

คำอธิบายผลการดำเนินงานและการวิเคราะห์ฐานะทางการเงินสำหรับงวดตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม ถึง 31 ธันวาคม 2550 ของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

ในการประชุมใหญ่สามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2549 เมื่อวันที่ 27 ธันวาคม 2549 ได้มีมติอนุมัติให้เปลี่ยนรอบปีบัญชีของ บริษัทฯ จากเริ่มต้นในวันที่ 1 ตุลาคม และสิ้นสุดลงในวันที่ 30 กันยายนของปีถัดไป เป็น เริ่มต้นในวันที่ 1 มกราคม สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม ตามปฏิทิน โดยจะเริ่มต้นตั้งแต่ปีบัญชี 2551 เป็นต้นไป เพื่อประโยชน์ในการประเมินผลการกำกับดูแล กิจการและผลการดำเนินงานประจำปีเปรียบเทียบกับบริษัทจดทะเบียนและสายการบิน ส่วนใหญ่ซึ่งมีรอบปีบัญชีตามปฏิทิน ได้ มากขึ้นจากการใช้ข้อมูลประจำปีที่มีรอบปีบัญชีเดียวกัน อีกทั้งยังช่วยให้การติดต่อสื่อสารกับหน่วยงานภายนอกหรือบุคคลภายนอกที่เกี่ยวข้องเกิดความสะดวก มีความเข้าใจถึงผลการดำเนินงานของบริษัทฯ รายไตรมาส และประจำปีได้ง่ายขึ้น ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้จดทะเบียนเปลี่ยนแปลงรอบปีบัญชีของบริษัทฯ ต่อกรมพัฒนาธุรกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์ และได้รับอนุญาตจาก กรมสรรพากรเรียบร้อยแล้ว ในการนี้บริษัทฯ จึงจำเป็นต้องปิดบัญชีสำหรับงวดตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม - 31 ธันวาคม 2550 ซึ่งเป็นงวดที่อยู่ระหว่าง ปีบัญชี 2550 (1 ตุลาคม 2549 - 30 กันยายน 2550) และปีบัญชี 2551 (1 มกราคม - 31 ธันวาคม 2551)

คำอธิบายผลการดำเนินงานของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย สำหรับงวดตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม ถึง 31 ธันวาคม 2550 จากงบการเงินที่ได้รับการตรวจสอบแล้ว เปรียบเทียบกับผลการดำเนินงานสำหรับงวดเดียวกันของปี 2549 (ไตรมาสแรกของปีบัญชี 2550) จากงบการเงินที่ได้รับการสอบทาน พอสรุปได้ดังนี้

1. ผลการดำเนินงานของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย (บริษัทฯ)

ในงวดตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม ถึง 31 ธันวาคม 2550 บริษัทฯ ได้รับมอบเครื่องบิน B777-200ER 1 ลำ โดยได้เพิ่มเที่ยวบินไปยังมอสโก ซิดนีย์ โฮจิมินห์ซิตี โฮล ปูซาน พุททศยา และพาราณสี ปริมาณการผลิตด้าน ผู้โดยสารซึ่งคิดเป็นที่นั่งต่อกิโลเมตร (Available Seat-Kilometer : ASK) เพิ่มขึ้นจากงวดเดียวกันของปีก่อนร้อยละ 6.4 ส่วนปริมาณการขนส่งผู้โดยสารซึ่งคิดเป็นคนต่อกิโลเมตร (Revenue Passenger-Kilometer : RPK) เพิ่มขึ้น ร้อยละ 9 อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร (Cabin Factor) เฉลี่ยเท่ากับร้อยละ 79.6 เพิ่มขึ้นจากงวดเดียวกันของ ปีก่อนซึ่งเฉลี่ยเท่ากับร้อยละ 77.8

