

**คำอธิบายผลการดำเนินงานและการวิเคราะห์ฐานะทางการเงินสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2550**  
**ของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย**

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

ในรอบปีบัญชี 2550 เริ่มตั้งแต่เดือนตุลาคม 2549 ถึงสิ้นเดือนกันยายน 2550 ซึ่งเป็นปีที่บริษัทฯ เริ่มให้บริการที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ บริษัทฯ ได้เปิดจุดบินใหม่ไปยังเมืองโจฮันเนสเบิร์ก แอฟริกาใต้ และไฮเดอราบัด พุททคยา พาราณสี ประเทศอินเดีย และได้เพิ่มและปรับปรุงเที่ยวบินทั้งในประเทศและระหว่างประเทศเพื่อรองรับปริมาณการเดินทางของผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้น ตลอดจนรองรับการกลับมาใช้ท่าอากาศยานดอนเมืองสำหรับเส้นทางบินภายในประเทศด้วย บริษัทฯ ได้รับมอบเครื่องบินรวม 6 ลำประกอบด้วยเครื่องบิน B777-200ER จำนวน 5 ลำ และ A340-500 จำนวน 1 ลำ และปลดประจำการเครื่องบินรวม 4 ลำ ได้แก่ เครื่องบิน A300-600 จำนวน 2 ลำ และ B747-300 จำนวน 2 ลำ โดยมีปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารซึ่งคิดเป็นที่นั่งต่อกิโลเมตร (Available Seat-Kilometer : ASK) เพิ่มขึ้นจากปีบัญชี 2549 ร้อยละ 7.3 ส่วนปริมาณการขนส่งผู้โดยสารซึ่งคิดเป็นคนต่อกิโลเมตร (Revenue Passenger-Kilometer : RPK) เพิ่มขึ้นร้อยละ 11.7

อย่างไรก็ดีบริษัทฯ ยังต้องเผชิญกับสภาวะการแข่งขันในธุรกิจการบินที่ทวีความรุนแรงทั้งจากสายการบินคู่แข่งและสายการบินต้นทุนต่ำที่มีการขยายตัวอย่างรวดเร็ว การชะลอตัวของเศรษฐกิจทั้งในประเทศ และต่างประเทศ ผลกระทบจากภัยธรรมชาติ ราคาน้ำมันในตลาดโลกที่ยังคงปรับตัวในระดับสูง โดยเฉพาะอย่างยิ่งผลกระทบจากความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศในช่วงไตรมาส 4 ของปีบัญชี 2550 ทำให้การดำเนินงานของบริษัทฯ ในปีบัญชี 2550 มีกำไรสุทธิ 6,342 ล้านบาท ต่ำกว่าปีก่อน 2,650 ล้านบาท หรือลดลงร้อยละ 29.5 คิดเป็นกำไรต่อหุ้นเท่ากับ 3.73 บาท ต่ำกว่าปีบัญชี 2549 ซึ่งมีกำไรต่อหุ้นเท่ากับ 5.29 บาท

ปีบัญชี 2550 บริษัทฯ มีรายได้จากการขายและการให้บริการ 192,037 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 13,430 ล้านบาท หรือร้อยละ 7.5 และมีค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน 179,249 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 9,006 ล้านบาท หรือร้อยละ 5.3 ค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้นส่วนใหญ่เนื่องจากการขยายการผลิต และการย้ายฐานปฏิบัติการบินจากท่าอากาศยานดอนเมืองไปท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ รวมทั้งค่าเสื่อมราคาเพิ่มขึ้นจากการรับเครื่องบินใหม่ บริษัทฯ มีกำไรจากการขายและการให้บริการ 12,788 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีบัญชี 2549 เท่ากับ 4,424 ล้านบาท หรือร้อยละ 52.9 อย่างไรก็ตาม ในปีบัญชี 2550 บริษัทฯ มีกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนซึ่งส่วนใหญ่เกิดจากการปรับยอดเงินกู้ที่เป็นเงินตราต่างประเทศคงเหลือเป็นเงินบาท ณ วันสิ้นงวด ต่ำกว่าปีบัญชี 2549 ถึง 4,993 ล้านบาท เป็นผลให้มีกำไรก่อนดอกเบี้ยจ่ายและภาษีเงินได้ 13,840 ล้านบาท ต่ำกว่าปีก่อน 3,433 ล้านบาท หรือร้อยละ 19.9 กำไรก่อนภาษีเงินได้ 9,141 ล้านบาท ต่ำกว่าปีก่อน 3,681 ล้านบาท หรือร้อยละ 28.7

