

คำอธิบายผลการดำเนินงานและการวิเคราะห์ฐานะทางการเงินสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2551
ของ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

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

ในปีบัญชี 2551 ซึ่งเริ่มตั้งแต่เดือนมกราคม ถึงสิ้นเดือนธันวาคม 2551 บริษัทฯ ต้องเผชิญกับวิกฤตการณ์ที่กระทบต่อผลการดำเนินงานอย่างต่อเนื่อง ได้แก่ ราคาน้ำมันในตลาดโลกที่ปรับตัวสูงขึ้นอย่างรวดเร็วเป็นประวัติการณ์ส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมการบินทั่วโลก สภาวะเศรษฐกิจทั่วโลกชะลอตัว และสถานการณ์ความไม่สงบทางการเมืองภายในประเทศส่งผลต่อการเดินทางเข้า-ออกประเทศไทยลดลงโดยเฉพาะในไตรมาสสุดท้ายของปี 2551 ซึ่งปกติจะเป็นช่วงที่มีผู้โดยสารหนาแน่น ล้วนเป็นปัจจัยลบซึ่งมีผลกระทบต่อผลการดำเนินงานของบริษัทฯ โดยสรุปผลการดำเนินงานของบริษัทฯ ประจำปี 2551 ได้ดังนี้

บริษัทฯ มีรายได้จากการขายและการให้บริการ 200,118 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 3,209 ล้านบาท หรือร้อยละ 1.6 แต่มีค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน 206,780 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อนถึง 20,105 ล้านบาท หรือร้อยละ 10.8 สาเหตุสำคัญเนื่องจากราคาน้ำมันโดยเฉลี่ยเพิ่มขึ้นจากปีก่อนถึงร้อยละ 47 ทำให้ค่าน้ำมันเครื่องบินเพิ่มขึ้น 26,849 ล้านบาทหรือร้อยละ 42.9 ค่าเสื่อมราคาเพิ่มขึ้นเนื่องจากการเปลี่ยนแปลงประมาณการอายุการใช้งานของเครื่องบินและเครื่องยนต์รุ่นใหม่ และมีการจ่ายชดเชยพนักงานที่เข้าร่วมโครงการร่วมใจจากองค์กรเพื่อลดภาระค่าใช้จ่ายบุคลากรในระยะยาว ขณะที่ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานอื่นๆ ลดลงจากปีก่อน บริษัทฯ ขาดทุนจากการขายและการให้บริการ 6,662 ล้านบาท ต่ำกว่าปีก่อนซึ่งกำไร 10,234 ล้านบาท

นอกจากนี้ ณ วันสิ้นงวดค่าเงินบาทอ่อนลงทำให้บริษัทฯ ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ ซึ่งส่วนใหญ่เกิดจากการปรับยอดหนี้สินคงเหลือเป็นเงินตราต่างประเทศ ณ วันสิ้นงวด เป็นเงินบาท จำนวน 4,471 ล้านบาท ประกอบกับการตั้งสำรองค่าความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นจากกรณีที่บริษัทฯ ถูกฟ้องคดีละเมิดกฎหมายการป้องกันการค้าที่ไม่เป็นธรรมซึ่งประมาณการโดยทนายความในแต่ละภูมิภาคที่พิจารณาจากข้อเท็จจริงต่างๆ ที่ทนายความรับทราบและมีข้อมูลอยู่ ณ ขณะนี้ ประมาณ 4,290 ล้านบาท และสำรองขาดทุนจากการด้อยค่าของเครื่องบิน A340-500 จำนวน 4,426 ล้านบาท เป็นผลให้บริษัทฯ มีผลการดำเนินงานขาดทุนก่อนภาษีเงินได้ 23,600 ล้านบาท ต่ำกว่าปีก่อนซึ่งกำไร 6,338 ล้านบาท ขาดทุนสุทธิ 21,379 ล้านบาท หรือขาดทุนต่อหุ้น 12.58 บาท เปรียบเทียบกับปีก่อนซึ่งมีกำไรสุทธิ 4,368 ล้านบาท คิดเป็นกำไรต่อหุ้น 2.57 บาท EBITDA เท่ากับ 13,619 ล้านบาท

