท)	1,381	3,550	-2,169	-61.1
อัตรากำไร(ขาดทุน)จากการดำเนินงาน (%)	(8.6)	(4.1)		-4.5
EBITDA Margin (%)	3.0	7.0		-4.0
อัตรากำไร(ขาดทุน)สุทธิต่อรายได้จากการขายหรือการให้บริการ (%)	2.4	(12.2)		+14.6

หมายเหตุ : EBITDA = รายได้ (ไม่รวมกำไร (ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยน) - ค่าใช้จ่าย (ไม่รวมต้นทุนทางการเงิน ภาษี ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย และผลขาดทุนจากการค้อยค่าของสินทรัพย์และเครื่องบิ)

ไตรมาส 3 ของปี 2557 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีรายได้จากการขายหรือการให้บริการ 45,826 ล้านบาท ลดลงจากช่วงเดียวกันของปีก่อน 4,853 ล้านบาท หรือ ร้อยละ 9.6 สาเหตุหลักเกิดจากจากรายได้จากค่าโดยสาร และน้ำหนักส่วนเกินที่ลดลง 4,552 ล้านบาท หรือร้อยละ 10.7 และมีค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน 49,766 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน 3,001 ล้านบาท หรือร้อยละ 5.7 สาเหตุหลักมาจากค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงานลดลง 1,281 ล้านบาท หรือร้อยละ 15.0 ประกอบกับการลดปริมาณการผลิตทำให้ค่าใช้จ่ายผันแปรลดลง ถึงแม้ว่าการอ่อนค่าของเงินบาททำให้ค่าใช้จ่ายเมื่อคิดเป็นเงินบาทสูงขึ้น อีกทั้งค่าเสื่อมราคา และค่าเช่าเครื่องบิและอะไหล่สูงขึ้นเมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน เป็นผลจากจำนวนเครื่องบิที่เพิ่มขึ้นจากแผนพัฒนาฝูงบิของบริษัทฯ ส่งผลให้ขาดทุนจากการขายหรือการให้บริการ 3,940 ล้านบาท ขาดทุนเพิ่มขึ้นจาก ปีก่อน 1,852 ล้านบาท หรือร้อยละ 88.7

นอกจากนั้น บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีรายได้อื่น 614 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน 59 ล้านบาท หรือร้อยละ 8.8 ค่าใช้จ่ายอื่น 334 ล้านบาท สูงกว่าปีก่อน 80 ล้านบาท หรือร้อยละ 31.5 สาเหตุหลักเกิดจากผลขาดทุนจากการขายเครื่องบิ A300-600 จำนวน 1 ลำ

ทั้งนี้ เมื่อรวมส่วนแบ่งขาดทุนจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม จำนวน 105 ล้านบาท ในขณะที่ปีก่อนมีกำไร 179 ล้านบาท สาเหตุหลักเกิดจากการรับรู้ผลขาดทุนจากเงินลงทุนใน บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) ประกอบกับมีต้นทุนทางการเงินที่ลดลง 189 ล้านบาท หรือร้อยละ 11.4 เป็นผลให้บริษัทฯ ขาดทุนก่อนอัตราแลกเปลี่ยน ภาษีเงินได้ และผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์และเครื่องบินจำนวน 5,237 ล้านบาท ขาดทุนเพิ่มขึ้นจากปีก่อน 2,086 ล้านบาท หรือร้อยละ 66.2

ในไตรมาสนี้ บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์และเครื่องบิน A300-600 2 ลำ จำนวนรวม 1,220 ล้านบาท ในขณะที่มีกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศซึ่งส่วนใหญ่เกิดจากการปรับยอดเงินกู้คงเหลือที่เป็นเงินตราต่างประเทศเป็นเงินบาท ณ วันสิ้นงวด 7,379 ล้านบาท เปรียบเทียบกับปีก่อนซึ่งขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ 2,890 ล้านบาท เป็นผลให้ในไตรมาส 3 ของปี 2557 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีกำไรสุทธิ 1,097 ล้านบาท ในขณะที่ปีก่อนขาดทุน 6,182 ล้านบาท โดยเป็นกำไรสุทธิส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่ 1,086 ล้านบาท คิดเป็นกำไรต่อหุ้น 0.50 บาท เปรียบเทียบกับไตรมาสเดียวกันของปีก่อนซึ่งขาดทุน ต่อหุ้น 2.84 บาท

ทั้งนี้ บริษัทฯ และบริษัทย่อยมีผลกำไรก่อนหักต้นทุนทางการเงิน ภาษี ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย และผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์และเครื่องบิน (EBITDA) จำนวน 1,381 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน 2,169 ล้านบาท โดยมี EBITDA Margin ร้อยละ 3.0 ลดลงจากปีก่อนที่เท่ากับร้อยละ 7.0

ตารางแสดงข้อมูลการดำเนินงานที่สำคัญ (Operating Performance) การบินไทย และสายการบินไทยสมายล์แอร์เวย์

		ก.ค.-ก.ย.		อัตรา เปลี่ยนแปลง
		2557	2556	
ปริมาณการผลิตรวม	(ล้านต้น-กิโลเมตร)	3,049	3,177	-4.0%
ปริมาณการขนส่งรวม	(ล้านต้น-กิโลเมตร)	1,895	2,083	-9.0%
อัตราส่วนการบรรทุก	(%)	62.1	65.6	-3.5
รายได้รวมทั้งระบบเฉลี่ยต่อหน่วย	(บาท/ต้น-กม.)	22.54	22.77	-1.0%
จำนวนผู้โดยสาร	(ล้านคน)	4.73	5.41	-12.5%
ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร	(ล้านที่นั่ง-กิโลเมตร)	20,439	21,458	-4.8%
ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร	(ล้านคน-กิโลเมตร)	14,523	16,149	-10.1%
อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร	(%)	71.1	75.3	-4.2
รายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วย	(บาท/คน-ก.ม.)	2.57	2.56	+0.4%
ปริมาณการผลิตด้านพัสดุภัณฑ์	(ล้านต้น-กิโลเมตร)	1,207	1,246	-3.2%
ปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์	(ล้านต้น-กิโลเมตร)	561	603	-6.9%
อัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์	(%)	46.5	48.4	-1.9
น้ำหนักพัสดุภัณฑ์ขนส่ง	(พันกก.)	139,260	154,446	-9.8%
รายได้จากพัสดุภัณฑ์เฉลี่ยต่อหน่วย	(บาท/ต้น-กม.)	9.23	9.37	-1.5%
ชั่วโมงปฏิบัติการบิน	(ชั่วโมง)	90,574	95,083	-4.7%

รายได้

ในไตรมาส 3 ปี 2557 บริษัทฯ มีรายได้ (รวมกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ) รวมทั้งสิ้น 53,819 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 5,357 ล้านบาท หรือร้อยละ 11.1 โดยมีรายละเอียดของรายได้ ดังนี้

ตารางแสดงรายได้ – งบการเงินของบริษัทฯ และบริษัทย่อย

หน่วย : ล้านบาท	ก.ก.-ก.ย.					
	2557	% ของ รายได้ รวม	2556	% ของ รายได้ รวม	เปลี่ยนแปลง	
					ล้านบาท	%
รายได้จากกิจการขนส่ง						
ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน	37,903	70.4	42,455	87.6	-4,552	-10.7
ค่าระวางขนส่งและไปรษณีย์ภัณฑ์	5,440	10.1	5,878	12.1	-438	-7.5
รวมรายได้จากกิจการขนส่ง	43,343	80.5	48,333	99.7	-4,990	-10.3
รายได้จากกิจการอื่น	2,483	4.6	2,346	4.9	+137	+5.8
รวมรายได้จากการขายหรือการให้บริการ	45,826	85.1	50,679	104.6	-4,853	-9.6
ดอกเบี้ยรับ	69	0.2	171	0.4	-102	-59.6
รายได้อื่น	545	1.0	502	1.0	+43	+8.6
รวมรายได้อื่น	614	1.2	673	1.4	-59	-8.8
ผลกำไร (ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยน เงินตราต่างประเทศ	7,379	13.7	(2,890)	(6.0)	+10,269	+355.3
รวมรายได้	53,819	100.0	48,462	100.0	+5,357	+11.1

