

12. ฐานะการเงินและผลการดำเนินงาน**คำอธิบายและการวิเคราะห์ฐานะการเงินและผลการดำเนินงานของฝ่ายจัดการ**

คำอธิบายและการวิเคราะห์ที่จะกล่าวต่อไปนี้ควรศึกษาควบคู่ไปกับงบการเงินรวมและหมายเหตุประกอบงบการเงินที่นำเสนอในหนังสือชี้ชวนฉบับนี้ ในกรณีที่ไม่ได้มีการกำหนดไว้เป็นอย่างอื่น ข้อมูลทางการเงินทั้งหมดที่แสดงในหนังสือชี้ชวนฉบับนี้ได้ถูกนำเสนอในสกุลเงินบาทตามหลักมาตรฐานทางบัญชีที่เป็นที่ยอมรับในประเทศไทย (Thai GAAP) ข้อมูลทางการเงินทั้งหมดที่จะกล่าวต่อไปนี้เป็นหนังสือชี้ชวนฉบับนี้เป็นข้อมูลสำหรับรอบบัญชีปี สิ้นสุด ณ วันที่ 30 กันยายน 2544 2545 และ 2546 และได้จัดทำขึ้นในรูปของบัญชีรวม (Consolidated Basis) นอกจากนี้ งบการเงินรวมและข้อมูลเกี่ยวกับผลการดำเนินงาน ตลอดจนคำอธิบายและการวิเคราะห์ของฝ่ายจัดการที่ได้ระบุในหนังสือชี้ชวนฉบับนี้ยังแสดงถึงผลการดำเนินงานของการท่าอากาศยานแห่งประเทศไทยซึ่งต่อมาได้แปลงสภาพมาเป็นทอท. ด้วย

ทั้งนี้ ทอท. ได้จัดให้มีการทำงานการเงินตามมาตรฐานการบัญชีระหว่างประเทศ (International Financial Reporting Standards หรือ IFRS) และได้ยื่นให้แก่สำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ (“สำนักงาน กลต.”) พร้อมกับแบบแสดงรายการข้อมูลการเสนอขายหลักทรัพย์แล้ว ทั้งนี้ นักลงทุนที่สนใจสามารถตรวจสอบ หรือขอสำเนางบการเงินและแบบแสดงรายการข้อมูลการเสนอขายหลักทรัพย์ที่ยื่นไว้ต่อสำนักงาน กลต. ได้ในวันและเวลาทำการของสำนักงาน กลต.

สรุปรายงานสอบบัญชีของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้ตรวจสอบงบการเงินรวมและเฉพาะบริษัทตามมาตรฐานการสอบบัญชีที่รับรองทั่วไปของไทยสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2544 สำหรับงวดตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2544 ถึงวันที่ 29 กันยายน 2545 สำหรับวันที่ 30 กันยายน 2545 และสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2546 โดยที่สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินมีความเห็นดังนี้

สรุปรายงานของผู้สอบบัญชีสำหรับงวดตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2544 ถึงวันที่ 29 กันยายน 2545 และสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2544

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินเห็นว่า งบการเงินรวมและเฉพาะกิจการแสดงฐานะการเงินรวมและเฉพาะกิจการ ณ วันที่ 29 กันยายน 2545 และวันที่ 30 กันยายน 2544 ผลการดำเนินงานรวมและเฉพาะกิจการ และกระแสเงินสดรวมและเฉพาะกิจการ สำหรับงวดตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2544 ถึงวันที่ 29 กันยายน 2545 และสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2544 ของการท่าอากาศยานแห่งประเทศไทย โดยถูกต้องตามที่ควรในสาระสำคัญตามหลักการบัญชีที่รับรองทั่วไป

สรุปรายงานของผู้สอบบัญชีสำหรับวันที่ 30 กันยายน 2545

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินเห็นว่า งบการเงินรวมและเฉพาะบริษัทแสดงฐานะการเงินรวมและเฉพาะบริษัท ณ วันที่ 30 กันยายน 2545 ผลการดำเนินงานรวมและเฉพาะบริษัท และกระแสเงินสดรวมและเฉพาะบริษัท สำหรับวันที่ 30 กันยายน 2545 ของบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย โดยถูกต้องตามที่ควรในสาระสำคัญตามหลักการบัญชีที่รับรองทั่วไป

สรุปรายงานของผู้สอบบัญชีสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2546

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินเห็นว่า งบการเงินรวมและเฉพาะบริษัทแสดงฐานะการเงินรวมและเฉพาะบริษัท ณ วันที่ 30 กันยายน 2546 และ 2545 ผลการดำเนินงานรวมและเฉพาะบริษัท และการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้นรวมและเฉพาะบริษัท และกระแสเงินสดรวมและเฉพาะบริษัท สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2546 ของบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย โดยถูกต้องตามที่ควรในสาระสำคัญตามหลักการบัญชีที่รับรองทั่วไป

นอกจากนี้ สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินขอให้ข้อสังเกตหมายเหตุประกอบงบการเงินดังนี้

(ก) การท่าอากาศยานแห่งประเทศไทย (“การท่าอากาศยานฯ”) ได้จดทะเบียนเป็นบริษัทมหาชนจำกัด ตามกฎหมายไทยเมื่อวันที่ 30 กันยายน 2545 โดยใช้ชื่อว่า “บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)” ดังนั้น งบการเงินของ

ข้อที่ 12 ฐานะการเงินและผลการดำเนินงาน

การทำอากาศยานฯ สำหรับปี 2545 จึงแสดงผลการดำเนินการสิ้นสุดวันที่ 29 กันยายน 2545 และได้นำมาเปรียบเทียบกับงบการเงินสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2544

งบการเงินของการทำอากาศยานฯ ประกอบด้วยงบการเงินเฉพาะกิจการและงบการเงินรวม งบการเงินเฉพาะกิจการแสดงฐานะการเงินและผลการดำเนินงานของการทำอากาศยานสากลกรุงเทพ (ดอนเมือง) ท่าอากาศยานสากลภูมิภาค (เชียงใหม่ หาดใหญ่ ภูเก็ต และเชียงราย) และกองทุนสงเคราะห์การทำอากาศยานฯ ส่วนงบการเงินรวมแสดงฐานะการเงินและผลการดำเนินงานของงบการเงินเฉพาะกิจการและบริษัทท่าอากาศยานสากลกรุงเทพแห่งใหม่ จำกัด (บพม.) ซึ่งแสดงผลการดำเนินงานสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2545

ในการจัดทำงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ ได้บันทึกเงินลงทุนตามวิธีส่วนได้เสียโดยตัดรายการค้าและยอดคงเหลือระหว่างกันที่มีสาระสำคัญออกแล้ว สำหรับส่วนของผู้ถือหุ้นส่วนน้อยได้เปิดเผยแยกต่างหากไว้ในส่วนของทุน

(ข) ในงวดบัญชีปี 2546 ทอท. ได้มีการเปลี่ยนแปลงนโยบายการบัญชีเกี่ยวกับการบันทึกบัญชีทรัพย์สินที่ได้รับบริจาคจากเดิมบันทึกบัญชีทรัพย์สินคู่กับส่วนเกินทุนจากการบริจาค และบันทึกค่าเสื่อมราคาของทรัพย์สินบริจาคที่ไม่หารายได้โดยลดส่วนเกินทุนจากการบริจาค ตามหลักเกณฑ์ของกระทรวงการคลัง มารับรู้เป็นรายได้ทั้งจำนวนในงบกำไรขาดทุนแทนส่วนเกินทุนจากการบริจาค และบันทึกค่าเสื่อมราคาเป็นค่าใช้จ่ายในงบกำไรขาดทุนเช่นเดียวกับทรัพย์สินทั่วไป ตามหลักการบัญชีที่รับรองโดยทั่วไป ทำให้ต้องปรับปรุงงบการเงินสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2545 โดยเสมือนว่าได้เห็นนโยบายการบัญชีใหม่มาโดยตลอด มีผลทำให้กำไรสะสมต้นงวดบัญชีปี 2546 เพิ่มขึ้นรวมทั้งสิ้น 55.44 ล้านบาท

12.1 นโยบายทางบัญชีและวิธีการคำนวณที่สำคัญ

ทอท. เชื่อว่า นโยบายทางบัญชีและวิธีการคำนวณที่สำคัญ คือ นโยบายทางบัญชีที่สะท้อนถึงสถานะทางการเงินและผลประกอบการของทอท. และผู้บริหารของทอท. จำเป็นต้องใช้การตัดสินใจที่ซับซ้อนในหลาย ๆ กรณี ทอท. ไม่จำเป็นต้องตัดสินใจในเรื่องดังกล่าวเนื่องจากธุรกรรมบางธุรกรรมสามารถใช้หลักการบัญชีที่รับรองทั่วไปได้ อย่างไรก็ตาม ทอท. จำเป็นต้องใช้การตัดสินใจในการประเมินและในการตั้งข้อสันนิษฐานบางประการที่จำเป็น ทอท. เชื่อว่า นโยบายทางบัญชีและวิธีการคำนวณที่สำคัญ ๆ ของทอท. จำกัดอยู่เพียงเฉพาะเรื่องที่ระบุไว้ข้างล่างนี้เท่านั้น

คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 17 มีนาคม 2541 ให้ทอท. นำส่งเงินบางส่วนจากรายได้ค่าธรรมเนียมการใช้สนามบินของผู้โดยสารชาวอกระหว่างประเทศแก่กระทรวงการคลัง ภายหลังการแปลงสภาพ ทอท. ไม่จำเป็นต้องปฏิบัติตามมติดังกล่าวอีกต่อไป ทั้งนี้ จำนวนเงินที่นำส่งคิดเป็นจำนวนประมาณร้อยละ 47 และร้อยละ 46 ของค่าธรรมเนียมการใช้สนามบินที่ทอท. เก็บได้ในรอบบัญชีปี 2544 และระยะเวลา 364 วันสิ้นสุด ณ วันที่ 29 กันยายน 2545 ตามลำดับ ทอท. ได้บันทึกเงินค่าธรรมเนียมการใช้สนามบินทั้งหมด หักภาษีมูลค่าเพิ่มในอัตราร้อยละ 7 แล้ว เป็นรายได้จากการดำเนินงาน กำไรจากการดำเนินงานและกำไรสุทธิในงบกำไรขาดทุนตั้งแต่ปี 2541 เป็นต้นไป โดยจำนวนเงินทั้งหมดที่นำส่งกระทรวงการคลัง ทอท. ทำการหักออกจากกำไรสะสม ในการนี้ ทอท. ได้นำส่งเงินส่วนแบ่งค่าธรรมเนียมการใช้สนามบินแก่กระทรวงการคลังตามมติคณะรัฐมนตรีเป็นจำนวน 2,235.9 ล้านบาท สำหรับรอบบัญชีปี 2544 และจำนวน 2,260.8 ล้านบาท สำหรับระยะเวลา 364 วันในรอบบัญชีปี 2545 สิ้นสุดวันที่ 29 กันยายน 2545 แต่หลังจากทอท. แปลงสภาพ ทอท. ไม่จำเป็นต้องปฏิบัติตามมติคณะรัฐมนตรีดังกล่าวอีกต่อไป ทั้งนี้ เมื่อวันที่ 27 มกราคม 2547 คณะรัฐมนตรีได้มีมติยกเลิกมติเดิมของคณะรัฐมนตรีที่กำหนดให้ทอท. นำส่งรายได้ส่วนเพิ่มจากการปรับปรุงอัตราค่าธรรมเนียมการใช้สนามบินแก่กระทรวงการคลังเป็นรายได้แผ่นดิน

อาคารของทอท. รวมถึงอาคารที่ตั้งอยู่ ณ ท่าอากาศยานของทอท. ได้ทำการก่อสร้างขึ้นบนที่ราชพัสดุซึ่งเช่าจากกรมธนารักษ์ กระทรวงการคลัง ซึ่งดูแลโดยกองทัพอากาศและกรมการขนส่งทางอากาศ ตามระเบียบซึ่งออกโดยกระทรวงการคลัง กองทัพอากาศ และกรมการขนส่งทางอากาศ ซึ่งกำหนดให้อาคารและสิ่งปลูกสร้างใด ๆ ที่ก่อสร้างขึ้นโดยทอท. บนที่ดินดังกล่าวก่อนการแปลงสภาพการทำอากาศยานแห่งประเทศไทยย่อมตกเป็นทรัพย์สินของกระทรวงการคลัง ถึงแม้จะมีระเบียบเช่นว่านี้แต่ทอท. ทำการบันทึกอาคารและสิ่งปลูกสร้างดังกล่าวเป็นทรัพย์สินของทอท. เนื่องจากทอท. เป็นผู้รับความเสี่ยงและผลประโยชน์ทั้งหมดที่เกี่ยวข้องกับทรัพย์สินดังกล่าวและชำระค่าตอบแทนการใช้ที่ราชพัสดุแก่กระทรวงการคลัง

ข้อที่ 12 ฐานะการเงินและผลการดำเนินงาน

ก่อนการแปลงสภาพเป็นบริษัทมหาชนจำกัด ทอท. คิดคำนวณค่าเสื่อมราคาของทรัพย์สิน อาคาร และอุปกรณ์ของทอท. โดยใช้วิธีเส้นตรง (Straight-line Method) ตามอายุการใช้งานโดยประมาณของทรัพย์สินแต่ละประเภท (ระหว่าง 5 ถึง 30 ปี) ส่วนทรัพย์สินซึ่งมีมูลค่าต่อหน่วยไม่เกิน 30,000 บาท จะถูกตัดเป็นค่าใช้จ่ายทั้งจำนวนในปีบัญชีที่ได้ทรัพย์สินนั้นมาและบันทึกในทะเบียนคุมยอดทรัพย์สิน (Control Register) ภายหลังการแปลงสภาพทอท. คิดค่าเสื่อมราคาของทรัพย์สินที่มีอายุประมาณการใช้งานเกินกว่าหนึ่งปีโดยไม่คำนึงถึงมูลค่าของทรัพย์สินนั้น ทั้งนี้เป็นไปตามบทบัญญัติของประมวลรัษฎากร นอกจากนี้ ค่าตัดจำหน่าย (Amortisation) ของสินทรัพย์ที่ไม่มีตัวตนจะคิดคำนวณโดยวิธีเส้นตรงตามอายุการใช้งานโดยประมาณ (ระหว่าง 5 ถึง 10 ปี)

ทรัพย์สินที่อยู่ระหว่างการก่อสร้างและดอกเบี้ยเงินกู้ยืมสำหรับทรัพย์สินที่อยู่ระหว่างการก่อสร้างได้บันทึกเป็นต้นทุนสินทรัพย์ประเภทสินทรัพย์ระหว่างก่อสร้าง หักด้วยค่าเผื่อการด้อยค่าของสินทรัพย์ระหว่างก่อสร้าง ซึ่งจะรับรู้ว่าเป็นทรัพย์สินได้ก็ต่อเมื่อการก่อสร้างแล้วเสร็จเมื่อการก่อสร้างแล้วเสร็จต้นทุนของทรัพย์สินดังกล่าวจะนำมาคำนวณหักค่าเสื่อมราคาตามวิธีเส้นตรงตลอดอายุการใช้งานโดยประมาณของทรัพย์สิน ทั้งนี้ บริษัทย่อยของทอท. ซึ่งได้แก่ บทม. ได้บันทึกต้นทุนทรัพย์สินที่อยู่ระหว่างการก่อสร้างและดอกเบี้ยเงินกู้ยืมสำหรับทรัพย์สินที่อยู่ระหว่างการก่อสร้างเป็นสินทรัพย์ประเภทสินทรัพย์ระหว่างก่อสร้างในวิธีเดียวกัน แต่จะรับรู้รายการดังกล่าวเป็นทรัพย์สินได้ต่อเมื่อนำทรัพย์สินนั้นมาใช้งานแล้ว บทม. จะคำนวณหักค่าเสื่อมราคาของทรัพย์สินดังกล่าวด้วยวิธีเส้นตรงตลอดอายุการใช้งานโดยประมาณของทรัพย์สิน

ภายหลังการประเมินผลเกี่ยวกับนโยบายทางบัญชีที่ทอท. ใช้ในการจัดเตรียมงบการเงินรวม ทอท. เชื่อว่า นโยบายทางบัญชีที่ใช้มีความเหมาะสมและสอดคล้องกับนโยบายทางบัญชีที่ถือปฏิบัติโดยทั่วไป นอกจากนี้ นโยบายทางบัญชีหลักยังได้รับการสอบทานและได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการตรวจสอบ และคณะกรรมการของทอท.

รายละเอียดนโยบายทางบัญชีหลักของทอท. ซึ่งรวมถึงนโยบายที่เกี่ยวข้องกับการรับรู้รายได้ ค่าเผื่อนี้สงสัยจะสูญ (Allowances for Doubtful Debts) การลงทุนระยะยาว (Long-Term Investments) การลงทุนในบริษัทร่วม ค่าเสื่อมราคาของอาคารและอุปกรณ์ ธุรกรรมที่เกี่ยวกับเงินตราต่างประเทศ และดอกเบี้ยเงินกู้ของโครงการที่อยู่ระหว่างการก่อสร้างปรากฏในหมายเหตุประกอบงบการเงินที่แสดงในหนังสือชี้ชวนฉบับนี้

ข้อที่ 12 ฐานะการเงินและผลการดำเนินงาน

12.2 งบการเงินรวม

งบการเงินรวมในอดีตของทอท. ที่แสดงในหัวข้อนี้ เป็นงบการเงินของการท่าอากาศยานแห่งประเทศไทย ซึ่งมีสถานะภาพเป็นรัฐวิสาหกิจที่จัดตั้งภายใต้กฎหมายเฉพาะ โดยมีสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินเป็นผู้สอบบัญชี

งบดุลรวม	ตรวจสอบแล้ว สำหรับรอบบัญชีปีสิ้นสุด ณ วันที่ 30 กันยายน		
	2544	2545 ^(*)	2546
	(ล้านบาท)	(ล้านบาท)	(ล้านบาท)
สินทรัพย์			
สินทรัพย์หมุนเวียน			
เงินสดและเงินฝากธนาคาร	16,086.2	16,304.2	10,324.6
ลูกหนี้การค้าสุทธิ	621.3	641.2	1,061.7
ลูกหนี้อื่น	499.0	568.7	666.5
วัสดุคงเหลือสุทธิ	59.2	74.2	84.7
รายได้ค้างรับ	165.5	169.3	120.2
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	30.3	25.0	33.6
รวมสินทรัพย์หมุนเวียน	17,461.5	17,782.5	12,291.3
เงินลงทุนระยะยาว	80.6	226.1	280.9
เงินลงทุนซึ่งบันทึกโดยวิธีส่วนได้เสีย	173.1	223.3	217.7
ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์-สุทธิ	10,579.4	12,672.2	13,312.6
สินทรัพย์ระหว่างก่อสร้าง	17,636.2	19,237.0	32,075.3
สินทรัพย์ไม่มีตัวตน	1.2	0.9	65.3
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น	717.1	3,970.1	4,187.1
รวมสินทรัพย์	46,649.1	54,112.1	62,430.2
หนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น			
หนี้สินหมุนเวียน			
เจ้าหนี้การค้า	1,112.9	268.9	2,240.8
ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย	823.1	908.3	877.3
ภาษีเงินได้ค้างจ่าย	-	-	514.5
ส่วนของหนี้สินระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	588.1	535.1	1,237.1
เงินมัดจำและเงินประกันสัญญา	65.1	67.9	77.5
หนี้สินหมุนเวียนอื่น	5,450.9	5,564.3	2,319.5
รวมหนี้สินหมุนเวียน	8,040.2	7,344.5	7,266.7
เงินกู้ระยะยาว	8,386.9	12,764.1	16,087.2
เงินกองทุนสงเคราะห์การท่าอากาศยานแห่งประเทศไทย	128.8	137.4	133.1
หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น	242.1	347.0	1,255.7
รวมหนี้สิน	16,798.0	20,593.0	24,742.7
ส่วนของผู้ถือหุ้น			
ทุน	866.2	866.2	-
ทุนที่ออกและเรียกชำระแล้ว	-	-	10,000.0
ส่วนเกินทุนจากการบริจาค	63.2	55.4	-
ส่วนเกินทุนจากการเปลี่ยนแปลงมูลค่าเงินทุน	0.0	119.3	174.0
กำไรสะสม	24,978.6	28,608.2	-
- กำไรสะสมที่จัดสรรแล้ว	-	-	190.5
- กำไรสะสมที่ยังไม่ได้จัดสรร	-	-	27,323.0
ส่วนของผู้ถือหุ้นส่วนน้อยในบริษัทย่อย	3,943.2	3,870.0	0.0
รวมส่วนของผู้ถือหุ้น	29,851.2	33,519.1	37,687.5
รวมหนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น	46,649.1	54,112.1	62,430.2

(*) หมายเหตุ งบดุล ณ วันที่ 29 กันยายน 2545

ข้อที่ 12 ฐานะการเงินและผลการดำเนินงาน

งบกำไรขาดทุนรวม	ตรวจสอบแล้ว สำหรับรอบบัญชีปีสิ้นสุด ณ วันที่ 30 กันยายน		
	2544	2545 ^(*)	2546
	(ล้านบาท)	(ล้านบาท)	(ล้านบาท)
รายได้จากการดำเนินงาน			
ค่าธรรมเนียมสนามบิน	2,406.7	2,422.9	2,405.6
ค่าธรรมเนียมการใช้สนามบิน	4,740.7	4,887.5	4,562.2
ค่าเครื่องอำนวยความสะดวก	292.0	298.0	303.2
ค่าเช่าสำนักงานและอสังหาริมทรัพย์	878.0	885.0	905.7
รายได้เกี่ยวกับบริการ	653.3	758.1	753.4
รายได้ส่วนแบ่งผลประโยชน์	2,789.1	2,772.9	3,069.6
รวมรายได้จากการดำเนินงาน	11,759.8	12,024.4	11,999.7
ค่าใช้จ่ายจากการดำเนินงาน			
ค่าใช้จ่ายพนักงาน	1,458.6	1,402.6	2,078.6
ค่าใช้จ่ายดำเนินงาน	1,453.3	1,667.6	1,732.4
ค่าซ่อมแซม	274.4	209.8	238.0
ค่าตอบแทนการใช้ที่ราชพัสดุ	534.4	543.7	542.5
ค่าเสื่อมราคาสินทรัพย์	1,052.9	1,113.5	1,368.6
รวมค่าใช้จ่ายจากการดำเนินงาน	4,773.6	4,937.2	5,960.1
กำไรจากการดำเนินงาน	6,986.3	7,087.2	6,039.6
รายได้อื่น			
ดอกเบี้ยรับ	399.3	366.4	236.5
กำไร (ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยน	199.6	(32.6)	(257.5)
กำไร (ขาดทุน) จากการจำหน่ายสินทรัพย์	(17.3)	(0.6)	1.2
รายได้อื่น ๆ	52.6	101.6	116.7
รวมรายได้อื่น	634.2	434.8	97.1
ค่าใช้จ่ายอื่น	30.6	24.7	37.8
ส่วนแบ่งกำไร (ขาดทุน) สุทธิในบริษัทร่วม	49.1	65.8	(321.0)
กำไรสุทธิก่อนดอกเบี้ยจ่ายและภาษีเงินได้	7,639.0	7,563.1	5,777.7
ดอกเบี้ยจ่าย	236.5	182.7	5.0
ภาษีเงินได้	0.0	0.0	1,964.3
กำไรสุทธิก่อนส่วนของผู้ถือหุ้นส่วนน้อย	7,402.5	7,380.4	3,808.4
ส่วนของผู้ถือหุ้นส่วนน้อยใน (กำไร) ขาดทุนสุทธิของบริษัทย่อย	(1.7)	73.2	0.0
กำไรสุทธิ	7,400.8	7,453.6	3,808.4

(*) หมายเหตุ

งบกำไรขาดทุนสำหรับงวดตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2544 ถึงวันที่ 29 กันยายน 2545