ทั้งนี้หากไม่รวมขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ การตั้งสำรองค่าความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นจากคดีละเมิดกฎหมายการป้องกันการค้าที่ไม่เป็นธรรม และสำรองขาดทุนจากการด้อยค่าของเครื่องบิน บริษัทฯ จะขาดทุนก่อนภาษีเงินได้ 10,413 ล้านบาท

สรุปผลการดำเนินงานที่สำคัญของปี 2551 ได้ดังต่อไปนี้

หน่วย : ล้านบาท	2551	2550	อัตราเปลี่ยนแปลง
รายได้จากการขายและการให้บริการ	200,118	196,909	+ 1.6%
ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน	206,780	186,675	+ 10.8%
กำไร(ขาดทุน)จากการขายและการให้บริการ	(6,662)	10,234	- 165.1%
ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ	(4,471)	(652)	- 585.7%
ค่าความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นกรณีกฎหมายการ ป้องกันการค้าที่ไม่เป็นธรรม	(4,290)	-	-
ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของเครื่องบิน A340-500	(4,426)	-	-
กำไร (ขาดทุน) ก่อนค่าใช้จ่ายทางการเงินและภาษีเงินได้	(18,114)	11,265	- 260.8%
กำไร (ขาดทุน) ก่อนภาษีเงินได้	(23,600)	6,338	- 472.3%
กำไร (ขาดทุน)	(21,379)	4,368	- 589.4%
กำไร(ขาดทุน) ต่อหุ้น (บาท)	(12.58)	2.57	- 15.1
EBITDA	13,619	28,477	- 52.2%

ปริมาณการผลิตและการขนส่ง

ในปี 2551 บริษัทฯ มีปริมาณการผลิตรวม (Available Ton -Kilometer : ATK) ลดลงจากปีก่อนร้อยละ 5.1 ปริมาณการขนส่งรวม (Revenue Ton - Kilometer : RTK) ลดลงร้อยละ 7.9 อัตราส่วนการบรรทุก (Load Factor) เฉลี่ยร้อยละ 68.2 ลดลงจากปีก่อนซึ่งเฉลี่ยร้อยละ 70.3 โดยมีปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (Available Seat - Kilometer : ASK) ลดลงจากปีก่อนร้อยละ 3.4 ส่วนปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (Revenue Passenger - Kilometer : RPK) ลดลงร้อยละ 8.5 สูงกว่าปริมาณการผลิตที่เพิ่มขึ้น เป็นผลให้อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร (Cabin Factor) เฉลี่ยร้อยละ 74.8 ต่ำกว่างวดเดียวกันของปีก่อน โดยสรุปได้ดังนี้

		2551	2550	อัตราเปลี่ยนแปลง
ปริมาณการผลิตรวม	(ล้านตัน-กิโลเมตร)	10,938	11,523	- 5.1%
ปริมาณการขนส่งรวม	(ล้านตัน-กิโลเมตร)	7,458	8,101	- 7.9%
อัตราส่วนการบรรทุก	(%)	68.2	70.3	- 2.1
ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร	(ล้านที่นั่ง-กิโลเมตร)	75,391	78,048	- 3.4%
ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร	(ล้านคน-กิโลเมตร)	56,377	61,619	- 8.5%
อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร	(%)	74.8	78.9	- 4.1
ปริมาณการผลิตด้านพัสดุภัณฑ์	(ล้านตัน-กิโลเมตร)	4,152	4,498	- 7.7%
ปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์	(ล้านตัน-กิโลเมตร)	2,292	2,457	- 6.7%
อัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์	(%)	55.2	54.6	+ 0.6
จำนวนผู้โดยสาร	ล้านคน	18.71	19.88	- 5.9%
ชั่วโมงปฏิบัติการบิน	ชั่วโมง	342,175	356,604	- 4.0%
อัตราการใช้ประโยชน์เครื่องบินเฉลี่ย	ชั่วโมง/ลำ/วัน	11.7	11.8	- 0.8%

