

## คำอธิบายผลการดำเนินงานและการวิเคราะห์ฐานะทางการเงินสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2552 ของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

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

สืบเนื่องจากผลกระทบจากวิกฤตการณ์ต่าง ๆ ที่กระทบต่อผลการดำเนินงานและสถานะทางการเงินของบริษัทฯ ในปี 2551 บริษัทฯ จึงได้จัดทำแผนฟื้นฟูธุรกิจระยะเร่งด่วนเพื่อกำหนดแผนแก้ไขปัญหาการดำเนินธุรกิจ และดูแลสภาพคล่องทางการเงินของบริษัทฯ สำหรับปี 2552 โดยการรักษาและเพิ่มคุณภาพรายได้ การควบคุมค่าใช้จ่ายและชะลอการลงทุน และการดูแลสภาพคล่องทางการเงิน ทั้งนี้บริษัทฯ ได้ดำเนินการตามแผนดังกล่าว รวมทั้งได้มีการปรับให้เหมาะสมกับสถานการณ์และวิกฤตการณ์ต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นระหว่างปี 2552 จนทำให้ผลการดำเนินงานของบริษัทฯ มีกำไร และสามารถจัดหาเงินทุนให้สอดคล้องกับความต้องการเงินทุนเพื่อทดแทนเงินกู้เดิมและรักษา สภาพคล่องได้ตามแผนฯ

ในปีบัญชี 2552 ซึ่งเริ่มตั้งแต่เดือนมกราคม ถึงสิ้นเดือนธันวาคม 2552 บริษัทฯ ยังคงเผชิญกับวิกฤตการณ์ต่างๆ นับตั้งแต่ภาวะเศรษฐกิจโลกถดถอยต่อเนื่องจากปีก่อน การแพร่ระบาดของไข้หวัดใหญ่สายพันธุ์ใหม่ 2009 (H1N1) ซึ่งกระทบต่ออุตสาหกรรมการบินทั่วโลกทำให้การเดินทางระหว่างประเทศชะลอตัวลงมากในช่วงไตรมาส 2 ตลอดจนผลต่อเนื่องจากความไม่สงบทางการเมืองในประเทศในช่วงปลายปี 2551 และ เหตุการณ์ความรุนแรง ในประเทศในช่วงสงกรานต์ ล้วนเป็นปัจจัยลบที่ส่งผลกระทบต่อผลการดำเนินงานของบริษัทฯ ในช่วง 9 เดือนแรกของปี 2552 โดยบริษัทฯ ได้ปรับลดเที่ยวบินในเส้นทางภูมิภาคและข้ามทวีปให้สอดคล้องกับสภาพตลาดและ สภาพการณ์ดังกล่าว และได้เปิดเส้นทางบินตรงกรุงเทพฯ-ออสโล ประเทศนอร์เวย์ เพื่อรองรับความต้องการของตลาดปัจจุบันและโอกาสในการขยายตัวต่อไป อย่างไรก็ตาม ในไตรมาส 4 ภาวะเศรษฐกิจโลกเริ่มฟื้นตัว และเป็นช่วงที่มีผู้โดยสารเดินทางหนาแน่น บริษัทฯ ได้ทยอยเพิ่มเที่ยวบินตามแผนที่วางไว้ ซึ่งสอดคล้องกับปริมาณผู้โดยสาร ที่เพิ่มขึ้น ประกอบกับผลจากการดำเนินตามแผนฟื้นฟูธุรกิจของบริษัทฯ ทั้งจากการรักษาและเพิ่มคุณภาพรายได้ โดยเฉพาะอย่างยิ่งผลจากมาตรการควบคุมค่าใช้จ่ายและการลงทุนซึ่งมีการติดตามอย่างใกล้ชิดเพื่อให้เป็นไปตาม เป้าหมาย ส่งผลให้ผลการดำเนินงานของบริษัทฯ โดยรวมทั้งปี 2552 สามารถกลับมามีกำไรได้อีกครั้งหนึ่ง โดยสรุปผลการดำเนินงานประจำปี 2552 ได้ดังนี้