ข้อที่ 12 ฐานะการเงินและผลการดำเนินงาน

งบกระแสเงินสดรวม	ตรวจสอบแล้ว สำหรับรอบบัญชีปีสิ้นสุด ณ วันที่ 30 กันยายน		
	2544 (ล้านบาท)	2545 ^(*) (ล้านบาท)	2546 (ล้านบาท)
กระแสเงินสดจากกิจกรรมดำเนินงาน			
กำไรสุทธิ	7,400.8	7,453.6	3,808.4
รายการปรับปรุงกระทบยอดกำไรสุทธิเป็นเงินสดรับ(จ่าย)			
จากกิจกรรมดำเนินงาน :			
หนี้สงสัยจะสูญ	19.0	26.8	3.5
สำรองวัสดุคงเหลือเสื่อมสภาพ	(1.3)	(1.9)	(6.2)
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	1,052.1	1,113.5	1,368.7
ทรัพย์สินจากการรับโอน	0.0	0.0	(32.9)
บริจาคทรัพย์สินให้หน่วยงานต่าง ๆ	0.0	49.4	0.1
ขาดทุน (กำไร) จากอัตราแลกเปลี่ยน	(141.1)	(138.3)	472.1
ขาดทุน (กำไร) จากการจำหน่ายที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์	17.3	0.6	1.0
ส่วนแบ่ง (กำไร) ขาดทุนสุทธิในบริษัทร่วม	(49.1)	(65.8)	321.0
รายได้รอตัดบัญชี	(2.4)	(0.9)	(0.4)
ค่าปรับภาษีโรงเรือน	30.6	24.7	23.4
ส่วนของผู้ถือหุ้นส่วนน้อยในกำไร (ขาดทุน) สุทธิของบริษัทย่อย	1.7	(73.2)	0.0
สินทรัพย์ตัดจำหน่าย	0.0	0.0	25.8
กำไรจากการดำเนินงานก่อนการเปลี่ยนแปลงใน			
สินทรัพย์และหนี้สินดำเนินงาน	8,327.6	8,388.5	5,984.7
การเปลี่ยนแปลงในสินทรัพย์ดำเนินงาน (เพิ่มขึ้น) ลดลง			
ลูกหนี้การค้า	10.7	(46.7)	(396.6)
ลูกหนี้อื่น	141.5	(69.7)	(97.8)
วัสดุคงคลัง	4.3	(14.3)	(4.3)
รายได้ค้างรับ	14.1	(3.9)	114.9
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	4.6	5.4	(10.6)
การเปลี่ยนแปลงในหนี้สินดำเนินงานเพิ่มขึ้น (ลดลง)			
เจ้าหนี้การค้า	498.7	(744.3)	1,930.5
ภาษีเงินได้ค้างจ่าย	0.0	0.0	513.2
ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย	(17.5)	(7.0)	(215.2)
เงินมัดจำและเงินประกันสัญญา	18.8	2.9	10.0
เงินกองทุนสงเคราะห์การทำอากาศยานแห่งประเทศไทย	(1.5)	8.7	(4.6)
หนี้สินหมุนเวียนอื่น	367.9	153.4	573.7
เงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมดำเนินงาน	9,369.3	7,673.0	8,397.9

(*) หมายเหตุ งบกระแสเงินสดสำหรับงวดตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2544 ถึงวันที่ 29 กันยายน 2545

ข้อที่ 12 ฐานะการเงินและผลการดำเนินงาน

งบกระแสเงินสดรวม	ตรวจสอบแล้ว สำหรับรอบบัญชีปีสิ้นสุด ณ วันที่ 30 กันยายน		
	2544 (ล้านบาท)	2545 ^(*) (ล้านบาท)	2546 (ล้านบาท)
กระแสเงินสดจากกิจกรรมลงทุน			
เงินฝากประจำเกิน 3 เดือน (เพิ่มขึ้น) ลดลง	(2,115.1)	4,803.8	1,899.7
เงินสดรับจากการจำหน่ายสินทรัพย์	2.6	8.3	2.5
ลงทุนในสินทรัพย์ถาวร งานระหว่างก่อสร้าง และสินทรัพย์ไม่มีตัวตน	(3,689.7)	(4,879.2)	(14,669.6)
เงินลงทุนระยะยาวเพิ่มขึ้น	14.3	(10.5)	0.0
สินทรัพย์อื่น (เพิ่มขึ้น) ลดลง	205.8	(3,195.9)	(221.0)
หนี้สินอื่นเพิ่มขึ้น	78.2	80.5	879.8
เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุน	(5,504.0)	(3,193.0)	(12,108.6)
กระแสเงินสดได้มา (ใช้ไป) จากกิจกรรมจัดหาเงิน			
ชำระคืนเงินกู้ระยะยาว	(593.2)	(552.5)	(5,637.4)
เงินสดรับจากเจ้าหนี้เงินกู้ระยะยาว	1,050.6	4,958.3	9,161.3
รายได้แผ่นดินนำส่งคลัง	(3,621.3)	(3,864.1)	(3,903.1)
จ่ายเงินปันผล	0.0	0.0	(0.4)
เงินสดสุทธิได้มา (ใช้ไป) ในกิจกรรมจัดหาเงิน	(3,163.9)	541.7	(379.6)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น (ลดลง)	701.4	5,021.8	(4,090.3)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันต้นงวด	1,000.7	1,702.1	6,734.3
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันสิ้นงวด	1,702.1	6,723.9	2,644.0
ข้อมูลกระแสเงินสดเปิดเผยเพิ่มเติม			
เงินสดจ่ายในระหว่างปี			
ดอกเบี้ยจ่าย	243.1	206.4	47.3
ภาษีเงินได้	0.00	0.00	1,451.2

รายละเอียดเพิ่มเติมในการลงทุนที่ไม่เป็นตัวเงินของกิจกรรมลงทุน

ทอท. เพิ่มทุนจดทะเบียนโดยการออกหุ้นสามัญใหม่จำนวน 425,300,000 หุ้น ราคาหุ้นละ 10 บาท เป็นเงิน 4,253,000,000 บาท จำหน่ายให้กับกระทรวงการคลังเพียงรายเดียว โดยกระทรวงการคลังชำระค่าหุ้นด้วยการโอนหุ้นของบริษัท ท่าอากาศยานสากลกรุงเทพแห่งใหม่ จำกัด ที่กระทรวงการคลังถือทั้งหมดจำนวน 42,530,000 หุ้น มูลค่าหุ้นละ 100 บาทให้แก่ทอท.

(*) หมายเหตุ งบกระแสเงินสดสำหรับงวดตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2544 ถึงวันที่ 29 กันยายน 2545

ข้อที่ 12 ฐานะการเงินและผลการดำเนินงาน

อัตราส่วนทางการเงิน		ตรวจสอบแล้ว สำหรับรอบบัญชีสิ้นสุด ณ วันที่ 30 กันยายน		
		2544	2545 ^(*)	2546
อัตราส่วนสภาพคล่อง (Liquidity Ratio)				
อัตราส่วนสภาพคล่อง	หน่วย			
อัตราส่วนสภาพคล่อง	เท่า	2.17	2.42	1.69
อัตราส่วนสภาพคล่องหมุนเร็ว	เท่า	2.14	2.38	1.66
อัตราส่วนสภาพคล่องกระแสเงินสด	เท่า	1.33	1.00	1.15
อัตราส่วนหมุนเวียนลูกหนี้การค้า	เท่า	15.20	19.05	14.09
ระยะเวลาเก็บหนี้เฉลี่ย	วัน	23.68	18.90	25.54
อัตราส่วนแสดงความสามารถในการทำกำไร (Profitability Ratio)				
อัตรากำไรจากการดำเนินงาน	ร้อยละ	59.41	58.94	50.33
อัตรากำไรอื่น	ร้อยละ	5.96	3.89	2.95
อัตราส่วนเงินสดต่อการทำกำไร	ร้อยละ	133.71	108.29	139.05
อัตรากำไรสุทธิ	ร้อยละ	62.93	61.99	31.74
อัตราผลตอบแทนผู้ถือหุ้น	ร้อยละ	27.21	23.52	10.70
อัตราส่วนแสดงประสิทธิภาพในการดำเนินงาน (Efficiency Ratio)				
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์	ร้อยละ	17.20	14.79	6.54
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ถาวร	ร้อยละ	31.61	28.50	13.40
อัตราหมุนของสินทรัพย์	เท่า	0.30	0.25	0.21
อัตราส่วนวิเคราะห์นโยบายทางการเงิน (Financial Policy Ratio)				
อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น	เท่า	0.56	0.61	0.66
อัตราส่วนความสามารถชำระดอกเบี้ย	เท่า	40.50	43.02	2,087.21
อัตราส่วนความสามารถชำระภาระผูกพัน (Cash Basis)	เท่า	2.90	1.57	0.58
อัตราส่วนต่อหุ้น^(**)				
จำนวนหุ้นตัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก (ล้านหุ้น)		-	-	605.00
จำนวนหุ้น ณ วันสิ้นสุดบัญชี (ล้านหุ้น)		-	-	1,000.00
กำไรต่อหุ้น (ตัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก) (บาท)		-	-	6.29
มูลค่าตามบัญชีต่อหุ้น (บาท)		-	-	37.69
จำนวนหุ้นที่เสนอขายแก่พนักงาน (ล้านหุ้น)				16.00
จำนวนหุ้นที่เสนอขายต่อประชาชนทั่วไปในครั้งนี้ (ล้านหุ้น)				358.80
จำนวนหุ้นพิจารณาจัดสรรส่วนเกิน (ล้านหุ้น) (หากมี)				53.77
จำนวนหุ้นสูงสุดภายหลังการเสนอขายในครั้งนี้ รวมหุ้นส่วนเกิน (ล้านหุ้น)				1,428.57
กำไรต่อหุ้น (Fully Diluted) (บาท)				2.67

(*) หมายเหตุ สำหรับงวดตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2544 ถึงวันที่ 29 กันยายน 2545

(**) หมายเหตุ เนื่องจากทอท. ได้แปลงสภาพจากการท่าอากาศยานแห่งประเทศไทย เป็นบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) เมื่อวันที่ 30 กันยายน 2545 ก่อนหน้าการแปลงสภาพส่วนของผู้ถือหุ้นแสดงไว้ในรายการต่าง ๆ ได้แก่ ทุนที่ได้รับจากรัฐบาล ส่วนเกินทุนต่าง ๆ และกำไรสะสม ดังนั้น จึงไม่สามารถแสดงอัตราส่วนต่อหุ้นสำหรับรอบบัญชีปี 2544 และ 2545

ข้อที่ 12 ฐานะการเงินและผลการดำเนินงาน

ข้อมูลทางการเงินอื่น ๆ

	สำหรับรอบบัญชีปีสิ้นสุด ณ วันที่ 30 กันยายน		
	2544	2545 ^(*)	2546
	(ล้านบาท)	(ล้านบาท)	(ล้านบาท)
กำไรจากการดำเนินงาน ค่าเสื่อมราคา และค่าตัดจำหน่าย (EBITDA) ^(**)	8,039.2	8,200.7	7,408.3

(*) หมายเหตุ ข้อมูลสำหรับงวดตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2544 ถึงวันที่ 29 กันยายน 2545

(**) หมายเหตุ กำไรจากการดำเนินงาน ค่าเสื่อมราคา และค่าตัดจำหน่าย (EBITDA) คำนวณจากผลกำไรจากการดำเนินงานบวกด้วยค่าเสื่อมราคา และค่าตัดจำหน่าย

12.3 ภาพรวม

ทอท. ได้แปลงสภาพจากการท่าอากาศยานแห่งประเทศไทยภายใต้พระราชบัญญัติทุนรัฐวิสาหกิจ พ.ศ. 2542 เมื่อวันที่ 30 กันยายน 2545 โดยกิจการหลักของทอท. ได้แก่ การบริหาร การดำเนินการ และการพัฒนาท่าอากาศยานระหว่างประเทศ 5 แห่งในประเทศไทยซึ่งให้บริการท่าอากาศยานแก่สายการบินและผู้โดยสารทั้งภายใน และระหว่างประเทศ นอกจากนี้ บทม. ซึ่งเป็นบริษัทย่อยที่ทอท. ถือหุ้นร้อยละ 99.99 เป็นผู้ดำเนินการก่อสร้างท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ซึ่งจะใช้เป็นท่าอากาศยานแห่งใหม่ในกรุงเทพฯ ปัจจุบันกระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้นหลักของทอท.

รายได้จากการดำเนินงานของทอท. มาจากรายได้จากกิจการการบิน (Aeronautical Revenue) และรายได้ที่ไม่เกี่ยวกับกิจการการบิน (Non-Aeronautical Revenue) รายได้จากกิจการการบินประกอบด้วยค่าธรรมเนียมในการขึ้นลงของอากาศยาน (Landing Charges) ค่าธรรมเนียมที่เก็บอากาศยาน (Parking Charges) ค่าธรรมเนียมการใช้สนามบิน (Passenger Service Charges) และค่าเครื่องอำนวยความสะดวก (Aircraft Service Charges) ส่วนรายได้ที่ไม่เกี่ยวกับกิจการการบินประกอบด้วยรายได้ส่วนแบ่งผลประโยชน์ (Concession Revenue) ค่าเช่าสำนักงานและอสังหาริมทรัพย์ (Office and State Property Rent) และรายได้จากการให้บริการ (Service Revenue)

จากการที่ทอท. ได้มีการแปลงสภาพเป็นบริษัทมหาชนจำกัด ได้มีการเปลี่ยนแปลงหลายประการที่มีผลกระทบต่อผลประกอบการและสถานะทางการเงินของทอท. ทำให้ผลประกอบการและสถานะทางการเงินของทอท. ในรอบบัญชีปี 2545 และในปีก่อนหน้านั้นของทอท. มีความแตกต่างอย่างสำคัญเมื่อเปรียบเทียบกับในช่วงระยะเวลาอื่นภายหลังจากระยะเวลาดังกล่าว โดยเฉพาะอย่างยิ่งในประเด็นต่าง ๆ ดังต่อไปนี้

- ทอท. ไม่ต้องขึ้นกับมติของคณะรัฐมนตรีที่ให้ทอท. นำส่งรายได้ส่วนหนึ่งที่ทอท. ได้รับจากค่าธรรมเนียมการใช้สนามบินระหว่างประเทศแก่กระทรวงการคลังอีกต่อไป
- ทอท. ไม่จำเป็นต้องจัดสรรและนำส่งเงินจำนวนไม่น้อยกว่าร้อยละ 30 ของกำไรสุทธิของทอท. ต่อกระทรวงการคลังอีกต่อไป
- ทอท. จะต้องเสียภาษีเงินได้นิติบุคคล และ
- ทอท. ได้ทำการปรับเพิ่มเงินเดือนพนักงานขึ้นอย่างมากเพื่อให้อยู่ในระดับที่ใกล้เคียงกับเงินเดือนที่บริษัทในภาคเอกชนในธุรกิจที่เทียบเคียงกับทอท. ได้จ่ายให้แก่พนักงานของตน

เนื่องจากการที่ทอท. แปลงสภาพเป็นบริษัทมหาชนจำกัด ทำให้ ทอท. ต้องปฏิบัติตามกฎเกณฑ์ในการจัดทำงบการเงินซึ่งก่อนหน้าการแปลงสภาพ ทอท. ไม่จำเป็นต้องปฏิบัติตามกฎเกณฑ์ดังกล่าว อาทิ ก่อนการแปลงสภาพ ทอท. แสดงรายการ “เงินสดและเงินฝากธนาคาร” ในงบดุลเป็นรายการเดียว แต่หลังจากการแปลงสภาพ ทอท. ต้องแสดงรายการแยกเป็นสองรายการ คือ “เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด” และ “เงินลงทุนชั่วคราว (Current Investment)” นอกจากนี้ ทอท. จำเป็นต้องจัดลำดับรายการงบการเงินในงบกำไรขาดทุน อาทิ รายการ “ส่วนแบ่งกำไร (ขาดทุน) จากเงินลงทุน” ด้วยเหตุดังกล่าว งบการเงินของ

ข้อที่ 12 ฐานะการเงินและผลการดำเนินงาน

ทอท. สำหรับระยะเวลาก่อนการแปลงสภาพจะมีการนำเสนอที่แตกต่างกันจากงบการเงินของ ทอท. สำหรับระยะเวลาหลังจากการแปลงสภาพ อย่างไรก็ตาม ทอท. เชื่อว่างบการเงินที่มีการนำเสนอที่แตกต่างกันดังกล่าวสามารถนำมาเปรียบเทียบกันได้โดยทั่วไป

สำหรับรอบบัญชีปี 2546 ทอท. บันทึกรายได้จากการดำเนินงานรวมจำนวน 11,999.7 ล้านบาท ซึ่งลดลงจากจำนวน 12,024.4 ล้านบาทในรอบบัญชีปี 2545 คิดเป็นอัตราการลดลงร้อยละ 0.2 กำไรสุทธิของทอท. สำหรับรอบบัญชีปี 2546 มีจำนวน 3,808.4 ล้านบาท ซึ่งลดลงจากจำนวน 7,453.6 ล้านบาทสำหรับรอบบัญชีปี 2545 คิดเป็นอัตราการลดลงร้อยละ 48.9 การปรับลดลงในจำนวนกำไรสุทธิดังกล่าวในรอบบัญชีปี 2546 มีผลมาจากการแปลงสภาพของทอท. ซึ่งส่งผลให้ทอท. จำต้องเสียภาษีเงินได้นิติบุคคลในรอบบัญชีปี 2546 ทั้งปี ในขณะที่รอบบัญชีปี 2545 ทอท. จำต้องเสียภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับวันที่ 30 กันยายน 2545 เท่านั้น

ทอท. ไม่ได้นำเสนอรายได้จากการปรับปรุงอัตราค่าธรรมเนียมการใช้สนามบินระหว่างประเทศแก่กระทรวงการคลังสำหรับวันที่ 30 กันยายน 2545 หรือสำหรับรอบบัญชีปี 2546 อย่างไรก็ดี เนื่องจากการแปลงสภาพเป็นบริษัทมหาชนจำกัด อย่างไรก็ตาม ทอท. จ่ายเงินปันผลแก่กระทรวงการคลังเป็นจำนวนรวม 0.4 ล้านบาทสำหรับวันที่ 30 กันยายน 2545 โดยในรอบบัญชีปี 2547 ทอท. ได้ประกาศที่จะจ่ายเงินปันผลแก่กระทรวงการคลังเป็นจำนวนประมาณ 904.5 ล้านบาทสำหรับผลการดำเนินงานในรอบบัญชีปี 2546 ตามประกาศกระทรวงการคลังซึ่งถือเป็นมติที่ประชุมใหญ่ผู้ถือหุ้นของทอท. ลงวันที่ 29 มกราคม 2547 ทั้งนี้ ณ วันที่ 30 กันยายน 2546 ตามงบการเงินรวม ทอท. มีสินทรัพย์รวมเป็นจำนวนทั้งสิ้น 62,430.2 ล้านบาท และหนี้สินรวมเป็นจำนวนทั้งสิ้น 24,742.7 ล้านบาท

จากข้อมูลทีประมวลขึ้นโดยที่ปรึกษาบริหารโครงการ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2546 ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิได้ทำการก่อสร้างเสร็จสมบูรณ์แล้วประมาณร้อยละ 36.8 ทอท. คาดว่าจะเปิดดำเนินการเชิงพาณิชย์ได้ภายในสิ้นเดือนกันยายน 2548 โดยบม. เป็นผู้ลงทุนและก่อสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกส่วนใหญ่ของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ อย่างไรก็ตาม สำหรับโครงการบางโครงการ ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมินั้นผู้ประกอบการอิสระจะเป็นผู้ลงทุนและดำเนินการก่อสร้าง ค่าใช้จ่ายในการก่อสร้างโครงการส่วนที่บม. รับผิดชอบคาดว่าจะเป็นจำนวนประมาณ 121,392 ล้านบาท โปรดพิจารณารายละเอียดเพิ่มเติมในหัวข้อ “ฐานะการเงินและผลการดำเนินงาน – คำอธิบายและการวิเคราะห์ฐานะการเงินและผลการดำเนินงานของฝ่ายจัดการ - สภาพคล่องและแหล่งเงินทุน และ การจัดหาเงินทุนเพื่อการก่อสร้างท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ” เมื่อท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเริ่มเปิดดำเนินการ ทอท. คาดว่า ค่าใช้จ่ายจากการดำเนินงานของทอท. จะเพิ่มขึ้นอย่างมาก เนื่องจากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิมีขนาดใหญ่กว่าท่าอากาศยานกรุงเทพ และทอท. จะต้องดำรงรักษาท่าอากาศยานกรุงเทพไว้ด้วยในเวลาเดียวกัน จากการก่อสร้างท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ทอท. คาดว่าค่าเสื่อมราคาสินทรัพย์ของทอท. จะเพิ่มมากขึ้นในอนาคตหลังจากการก่อสร้างแล้วเสร็จ

ตารางต่อไปนี้แสดงรายละเอียดเกี่ยวกับรายได้จากการดำเนินงานของทอท. รวมทั้งแสดงเป็นอัตราร้อยละของรายได้จากการดำเนินงานทั้งหมดในแต่ละปีสำหรับระยะเวลาที่ได้ระบุไว้

	รอบบัญชีปีสิ้นสุด ณ วันที่ 30 กันยายน					
	2544	ร้อยละ	2545	ร้อยละ	2546	ร้อยละ
(ล้านบาท ยกเว้นร้อยละ)						
รายได้จากกิจการการบิน:						
ค่าธรรมเนียมสนามบิน.....	2,406.7	20.5	2,422.9	20.1	2,405.6	20.1
ค่าธรรมเนียมการใช้สนามบิน.....	4,740.7	40.3	4,887.5	40.6	4,562.2	38.0
ค่าเครื่องอำนวยความสะดวก.....	292.0	2.5	298.0	2.5	303.2	2.5
รวม.....	7,439.4	63.3	7,608.4	63.3	7,271.0	60.6
รายได้ที่ไม่เกี่ยวกับกิจการการบิน:						
ค่าเช่าสำนักงานและอสังหาริมทรัพย์.....	878.0	7.5	885.0	7.4	905.7	7.5
รายได้เกี่ยวกับบริการ.....	653.3	5.5	758.1	6.3	753.4	6.3
รายได้ส่วนแบ่งผลประโยชน์.....	2,789.1	23.7	2,772.9	23.1	3,069.6	25.6
รวม.....	4,320.4	36.7	4,416.0	36.7	4,728.7	39.4
รวมรายได้จากการดำเนินงาน.....	11,759.8	100.0	12,024.4	100.0	11,999.7	100.0

ข้อที่ 12 ฐานะการเงินและผลการดำเนินงาน

12.4 รายได้จากกิจการการบิน (Aeronautical Revenue)

รายได้จากกิจการการบินประกอบด้วยค่าธรรมเนียมสนามบิน (ซึ่งหมายถึงค่าธรรมเนียมในการขึ้นลงของอากาศยาน และค่าธรรมเนียมที่เก็บอากาศยาน) ค่าธรรมเนียมการใช้สนามบิน และค่าเครื่องอำนวยความสะดวก เมื่อเปรียบเทียบกับรายได้จากการดำเนินงานทั้งหมดของทอท. สำหรับรอบบัญชีปี 2544 รอบบัญชีปี 2545 และรอบบัญชีปี 2546 แล้ว จะเห็นว่า ทอท. มีรายได้จากกิจการการบินในแต่ละปีคิดเป็นร้อยละ 63.3 ร้อยละ 63.3 และร้อยละ 60.6 ตามลำดับ

12.4.1 ค่าธรรมเนียมสนามบิน (Landing and Parking Charges)