รายได้

จากวิกฤตการณ์ต่างๆ ที่กระทบต่อการดำเนินงานของบริษัทฯ ทำให้ในปี 2551 บริษัทฯ มีรายได้รวมทั้งสิ้น 202,605 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อนเพียง 2,684 ล้านบาท หรือร้อยละ 1.3 โดยสรุปดังนี้

หน่วย : ล้านบาท	2551	2550	อัตราเปลี่ยนแปลง	
รายได้จากกิจการขนส่ง				
- ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน	164,319	160,558	+	2.3%
- ค่าระวางขนส่งและไปรษณีย์ภัณฑ์	26,754	27,035	-	1.0%
รวมรายได้จากกิจการขนส่ง	191,073	187,593	+	1.9%
รายได้จากกิจการอื่น	9,045	9,316	-	2.9%
รวมรายได้จากการขายและการให้บริการ	200,118	196,909	+	1.6%
ดอกเบี้ยรับ	493	745	-	33.8%
รายได้อื่น	1,994	2,267	-	12.0%
รวมรายได้	202,605	199,921	+	1.3%

รายได้จากการขายและการให้บริการ บริษัทฯ มีรายได้จากการขายและการให้บริการรวม 200,118 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 3,209 ล้านบาท หรือร้อยละ 1.6 ประกอบด้วย

รายได้จากกิจการขนส่ง บริษัทฯ มีรายได้จากกิจการขนส่ง 191,073 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 3,480 ล้านบาท หรือร้อยละ 1.9 เนื่องจาก

- รายได้ค่าโดยสารและน้ำหนักส่วนเกิน ไม่รวมรายได้ค่าธรรมเนียมชดเชยค่าน้ำมันที่เรียกเก็บจากผู้โดยสารลดลงเนื่องจากปริมาณการขนส่งผู้โดยสารลดลง ถึงแม้รายได้ค่าธรรมเนียมชดเชยค่าน้ำมันเพิ่มขึ้น 14,230 ล้านบาทแต่ก็ยังอยู่ในระดับต่ำเมื่อเปรียบเทียบกับภาระค่าน้ำมันที่เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 26,849 ล้านบาท เป็นผลให้รายได้ค่าโดยสารและน้ำหนักส่วนเกินรวมทั้งสิ้น 164,319 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 3,761 ล้านบาท หรือร้อยละ 2.3

- รายได้ค่าระวางขนส่งสินค้าและไปรษณีย์ภัณฑ์รวมทั้งสิ้น 26,754 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน 281 ล้านบาท หรือร้อยละ 1 เนื่องจากปริมาณการขนส่งสินค้าและไปรษณีย์ภัณฑ์ลดลง

รายได้เฉลี่ยต่อหน่วยจากการขนส่งผู้โดยสารและพัสดุภัณฑ์ ไม่รวมค่าธรรมเนียมชดเชยค่าน้ำมันและค่าเบี่ยงประกันภัย สรุปได้ดังนี้

		2551	2550	อัตราเปลี่ยนแปลง
รายได้เฉลี่ยต่อหน่วยรวมทั้งระบบ	(บาท/ตัน-กิโลเมตร)	19.90	19.86	+ 0.2%
รายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วย	(บาท/คน-กิโลเมตร)	2.28	2.25	+ 1.3%
รายได้จากพัสดุภัณฑ์เฉลี่ยต่อหน่วย	(บาท/ตัน-กิโลเมตร)	8.13	8.38	- 3.0%

รายได้จากกิจการอื่น บริษัทฯ มีรายได้จากกิจการอื่นส่วนใหญ่ประกอบด้วยรายได้จากหน่วยธุรกิจย่อย ซึ่งได้แก่ การซ่อมบำรุงเครื่องบิน การบริการสินค้า การบริการลานจอดและอุปกรณ์ภาคพื้น การบริการผู้โดยสารภาคพื้น และภัตตาคารและครัวการบิน รายได้จากค่าเช่าและค่าซ่อมเครื่องบินของนกแอร์ และรายได้ของบริษัท ไทย-อะมาคิอุส เซาท์อีสต์ เอเชีย จำกัด มีจำนวนรวม 9,045 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน 271 ล้านบาท หรือร้อยละ 2.9 ส่วนใหญ่ เนื่องจากผู้โดยสารเดินทางเข้า-ออกประเทศลดลง ประกอบกับรายได้นกแอร์ลดลง