รายได้จากกิจการขนส่ง ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 80.5 ของรายได้รวม มีจำนวนรวมทั้งสิ้น 43,343 ล้านบาท ลดลงจากไตรมาสเดียวกันของปีก่อน 4,990 ล้านบาท หรือร้อยละ 10.3

- **รายได้ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน**

รายได้จากค่าโดยสารและน้ำหนักส่วนเกินมีจำนวน 37,903 ล้านบาท ลดลง 4,552 ล้านบาท หรือร้อยละ 10.7 เป็นผลมาจากปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (Revenue Passenger - Kilometer : RPK) ลดลงร้อยละ 10.1 ในขณะที่บริษัทฯ มีรายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วย (รวมค่าธรรมเนียมชดเชยค่าน้ำมันและค่าเบี้ยประกันภัย) เท่ากับ 2.57 บาท ใกล้เคียงกับปีก่อน ซึ่งมีสาเหตุสำคัญมาจากจำนวนนักท่องเที่ยวที่ลดลง โดยเฉพาะในเส้นทางภูมิภาคเอเชียซึ่งเป็นตลาดหลัก และเส้นทางออสเตรเลีย ประกอบกับการแข่งขันที่รุนแรงในอุตสาหกรรมการบินทั้งในประเทศและระดับภูมิภาค

• **รายได้ค่าระวางขนส่งและค่าไปรษณีย์ภัณฑ์**

รายได้จากค่าระวางขนส่งและค่าไปรษณีย์ภัณฑ์ 5,440 ล้านบาท ลดลง 438 ล้านบาท หรือร้อยละ 7.5 ถึงแม้เศรษฐกิจโลกฟื้นตัว และมีการเพิ่มฐานการผลิตในประเทศต่างๆ แต่เป็นการขยายตัวในประเทศที่บริษัทฯ ไม่ได้ทำการบิน หรือในประเทศที่มีการลดเที่ยวบินเนื่องจากมีผู้โดยสารลดลง ประกอบกับการแข่งขันรุนแรง เนื่องจากการเพิ่มระวางบรรทุกของสายการบินต่างๆ มากขึ้น เป็นผลให้ปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (Revenue Freight Ton-Kilometers : RFTK) ลดลงร้อยละ 6.9 โดยมีปริมาณการผลิตด้านพัสดุภัณฑ์ (ADTK) ลดลงร้อยละ 3.2 นอกจากนี้ รายได้จากพัสดุภัณฑ์เฉลี่ยต่อหน่วย (รวมค่าธรรมเนียมชดเชยค่าน้ำมันและค่าเบี้ยประกันภัย) ซึ่งเฉลี่ยเท่ากับ 9.23 บาท ลดลงจากปีก่อนร้อยละ 1.5

รายได้จากกิจการอื่น ประกอบด้วยรายได้จากหน่วยธุรกิจ ได้แก่การบริการภาคพื้น ครั้วการบิน และการบริการคลังสินค้า และรายได้จากกิจการสนับสนุนอื่นๆ รวมจำนวน 2,483 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากไตรมาสเดียวกันของปีก่อนจำนวน 137 ล้านบาท หรือร้อยละ 5.8 สาเหตุหลักเกิดจากรายได้จากการบินให้บริการของฝ่ายช่างและคลังสินค้าที่เพิ่มสูงขึ้น ในขณะที่หน่วยธุรกิจอื่นมีรายได้ลดลงจากเที่ยวบินสายการบินลูกค้าที่ลดลง

รายได้อื่น มีจำนวน 614 ล้านบาท ลดลงจากไตรมาสเดียวกันของปีก่อน จำนวน 59 ล้านบาท หรือร้อยละ 8.8 สาเหตุหลักเกิดจาก

- รายได้อื่น ๆ จำนวน 545 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 43 ล้านบาท หรือร้อยละ 8.6 สาเหตุหลักเกิดจากในไตรมาสนี้บริษัทฯ ได้รับเงินชดเชยจากการที่สำนักงานควบคุมความปลอดภัยทางอากาศของยุโรปเรียกตรวจความปลอดภัยของเครื่องบิน A380-800 เนื่องจากตรวจพบรอยร้าวบริเวณปีกเครื่องบินทำให้บริษัทฯ ไม่สามารถนำเครื่องบินดังกล่าวมาทำการบินได้ตามปกติ จำนวน 2 ลำ เป็นเงินประมาณ 150 ล้านบาท

- ดอกเบี้ยรับจำนวน 69 ล้านบาท ลดลง 102 ล้านบาท หรือร้อยละ 59.6 สาเหตุหลักเกิดจากเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเฉลี่ยในไตรมาส 3 ของปี 2557 ต่ำกว่าช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อน ทั้งนี้ในปีก่อนบริษัทฯ ได้นำเงินจากการออกหุ้นกู้ และเงินกู้ยืมระยะยาวซึ่งส่วนหนึ่งได้เตรียมไว้สำหรับการชำระคืนเงินกู้คงค้างเพื่อปลดภาระผูกพันตามสัญญาเช่าทางการเงินสำหรับเครื่องบินแอร์บัส A340-500 จำนวน 3 ลำในไตรมาส 4 ของปี 2556 ไปฝากประจำเพื่อให้ได้รับผลตอบแทนที่สูงขึ้น

กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ 7,379 ล้านบาท ประกอบด้วย กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศที่ยังไม่เกิดขึ้น (Unrealized FX Gain) 6,510 ล้านบาท ซึ่งส่วนใหญ่เกิดจากการปรับยอดเงินกู้คงเหลือที่เป็นเงินตราต่างประเทศเป็นเงินบาท ณ วันสิ้นงวด และกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศที่เกิดขึ้นแล้ว (Realized FX Gain) 869 ล้านบาท

ค่าใช้จ่าย

ในไตรมาส 3 ปี 2557 **บริษัทฯ และบริษัทย่อย** มีค่าใช้จ่ายรวม 52,897 ล้านบาท ลดลง 1,693 ล้านบาท หรือร้อยละ 3.1 โดยมีรายละเอียด ดังนี้

ตารางแสดงค่าใช้จ่าย – งบการเงินของบริษัทฯ และบริษัทย่อย

หน่วย : ล้านบาท	ก.ค.-ก.ย.					
	2557	% ของ	2556	% ของ	เปลี่ยนแปลง	
		ค่าใช้จ่าย		ค่าใช้จ่าย	ล้านบาท	%
	รวม	รวม	รวม			
ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน						
ค่าน้ำมันเครื่องบิน	19,479	36.8	20,131	36.9	-652	-3.2
ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน	7,279	13.8	8,560	15.7	-1,281	-15.0
ค่าบริการการบิน	5,038	9.5	5,451	10.0	-413	-7.6
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับนักบินและลูกเรือ	1,469	2.8	1,500	2.7	-31	-2.1
ค่าซ่อมแซมและซ่อมบำรุงอากาศยาน	3,174	6.0	3,520	6.4	-346	-9.8
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	5,146	9.8	5,040	9.2	+106	+2.1
ค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่	1,658	3.1	1,159	2.1	+499	+43.1
ค่าสินค้าและพัสดุใช้ไป	1,970	3.7	2,438	4.5	-468	-19.2
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการขายและโฆษณา	2,286	4.3	2,445	4.5	-159	-6.5
ค่าใช้จ่ายด้านการประกันภัย	112	0.2	184	0.3	-72	-39.1
ค่าใช้จ่ายดำเนินงานอื่น	2,155	4.1	2,339	4.3	-184	-7.9
รวมค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน	49,766	94.1	52,767	96.6	-3,001	-5.7
ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์และเครื่องบิน	1,220	2.3	87	0.2	+1,133	-
ต้นทุนทางการเงิน	1,472	2.8	1,661	3.0	-189	-11.4
ส่วนแบ่งขาดทุน (กำไร) จากเงินลงทุนในบริษัทร่วม	105	0.2	(179)	(0.3)	+284	+158.7
ค่าใช้จ่ายอื่นๆ	334	0.6	254	0.5	+80	+31.5
รวมค่าใช้จ่าย	52,897	100.0	54,590	100.0	-1,693	-3.1

ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน 49,766 ล้านบาท ลดลง 3,001 ล้านบาท หรือร้อยละ 5.7 โดยมีค่าใช้จ่ายที่เปลี่ยนแปลงอย่างมีนัยสำคัญ ได้แก่

- ค่าน้ำมันเครื่องบิน 19,479 ล้านบาท ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 36.8 ของค่าใช้จ่ายรวม ลดลง 652 ล้านบาท หรือร้อยละ 3.2 สาเหตุหลักเป็นผลจากการลดปริมาณการผลิต ทำให้ปริมาณการใช้น้ำมันต่ำกว่าปีก่อนร้อยละ 7.0 และราคาน้ำมันเฉลี่ยต่ำกว่าปีก่อนร้อยละ 3.0 ถึงแม้ว่าการอ่อนค่าของเงินบาทเมื่อเทียบกับดอลลาร์สหรัฐซึ่งทำให้ค่าน้ำมันเมื่อคิดเป็นเงินบาทเพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ 2 ก็ตาม นอกจากนี้ จากการดำเนินการบริหารความเสี่ยงราคาน้ำมันอย่างต่อเนื่องและมีประสิทธิภาพ ทำให้สามารถลดภาระค่าน้ำมันลงได้ 71 ล้านบาท

- ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน ประกอบด้วยค่าใช้จ่ายบุคลากร ผลประโยชน์พนักงาน ค่าตอบแทนผู้บริหาร และค่าตอบแทนกรรมการ มีจำนวนรวม 7,279 ล้านบาท ลดลง 1,281 ล้านบาท หรือร้อยละ 15.0 สาเหตุหลักจากการตั้งสำรองเงินรางวัลประจำปีที่ไม่มีการตั้งสำรอง ในขณะที่ปีก่อนตั้งสำรองไว้ประมาณ 380 ล้านบาท การใช้โครงสร้างภาษีบุคคลธรรมดาใหม่ ที่มีการปรับลดอัตราภาษีบุคคลธรรมดา ทำให้ภาษีเงินได้พนักงานต่ำกว่าปีก่อน การปรับลดค่าใช้จ่ายเงินเดือนซึ่งตั้งค้างจ่ายการขึ้นเงินเดือนประจำปีไว้สูงไปในไตรมาสก่อน และ

นอกจากนี้ จากการดำเนินมาตรการลดค่าใช้จ่าย ทำให้สามารถลดค่าล่วงเวลาได้ประมาณ 19% เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน

- ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการบิน ประกอบด้วย ค่าบริการการบิน ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับนักบินและลูกเรือ ค่าซ่อมแซมและซ่อมบำรุงอากาศยาน และค่าสินค้าและพัสดุใช้ไป รวมจำนวน 11,651 ล้านบาท ลดลง 1,258 ล้านบาท หรือร้อยละ 9.7 มีสาเหตุหลักเกิดจากปริมาณการผลิตและปริมาณการขนส่งลดลง ประกอบกับผลจากมาตรการลดค่าใช้จ่ายของบริษัทฯ และอัตราค่าซ่อมเครื่องยนต์ Trent ในโครงการ Total Care ที่ต่ำกว่าปีก่อนทำให้ค่าซ่อมแซมและซ่อมบำรุงอากาศยานลดลง

- ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย 5,146 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 106 ล้านบาท หรือร้อยละ 2.1 เป็นผลมาจากการรับมอบเครื่องบินเพิ่มขึ้นในช่วงไตรมาส 3 ปี 2556 ถึงไตรมาส 3 ปี 2557 จำนวน 5 ลำ

- ค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่ 1,658 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 499 ล้านบาท หรือร้อยละ 43.1 เป็นผลมาจากการรับมอบเครื่องบินเช่าดำเนินงานในช่วงไตรมาส 3 ปี 2556 ถึงไตรมาส 3 ปี 2557 จำนวน 14 ลำ อย่างไรก็ตามมีการส่งคืนเครื่องบินเช่าดำเนินงานจำนวน 2 ลำ

- ค่าใช้จ่ายด้านการประกันภัย 112 ล้านบาท ลดลง 72 ล้านบาท หรือร้อยละ 39.1 สาเหตุหลักเกิดจากอัตราค่าเบี้ยประกันภัยที่เกี่ยวกับเครื่องบินต่ำกว่าปีก่อน

- ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการขายและโฆษณา 2,286 ล้านบาท ลดลง 159 ล้านบาท หรือร้อยละ 6.5 เนื่องจากค่าใช้จ่ายในการสำรองที่นั่งต่ำกว่าปีก่อนจากจำนวนผู้โดยสารที่ลดลง ประกอบกับค่าโฆษณาต่ำกว่าปีก่อน

- ค่าใช้จ่ายดำเนินงานอื่น ๆ รวม 2,155 ล้านบาท ลดลง 184 ล้านบาท หรือร้อยละ 7.9 ส่วนใหญ่เป็นผลมาจากส่วนแบ่งผลประโยชน์รายได้ที่จ่ายให้การทำอากาศยาน (Concession fee) ลดลงเนื่องจากรายได้จากการบินให้บริการลูกค้าภายนอกของหน่วยธุรกิจลดลง

ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์และเครื่องบิน รวมจำนวน 1,220 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 1,133 ล้านบาท สาเหตุหลักจากการรับรู้ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของเครื่องบิน A300-600 จำนวน 2 ลำ จำนวน 1,131 ล้านบาท ในขณะที่ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์ใกล้เคียงกับปีก่อน

ต้นทุนทางการเงิน 1,472 ล้านบาท ลดลง 189 ล้านบาท หรือร้อยละ 11.4 เป็นผลมาจากเงินหนี้สินระยะยาว (หนี้สินภายใต้เงื่อนไขสัญญาเช่าเครื่องบิน เงินกู้ยืมระยะยาว และหุ้นกู้) ณ สิ้นไตรมาส 3 ลดลงจากไตรมาส 3 ปีก่อน 10,993 ล้านบาท ประกอบอัตราดอกเบี้ยลดลง ถึงแม้ว่าจะมีเงินกู้ยืมระยะสั้นเพิ่มขึ้น ก็ตาม

ส่วนแบ่งขาดทุนจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม 105 ล้านบาท ในขณะที่ปีก่อนมีกำไร 179 ล้านบาท สาเหตุหลักเกิดจากการรับรู้ผลขาดทุนจากเงินลงทุนในบริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) จำนวน 139 ล้านบาท ในขณะที่ปีก่อนได้กำไร 96 ล้านบาท อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ ยังได้รับส่วนแบ่งกำไร/ขาดทุนจากบริษัทร่วมอื่นๆ โดยมีรายละเอียดดังนี้

- บริษัท โรงแรมรอยัลค็อคคิด (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน) ขาดทุน 17 ล้านบาท ขาดทุนเพิ่มขึ้น 13 ล้านบาท
- บริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด ขาดทุน 3 ล้านบาท ขาดทุนเพิ่มขึ้น 3 ล้านบาท
- บริษัท คอนเมือง อินเตอร์เนชั่นแนล แอร์พอร์ต โฮเต็ล จำกัด กำไร 7 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 3 ล้านบาท
- บริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) กำไร 43 ล้านบาท ลดลง 32 ล้านบาท
- บริษัท ครวการบินภูเก็ต จำกัด กำไร 4 ล้านบาท ลดลง 4 ล้านบาท