	2552	2551	อัตราเปลี่ยนแปลง
รายได้รวม	163,875	202,606	- 19.1%
ค่าใช้จ่ายรวม	155,768	226,206	- 31.1%
กำไร(ขาดทุน)จากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ	3,167	(4,471)	+ 170.8%
กำไร(ขาดทุน)ก่อนภาษีเงินได้	8,107	(23,600)	+ 134.4%
กำไร(ขาดทุน)สุทธิ	7,344	(21,379)	+ 134.4%
กำไร(ขาดทุน)สุทธิต่อหุ้น (บาท)	4.32	(12.58)	+ 134.3%
EBITDA	30,297	13,619	+ 122.5%

ในปี 2552 บริษัทฯ มีรายได้รวมทั้งสิ้น 163,875 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน 38,731 ล้านบาท หรือร้อยละ 19.1 สาเหตุสำคัญเนื่องจากการแข่งขันด้านราคาที่รุนแรง ปริมาณการขนส่งที่ลดลง ประกอบกับอัตราค่าธรรมเนียมขดเคียงน้ำมันลดลงตามราคาเฉลี่ยน้ำมันที่ลดลง ส่วนค่าใช้จ่ายรวมมีจำนวนทั้งสิ้น 155,768 ล้านบาท ลดลงจาก ปีก่อนซึ่งรวมสำรองขาดทุนจากการต่อค่างของเครื่องบิน A340-500 และสำรองค่าความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นจากกรณีที่บริษัทฯ ถูกฟ้องคดีละเมิดกฎหมายการป้องกันการค้าที่ไม่เป็นธรรม ถึง 70,438 ล้านบาท หรือร้อยละ 31.1 สาเหตุสำคัญเนื่องจากราคาน้ำมันโดยเฉลี่ยต่ำกว่าปีก่อน ปริมาณการผลิตและการขนส่งลดลง และผลจากการลดค่าใช้จ่ายดำเนินงานตามแผนฟื้นฟูธุรกิจ และการควบคุมและบริหารจัดการค่าใช้จ่ายที่ดำเนินการอย่างต่อเนื่องมาจากปีก่อน ประกอบกับมีกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ ในขณะที่ปีก่อนขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ เป็นผลให้ในปี 2552 บริษัทฯ มีกำไรสุทธิ 7,344 ล้านบาท คิดเป็นกำไรต่อหุ้น 4.32 บาท เปรียบเทียบกับปีก่อนซึ่งขาดทุนสุทธิ 21,379 ล้านบาท คิดเป็นขาดทุนต่อหุ้น 12.58 บาท โดยมี EBITDA เท่ากับ 30,297 ล้านบาท สูงกว่าปีก่อน 16,678 ล้านบาท

### ปริมาณการผลิตและการขนส่ง

		2552	2551	อัตราเปลี่ยนแปลง
ปริมาณการผลิตรวม	(ล้านตัน-กิโลเมตร)	10,499	10,938	- 4.0%
ปริมาณการขนส่งรวม	(ล้านตัน-กิโลเมตร)	6,908	7,458	- 7.4%
อัตราส่วนการบรรทุก	(%)	65.8	68.2	- 2.4
ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร	(ล้านที่นั่ง-กิโลเมตร)	72,031	75,391	- 4.5%
ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร	(ล้านคน-กิโลเมตร)	52,593	56,377	- 6.7%
อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร	(%)	73.0	74.8	- 1.8
ปริมาณการผลิตด้านพัสดุภัณฑ์	(ล้านตัน-กิโลเมตร)	4,016	4,152	- 3.3%
ปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์	(ล้านตัน-กิโลเมตร)	2,092	2,292	- 8.7%
อัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์	(%)	52.1	55.2	- 3.1
จำนวนผู้โดยสาร	ล้านคน	18.48	18.71	- 1.2%
ชั่วโมงปฏิบัติการบิน	ชั่วโมง	326,008	342,175	- 4.7%
อัตราการใช้ประโยชน์เครื่องบินเฉลี่ย	ชั่วโมง/ลำ/วัน	11.2	11.7	- 4.3%