ดอกเบี้ยรับ มีจำนวน 493 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน 252 ล้านบาท หรือร้อยละ 33.8 เนื่องจากเงินสดลดลง

รายได้อื่น มีจำนวน 1,994 ล้านบาท ต่ำกว่าปีก่อน 273 ล้านบาท หรือร้อยละ 12 สาเหตุสำคัญเนื่องจาก ในปีนี้มีกำไรจากการขายเครื่องบิน A300-600 2 ลำ รวม 370 ล้านบาท ต่ำกว่าปีก่อนซึ่งมีกำไรจากการขายเครื่องบิน 4 ลำ คือ A300-600 2 ลำ และ B747-300 2 ลำ รวม 560 ล้านบาท และกำไรจากการขายเครื่องบินต่ออะไหล่ 193 ล้านบาท

ค่าใช้จ่าย

ในปี 2551 บริษัทฯ มีค่าใช้จ่ายรวมทั้งสิ้น 220,720 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 32,064 ล้านบาท หรือร้อยละ 17 โดยสรุปดังนี้

หน่วย : ล้านบาท	2551	2550	อัตราเปลี่ยนแปลง
ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน			
- ค่าใช้จ่ายบุคลากร	30,607	33,114	- 7.6%
- ค่าน้ำมันเครื่องบิน	89,460	62,611	+ 42.9%
- ค่าบริการการบิน	19,938	20,155	- 1.1%
- ค่าสินค้าและพัสดุใช้ไป	8,827	9,850	- 10.4%
- ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับนักบินและลูกเรือ	6,542	6,746	- 3.0%
- ค่าซ่อมแซมและซ่อมบำรุงอากาศยาน	10,848	11,837	- 8.4%
- ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	20,281	18,243	+ 11.2%
- ค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่	3,651	6,758	- 46.0%
- ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการขายและโฆษณา	6,932	7,265	- 4.6%
- ค่าใช้จ่ายด้านการประกันภัย	751	894	- 16.0%
- ค่าใช้จ่ายดำเนินงานอื่น	8,922	9,176	- 2.8%
- ค่าตอบแทนกรรมการ	21	26	- 19.2%
รวมค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน	206,780	186,675	+ 10.8%
ค่าใช้จ่ายอื่น	688	1,430	- 51.9%
ผลขาดทุน(กำไร)จากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ	4,471	652	+ 585.7%
ค่าความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นกรณีกฎหมาย			
ป้องกันการค้าที่ไม่เป็นธรรม	4,290	-	-
ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของเครื่องบิน A340-500	4,426	-	-
ส่วนแบ่งขาดทุน(กำไร)จากเงินลงทุนตามวิธีส่วนได้เสีย	65	(101)	- 164.4%
รวมค่าใช้จ่าย	220,720	188,656	+ 17.0%

ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน บริษัทฯ มีค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานรวมทั้งสิ้น 206,780 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 20,105 ล้านบาท หรือร้อยละ 10.8 โดยมีสรุปค่าใช้จ่ายที่มีการเปลี่ยนแปลงอย่างมีนัยสำคัญ ได้แก่