สรุปผลการดำเนินงานที่สำคัญของปีบัญชี 2550 ได้ดังต่อไปนี้

หน่วย : ล้านบาท	2550	อัตราเปลี่ยนแปลง
รายได้จากการขายและการให้บริการ	192,037	+ 7.5%
กำไรจากการขายและการให้บริการ	12,788	+ 52.9%
กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ	1,185	- 80.8%
กำไรก่อนภาษีเงินได้	9,141	- 28.7%
กำไรสุทธิ	6,342	- 29.5%
กำไรสุทธิต่อหุ้น (บาท)	3.73	- 1.56

### ปริมาณการผลิตและการขนส่ง

ในปีบัญชี 2550 บริษัทฯ มีปริมาณการผลิตเพิ่มขึ้นเนื่องจากการขยายจุดบินใหม่ และการเพิ่มเที่ยวบินระหว่างประเทศเพื่อรองรับการขยายตัวของการบินทางอากาศ โดยมีปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (Available Seat-Kilometer) เพิ่มขึ้นจากปีบัญชี 2549 ร้อยละ 7.3 ส่วนปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (Revenue Passenger-Kilometer) เพิ่มขึ้นร้อยละ 11.7 ซึ่งสูงกว่าปริมาณการผลิตที่เพิ่มขึ้น เป็นผลให้อัตราส่วนการขนส่งผู้โดยสาร (Cabin Factor) เฉลี่ยร้อยละ 78.5 ซึ่งสูงกว่าปีบัญชี 2549 โดยสรุปได้ดังนี้

		2550	อัตราเปลี่ยนแปลง
ปริมาณการผลิตรวม	(ล้านตัน-กิโลเมตร)	11,315	+ 10.2%
ปริมาณการขนส่งรวม	(ล้านตัน-กิโลเมตร)	7,910	+ 13.0%
อัตราส่วนการบรรทุก	(%)	69.9	+ 1.7
ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร	(ล้านที่นั่ง-กิโลเมตร)	76,830	+ 7.3%
ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร	(ล้านคน-กิโลเมตร)	60,305	+ 11.7%
อัตราส่วนการขนส่งผู้โดยสาร	(%)	78.5	+ 3.1
ปริมาณการผลิตด้านพัสดุภัณฑ์	(ล้านตัน-กิโลเมตร)	4,401	+ 16.4%
ปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์	(ล้านตัน-กิโลเมตร)	2,382	+ 16.3%
อัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์	(%)	54.1	- 0.1

บริษัทฯ มีการขนส่งผู้โดยสารรวมทั้งสิ้น 19.59 ล้านคน เพิ่มขึ้นจากปีก่อนร้อยละ 5.5 โดยมีชั่วโมงปฏิบัติการบินรวมทั้งสิ้น 350,644 ชั่วโมงเพิ่มขึ้นจากปีก่อนร้อยละ 8.1 มีอัตราการใช้ประโยชน์เครื่องบินเฉลี่ย 11.6 ชั่วโมงต่อลำต่อวัน เพิ่มขึ้นจากปีก่อนซึ่งเท่ากับ 10.8 ชั่วโมงต่อลำต่อวัน

### รายได้

ในปีบัญชี 2550 บริษัทฯ มีรายได้รวมทั้งสิ้น 194,040 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 11,728 ล้านบาท หรือร้อยละ 6.4 โดยสรุปดังนี้

หน่วย : ล้านบาท	2550	อัตราเปลี่ยนแปลง
รายได้จากกิจการขนส่ง		
- ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน	156,259	+ 9.0%
- ค่าระวางขนส่ง	25,737	+ 0.3%
- ค่าไปรษณีย์ภัณฑ์	992	- 4.2%
รวมรายได้จากกิจการขนส่ง	182,988	+ 7.6%
รายได้จากกิจการอื่น	9,049	+ 6.2%
รวมรายได้จากการขายและการให้บริการ	192,037	+ 7.5%
รายได้อื่น	2,003	- 45.9%
<b>รวมรายได้</b>	<b>194,040</b>	<b>+ 6.4%</b>