สรุปผลการดำเนินงานของบริษัทฯ และบริษัทย่อย เก้าเดือนแรกของปี 2557 (1 มกราคม - 30 กันยายน 2557)

ตารางแสดงข้อมูลทางการเงินที่สำคัญ (Financial Performance)

หน่วย : ล้านบาท	ม.ค.-ก.ย.			
	2557	2556	เปลี่ยนแปลง	
			ล้านบาท	%
รายได้จากการขายหรือการให้บริการ	138,126	153,785	-15,659	-10.2
หัก ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน	150,685	154,329	-3,644	-2.4
ขาดทุนจากการขายหรือการให้บริการ	(12,559)	(544)	-12,015	-
บวก รายได้อื่น	1,721	3,115	-1,394	-44.8
หัก ค่าใช้จ่ายอื่น	843	828	+15	+1.8
หัก ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม	(5)	(694)	+689	+99.3
หัก ต้นทุนทางการเงิน	4,548	4,593	-45	-1.0
ขาดทุนก่อนอัตราแลกเปลี่ยนฯ ภาษีเงินได้ และดอกเบี้ย	(16,224)	(2,156)	-14,068	-652.5
หัก ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์และเครื่องบิม	2,519	3,859	-1,340	-34.7
บวก กำไร(ขาดทุน)จากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ	9,378	(963)	+10,341	-
ขาดทุนก่อนภาษีเงินได้	(9,365)	(6,978)	-2,387	-34.2
ขาดทุนสุทธิ	(9,177)	(6,313)	-2,864	-45.4
ขาดทุนสุทธิส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่	(9,211)	(6,351)	-2,860	-45.0
ขาดทุน ต่อหุ้น (บาท)	(4.22)	(2.91)	-1.31	-45.0
EBITDA (ล้านบาท)	3,727	17,243	-13,516	-78.4
อัตรากำไร(ขาดทุน)จากการดำเนินงาน (%)	(9.1)	(0.4)	-8.7	-8.7
EBITDA Margin (%)	2.7	11.2	-8.5	-8.5
อัตรากำไร(ขาดทุน)สุทธิต่อรายได้จากการขายหรือการให้บริการ (%)	(6.6)	(4.1)	-2.5	-2.5

หมายเหตุ : EBITDA = รายได้ (ไม่รวมกำไร (ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยน) - ค่าใช้จ่าย (ไม่รวมต้นทุนทางการเงิน ภาษี ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย และผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์และเครื่องบิม)

- บริษัทฯ และบริษัทย่อย ขาดทุนจากการดำเนินงาน 12,559 ล้านบาท ขาดทุนสูงกว่าในปีก่อน 12,015 ล้านบาท

- รายได้จากการขายหรือการให้บริการลดลง 15,659 ล้านบาท หรือร้อยละ 10.2 โดยมีสาเหตุสำคัญจากสถานการณ์ความไม่สงบทางการเมืองในประเทศในช่วงต้นปี และการแข่งขันในอุตสาหกรรมที่ทวีความรุนแรงขึ้น เป็นผลให้ปริมาณการขนส่งรวม (RTK) ลดลงร้อยละ 9.3 อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ ได้รับผลดีจากการอ่อนค่าของเงินบาทเมื่อเทียบกับปีก่อน ทำให้รายได้ส่วนใหญ่ซึ่งเป็นเงินตราต่างประเทศเมื่อแปลงเป็นเงินบาทเพิ่มขึ้นประมาณ ร้อยละ 3.5 โดยในช่วงเก้าเดือนแรกของปี 2557 บริษัทฯ และบริษัทย่อยมีรายได้จากค่าโดยสารและน้ำหนักส่วนเกินลดลง 15,314 ล้านบาท หรือร้อยละ 11.9 สาเหตุสำคัญเนื่องจากปริมาณการขนส่งผู้โดยสารลดลงร้อยละ 12.3 แต่มีรายได้จากผู้โดยสารต่อหน่วยสูงกว่าปีก่อนร้อยละ 1.5 รายได้ค่าระวางขนส่งและไปรษณีย์ภัณฑ์

ลดลง 329 ล้านบาท หรือร้อยละ 1.8 สาเหตุจากปริมาณการขนส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์ต่ำกว่าปีก่อนร้อยละ 2.7 ถึงแม้ว่าจะมีรายได้จากพัสดุภัณฑ์เฉลี่ยต่อหน่วยสูงกว่าปีก่อนร้อยละ 1.0 และรายได้จากหน่วยธุรกิจและกิจการอื่นใกล้เคียงกับปีก่อน

- ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานลดลง 3,644 ล้านบาท หรือร้อยละ 2.4 ซึ่งต่ำกว่าอัตราการลดลงของปริมาณการผลิตรวมทั้งลดลงร้อยละ 3.2 สาเหตุหลักมาจากการอ่อนค่าของเงินบาท ทำให้ค่าใช้จ่ายเมื่อคิดเป็นเงินบาทสูงขึ้นประมาณ 4.1% อย่างไรก็ตาม ค่าเสื่อมราคา และค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่สูงขึ้นเมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน เป็นผลจากจำนวนเครื่องบินที่เพิ่มขึ้นจากแผนพัฒนาฝูงบินของบริษัทฯ

- รายได้อื่นลดลง 1,394 ล้านบาท หรือร้อยละ 44.8 สาเหตุหลักเกิดจากในปีก่อนมีกำไรจากการเปลี่ยนสภาพเงินลงทุนในสายการบินนกแอร์จากบริษัทย่อย เป็นบริษัทร่วม จำนวน 298 ล้านบาท และมีกำไรจากการเปลี่ยนสัดส่วนเงินลงทุนที่นกแอร์เพิ่มทุน 722 ล้านบาท นอกจากนี้ ดอกเบี้ยรับต่ำกว่าปีก่อน 226 ล้านบาท จากเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเฉลี่ยในงวดเก้าเดือนลดลงจากปีก่อน

- ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วมลดลง 689 ล้านบาท หรือร้อยละ 99.3 โดยสาเหตุหลักเกิดจากการรับรู้ส่วนแบ่งขาดทุนจากเงินลงทุนในบริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด(มหาชน) จำนวน 185 ล้านบาท ในขณะที่ปีก่อนมีกำไร 432 ล้านบาท ประกอบกับบริษัทร่วมส่วนใหญ่มีกำไรลดลง

- ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์และเครื่องบินลดลง 1,340 ล้านบาท หรือร้อยละ 34.7 สาเหตุหลักเกิดจากผลขาดทุนจากการด้อยค่าของเครื่องบินต่ำกว่าปีก่อน โดยในปีนี้มีการตั้งสำรองด้อยค่าของเครื่องบิน A300-600 จำนวน 5 ลำ รวม 2,294 ล้านบาท ในขณะที่ปีก่อนตั้งสำรองด้อยค่าของเครื่องบินรวม 7 ลำ ได้แก่ A300-600 จำนวน 3 ลำ และ A340-500 จำนวน 4 ลำ รวม 3,593 ล้านบาท

- กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ 9,378 ล้านบาท ในขณะที่ปีก่อนขาดทุน 963 ล้านบาท

- ขาดทุนสุทธิ 9,177 ล้านบาท ขาดทุนเพิ่มขึ้นจากปีก่อน 2,864 ล้านบาท โดยเป็นขาดทุนสุทธิส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่ 9,211 ล้านบาท