- ค่าน้ำมันเครื่องบิน 89,460 ล้านบาทรวมค่าชดเชยการบริหารความเสี่ยงราคาน้ำมัน 5,286 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 26,849 ล้านบาท หรือร้อยละ 42.9 สาเหตุสำคัญเนื่องจากราคาน้ำมันโดยเฉลี่ยสูงกว่าปีก่อน ร้อยละ 47
 - ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย 20,281 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 2,038 ล้านบาท หรือร้อยละ 11.2 สาเหตุหลักเนื่องจากการเปลี่ยนแปลงประมาณการอายุการใช้งานของเครื่องบินและเครื่องยนต์รุ่นใหม่จาก 20 ปี เป็น 15 ปี ทำให้มีค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้นประมาณ 1,387 ล้านบาท ประกอบกับจำนวนเครื่องบินเพิ่มขึ้น
 - ค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่ มีจำนวนรวม 3,651 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน 3,107 ล้านบาท หรือร้อยละ 46 สาเหตุหลักเนื่องจากการยกเลิกการเช่าพื้นที่ระวางบรรทุกสินค้า และจำนวนเครื่องบินเช่าลดลง 3 ลำ รวมทั้งอัตราค่าเช่าเครื่องบินที่ต่อสัญญาลดลง
 - ค่าใช้จ่ายบุคลากร 30,607 ล้านบาทรวมค่าใช้จ่ายสำหรับผู้เข้าร่วมโครงการร่วมใจจากองค์กรประมาณ 1,300 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน 2,507 ล้านบาท หรือร้อยละ 7.6 ส่วนใหญ่เนื่องจากการงดจ่ายเงินรางวัลประจำปี ในขณะที่ปีก่อนมีการจ่ายเงินรางวัลประจำปีในอัตรา 3 เท่าของเงินเดือน
 - ค่าซ่อมแซมและซ่อมบำรุงอากาศยาน มีจำนวน 10,848 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน 989 ล้านบาท หรือร้อยละ 8.4 ส่วนใหญ่เป็นผลจากการทำสัญญา Total Care สำหรับการซ่อมบำรุงเครื่องยนต์ Rolls-Royce Trent 500
- ค่าใช้จ่ายดำเนินงานอื่นๆ ลดลงจากปีก่อน ส่วนใหญ่เป็นผลจากการควบคุมและบริหารค่าใช้จ่ายเพื่อรองรับผลกระทบจากวิกฤตการณ์ต่างๆ

ค่าใช้จ่ายอื่น มีจำนวน 688 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน 742 ล้านบาท หรือร้อยละ 51.9 ส่วนใหญ่เกิดจากการสำรองค่างานของอะไหล่อุปกรณ์การบินหมุนเวียนที่เลิกใช้แล้วและรอจำหน่ายลดลง

ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ 4,471 ล้านบาทซึ่งส่วนใหญ่เกิดจาก ณ วันสิ้นงวดเงินบาทอ่อนค่าโดยเฉพาะเงินสกุลเยน ทำให้ขาดทุนจากการปรับยอดเงินคู่ที่เป็นเงินตราต่างประเทศเป็นเงินบาท

ค่าความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นกรณีกฎหมายป้องกันการค้าที่ไม่เป็นธรรม บริษัทฯ ได้ตั้งสำรองค่าความเสียหายและค่าปรับที่อาจเกิดขึ้นกรณีที่บริษัทฯ ถูกฟ้องคดีละเมิดกฎหมายป้องกันการค้าที่ไม่เป็นธรรม ซึ่งทนายความในแต่ละภูมิภาคประมาณการโดยพิจารณาจากข้อเท็จจริงต่างๆ ที่ทนายความรับทราบและมีข้อมูลอยู่ ณ ขณะนี้เป็นจำนวนทั้งสิ้นประมาณ 4,290 ล้านบาท

ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของเครื่องบิน A340-500 บริษัทฯ ได้สำรองผลขาดทุนจากการด้อยค่าเครื่องบิน A340-500 จำนวน 4 ลำ ซึ่งมีราคาประเมินต่ำกว่ามูลค่าสุทธิตามบัญชี จำนวน 4,426 ล้านบาท เนื่องจากคณะกรรมการบริษัทฯ มีมติให้ปลดระวางและจำหน่ายเครื่องบิน A340-500 4 ลำ ที่ใช้บินตรงไปนิวยอร์กและลอสแอนเจลิส โดยให้หยุดทำการบินไปนิวยอร์กตั้งแต่วันที่ 1 กรกฎาคม 2551 และขณะนี้อยู่ระหว่างดำเนินการขายเครื่องบินดังกล่าว