รายได้จากการขายและการให้บริการ บริษัทฯ มีรายได้จากการขายและการให้บริการรวม 192,037 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีบัญชีก่อน 13,430 ล้านบาท หรือร้อยละ 7.5 ประกอบด้วย

รายได้จากกิจการขนส่ง บริษัทฯ มีรายได้จากกิจการขนส่ง 182,988 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีบัญชี 2549 จำนวน 12,901 ล้านบาท หรือร้อยละ 7.6 เนื่องจาก

- รายได้ค่าโดยสารและค่าน้ำมันส่วนเกิน 156,259 ล้านบาท คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 81.4 ของรายได้จากการขายและการให้บริการ เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 12,858 ล้านบาท หรือร้อยละ 9 สาเหตุสำคัญเนื่องจากปริมาณผู้โดยสารเพิ่มขึ้น ประกอบกับค่าธรรมเนียมขดเซยค่าน้ำมันที่เรียกเก็บจากผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้น 3,261 ล้านบาท เนื่องจากบริษัทฯ ได้มีการปรับอัตราค่าธรรมเนียมขดเซยค่าน้ำมันให้เหมาะสมกับราคาน้ำมันที่สูงขึ้นตั้งแต่วันที่ 15 กรกฎาคม 2550

- รายได้ค่าระวางขนส่ง 25,737 ล้านบาท ใกล้เคียงกับปีบัญชี 2549 ซึ่งคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 13.4 ของรายได้จากการขายและการให้บริการ

รายได้เฉลี่ยต่อหน่วยจากการขนส่งผู้โดยสารและพัสดุภัณฑ์ไม่รวมค่าธรรมเนียมขดเซยค่าน้ำมัน และค่าเบี่ยงประกันภัยลดลงจากปีบัญชี 2549 สาเหตุสำคัญเนื่องจากสถานะการแข่งขันสูงขึ้น และเงินบาทมีค่าแข็งขึ้น ทำให้รายได้จากเงินสกุลต่างประเทศมีค่าเป็นเงินบาทลดลง ดังนี้

		2550	อัตราเปลี่ยนแปลง
รายได้เฉลี่ยต่อหน่วยรวมทั้งระบบ	(บาท/ตัน-กิโลเมตร)	19.87	- 5.7%
รายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วย	(บาท/คน-กิโลเมตร)	2.24	- 3.4%
รายได้จากพัสดุภัณฑ์เฉลี่ยต่อหน่วย	(บาท/ตัน-กิโลเมตร)	8.58	-14.2%

รายได้จากกิจการอื่น มีจำนวน 9,049 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อนเท่ากับ 529 ล้านบาท หรือร้อยละ 6.2 ประกอบด้วย

- รายได้จากกิจการหน่วยธุรกิจย่อยซึ่งได้แก่ การซ่อมบำรุงเครื่องบิน การบริการสินค้า การบริการลานจอดและอุปกรณ์ภาคพื้น การบริการผู้โดยสารภาคพื้น ภัตตาคารและครัวการบิน มีจำนวนรวม 7,869 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 481 ล้านบาท หรือร้อยละ 6.5

- รายได้จากบริษัท ไทย-อะมาคิอุส เซาท์อีสต์เอเชีย จำกัดซึ่งบริษัทฯ ถือหุ้นร้อยละ 55 มีจำนวน 360 ล้านบาท ใกล้เคียงกับปีก่อน

- รายได้จากกิจการอื่นๆ รวมทั้งสิ้น 820 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 48 ล้านบาท หรือร้อยละ 6.2 ส่วนใหญ่เป็นรายได้จากการให้เช่าเครื่องบินและให้บริการสายการบินนกอแอร์