บริษัทฯ มีรายได้จากการขายและการให้บริการ 53,493 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากงวดเดียวกันของปีก่อน 5,120 ล้านบาท หรือร้อยละ 10.6 และมีค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน 49,769 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากงวดเดียวกันของปีก่อน 6,837 ล้านบาท หรือร้อยละ 15.9 สาเหตุสำคัญเนื่องจากราคาน้ำมันเครื่องบินโดยเฉลี่ยสูงขึ้นจากงวดเดียวกันของ ปีก่อนถึงร้อยละ 30.2 ค่าใช้จ่ายบุคลากรเพิ่มขึ้นเนื่องจากการขึ้นเงินเดือน และสำรองเงินรางวัลประจำปีสูงกว่า กวดเดียวกันของปีก่อน รวมทั้งมีการขยาย การผลิต เป็นผลให้มีกำไรจากการขายและการให้บริการ 3,724 ล้านบาท ต่ำกว่างวดเดียวกันของปีก่อนซึ่งกำไร 5,441 ล้านบาท ประกอบกับขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ 176 ล้านบาท เทียบกับงวดเดียวกันของปีก่อนซึ่งมีกำไร 1,664 ล้านบาท บริษัทฯ มีกำไรก่อนภาษีเงินได้ 2,696 ล้านบาท ต่ำกว่าปีก่อนซึ่งมีกำไร 5,800 ล้านบาท

ผลการดำเนินงานของบริษัทฯ สำหรับงวดตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม - 31 ธันวาคม 2550 มีกำไรสุทธิ 1,839 ล้านบาท หรือ 1.08 บาทต่อหุ้น ต่ำกว่างวดเดียวกันของปีก่อน อย่างไรก็ตามเนื่องจากผลการดำเนินงานในงวดเดียวกันของปีก่อนซึ่งได้ สำรองเงินรางวัลประจำปีของพนักงานไว้ในอัตราที่ต่ำกว่างวดเดียวกันของปีปัจจุบัน แต่มีการจ่ายจริงในอัตราที่เท่ากับที่ตั้ง สำรองไว้ในงวดนี้ ประกอบกับในงวดเดียวกันของปีก่อนมีกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนซึ่งส่วนใหญ่เกิดจากการปรับยอดเงินคู่ที่เป็นเงินตราต่างประเทศคงเหลือ ณ วันสิ้นงวดสูงกว่างวดนี้ 1,840 ล้านบาท ดังนั้น ผลการดำเนินงานสำหรับงวดตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม ถึง 31 ธันวาคม 2550 นี้ หากไม่คำนึงถึงสำรองเงินรางวัลประจำปีที่เพิ่มขึ้น และกำไร/ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนดังกล่าวแล้ว บริษัทฯ จะมีกำไรใกล้เคียงกับปีก่อนถึงแม้ราคาน้ำมันสูงขึ้นจากปีก่อนถึงร้อยละ 30.2

สรุปผลการดำเนินงานที่สำคัญสำหรับงวดตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม - 31 ธันวาคม 2550 จากงบการเงินที่ ตรวจสอบแล้ว เปรียบเทียบกับงบสอบทานสำหรับงวดเดียวกันของปีก่อน ได้ดังต่อไปนี้

| หน่วย : ล้านบาท | 2550 | 2549 | อัตราเปลี่ยนแปลง |
|---|--------|--------|------------------|
| รายได้จากการขายและการให้บริการ | 53,493 | 48,373 | + 10.6% |
| กำไรจากการขายและการให้บริการ | 3,724 | 5,441 | - 31.6% |
| กำไร(ขาดทุน)จากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ | (176) | 1,664 | - 110.6% |
| กำไรก่อนภาษีเงินได้ | 2,696 | 5,800 | - 53.5% |
| กำไรสุทธิ | 1,839 | 4,026 | - 54.3% |
| กำไรสุทธิต่อหุ้น (บาท) | 1.08 | 2.37 | - 1.29 |