ส่วนแบ่งขาดทุนจากเงินลงทุนตามวิธีส่วนได้เสีย มีจำนวน 65 ล้านบาท เปรียบเทียบกับปีก่อนซึ่งมีส่วนแบ่งกำไร 101 ล้านบาท สาเหตุสำคัญเนื่องจากการขาดทุนของสายการบินนกแอร์ และ โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

ค่าใช้จ่ายทางการเงิน มีจำนวน 5,485 ล้านบาท ประกอบด้วยดอกเบี้ยจ่ายและค่าธรรมเนียมธนาคารเพิ่มขึ้นจากปีก่อน 558 ล้านบาท หรือร้อยละ 11.3 สาเหตุหลักเนื่องจากหนี้สินเพิ่มขึ้นประกอบกับอัตราดอกเบี้ยสูงขึ้น อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ ได้มีการบริหารความเสี่ยงที่เกิดจากความผันผวนของอัตราดอกเบี้ยโดยการทำสัญญา Interest Rate Swap จากอัตราดอกเบี้ยเงินกู้ระยะยาวลอยตัวมาเป็นอัตราดอกเบี้ยคงที่ในช่วงที่อัตราดอกเบี้ยต่ำ ทำให้บริษัทฯ สามารถลดดอกเบี้ยจ่ายลงได้ 230 ล้านบาท

2. ฐานะทางการเงินของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

สินทรัพย์

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2551 บริษัทฯ มีสินทรัพย์รวมมีมูลค่ารวมทั้งสิ้น 259,534 ล้านบาท ลดลงจากวันที่ 31 ธันวาคม 2550 จำนวน 20,741 ล้านบาท หรือร้อยละ 7.4 ประกอบด้วยสินทรัพย์หมุนเวียนและสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนเป็นสัดส่วนร้อยละ 16.3 และ 83.7 ของสินทรัพย์รวม ตามลำดับ โดยมีองค์ประกอบของสินทรัพย์ ดังนี้

	31 ธันวาคม 2551		31 ธันวาคม 2550	
	ล้านบาท	% ของสินทรัพย์รวม	ล้านบาท	% ของสินทรัพย์รวม
สินทรัพย์หมุนเวียน	42,181	16.3	65,229	23.3
ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์-สุทธิ	207,064	79.8	207,153	73.9
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่นๆ	10,289	3.9	7,893	2.8

สินทรัพย์หมุนเวียนลดลง 23,048 ล้านบาท หรือร้อยละ 35.3 สาเหตุหลักเนื่องจากเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดลดลง 18,282 ล้านบาท ลูกหนี้การค้า-สุทธิ ลดลง 2,950 ล้านบาท และภาษีเงินได้รอเรียกคืนลดลง 1,272 ล้านบาท

ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์-สุทธิลดลง 89 ล้านบาท หรือร้อยละ 0.04 สาเหตุหลักเนื่องจากการสำรองด้อยค่าของเครื่องบิน A340-500 จำนวน 4,426 ล้านบาท นอกจากนี้ได้มีการรับมอบเครื่องบินใหม่ A340-600 1 ลำ และซื้อเครื่องบินเช่าดำเนินงาน B747-400 2 ลำ และ B777-200 1 ลำ รวมทั้งจ่ายล่วงหน้าค่าเครื่องบิน A330-300 และ A380-800

หนี้สิน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2551 บริษัทฯ มีหนี้สินรวมทั้งสิ้น 213,652 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2550 จำนวน 1,402 ล้านบาท หรือร้อยละ 0.7 โดยมีองค์ประกอบของหนี้สิน ดังนี้

	31 ธันวาคม 2551		31 ธันวาคม 2550	
	ล้านบาท	% ของหนี้สินรวม	ล้านบาท	% ของหนี้สินรวม
หนี้สินหมุนเวียน (ไม่รวมหนี้สินระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี)	79,307	37.1	73,191	34.5
หนี้สินระยะยาว	125,693	58.8	134,087	63.2
เงินกองทุนบำเหน็จพนักงานและประมาณการหนี้สินระยะยาว	8,652	4.1	4,972	2.3