รายได้อื่น มีจำนวน 2,003 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน 1,702 ล้านบาท หรือร้อยละ 45.9 ประกอบด้วย ดอกเบี้ยรับ 621 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 304 ล้านบาท หรือร้อยละ 95.9 และรายได้อื่นๆ 1,382 ล้านบาท ลดลง 2,006 ล้านบาทหรือร้อยละ 59.2 เนื่องจากมีกำไรจากการขายเครื่องบิน A300-600 2 ลำ และ B747-300 1 ลำ รวม 442 ล้านบาท ต่ำกว่าปีก่อนซึ่งมีกำไรจากการขายเครื่องบิน MD-11 4 ลำ รวม 2,095 ล้านบาท

## ค่าใช้จ่าย

ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน บริษัทฯ มีค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานรวมทั้งสิ้น 179,249 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 9,006 ล้านบาท หรือร้อยละ 5.3 โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

หน่วย : ล้านบาท	2550	อัตราเปลี่ยนแปลง
ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน		
- ค่าใช้จ่ายบุคลากร	32,635	+ 6.2%
- ค่าน้ำมันเครื่องบิน	58,893	- 1.8%
- ค่าสินค้าและพัสดุใช้ไป	9,997	- 2.0%
- ค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่	6,768	+ 24.5%
- ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการบิน	41,557	+ 10.3%
- ค่าเสื่อมราคา	17,751	+ 14.4%
- ค่าใช้จ่ายด้านการตลาด	3,198	+ 2.6%
- ค่าใช้จ่ายด้านการประกันภัย	1,016	- 33.0%
- ค่าตอบแทนกรรมการ	25	- 4.0%
- ค่าใช้จ่ายดำเนินงานอื่น	7,409	+ 22.6%
<b>รวมค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน</b>	<b>179,249</b>	<b>+ 5.3%</b>

ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานที่มีการเปลี่ยนแปลงโดยสรุปสาระสำคัญได้แก่

- ค่าใช้จ่ายบุคลากร 32,635 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 1,905 ล้านบาท หรือร้อยละ 6.2 เนื่องจากการขึ้นเงินเดือนประจำปีเป็นส่วนใหญ่
- ค่าน้ำมันเครื่องบิน 58,893 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน 1,106 ล้านบาท หรือร้อยละ 1.8 เป็นผลจากค่าเงินบาทที่แข็งขึ้นทำให้ประหยัดค่าน้ำมันส่วนที่ชำระเป็นเงินตราต่างประเทศได้บางส่วน ถึงแม้ราคาน้ำมันโดยเฉลี่ยใกล้เคียงกับปีก่อน และมีปริมาณการใช้น้ำมันเพิ่มขึ้นเนื่องจากการขยายการผลิตก็ตาม
- ค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่ 6,768 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 1,334 ล้านบาท หรือร้อยละ 24.5 สาเหตุหลักเนื่องจากการเช่าพื้นที่ระวางบรรทุกสินค้าเพิ่มขึ้นเพื่อรองรับความต้องการขนส่งสินค้า โดยเฉพาะในเส้นทางที่เกี่ยวข้องของบริษัทฯ มีพื้นที่ระวางบรรทุกไม่เพียงพอ
- ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการบิน มีจำนวนรวม 41,557 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 3,897 ล้านบาท หรือร้อยละ 10.3 ส่วนใหญ่เป็นค่าบำรุงรักษาและซ่อมแซมเครื่องบินและเครื่องยนต์ ค่าใช้จ่ายในการบริการผู้โดยสาร ค่าบริการลานจอด และค่าบริการการจัดการภาคพื้น เนื่องจากขยายการผลิต
- ค่าเสื่อมราคา 17,751 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 2,237 ล้านบาท หรือร้อยละ 14.4 เนื่องจากการรับมอบเครื่องบินใหม่ ประกอบกับค่าเสื่อมราคาสินทรัพย์อื่นเพิ่มขึ้นจากการลงทุน ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
- ค่าใช้จ่ายด้านการประกันภัย 1,016 ล้านบาท ต่ำกว่าปีก่อน 500 ล้านบาท หรือร้อยละ 33.0 สาเหตุหลักเนื่องจากค่าเบี้ยประกันภัยลดลง
- ค่าใช้จ่ายดำเนินงานอื่น รวมทั้งสิ้น 7,409 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 1,364 ล้านบาท หรือร้อยละ 22.6 สาเหตุหลักเนื่องจากการย้ายฐานไปปฏิบัติการบินที่สนามบินสุวรรณภูมิ

กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศส่วนใหญ่เกิดจากการปรับยอดเงินกู้ที่เป็นเงินตราต่างประเทศคงเหลือเป็นเงินบาท ณ วันสิ้นงวดปีบัญชี 2550 มีจำนวน 1,185 ล้านบาท ซึ่งรวมกำไรประมาณ 654 ล้านบาทจากการบริหารจัดการความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนสำหรับเงินกู้สกุลต่างประเทศในช่วงที่เงินบาทแข็งค่าขึ้น แต่ยังคงต่ำกว่าปีบัญชี 2549 ซึ่งมีกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยน 6,178 ล้านบาทอยู่ที่เท่ากับ 4,993 ล้านบาท

ค่าใช้จ่ายอื่นๆ มีจำนวน 2,157 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 1,003 ล้านบาท หรือร้อยละ 86.9 สาเหตุหลักเนื่องจากการบันทึกสำรองการตัดมูลค่าอะไหล่เครื่องบิน และสำรองด้อยค่าของอะไหล่อุปกรณ์การบินหมุนเวียนที่เลิกใช้แล้วและรอจำหน่าย

ส่วนได้เสียในกำไรสุทธิของบริษัทรวม เท่ากับ 123 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน 133 ล้านบาท หรือร้อยละ 52 สาเหตุหลักเกิดจากการดำเนินงานของบริษัท คอนเมืองอินเตอร์เนชั่นแนล แอร์พอร์ต โฮเต็ล จำกัด ขาดทุนเนื่องจากได้รับผลกระทบจากการย้ายสนามบินหลักไปยังท่าอากาศยานสุวรรณภูมิทำให้รายได้ลดลง และบริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด ขาดทุนเพิ่มขึ้น ส่วนบริษัท โรงแรมรอยัลล่อคิต (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน) มีกำไรลดลง

ดอกเบี้ยจ่าย เท่ากับ 4,699 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 248 ล้านบาท หรือร้อยละ 5.6 สาเหตุหลักเนื่องจากหนี้สินเพิ่มขึ้น ประกอบกับอัตราดอกเบี้ยสูงขึ้น อย่างไรก็ตามบริษัทฯ ได้มีการบริหารความเสี่ยงที่เกิดจากความผันผวนของอัตราดอกเบี้ยโดยการทำสัญญา Interest Rate Swap จากอัตราดอกเบี้ยเงินกู้ระยะยาวลอยตัวมาเป็นอัตราดอกเบี้ยคงที่ในช่วงที่อัตราดอกเบี้ยต่ำ ทำให้บริษัทฯ สามารถลดดอกเบี้ยจ่ายลงได้ประมาณ 540 ล้านบาท

## 2. ฐานะทางการเงินของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

### สินทรัพย์

ณ วันสิ้นงวดปีบัญชี 2550 (30 กันยายน 2550) บริษัทฯ มีสินทรัพย์รวมมีมูลค่ารวมทั้งสิ้น 272,086 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากวันสิ้นปีบัญชี 2549 (30 กันยายน 2549) 23,052 ล้านบาท หรือร้อยละ 9.3 ประกอบด้วยสินทรัพย์หมุนเวียนและสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนเป็นสัดส่วนร้อยละ 21.9 และ 78.1 ของสินทรัพย์รวม ตามลำดับ โดยมีองค์ประกอบของสินทรัพย์ ดังนี้

	30 กันยายน 2550		30 กันยายน 2549	
	ล้านบาท	% ของ สินทรัพย์รวม	ล้านบาท	% ของ สินทรัพย์รวม
สินทรัพย์หมุนเวียน	59,499	21.9	45,702	18.4
ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์-สุทธิ	204,714	75.2	196,031	78.7
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่นๆ	7,873	2.9	7,301	2.9