เนื่องจากผลกระทบจากวิกฤตการณ์ต่างๆ ส่งผลต่อการเดินทางของผู้โดยสาร ตลอดจนการขนส่งสินค้า ลดลง บริษัทฯ ได้ปรับลดจำนวนเที่ยวบินให้เหมาะสมกับสภาวะการณ์ โดยในปี 2552 บริษัทฯ มีปริมาณการผลิตรวม (Available Ton -Kilometer : ATK) ลดลงจากปีก่อนร้อยละ 4 ในขณะที่ปริมาณการขนส่งรวม (Revenue Ton-Kilometer : RTK) ลดลงร้อยละ 7.4 อัตราส่วนการบรรทุกรวม (Load Factor) เฉลี่ยร้อยละ 65.8 ลดลงจากปีก่อน ซึ่งเฉลี่ยร้อยละ 68.2 โดยมีปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (Available Seat - Kilometer : ASK) ลดลงจากปีก่อนร้อยละ 4.5 ส่วนปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (Revenue Passenger - Kilometer : RPK) ลดลงร้อยละ 6.7 อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร (Cabin Factor) เฉลี่ยร้อยละ 73.0 ต่ำกว่าปีก่อนซึ่งเฉลี่ยร้อยละ 74.8

ในปี 2552 บริษัทฯ ได้รับมอบเครื่องบิน A330-300 ในเดือนเมษายน พฤษภาคม และกรกฎาคม เดือนละ 1 ลำ เพื่อให้บริการผู้โดยสารในเส้นทางภูมิภาคและทดแทนเครื่องบินที่ปลดระวาง นอกจากนี้ในปลายเดือนธันวาคม 2552 ยังได้รับมอบเครื่องบิน A330-300 อีก 3 ลำ ซึ่งอยู่ระหว่างการรอติดตั้งเก้าอี้ขึ้นประหยัดเนื่องจากบริษัทผู้ผลิตอยู่ระหว่างขอใบรับรองมาตรฐานด้านความปลอดภัยจากองค์กรสากลที่เกี่ยวข้อง อย่างไรก็ตามบริษัทฯ สามารถเรียกrogate ค่าเสียหายที่เกิดจากความล่าช้าจากบริษัทดังกล่าวได้ รวมทั้งบริษัทฯ ก็ได้เตรียมดำเนินการ จัดหาผู้ผลิตรายอื่นควบคู่กันไปเพื่อแก้ไขปัญหาดังกล่าวในกรณีที่บริษัทผู้ผลิตเดิมไม่สามารถส่งมอบเก้าอี้ได้

**รายได้**

ในปี 2552 บริษัทฯ มีรายได้รวมทั้งสิ้น 163,875 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน 38,731 ล้านบาท หรือร้อยละ 19.1 โดยสรุปดังนี้

หน่วย : ล้านบาท	2552	2551	อัตราเปลี่ยนแปลง
รายได้จากกิจการขนส่ง			
- ค่าโดยสารและค่าน้ำมันส่วนเกิน	134,479	164,319	- 18.2%
- ค่าระวางขนส่งและไปรษณีย์ภัณฑ์	19,348	26,754	- 27.7%
รวมรายได้จากกิจการขนส่ง	153,827	191,073	- 19.5%
รายได้จากกิจการอื่น	7,776	9,045	- 14.0%
รวมรายได้จากการขายและการให้บริการ	161,603	200,118	- 19.2%
ดอกเบียร์รับ	178	493	- 63.9%
รายได้อื่น	2,094	1,995	+ 5.0%
<b>รวมรายได้</b>	<b>163,875</b>	<b>202,606</b>	<b>- 19.1%</b>

**รายได้จากการขายและการให้บริการ** บริษัทฯ มีรายได้จากการขายและการให้บริการรวม 161,603 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน 38,515 ล้านบาท หรือร้อยละ 19.2 ประกอบด้วย

**รายได้จากกิจการขนส่ง** บริษัทฯ มีรายได้จากกิจการขนส่ง 153,827 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน 37,246 ล้านบาท หรือร้อยละ 19.5 เนื่องจาก