ปริมาณการผลิตและการขนส่ง

สำหรับงวดตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม - 31 ธันวาคม 2550 บริษัทฯ มีปริมาณการผลิตรวม (Available Ton -Kilometer : ATK) เพิ่มขึ้นจากงวดเดียวกันของปีก่อนร้อยละ 7.4 ปริมาณการขนส่งรวม (Revenue Ton - Kilometer : RTK) เพิ่มขึ้นร้อยละ 9.9 อัตราส่วนการบรรทุก (Load Factor) เฉลี่ยร้อยละ 72 เพิ่มขึ้นจากงวดเดียวกันของปีก่อนซึ่งเฉลี่ยร้อยละ 70.4 โดยมีปริมาณการ ผลิตด้านผู้โดยสาร (Available Seat - Kilometer : ASK) เพิ่มขึ้นจากงวดเดียวกันของปีก่อนร้อยละ 6.4 ส่วนปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (Revenue Passenger - Kilometer : RPK) เพิ่มขึ้นร้อยละ 9 สูงกว่าปริมาณการผลิตที่เพิ่มขึ้น เป็นผลให้อัตราส่วนการ บรรทุกผู้โดยสาร (Cabin Factor) เฉลี่ยร้อยละ 79.6 สูงกว่างวดเดียวกันของปีก่อน โดยสรุปได้ดังนี้

| | | 2550 | 2549 | อัตราเปลี่ยนแปลง |
|----------------------------|------------------------|--------|--------|------------------|
| ปริมาณการผลิตรวม | (ล้านตัน-กิโลเมตร) | 2,959 | 2,754 | + 7.4% |
| ปริมาณการขนส่งรวม | (ล้านตัน-กิโลเมตร) | 2,131 | 1,939 | + 9.9% |
| อัตราส่วนการบรรทุก | (%) | 72.0 | 70.4 | + 1.6 |
| ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร | (ล้านที่นั่ง-กิโลเมตร) | 19,998 | 18,795 | + 6.4% |

| | | | | |
|-------------------------------------|--------------------|--------|--------|---------|
| ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร | (ล้านคน-กิโลเมตร) | 15,928 | 14,618 | + 9.0% |
| อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร | (%) | 79.6 | 77.8 | + 1.8 |
| ปริมาณการผลิตด้านพลังงาน | (ล้านตัน-กิโลเมตร) | 1,160 | 1,062 | + 9.2% |
| ปริมาณการขนส่งพลังงาน | (ล้านตัน-กิโลเมตร) | 669 | 594 | + 12.6% |
| อัตราส่วนการขนส่งพลังงาน | (%) | 57.7 | 56.0 | + 1.7 |
| จำนวนผู้โดยสาร | ล้านคน | 5.29 | 4.99 | + 6.0% |
| ชั่วโมงปฏิบัติการบิน | ชั่วโมง | 91,887 | 83,846 | + 9.6% |
| อัตราการใช้ประโยชน์เครื่องบินเฉลี่ย | ชั่วโมง/ลำ/วัน | 12.1 | 11.4 | + 6.1% |

รายได้

สำหรับงวดตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม - 31 ธันวาคม 2550 บริษัทฯ มีรายได้รวมทั้งสิ้น 54,311 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 5,736 ล้านบาท หรือร้อยละ 11.8 โดยสรุปดังนี้

| หน่วย : ล้านบาท | 2550 | 2549 | อัตราเปลี่ยนแปลง |
|-----------------------------------|---------------|---------------|------------------|
| รายได้จากกิจการขนส่ง | | | |
| - ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน | 43,834 | 39,164 | + 11.9% |
| - ค่าระวางขนส่ง | 7,195 | 6,789 | + 6.0% |
| - ค่าไปรษณีย์ภัณฑ์ | 270 | 284 | - 4.9% |
| รวมรายได้จากกิจการขนส่ง | 51,299 | 46,237 | + 10.9% |
| รายได้จากกิจการอื่น | 2,194 | 2,136 | + 2.7% |
| รวมรายได้จากการขายและการให้บริการ | 53,493 | 48,373 | + 10.6% |
| รายได้อื่น | 818 | 202 | + 305.0% |
| รวมรายได้ | 54,311 | 48,575 | + 11.8% |

รายได้จากการขายและการให้บริการ บริษัทฯ มีรายได้จากการขายและการให้บริการรวม 53,493 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากงวดเดียวกันของปีก่อน 5,120 ล้านบาท หรือร้อยละ 10.6 ประกอบด้วย

รายได้จากกิจการขนส่ง บริษัทฯ มีรายได้จากกิจการขนส่ง 51,299 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากงวดเดียวกันของ ปีก่อนจำนวน 5,062 ล้านบาท หรือร้อยละ 10.9 เนื่องจาก