เมื่อเปรียบเทียบกับรายได้จากการดำเนินงานทั้งหมดสำหรับรอบบัญชีปี 2544 รอบบัญชีปี 2545 และรอบบัญชีปี 2546 แล้ว จะเห็นว่า ทอท. มีรายได้จากค่าธรรมเนียมสนามบินซึ่งคิดในอัตราสูงสุดที่กำหนดโดยคณะกรรมการการบินพลเรือน คิดเป็นร้อยละ 20.5 ร้อยละ 20.1 และร้อยละ 20.1 ของรายได้จากการดำเนินงานทั้งหมดตามลำดับ ค่าธรรมเนียมดังกล่าวเป็นค่าธรรมเนียมที่สายการบินต้องชำระให้แก่ทอท. ในการขึ้นลงและสำหรับการจอดอากาศยาน ณ ท่าอากาศยานของทอท. สำหรับการกำหนดอัตราค่าธรรมเนียมนั้น คณะกรรมการการบินพลเรือนและกระทรวงคมนาคมจะเป็นผู้กำหนดอัตราสูงสุดที่สามารถเรียกเก็บได้โดยค่าธรรมเนียมในการขึ้นลงของอากาศยานนั้นจะคิดคำนวณจากน้ำหนักตามมวลวิ่งขึ้นสูงสุดของอากาศยาน (Maximum Take-off Weight) ทั้งนี้ โดยไม่คำนึงถึงน้ำหนักจริงของอากาศยาน ในขณะที่ค่าธรรมเนียมที่เก็บอากาศยานจะคิดคำนวณจากน้ำหนักตามมวลวิ่งขึ้นสูงสุดของอากาศยาน (Maximum Take-off Weight) และระยะเวลาจอด ปัจจุบัน ท่าอากาศยานทุกแห่งของทอท. เรียกเก็บค่าธรรมเนียมในการขึ้นลงของอากาศยานและค่าธรรมเนียมที่เก็บอากาศยานโดยใช้โครงสร้างเดียวกัน ซึ่งโดยทั่วไปจะเรียกเก็บเป็นรายเดือนในรูปแบบบาท อนึ่ง สายการบินที่มีประวัติการชำระค่าธรรมเนียมไม่ตรงตามกำหนดจะต้องชำระค่าธรรมเนียมดังกล่าวก่อนการให้บริการในแต่ละเที่ยวบิน

เนื่องจากการระบาดของโรคระบบทางเดินหายใจเฉียบพลันรุนแรง (SARS) ทอท. จึงได้ผ่อนผันให้สายการบินต่าง ๆ ชำระค่าธรรมเนียมในการขึ้นลงของอากาศยานและค่าธรรมเนียมที่เก็บอากาศยานสำหรับเดือนมิถุนายน เดือนกรกฎาคม และเดือนสิงหาคม 2546 ภายใน 6 เดือนนับจากวันที่คงค้างแทนการชำระภายใน 1 เดือนตามวิธีปฏิบัติปกติ อย่างไรก็ตาม ทอท. ได้ทำการบันทึกรายได้ค่าธรรมเนียมดังกล่าวในแต่ละเดือนตามเวลาที่ทอท. พึงได้รับค่าธรรมเนียมนั้น ในเดือนกันยายน 2546 ทอท. ได้นำวิธีปฏิบัติปกติมาใช้ในการรับชำระค่าธรรมเนียมในการขึ้นลงของอากาศยานและค่าธรรมเนียมที่เก็บอากาศยานซึ่งจะต้องทำการชำระภายในระยะเวลา 1 เดือน

เมื่อเดือนมิถุนายน 2545 คณะกรรมการการบินพลเรือนได้เปลี่ยนแปลงวิธีการกำหนดค่าธรรมเนียมในการขึ้นลงของอากาศยานและค่าธรรมเนียมที่เก็บอากาศยานจากเดิมที่กำหนดในอัตราคงที่มาเป็นอัตราสูงสุดที่ทอท. จะสามารถเรียกเก็บจากผู้ใช้บริการได้ โดยทั่วไปในอดีตที่ผ่านมาทอท. ได้ทำการเรียกเก็บที่อัตราสูงสุดมาโดยตลอด ในเดือนพฤษภาคม 2546 ทอท. ได้ทำการลดค่าธรรมเนียมในการขึ้นลงของอากาศยานและค่าธรรมเนียมที่เก็บอากาศยานสำหรับเที่ยวบินระหว่างประเทศที่ใช้บริการ ณ ท่าอากาศยานเชียงใหม่ ท่าอากาศยานหาดใหญ่ และท่าอากาศยานเชียงใหม่รายลงในอัตราร้อยละ 50 เป็นเวลา 1 ปี สำหรับสายการบินที่จัดตั้งใหม่ หรือเที่ยวบินที่เพิ่มขึ้น หรือเที่ยวบินเช่าเหมา เพื่อสนับสนุนนโยบายของรัฐบาลในการส่งเสริมจุดหมายปลายทางดังกล่าวเป็นศูนย์กลางการบิน

ในปีพ.ศ. 2545 ทอท. เสนอให้คณะกรรมการการบินพลเรือนและกระทรวงคมนาคมพิจารณานุมัติเกี่ยวกับ (ก) การปรับเพิ่มอัตราสูงสุดสำหรับค่าธรรมเนียมในการขึ้นลงของอากาศยานและค่าธรรมเนียมที่เก็บอากาศยาน และค่าธรรมเนียมการใช้สนามบิน และ (ข) การนำสูตรคำนวณซึ่งอ้างอิงกับ $CPI - X + K$ มาใช้กับการปรับอัตราค่าธรรมเนียมในการขึ้นลงของอากาศยานและค่าธรรมเนียมที่เก็บอากาศยานในอนาคต ทั้งนี้ การปรับค่าธรรมเนียมดังกล่าวในอนาคตจะเป็นไปโดยอัตโนมัติโดยจะอ้างอิงกับดัชนีราคาผู้บริโภค (Consumer Price Index หรือ CPI) ประกอบกับค่า X และ K ซึ่งต้องได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการการบินพลเรือน และจะมีการพิจารณาทบทวนเป็นระยะ ๆ โดยคณะกรรมการการบินพลเรือน สูตรคำนวณซึ่งอ้างอิงกับ $CPI - X + K$ นี้ได้นำมาใช้ในอุตสาหกรรมท่าอากาศยานเพื่อทำให้รัฐสามารถกำหนดอัตราสูงสุดของค่าธรรมเนียมการบินที่ผู้ดำเนินธุรกิจท่าอากาศยานสามารถเรียกเก็บได้จากผู้ให้บริการการบิน โดยภายใต้สูตรคำนวณซึ่งอ้างอิงกับ $CPI - X + K$ นี้ CPI หมายถึง ดัชนีราคาผู้บริโภค

ข้อที่ 12 ฐานะการเงินและผลการดำเนินงาน

ค่าของ X หมายถึง ดัชนีที่กำหนดโดยคณะกรรมการการบินพลเรือน เพื่อใช้ในการกำกับดูแลประสิทธิภาพการดำเนินงานของท่าอากาศยาน ค่าของ K หมายถึง ดัชนีที่แสดงถึงต้นทุนของท่าอากาศยานในช่วงเวลานั้นซึ่งคณะกรรมการการบินพลเรือนพิจารณาแล้วเห็นว่าเป็นต้นทุนที่จำเป็นและเหมาะสม สูตรการคำนวณซึ่งอ้างอิงกับ $CPI - X + K$ ดังกล่าวนี้อาจส่งผลให้ค่าธรรมเนียมในการขึ้นลงของอากาศยานและค่าธรรมเนียมที่เก็บอากาศยานปรับเพิ่มสูงขึ้นหรือลดลงจากการปรับเปลี่ยนใน CPI ประกอบกับค่า X และ K ดังกล่าว ทั้งนี้การนำสูตรการคำนวณในลักษณะ $CPI - X + K$ มาปรับใช้และการปรับอัตราสูงสุดสำหรับค่าธรรมเนียมในการขึ้นลงของอากาศยานและค่าธรรมเนียมที่เก็บอากาศยานจะต้องได้รับอนุมัติจากทั้งคณะกรรมการการบินพลเรือนและกระทรวงคมนาคม

เมื่อวันที่ 27 มกราคม 2546 คณะกรรมการการบินพลเรือนเห็นชอบในหลักการให้นำสูตรการคำนวณซึ่งอ้างอิงกับ $CPI - X + K$ มาใช้กับการปรับอัตราสูงสุดของค่าธรรมเนียมในการขึ้นลงของอากาศยานและค่าธรรมเนียมที่เก็บอากาศยานของทอท. กลุ่มของบริษัทที่ปรึกษานำโดยบริษัท ไพร์ซพอร์เตอร์แฮสคูเปอร์ส จำกัด ในฐานะที่ปรึกษาอิสระได้รับการคัดเลือกจากกรรมการขนส่งทางอากาศให้ดำเนินการศึกษาเกี่ยวกับสูตรการคำนวณในลักษณะ $CPI - X + K$ ผลการศึกษาได้แนะนำให้รัฐนำสูตรการคำนวณดังกล่าวมาใช้ ขณะนี้ กรรมการขนส่งทางอากาศกำลังอยู่ในระหว่างการพิจารณาในรายละเอียดเพื่อที่จะนำสูตร $CPI - X + K$ มาปรับใช้ในอนาคต การที่จะนำสูตรการคำนวณดังกล่าวมาใช้ ทอท. จะต้องนำเสนอต่อคณะกรรมการการบินพลเรือนเพื่อให้คณะกรรมการการบินพลเรือนพิจารณาอนุมัติกรอบค่า X และค่า K ต่อไป ในขณะนี้ ทอท. ได้เตรียมการเสนอเรื่องดังกล่าวแก่กรรมการขนส่งทางอากาศแล้ว ซึ่งทางทอท. คาดว่าจะสามารถเสนอเรื่องดังกล่าวให้กรรมการขนส่งทางอากาศพิจารณาได้ในปี.ศ. 2547 อย่างไรก็ตาม ในการนำเอาสูตรคำนวณอ้างอิง $CPI - X + K$ มาใช้ในการปรับอัตราสูงสุดของค่าธรรมเนียมในการขึ้นลงของอากาศยานและค่าธรรมเนียมที่เก็บอากาศยานในแต่ละครั้งนั้น ทอท. ต้องขออนุมัติค่า X และ K จากกรรมการขนส่งทางอากาศโดยอ้างอิงกับกรอบที่ได้รับอนุมัติไปแล้วก่อน ทั้งนี้ ทอท. จะนำสูตรคำนวณซึ่งอ้างอิงกับ $CPI - X + K$ มาใช้ภายหลังการเปิดดำเนินการเชิงพาณิชย์ของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

ในวันที่ 9 ธันวาคม 2546 คณะกรรมการการบินพลเรือนซึ่งมีรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมเป็นประธานได้มีมติอนุมัติให้ปรับเพิ่มอัตราขึ้นสูงของค่าธรรมเนียมในการขึ้นลงของอากาศยาน อย่างไรก็ตาม การปรับเพิ่มอัตราขึ้นสูงของค่าธรรมเนียมในการขึ้นลงของอากาศยานจะมีผลใช้บังคับเมื่อกระทรวงคมนาคมออกกฎกระทรวงเพื่อบังคับใช้อัตราสูงสุดของค่าธรรมเนียมดังกล่าวแล้วเท่านั้น ซึ่ง ณ ขณะนี้ กระทรวงคมนาคมยังมิได้ออกกฎกระทรวงดังกล่าวแต่อย่างใด นอกจากนี้ คณะกรรมการการบินพลเรือนยังให้ทอท. ปรับเพิ่มอัตราค่าธรรมเนียมในการขึ้นลงของอากาศยานและค่าธรรมเนียมที่เก็บอากาศยานในอัตราร้อยละ 20 โดยประมาณของอัตราค่าธรรมเนียมที่ใช้อยู่ในปัจจุบันในวันที่ 1 ตุลาคม 2547 และเพิ่มขึ้นอีกในอัตราร้อยละ 15 โดยประมาณของอัตราค่าธรรมเนียมที่ใช้อยู่ในปัจจุบันในวันที่ 1 ตุลาคม 2548 ซึ่งวันดังกล่าวถูกกำหนดขึ้นเพื่อให้สอดคล้องกับกำหนดการเปิดดำเนินการเชิงพาณิชย์ของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและวันที่ดังกล่าวอาจเลื่อนออกไปหากการเปิดดำเนินการเชิงพาณิชย์ของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิล่าช้า นอกจากนี้ คณะกรรมการการบินพลเรือนยังอนุมัติให้ยกเลิกการให้ส่วนลดร้อยละ 50 ของค่าธรรมเนียมในการขึ้นลงของอากาศยานและค่าธรรมเนียมที่เก็บอากาศยานสำหรับการบินภายในประเทศเพื่อให้สอดคล้องกับค่าธรรมเนียมในส่วนของการบินระหว่างประเทศตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2547 ด้วย

ด้วยเหตุที่ ทอท. มีภาระค่าใช้จ่ายเพื่อการลงทุน (Capital Expenditures) เกี่ยวกับการก่อสร้างท่าอากาศยานสุวรรณภูมิจำนวนมาก ทอท. จำต้องปรับเพิ่มอัตราสูงสุดของค่าธรรมเนียมในการขึ้นลงของอากาศยานและค่าธรรมเนียมที่เก็บอากาศยานเพื่อให้ทอท. ยังคงมีกำไรจากการดำเนินงาน ซึ่งทอท. เชื่อว่าการนำสูตรการคำนวณซึ่งอ้างอิงกับ $CPI - X + K$ มาปรับใช้ จะช่วยให้อัตราค่าธรรมเนียมในการขึ้นลงของอากาศยานและค่าธรรมเนียมที่เก็บอากาศยานในแต่ละช่วงเวลามีไปอย่างเหมาะสมและสอดคล้องกับสถานะเศรษฐกิจในแต่ละขณะและมีความเป็นธรรมแก่ผู้ใช้บริการ โปรดพิจารณารายละเอียดเพิ่มเติมในหัวข้อ “ปัจจัยความเสี่ยง – ความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับทอท. และธุรกิจของทอท. – อำนาจในการกำหนดอัตราสูงสุดของค่าธรรมเนียมในการขึ้นลงของอากาศยาน ค่าธรรมเนียมที่เก็บอากาศยาน และค่าธรรมเนียมการใช้สนามบินของทอท. มีอยู่อย่างจำกัด”

ตารางต่อไปนี้จะแสดงรายละเอียดของอัตราสูงสุดสำหรับค่าธรรมเนียมในการขึ้นลงของอากาศยานและค่าธรรมเนียมที่เก็บอากาศยานในปัจจุบัน โดยทั่วไปอัตราค่าธรรมเนียมดังกล่าวเป็นอัตราค่าธรรมเนียมที่ทอท. เรียกเก็บ

ข้อที่ 12 ฐานะการเงินและผลการดำเนินงาน

	ระหว่างประเทศ	ภายในประเทศ
	(บาท)	
ค่าธรรมเนียมในการขึ้นลงของอากาศยาน		
น้ำหนักอากาศยานสูงสุด (เมตริกตัน)		
ไม่เกิน 10.....	850	425
เกิน 10 – แต่ไม่เกิน 50.....	100/เมตริกตัน	50/เมตริกตัน
เกิน 50 – แต่ไม่เกิน 100.....	115/เมตริกตัน	57.5/เมตริกตัน
มากกว่า 100.....	130/เมตริกตัน	65/เมตริกตัน
ค่าธรรมเนียมที่เก็บอากาศยาน		
น้ำหนักอากาศยานสูงสุด (เมตริกตัน)		
ไม่เกิน 50.....	650/วัน	325/วัน
เกิน 50 – แต่ไม่เกิน 100.....	10/เมตริกตัน/วัน	5/เมตริกตัน/วัน
มากกว่า 100.....	5/เมตริกตัน/วัน	2.5/เมตริกตัน/วัน

12.4.2 ค่าธรรมเนียมการใช้นามบิน (Passenger Service Charges)

ค่าธรรมเนียมการใช้นามบินเป็นค่าธรรมเนียมซึ่งเรียกเก็บในอัตราเดียวจากผู้โดยสารขาออกเท่านั้น อัตราค่าธรรมเนียมดังกล่าวจะถูกกำหนดโดยคณะกรรมการการบินพลเรือนและกระทรวงคมนาคมและเป็นอัตราที่รวมภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ 7 ไว้ด้วย เมื่อเปรียบเทียบกับรายได้จากการดำเนินงานทั้งหมดของทอท. สำหรับรอบบัญชีปี 2544 รอบบัญชีปี 2545 และรอบบัญชีปี 2546 แล้วจะเห็นว่าทอท. มีรายได้จากค่าธรรมเนียมการใช้นามบินจากค่าธรรมเนียมการใช้นามบินคิดเป็นร้อยละ 40.3 ร้อยละ 40.6 และร้อยละ 38.0 ตามลำดับ โดยทอท. บันทึกค่าธรรมเนียมการใช้นามบิน (หลังหักภาษีมูลค่าเพิ่มในอัตราร้อยละ 7) เป็นรายได้จากการดำเนินงาน ในปีปัจจุบัน ทอท. เรียกเก็บค่าธรรมเนียมการใช้นามบินจากผู้โดยสารขาออกระหว่างประเทศในอัตรา 500 บาท และจากผู้โดยสารขาออกภายในประเทศในอัตรา 50 บาทซึ่งเป็นอัตราสูงสุดตามที่ได้รับอนุญาตให้เรียกเก็บได้

เมื่อวันที่ 9 ธันวาคม 2546 คณะกรรมการการบินพลเรือนซึ่งมีรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมเป็นประธานได้พิจารณาอนุมัติการปรับเพิ่มอัตราสูงสุดสำหรับค่าธรรมเนียมการใช้นามบินที่เรียกเก็บจากผู้โดยสารขาออกระหว่างประเทศจากอัตรา 500 บาท เป็น 700 บาท และค่าธรรมเนียมการใช้นามบินที่เรียกเก็บจากผู้โดยสารขาออกภายในประเทศจากอัตรา 50 บาทเป็น 100 บาท อย่างไรก็ตามการปรับเพิ่มจริงจะต้องรอให้กระทรวงคมนาคมออกกฎกระทรวงเพื่อบังคับใช้อัตราสูงสุดของค่าธรรมเนียมดังกล่าว ซึ่งกระทรวงคมนาคมยังมิได้ออกกฎกระทรวงดังกล่าว ทั้งนี้ อัตราของค่าธรรมเนียมใหม่จะนำมาใช้เมื่อท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเปิดดำเนินการเชิงพาณิชย์ ซึ่งหากการเปิดดำเนินการเชิงพาณิชย์ของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิต้องล่าช้าออกไป การนำอัตราค่าธรรมเนียมใหม่มาใช้ก็อาจจะล่าช้าออกไปเช่นกัน ด้วยเหตุที่ทอท. มีภาระค่าใช้จ่ายเพื่อการลงทุน (Capital Expenditure) เกี่ยวกับการก่อสร้างท่าอากาศยานสุวรรณภูมิจำนวนมาก ทอท. จำต้องปรับเพิ่มค่าธรรมเนียมการใช้นามบินเพื่อให้ทอท. ยังคงมีกำไรจากการดำเนินงาน อย่างไรก็ตามการคำนวณซึ่งอ้างอิงกับ $CPI - X + K$ จะไม่นำมาใช้สำหรับการปรับเปลี่ยนแปลงค่าธรรมเนียมการใช้นามบิน

ทอท. เคยต้องปฏิบัติตามระเบียบคณะรัฐมนตรี ซึ่งกำหนดให้ทอท. นำส่งรายได้ส่วนที่เพิ่มขึ้นจากการปรับอัตราค่าธรรมเนียมการใช้นามบินของผู้โดยสารขาออกระหว่างประเทศแก่กระทรวงการคลัง ในช่วงเวลาตั้งแต่เดือนเมษายน 2541 จนถึงระยะเวลา 364 วันซึ่งสิ้นสุด ณ วันที่ 29 กันยายน 2545 โดยจำนวนส่วนแบ่งรายได้ที่นำส่งดังกล่าวจะคำนวณจากรายได้ส่วนที่เพิ่มขึ้นจากการปรับอัตราค่าธรรมเนียมการใช้นามบินอัตราที่เพิ่มจากเดิมครั้งละ 250 บาทเป็นครั้งละ 500 บาท (หลังหักภาษีมูลค่าเพิ่มซึ่งปัจจุบันกำหนดไว้ในอัตราร้อยละ 7) และหลังหักค่าตอบแทนการใช้ที่ราชพัสดุที่ชำระแก่รัฐบาลแล้ว ในการนี้ทอท. ได้นำส่งส่วนแบ่งรายได้สำหรับรอบบัญชีปี 2544 เป็นจำนวน 2,235.9 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 47 และสำหรับระยะเวลา 364 วันซึ่งสิ้นสุด ณ วันที่ 29 กันยายน 2545 เป็นจำนวน 2,260.8 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 46 ของค่าธรรมเนียมการใช้นามบินที่เรียกเก็บได้ทั้งหมด อย่างไรก็ตามในอดีตที่ผ่านมา ทอท. ไม่เคยถูกเรียกให้นำส่งส่วนแบ่งรายได้จากค่าธรรมเนียมการใช้นามบินที่ทอท. ได้รับจากผู้โดยสารขาออกภายในประเทศให้แก่รัฐบาล

ข้อที่ 12 ฐานะการเงินและผลการดำเนินงาน

เนื่องจากทอท. ได้แปลงสภาพจากการท่าอากาศยานแห่งประเทศไทย ทอท. จึงยุคนำส่งส่วนแบ่งรายได้จากการปรับปรุงอัตราค่าธรรมเนียมการใช้สนามบินแก่กระทรวงการคลังสำหรับรอบระยะเวลาตั้งแต่วันที่แปลงสภาพคือวันที่ 30 กันยายน 2545 และคาดว่าจะไม่นำส่งส่วนแบ่งรายได้ดังกล่าวในอนาคต ทั้งนี้ เมื่อวันที่ 27 มกราคม 2547 คณะรัฐมนตรีได้มีมติยกเลิกมติเดิมของคณะรัฐมนตรีที่กำหนดให้ทอท. นำส่งรายได้ส่วนเพิ่มจากการปรับปรุงอัตราค่าธรรมเนียมการใช้สนามบินแก่กระทรวงการคลังเป็นรายได้แผ่นดิน โปรดพิจารณารายละเอียดเพิ่มเติมในหัวข้อ “ฐานะการเงินและผลการดำเนินงาน – คำอธิบายและการวิเคราะห์ฐานะการเงินและผลการดำเนินงานของฝ่ายจัดการ - ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อผลการดำเนินงานและกำไรสะสมของทอท. และการชำระหนี้ให้แก่รัฐบาล ภาษีเงินได้นิติบุคคล และผลกระทบอื่น ๆ จากการแปลงสภาพของทอท.”