- ขาดทุนต่อหุ้น 4.22 บาท เปรียบเทียบกับปีก่อนที่ขาดทุนต่อหุ้น 2.91 บาท

- กำไรจากการดำเนินงานก่อนหักดอกเบี้ย ภาษี ค่าเสื่อมราคา และค่าตัดจำหน่าย และผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์และเครื่องบิน (EBITDA) เท่ากับ 3,727 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน 13,516 ล้านบาท หรือร้อยละ 78.4

- EBITDA Margin ร้อยละ 2.7 ลดลงจากปีก่อนที่เท่ากับร้อยละ 11.2

ตารางแสดงข้อมูลการดำเนินงานที่สำคัญ (Operating Performance) การบินไทย และสายการบินไทยสมายล์ แอร์เวย์

		ม.ค.-ก.ย.		อัตรา
		2557	2556	เปลี่ยนแปลง
ปริมาณการผลิตรวม	(ล้านต้น-กิโลเมตร)	9,107	9,411	-3.2%
ปริมาณการขนส่งรวม	(ล้านต้น-กิโลเมตร)	5,662	6,239	-9.3%
อัตราส่วนการบรรทุก	(%)	62.2	66.3	-4.1
รายได้รวมทั้งระบบเฉลี่ยต่อหน่วย	(บาท/ต้น-กม.)	22.84	23.10	-1.1%
จำนวนผู้โดยสาร	(ล้านคน)	13.77	16.20	-15.0%
ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร	(ล้านที่นั่ง-กิโลเมตร)	61,262	63,415	-3.4%
ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร	(ล้านคน-กิโลเมตร)	41,826	47,683	-12.3%
อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร	(%)	68.3	75.2	-6.9
รายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วย	(บาท/คน-ก.ม.)	2.67	2.63	+1.5%
ปริมาณการผลิตด้านพัสดุภัณฑ์	(ล้านต้น-กิโลเมตร)	3,587	3,704	-3.1%
ปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์	(ล้านต้น-กิโลเมตร)	1,815	1,865	-2.7%
อัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์	(%)	50.6	50.3	+0.3
น้ำหนักพัสดุภัณฑ์ขนส่ง	(พันกก.)	454,546	479,310	-5.2%
รายได้จากพัสดุภัณฑ์เฉลี่ยต่อหน่วย	(บาท/ต้น-กม.)	9.29	9.20	+1.0%
ชั่วโมงปฏิบัติการบิน	(ชั่วโมง)	272,733	284,018	-4.0%

3. ฐานะทางการเงินและสภาพคล่อง

รายจ่ายลงทุน

ในไตรมาส 3 ปี 2557 บริษัทฯ มีรายจ่ายเพื่อการลงทุน 5,379 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากงวดเดียวกันของปีก่อน จำนวน 2,184 ล้านบาท โดยสาเหตุหลักเกิดจากในไตรมาสนี้มีการรับมอบเครื่องบิน B777-300 ER จำนวน 2 ลำ ในขณะที่ไตรมาส 3 ของปีก่อนไม่มีการรับมอบเครื่องบิน ทั้งนี้รายจ่ายลงทุนส่วนใหญ่เป็นการจัดหาเครื่องบินใหม่จำนวน 5,035 ล้านบาท ซึ่งนอกจากการรับมอบเครื่องบินแล้วส่วนหนึ่งเป็นการจ่ายเงินล่วงหน้าค่าเครื่องบินและเครื่องบินที่จะรับมอบระหว่างปี 2557 - 2561 นอกจากนี้มีการลงทุนในสินทรัพย์ถาวรอื่นๆ อีกจำนวน 344 ล้านบาท และเมื่อรวมกับรายจ่ายลงทุนในงวดหกเดือนแรกของปี 2557 ซึ่งมีจำนวน 7,481 ล้านบาท ทำให้งวดเก้าเดือนแรกปี 2557 บริษัทฯ มีรายจ่ายเพื่อการลงทุนรวม 12,860 ล้านบาท

ตารางแสดงรายจ่ายลงทุน

หน่วย : ล้านบาท	ม.ค.-ก.ย.	
	2557	2556
เครื่องบิน	12,034	19,299
อื่น ๆ (ที่ไม่ใช่เครื่องบิน)	826	777
รวม	12,860	20,076

การจัดหาเงินทุน

จากผลขาดทุนจากการดำเนินงานที่ผ่านมาได้ส่งผลกระทบต่อกระแสเงินสดจากการดำเนินงานที่ลดลงอย่างมีสาระสำคัญ บริษัทฯ จำเป็นต้องเบิกใช้วงเงินสินเชื่อหมุนเวียน (Committed Revolving Credit Line) เพื่อรักษาสภาพคล่องทางการเงินให้บริษัทฯ มีกระแสเงินสดหมุนเวียนสำหรับการดำเนินธุรกิจอย่างเพียงพอ สามารถดำเนินโครงการลงทุนที่ได้ผูกพันไว้แล้ว ในขณะที่อยู่ระหว่างการปรับปรุงแผนธุรกิจเพื่อให้ผลประกอบการปรับตัวดีขึ้นในอนาคต นอกจากนี้ยังมีการกู้เงินระยะยาวเพื่อชำระค่าเครื่องบินที่ถึงกำหนดรับมอบ

ในไตรมาส 3 ของปี 2557 บริษัทฯ ได้กู้ยืมเงินระยะสั้น ระยะยาว และเบิกใช้วงเงินสินเชื่อหมุนเวียนทั้งสิ้น 31,750 ล้านบาท โดยมีรายละเอียด ดังนี้

1. การจัดหาเงินกู้ระยะยาวด้วยวิธีการเช่าซื้อ โดยใช้เครื่องบินเป็นหลักทรัพย์ค้ำประกัน เป็นเงิน 238 ล้านดอลลาร์ หรือเป็นเงินประมาณ 10,130 ล้านบาท เพื่อชำระค่าเครื่องบิน B777-300ER จำนวน 2 ลำ
2. การจัดหาเงินกู้ระยะยาวระยะเวลา 7 ปี จากสถาบันการเงินในประเทศจำนวน 1,000 ล้านบาท เพื่อใช้เป็นเงินทุนหมุนเวียนในการดำเนินงานของบริษัทฯ
3. การจัดหาเงินกู้ระยะสั้นในลักษณะ Bridge Loan จากบริษัท Boeing Capital Corporation เพื่อชำระค่าเครื่องบิน B777-300ER จำนวน 1 ลำ ในระหว่างดำเนินการจัดหาเงินกู้ระยะยาว จำนวน 50 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ หรือประมาณ 1,620 ล้านบาท
4. การเบิกใช้วงเงินสินเชื่อหมุนเวียนจากสถาบันการเงินในประเทศ เพื่อชำระคืนเงินกู้ระยะสั้นที่ครบกำหนดและใช้เป็นเงินทุนหมุนเวียนในการดำเนินงาน จำนวน 19,000 ล้านบาท

โดยสรุปเงินสดสุทธิได้มาและใช้ไปในกิจกรรมต่าง ๆ ได้ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท	ม.ค.-ก.ย.	
	2557	2556
เงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมดำเนินงาน	530	17,764
เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุน	(5,748)	(8,594)
เงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมจัดหาเงิน	12,514	6,275
ผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงอัตราแลกเปลี่ยน ของเงินสดและเงินฝากธนาคารเพิ่มขึ้น(ลดลง)	(429)	(172)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น(ลดลง)	6,867	15,273

ในงวดเก้าเดือนแรกของปี 2557 เมื่อเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อนบริษัทฯ มีเงินสดสุทธิจากการดำเนินงานลดลงจำนวน 17,234 ล้านบาท เนื่องจากมีผลการดำเนินงานขาดทุนสูงกว่าปีก่อนทำให้ต้องมีการจัดหาเงินทุนเพิ่มเติมเพื่อนำมาใช้ในการดำเนินงานและการชำระคืนเงินกู้ที่ถึงกำหนดสูงกว่าปีก่อน ประกอบกับมีเงินสดสุทธิใช้ไปในการลงทุนลดลงจากช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อน เป็นผลให้เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันที่ 30 กันยายน 2557 เพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 เป็นจำนวน 6,867 ล้านบาท