- รายได้ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน 43,834 ล้านบาท คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 81.9 ของรายได้จากการขายและการให้บริการเพิ่มขึ้นจากปีก่อน 4,670 ล้านบาท หรือร้อยละ 11.9 สาเหตุสำคัญเนื่องจากปริมาณ ผู้โดยสารเพิ่มขึ้น ประกอบกับค่าธรรมเนียมขดเชยค่าน้ำมันที่เรียกเก็บจากผู้โดยสารเพิ่มขึ้น

- รายได้ค่าระวางขนส่ง 7,195 ล้านบาท คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 13.5 ของรายได้จากการขายและการ ให้บริการเพิ่มขึ้นจากงวดเดียวกันของปีก่อน 406 ล้านบาท หรือร้อยละ 6

รายได้เฉลี่ยต่อหน่วยจากการขนส่งผู้โดยสารและพลังงาน ไม่รวมค่าธรรมเนียมขดเชยค่าน้ำมันและ ค่าเบี้ยประกันภัย สรุปได้ดังนี้

| | | 2550 | 2549 | อัตราเปลี่ยนแปลง |
|----------------------------------|--------------------|-------|-------|------------------|
| รายได้เฉลี่ยต่อหน่วยรวมทั้งระบบ | (บาท/ตัน-กิโลเมตร) | 20.39 | 20.52 | - 0.6% |
| รายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วย | (บาท/คน-กิโลเมตร) | 2.35 | 2.32 | + 1.3% |
| รายได้จากพลังงานเฉลี่ยต่อหน่วย | (บาท/ตัน-กิโลเมตร) | 8.30 | 9.09 | - 8.7% |

รายได้จากกิจการอื่น มีจำนวน 2,194 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากงวดเดียวกันของปีก่อน 58 ล้านบาท หรือ ร้อยละ 2.7 ประกอบด้วย

- รายได้จากกิจการหน่วยธุรกิจย่อยซึ่งได้แก่ การซ่อมบำรุงเครื่องบิน การบริการสินค้า การบริการ ลานจอดและอุปกรณ์ภาคพื้น การบริการผู้โดยสารภาคพื้น ภัตตาคารและครัวการบิน มีจำนวนรวม 1,913 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากงวดเดียวกันของปีก่อน 78 ล้านบาท หรือร้อยละ 4.3

- รายได้จากบริษัท ไทย-อะมาติอุส เซาท์อีสต์เอเชีย จำกัดซึ่งบริษัทฯ ถือหุ้นร้อยละ 55 มีจำนวน 100 ล้านบาท สูงกว่างวดเดียวกันของปีก่อน 13 ล้านบาท หรือ 14.9%

- รายได้จากกิจการอื่นๆ รวมทั้งสิ้น 181 ล้านบาท ลดลงจากงวดเดียวกันของปีก่อน 34 ล้านบาท หรือร้อยละ 15.8 สาเหตุหลักเกิดจากรายได้จากการให้บริการซ่อมบำรุงเครื่องบินให้สายการบินนกแอร์ลดลง

รายได้อื่น มีจำนวน 818 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากงวดเดียวกันของปีก่อน 616 ล้านบาท หรือร้อยละ 305 ส่วนใหญ่ประกอบด้วยดอกเบี้ยรับ 240 ล้านบาท กำไรจากการขายเครื่องบิน 118 ล้านบาท กำไรจากการขายเครื่องยนตร์ไฮล 193 ล้านบาท และรายได้จากภาษีสนามบินที่เรียกเก็บจากผู้โดยสารแต่ละสายการบินอื่นหรือประเทศที่บริษัทฯ ขนส่งผู้โดยสารไปไม่ได้เรียกเก็บเงินมาเกินกว่า 3 ปี