- รายได้ค่าโดยสารและน้ำมันส่วนเกิน (รวมรายได้ค่าธรรมเนียมขดเขยค่าน้ำมันและค่าประกันภัยที่เรียกเก็บจากผู้โดยสาร) มีจำนวนทั้งสิ้น 134,479 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน 29,840 ล้านบาท หรือร้อยละ 18.2 สาเหตุสำคัญเนื่องจาก
  - รายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วยลดลงจากปีก่อนร้อยละ 10.1 เนื่องจากการแข่งขันด้านราคา ที่รุนแรง บริษัทฯ จึงได้ปรับกลยุทธ์ด้านการตลาดต่าง ๆ เพื่อกระตุ้นยอดขายและรักษาส่วนแบ่ง ทางการตลาด
  - รายได้ค่าธรรมเนียมขดเขยน้ำมันต่ำกว่าปีก่อน 9,449 ล้านบาท เนื่องจากราคาน้ำมันลดลง ทำให้มีการปรับอัตราค่าธรรมเนียมขดเขยค่าน้ำมันลง
  - ปริมาณการขนส่งผู้โดยสารลดลงตามสภาพตลาดโดยรวม
- รายได้ค่าระวางขนส่งสินค้าและไปรษณีย์ภัณฑ์รวมทั้งสิ้น 19,348 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน 7,406 ล้านบาท หรือร้อยละ 27.7 เนื่องจาก
  - รายได้จากพัสดุภัณฑ์เฉลี่ยต่อหน่วยลดลงจากปีก่อนร้อยละ 12.3 เนื่องจากการแข่งขันด้านราคา
  - รายได้ค่าธรรมเนียมขดเขยน้ำมันต่ำกว่าปีก่อน 3,504 ล้านบาท เนื่องจากราคาน้ำมันลดลง ทำให้มีการปรับอัตราค่าธรรมเนียมขดเขยค่าน้ำมันลง
  - สภาพเศรษฐกิจทำให้การส่งออกและนำเข้าหดตัว ซึ่งส่งผลให้ปริมาณการขนส่งสินค้าและไปรษณีย์ภัณฑ์ลดลง

รายได้เฉลี่ยต่อหน่วยจากการขนส่งผู้โดยสารและพัสดุภัณฑ์ ไม่รวมค่าธรรมเนียมขดเขยค่าน้ำมันและค่าเบี่ยประกันภัย สรุปได้ดังนี้

		2552	2551	อัตราเปลี่ยนแปลง
รายได้เฉลี่ยต่อหน่วยรวมทั้งระบบ	(บาท/ตัน-กิโลเมตร)	17.99	19.90	- 9.6%
รายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วย	(บาท/คน-กิโลเมตร)	2.05	2.28	- 10.1%
รายได้จากพัสดุภัณฑ์เฉลี่ยต่อหน่วย	(บาท/ตัน-กิโลเมตร)	7.13	8.13	- 12.3%

**รายได้จากกิจการอื่น** บริษัทฯ มีรายได้จากกิจการอื่นส่วนใหญ่ประกอบด้วยรายได้จากหน่วยธุรกิจย่อย ซึ่งได้แก่ การซ่อมบำรุงเครื่องบิน การบริการสินค้า การบริการลานจอดและอุปกรณ์ภาคพื้น การบริการผู้โดยสารภาคพื้น และภัตตาคารและครัวการบิน และรายได้ของบริษัท ไทย-อะมาติอุส เซาท์ อีสต์ เอเชีย จำกัด มีจำนวนรวม 7,776 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน 1,269 ล้านบาทหรือร้อยละ 14 ส่วนใหญ่เนื่องจากผู้โดยสารเดินทางเข้า-ออกประเทศลดลง และสายการบินลูกค้าลดจำนวนเที่ยวบินลง

**ดอกเบี้ยรับ** มีจำนวน 178 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน 315 ล้านบาท หรือร้อยละ 63.9 เนื่องจากอัตราดอกเบี้ยเงินฝากลดลงเมื่อเทียบกับปี 2551

**รายได้อื่น** มีจำนวน 2,094 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 99 ล้านบาท หรือร้อยละ 5.0 สาเหตุสำคัญเนื่องจาก