12.4.3 ค่าเครื่องอำนวยความสะดวก (Aircraft Service Charge)

เมื่อเปรียบเทียบกับรายได้จากการดำเนินงานทั้งหมดสำหรับรอบบัญชีปี 2544 รอบบัญชีปี 2545 และรอบบัญชีปี 2546 แล้ว จะเห็นว่า ทอท. มีรายได้จากค่าเครื่องอำนวยความสะดวกคิดเป็นร้อยละ 2.5 ร้อยละ 2.5 และร้อยละ 2.5 ตามลำดับ ค่าเครื่องอำนวยความสะดวก รวมถึงค่าบริการที่ชำระโดยสายการบินที่ได้ใช้บริการสะพานเทียบเครื่องบิน (Aerobridge) ระหว่างอาคารผู้โดยสารและอากาศยาน อนึ่ง ทอท. จะเป็นผู้กำหนดอัตราค่าบริการดังกล่าว ซึ่งโดยปกติ ทอท. จะพิจารณากำหนดอัตราค่าบริการตามประเภทของอากาศยานและระยะเวลาที่อากาศยานเทียบจอด ณ อาคารเทียบเครื่องบิน ทอท. ได้กำหนดให้ผู้ใช้บริการต้องชำระค่าบริการเหล่านี้ให้แก่ทอท. เป็นรายเดือนในสกุลเงินบาท ค่าบริการสะพานเทียบเครื่องบิน (Aerobridge Charges) นี้ไม่ได้อยู่ภายใต้การควบคุมของคณะกรรมการการบินพลเรือนและกระทรวงคมนาคม และทอท. ทำการกำหนดค่าธรรมเนียมดังกล่าวตามที่ทอท. เห็นควร

ในปัจจุบัน ทอท. คิดค่าบริการสะพานเทียบเครื่องบินโดยคิดเป็นราคาดังต่อไปนี้สำหรับการให้บริการเริ่มต้นซึ่งสามารถใช้งานได้ยาวนานถึง 75 นาที ราคาดังนี้จะไม่แตกต่างกันขึ้นอยู่กับประเภทของอากาศยานที่ได้รับการบริการ ซึ่งทอท. แยกออกเป็น 3 ประเภท หากอากาศยานจอดที่อาคารเทียบเครื่องบินนานเกินกว่า 75 นาที ทอท. จะคิดค่าบริการเพิ่มขึ้นครึ่งหนึ่งของอัตราจอดเทียบหนึ่งครั้งทุก ๆ 30 นาที (เศษของ 30 นาทีคิดเป็น 30 นาที) ตารางต่อไปนี้แสดงรายละเอียดเปรียบเทียบอัตราค่าบริการสะพานเทียบเครื่องบินตามระยะเวลาการจอดและตามประเภทของอากาศยาน

ประเภทอากาศยาน	ค่าธรรมเนียมสำหรับการให้บริการจอดเทียบ 75 นาทีแรก	ค่าธรรมเนียมหลังการให้บริการครบ 75 นาที โดยคิดอีกทุก ๆ 30 นาที
	(บาท)	
B707, B727, B737, B757, DC8, DC9, IL 62, A 320.....	1,800	900
B767, L 1011, A300, A310, A330, A340, DC10, MD11 และ IL 86.....	2,500	1,250
B747.....	3,500	1,750

เมื่อไม่นานมานี้ ทอท. ได้พิจารณาปรับเปลี่ยนโครงสร้างการคิดค่าบริการสะพานเทียบเครื่องบินเป็นการทั่วไปเพื่อสนับสนุนสายการบินราคาประหยัด (Low-cost Carriers) ที่ใช้บริการท่าอากาศยานของทอท. ซึ่งจะใช้สะพานเทียบเครื่องบิน (Aerobridge) สั้นกว่า 75 นาที และเพื่อความรวดเร็วในการหมุนเวียนการใช้บริการสะพานเทียบเครื่องบินทำให้สามารถให้บริการสะพานเทียบเครื่องบินได้มากที่สุด ทอท. จึงปรับลดอัตราค่าบริการสำหรับการให้บริการจอดเทียบ 75 นาทีแรกให้แก่สายการบินทุกสายลงร้อยละ 50 ในกรณีที่อากาศยานใช้บริการสะพานเทียบเครื่องบินเป็นเวลาไม่เกิน 40 นาที แต่จะไม่ทำการปรับอัตราค่าบริการในส่วนอื่น

ข้อที่ 12 ฐานะการเงินและผลการดำเนินงาน

12.5 รายได้ที่ไม่เกี่ยวกับกิจการการบิน (Non-Aeronautical Revenue)

รายได้ที่ไม่เกี่ยวกับกิจการการบินประกอบด้วย รายได้ส่วนแบ่งผลประโยชน์ ค่าเช่าพื้นที่สำนักงานและอสังหาริมทรัพย์ และรายได้เกี่ยวกับบริการ เมื่อเปรียบเทียบกับรายได้จากการดำเนินงานทั้งหมดสำหรับรอบบัญชีปี 2544 รอบบัญชีปี 2545 และรอบบัญชีปี 2546 แล้ว จะเห็นว่า ทอท. มีรายได้ที่ไม่เกี่ยวกับกิจการการบินคิดเป็นร้อยละ 36.7 ร้อยละ 36.7 และร้อยละ 39.4 ตามลำดับ โดยผู้เช่าที่ได้รับอนุญาตให้ดำเนินการมีหน้าที่ในการชำระรายได้ส่วนแบ่งผลประโยชน์ ค่าเช่าพื้นที่ และรายได้จากการให้บริการ (Service Charges) ให้แก่ทอท. ส่วนผู้เช่าที่ไม่ใช่ผู้ที่ได้รับอนุญาตให้ดำเนินการนั้น มีหน้าที่ในการชำระเพียงค่าเช่าพื้นที่และรายได้จากการให้บริการให้แก่ทอท.

12.5.1 รายได้ส่วนแบ่งผลประโยชน์ (Concession Revenue)

เมื่อเปรียบเทียบกับรายได้จากการดำเนินงานทั้งหมดสำหรับรอบบัญชีปี 2544 รอบบัญชีปี 2545 และรอบบัญชีปี 2546 แล้ว จะเห็นว่า ทอท. มีรายได้ส่วนแบ่งผลประโยชน์คิดเป็นร้อยละ 23.7 ร้อยละ 23.1 ร้อยละ 25.6 ของรายได้จากการดำเนินงานทั้งหมดตามลำดับ รายได้ส่วนแบ่งผลประโยชน์ประกอบด้วยรายได้ที่ได้รับจากผู้เช่าที่ได้รับอนุญาตให้ดำเนินการค้าปลีก การให้บริการเติมเชื้อเพลิงแก่อากาศยาน ครุภัณฑ์บิน ร้านอาหาร ที่จอดรถ การโฆษณา และการแลกเปลี่ยนเงินตรา โดยผู้เช่าดังกล่าวจะต้องชำระเงินส่วนแบ่งผลประโยชน์ที่ได้รับจากการดำเนินการที่ได้รับอนุญาตแก่ทอท. ในจำนวนที่สูงกว่าระหว่างจำนวนซึ่งคำนวณตามอัตราผลตอบแทนคงที่จากรายได้ก่อนหักค่าใช้จ่ายใด ๆ ของผู้เช่ากับจำนวนที่คู่สัญญาตกลงกันให้เป็นผลตอบแทนขั้นต่ำ โดยปกติการให้สิทธิภายใต้สัญญาอนุญาตให้ดำเนินการจะพิจารณาจากผู้ประมูลที่เสนอจำนวนค่าตอบแทนขั้นต่ำสูงสุด อัตราค่าตอบแทนที่ทอท. เรียกเก็บสำหรับกิจการแต่ละประเภทนั้นจะแตกต่างกันขึ้นอยู่กับลักษณะของกิจการเป็นหลัก ตามปกติอัตราผลตอบแทนคงที่ซึ่งทอท. เรียกเก็บจากผู้เช่าที่ได้รับอนุญาตให้ดำเนินการจะอยู่ระหว่างร้อยละ 10 ถึง 15 ของรายได้ก่อนหักค่าใช้จ่ายใด ๆ ของผู้เช่า ในกรณีที่ผู้เช่าประมูลเพื่อให้ได้มาซึ่งสิทธิภายใต้สัญญาอนุญาตให้ดำเนินการมีเพียงรายเดียว ทอท. จะเจรจาต่อรองเพื่อกำหนดจำนวนผลตอบแทนขั้นต่ำกับผู้ประมูลรายนั้น ก่อนรอบบัญชีปี 2545 ผลตอบแทนขั้นต่ำที่เรียกเก็บจากผู้เช่าที่ได้รับอนุญาตโดยปกติจะถูกปรับเพิ่มร้อยละ 10 ต่อปีโดยประมาณ แต่สำหรับรอบบัญชีปี 2545 และ 2546 ผลตอบแทนขั้นต่ำถูกปรับเพิ่มเพียงประมาณร้อยละ 5 ถึงร้อยละ 10 ต่อปีเท่านั้น และเนื่องจากผลกระทบจากสภาวะเศรษฐกิจโลกในปัจจุบัน สงครามในประเทศอิรัก และการระบาดของโรคระบบทางเดินหายใจเฉียบพลันรุนแรง (SARS) ซึ่งเหตุการณ์ดังกล่าวส่งผลกระทบต่อปริมาณการจราจรทางอากาศของทอท.

สำหรับบริษัท คิง พาวเวอร์ ดีวตี้ ฟรี จำกัด ซึ่งเป็นผู้เช่าที่ดำเนินการเกี่ยวกับร้านค้าปลอดอากร ทำการชำระเงินส่วนแบ่งผลประโยชน์ที่ได้รับจากการดำเนินการแก่ทอท. ในจำนวนที่สูงกว่าระหว่างจำนวนซึ่งคำนวณตามอัตราผลตอบแทนที่อัตรา ร้อยละ 15 ของรายได้ก่อนหักค่าใช้จ่ายใด ๆ ของผู้เช่ากับจำนวนผลตอบแทนขั้นต่ำ ซึ่งจะปรับเพิ่มตามที่ได้ตกลงไว้ในสัญญาอนุญาตให้ดำเนินการกับทอท.

เนื่องจากการระบาดของโรคระบบทางเดินหายใจเฉียบพลันรุนแรง (SARS) ทำให้จำนวนผู้โดยสารที่ใช้บริการท่าอากาศยานของทอท. ลดลงอย่างมากและส่งผลกระทบต่อธุรกิจของผู้เช่าที่ได้รับอนุญาตให้ดำเนินการ ทอท. จึงทำการลดผลตอบแทนขั้นต่ำที่เรียกเก็บจากผู้เช่าที่ได้รับอนุญาตให้ดำเนินการในอาคารผู้โดยสารระหว่างประเทศ ณ ท่าอากาศยานของทอท. เกือบทุกรายลงในอัตราร้อยละ 20 และในอัตราร้อยละ 10 สำหรับผู้เช่าที่ได้รับอนุญาตให้ดำเนินการในอาคารผู้โดยสารภายในประเทศ ณ ท่าอากาศยานของทอท. สำหรับเดือนมิถุนายน เดือนกรกฎาคม และเดือนสิงหาคม 2546 ในเดือนกันยายน 2546 ทอท. ได้นำวิธีปฏิบัติตามปกติมาใช้ในการเรียกเก็บรายได้จากส่วนแบ่งผลประโยชน์เต็มจำนวนซึ่งถึงกำหนดชำระแก่ทอท.

ทอท. คาดว่าโดยทั่วไปสัญญาอนุญาตให้ดำเนินการกับผู้เช่าที่ได้รับอนุญาตให้ดำเนินการ ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิโดยรวมจะคล้ายคลึงกับสัญญาอนุญาตที่มีอยู่ในปัจจุบัน ยกเว้นในเรื่องของค่าเช่าซึ่งโดยทั่วไปอัตราที่เรียกเก็บ ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จะอยู่ในอัตราที่สูงกว่าเดิม นอกจากนี้ ทอท. ยังมีแผนที่จะเรียกค่าตอบแทนจากผู้ประกอบการที่ได้รับอนุญาตให้ดำเนินการสำหรับกิจการประเภทอื่น ๆ ที่ปัจจุบันยังไม่มีดำเนินการ ณ ท่าอากาศยานกรุงเทพ และจากผู้ประกอบการสำหรับกิจกรรมที่มีอยู่เดิม ณ ท่าอากาศยานกรุงเทพแต่ยังไม่มีการจัดเก็บส่วนแบ่งผลประโยชน์ นอกจากนี้ ทอท. ยังได้ศึกษาวิธีการจัดวาง

ข้อที่ 12 ฐานะการเงินและผลการดำเนินงาน

พื้นที่ค่าปลิกของผู้ได้รับอนุญาตให้ดำเนินการเพื่อให้ออ. ได้รับรายได้จากส่วนแบ่งผลประโยชน์สูงสุด แม้ว่าจะมีข้อจำกัดในการดำเนินการให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์ดังกล่าวเนื่องจากข้อจำกัดที่เกิดจากการออกแบบของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

ผู้เช่าซึ่งเป็นผู้ชำระค่าส่วนแบ่งผลประโยชน์รายใหญ่ที่สุดได้แก่ ร้านค้าปลอดอากร ร้านจำหน่ายสินค้าที่ระลึก และร้านค้าที่ให้บริการอาหารและเครื่องดื่ม ตารางต่อไปนี้แสดงรายละเอียดของรายได้ส่วนแบ่งผลประโยชน์ตามจำนวนและอัตราร้อยละของรายได้ส่วนแบ่งผลประโยชน์ทั้งหมดสำหรับระยะเวลาที่ได้รับไว้

	รอบบัญชีปีสิ้นสุด ณ วันที่ 30 กันยายน					
	2544	ร้อยละ	2545	ร้อยละ	2546	ร้อยละ
	(ล้านบาท ยกเว้นร้อยละ)					
รายได้ส่วนแบ่งผลประโยชน์						
สินค้าปลอดอากร.....	989.0	35.5	932.1	33.6	1,087.7	35.4
สินค้าที่ระลึก.....	533.8	19.1	544.2	19.6	620.3	20.2
อาหารและเครื่องดื่ม.....	266.2	9.5	280.3	10.1	318.6	10.4
บริการครัวการบิน.....	251.0	9.0	236.2	8.5	209.3	6.8
บริการเชื้อเพลิง.....	213.4	7.7	217.8	7.9	253.5	8.3
ที่จอดรถ.....	122.0	4.4	122.8	4.4	112.2	3.7
โฆษณา.....	104.0	3.7	112.8	4.1	116.3	3.8
บริการแลกเปลี่ยนเงินตรา/บริการเงินด่วนอัตโนมัติ/บริการประกันภัย.....	68.3	2.4	78.8	2.8	74.9	2.4
รายได้ส่วนแบ่งผลประโยชน์ประเภทอื่น ๆ ⁽¹⁾	241.4	8.7	247.9	8.9	276.8	9.0
รวม.....	2,789.1	100.0	2,772.9	100.0	3,069.6	100.0

หมายเหตุ

(1) ประกอบด้วยรายได้ส่วนแบ่งผลประโยชน์จากกิจการบริการให้เช่าวงดนตรี บริการห้องพักชั่วคราว และบริการถ่ายรูป เป็นต้น

12.5.2 ค่าเช่าสำนักงานและอสังหาริมทรัพย์ (Office and Real Property Rents)

เมื่อเปรียบเทียบกับรายได้จากการดำเนินงานทั้งหมดของทอท. สำหรับรอบบัญชีปี 2544 รอบบัญชีปี 2545 และรอบบัญชีปี 2546 แล้ว จะเห็นได้ว่า ทอท. มีรายได้จากค่าเช่าสำนักงานและอสังหาริมทรัพย์คิดเป็นร้อยละ 7.5 ร้อยละ 7.4 และร้อยละ 7.5 ตามลำดับ ค่าเช่าสำนักงานและอสังหาริมทรัพย์ส่วนใหญ่ประกอบด้วยรายได้จากการให้เช่าพื้นที่ในเขตท่าอากาศยานแก่ผู้เช่า และรายได้จากการให้เช่าช่วงแก่ผู้ประกอบการอิสระ ทอท. ให้เช่าพื้นที่ในเขตท่าอากาศยานแก่ผู้เช่าที่ได้รับอนุญาตให้ดำเนินการกิจการและผู้เช่าอื่น ปัจจุบัน ผู้เช่า ณ ท่าอากาศยานของทอท. ประกอบด้วยสายการบิน หน่วยงานของรัฐ และผู้เช่าที่ได้รับอนุญาตให้ดำเนินการ ค่าเช่าสำนักงานและอสังหาริมทรัพย์จะกำหนดจากการประกอบธุรกิจของผู้เช่าในแต่ละท่าอากาศยานของทอท. ซึ่งโดยปกติอัตราค่าเช่าสำนักงานจะอยู่ในอัตราที่ต่ำกว่าอัตราค่าเช่าที่เรียกเก็บจากผู้เช่าที่ได้รับอนุญาตให้ดำเนินการ ร้านค้าปลีก ทั้งนี้ ทอท. มีได้ปรับอัตราค่าเช่าพื้นที่ในเขตท่าอากาศยานกรุงเทพนับตั้งแต่ปีพ.ศ. 2538 และเขตท่าอากาศยานภูมิภาคนับตั้งแต่ปีพ.ศ. 2539 เนื่องจากความไม่แน่นอนของสภาพเศรษฐกิจ รวมถึงวิกฤตเศรษฐกิจในภูมิภาคเอเชียเมื่อปีพ.ศ. 2540

โดยปกติสัญญาเช่าพื้นที่ในเขตท่าอากาศยานกับทอท. จะมีระยะเวลาเช่าระหว่าง 1 ถึง 3 ปี ในส่วนของท่าอากาศยานกรุงเทพ ทอท. คิดค่าเช่าสำนักงานในอัตรา 325 บาทต่อตารางเมตรต่อเดือนสำหรับพื้นที่ที่ให้เช่าแก่หน่วยงานเอกชน อัตรา 190 บาทต่อตารางเมตรต่อเดือนสำหรับพื้นที่สำนักงานที่ให้เช่าแก่หน่วยงานของรัฐ และอัตราระหว่าง 240 บาทถึง 750 บาทต่อตารางเมตรต่อเดือนสำหรับพื้นที่เพื่อการค้าปลีก ค่าเช่าสำนักงานและอสังหาริมทรัพย์สำหรับพื้นที่เช่า ณ ท่าอากาศยานภูมิภาคโดยทั่วไปจะอยู่ในอัตราที่ต่ำกว่าอัตราค่าเช่า ณ ท่าอากาศยานกรุงเทพ และทอท. คาดว่าค่าเช่า ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเมื่อเปิดดำเนินการจะอยู่ในอัตราที่สูงกว่าอัตราค่าเช่า ณ ท่าอากาศยานกรุงเทพในปัจจุบัน ทั้งนี้ ณ วันที่ 30 กันยายน 2546 บมจ. การบินไทยเช่าพื้นที่จากทอท. ประมาณ 300,000 ตารางเมตรของพื้นที่ ณ ท่าอากาศยานกรุงเทพเพื่อใช้เป็นอาคารซ่อมอากาศยาน (Hangar) เป็นหลักในราคาเฉลี่ยคิดเป็นจำนวน 101.4 บาทต่อตารางเมตรต่อเดือน

ข้อที่ 12 ฐานะการเงินและผลการดำเนินงาน

12.5.3 รายได้เกี่ยวกับบริการ (Service Revenue)

เมื่อเปรียบเทียบกับรายได้จากการดำเนินงานทั้งหมดของทอท. สำหรับรอบบัญชีปี 2544 รอบบัญชีปี 2545 และรอบบัญชีปี 2546 แล้ว จะเห็นว่า ทอท. มีรายได้เกี่ยวกับบริการคิดเป็นร้อยละ 5.5 ร้อยละ 6.3 และร้อยละ 6.3 ตามลำดับ ทอท. ได้จัดให้บริการแก่สายการบิน ผู้ได้รับอนุญาตให้ดำเนินกิจการ และผู้เช่าสำนักงานและอสังหาริมทรัพย์ อาทิเช่น ไฟฟ้า โทรศัพท์ เคาน์เตอร์ตรวจบัตรโดยสาร (Check-in Counter) น้ำประปา บริการภายในอาคารผู้โดยสาร การให้บริการประกาศเที่ยวบิน (Airline Announcement Services) และบริการอื่น ๆ โดยการให้บริการไฟฟ้าและโทรศัพท์จะใช้วิธีการคิดค่าบริการด้วยวิธีทุนบวกกำไรส่วนเพิ่ม (Cost Plus Margin Basis) ทอท. จะเรียกเก็บค่าธรรมเนียมการใช้บริการภายในอาคารผู้โดยสารจากผู้เช่าแต่ละรายในอัตราร้อยละ 15 ของค่าเช่าที่ผู้เช่ารายนั้นจะต้องชำระ

ตารางต่อไปนี้แสดงรายละเอียดของรายได้เกี่ยวกับบริการตามจำนวนและอัตราร้อยละสำหรับระยะเวลาที่ได้รับอนุญาต

	รอบบัญชีสิ้นสุด ณ วันที่ 30 กันยายน					
	2544	ร้อยละ	2545	ร้อยละ	2546	ร้อยละ
(ล้านบาท ยกเว้นร้อยละ)						
รายได้เกี่ยวกับการบริการ						
ค่าบริการไฟฟ้า.....	259.9	39.8	312.5	41.2	306.0	40.6
ค่าบริการโทรศัพท์.....	134.9	20.6	143.3	18.9	135.4	18.0
ค่าบริการเคาน์เตอร์ตรวจบัตรโดยสาร.....	99.7	15.3	124.9	16.5	126.3	16.7
ค่าบริการระบบท่อน้ำมันเชื้อเพลิง.....	50.2	7.7	59.6	7.9	65.3	8.7
ค่าบริการอื่น ๆ.....	108.6	16.6	117.9	15.5	120.4	16.0
รวม.....	653.3	100.0	758.2	100.0	753.4	100.0

12.6 ค่าใช้จ่ายจากการดำเนินงาน (Operating Expenses)

ค่าใช้จ่ายจากการดำเนินงานของทอท. ประกอบด้วยค่าใช้จ่ายพนักงาน ค่าใช้จ่ายดำเนินงาน ค่าซ่อมแซม ค่าตอบแทนการใช้ที่ราชพัสดุ ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย

ตารางต่อไปนี้แสดงรายละเอียดของค่าใช้จ่ายจากการดำเนินงานของทอท. ตามจำนวนและอัตราร้อยละต่อรายได้จากการดำเนินงานทั้งหมดและค่าใช้จ่ายการดำเนินงานทั้งหมดสำหรับระยะเวลาที่ได้รับอนุญาต

รอบบัญชีปีสิ้นสุด ณ วันที่ 30 กันยายน									
	ร้อยละ ต่อรายได้ จากการ ดำเนินงาน	ร้อยละ ต่อค่าใช้จ่าย จากการ ดำเนินงาน		ร้อยละ ต่อรายได้ จากการ ดำเนินงาน	ร้อยละ ต่อค่าใช้จ่าย จากการ ดำเนินงาน		ร้อยละ ต่อรายได้ จากการ ดำเนินงาน	ร้อยละ ต่อค่าใช้จ่าย จากการ ดำเนินงาน	
	2544			2545			2546		
(ล้านบาท ยกเว้นร้อยละ)									
ค่าใช้จ่ายจากการดำเนินงาน									
ค่าจ้างพนักงาน	1,458.6	12.4	30.6	1,402.6	11.7	28.4	2,078.6	17.3	34.9
ค่าจ้างดำเนินงาน	1,453.3	12.4	30.4	1,667.6	13.9	33.8	1,732.4	14.4	29.1
ค่าซ่อมแซม	274.4	2.3	5.7	209.8	1.7	4.2	238.0	2.0	4.0
ค่าตอบแทนการใช้ที่ราชพัสดุ	534.4	4.5	11.2	543.7	4.5	11.0	542.5	4.5	9.1
ค่าเสื่อมราคาและตัดจำหน่าย	1,052.9	9.0	22.1	1,113.5	9.3	22.6	1,368.7	11.4	23.0
รวม	4,773.6	40.6	100.0	4,937.2	41.1	100.0	5,960.1	49.7	100.0

(ก) ค่าใช้จ่ายพนักงาน (Personnel Expenses)

ค่าใช้จ่ายพนักงานประกอบด้วยเงินเดือนและโบนัส สิทธิประโยชน์ต่าง ๆ สำหรับพนักงาน บำเหน็จพนักงาน และเงินสมทบเข้ากองทุนสำรองเลี้ยงชีพ เมื่อเปรียบเทียบกับค่าใช้จ่ายจากการดำเนินงานทั้งหมดสำหรับรอบบัญชีปี 2544 รอบบัญชีปี 2545 และรอบบัญชีปี 2546 แล้ว จะเห็นว่าทอท. มีค่าใช้จ่ายพนักงานคิดเป็นร้อยละ 30.6 ร้อยละ 28.4 และร้อยละ 34.9 ของค่าใช้จ่ายจากการดำเนินงานรวมตามลำดับ

ข้อที่ 12 ฐานะการเงินและผลการดำเนินงาน

ค่าใช้จ่ายพนักงานของทอท. เพิ่มขึ้นเป็นอย่างมากในรอบบัญชีปี 2546 เนื่องจากทอท. ได้ทำการปรับเพิ่มเงินเดือนพนักงานตั้งแต่เริ่มทำการแปลงสภาพ เพื่อให้เงินเดือนที่ทอท. จ่ายแก่พนักงานอยู่ในระดับเดียวกับบริษัทในภาคเอกชนรายอื่นที่อยู่ในธุรกิจเดียวกัน โปรดพิจารณารายละเอียดเพิ่มเติมในหัวข้อ “การจัดการ – บุคลากร” การปรับเพิ่มของเงินเดือนดังกล่าวไม่รวมถึงเงินเดือนของพนักงานของบพท.