หนี้สินหมุนเวียน (ไม่รวมหนี้สินระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี) เพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2550 จำนวน 6,116 ล้านบาทหรือร้อยละ 8.3 สาเหตุหลักเนื่องจากเงินกู้ยืมระยะสั้นเพิ่มขึ้น ขณะที่เงินปันผลค้างจ่ายและรายรับด้านขนส่งที่ยังไม่ถึงเป็นรายได้ลดลง

หนี้สินระยะยาว ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2551 ซึ่งรวมหนี้ที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี มีจำนวนทั้งสิ้น 125,693 ล้านบาท ลดลงจากวันที่ 31 ธันวาคม 2550 จำนวน 8,394 ล้านบาท หรือร้อยละ 6.3 สาเหตุหลักเนื่องจากการจ่ายชำระคืนหุ้นกู้ เงินกู้ตามสัญญาเช่าการเงินเพื่อจัดหาเครื่องบิน และตัวสัญญาใช้เงิน

ประมาณการหนี้สินระยะยาว จำนวน 3,874 ล้านบาท ส่วนใหญ่เป็นประมาณการความเสียหายและค่าปรับจากกรณีละเมิดกฎหมายการป้องกันการค้าที่ไม่เป็นธรรมที่บริษัทฯ ถูกฟ้องร้อง

ส่วนของผู้ถือหุ้น

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2551 บริษัทฯ มีส่วนของผู้ถือหุ้น 45,882 ล้านบาท ลดลงจากวันที่ 31 ธันวาคม 2550 จำนวน 22,143 ล้านบาท หรือร้อยละ 32.6 เนื่องจากขาดทุนจากการดำเนินงาน และจ่ายเงินปันผลสำหรับผลการดำเนินงานงวด 1 ตุลาคม - 31 ธันวาคม 2550

โครงสร้างเงินทุน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2551 ประกอบด้วยหนี้สินรวม 213,652 ล้านบาท หรือเท่ากับสัดส่วนร้อยละ 82.3 และมีส่วนของผู้ถือหุ้น 45,882 ล้านบาทหรือเท่ากับสัดส่วนร้อยละ 17.7 อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น ณ วันสิ้นงวดเท่ากับ 4.66 เท่า

สภาพคล่องทางการเงิน

ผลกระทบจากวิกฤตการณ์ต่างๆ ทำให้ผลการดำเนินงานในปี 2551 ไม่เป็นไปตามเป้าหมายซึ่งมีผลกระทบต่อกระแสเงินสดจากการดำเนินงาน ในขณะที่บริษัทฯ มีภาระการจ่ายเงินเพื่อชำระคืนเงินกู้ การลงทุน และการชำระตามข้อผูกพันในสัญญา แต่เนื่องจากวันต้นงวด (1 มกราคม 2551) บริษัทฯ มีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด 25,813 ล้านบาท ซึ่งช่วยรักษาสภาพคล่องทางการเงินของบริษัทฯ อย่างไรก็ตามในไตรมาส 4 ซึ่งปกติจะเป็นช่วงที่มีผู้โดยสารหนาแน่น และจะมีกระแสเงินสดจากการดำเนินงานสูงแต่เหตุการณ์ความไม่สงบภายในประเทศซึ่งมีผลกระทบต่อการทำงานและสภาพคล่องเป็นอย่างมาก บริษัทฯ จึงต้องจัดหาเงินกู้ระยะสั้นเพื่อเสริมสภาพคล่องของบริษัทฯ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2551 บริษัทฯ มีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด 7,531 ล้านบาท ลดลงจากวันต้นงวด จำนวน 18,282 ล้านบาท โดยสรุปเงินสดสุทธิได้มาและใช้ไปในกิจกรรมต่างๆ ดังนี้