ค่าใช้จ่าย

ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน บริษัทฯ มีค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานรวมทั้งสิ้น 49,769 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากงวดเดียวกันของปีก่อน 6,837 ล้านบาท หรือร้อยละ 15.9 โดยมีสรุปค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานแต่ละประเภท ดังต่อไปนี้

| หน่วย : ล้านบาท | 2550 | 2549 ¹ | อัตราเปลี่ยนแปลง |
|------------------------------------|---------------|--------------------|------------------|
| ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน | | | |
| - ค่าใช้จ่ายบุคลากร | 9,319 | 7,690 ² | + 21.2% |
| - ค่าน้ำมันเครื่องบิน | 18,427 | 14,708 | + 25.3% |
| - ค่าสินค้าและพัสดุใช้ไป | 2,383 | 2,544 | - 6.3% |
| - ค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่ | 1,625 | 1,699 | - 4.4% |
| - ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการบิน | 10,720 | 9,219 | + 16.3% |
| - ค่าเสื่อมราคา | 4,673 | 4,274 | + 9.3% |
| - ค่าใช้จ่ายด้านการตลาด | 704 | 807 | - 12.8% |
| - ค่าใช้จ่ายด้านการประกันภัย | 226 | 349 | - 35.2% |
| - ค่าตอบแทนกรรมการ | 18 | 16 | + 12.5% |
| - ค่าใช้จ่ายดำเนินงานอื่น | 1,674 | 1,626 | + 3.0% |
| รวมค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน | 49,769 | 42,932 | + 15.9% |

หมายเหตุ ¹ ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานสำหรับงวดเดือน ต.ค. - ธ.ค. 2549 ที่นำมาแสดงเปรียบเทียบได้จัดประเภทรายการบัญชีเกี่ยวกับค่าจ้าง แรงงานชั่วคราวและค่าจ้างเหมาจ่ายแก่หน่วยงานภายนอก จากเดิมแสดงรวมอยู่ในค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการบินเป็นแสดงรวมอยู่ใน ค่าใช้จ่ายดำเนินงานอื่น เพื่อให้สอดคล้องกับการจัดประเภทรายการบัญชีของงวดปัจจุบัน ซึ่งไม่มีผลต่อกำไรสุทธิหรือส่วนของผู้ถือหุ้น

² ค่าใช้จ่ายบุคลากรสำหรับงวดเดือน ต.ค. - ธ.ค. ของปี 2549 สารองเงินรางวัลประจำปี 0.25 เท่าของเงินเดือนค่าจ้าง แต่จ่ายจริง 0.75 เท่าของเงินเดือนค่าจ้างซึ่งเท่ากับอัตราที่สารองสำหรับงวดเดียวกันของปี 2550

ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานที่มีการเปลี่ยนแปลงโดยสรุปสาระสำคัญได้แก่

- ค่าน้ำมันเครื่องบิน 18,427 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากงวดเดียวกันของปีก่อน 3,719 ล้านบาท หรือร้อยละ 25.3 สาเหตุสำคัญเนื่องจากราคาน้ำมันโดยเฉลี่ยสูงกว่างวดเดียวกันของปีก่อนร้อยละ 30.2 และมีปริมาณการใช้ น้ำมันเพิ่มขึ้นเนื่องจากการขยายการผลิต
- ค่าใช้จ่ายบุคลากร 9,319 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากงวดเดียวกันของปีก่อน 1,629 ล้านบาท หรือ ร้อยละ 21.2 ส่วนใหญ่เนื่องจากการขึ้นเงินเดือนประจำปีและตามมติคณะรัฐมนตรี และสารองเงินรางวัลประจำปีในอัตราสูงกว่างวดเดียวกันของปีก่อน แต่การจ่ายเงินรางวัลประจำปีของปีก่อนเป็นอัตราเดียวกับอัตราที่สารอง ในงวดปัจจุบัน
- ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการบิน มีจำนวนรวม 10,720 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากงวดเดียวกันของปีก่อน 1,501 ล้านบาท หรือร้อยละ 16.3 ส่วนใหญ่เป็นค่าบำรุงรักษาและซ่อมแซมเครื่องบินและเครื่องยนต์ ค่าใช้จ่ายในการบริการผู้โดยสาร ค่าบริการลานจอด และค่าบริการการจัดการภาคพื้น เนื่องจากการขยายการผลิต
- ค่าเสื่อมราคา 4,673 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากงวดเดียวกันของปีก่อน 399 ล้านบาท หรือร้อยละ 9.3 ส่วนใหญ่เนื่องจากการรับมอบเครื่องบินใหม่
- ค่าใช้จ่ายด้านการประกันภัย 226 ล้านบาท ลดลงจากงวดเดียวกันของปีก่อน 123 ล้านบาท หรือ ร้อยละ 35.2 เนื่องจากอัตราค่าเบี้ยประกันภัยลดลง

ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ 176 ล้านบาทซึ่งส่วนใหญ่เกิดจากการปรับยอดเงินกู้สกุล ยูโร ณ วันสิ้นงวด เป็นเงินบาทสุทธิหลังหักกำไรจากการบริหารจัดการความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนสำหรับเงินกู้สกุลต่างประเทศในช่วงที่เงินบาทแข็งค่าขึ้นประมาณ 666 ล้านบาท เปรียบเทียบกับงวดเดียวกันของปีก่อนซึ่งมีกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยน 1,664 ล้านบาท

ค่าใช้จ่ายอื่นๆ ส่วนใหญ่ได้แก่ ค่าธรรมเนียมในการเรียกเก็บเงินจากบัตรเครดิต และสารองต่อค่าของอะไหล่อุปกรณ์การบินหมุนเวียนที่เลิกใช้แล้วและรอจำหน่าย มีจำนวนรวม 235 ล้านบาท ลดลงจากงวดเดียวกันของปีก่อน 88 ล้านบาท หรือร้อยละ 27.2

ส่วนแบ่งผลขาดทุนจากเงินลงทุนในบริษัทร่วมตามวิธีส่วนได้เสีย มีจำนวน 15 ล้านบาท เปรียบเทียบกับ งวดเดียวกันของปีก่อนซึ่งมีส่วนแบ่งกำไร 7 ล้านบาท สาเหตุสำคัญเนื่องจากผลประกอบการของบริษัทร่วม บางบริษัทมีกำไรลดลงหรือขาดทุนเพิ่มขึ้น

ดอกเบี้ยจ่าย เท่ากับ 1,395 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากงวดเดียวกันของปีก่อน 228 ล้านบาท หรือร้อยละ 19.5 สาเหตุหลักเนื่องจากหนี้สินเพิ่มขึ้น ประกอบกับอัตราดอกเบี้ยสูงขึ้น อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ ได้มีการบริหารความเสี่ยงที่เกิดจากความผันผวนของอัตราดอกเบี้ยโดยการทำสัญญา Interest Rate Swap จากอัตราดอกเบี้ยเงินกู้ระยะยาว ลอยตัวมาเป็นอัตราดอกเบี้ยคงที่ในช่วงที่อัตราดอกเบี้ยต่ำ ทำให้บริษัทฯ สามารถลดดอกเบี้ยจ่ายลงได้ 111 ล้านบาท

2. ฐานะทางการเงินของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

สินทรัพย์

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2550 บริษัทฯ มีสินทรัพย์รวมมีมูลค่ารวมทั้งสิ้น 280,275 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากวันที่ 30 กันยายน 2550 จำนวน 8,189 ล้านบาท หรือร้อยละ 3 ประกอบด้วยสินทรัพย์หมุนเวียนและสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนเป็นสัดส่วนร้อยละ 23.3 และ 76.7 ของสินทรัพย์รวม ตามลำดับ โดยมีองค์ประกอบของสินทรัพย์ ดังนี้

| | 31 ธันวาคม 2550 | | 30 กันยายน 2550 | |
|------------------------------|-----------------|-------------------|-----------------|-------------------|
| | ล้านบาท | % ของสินทรัพย์รวม | ล้านบาท | % ของสินทรัพย์รวม |
| สินทรัพย์หมุนเวียน | 65,229 | 23.3 | 59,499 | 21.9 |
| ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์-สุทธิ | 207,153 | 73.9 | 204,714 | 75.2 |
| สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่นๆ | 7,893 | 2.8 | 7,873 | 2.9 |