(ข) ค่าใช้จ่ายดำเนินงาน (Operating Expenses)

ค่าใช้จ่ายดำเนินงานโดยหลักประกอบด้วยค่าสาธารณูปโภค ค่าใช้จ่ายจากการจ้างบุคคลภายนอก ภาษีโรงเรือนและที่ดินที่จ่ายให้แก่กรุงเทพมหานคร และองค์กรส่วนภูมิภาคอื่น ๆ ค่าจ้างที่ปรึกษา ค่าศึกษาวิจัยและประเมินผลงาน ค่าใช้จ่ายเกี่ยวเนื่องกับการแปลงสภาพของ ทอท. ค่าโฆษณาและประชาสัมพันธ์ และค่าเบี้ยประกันภัย เมื่อเปรียบเทียบกับค่าใช้จ่ายจากการดำเนินงานทั้งหมดสำหรับรอบบัญชีปี 2544 รอบบัญชีปี 2545 และรอบบัญชีปี 2546 แล้วจะเห็นว่าทอท. มีค่าใช้จ่ายดำเนินงานคิดเป็นร้อยละ 30.4 ร้อยละ 33.8 และร้อยละ 29.1 ของค่าใช้จ่ายจากการดำเนินงานรวม ตามลำดับ

(ค) ค่าซ่อมแซม (Repairs and Maintenance)

ค่าซ่อมแซมโดยหลักประกอบด้วยค่าใช้จ่ายในการซ่อมและบำรุงรักษาทางวิ่งและทางขับ ลิฟท์ บันไดเลื่อน ทางเดินเลื่อน ระบบปรับอากาศ สายพานลำเลียงสัมภาระ อุปกรณ์ขนส่ง (Transportation Equipment) และค่าซ่อมแซมสิ่งก่อสร้างและอุปกรณ์ไฟฟ้า เมื่อเปรียบเทียบกับค่าใช้จ่ายจากการดำเนินงานทั้งหมดสำหรับรอบบัญชีปี 2544 รอบบัญชีปี 2545 และรอบบัญชีปี 2546 แล้วจะเห็นว่าทอท. มีค่าซ่อมแซมคิดเป็นร้อยละ 5.7 ร้อยละ 4.2 และร้อยละ 4.0 ของค่าใช้จ่ายจากการดำเนินงานรวม ตามลำดับ

(ง) ค่าตอบแทนการใช้ที่ราชพัสดุ (State Properties Rental)

ค่าตอบแทนการใช้ที่ราชพัสดุประกอบด้วยค่าเช่าที่ทอท. มีหน้าที่ในการชำระแก่กระทรวงการคลังสำหรับการเช่าที่ดินที่ใช้ในการดำเนินงานท่าอากาศยานของทอท. เมื่อเปรียบเทียบกับค่าใช้จ่ายจากการดำเนินงานทั้งหมดสำหรับรอบบัญชีปี 2544 รอบบัญชีปี 2545 และรอบบัญชีปี 2546 แล้วจะเห็นว่าทอท. มีค่าตอบแทนการใช้ที่ราชพัสดุคิดเป็นร้อยละ 11.2 ร้อยละ 11.0 และร้อยละ 9.1 ของค่าใช้จ่ายจากการดำเนินงานรวม ตามลำดับ โปรดพิจารณารายละเอียดเพิ่มเติมในหัวข้อ “ทรัพย์สินที่ใช้ในการประกอบธุรกิจ – สรุปรายละเอียดสำคัญของสัญญาเช่า”

(จ) ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย

ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่ายประกอบด้วยค่าเสื่อมราคาที่เกี่ยวข้องกับทรัพย์สิน อาคาร อุปกรณ์ (รวมถึงอาคารที่ ทอท. เป็นผู้ใช้ประโยชน์ภายใต้สัญญาเช่าระยะยาว) และค่าตัดจำหน่ายของสินทรัพย์ไม่มีตัวตน เมื่อเปรียบเทียบกับค่าใช้จ่ายจากการดำเนินงานทั้งหมดสำหรับรอบบัญชีปี 2544 รอบบัญชีปี 2545 และรอบบัญชีปี 2546 แล้วจะเห็นว่าทอท. มีค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่ายคิดเป็นร้อยละ 22.1 ร้อยละ 22.6 และร้อยละ 23.0 ของค่าใช้จ่ายจากการดำเนินงานรวม ตามลำดับ ค่าเสื่อมราคาที่เกี่ยวข้องกับทรัพย์สินอาคาร และอุปกรณ์ของทอท. จะคิดคำนวณโดยใช้วิธีเส้นตรง (Straight-Line Method) ตลอดอายุการใช้งานโดยประมาณของทรัพย์สิน (ระหว่าง 5 ถึง 30 ปี) ก่อนการแปลงสภาพเป็นบริษัทมหาชน ทรัพย์สินซึ่งมีมูลค่าต่อหน่วยไม่เกิน 30,000 บาท จะถูกตัดออกเป็นค่าใช้จ่ายในรอบบัญชีที่ได้ทรัพย์สินนั้นมาและบันทึกในทะเบียนคุมยอดทรัพย์สิน (Control Register) ภายหลังการแปลงสภาพทอท. จะคิดค่าเสื่อมราคาของทรัพย์สินที่มีอายุการใช้งานเกินกว่าหนึ่งปีโดยไม่คำนึงถึงมูลค่าของทรัพย์สินนั้น ทั้งนี้เป็นไปตามบทบัญญัติของประมวลรัษฎากร นอกจากนี้ ค่าตัดจำหน่าย (Amortisation) ของสินทรัพย์ไม่มีตัวตนจะคิดคำนวณโดยใช้วิธีเส้นตรงตลอดอายุการใช้งานโดยประมาณของทรัพย์สิน (ระหว่าง 5 ถึง 10 ปี) ทอท. คาดว่าค่าเสื่อมราคาของทรัพย์สินจะเพิ่มสูงขึ้นอย่างมากเมื่อท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเริ่มเปิดดำเนินการเชิงพาณิชย์

ข้อที่ 12 ฐานะการเงินและผลการดำเนินงาน

12.7 ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อผลการดำเนินงานและกำไรสะสมของทอท.

12.7.1 จำนวนผู้โดยสาร ปริมาณการขึ้นลงของอากาศยาน ณ ท่าอากาศยานของทอท.

จากรอบบัญชีปี 2542 ถึงรอบบัญชีปี 2544 จำนวนผู้โดยสารที่ใช้บริการท่าอากาศยานของทอท. มีอัตราการเติบโตคิดเป็นร้อยละ 14.2 และมีอัตราการลดลงคิดเป็นร้อยละ 5.3 ในช่วงรอบบัญชีปี 2544 ถึงรอบบัญชีปี 2546 ปริมาณการขึ้น-ลงของอากาศยานมีอัตราการเติบโตคิดเป็นร้อยละ 14.2 ในช่วงรอบบัญชีปี 2542 ถึงรอบบัญชีปี 2545 และมีอัตราการลดลงคิดเป็นร้อยละ 0.5 ในรอบบัญชีปี 2545 ถึงรอบบัญชีปี 2546 ทอท. เชื่อว่าการเพิ่มขึ้นโดยรวมของจำนวนผู้โดยสารและปริมาณการขึ้นลงของอากาศยานในช่วงรอบบัญชีปี 2542 ถึงรอบบัญชีปี 2546 เป็นผลจากการที่ประเทศไทยยังคงเป็นจุดหมายปลายทางที่นักท่องเที่ยวระหว่างประเทศยังคงให้ความสนใจ และการลดลงในบางช่วงเวลาของผู้โดยสารและปริมาณการขึ้นลงของอากาศยานเป็นผลจากเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นในช่วงเวลานั้น ๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในช่วงระยะเวลา 3 ปีที่ผ่านมา ธุรกิจสายการบินได้รับผลกระทบอย่างหนักจากปัจจัยต่าง ๆ รวมถึงเหตุการณ์ก่อการร้ายเมื่อวันที่ 11 กันยายน 2544 สงครามในประเทศอิรัก และการระบาดของโรคระบบทางเดินหายใจเฉียบพลันรุนแรง (SARS)

ตารางต่อไปนี้แสดงรายละเอียดของจำนวนผู้โดยสาร จำนวนอากาศยาน และปริมาณการขนถ่ายสินค้า ณ ท่าอากาศยานของทอท. สำหรับระยะเวลาที่ได้รับไว้

	รอบบัญชีปีสิ้นสุด ณ วันที่ 30 กันยายน				
	2542	2543	2544	2545	2546
ผู้โดยสาร (คน).....	33,520,593	36,166,835	38,294,897	38,081,546	36,274,069
อากาศยาน (เที่ยวบิน).....	215,647	230,908	243,475	246,186	244,905

เมื่อพิจารณาเปรียบเทียบกับปีต่อปี อัตราการเติบโตและการลดลงของปริมาณการขึ้นลงของอากาศยานและจำนวนผู้โดยสารที่ใช้บริการท่าอากาศยานจะผันผวนตามปัจจัยหลายประการ อาทิเช่น สภาพเศรษฐกิจ ความปลอดภัย สุขลักษณะ ความน่าสนใจของจุดหมายปลายทางแต่ละแห่งสำหรับนักท่องเที่ยว และความเพียงพอของสายการบินที่ให้บริการเที่ยวบิน เป็นต้น อนึ่งจำนวนผู้โดยสารได้ปรับตัวลดลงในช่วงรอบบัญชีปี 2545 อันเป็นผลจากเหตุการณ์ก่อการร้ายเมื่อวันที่ 11 กันยายน 2544 และจากสภาวะเศรษฐกิจที่ซบเซาทั้งในระดับภูมิภาคและระดับโลก อย่างไรก็ตาม จำนวนผู้โดยสารเมื่อเปรียบเทียบกับช่วงเดือนเดียวกันของปีก่อนได้ปรับตัวเพิ่มขึ้นอีกครั้งในรอบบัญชีปี 2545 ก่อนจะเริ่มปรับตัวลดลงอีกในเดือนมีนาคม 2546 โดยมีสาเหตุหลักจากการเกิดสงครามในประเทศอิรัก และการระบาดของโรคระบบทางเดินหายใจเฉียบพลันรุนแรง (SARS) ก่อนจะปรับตัวเพิ่มขึ้นอีกครั้งในเดือนสิงหาคม 2546 โปรดพิจารณารายละเอียดเพิ่มเติมในหัวข้อ “ปัจจัยความเสี่ยง – ความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับทอท. และธุรกิจของทอท. - การประกอบธุรกิจของทอท. ขึ้นอยู่กับอัตราการเติบโตของปริมาณการจราจรทางอากาศซึ่งได้รับผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญจากอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวในประเทศไทยและปัจจัยอื่น ๆ และขึ้นกับความผันแปรตามฤดูกาล”

เมื่อเปรียบเทียบกับช่วงเดือนเดียวกันในปีพ.ศ. 2545 จำนวนผู้โดยสาร ณ ท่าอากาศยานกรุงเทพซึ่งเป็นท่าอากาศยานของทอท. ที่มีปริมาณผู้โดยสารมากที่สุดได้ปรับตัวลดลงในเดือนมีนาคม เดือนเมษายน เดือนพฤษภาคม เดือนมิถุนายน และเดือนกรกฎาคม 2546 ในอัตราร้อยละ 6.5 ร้อยละ 35.2 ร้อยละ 38.8 ร้อยละ 23.3 และร้อยละ 7.7 ตามลำดับ ก่อนที่จะปรับเพิ่มขึ้นในเดือนสิงหาคม 2546 สู่ระดับที่สูงกว่าในเดือนสิงหาคม 2545 ในอัตราร้อยละ 0.1 ของจำนวนผู้โดยสาร จำนวนผู้โดยสาร ณ ท่าอากาศยานเชียงใหม่ก็ได้ปรับเพิ่มสูงขึ้นในเดือนสิงหาคม 2546 เมื่อเปรียบเทียบกับช่วงเดียวกันของปี 2545 สำหรับจำนวนผู้โดยสาร ณ ท่าอากาศยานภูเก็ตและท่าอากาศยานหาดใหญ่ได้ปรับเพิ่มสูงขึ้นในเดือนกรกฎาคม 2546

การระบาดของโรคระบบทางเดินหายใจเฉียบพลันรุนแรง (SARS) ส่งผลให้ปริมาณการขึ้นลงของอากาศยาน ณ ท่าอากาศยานของทอท. ลดลงในช่วงเดือนเมษายนถึงเดือนกรกฎาคม 2546 เนื่องจากสายการบินยกเลิกเที่ยวบินที่เดินทางมาสู่ท่าอากาศยานของทอท. หลายเที่ยวบินในช่วงระยะเวลาดังกล่าว เมื่อเปรียบเทียบกับช่วงเดือนเดียวกันในปีพ.ศ. 2545 ปริมาณ

ข้อที่ 12 ฐานะการเงินและผลการดำเนินงาน

การขึ้นลงของอากาศยาน ณ ท่าอากาศยานกรุงเทพ ซึ่งเป็นท่าอากาศยานของทอท. ที่มีปริมาณการขึ้นลงของอากาศยานมากที่สุด ได้ปรับตัวลดลงในเดือนเมษายน เดือนพฤษภาคม เดือนมิถุนายน และเดือนกรกฎาคม 2546 ในอัตราร้อยละ 4.9 ร้อยละ 15.8 ร้อยละ 14.6 และร้อยละ 5.2 ตามลำดับ ก่อนปรับตัวเพิ่มขึ้นในเดือนสิงหาคม 2546 สู่ระดับเดียวกับเดือนสิงหาคม 2545 โดยประมาณ ปริมาณการขึ้นลงของอากาศยาน ณ ท่าอากาศยานภูเก็ต เมื่อเปรียบเทียบกับในช่วงเดือนเดียวกันในปีพ.ศ. 2545 ปรับเพิ่มสูงขึ้นในเดือนกรกฎาคม 2546 การปรับตัวลดลงของปริมาณการขึ้นลงของอากาศยานเนื่องจากผลกระทบจากการระบาดของโรคระบบทางเดินหายใจเฉียบพลันรุนแรง (SARS) อยู่ในระดับต่ำกว่าการปรับตัวลดลงในจำนวนผู้โดยสารเมื่อเปรียบเทียบกับอัตราร้อยละ จึงสามารถสรุปได้ว่าโดยเฉลี่ยแล้วอากาศยานที่ลงจอด ณ ท่าอากาศยานของทอท. ในช่วงระยะเวลาดังกล่าวมีจำนวนผู้โดยสารน้อยกว่าในช่วงเวลาปกติ ในช่วงการระบาดของโรคระบบทางเดินหายใจเฉียบพลันรุนแรง (SARS) ทอท. ได้ร่วมมือกับหน่วยงานของรัฐและผู้ดำเนินธุรกิจท่าอากาศยานรายใหญ่รายอื่นในภูมิภาคในการนำมาตรการมาใช้เพื่อรับมือกับการระบาดของโรคระบบทางเดินหายใจเฉียบพลันรุนแรง (SARS) อย่างมีประสิทธิภาพ

12.7.2 ปริมาณการขนถ่ายสินค้า ณ ท่าอากาศยานของทอท.

ทอท. มีรายได้จากการขนถ่ายสินค้าซึ่งประกอบด้วยรายได้ส่วนแบ่งผลประโยชน์ ค่าเช่าที่เรียกเก็บจากผู้ประกอบการขนถ่ายสินค้า ซึ่งได้แก่ บมจ. การบินไทย และบริษัท ไทย แอร์พอร์ตส์ กราวด์ เซอร์วิส จำกัด และจากค่าธรรมเนียมในการขึ้นลงของอากาศยานและค่าธรรมเนียมที่เก็บอากาศยานสำหรับอากาศยานขนถ่ายสินค้าโดยเฉพาะ ปริมาณการขนถ่ายสินค้าจะได้รับผลกระทบจากปัจจัยหลัก ๆ ได้แก่ ระดับและประเภทของกิจกรรมในเชิงพาณิชย์ระหว่างประเทศของประเทศไทย สำหรับรอบบัญชีปี 2544 รอบบัญชีปี 2545 และรอบบัญชีปี 2546 มีสินค้าที่ขนถ่ายโดยอากาศยานโดยสารคิดเป็นประมาณร้อยละ 88.6 ร้อยละ 86.6 และร้อยละ 84.7 ของจำนวนสินค้าทั้งหมดที่ได้ขนถ่ายผ่านมายังท่าอากาศยานของทอท.ตามลำดับ เมื่อเปรียบเทียบกับร้อยละ 11.4 ร้อยละ 13.4 และร้อยละ 15.3 ที่ขนถ่ายโดยอากาศยานขนถ่ายสินค้าโดยเฉพาะในช่วงเวลาเดียวกัน สินค้าส่วนใหญ่ถูกขนถ่ายโดยอากาศยานโดยสารเนื่องจากสายการบินต้องการใช้อากาศยานอย่างมีประสิทธิภาพให้มากที่สุด ในรอบบัญชีปี 2544 รอบบัญชีปี 2545 และรอบบัญชีปี 2546 ทอท. มีรายได้จากการขนถ่ายสินค้าคิดเป็นร้อยละ 3.0 ร้อยละ 2.9 และร้อยละ 2.9 เมื่อเปรียบเทียบกับรายได้ทั้งหมดของทอท. ตามลำดับ

ตารางต่อไปนี้แสดงรายละเอียดของปริมาณการขนถ่ายสินค้าและพัสดุไปรษณีย์ภัณฑ์ (ไม่รวมการขนถ่ายผ่าน หรือ Transit Cargo) ณ ท่าอากาศยานของทอท. สำหรับระยะเวลาที่ระบุไว้

	รอบบัญชีปีสิ้นสุด ณ วันที่ 30 กันยายน				
	2542	2543	2544	2545	2546
สินค้า (ตัน) ⁽¹⁾	826,800	910,707	906,222	987,746	996,124
หมายเหตุ					
(1)	รวมถึงพัสดุไปรษณีย์ภัณฑ์ แต่ไม่รวมสินค้าผ่าน (Transit Cargo)				

ปริมาณสินค้าที่ถูกส่งผ่านมายังท่าอากาศยานของทอท. เพิ่มขึ้นคิดเป็นประมาณร้อยละ 20.5 จากรอบบัญชีปี 2542 ถึงรอบบัญชีปี 2546 ทอท. เชื่อว่าการปรับตัวเพิ่มขึ้นนี้เป็นผลมาจากการเพิ่มขึ้นของระดับของกิจกรรมในเชิงพาณิชย์ระหว่างประเทศในประเทศไทย ปริมาณสินค้าที่ถูกส่งผ่านมายังท่าอากาศยานของทอท. เพิ่มขึ้นในอัตราร้อยละ 6.5 และร้อยละ 10.2 ในรอบบัญชีปี 2542 และรอบบัญชีปี 2543 ตามลำดับ และลดลงในอัตราร้อยละ 0.5 ในรอบบัญชีปี 2544 อัตราการเติบโตในปริมาณสินค้าที่ถูกส่งผ่านมายังท่าอากาศยานของทอท. เริ่มกลับคืนสู่ปกติในรอบบัญชีปี 2545 ซึ่งมีการเพิ่มขึ้นในอัตราร้อยละ 9.0 ถึงแม้จะมีการระบาดของโรคระบบทางเดินหายใจเฉียบพลันรุนแรง (SARS) ปริมาณสินค้าที่ถูกส่งผ่านมายังท่าอากาศยานของทอท. ก็ยังคงปรับตัวเพิ่มสูงขึ้นเล็กน้อยในอัตราร้อยละ 0.9 ในรอบบัญชีปี 2546

12.7.3 ลักษณะและคุณภาพของผู้โดยสารและการจราจรของอากาศยาน

ลักษณะและคุณภาพของผู้โดยสารและการจราจรของอากาศยานมีผลต่อรายได้ของทอท. ทั้งที่เป็นรายได้จากกิจการการบินและรายได้ที่ไม่เกี่ยวกับกิจการการบิน รายได้ของทอท. จากกิจการการบินที่เรียกเก็บจากเที่ยวบินระหว่างประเทศสูงกว่ารายได้ที่

ข้อที่ 12 ฐานะการเงินและผลการดำเนินงาน

เรียกเก็บจากเที่ยวบินในประเทศเป็นอย่างมาก นอกจากนั้น ทอท. เชื่อว่าจำนวนนักท่องเที่ยวจำนวนมากซึ่งเดินทางผ่านท่าอากาศยานของทอท. มีผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญต่อรายได้ส่วนแบ่งผลประโยชน์ของทอท. ทอท. เชื่อว่าเมื่อเปรียบเทียบกับผู้โดยสารที่เดินทางมาเพื่อธุรกิจ ผู้โดยสารที่เดินทางมาเพื่อการท่องเที่ยวมักจะเดินทางมาถึงท่าอากาศยานก่อนกำหนดการบินของตนทำให้มีแนวโน้มที่จะใช้เวลาในการใช้จ่ายที่ร้านค้าปลอดอากรและร้านค้าอื่น ๆ ซึ่งตั้งอยู่ ณ ท่าอากาศยานของทอท. มากกว่าผู้โดยสารที่เดินทางมาเพื่อธุรกิจ ซึ่งส่งผลให้เพิ่มรายได้จากส่วนแบ่งผลประโยชน์ของทอท. เพิ่มขึ้น

ตารางต่อไปนี้แสดงถึงจำนวนของผู้โดยสารระหว่างประเทศ ผู้โดยสารภายในประเทศ ผู้โดยสารต้นทาง (Origin Passengers) ผู้โดยสารปลายทาง (Destination Passengers) ผู้โดยสารผ่าน (Transit Passengers) และผู้โดยสารเปลี่ยนเครื่อง (Transfer Passengers) ณ ท่าอากาศยานของทอท. สำหรับระยะเวลาที่ได้รับอนุญาต

	รอบบัญชีปีสิ้นสุด ณ วันที่ 30 กันยายน		
	2544	2545	2546
จำนวนผู้โดยสารทั้งหมด -----	38,294,897	38,081,546	36,274,069
ประกอบด้วย			
ผู้โดยสารระหว่างประเทศ -----	25,191,609	25,579,439	24,223,974
ผู้โดยสารภายในประเทศ -----	13,103,288	12,502,107	12,050,095
ประกอบด้วย			
ผู้โดยสารต้นทาง ผู้โดยสารปลายทาง และผู้โดยสารเปลี่ยนเครื่อง ⁽¹⁾ -----	36,315,154	36,328,040	34,654,962
ผู้โดยสารผ่าน ⁽²⁾ -----	1,979,743	1,753,506	1,619,107

หมายเหตุ

- (1) ผู้โดยสารเปลี่ยนเครื่อง หมายถึง ผู้โดยสารซึ่งเดินทางมาถึงท่าอากาศยานโดยเที่ยวบินหนึ่งและเดินทางออกจากท่าอากาศยานโดยอีกเที่ยวบินหนึ่งโดยไม่ต้องผ่านกองตรวจคนเข้าเมือง
- (2) ผู้โดยสารผ่าน หมายถึง ผู้โดยสารซึ่งเดินทางมาถึงท่าอากาศยานและเดินทางออกจากท่าอากาศยานโดยเที่ยวบินเดียวกันโดยไม่ต้องผ่านกองตรวจคนเข้าเมือง

12.7.4 กฎหมายและระเบียบเกี่ยวกับค่าธรรมเนียมในการขึ้นลงของอากาศยานและค่าธรรมเนียมที่เก็บอากาศยานและค่าธรรมเนียมการใช้สนามบิน