- รายได้ค่าชดเชยจากการส่งมอบเครื่องบิน A380-800 จำนวน 6 ลำ ค่าเช่า จำนวน 738 ล้านบาท
- รายได้จากค่าธรรมเนียมสนามบินที่เรียกเก็บกับผู้โดยสารแต่สายการบินอื่นหรือประเทศที่บริษัทฯ ขนส่งผู้โดยสารไป ไม่ได้เรียกเก็บเงินมาเกินกว่า 3 ปี ลดลงจากปีก่อน 413 ล้านบาท
- กำไรจากการจำหน่ายทรัพย์สินลดลงจากปีก่อน 141 ล้านบาท

### ค่าใช้จ่าย

ในปี 2552 บริษัทฯ มีค่าใช้จ่ายรวมทั้งสิ้น 155,768 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน 70,438 ล้านบาท หรือร้อยละ 31.1 โดยมีรายละเอียดดังนี้

หน่วย : ล้านบาท	2552	2551	อัตราเปลี่ยนแปลง
ค่าน้ำมันเครื่องบิน	47,015	89,460	- 47.4%
ค่าใช้จ่ายบุคลากร	26,191	30,534	- 14.2%
ค่าตอบแทนผู้บริหาร	61	94	- 35.1%
ค่าบริการการบิน	17,692	19,939	- 11.3%
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับนักบินและลูกเรือ	5,243	6,542	- 19.9%
ค่าซ่อมแซมและซ่อมบำรุงอากาศยาน	10,321	10,848	- 4.9%
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	21,023	20,281	+ 3.7%
ค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่	1,532	3,651	- 58.0%
ค่าสินค้าและพัสดุใช้ไป	8,496	8,827	- 3.7%
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการขายและโฆษณา	6,221	6,932	- 10.2%
ค่าใช้จ่ายด้านการประกันภัย	760	751	+ 1.2%
ค่าความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นกรณีกฎหมายการป้องกัน			
การค้าที่ไม่เป็นธรรม	-	4,290	- 100.0%
ขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์	529	4,750	- 88.9%
ค่าใช้จ่ายอื่น	8,104	9,285	- 12.7%
ผลขาดทุน(กำไร)จากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ	(3,167)	4,471	- 170.8%
ต้นทุนทางการเงิน	5,738	5,486	+ 4.6%
ส่วนแบ่งขาดทุน(กำไร)จากเงินลงทุนตามวิธีส่วนได้เสีย	9	65	- 86.2%
<b>รวมค่าใช้จ่าย</b>	<b>155,768</b>	<b>226,206</b>	<b>- 31.1%</b>

สรุปค่าใช้จ่ายที่มีการเปลี่ยนแปลงอย่างมีนัยสำคัญในปี 2552 ได้แก่

**ค่าน้ำมันเครื่องบิน** 47,015 ล้านบาท ซึ่งรวมค่าขาดเช่าการบริหารความเสี่ยงราคาน้ำมัน 1,286 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน 42,445 ล้านบาท หรือร้อยละ 47.4 สาเหตุสำคัญเนื่องจาก

- ราคาน้ำมันโดยเฉลี่ยต่ำกว่าปีก่อนถึงร้อยละ 44.4
- ปริมาณการใช้น้ำมันลดลงจากปีก่อนร้อยละ 5.7 ตามปริมาณการผลิตที่ลดลง

**ค่าใช้จ่ายบุคลากร** 26,191 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน 4,343 ล้านบาท หรือร้อยละ 14.2 เนื่องจาก

- ในปีก่อนมีค่าใช้จ่ายโครงการร่วมใจจากองค์กรประมาณ 1,300 ล้านบาท และส่งผลต่อเนื่องทำให้ค่าใช้จ่ายบุคลากรในปีนี้ลดลงด้วย
- มาตรการควบคุมและลดค่าใช้จ่ายตามแผนฟื้นฟูของบริษัทฯ โดยการบริหารจัดการ ควบคุม และ กวดขันอย่างเข้มงวดในการทำงานล่วงเวลา ทำให้ค่าใช้จ่ายค่าล่วงเวลาลดลง

**ค่าบริการการบิน** 17,692 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน 2,247 ล้านบาท หรือร้อยละ 11.3 สาเหตุหลักเนื่องจากปริมาณการผลิตลดลง รวมทั้งผลจากการเจรจาต่อรองขอปรับลดค่าบริการต่าง ๆ ทั้งในและต่างประเทศตาม มาตรการลดค่าใช้จ่ายของแผนฟื้นฟูธุรกิจ

**ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับนักบินและลูกเรือ** 5,243 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน 1,299 ล้านบาท หรือร้อยละ 19.9 สาเหตุหลักเนื่องจากปริมาณการผลิตลดลง และการเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารค่าใช้จ่ายตามมาตรการลด ค่าใช้จ่ายของแผนฟื้นฟูธุรกิจ เช่น การปรับลดจำนวนวันพักค้างคืนของนักบินและลูกเรือ

**ค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่** 1,532 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน 2,119 ล้านบาท หรือร้อยละ 58 เนื่องจากจำนวนเครื่องบินเช่าลดลง และอัตราค่าเช่าเครื่องบินลดลง จากการต่อสัญญา

**ขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์** 529 ล้านบาท ต่ำกว่าปีก่อน 4,221 ล้านบาท หรือร้อยละ 88.9 โดยในปี 2552 บริษัทฯ ได้ตั้งสำรองขาดทุนจากการด้อยค่าของอะไหล่เครื่องบินและเครื่องยนต์หมุนเวียน 529 ล้านบาท ส่วนในปี 2551 บริษัทฯ ได้ตั้งสำรองการด้อยค่าของเครื่องบิน A340-500 จำนวน 4 ลำ ซึ่งมีราคาประเมินต่ำกว่ามูลค่าสุทธิตามบัญชี จำนวน 4,426 ล้านบาท

**ค่าใช้จ่ายอื่น** 8,104 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน 1,181 ล้านบาท หรือร้อยละ 12.7 เนื่องจากค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานอื่นลดลง เช่น ค่าเช่าสำนักงานและสาธารณูปโภค ค่าเดินทางและยานพาหนะ และค่าสิทธิประโยชน์

**กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ** 3,167 ล้านบาทซึ่งส่วนใหญ่เกิดจาก ณ วันสิ้นงวด เงินบาทแข็งค่าเมื่อเทียบกับเงินสกุลหลัก ทำให้บริษัทฯ มีกำไรจากการปรับยอดเงินคู่ที่เป็นเงินตราต่างประเทศเป็นเงินบาท

**ต้นทุนทางการเงิน** 5,738 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 252 ล้านบาท หรือร้อยละ 4.6 สาเหตุหลักเนื่องจากเงินกู้ยืมเพิ่มขึ้น

**ส่วนแบ่งกำไร (ขาดทุน) จากเงินลงทุนตามวิธีส่วนได้เสีย** ขาดทุนจำนวน 9 ล้านบาท ต่ำกว่าปีก่อน 56 ล้านบาท โดยในปีนี้มีบริษัทฯ ได้รับส่วนแบ่งกำไรจากบริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และบริษัท ครีวการบินภูเก็ต จำกัด รวม 103 ล้านบาท ในขณะที่บริษัท โรงแรมรอยัลล่อคิด (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน) บริษัท ดอนเมือง อินเตอร์เนชั่นแนล แอร์พอร์ต โฮเต็ล จำกัด และบริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด มีส่วนแบ่งขาดทุนรวม 112 ล้านบาท

## 2. สถานะทางการเงินของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

### สินทรัพย์

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2552 บริษัทฯ มีสินทรัพย์รวมมีมูลค่ารวมทั้งสิ้น 271,694 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากวันที่ 31 ธันวาคม 2551 จำนวน 12,159 ล้านบาท หรือร้อยละ 4.7 ประกอบด้วยสินทรัพย์หมุนเวียนและสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนเป็นสัดส่วนร้อยละ 17.4 และ 82.6 ของสินทรัพย์รวม ตามลำดับ โดยมีองค์ประกอบของสินทรัพย์ ดังนี้

	31 ธันวาคม 2552		31 ธันวาคม 2551	
	ล้านบาท	% ของสินทรัพย์รวม	ล้านบาท	% ของสินทรัพย์รวม
สินทรัพย์หมุนเวียน	47,288	17.4	42,122	16.2
ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์-สุทธิ	213,505	78.6	207,064	79.8
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่นๆ	10,901	4.0	10,349	4.0