เครื่องบิน

จากแผนการพัฒนาฝูงบินซึ่งได้ดำเนินการอย่างต่อเนื่องเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการแข่งขัน การใช้เชื้อเพลิง ลดปริมาณการปลดปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์เพื่อร่วมรักษาสีสิ่งแวดล้อม ลดค่าใช้จ่ายในการซ่อมบำรุง และการบริหารค่าใช้จ่ายในการจัดหาอุปกรณ์สนับสนุนของเครื่องบินแต่ละแบบ และค่าใช้จ่ายในการเก็บสำรองอะไหล่ โดยการจัดหาเครื่องบินและเครื่องยนต์ใหม่ในแบบเดียวกัน ซึ่งบริษัทฯ ได้กำหนดแผนการพัฒนาฝูงบิน โดยจะปลดระวางเครื่องบินเก่าควบคู่กับการจัดหาเครื่องบินใหม่ ทำให้ ณ วันที่ 30 กันยายน 2557 บริษัทฯ มีภาระผูกพันในการจัดหาเครื่องบินใหม่ ประกอบด้วยภาระในการซื้อเครื่องบินใหม่ระหว่างปี 2557-2561 จำนวน 12 ลำ ได้แก่ เครื่องบิน A320-200 จำนวน 5 ลำ A350-900XWB จำนวน 4 ลำ และ B777-300ER จำนวน 3 ลำ รวมเป็นเงิน 35,429 ล้านบาท และมีภาระผูกพันที่ต้องจ่ายค่าเช่าเครื่องบินตามสัญญาเช่าดำเนินงานที่รับมอบแล้วในปัจจุบัน 32 ลำ และยังไม่ได้รับมอบอีก 14 ลำ รวมเป็นเงิน 151,429 ล้านบาท

ในไตรมาส 3 ของปี 2557 บริษัทฯ ได้รับมอบเครื่องบินรวม 5 ลำ ได้แก่ เครื่องบิน B777-300 ER ภายใต้สัญญาเช่าการเงินจำนวน 2 ลำ B787-8 จำนวน 2 ลำ และ A320-200 จำนวน 1 ลำ ภายใต้สัญญาเช่าดำเนินงาน และได้ปลดประจำการเครื่องบิน A300-600 จำนวน 2 ลำ เมื่อรวมกับเครื่องบินที่ใช้ดำเนินงาน ณ 30 มิถุนายน 2557 จำนวน 101 ลำ เป็นผลให้บริษัทฯ มีเครื่องบินที่ใช้ดำเนินงานจำนวน 104 ลำ เพิ่มขึ้น 4 ลำ เมื่อเทียบกับ ณ วันสิ้นงวดปี 2556 นอกจากนี้ในเดือนกันยายน 2557 มีการขายเครื่องบิน A300-600 จำนวน 1 ลำ ที่ได้ปลดระวางไปแล้วตั้งแต่เดือนมีนาคม 2556 เป็นผลให้เครื่องบินที่เป็นกรรมสิทธิ์ของบริษัทฯ ลดลง 1 ลำ โดยมีรายละเอียดดังนี้

ประเภทเครื่องบิน	จำนวน (ลำ)	เครื่องบินที่เป็นกรรมสิทธิ์ของบริษัทฯ	เครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าทางการเงิน (Financial Lease)	เครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าดำเนินงาน (Operating Lease)	เครื่องบินที่ใช้ในการดำเนินงาน		
					ณ วันที่ 30 ก.ย.2557	เปลี่ยนแปลงจาก ณ วันที่ 31 ธ.ค.2556	รับมอบ(+)/ปลด(-) ภายใน ค.ค.-ธ.ค.2557
โบอิง 747-400	16	14	2	-	12		
โบอิง 777-300	6	6			6		
โบอิง 777-200ER	6	-	6		6		
โบอิง 777-200	8	6		2	8		
โบอิง 737-400	9	6		3	5		-2
โบอิง 777-300ER	11	-	3	8	11	+3	
โบอิง 787-8	2			2	2	+2	+2
แอร์บัส 340-600	6		6		6		
แอร์บัส 340-500	4	4					
แอร์บัส 330-300	27	10	15	2	24	-2 ¹⁾	-2
แอร์บัส 320-200	15	-	-	15	15 ³⁾	+5	+2
แอร์บัส 380-800	6	2	4	-	6		
แอร์บัส 300-600	8	8	-	-	1	-4	-1
เอทีอาร์ 72	2	2	-	-			
เครื่องบินขนส่งสินค้าโบอิง 747-400	2	2			2		
รวม	128	60²⁾	36	32	104	+4	-1

หมายเหตุ : 1) ไม่รวมเครื่องบินแอร์บัส 330-300 1 ลำ ที่ไม่ได้นับรวมเป็นเครื่องบินที่ใช้ในการดำเนินงาน ณ 31 ธันวาคม 2556 เนื่องจากจอดรอการประเมินความเสียหาย

2) รวมเครื่องบินที่ปลดระวาง 23 ลำ ที่อยู่ระหว่างรอการขาย และเครื่องบินแอร์บัส 330-300 1 ลำ ที่รอการชดเชยความเสียหายจากบริษัทประกันภัย

3) รวมเครื่องบินที่โอนสิทธิการเช่า 10 ลำ ไปให้ บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด

สินทรัพย์

ณ วันที่ 30 กันยายน 2557 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีสินทรัพย์รวมทั้งสิ้น 310,243 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากวันที่ 31 ธันวาคม 2556 จำนวน 3,158 ล้านบาท หรือร้อยละ 1.0 โดยมีรายละเอียด ดังนี้

	งบการเงินรวม			
	30 ก.ย. 2557		31 ธ.ค. 2556	
	ล้านบาท	%ของ สินทรัพย์รวม	ล้านบาท	%ของ สินทรัพย์รวม
สินทรัพย์หมุนเวียน				
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	18,625	6.0	11,758	3.8
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้ขาย	8,939	2.9	7,197	2.3
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น ๆ	38,098	12.3	39,530	12.9
สินทรัพย์หมุนเวียน	65,662	21.2	58,485	19.0
ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์				
เครื่องบินและเครื่องบินค้อะโฮล์จ่ายล่วงหน้า	13,770	4.4	17,986	5.8
เครื่องบิน	54,209	17.5	64,091	20.9
เครื่องบินภายใต้สัญญาเช่า	134,032	43.2	124,091	40.4
อุปกรณ์การบินหมุนเวียน	12,511	4.0	12,504	4.1
งานระหว่างทำ	919	0.3	1,113	0.4
ที่ดิน อาคาร และค่าปรับปรุง	6,539	2.1	6,711	2.2
เครื่องมือ โรงซ่อม และอุปกรณ์	4,786	1.6	4,953	1.6
ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ – สุทธิ	226,766	73.1	231,449	75.4
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น ๆ	17,815	5.7	17,151	5.6
รวมสินทรัพย์	310,243	100.0	307,085	100.0

สินทรัพย์หมุนเวียนมีจำนวน 65,662 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 21.2 ของสินทรัพย์ทั้งหมด เพิ่มขึ้นจากวันที่ 31 ธันวาคม 2556 จำนวน 7,177 ล้านบาท หรือร้อยละ 12.3 โดยมีรายการที่เพิ่มขึ้นหรือลดลงอย่างมีสาระสำคัญได้แก่

- เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น 6,867 ล้านบาท สาเหตุสำคัญเป็นผลจากมีการจัดหาเงินทุนสุทธิ 12,514 ล้านบาท ประกอบกับมีเงินสดสุทธิจากการดำเนินงานจำนวน 530 ล้านบาท ในขณะที่ใช้เงินสดในการลงทุนเพียง 5,748 ล้านบาท

- สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขายเพิ่มขึ้น 1,742 ล้านบาท เป็นผลมาจากการปลดระวางเครื่องบินเพื่อรอขายในงวดเก้าเดือนแรกของปี 2557 รวม 7 ลำ ประกอบด้วย เครื่องบิน A330-300 จำนวน 3 ลำ ในไตรมาสที่ 1 A300-600 จำนวน 4 ลำ ในไตรมาสที่ 2 และ ในไตรมาสนี้ อย่างไรก็ตามในไตรมาสที่มีการโอนเครื่องบิน A330-300 จำนวน 1 ลำ ที่เกิดความเสียหายจากเหตุการณ์ไถลออกนอกทางวิ่ง (Runway) เมื่อวันที่ 8 กันยายน 2556 ไปเป็นสินทรัพย์หมุนเวียนอื่นเพื่อรอการชดเชยค่าความเสียหายจากบริษัทประกันภัย จำนวนประมาณ 380 ล้านบาท และขายเครื่องบิน A300-600 จำนวน 1 ลำ

- สินทรัพย์หมุนเวียนอื่นๆ ลดลง 1,432 ล้านบาท สาเหตุหลักเกิดจากลูกหนี้การค้าลดลง 1,085 ล้านบาท จากยอดขายที่ลดลง ประกอบกับบริษัทฯ มีความสามารถในการบริหารระยะเวลาเรียกเก็บหนี้จากลูกหนี้การค้าได้เร็วขึ้น โดยมีระยะเวลาการเก็บหนี้เฉลี่ยลดลงจาก 32 วัน ในงวดเก้าเดือนแรกของปี 2556 เป็น 29 วันในงวดเดียวกันของปีนี้ ซึ่งต่ำกว่าระยะเวลาการให้สินเชื่อโดยปกติของบริษัทฯ

บริษัทฯ มียอดลูกหนี้การค้า ณ วันที่ 30 กันยายน 2557 และ 31 ธันวาคม 2556 แยกตามอายุหนี้ที่ค้างชำระ (Aging) ได้ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท	30 ก.ย.2557	31 ธ.ค.2556
ระยะเวลาค้างชำระ		
ไม่เกิน 6 เดือน	12,322	13,512
เกินกว่า 6 เดือน - 1 ปี	329	358
เกินกว่า 1 ปี - 2 ปี	293	350
เกินกว่า 2 ปี	882	1,309
รวม	13,826	15,529
หัก ค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญ	(1,271)	(1,889)
ลูกหนี้การค้า - สุทธิ	12,555	13,640

ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์สุทธิ มีจำนวน 226,766 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 73.1 ของสินทรัพย์ทั้งหมด ลดลงจากวันที่ 31 ธันวาคม 2556 เป็นจำนวน 4,683 ล้านบาท หรือร้อยละ 2.0 โดยมีสาเหตุหลักมาจาก

- เครื่องบินและเครื่องยนต์อะไหล่จ่ายล่วงหน้าลดลง 4,216 ล้านบาท สาเหตุหลักเกิดจากการโอนเงินจ่ายล่วงหน้าของเครื่องบิน B777-300ER จำนวน 3 ลำ ที่รับมอบในไตรมาส 1 และไตรมาส 3 ของปี 2557 ไปเป็นเครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าการเงิน และโอนเงินจ่ายล่วงหน้าค่าเครื่องยนต์ไปเป็นอุปกรณ์การบินหมุนเวียน ถึงแม้ว่าจะมีการจะมีการจ่ายล่วงหน้าค่าเครื่องบิน B777-300ER A350-900XWB และ A320-200 เพิ่มขึ้นก็ตาม

- เครื่องบินลดลง 9,882 ล้านบาท เป็นผลจากการคิดค่าเสื่อมราคาซึ่งเกิดขึ้นตามปกติ และการโอนเครื่องบินที่ปลดระวาง จำนวน 7 ลำ ไปเป็นสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้ขาย ได้แก่ A330-300 จำนวน 3 ลำ และ A300-600 จำนวน 4 ลำ

- เครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าเพิ่มขึ้น 9,941 ล้านบาท สาเหตุหลักเกิดจากการรับมอบเครื่องบิน B777-300ER จำนวน 3 ลำ โดยรับมอบในไตรมาส 1 ของปี 2557 จำนวน 1 ลำ และไตรมาสนี้จำนวน 2 ลำ ถึงแม้ว่าผลจากการคิดค่าเสื่อมราคาทำให้เครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าลดลงก็ตาม

อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ (Return on Asset) ในงวดเก้าเดือนของปี 2557 คิดลบร้อยละ 1.6 เปรียบเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อนที่คิดลบเท่ากับร้อยละ 0.8 สาเหตุหลักที่ทำให้อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ในปีนี้ลดลง เนื่องจากบริษัทฯ มีผลขาดทุนจากการดำเนินงาน

หนี้สิน

ณ วันที่ 30 กันยายน 2557 หนี้สินรวมของบริษัทฯ และบริษัทย่อย เท่ากับ 262,552 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 จำนวน 12,386 ล้านบาท หรือร้อยละ 5.0 โดยมีองค์ประกอบหลักของหนี้สิน ดังนี้

	งบการเงินรวม			
	30 ก.ย. 2557		31 ธ.ค. 2556	
	ล้านบาท	%ของ หนี้สินรวม	ล้านบาท	%ของ หนี้สินรวม
หนี้สินหมุนเวียน (รวมหนี้สินที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี)	97,084	37.0	82,369	32.9
หนี้สินระยะยาว				
หุ้นกู้	37,600	14.3	37,400	15.0
หนี้สินภายใต้เงื่อนไขสัญญาเช่าเครื่องบิน	63,847	24.3	63,319	25.3
เงินกู้ยืมระยะยาว	46,727	17.8	50,831	20.3
รวมหนี้สินระยะยาว	148,174	56.4	151,550	60.6
หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่นๆ	17,294	6.6	16,247	6.5
รวมหนี้สิน	262,552	100.0	250,166	100.0

หนี้สินหมุนเวียน (ไม่รวมหนี้สินที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี 24,321 ล้านบาท) ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 27.7 ของหนี้สินทั้งหมด มีจำนวน 72,763 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก ณ 31 ธันวาคม 2556 จำนวน 15,194 ล้านบาท หรือร้อยละ 26.4 สาเหตุหลักเกิดจาก

- เงินกู้ระยะสั้นเพิ่มขึ้น 19,000 ล้านบาท เป็นเงินกู้ยืมจากกิจการที่เกี่ยวข้องกันจำนวน 10,000 ล้านบาท โดยเป็นการกู้ยืมระยะสั้นจากธนาคารออมสิน และธนาคารกรุงไทย และเป็นเงินกู้ยืมจากสถาบันการเงินอื่นๆ จำนวน 9,000 ล้านบาท เพื่อใช้เป็นเงินทุนหมุนเวียนในบริษัทฯ และจ่ายชำระคืนเงินกู้ระยะสั้นที่ครบกำหนด
- ค่าใช้จ่ายค้างจ่ายลดลง 2,969 ล้านบาท โดยมีสาเหตุหลักเกิดจากค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการบินค้างจ่าย เช่น ค่าน้ำมันค้างจ่าย ค่าบริการการบินค้างจ่าย เป็นต้น ลดลงตามปริมาณการผลิตและปริมาณการขนส่งที่ลดลง
- เจ้าหนี้การค้าลดลง 665 ล้านบาท โดยมีสาเหตุหลักเกิดจากค่าใช้จ่ายที่ลดลงตามปริมาณการผลิตและปริมาณการขนส่งที่ลดลง