คณะกรรมการการบินพลเรือนและกระทรวงคมนาคมมีอำนาจตามกฎหมายที่จะกำหนดอัตราสูงสุดของค่าธรรมเนียมในการขึ้นลงของอากาศยานและค่าธรรมเนียมที่เก็บอากาศยาน และค่าธรรมเนียมการใช้สนามบิน สำหรับรายละเอียดเกี่ยวกับกฎหมายและระเบียบเกี่ยวกับค่าธรรมเนียมในการขึ้นลงของอากาศยานและค่าธรรมเนียมที่เก็บอากาศยาน และค่าธรรมเนียมการใช้สนามบิน โปรดพิจารณารายละเอียดเพิ่มเติมในหัวข้อ “ฐานะการเงินและผลการดำเนินงาน – คำอธิบายและการวิเคราะห์ฐานะการเงินและผลการดำเนินงานของฝ่ายจัดการ - รายได้จากกิจการการบิน - ค่าธรรมเนียมในการขึ้นลงของอากาศยานและค่าธรรมเนียมที่เก็บอากาศยาน และ ค่าธรรมเนียมการใช้สนามบิน” และ “ปัจจัยความเสี่ยง - ความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับ ทอท. และธุรกิจของทอท. - อำนาจในการกำหนดอัตราสูงสุดของค่าธรรมเนียมในการขึ้นลงของอากาศยาน ค่าธรรมเนียมที่เก็บอากาศยาน และค่าธรรมเนียมการใช้สนามบินของทอท. มีอยู่อย่างจำกัด”

12.7.5 ค่าใช้จ่ายจากการดำเนินงานที่เพิ่มสูงขึ้น

หากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเปิดดำเนินการเชิงพาณิชย์ซึ่งปัจจุบันกำหนดไว้ ณ สิ้นเดือนกันยายน 2548 แล้ว ทอท. คาดว่าค่าใช้จ่ายจากการดำเนินงานของทอท. จะต้องเพิ่มขึ้นเนื่องจากขนาดของการดำเนินงานที่ใหญ่ขึ้นของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและจากการที่ทอท. จะต้องดำรงรักษาท่าอากาศยานกรุงเทพไว้ด้วยในเวลาเดียวกัน ทั้งนี้ เมื่อเปรียบเทียบกับท่าอากาศยานกรุงเทพแล้ว ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิมีอาคารผู้โดยสารที่มีเนื้อที่มากกว่า รวมทั้งมีทางวิ่งและลานจอดซึ่งมีขนาดใหญ่กว่า เพื่อให้บริการแก่ผู้โดยสารและอากาศยานในจำนวนที่เพิ่มมากขึ้น ดังนั้น ทอท. คาดว่าค่าซ่อมแซมและค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับระบบสาธารณูปโภคต่าง ๆ ของทอท. ย่อมเพิ่มขึ้นด้วย ทอท. ยังคาดว่าค่าเสื่อมราคาคืนทรัพย์จะเพิ่มขึ้นเป็นอย่างมากเมื่อท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเริ่มเปิดดำเนินการ อีกทั้งค่าใช้จ่ายพนักงานและการจัดจ้างพนักงานก็จะเพิ่มมากขึ้นเนื่องจากทอท. ต้องจัดจ้างและฝึกอบรมพนักงานใหม่สำหรับการปฏิบัติหน้าที่ ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ นอกจากนั้น ทอท. อาจมีค่าใช้จ่ายดำเนินงานที่เพิ่มสูงขึ้นเนื่องจากมีการ

ข้อที่ 12 ฐานะการเงินและผลการดำเนินงาน

ดำเนินงานที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิไปพร้อม ๆ กันกับท่าอากาศยานกรุงเทพซึ่งอาจถูกนำมาใช้ดำเนินกิจการทั้งที่เกี่ยวข้องและไม่เกี่ยวข้องกับกิจการท่าอากาศยาน หากทอท. ตัดสินใจที่จะปรับปรุงท่าอากาศยานกรุงเทพครั้งใหญ่เพื่อรองรับการดำเนินกิจการทั้งที่เกี่ยวข้องและไม่เกี่ยวข้องกับกิจการท่าอากาศยาน การดำเนินการดังกล่าวจะส่งผลให้ทอท. มีภาระค่าใช้จ่ายเพื่อการลงทุน (Capital Expenditures) และค่าใช้จ่ายจากการดำเนินงาน (Operating Expenses) ที่เพิ่มสูงขึ้นด้วย หลังจากที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเปิดดำเนินการแล้ว ทอท. ยังคงต้องมีภาระในการชำระค่าเช่าอันเป็นที่ตั้งของท่าอากาศยานกรุงเทพในอัตราร้อยละ 5 ของรายได้ก่อนหักค่าใช้จ่าย หากทอท. จะใช้ท่าอากาศยานกรุงเทพในการดำเนินกิจการที่ไม่เกี่ยวข้องกับกิจการท่าอากาศยานแล้ว ทอท. จะต้องขออนุมัติประเภทกิจการและทำการตกลงอัตราค่าเช่าใหม่กับกองทัพอากาศและกรมธนารักษ์ในสังกัดกระทรวงการคลังก่อน สำหรับรายละเอียดเกี่ยวกับการผูกพันภายใต้สัญญาเช่า โปรดพิจารณารายละเอียดเพิ่มเติมในหัวข้อ “ทรัพย์สินที่ใช้ในการประกอบธุรกิจ – สรุปเงื่อนไขสำคัญบางประการของสัญญาเช่า” และ “ปัจจัยความเสี่ยง – ความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับทอท. และธุรกิจของทอท. – แผนการใช้นางท่าอากาศยานกรุงเทพในอนาคตยังไม่มีมีความชัดเจน”

12.7.6 ค่าใช้จ่ายเพื่อการลงทุน (Capital Expenditures) และเงินที่ใช้ในการก่อสร้างท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและโครงการที่เกี่ยวข้อง

ทอท. เป็นผู้ดำเนินการจัดหาทุนและดำเนินการก่อสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกหลัก ๆ ส่วนใหญ่ ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเอง อย่างไรก็ตาม สิ่งอำนวยความสะดวกหลักบางประเภทจะได้รับการจัดหาทุนและก่อสร้างโดยผู้ประกอบการอิสระ ในขณะนี้ประมาณการค่าใช้จ่ายในการก่อสร้างท่าอากาศยานสุวรรณภูมิในส่วนที่ทอท. รับผิดชอบมีจำนวนประมาณ 121,392 ล้านบาท โปรดพิจารณารายละเอียดเพิ่มเติมในหัวข้อ “ฐานะการเงินและผลการดำเนินงาน – คำอธิบายและการวิเคราะห์ฐานะการเงินและผลการดำเนินงาน - สภาพคล่องและแหล่งเงินทุน และ การจัดหาเงินทุนเพื่อการก่อสร้างท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ”

ทอท. ได้จัดตั้งบริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด ขึ้นซึ่งทอท. ถือหุ้นคิดเป็นอัตราร้อยละ 60 ร่วมกับบมจ. การบินไทย และบมจ. ธนาครกรุงไทย เพื่อก่อสร้าง ถือกรรมสิทธิ์ และดำเนินกิจการโรงแรมซึ่งคาดว่าจะมีขนาดประมาณ 600 ห้อง โดยจะทำการก่อสร้างขึ้น ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และจะแบ่งการดำเนินการก่อสร้างออกเป็น 2 ระยะ โดยในระยะแรกทอท. จะก่อสร้างห้องพักจำนวน 500 ห้อง โดยใช้งบประมาณทั้งโครงการ (ทั้งสองระยะ) จำนวน 2,728.6 ล้านบาท ซึ่งคาดว่าจะเงินจำนวน 1,710.8 ล้านบาท จะมาจากการกู้เงินภายในประเทศ งบประมาณการลงทุนในโรงแรมนี้ไม่ได้รวมอยู่ในงบประมาณจำนวน 121,392 ล้านบาท ซึ่งคาดว่าจะต้องใช้ในการก่อสร้างท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โปรดพิจารณารายละเอียดเพิ่มเติมในหัวข้อ “ปัจจัยความเสี่ยง – ความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ – การก่อสร้างและการจัดหาเงินทุนสำหรับการก่อสร้างท่าอากาศยานสุวรรณภูมิบางส่วนขึ้นอยู่กับผู้ประกอบการรายอื่นรวมทั้งบมจ. การบินไทย”

12.7.7 การชำระเงินให้แก่รัฐบาล ภาษีเงินได้นิติบุคคล และผลกระทบอื่น ๆ จากการแปลงสภาพของทอท.

ก่อนการแปลงสภาพทอท. ไม่มีภาระในการชำระภาษีเงินได้นิติบุคคล แต่มีหน้าที่ภายใต้มติของคณะรัฐมนตรีในการจัดสรรกำไรสุทธิเพื่อนำส่งเป็นรายได้แผ่นดินให้แก่กระทรวงการคลังในจำนวนไม่น้อยกว่าอัตราร้อยละ 30 ของกำไรสุทธิ ในการนี้ ทอท. ได้นำเงินจำนวนดังกล่าวมาบันทึกเป็นรายการหักจากกำไรสะสมของ ทอท. เงินจำนวนดังกล่าวจะคำนวณจากกำไรสุทธิของทอท. ซึ่งรวมค่าธรรมเนียมการใช้สนามบินของผู้โดยสารชาวต่างชาติระหว่างประเทศแล้ว นอกจากนั้น ก่อนการแปลงสภาพ ทอท. ยังชำระเงินบางส่วนจากรายได้ส่วนเพิ่มจากการปรับอัตราค่าธรรมเนียมการใช้สนามบินแก่กระทรวงการคลัง โปรดพิจารณารายละเอียดเพิ่มเติมในหัวข้อ “ฐานะการเงินและผลการดำเนินงาน – คำอธิบายและการวิเคราะห์ผลการดำเนินงานของฝ่ายจัดการ - นโยบายทางบัญชีและวิธีการคำนวณที่สำคัญ” ทั้งนี้ ทอท. มีรายได้แผ่นดินนำส่งคลังเป็นจำนวน 3,621.3 ล้านบาท 3,864.1 ล้านบาท และ 3,903.1 ล้านบาท สำหรับรอบบัญชีปี 2543 รอบบัญชีปี 2544 และสำหรับช่วงระยะเวลา 364 วัน สิ้นสุด ณ วันที่ 29 กันยายน 2545 ตามลำดับ ภายหลังการแปลงสภาพเมื่อวันที่ 30 กันยายน 2545 ทอท. ไม่มีภาระผูกพันตามกฎหมายจะต้องนำส่งเงินในลักษณะดังกล่าวแก่รัฐบาลอีกต่อไปและทอท. ได้หยุดทำการส่งเงินดังกล่าวสำหรับรอบระยะเวลาใด ๆ ตั้งแต่วันแปลงสภาพเป็นบริษัทมหาชนจำกัด

ข้อที่ 12 ฐานะการเงินและผลการดำเนินงาน

เมื่อได้แปลงสภาพเป็นบริษัทมหาชนจำกัดแล้ว ทอท. มีหน้าที่ต้องชำระภาษีเงินได้นิติบุคคลในอัตราร้อยละ 30 ของเงินได้ที่ต้องเสียภาษีของทอท. อย่างไรก็ตาม หากหุ้นของทอท. ได้รับการจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยก่อนเดือนกันยายน 2547 ทอท. จะได้รับสิทธิพิเศษในการชำระภาษีเงินได้นิติบุคคลในอัตราลดหย่อน กล่าวคือ ในอัตราร้อยละ 25 ของกำไรสุทธิ เป็นระยะเวลา 5 ปี นับจากปีบัญชีถัดจากปีที่หุ้นของทอท. ได้รับการจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

ก่อนการแปลงสภาพ ทอท. มีข้อผูกพันให้ต้องซื้อสินค้าและบริการจากองค์กรหรือบริษัทที่รัฐเป็นเจ้าของ (ถ้ามี) ภายหลังการแปลงสภาพ ทอท. ไม่มีข้อผูกพันให้ต้องดำเนินการดังกล่าวอีกต่อไป ทอท. คาดว่าความสัมพันธ์ทางธุรกิจกับองค์กรหรือบริษัทที่รัฐเป็นเจ้าของที่มีอยู่จะคงอยู่และดำเนินต่อไปอีกระยะเวลาหนึ่ง อย่างไรก็ตาม ในระยะปานกลางถึงระยะยาวทอท. อาจสร้างความสัมพันธ์ทางธุรกิจกับบริษัทจัดหาสินค้าและบริการอื่นซึ่งรัฐไม่ได้เป็นเจ้าของด้วย

ค่าใช้จ่ายพนักงานเพิ่มขึ้นอย่างมากในรอบบัญชีปี 2546 เนื่องจากทอท. ได้ทำการปรับเพิ่มเงินเดือนพนักงานเพื่อให้เงินเดือนพนักงานอยู่ในระดับเดียวกับบริษัทเอกชนรายอื่น ๆ ในธุรกิจเดียวกัน โปรดพิจารณารายละเอียดเพิ่มเติมในหัวข้อ “การจัดการ – บุคลากร”

เนื่องจากการเปลี่ยนแปลงต่าง ๆ เหล่านี้ จึงทำให้ผลประกอบการที่ผ่านมาของทอท. มีอาจบ่งชี้ถึงผลประกอบการของทอท. ในอนาคตได้

12.7.8 ผลกระทบจากการปรับโครงสร้างองค์กรในอนาคต

ทอท. อาจมีภาระในการชำระค่าธรรมเนียมในการโอนทรัพย์สินซึ่งเกิดขึ้นจากการรับโอนธุรกิจ ทรัพย์สิน และหนี้สินของ บทม. มาให้ทอท. ซึ่งตามปกติค่าธรรมเนียมสำหรับการโอนดังกล่าวจะคำนวณในอัตราร้อยละ 2 ของมูลค่าประเมินของทรัพย์สินที่จะโอนมาให้ทอท. มูลค่าประเมินของทรัพย์สินดังกล่าวและค่าธรรมเนียมในการโอนที่ทอท. ต้องชำระจะถูกกำหนดโดยกรมที่ดินในสังกัดกระทรวงมหาดไทย ณ เวลาที่จะมีการโอนทรัพย์สินในอนาคต นอกจากนี้ ทอท. อาจมีภาระในการชำระค่าธรรมเนียมการจดทะเบียนสัญญาเช่าที่เกี่ยวข้องกับท่าอากาศยานสุวรรณภูมิของบทม. ภายใต้ชื่อของทอท. ในอัตราร้อยละ 1 ของมูลค่าของสัญญาเช่า โปรดพิจารณารายละเอียดเพิ่มเติมในหัวข้อ “ปัจจัยความเสี่ยง – ความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ - ทอท. อาจต้องชำระค่าธรรมเนียมจำนวนมากในการโอนการดำเนินงานท่าอากาศยานสุวรรณภูมิจากบทม. มายังทอท.” ทั้งนี้ เมื่อวันที่ 27 มกราคม 2547 คณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบให้กระทรวงมหาดไทยออกกฎกระทรวงเพื่อลดค่าธรรมเนียมการจดทะเบียนสิทธิและนิติกรรมตามประมวลกฎหมายที่ดิน สำหรับการโอนสินทรัพย์ประเภทอสังหาริมทรัพย์อันเกิดจากการโอนกิจการทั้งหมดของบทม. มายังทอท. และการจดทะเบียนการเช่าอสังหาริมทรัพย์ระหว่างทอท. หรือบทม. กับส่วนราชการอื่น ๆ ที่อาจมีขึ้น อย่างไรก็ตาม ก็ดี มติดังกล่าวมิได้ระบุว่าค่าธรรมเนียมดังกล่าวจะลดลงเป็นเท่าใด

12.7.9 แผนการจัดสรรหุ้นให้พนักงาน

ก่อนการเสนอขายหุ้นในครั้งนี้ ทอท. ได้ทำการเสนอขายหุ้นให้พนักงานของทอท. อดีตพนักงานของทอท. และพนักงานของบทม. บางรายเป็นจำนวน 16 ล้านหุ้น โปรดพิจารณารายละเอียดเพิ่มเติมในหัวข้อ “โครงสร้างองค์กร – แผนการจัดสรรหุ้นให้พนักงาน”

12.8 การวิเคราะห์ฐานะการเงินของบริษัทสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2546 เปรียบเทียบกับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2545**12.8.1 สินทรัพย์**

ณ วันที่ 30 กันยายน 2546 บริษัทมีสินทรัพย์รวมตามงบการเงินรวมจำนวน 62,430.2 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากจำนวน 54,112.1 ล้านบาท ณ วันที่ 29 กันยายน 2545 หรือคิดเป็นการเพิ่มขึ้นร้อยละ 15.4 โดยบริษัทมีสินทรัพย์หลัก ๆ ได้แก่ (1) เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด (2) เงินลงทุนชั่วคราว (3) ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์สุทธิ (4) สินทรัพย์ระหว่างก่อสร้าง โดยสินทรัพย์หลักที่เพิ่มขึ้นมากได้แก่สินทรัพย์ระหว่างก่อสร้างเพิ่มขึ้นจาก 19,237.0 ล้านบาท ณ วันที่ 29 กันยายน 2545 เป็น 32,075.3 ล้านบาท ณ วันสิ้นรอบบัญชีปี 2546 หรือเพิ่มขึ้นเท่ากับ 12,838.30 ล้านบาทคิดเป็นการเพิ่มขึ้นร้อยละ 66.7 เนื่องจาก บทม. ซึ่งเป็น

ข้อที่ 12 ฐานะการเงินและผลการดำเนินงาน

บริษัทย่อยได้ลงทุนในงานก่อสร้างสนามบินสุวรรณภูมิในระหว่างรอบปีบัญชี 2546 จำนวน 13,340.2 ล้านบาท สำหรับสินทรัพย์หลักที่ลดลงมากได้แก่เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ลดลงจาก 6,723.9 ล้านบาท ณ วันที่ 29 กันยายน 2545 เป็น 2,644.0 ล้านบาท ณ วันสิ้นรอบบัญชีปี 2546 หรือลดลงเท่ากับ 4,079.9 ล้านบาท คิดเป็นการลดลงร้อยละ 60.7 และเงินลงทุนชั่วคราวในเงินฝากออมทรัพย์พิเศษและเงินฝากประจำได้ลดลงจาก 9,580.3 ล้านบาท ณ วันที่ 29 กันยายน 2545 เป็น 7,680.59 ล้านบาท ณ วันสิ้นบัญชีปี 2546 หรือลดลง 1,899.7 ล้านบาทคิดเป็นการลดลงร้อยละ 19.8 เนื่องจากบริษัทใช้เงินลงทุนในที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ โดยเฉพาะอย่างยิ่งงานระหว่างก่อสร้าง ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิในระหว่างรอบบัญชีปี 2546 นอกจากนี้บริษัทยังได้ชำระคืนเงินกู้ยืมระยะยาวจาก JBIC จำนวน 13,174.9 ล้านบาท ในวันที่ 15 ตุลาคม 2545

หากพิจารณาอัตราส่วนทางการเงินที่แสดงประสิทธิภาพในการดำเนินงาน (Efficiency Ratio) ซึ่งได้แก่ อัตราผลตอบแทนของสินทรัพย์ อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ถาวร และอัตราหมุนของสินทรัพย์ จะเห็นว่าบริษัทมีอัตราส่วนแสดงประสิทธิภาพในการดำเนินงานที่ลดลง ทั้งนี้ อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ลดลงจากร้อยละ 14.79 สำหรับรอบบัญชีปี 2545 เป็นร้อยละ 6.54 สำหรับรอบบัญชีปี 2546 อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ถาวรลดลงจากร้อยละ 28.50 สำหรับรอบบัญชีปี 2545 เป็นร้อยละ 13.40 สำหรับรอบบัญชีปี 2546 อัตราหมุนของสินทรัพย์ลดลงจาก 0.25 เท่าในปี 2545 เป็น 0.21 เท่าในปี 2546 สาเหตุหลักของการลดลงของอัตราส่วนแสดงประสิทธิภาพในการดำเนินงานมาจากการเพิ่มขึ้นของสินทรัพย์รวมในปี 2546 มีผลให้ขนาดของสินทรัพย์ของบริษัทเพิ่มขึ้นโดยเฉพาะอย่างยิ่งสินทรัพย์ระหว่างก่อสร้างซึ่งยังไม่สามารถสร้างรายได้ให้แก่บริษัทได้ นอกจากการเพิ่มขึ้นของสินทรัพย์รวมแล้วการที่บริษัทมีกำไรสุทธิลดลงอย่างมากในปี 2546 ก็เป็นสาเหตุสำคัญที่ทำให้อัตราส่วนแสดงประสิทธิภาพในการดำเนินงานของบริษัทลดลง กำไรสุทธิของบริษัทที่ลดลงจาก 7,453.6 ล้านบาทในปี 2545 เป็น 3,808.4 ล้านบาทในปี 2546 เนื่องจากบริษัทต้องชำระภาษีเงินได้นิติบุคคลภายหลังการแปลงสภาพเป็นบริษัทมหาชนจำนวน 1,964.3 ล้านบาทค่าใช้จ่ายพนักงานที่เพิ่มขึ้นจำนวน 671 ล้านบาท ขาดทุนจากการรับโอนหุ้น บพม. ที่ถือโดยกระทรวงการคลังจำนวน 383 ล้านบาท และขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเพิ่มขึ้นจำนวน 209 ล้านบาท

นอกจากนี้ อัตราส่วนสภาพคล่อง (Liquidity Ratio) ที่สำคัญได้แก่ อัตราส่วนสภาพคล่อง และอัตราส่วนสภาพคล่องหมุนเร็วของบริษัท ลดลงสำหรับรอบบัญชีปี 2546 เมื่อเทียบกับ ปี 2545 ซึ่งเป็นผลมาจากการลดลงของเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด รวมทั้งเงินลงทุนชั่วคราวในเงินฝากออมทรัพย์พิเศษและเงินฝากประจำ ณ วันสิ้นปีบัญชี 2546 เนื่องจากบริษัทใช้เงินลงทุนในที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ โดยเฉพาะอย่างยิ่งงานระหว่างก่อสร้าง ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและการใช้เงินชำระคืนเงินกู้ยืมระยะยาวจาก JBIC ในรอบปีบัญชี 2546

12.8.2 หนี้สินรวม

หนี้สินรวมตามงบการเงินรวมเพิ่มจาก 20,593.0 ล้านบาท ณ วันที่ 29 กันยายน 2545 เป็นจำนวน 24,742.7 ล้านบาท ณ วันสิ้นรอบบัญชีปี 2546 หรือเพิ่มขึ้น 4,149.7 ล้านบาท คิดเป็นการเพิ่มขึ้นร้อยละ 20.2 ส่วนใหญ่เป็นการเพิ่มขึ้นของเงินกู้ยืมระยะยาวซึ่งเป็นส่วนประกอบหลักของหนี้สินรวมของบริษัทและบริษัทย่อย โดยในรอบปีบัญชี 2546 บริษัทและบริษัทย่อยได้กู้ยืมเงินระยะยาวเพิ่มขึ้นสุทธิ 9,161.3 ล้านบาท ในขณะที่บริษัทได้ชำระเงินกู้ JBIC ทั้งจำนวนเมื่อวันที่ 15 ตุลาคม 2545 เป็นเงินทั้งสิ้นจำนวน 13,308.4 ล้านบาท โดยประกอบด้วยเงินต้นจำนวน 13,174.9 ล้านบาท และดอกเบี้ยจำนวน 133.6 ล้านบาท

อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้นของบริษัทและบริษัทย่อยสูงขึ้นจาก 0.61 เท่า ณ วันที่ 29 กันยายน 2545 เป็น 0.66 เท่า ณ วันสิ้นรอบบัญชีปี 2546 เนื่องจากบริษัทมีหนี้สินรวมเพิ่มขึ้นจากการกู้ยืมเงินระยะยาวเพื่อลงทุนในท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ อย่างไรก็ตามอัตราส่วนความสามารถชำระดอกเบี้ยของบริษัทสูงขึ้นจาก 43.02 เท่า ณ วันที่ 29 กันยายน 2545 เป็น 2,087.2 เท่า ณ วันสิ้นรอบบัญชีปี 2546 เนื่องจากบริษัทได้ชำระคืนเงินกู้ JBIC จำนวน 13,308.4 ล้านบาท โดยประกอบด้วยเงินต้นจำนวน 13,174.9 ล้านบาท และดอกเบี้ยจำนวน 133.6 ล้านบาท ในรอบบัญชีปี 2546