สินทรัพย์หมุนเวียนเพิ่มขึ้น 5,166 ล้านบาท หรือร้อยละ 12.3 สาเหตุหลักเนื่องจากเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น 6,854 ล้านบาท

ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์-สุทธิเพิ่มขึ้น 6,441 ล้านบาท หรือร้อยละ 3.1 สาเหตุหลักเนื่องจากมีการรับมอบเครื่องบินใหม่ A330-300 จำนวน 6 ลำ และซื้อคืนเครื่องบินเช่าดำเนินงาน B777-200 1 ลำ

#### หนี้สิน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2552 บริษัทฯ มีหนี้สินรวมทั้งสิ้น 218,450 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2551 จำนวน 4,797 ล้านบาท หรือร้อยละ 2.2 โดยมีองค์ประกอบของหนี้สิน ดังนี้

	31 ธันวาคม 2552		31 ธันวาคม 2551	
	ล้านบาท	% ของหนี้สินรวม	ล้านบาท	% ของหนี้สินรวม
หนี้สินหมุนเวียน (ไม่รวมหนี้สินระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี)	54,961	25.2	79,307	37.1
หนี้สินระยะยาว	154,900	70.9	125,693	58.8
หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น ๆ	8,589	3.9	8,653	4.1

หนี้สินหมุนเวียน (ไม่รวมหนี้สินระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี) ลดลงจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2551 จำนวน 24,346 ล้านบาท หรือร้อยละ 30.7 สาเหตุหลักเนื่องจาก

- บริษัทฯ ได้ปรับโครงสร้างเงินกู้ โดยจัดหาเงินกู้ระยะยาวมาชำระคืนเงินกู้ยืมระยะสั้น ทำให้เงินกู้ระยะสั้นลดลง 20,372 ล้านบาท
- รายรับด้านขนส่งที่ยังไม่ถึงเป็นรายได้ ซึ่งส่วนใหญ่เป็นรายได้จากการขายบัตรโดยสารที่บริษัทฯ ได้รับชำระแล้ว แต่ผู้โดยสารยังไม่ได้ใช้บริการ ลดลง 5,313 ล้านบาท สาเหตุสำคัญเนื่องจากรายได้ลดลงจากผลกระทบจากวิกฤตการณ์ต่างๆ
- ค่าใช้จ่ายค้างจ่ายลดลง 2,128 ล้านบาท

หนี้สินระยะยาว ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2552 ซึ่งรวมหนี้ที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี มีจำนวนทั้งสิ้น 154,900 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากวันที่ 31 ธันวาคม 2551 จำนวน 29,207 ล้านบาท หรือร้อยละ 23.2 สาเหตุหลัก เนื่องจากการปรับโครงสร้างเงินกู้ โดยบริษัทฯ ได้กู้เงินระยะยาวมาชำระคืนเงินกู้ระยะสั้นบางส่วนเพื่อแก้ไขปัญหาสภาพคล่อง และได้กู้เงินตามสัญญาเข้าการเงินเพื่อจัดหาเครื่องบินจำนวน 6 ลำ ซึ่งทำให้สินทรัพย์ของบริษัทฯ เพิ่มขึ้น

หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น ๆ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2552 มีจำนวน 8,589 ล้านบาท ลดลงจากวันที่ 31 ธันวาคม 2551 จำนวน 64 ล้านบาท หรือร้อยละ 0.7

#### ส่วนของผู้ถือหุ้น

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2552 บริษัทฯ มีส่วนของผู้ถือหุ้น 53,244 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากวันที่ 31 ธันวาคม 2551 จำนวน 7,362 ล้านบาท หรือร้อยละ 16 เนื่องจากมีกำไรจากการดำเนินงาน

โครงสร้างเงินทุน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2552 ประกอบด้วยหนี้สินรวม 218,450 ล้านบาท หรือเท่ากับ สัดส่วนร้อยละ 80.4 และมีส่วนของผู้ถือหุ้น 53,244 ล้านบาทหรือเท่ากับสัดส่วนร้อยละ 19.6