- เงินสดสุทธิได้จากกิจกรรมดำเนินงาน 11,371 ล้านบาท
- เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุน 20,309 ล้านบาท ส่วนใหญ่เป็นเงินจ่ายล่วงหน้าค่าเครื่องบิน A330-300 และA380-800 และซื้อคืนเครื่องบินเช่าดำเนินงาน B747-400 2 ลำ และ B777-200 1 ลำ
- เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงิน 9,283 ล้านบาท ประกอบด้วยการจ่ายชำระคืนเงินกู้ยืมระยะยาวสุทธิ 10,821 ล้านบาท ชำระคืนหุ้นกู้สุทธิ 4,500 ล้านบาท ชำระคืนตัวสัญญาใช้เงิน จ่ายดอกเบี้ยเงินกู้ยืม และจ่ายเงินปันผล 1,050 ล้านบาท 5,619 ล้านบาท และ 3,873 ล้านบาท ตามลำดับ โดยมีเงินสดรับจากเงินกู้ระยะสั้นสุทธิ 16,580 ล้านบาท

อย่างไรก็ดีบริษัทฯ ได้มีการทบทวนแผนธุรกิจและแผนการลงทุนเพื่อแก้ไขปัญหาสภาพคล่องทางการเงิน โดยจัดทำแผนปรับปรุงธุรกิจของบริษัทฯ ให้สอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบัน โดยมุ่งเน้นการเพิ่มกระแสเงินสดด้วยการเพิ่มคุณภาพรายได้และบริหารจัดการค่าใช้จ่ายให้เหมาะสมยิ่งขึ้น การปรับแผนการลงทุน การปรับปรุงโครงสร้างหนี้และโครงสร้างทางการเงินให้เหมาะสมและสอดคล้องกับแผนการลงทุน

การปรับปรุงงบการเงินสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2551 และ 2550

บริษัทฯ มีการปรับปรุงงบการเงินสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2551 และ 2550 โดยสรุปได้ดังนี้

1. บริษัทฯ ได้จัดประเภทรายการในงบกำไรขาดทุนใหม่เพื่อให้สอดคล้องกับมาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 35 (ปรับปรุง 2550) การนำเสนอของงบการเงิน ซึ่งให้ถือปฏิบัติกับงบการเงินสำหรับรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2551 เป็นต้นไป และได้ทำการปรับปรุงงบกำไรขาดทุนประจำปี 2550 (1 มกราคม 2550 - 31 ธันวาคม 2550) เพื่อให้สามารถเปรียบเทียบกันได้ โดยเปิดเผยลักษณะและจำนวนแยกสำหรับแต่ละรายการให้ชัดเจนมากขึ้น (รายละเอียดในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 6)

2. สืบเนื่องจากการเปลี่ยนรอบปีบัญชี บริษัทฯ ได้ปรับปรุงงบการเงินของปีก่อนให้มีรอบระยะเวลาที่เปรียบเทียบกันได้กับรอบระยะเวลาที่เปลี่ยนแปลงใหม่ ดังนั้นเพื่อประโยชน์ในการเปรียบเทียบงบการเงินสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2551 กับช่วงระยะเวลาเดียวกันของปีก่อน บริษัทฯ จึงได้ปรับปรุงการรับรู้รายได้ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกินในส่วนของค่า War Risk Insurance ค่า Fuel Surcharge ให้ตรงตามงวดบัญชีที่เกิดรายการปรับปรุงค่าภาษีที่เรียกเก็บจากผู้โดยสารที่มียอดคงค้างเกินกว่า 3 ปี สำหรับรายการที่รับรู้ในรอบระยะเวลาบัญชีตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2549 ถึง 30 กันยายน 2550 และ 1 ตุลาคม 2550 ถึง 31 ธันวาคม 2550 เป็นรายได้ถัวเฉลี่ยแต่ละไตรมาส และปรับเงินรางวัลประจำปีเป็นค่าใช้จ่ายถัวเฉลี่ยของแต่ละไตรมาสด้วย รวมทั้งปรับภาษีเงินได้นิติบุคคลที่เกี่ยวข้อง ซึ่งการปรับปรุงรายการดังกล่าวข้างต้นมีผลทำให้งบการเงินเฉพาะบริษัทมีกำไรสุทธิสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2550 เพิ่มขึ้น 216 ล้านบาท ตามลำดับ และทำให้กำไรสะสมยังไม่ได้จัดสรร ณ วันที่ 1 มกราคม 2550 ลดลง 216 ล้านบาท (รายละเอียดในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 1)