ข้อที่ 12 ฐานะการเงินและผลการดำเนินงาน

12.8.3 ส่วนของผู้ถือหุ้น

ณ วันที่ 30 กันยายน 2546 ส่วนของผู้ถือหุ้นตามงบการเงินรวมมีจำนวน 37,687.5 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากจำนวน 33,519.1 ล้านบาท ณ วันที่ 29 กันยายน 2545 หรือเพิ่มขึ้น 4,168.4 ล้านบาท เนื่องจากกำไรสุทธิจากผลการดำเนินงานในรอบบัญชีปี 2546 เป็นหลัก

อัตราผลตอบแทนผู้ถือหุ้นของบริษัทและบริษัทย่อยลดลงจากร้อยละ 23.52 สำหรับรอบบัญชีปี 2545 เป็นร้อยละ 10.70 สำหรับรอบบัญชีปี 2546 เนื่องจากการลดลงของกำไรสุทธิในรอบบัญชีปี 2546 ซึ่งมีผลมาจาก การที่บริษัทต้องชำระภาษีเงินได้นิติบุคคลภายหลังการแปลงสภาพเป็นบริษัทมหาชนจำนวน 1,964.3 ล้านบาท ค่าใช้จ่ายพนักงานที่เพิ่มขึ้นจำนวน 671 ล้านบาท ขาดทุนจากการรับโอนหุ้น บทม. ที่ถือโดยกระทรวงการคลังจำนวน 383 ล้านบาทและขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเพิ่มขึ้นจำนวน 209 ล้านบาท

12.9 ผลประกอบการเปรียบเทียบระหว่าง รอบระยะเวลาสามเดือนสิ้นสุด ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2546 กับรอบระยะเวลาสามเดือนสิ้นสุด ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2545

12.9.1 รายได้จากการดำเนินงาน (Operating Revenue)

(ก) ค่าธรรมเนียมสนามบิน (Landing and Parking Charges)

รายได้จากค่าธรรมเนียมสนามบิน (ประกอบด้วยค่าธรรมเนียมในการขึ้นลงของอากาศยานและค่าธรรมเนียมที่เก็บอากาศยาน) ได้ปรับตัวเพิ่มขึ้นร้อยละ 4.2 หรือจากจำนวน 648.8 ล้านบาทสำหรับรอบระยะเวลาสามเดือนสิ้นสุด ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2545 (“ไตรมาสที่ 1 ของรอบบัญชีปี 2546”) เป็นจำนวน 676.1 ล้านบาทสำหรับรอบระยะเวลาสามเดือนสิ้นสุด ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2546 (“ไตรมาสที่ 1 ของรอบบัญชีปี 2547”) โดยมีสาเหตุหลักมาจากการปรับตัวเพิ่มขึ้นของปริมาณเที่ยวบินที่ขึ้นลงในท่าอากาศยานของ ทอท. ร้อยละ 3.8 ในช่วงไตรมาสที่ 1 ของรอบบัญชีปี 2547 เมื่อเปรียบเทียบกับ ไตรมาสที่ 1 ของรอบบัญชีปี 2546

(ข) ค่าธรรมเนียมการใช้สนามบิน (Passenger Service Charges)

รายได้จากค่าธรรมเนียมการใช้สนามบินได้ปรับตัวเพิ่มขึ้นร้อยละ 5.2 หรือจากจำนวน 1,273.4 ล้านบาทสำหรับไตรมาสที่ 1 ของรอบบัญชีปี 2546 เป็นจำนวน 1,339.1 ล้านบาทสำหรับไตรมาสที่ 1 ของรอบบัญชีปี 2547 ซึ่งเป็นผลมาจากการปรับตัวเพิ่มขึ้นของจำนวนผู้โดยสารที่ใช้บริการท่าอากาศยานของ ทอท. ในปริมาณร้อยละ 7.0 สำหรับไตรมาสที่ 1 ของรอบบัญชีปี 2547 เมื่อเปรียบเทียบกับ ไตรมาสที่ 1 ของรอบบัญชีปี 2546 จำนวนโดยสารภายในประเทศได้ปรับตัวเพิ่มขึ้นร้อยละ 10.3 สำหรับไตรมาสที่ 1 ของรอบบัญชีปี 2547 เมื่อเปรียบเทียบกับ ไตรมาสที่ 1 ของรอบบัญชีปี 2546 ในขณะที่จำนวนโดยสารระหว่างประเทศได้ปรับตัวเพิ่มขึ้นร้อยละ 5.5

(ค) ค่าเครื่องอำนวยความสะดวก (Aircraft Service Charges)

รายได้จากค่าเครื่องอำนวยความสะดวกได้ปรับตัวเพิ่มขึ้นร้อยละ 5.4 หรือจากจำนวน 79.1 ล้านบาทสำหรับไตรมาสที่ 1 ของรอบบัญชีปี 2546 เป็นจำนวน 83.3 ล้านบาทสำหรับไตรมาสที่ 1 ของรอบบัญชีปี 2547 การปรับเพิ่มดังกล่าวเป็นผลจากการปรับปรุงต่อเติมท่าอากาศยานกรุงเทพ ซึ่งได้ดำเนินการแล้วเสร็จและมีการเปิดดำเนินการอาคารเทียบเครื่องบิน (Pier) อีกครั้งในเดือนมีนาคม 2546 ทำให้ทอท. สามารถรองรับและให้บริการสะพานเทียบเครื่องบิน (Aerobridge) และบริการอื่น ๆ แก่อากาศยาน ณ ท่าอากาศยานกรุงเทพได้มากขึ้น รวมทั้งจากการปรับตัวเพิ่มขึ้นของปริมาณเที่ยวบินที่ขึ้นลงในท่าอากาศยานของ ทอท.

(ง) ค่าเช่าสำนักงานและอสังหาริมทรัพย์ (Office and Real Property Rents)

รายได้จากค่าเช่าสำนักงานและอสังหาริมทรัพย์ได้ปรับตัวเพิ่มขึ้นร้อยละ 2.4 หรือจากจำนวน 225.9 ล้านบาทสำหรับไตรมาสที่ 1 ของรอบบัญชีปี 2546 เป็นจำนวน 231.4 ล้านบาทสำหรับไตรมาสที่ 1 ของรอบบัญชีปี 2547 การปรับเพิ่มขึ้น

ข้อที่ 12 ฐานะการเงินและผลการดำเนินงาน

ดังกล่าวเป็นผลจากการที่จำนวนพื้นที่ให้เช่าในท่าอากาศยานของทอท. มีจำนวนเพิ่มขึ้นหลังจากการปรับปรุงต่อเติมท่าอากาศยานกรุงเทพซึ่งได้ดำเนินการแล้วเสร็จในเดือนมีนาคม 2546

(จ) รายได้เกี่ยวกับบริการ (Service Revenue)

รายได้จากการให้บริการได้ปรับตัวเพิ่มขึ้นร้อยละ 3.0 หรือจากจำนวน 188.4 ล้านบาทสำหรับไตรมาสที่ 1 ของรอบบัญชีปี 2546 เป็น 194.1 ล้านบาทสำหรับไตรมาสที่ 1 ของรอบบัญชีปี 2547 การปรับตัวเพิ่มขึ้นดังกล่าวเป็นผลจาก เมื่อโครงการพัฒนาท่าอากาศยานกรุงเทพแล้วเสร็จ ทอท. มีรายได้จากการให้บริการไฟฟ้าเพิ่มขึ้น 6.7 ล้านบาท และรายได้จากการให้บริการระบบท่อส่งน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยานแบบ Hydrant เพิ่มขึ้น 2.2 ล้านบาท ซึ่งถูกหักกลบบางส่วนโดยการลดลงของรายได้จากการให้บริการโทรศัพท์จำนวน 4.6 ล้านบาท

(ฉ) รายได้ส่วนแบ่งผลประโยชน์ (Concession Revenue)

รายได้ส่วนแบ่งผลประโยชน์ได้ปรับตัวเพิ่มขึ้นร้อยละ 12.6 หรือจากจำนวน 768.0 ล้านบาทสำหรับไตรมาสที่ 1 ของรอบบัญชีปี 2546 เป็นจำนวน 864.8 ล้านบาทสำหรับไตรมาสที่ 1 ของรอบบัญชีปี 2547 การปรับตัวเพิ่มขึ้นดังกล่าวเป็นผลจากการปรับตัวเพิ่มขึ้นของรายได้ส่วนแบ่งผลประโยชน์จากร้านจำหน่ายสินค้าปลอดอากรจำนวน 42.1 ล้านบาท รายได้ส่วนแบ่งผลประโยชน์จากร้านค้าจำหน่ายของที่ระลึกจำนวน 19.8 ล้านบาท รายได้ส่วนแบ่งผลประโยชน์จากร้านค้าที่ให้บริการอาหารและเครื่องดื่มจำนวน 9.2 ล้านบาท รายได้ส่วนแบ่งผลประโยชน์จากครัวการบิน (Airline Catering Concession Revenue) จำนวน 6.2 ล้านบาท รายได้จากค่าบริการระบบไฟฟ้า 400 เฮิร์ตซ์ และระบบปรับอากาศจำนวน 4.6 ล้านบาท รายได้ส่วนแบ่งผลประโยชน์จากการให้บริการธนาคารและบริการประกันภัยจำนวน 3.6 ล้านบาท รายได้ส่วนแบ่งผลประโยชน์จากการให้บริการนวดเท้าและเสริมความงามจำนวน 3.5 ล้านบาท และรายได้ส่วนแบ่งผลประโยชน์จากการให้บริการเติมเชื้อเพลิงแก่อากาศยานจำนวน 2.4 ล้านบาท

(ซ) รายได้จากการดำเนินงานทั้งหมด (Total Operating Revenue)

จากเหตุผลต่าง ๆ ที่ได้กล่าวข้างต้น รายได้จากการดำเนินงานทั้งหมดได้ปรับตัวเพิ่มขึ้นร้อยละ 6.4 หรือจากจำนวน 3,183.6 ล้านบาทสำหรับไตรมาสที่ 1 ของรอบบัญชีปี 2546 เป็นจำนวน 3,388.8 ล้านบาทสำหรับรอบบัญชีปี 2547

12.9.2 ค่าใช้จ่ายจากการดำเนินงาน (Operating Expenses)**(ก) ค่าใช้จ่ายพนักงาน (Personnel Expenses)**

ค่าใช้จ่ายพนักงานได้ปรับตัวเพิ่มขึ้นร้อยละ 6.6 หรือจากจำนวน 356.9 ล้านบาทสำหรับไตรมาสที่ 1 ของรอบบัญชีปี 2546 เป็นจำนวน 380.6 ล้านบาทสำหรับไตรมาสที่ 1 ของรอบบัญชีปี 2547 การปรับตัวเพิ่มขึ้นดังกล่าวเป็นผลจากการปรับเพิ่มเงินเดือนของพนักงานของทอท. ประจำปีร้อยละ 7.5 และการปรับเพิ่มเงินเดือนของพนักงานบม. ประจำปีประมาณร้อยละ 6.5

(ข) ค่าใช้จ่ายดำเนินงาน (Operating Expenses)

ค่าใช้จ่ายดำเนินงานได้ปรับตัวเพิ่มขึ้นร้อยละ 10.0 หรือจากจำนวน 391.0 ล้านบาทสำหรับไตรมาสที่ 1 ของรอบบัญชีปี 2546 เป็นจำนวน 430.1 ล้านบาทสำหรับไตรมาสที่ 1 ของรอบบัญชีปี 2547 การปรับตัวเพิ่มขึ้นดังกล่าวเป็นผลจากการเพิ่มขึ้นสุทธิของค่าศึกษาวิจัยประเมินผลงานจำนวน 24.9 ล้านบาท เนื่องจากการจ้างศึกษาโครงสร้างองค์กรพนักงานทอท. และจ้าง ICAO เตรียมการโยกย้ายไปท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ การเพิ่มขึ้นสุทธิของค่าโฆษณา และประชาสัมพันธ์จำนวน 9.0 ล้านบาท ส่วนหนึ่งมาจากการโฆษณาเพื่อเตรียมการขายหุ้น และค่าจ้าง-ภายนอก (Outsource) จำนวน 6.7 ล้านบาท และค่าไฟฟ้าจำนวน 4.9 ล้านบาท ค่าใช้จ่ายดำเนินงานที่เพิ่มขึ้นนี้ได้ถูกหักกลบบางส่วนจากการลดลงของค่าใช้จ่ายด้านเงินบริจาคจำนวน 4.9 ล้านบาท และค่าโทรศัพท์จำนวน 3.8 ล้านบาท

ข้อที่ 12 ฐานะการเงินและผลการดำเนินงาน

(ค) ค่าซ่อมแซม (Repairs and Maintenance)

ค่าซ่อมแซมได้ปรับตัวลดลงร้อยละ 14.9 หรือจากจำนวน 40.3 ล้านบาทสำหรับไตรมาสที่ 1 ของรอบบัญชีปี 2546 เหลือจำนวน 34.3 ล้านบาทสำหรับไตรมาสที่ 1 ของรอบบัญชีปี 2547 การปรับตัวลดลงดังกล่าวเป็นผลจากการปรับลดของค่าซ่อมบำรุงจำนวน 3.5 ล้านบาทที่ใช้ในการซ่อมและบำรุงรักษาทางวิ่ง (Runways) และทางขับ (Taxiways) ของท่าอากาศยานกรุงเทพเป็นหลัก และการลดลงของค่าซ่อมและบำรุงรักษาสสิ่งก่อสร้างจำนวน 3.6 ล้านบาท

(ง) ค่าตอบแทนการใช้ที่ราชพัสดุ (State Properties Rental)

ค่าตอบแทนการใช้ที่ราชพัสดุได้ปรับตัวเพิ่มขึ้นร้อยละ 6.0 หรือจากจำนวน 145.0 ล้านบาทสำหรับไตรมาสที่ 1 ของรอบบัญชีปี 2546 เป็นจำนวน 153.7 ล้านบาทสำหรับไตรมาสที่ 1 ของรอบบัญชีปี 2547 การปรับตัวเพิ่มขึ้นดังกล่าวเป็นผลจากการปรับตัวเพิ่มขึ้นของรายได้จากการดำเนินงานในช่วงระยะเวลาเดียวกัน ซึ่งทอท. มีภาระที่จะต้องจ่ายค่าตอบแทนการใช้ประโยชน์ที่ดินที่ใช้ในการดำเนินกิจการท่าอากาศยานให้กับรัฐบาล โดยค่าตอบแทนการใช้ประโยชน์นี้คำนวณจากรายได้จากการดำเนินงานในอัตราร้อยละ 5 สำหรับท่าอากาศยานกรุงเทพ และในอัตราร้อยละ 2 สำหรับท่าอากาศยานภูมิภาค

(จ) ค่าเสื่อมราคา (Depreciation) และค่าตัดจำหน่าย (Amortisation)

ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่ายได้ปรับตัวเพิ่มขึ้นร้อยละ 19.8 หรือจากจำนวน 294.5 ล้านบาทสำหรับไตรมาสที่ 1 ของรอบบัญชีปี 2546 เป็นจำนวน 352.7 ล้านบาทสำหรับไตรมาสที่ 1 ของรอบบัญชีปี 2547 การปรับตัวเพิ่มขึ้นดังกล่าวเป็นผลจากค่าเสื่อมราคาอาคารท่าอากาศยานเพิ่มขึ้น 34.9 ล้านบาท เนื่องจากงานโครงการขยายท่าอากาศยานกรุงเทพแล้วเสร็จ ค่าเสื่อมราคาระบบและอุปกรณ์สื่อสารและคอมพิวเตอร์เพิ่มขึ้น 16.4 ล้านบาท เนื่องจากงานระบบข้อสนเทศเพื่อการบริหารแล้วเสร็จและค่าเสื่อมราคาสถาบันเพิ่มขึ้น 4.0 ล้านบาท หลังงานจ้างปรับปรุงทางวิ่งท่าอากาศยานภูเก็ตเสร็จสมบูรณ์

(ฉ) ค่าใช้จ่ายจากการดำเนินงานรวม (Total Operating Expenses)

จากเหตุผลที่ได้กล่าวข้างต้น ค่าใช้จ่ายจากการดำเนินงานรวมได้ปรับตัวเพิ่มขึ้นร้อยละ 10.1 หรือจากจำนวน 1,227.7 ล้านบาทสำหรับไตรมาสที่ 1 ของรอบบัญชีปี 2546 เป็นจำนวน 1,351.3 ล้านบาทสำหรับไตรมาสที่ 1 ของรอบบัญชีปี 2547

12.9.3 กำไรจากการดำเนินงาน (Profit from Operations)

จากเหตุผลที่ได้กล่าวข้างต้น กำไรจากการดำเนินงานได้ปรับตัวเพิ่มขึ้นร้อยละ 4.2 หรือจากจำนวน 1,955.9 ล้านบาทสำหรับไตรมาสที่ 1 ของรอบบัญชีปี 2546 เป็นจำนวน 2,037.5 ล้านบาทสำหรับไตรมาสที่ 1 ของรอบบัญชีปี 2547

12.9.4 รายได้อื่น ๆ (Other Income)

รายได้จากดอกเบี้ยได้ปรับตัวลดลงร้อยละ 38.5 หรือจากจำนวน 74.8 ล้านบาทสำหรับไตรมาสที่ 1 ของรอบบัญชีปี 2546 เป็นจำนวน 46.0 ล้านบาทสำหรับไตรมาสที่ 1 ของรอบบัญชีปี 2547 ซึ่งเป็นผลมาจากการลดลงของเงินสดที่ฝากธนาคารเพื่อหาผลประโยชน์จากดอกเบี้ย และอัตราดอกเบี้ยที่ลดลงในไตรมาสที่ 1 ของรอบบัญชีปี 2547 เปรียบเทียบกับไตรมาสที่ 1 ของรอบบัญชีปี 2546

ผลกำไร (ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยน (Gain (Loss) on Foreign Exchange) มีผลขาดทุนจำนวน 536.9 ล้านบาทสำหรับไตรมาสที่ 1 ของรอบบัญชีปี 2547 โดยเป็นผลขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนจำนวน 541.7 ล้านบาทของ บทม. จากการปรับมูลค่า (Mark-to-Market) ของหนี้สินในสกุลเงินเยน และผลกำไรจำนวน 4.8 ล้านบาทของรายรับที่ได้จากการเบิกจ่ายเงินกู้สกุลเงินเยน ของบทม. สำหรับไตรมาสที่ 1 ของรอบบัญชีปี 2546 มีผลกำไร (ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยนเป็นยอดขาดทุนจำนวน 85.6 ล้านบาท โดยเป็นผลขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนจำนวน 149.8 ล้านบาทของ บทม. จากการปรับมูลค่า (Mark-to-Market) ของหนี้สินในสกุลเงินเยน และผลกำไรจำนวน 12.3 ล้านบาทของรายรับที่ได้จากการเบิกจ่ายเงินกู้สกุลเงินเยน ของบทม. แต่ถูกชดเชย

ข้อที่ 12 ฐานะการเงินและผลการดำเนินงาน

บางส่วนโดยกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนของทอท. จำนวน 51.9 ล้านบาทซึ่งเกิดจากทอท. ชำระหนี้ทั้งจำนวนเมื่อวันที่ 15 ตุลาคม 2545

ผลกำไร (ขาดทุน) จากการจำหน่ายสินทรัพย์ (Gain (Loss) on Sales of Assets) คิดเป็นผลขาดทุนจำนวน 3.0 ล้านบาท สำหรับไตรมาสที่ 1 ของรอบบัญชีปี 2547 ซึ่งเป็นผลจากการตัดทรัพย์สินระบบประปาออกจากบัญชีเนื่องจากหมดความจำเป็นใช้งาน เปรียบเทียบกับผลกำไรจำนวน 0.4 ล้านบาทสำหรับไตรมาสที่ 1 ของรอบบัญชีปี 2546 ซึ่งเป็นผลจากการจำหน่ายทรัพย์สินในราคาที่สูงกว่ามูลค่าตามบัญชีของทรัพย์สินนั้นในไตรมาสที่ 1 ของรอบบัญชีปี 2546

รายได้อื่น ๆ โดยหลักประกอบด้วยค่าธรรมเนียมที่ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องจ่ายให้เพื่อซื้อเอกสารสำหรับเข้าร่วมในการประมูลงานก่อสร้าง ค่าปรับจากผู้รับเหมาก่อสร้างจากการที่ไม่สามารถปฏิบัติตามเงื่อนไขในสัญญา รายได้จากเงินปันผลจากบริษัทร่วมของทอท. และรายได้จากการได้รับโอนทรัพย์สินจากหน่วยงานอื่นได้ปรับตัวลดลงร้อยละ 67.7 จากจำนวน 34.1 ล้านบาทสำหรับไตรมาสที่ 1 ของรอบบัญชีปี 2546 เหลือจำนวน 11.0 ล้านบาทสำหรับไตรมาสที่ 1 ของรอบบัญชีปี 2547 ทั้งนี้รายได้อื่น ๆ สำหรับไตรมาสที่ 1 ของรอบบัญชีปี 2547 ประกอบด้วยเงินปันผลจำนวน 5.4 ล้านบาทจากบริษัท ดอนเมือง อินเตอร์เนชั่นแนล แอร์พอร์ต โฮเต็ล จำกัด และค่าปรับจากผู้รับเหมาก่อสร้างจำนวน 2.5 ล้านบาท ส่วนรายได้อื่น ๆ สำหรับไตรมาสที่ 1 ของรอบบัญชีปี 2546 ประกอบด้วยค่าปรับจากผู้รับเหมาก่อสร้างจำนวน 4.6 ล้านบาท และรายได้จากการได้รับโอนทรัพย์สินจากหน่วยงานอื่นของบม. จำนวน 27.3 ล้านบาท

จากเหตุผลดังกล่าวข้างต้น รายได้อื่น ๆ โดยรวมได้ปรับตัวลดลงจากจำนวน 23.7 ล้านบาทสำหรับไตรมาสที่ 1 ของรอบบัญชีปี 2546 เป็นผลขาดทุนจำนวน 483 ล้านบาทสำหรับไตรมาสที่ 1 ของรอบบัญชีปี 2547

12.9.5 ค่าใช้จ่ายอื่น ๆ (Other Expenses)

ค่าใช้จ่ายอื่น ๆ คิดเป็นจำนวน 8.0 ล้านบาทสำหรับไตรมาสที่ 1 ของรอบบัญชีปี 2547 ประกอบไปด้วยการชำระคืนค่าปรับที่เก็บจากบริษัทคู่สัญญาเนื่องจากการจัดส่งอุปกรณ์แสดงข้อมูลตารางการบินและรถพยาบาลล่าช้า ภายหลังจากที่บริษัทคู่สัญญาได้ชี้แจงเหตุผลของค่าล่าช้าจนเป็นที่ยอมรับของทอท. ทั้งนี้ในไตรมาสที่ 1 ของรอบบัญชีปี 2546 ไม่มียอดค่าใช้จ่ายอื่น ๆ

12.9.6 ส่วนแบ่งผลกำไร (ขาดทุน) จากการลงทุน (Share of Profit (Loss) from Investment)

ส่วนแบ่งผลกำไร (ขาดทุน) จากการลงทุน สำหรับไตรมาสที่ 1 ของรอบบัญชีปี 2547 ส่งผลให้กำไรสุทธิเพิ่มขึ้นจำนวน 16.5 ล้านบาท เนื่องมาจากการได้รับส่วนแบ่งผลกำไรจากบริษัทร่วมของทอท. ได้แก่บริษัท ไทย แอร์พอร์ตส์ กราวด์ เซอร์วิส เซส จำกัด ส่วนแบ่งผลกำไร (ขาดทุน) จากการลงทุนสำหรับไตรมาสที่ 1 ของรอบบัญชีปี 2546 ส่งผลให้กำไรสุทธิเพิ่มขึ้นจำนวน 12.6 ล้านบาท โดยทั้งนี้เป็นผลมาจากการได้รับส่วนแบ่งผลกำไรจากบริษัทร่วมของทอท. ได้แก่บริษัท ไทย แอร์พอร์ตส์ กราวด์ เซอร์วิส เซส จำกัด เช่นเดียวกัน