สินทรัพย์หมุนเวียนเพิ่มขึ้น 13,797 ล้านบาท หรือร้อยละ 30.2 เนื่องจากเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น 11,409 ล้านบาท หรือร้อยละ 124.3 ลูกหนี้การค้า-สุทธิ เพิ่มขึ้น 1,371 ล้านบาท หรือร้อยละ 8.3 เป็นผลจากยอดขายสูงขึ้น สินค้าและพัสดุคงเหลือ-สุทธิ เพิ่มขึ้น 743 ล้านบาท หรือร้อยละ 14.1

ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์-สุทธิเพิ่มขึ้น 8,683 ล้านบาท หรือร้อยละ 4.4 เนื่องจากรับมอบเครื่องบินใหม่ 6 ลำ ได้แก่ A340-500 1 ลำ และ B777-200ER 5 ลำ และปลดประจำการเครื่องบินเก่า 4 ลำ ได้แก่ A300-600 2 ลำ และ B747-300 2 ลำ

## หนี้สิน

ณ วันสิ้นงวดปีบัญชี 2550 บริษัทฯ มีหนี้สินรวมทั้งสิ้น 202,858 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก ณ วันสิ้นปีบัญชี 2549 จำนวน 19,505 ล้านบาท หรือร้อยละ 10.6 โดยมีองค์ประกอบของหนี้สิน ดังนี้

	30 กันยายน 2550		30 กันยายน 2549	
	ล้านบาท	% ของ หนี้สินรวม	ล้านบาท	% ของ หนี้สินรวม
หนี้สินหมุนเวียน (ไม่รวมหนี้สินระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี)	73,824	36.4	60,440	33.0
หนี้สินระยะยาว	124,262	61.3	118,417	64.6
เงินกองทุนบำเหน็จพนักงาน	4,772	2.3	4,496	2.4

หนี้สินหมุนเวียน (ไม่รวมหนี้สินระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี) เพิ่มขึ้นจากวันสิ้นปีบัญชี 2549 จำนวน 13,384 ล้านบาทหรือร้อยละ 22.1 สาเหตุหลักเนื่องจากกู้เงินระยะสั้นในรูปแบบ Euro Commercial Paper (ECP) เพิ่มขึ้นเพื่อชำระคืนเงินกู้ระยะยาวก่อนจะจัดหาเงินกู้ที่เหมาะสมต่อไป และรายรับด้านขนส่งที่ยังไม่ถึงเป็นรายได้เพิ่มขึ้นเนื่องจากยอดขายเพิ่มขึ้น

หนี้สินระยะยาว ณ วันที่ 30 กันยายน 2550 ซึ่งรวมหนี้ที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปีจำนวน 124,262 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากวันที่ 30 กันยายน 2549 จำนวน 5,845 ล้านบาท หรือร้อยละ 4.9 เนื่องจากมีเงินกู้ตามสัญญาเช่าการเงินเพื่อจัดหาเครื่องบินเพิ่มขึ้น 15,238 ล้านบาท ส่วนเงินกู้ยืมระยะยาวและตั๋วสัญญาใช้เงินลดลง 8,343 และ 1,050 ล้านบาท ตามลำดับ

## ส่วนของผู้ถือหุ้น

ณ วันสิ้นงวดปีบัญชี 2550 บริษัทฯ มีส่วนของผู้ถือหุ้น 69,228 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากวันสิ้นปีบัญชีก่อน 3,547 ล้านบาท หรือร้อยละ 5.4 เนื่องจากกำไรสุทธิจากการดำเนินงานหักด้วยเงินปันผลจ่ายสำหรับผลการดำเนินงานของปีบัญชี 2549

โครงสร้างเงินทุน ณ วันที่ 30 กันยายน 2550 ประกอบด้วยหนี้สินรวม 202,858 ล้านบาท หรือเท่ากับสัดส่วนร้อยละ 74.6 และมีส่วนของผู้ถือหุ้น 69,228 ล้านบาทหรือเท่ากับสัดส่วนร้อยละ 25.4 อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น ณ วันสิ้นงวดเท่ากับ 2.93 เท่า

## สภาพคล่อง

ณ วันสิ้นสุดปีบัญชี 2550 (30 กันยายน 2550) บริษัทฯ มีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด 20,584 ล้านบาท เพิ่มขึ้น ณ วันต้นงวด (1 ตุลาคม 2549) จำนวน 11,409 ล้านบาท โดยสรุปเงินสดสุทธิได้มาและใช้ไปในกิจกรรมต่างๆ ดังนี้

- เงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมดำเนินงาน 27,524 ล้านบาท
- เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุน 20,896 ล้านบาท ส่วนใหญ่เป็นการลงทุนเกี่ยวกับเครื่องบิน
- เงินสดสุทธิได้มาในกิจกรรมจัดหาเงิน 4,665 ล้านบาท เป็นเงินสดรับจากเงินกู้ระยะยาวสุทธิ 1,997 ล้านบาท เงินสดรับจากเงินกู้ยืมระยะสั้นสุทธิ 6,567 ล้านบาท หักด้วยเงินปันผลจ่าย 2,845 ล้านบาทและชำระคืนตั๋วสัญญาใช้เงิน 1,050 ล้านบาท

ในปีบัญชี 2550 บริษัทฯ ได้รับการจัดอันดับเครดิตองค์กรและตราสารหนี้จากบริษัท ทริส เรทติ้ง จำกัด ในระดับคงที่ ที่ AA- ซึ่งเป็นระดับที่แสดงว่าตราสารหนี้ของบริษัทฯ เป็นตราสารหนี้ที่นำลงทุน มีความเสี่ยงต่ำมาก และ บริษัทฯ มีความสามารถในการชำระดอกเบี้ยและคืนเงินกู้ในเกณฑ์ที่สูงมาก โดยมีแนวโน้มอันดับเครดิตคงที่ (Stable)

### การเปลี่ยนแปลงนโยบายการบัญชี

เพื่อให้เป็นไปตามประกาศสภาวิชาชีพบัญชีฉบับที่ 26/2549 และฉบับที่ 32/2549 ตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2549 บริษัทฯ ได้เปลี่ยนนโยบายบัญชีเกี่ยวกับเงินลงทุนในบริษัทย่อยและบริษัทร่วมของงบการเงินเฉพาะบริษัท จากวิธีส่วนได้เสียเป็นวิธีราคาทุน โดยใช้ราคาทุนเดิม (Historical Cost) เป็นราคาทุนเริ่มต้น การเปลี่ยนแปลงดังกล่าวทำให้กำไรสุทธิในงบการเงินเฉพาะบริษัทไม่เท่ากับกำไรสุทธิในงบการเงินรวม เนื่องจากงบการเงินเฉพาะบริษัทไม่ได้รวมรายการส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนซึ่งบันทึกโดยวิธีส่วนได้เสีย แต่รับรู้รายได้จากการลงทุนในบริษัทย่อยและบริษัทร่วมก็ต่อเมื่อได้รับเงินปันผลจากบริษัทย่อยและบริษัทร่วมเท่านั้น การเปลี่ยนแปลงดังกล่าวมีผลทำให้เงินลงทุนในบริษัทย่อยและบริษัทร่วมตามงบการเงินเฉพาะบริษัทมีมูลค่าตามบัญชี ณ วันที่ 30 กันยายน 2550 เท่ากับ 927 ล้านบาท ลดลง 908 ล้านบาท และส่วนของผู้ถือหุ้นในงบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้นในงบการเงินเฉพาะบริษัทในหัวข้อผลสะสมเนื่องจากการเปลี่ยนแปลงนโยบายการบัญชีเกี่ยวกับผลตอบแทนจากเงินลงทุนตามวิธีราคาทุน ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2549 และ 2548 ลดลง 917 ล้านบาท และ 760 ล้านบาท ตามลำดับ และทำให้งบการเงินเฉพาะบริษัทมีกำไรสุทธิสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2550 และ 2549 เพิ่มขึ้น 8 ล้านบาท และลดลง 156 ล้านบาท ตามลำดับ

การเปลี่ยนแปลงนโยบายบัญชีดังกล่าวส่งผลต่อการแสดงรายการบัญชีที่เกี่ยวข้องกับเงินลงทุนในบริษัทย่อยและบริษัทร่วมในงบการเงินเฉพาะบริษัทเท่านั้น ไม่ได้มีผลกระทบต่อการจัดทำงบการเงินรวมและปัจจัยพื้นฐานการทำธุรกิจของบริษัทฯ แต่อย่างใด