สินทรัพย์หมุนเวียนเพิ่มขึ้น 5,730 ล้านบาท หรือร้อยละ 9.6 สาเหตุหลักเนื่องจากเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด เพิ่มขึ้น 5,229 ล้านบาท หรือร้อยละ 25.4 และลูกหนี้การค้า-สุทธิ เพิ่มขึ้น 794 ล้านบาท หรือร้อยละ 4.4 เป็นผลจากยอดขายสูงขึ้น

ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์-สุทธิเพิ่มขึ้น 2,439 ล้านบาท หรือร้อยละ 1.2 สาเหตุหลักเนื่องจากรับมอบเครื่องบินใหม่แบบ B777-200ER 1 ลำ

หนี้สิน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2550 บริษัทฯ มีหนี้สินรวมทั้งสิ้น 212,250 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 30 กันยายน 2550 จำนวน 9,392 ล้านบาท หรือร้อยละ 4.6 โดยมีองค์ประกอบของหนี้สิน ดังนี้

| | 31 ธันวาคม 2550 | | 30 กันยายน 2550 | |
|--|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|
| | ล้านบาท | % ของหนี้สินรวม | ล้านบาท | % ของหนี้สินรวม |
| หนี้สินหมุนเวียน (ไม่รวมหนี้สินระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี) | 73,192 | 34.5 | 73,824 | 36.4 |
| หนี้สินระยะยาว | 134,086 | 63.2 | 124,262 | 61.3 |
| เงินกองทุนบำเหน็จพนักงาน | 4,972 | 2.3 | 4,772 | 2.3 |

หนี้สินระยะยาว ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2550 ซึ่งรวมหนี้ที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี มีจำนวน 134,086 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากวันที่ 30 กันยายน 2550 จำนวน 9,824 ล้านบาท หรือร้อยละ 7.9 เนื่องจากมีหุ้นกู้เพิ่มขึ้น 7,500 ล้านบาท เงินกู้ตามสัญญาเช่าการเงินเพื่อจัดหาเครื่องบินเพิ่มขึ้น 2,646 ล้านบาท ส่วนเงินกู้ยืมระยะยาวและตั๋วสัญญาใช้เงินลดลงรวม 322 ล้านบาท

ส่วนของผู้ถือหุ้น

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2550 บริษัทฯ มีส่วนของผู้ถือหุ้น 68,025 ล้านบาท ลดลงจากวันที่ 30 กันยายน 2550 จำนวน 1,203 ล้านบาท หรือร้อยละ 1.7 เนื่องจากจ่ายเงินปันผลสำหรับผลการดำเนินงานของปีบัญชี 2550 (1 ตุลาคม 2549 - 30 กันยายน 2550) จำนวน 3,058 ล้านบาท สูงกว่ากำไรสุทธิงวด 1 ต.ค. - 31 ธ.ค. 2550

โครงสร้างเงินทุน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2550 ประกอบด้วยหนี้สินรวม 212,250 ล้านบาท หรือเท่ากับ สัดส่วนร้อยละ 75.7 และมีส่วนของผู้ถือหุ้น 68,025 ล้านบาทหรือเท่ากับสัดส่วนร้อยละ 24.3 อัตราส่วนหนี้สิน ต่อส่วนของผู้ถือหุ้น ณ วันสิ้นงวดเท่ากับ 3.12 เท่า

สภาพคล่อง

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2550 บริษัทฯ มีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด 25,813 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก ณ วันต้นงวด (1 ตุลาคม 2550) จำนวน 5,229 ล้านบาท โดยสรุปเงินสดสุทธิได้มาและใช้ไปในกิจกรรมต่างๆ ดังนี้

- เงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมดำเนินงาน 10,247 ล้านบาท
- เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุน 4,388 ล้านบาท ส่วนใหญ่เป็นการลงทุนเกี่ยวกับเครื่องบิน
- เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงิน 661 ล้านบาท เป็นเงินสดชำระคืนเงินกู้ระยะสั้น 7,238 ล้านบาท ตั๋วสัญญาใช้เงิน 300 ล้านบาท และชำระคืนเงินกู้ระยะยาวสุทธิ 622 ล้านบาท โดยมีเงินสดรับจากหุ้นกู้ 7,500 ล้านบาท