#### สภาพคล่องทางการเงิน

บริษัทฯ ได้จัดหาเงินทุนให้สอดคล้องกับความต้องการเงินทุนเพื่อทดแทนเงินกู้เดิมและรักษาสภาพคล่องตามแนวทางการจัดหาเงินทุนของแผนฟื้นฟูธุรกิจระยะเร่งด่วนของบริษัทฯ ตามที่ได้กล่าวมาแล้ว รวมทั้งอยู่ระหว่างดำเนินการปรับโครงสร้างทางการเงินให้เหมาะสมโดยได้มีการปรับแผนเป็นระยะๆ ให้สอดคล้องกับสถานการณ์ที่เกิดขึ้น

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2552 บริษัทฯ มีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด 14,300 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากวันต้นงวด จำนวน 6,854 ล้านบาท โดยสรุปเงินสดสุทธิได้มาและใช้ไปในกิจกรรมต่างๆ ดังนี้

- เงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมดำเนินงาน 28,523 ล้านบาท
  - เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุน 14,472 ล้านบาท ส่วนใหญ่เป็นเงินจ่ายล่วงหน้าค่าเครื่อง  
บินและ เครื่องยนต์ A330-300 และA380-800 เงินจ่ายค่าเครื่องบิน A330-300 จำนวน 6 ลำ และซื้อคืน  
เครื่องบินเช่าดำเนินงาน B777-200 1 ลำ
  - เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงิน 7,085 ล้านบาท ประกอบด้วย
    - การออกหุ้นกู้จำนวน 4,790 ล้านบาท
    - การกู้ยืมเงินระยะยาวสุทธิ 22,484 ล้านบาท
    - การชำระคืนเงินกู้ยืมระยะสั้น 20,323 ล้านบาท
    - การชำระคืนหุ้นกู้ 7,500 ล้านบาท
    - การชำระคืนตัวสัญญาใช้เงิน จ่ายดอกเบี้ยเงินกู้ยืม และจ่ายเงินปันผลของบริษัท
- ย่อยรวม 6,535 ล้านบาท

### อัตราส่วนทางการเงิน

		2552	2551
อัตราค่าไถ่จากการดำเนินงาน	(%)	5.74	(3.33)
อัตราค่าไรสุทธิ	(%)	4.54	(10.68)
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์	(%)	2.76	(7.92)
อัตราผลตอบแทนผู้ถือหุ้น	(%)	14.82	(37.54)
อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Interest Bearing Debt to Equity)	(เท่า)	2.93	3.21
อัตราส่วนความสามารถในการชำระภาระผูกพัน (DSCR) <sup>1)</sup>	(เท่า)	1.13	0.47
อัตราส่วนความสามารถชำระดอกเบี้ย <sup>2)</sup>	(เท่า)	5.28	2.48

หมายเหตุ : 1) อัตราส่วนความสามารถในการชำระภาระผูกพัน เท่ากับ EBITDAR/(การชำระคืนหนี้สินระยะยาว+ดอกเบี้ยจ่าย+ค่าเช่า)

2) อัตราส่วนความสามารถในการชำระดอกเบี้ย เท่ากับ EBITDA/ดอกเบี้ยจ่าย

### สัญญาและภาระผูกพัน

1. บริษัทฯ มีภาระผูกพันในการซื้อเครื่องบินที่ต้องชำระเป็นเงิน 39,109 ล้านบาท ประกอบด้วยเครื่องบิน A330-300 จำนวน 2 ลำ คาดว่าจะได้รับมอบในเดือนมีนาคม ปี 2553 และเครื่องบิน A380-800 จำนวน 6 ลำ คาดว่าจะได้รับมอบในระหว่างปี 2555-2556

2. บริษัทฯ มีภาระผูกพันจากการทำสัญญาเช่าเครื่องบิน (Operating Leases) เป็นเงิน 171.88 ล้านเหรียญสหรัฐ หรือประมาณ 5,761 ล้านบาท (อัตราแลกเปลี่ยน 33.5168 บาท ต่อ 1 เหรียญสหรัฐ) ประกอบด้วยเครื่องบิน B737-400 จำนวน 3 ลำ B777-200 จำนวน 2 ลำ และ A330-300 จำนวน 2 ลำ ซึ่งจะหมดสัญญาเช่าในระหว่างปี 2557-2561