หนี้สินระยะยาว (รวมหนี้สินที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี 24,321 ล้านบาท) ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 65.7 ของหนี้สินทั้งหมด มีจำนวนรวมทั้งสิ้น 172,495 ล้านบาท ลดลง 3,855 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 2.2 เป็นผลมาจากการแข็งค่าของเงินบาท ณ 30 กันยายน 2557 เมื่อเทียบกับ ณ สิ้นปี 2556 ทำให้หนี้สินระยะยาวเมื่อคิดเป็นเงินบาทมีจำนวนลดลง หากไม่รวมผลของการปรับอัตราแลกเปลี่ยนจำนวน 8,474 ล้านบาท เงินกู้ยืมระยะยาวเพิ่มขึ้นจำนวน 4,619 ล้านบาท สาเหตุหลักเกิดจาก

- การจัดหาเงินกู้ระยะยาวเพิ่มขึ้นจำนวน 20,176 ล้านบาท ประกอบด้วยเงินกู้ยืมระยะยาวเพื่อชำระค่าเช่าซื้อเครื่องบิน B777-300ER จำนวน 3 ลำ ประมาณ 14,976 ล้านบาท เงินกู้ระยะยาวจากสถาบันการเงินในประเทศ 2,000 ล้านบาท และการออกหุ้นกู้จำนวน 3,200 ล้านบาท เพื่อชำระคืนหุ้นกู้ที่ครบกำหนดไถ่ถอนในปี 2557 ชำระคืนหนี้เงินบาทตามสัญญาเงินกู้ปัจจุบัน และใช้เป็นเงินทุนหมุนเวียนในบริษัทฯ

- การจ่ายชำระคืนเงินกู้ยืมระยะยาวจำนวน 15,557 ล้านบาท ประกอบด้วยเงินกู้ยืมระยะยาวและหนี้สินภายใต้เงื่อนไขสัญญาเช่าเครื่องบินจำนวน 14,837 ล้านบาท และหุ้นกู้ที่ครบกำหนดจำนวน 720 ล้านบาท

ณ สิ้นไตรมาส 3 ของปี 2557 บริษัทฯ มีอัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Interest Bearing Debt to Equity) เพิ่มขึ้นจาก 3.1 ณ 31 ธันวาคม 2556 เป็น 4.0 ณ สิ้นไตรมาส 3 ของปี 2557

ส่วนของผู้ถือหุ้น

ณ วันที่ 30 กันยายน 2557 ส่วนของผู้ถือหุ้นมีจำนวน 47,691 ล้านบาท ลดลงจากวันที่ 31 ธันวาคม 2556 จำนวน 9,228 ล้านบาท เป็นผลมาจากผลขาดทุนจากการดำเนินงานของบริษัทฯ และบริษัทย่อย ทำให้อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Return on Equity) ลดลงจากติดลบร้อยละ 9.6 ในงวดเก้าเดือนแรกของปี 2556 เป็นยอดติดลบร้อยละ 17.6 ในปีนี้

4. ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อผลการดำเนินงานในอนาคต

ในไตรมาสสุดท้ายของปี 2557 ซึ่งเป็นช่วงฤดูการท่องเที่ยว สถานการณ์ด้านการท่องเที่ยว มีแนวโน้มปรับตัวดีขึ้น โดยมีปัจจัยบวกจากการที่มีวันหยุดและเทศกาลท่องเที่ยวต่อเนื่องหลายช่วง ได้แก่ เทศกาลลอยกระทง วันเฉลิมพระชนมพรรษาพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว วันรัฐธรรมนูญ วันคริสต์มาส และเทศกาลปีใหม่ การผ่อนคลายมาตรการด้านความมั่นคงภายในประเทศ ประกอบกับในช่วงเดือนตุลาคม ซึ่งมีวันหยุดประจำชาติของประเทศจีน คาดว่าจะมีการขยายตัวของนักท่องเที่ยวเงินเพิ่มขึ้น อย่างไรก็ตาม ปัญหาความขัดแย้งระหว่างยูเครนและรัสเซีย ปัญหาเงินฝืดของประเทศในกลุ่มยูโรโซน รวมถึงการระบาดของโรคอีโบล่าที่ยังต้องติดตามอย่างใกล้ชิด อาจส่งผลกระทบต่อภาคการท่องเที่ยว รวมทั้งส่งผลกระทบต่อปัจจัยสำคัญในการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ เช่น ความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยน ราคาน้ำมัน เป็นต้น

ในไตรมาสที่ 4 ของปี 2557 บริษัทฯ มีแผนจะรับมอบเครื่องบินรวม 4 ลำ ประกอบด้วยเครื่องบิน A320-200 จำนวน 2 ลำ และ B787-8 จำนวน 2 ลำ และจะทยอยปลดเครื่องบินที่มีอายุใช้งานนาน รวม 5 ลำ ประกอบด้วยเครื่องบิน A330-300 จำนวน 2 ลำ A300-600 จำนวน 1 ลำ และ B737-400 จำนวน 2 ลำ

5. สรุปอัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญ

		ม.ค.-ก.ย.	
		2557	2556
อัตราส่วนทางการเงิน (Liquidity Ratio)			
อัตราส่วนสภาพคล่อง	เท่า	1.29	2.22
อัตราส่วนแสดงความสามารถในการหากำไร (Profitability Ratio)			
อัตรากำไร(ขาดทุน)จากการดำเนินงาน	ร้อยละ	(9.09)	(0.35)
อัตรากำไร(ขาดทุน)สุทธิ	ร้อยละ	(6.64)	(4.10)
อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น	ร้อยละ	(17.55)	(9.61)
อัตราส่วนแสดงประสิทธิภาพในการดำเนินงาน (Efficiency Ratio)			
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์	ร้อยละ	(1.56)	(0.76)
อัตราส่วนวิเคราะห์นโยบายทางการเงิน (Financial Policy Ratio)			
อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Interest Bearing Debt to Equity)	เท่า	4.02	2.98
อัตราส่วนความสามารถในการชำระดอกเบี้ย	เท่า	0.82	3.75

ความหมายและสูตรในการคำนวณอัตราส่วนทางการเงิน

EBITDA หมายถึง รายได้ (ไม่รวมกำไร (ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยน) – ค่าใช้จ่าย (ไม่รวมต้นทุนทางการเงิน ภาษี ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย และผลขาดทุนจากการซื้อขายของสินทรัพย์และเครื่องบิน)

EBITDA Margin = EBITDA / รายได้จากการขายหรือให้บริการ

อัตราส่วนสภาพคล่อง

= สินทรัพย์หมุนเวียน / หนี้สินหมุนเวียน (ไม่รวมหนี้สินระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี และรายรับด้านการขนส่งที่ยังไม่ถึงเป็นรายได้)

อัตรากำไร(ขาดทุน)จากการดำเนินงาน (Operating Profit Margin)

= (รายได้จากการขายหรือให้บริการ-ค่าใช้จ่ายจากการดำเนินงาน)/รายได้จากการขายหรือให้บริการ

อัตรากำไร(ขาดทุน)สุทธิต่อรายได้จากการขายและให้บริการ (Net Profit Margin)

= กำไร(ขาดทุน)สุทธิ / รายได้จากการขายหรือให้บริการ

อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Return on Equity)

= กำไร(ขาดทุน)สุทธิ / ส่วนของผู้ถือหุ้นเฉลี่ย

อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ (Return on Total Asset)

= กำไร(ขาดทุน)ก่อนหักดอกเบี้ยและภาษี / สินทรัพย์รวมเฉลี่ย

อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Interest Bearing Debt to Equity)

= (เงินกู้ยืมระยะสั้น+หนี้สินระยะยาวรวมส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี) / ส่วนของผู้ถือหุ้น

อัตราส่วนความสามารถในการชำระดอกเบี้ย

= EBITDA / ดอกเบี้ยจ่าย