12.9.7 กำไรสุทธิก่อนหักดอกเบี้ยจ่ายและภาษีเงินได้ (Net Profit before Interest and Income Tax Expenses)

จากเหตุผลดังกล่าวข้างต้น กำไรสุทธิก่อนหักดอกเบี้ยจ่ายและภาษีเงินได้ได้ปรับตัวลดลงร้อยละ 21.5 หรือจากจำนวน 1,992.2 ล้านบาทสำหรับไตรมาสที่ 1 ของรอบบัญชีปี 2546 เหลือจำนวน 1,562.9 ล้านบาทสำหรับไตรมาสที่ 1 ของรอบบัญชีปี 2547

12.9.8 ดอกเบี้ยจ่าย (Interest Expense)

ดอกเบี้ยจ่ายได้ปรับตัวลดลงจากจำนวน 5.0 ล้านบาทสำหรับไตรมาสที่ 1 ของรอบบัญชีปี 2546 เป็นศูนย์ สำหรับไตรมาสที่ 1 ของรอบบัญชีปี 2547 ซึ่งโดยหลักเป็นผลมาจากการที่ทอท. ได้ชำระหนี้เงินกู้คืนแก่ JBIC ในวันที่ 15 ตุลาคม 2545 สำหรับทั้งเงินต้นและดอกเบี้ยค้างชำระรวมจำนวน 13,308 ล้านบาท (หรือคิดเป็น 4,712.5 ล้านบาท เมื่อคำนวณจากอัตราแลกเปลี่ยน ณ วันที่ชำระหนี้) ค่าใช้จ่ายสำหรับดอกเบี้ยจ่ายนี้ไม่รวมถึงดอกเบี้ย "Interest Payable not Accrued Interest" ในส่วนของบม. ที่ บม. ต้องชำระสำหรับเงินกู้ที่กู้จาก JBIC เพื่อใช้ในการก่อสร้างท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเพราะดอกเบี้ยในส่วนดังกล่าวนี้ได้ถูกนำไปบันทึกเป็นทุน (Capitalised)

ข้อที่ 12 ฐานะการเงินและผลการดำเนินงาน

12.9.9 ภาษีเงินได้ (Income Tax Expenses)

ภาษีเงินได้ของทอท. ได้ปรับเพิ่มขึ้นร้อยละ 4.3 จากจำนวน 639.9 ล้านบาทสำหรับไตรมาสที่ 1 ของรอบบัญชีปี 2546 เป็น 667.6 ล้านบาทสำหรับไตรมาสที่ 1 ของรอบบัญชีปี 2547 ทั้งนี้ค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้เพิ่มขึ้นขณะที่กำไรลดลงเนื่องจากในไตรมาสที่ 1 ของรอบบัญชีปี 2547 ทอท. มีรายจ่ายที่ไม่ใช่รายจ่ายทางภาษีสูงกว่าในไตรมาสที่ 1 ของรอบบัญชีปี 2546 ดังนั้น เมื่อปรับปรุงกำไรทางบัญชีให้เป็นกำไรเพื่อเสียภาษี ทอท. จึงมีภาระภาษีเพิ่มขึ้นแม้ว่ากำไรจะลดลง

12.9.10 ส่วนของผู้ถือหุ้นส่วนน้อยในกำไร/ขาดทุนสุทธิของบริษัทย่อย (Minority Interest in Net Profit/Loss of Subsidiaries)

ส่วนของผู้ถือหุ้นส่วนน้อยในกำไร/ขาดทุนสุทธิของบริษัทย่อยมีผลขาดทุนจำนวน 1.4 ล้านบาทสำหรับไตรมาสที่ 1 ของรอบบัญชีปี 2547 ในขณะที่มีผลขาดทุนจำนวน 9.0 ล้านบาทสำหรับไตรมาสที่ 1 ของรอบบัญชีปี 2546 ทั้งนี้ส่วนของผู้ถือหุ้นส่วนน้อยในกำไร/ขาดทุนสุทธิของบริษัทย่อยสำหรับไตรมาสที่ 1 ของรอบบัญชีปี 2547 แสดงถึงส่วนแบ่งผลขาดทุนสุทธิในฐานะผู้ลงทุนร่วมในบริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด และส่วนของผู้ถือหุ้นส่วนน้อยในกำไร/ขาดทุนสุทธิในบริษัทย่อยสำหรับไตรมาสที่ 1 ของรอบบัญชีปี 2546 นั้นแสดงถึงส่วนแบ่งผลขาดทุนสุทธิของกระทรวงการคลังในบท.

12.9.11 กำไรสุทธิ (Net Profit)

จากเหตุผลดังกล่าวข้างต้น กำไรสุทธิของทอท. ได้ปรับตัวลดลงร้อยละ 33.9 จากจำนวน 1,356.4 ล้านบาทสำหรับไตรมาสที่ 1 ของรอบบัญชีปี 2546 เหลือจำนวน 896.8 ล้านบาทสำหรับไตรมาสที่ 1 ของรอบบัญชีปี 2547

12.10 ผลประกอบการเปรียบเทียบระหว่างรอบบัญชีปี 2546 กับรอบบัญชีปี 2545

12.10.1 รายได้จากการดำเนินงาน

(ก) ค่าธรรมเนียมสนามบิน (Landing and Parking Charges)

รายได้จากค่าธรรมเนียมสนามบิน (ประกอบด้วยค่าธรรมเนียมในการขึ้นลงของอากาศยานและค่าธรรมเนียมที่เก็บอากาศยาน) ได้ปรับตัวลดลงร้อยละ 0.7 หรือจากจำนวน 2,422.9 ล้านบาทสำหรับรอบบัญชีปี 2545 เหลือจำนวน 2,405.6 ล้านบาทสำหรับรอบบัญชีปี 2546 ซึ่งเป็นผลมาจากการปรับตัวลดลงของปริมาณเที่ยวบินที่ขึ้นลงในท่าอากาศยานของทอท. ร้อยละ 0.5 ในช่วงรอบบัญชีปี 2546 โดยมีสาเหตุหลักมาจากการระบาดของโรคระบบทางเดินหายใจเฉียบพลันรุนแรง (SARS) ในช่วงระหว่างเดือนเมษายนถึงเดือนกรกฎาคม 2546 ปริมาณการขึ้นลงของอากาศยานที่ท่าอากาศยานของทอท. ได้ลดลงอย่างมากในช่วงระยะเวลาดังกล่าว เนื่องจากสายการบินต่าง ๆ ได้ยกเลิกเที่ยวบินที่เดินทางมายังท่าอากาศยานของทอท. อย่างไรก็ตาม เมื่อเปรียบเทียบกับช่วงเดือนเดียวกันในปีพ.ศ. 2545 แล้ว ปริมาณการขึ้นลงของอากาศยานได้ปรับตัวเพิ่มขึ้นอีกครั้งในเดือนสิงหาคม 2546

(ข) ค่าธรรมเนียมการใช้สนามบิน (Passenger Service Charges)

รายได้จากค่าธรรมเนียมการใช้สนามบินได้ปรับตัวลดลงร้อยละ 6.7 หรือจากจำนวน 4,887.5 ล้านบาทสำหรับรอบบัญชีปี 2545 เหลือจำนวน 4,562.2 ล้านบาทสำหรับรอบบัญชีปี 2546 ซึ่งเป็นผลมาจากการปรับตัวลดลงของจำนวนผู้โดยสารที่ใช้บริการท่าอากาศยานของทอท. ในปริมาณร้อยละ 4.8 สำหรับรอบบัญชีปี 2546 โดยมีสาเหตุหลักมาจากการเกิดสงครามในประเทศอิรักและการระบาดของโรคระบบทางเดินหายใจเฉียบพลันรุนแรง (SARS) ในช่วงระหว่างเดือนมีนาคมถึงเดือนกรกฎาคม 2546 ที่ส่งผลกระทบให้จำนวนผู้โดยสารลดลงในช่วงระยะเวลาดังกล่าว และทำให้รายได้จากค่าธรรมเนียมการใช้สนามบินในช่วงเวลาดังกล่าวลดลง ค่าธรรมเนียมการใช้สนามบินได้ปรับตัวลดลงในอัตราที่สูงกว่าอัตราการปรับตัวลดลงของจำนวนผู้โดยสารโดยรวม เนื่องจากเหตุการณ์ดังกล่าวมีผลกระทบต่อผู้โดยสารชาวออกกระหว่างประเทศมากเป็นพิเศษ เพราะผู้โดยสารชาวออกกระหว่างประเทศชำระค่าธรรมเนียมการใช้สนามบินในอัตราที่สูงกว่าผู้โดยสารภายในประเทศ จำนวนผู้โดยสารระหว่างประเทศที่เดินทางผ่านท่าอากาศยานของทอท. ได้ปรับตัวลดลงร้อยละ 5.3 สำหรับรอบบัญชีปี 2546 ซึ่งเป็นผลมาจากการเกิดสงครามในประเทศอิรักและการระบาดของโรคระบบทางเดินหายใจ (SARS) ในขณะที่จำนวนผู้โดยสารภายในประเทศได้

ข้อที่ 12 ฐานะการเงินและผลการดำเนินงาน

ปรับตัวลดลงเพียงร้อยละ 3.6 ในช่วงระยะเวลาเดียวกัน อย่างไรก็ตาม เมื่อเปรียบเทียบกับช่วงเดือนเดียวกันกับปีพ.ศ. 2545 แล้วจำนวนผู้โดยสารได้ปรับตัวเพิ่มขึ้นอีกครั้งในเดือนสิงหาคม 2546

(ค) ค่าเครื่องอำนวยความสะดวก (Aircraft Service Charges)

รายได้จากค่าเครื่องอำนวยความสะดวกได้ปรับตัวเพิ่มขึ้นร้อยละ 1.7 หรือจากจำนวน 298.0 ล้านบาทสำหรับรอบบัญชีปี 2545 เป็นจำนวน 303.2 ล้านบาทสำหรับรอบบัญชีปี 2546 การปรับเพิ่มขึ้นดังกล่าวเป็นผลจากการปรับปรุงต่อเติมท่าอากาศยานกรุงเทพ ซึ่งได้ดำเนินการแล้วเสร็จและมีการเปิดดำเนินงานอาคารเทียบเครื่องบิน (Pier) อีกครั้งในเดือนมีนาคม 2546 ทำให้ทอท. สามารถรองรับและให้บริการสะพานเทียบเครื่องบิน (Aerobridge) และบริการอื่น ๆ แก่อากาศยาน ณ ท่าอากาศยานกรุงเทพได้มากขึ้น อย่างไรก็ตาม เพื่อความสะดวกในการปรับปรุงต่อเติมท่าอากาศยานกรุงเทพ จึงมีความจำเป็นต้องปิดให้บริการอาคารเทียบเครื่องบินเดิมสลับหมุนเวียนกันไป ตั้งแต่เดือนมกราคม 2544 ถึงเดือนมีนาคม 2546 ซึ่งทำให้ศักยภาพในการให้บริการอากาศยาน รวมทั้งการให้บริการสะพานเทียบเครื่องบิน (Aerobridge) และการให้บริการอื่น ๆ แก่อากาศยานของท่าอากาศยานกรุงเทพในช่วงเวลาดังกล่าวลดลงจนถึงเดือนมีนาคม 2546 และภายหลังจากเดือนมีนาคม 2546 ได้มีการเปิดบริการอาคารเทียบเครื่องบินครบทั้งหมด

(ง) ค่าเช่าสำนักงานและอสังหาริมทรัพย์ (Office and Real Property Rents)

รายได้จากค่าเช่าสำนักงานและอสังหาริมทรัพย์ได้ปรับตัวเพิ่มขึ้นร้อยละ 2.3 หรือจากจำนวน 885.0 ล้านบาทสำหรับรอบบัญชีปี 2545 เป็นจำนวน 905.7 ล้านบาทสำหรับรอบบัญชีปี 2546 การปรับเพิ่มขึ้นดังกล่าวเป็นผลจากการที่จำนวนพื้นที่ให้เช่า ในท่าอากาศยานของทอท. มีจำนวนเพิ่มขึ้น ภายหลังจากการจัดสรรพื้นที่ให้เช่าใหม่และการปรับปรุงต่อเติมท่าอากาศยานกรุงเทพที่ได้ดำเนินการแล้วเสร็จในเดือนมีนาคม 2546 ทำให้มีบริเวณพื้นที่ให้เช่าเพิ่มมากขึ้น

(จ) รายได้เกี่ยวกับบริการ (Service Revenue)

รายได้จากการให้บริการได้ปรับตัวลดลงร้อยละ 0.6 หรือจากจำนวน 758.2 ล้านบาทสำหรับรอบบัญชีปี 2545 เป็น 753.4 ล้านบาทสำหรับรอบบัญชีปี 2546 การปรับตัวลดลงดังกล่าวเป็นผลจากการปรับตัวลดลงของรายได้ค่าบริการไฟฟ้าจำนวน 6.5 ล้านบาท และรายได้ค่าบริการโทรศัพท์จำนวน 7.9 ล้านบาทเนื่องจากการให้บริการสิ่งอำนวยความสะดวกในท่าอากาศยานน้อยลงซึ่งเป็นผลกระทบจากการเกิดสงครามในประเทศอิรักและของภาวะระบาดของโรคระบบทางเดินหายใจเฉียบพลัน (SARS) ที่มีต่อปริมาณการขึ้นลงของอากาศยานและจำนวนผู้โดยสาร อย่างไรก็ตาม การลดลงของรายได้ในส่วนดังกล่าวได้รับการชดเชยบางส่วนจากการเพิ่มขึ้นของรายได้ค่าบริการเคาน์เตอร์ตรวจบัตรโดยสาร (Check-in Counter Service) ที่เพิ่มขึ้น 1.4 ล้านบาท (เนื่องจากมีสายการบินใหม่สามรายเปิดให้บริการ ณ ท่าอากาศยานกรุงเทพในรอบบัญชีปี 2546) และรายได้ค่าบริการเติมน้ำมันเชื้อเพลิงทางท่อแบบ Hydrant (Hydrant System) ที่เพิ่มขึ้น 5.7 ล้านบาท เนื่องจากการให้บริการสิ่งอำนวยความสะดวกเกี่ยวกับระบบการเติมน้ำมันเชื้อเพลิงทางท่อแบบ Hydrant (Hydrant System Facilities) เพิ่มขึ้นจากการเปิดดำเนินงานของสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ พร้อมกันกับการเปิดดำเนินงานของอาคารเทียบเครื่องบิน (Pier) ณ ท่าอากาศยานกรุงเทพอีกครั้งซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของโครงการพัฒนาเพื่อเพิ่มขีดความสามารถของท่าอากาศยานกรุงเทพ

(ฉ) รายได้ส่วนแบ่งผลประโยชน์ (Concession Revenue)

รายได้ส่วนแบ่งผลประโยชน์ได้ปรับตัวเพิ่มขึ้นร้อยละ 10.7 หรือจากจำนวน 2,772.9 ล้านบาทสำหรับรอบบัญชีปี 2545 เป็นจำนวน 3,069.6 ล้านบาทสำหรับรอบบัญชีปี 2546 การปรับเพิ่มขึ้นดังกล่าวเป็นผลจากการปรับตัวเพิ่มขึ้นของรายได้ส่วนแบ่งผลประโยชน์จากร้านจำหน่ายสินค้าปลอดอากร (Duty Free Concession Revenue) จำนวน 155.6 ล้านบาท รายได้ส่วนแบ่งผลประโยชน์จากร้านค้าจำหน่ายของที่ระลึก (Souvenir Concession Revenue) จำนวน 76.1 ล้านบาท และรายได้ส่วนแบ่งผลประโยชน์จากร้านค้าที่ให้บริการอาหารและเครื่องดื่ม (Food and Beverage Concession Revenue) จำนวน 38.3 ล้านบาท ซึ่งการปรับตัวเพิ่มขึ้นของรายได้ทั้งหมดมีสาเหตุมาจากการปรับตัวเพิ่มขึ้นของส่วนแบ่งผลประโยชน์ขั้นต่ำที่ทอท. ได้รับจากผู้ประกอบการ ณ ท่าอากาศยานของทอท. ในอัตราร้อยละ 5 ถึงร้อยละ 10 และจากรายได้จากส่วนแบ่งผลประโยชน์ที่ได้รับจากผู้ประกอบการเพิ่มขึ้น โดยสาเหตุหนึ่งมาจากการที่อาคารเทียบเครื่องบิน ณ ท่าอากาศยานกรุงเทพเปิดให้บริการทั้งหมดหลังจากเดือนมีนาคม

ข้อที่ 12 ฐานะการเงินและผลการดำเนินงาน

2546 การเพิ่มขึ้นของรายได้ส่วนนี้สูงกว่าการลดลงของรายได้ส่วนแบ่งผลประโยชน์จากการให้ส่วนลดชั่วคราวแก่ผู้ประกอบการเป็นเวลาสามเดือนในรอบบัญชีปี 2546 เนื่องจากการระบาดของโรคทางเดินหายใจเฉียบพลันรุนแรง (SARS) นอกจากนี้ รายได้ส่วนแบ่งผลประโยชน์จากการให้บริการเชื้อเพลิง (Fueling Services Concession Revenue) ยังได้ปรับตัวเพิ่มขึ้น 35.7 ล้านบาท เนื่องจากทอท. ได้เก็บค่าธรรมเนียมจากผู้ให้บริการเชื้อเพลิงเพิ่มขึ้นจาก 6 สตางค์ต่อลิตร เป็น 7 สตางค์ต่อลิตร สำหรับรอบบัญชีปี 2546 อย่างไรก็ตาม การปรับตัวเพิ่มขึ้นของรายได้ส่วนแบ่งผลประโยชน์ในส่วนดังกล่าวได้ถูกหักกลับไปบางส่วนจากการปรับตัวลดลงของรายได้ส่วนแบ่งผลประโยชน์จากครัวการบิน (Airline Catering Concession Revenue) จำนวน 26.9 ล้านบาท และการปรับตัวลดลงของรายได้ส่วนแบ่งผลประโยชน์จากลานจอดรถยนต์ (Car Parking Revenue) จำนวน 10.7 ล้านบาท ซึ่งได้รับผลกระทบบางส่วนจากการลดลงของจำนวนผู้โดยสารในช่วงการระบาดของโรกระบบทางเดินหายใจเฉียบพลันรุนแรง (SARS)

(ข) รวมรายได้จากการดำเนินงาน (Total Operating Revenue)

จากเหตุผลต่าง ๆ ที่ได้กล่าวข้างต้น รายได้จากการดำเนินงานรวมปรับตัวลดลงร้อยละ 0.2 หรือจากจำนวน 12,024.4 ล้านบาทสำหรับรอบบัญชีปี 2545 เป็นจำนวน 11,999.7 ล้านบาทสำหรับรอบบัญชีปี 2546

12.10.2 ค่าใช้จ่ายจากการดำเนินงาน (Operating Expenses)**(ก) ค่าใช้จ่ายพนักงาน (Personnel Expenses)**

ค่าใช้จ่ายพนักงานได้ปรับตัวเพิ่มขึ้นร้อยละ 48.2 หรือจากจำนวน 1,402.6 ล้านบาทสำหรับรอบบัญชีปี 2545 เป็นจำนวน 2,078.6 ล้านบาทสำหรับรอบบัญชีปี 2546 การปรับตัวเพิ่มขึ้นดังกล่าวเป็นผลจากการปรับเพิ่มเงินเดือนโดยเฉลี่ยของพนักงานจากการแปลงสภาพกิจการซึ่งได้ปรับเพิ่มขึ้น 461.2 ล้านบาท หรือจากจำนวน 720.6 ล้านบาทสำหรับรอบบัญชีปี 2545 เป็นจำนวน 1,181.8 ล้านบาทสำหรับรอบบัญชีปี 2546 และเนื่องจากการจัดกลุ่มบุคลากรใหม่ซึ่งทำให้ลูกจ้างประจำ (Permanent Employees) มีจำนวนเพิ่มมากขึ้น ทอท. (ไม่รวม บพม.) ได้ปรับเพิ่มเงินเดือนของพนักงานขึ้นตามข้อเสนอแนะของที่ปรึกษาภายนอกเพื่อให้สอดคล้องกับอัตราเงินเดือนของบริษัทในภาคเอกชนในธุรกิจที่เทียบเคียงกับทอท. ได้ จำนวนเงินโบนัสเพิ่มขึ้นจำนวน 127.6 ล้านบาทในรอบบัญชีปี 2546 เมื่อเปรียบเทียบกับรอบบัญชีปี 2545 นอกจากนี้ อีกสาเหตุหนึ่งที่ทำให้ค่าใช้จ่ายพนักงานมีจำนวนเพิ่มขึ้นเนื่องมาจากโครงการร่วมใจจากองค์กร (Voluntary Early Retirement Plan) ที่ได้นำกลับมาใช้ใหม่ในรอบบัญชีปี 2546 ซึ่งมีลูกจ้างจำนวน 48 ราย เข้าร่วมโครงการในระหว่างรอบบัญชีปี 2546 ทำให้ทอท. มีค่าใช้จ่ายในส่วนดังกล่าวจำนวน 68.0 ล้านบาท โดยลูกจ้างแต่ละรายที่เกษียณอายุจะได้รับผลประโยชน์ตอบแทนพิเศษในอัตราไม่เกิน 20 เท่าของอัตราเงินเดือนเดือนสุดท้าย สำหรับรอบบัญชีปี 2545 นั้น ทอท. ไม่มีค่าใช้จ่ายสำหรับโครงการดังกล่าว

(ข) ค่าใช้จ่ายดำเนินงาน (Operating Expenses)

ค่าใช้จ่ายดำเนินงานได้ปรับตัวเพิ่มขึ้นร้อยละ 3.9 หรือจากจำนวน 1,667.6 ล้านบาทสำหรับรอบบัญชีปี 2545 เป็นจำนวน 1,732.4 ล้านบาทสำหรับรอบบัญชีปี 2546 การปรับตัวเพิ่มขึ้นดังกล่าวเป็นผลจากค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้นจำนวน 24.2 ล้านบาท ซึ่งเป็นค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นจากการแปลงสภาพกิจการและค่าธรรมเนียมที่ปรึกษาจำนวน 58.8 ล้านบาทที่เกิดขึ้นในรอบบัญชีปี 2546 สำหรับการศึกษาค่าความเป็นไปได้ของโครงการตามแผนแม่บทสำหรับท่าอากาศยานภูมิภาค การศึกษาโครงสร้างพื้นผิว (Pavement Structure) ของท่าอากาศยานหาดใหญ่ และท่าอากาศยานเชียงใหม่ ตลอดจนการศึกษาค่าความพร้อมตามแผนการเตรียมความพร้อมปฏิบัติการและโยกย้ายการดำเนินงานของท่าอากาศยาน อุปกรณ์เครื่องมือ และบุคลากรของท่าอากาศยานกรุงเทพไปยังท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ทอท. ยังมีค่าใช้จ่ายเป็นค่าธรรมเนียมที่ปรึกษาจำนวน 18.6 ล้านบาท ในการทำการศึกษาค่าใช้จ่ายประโยชน์ท่าอากาศยานกรุงเทพในอนาคต และค่าธรรมเนียมที่ปรึกษาด้านภาษีจำนวน 11.5 ล้านบาท ในรอบบัญชีปี 2546 ค่าไฟฟ้าและน้ำประปาเพิ่มขึ้นอีก 35.2 ล้านบาท ค่าใช้จ่ายสำหรับค่าจ้าง-ภายนอกเพิ่มขึ้นอีก 27.1 ล้านบาท ค่าเช่าทรัพย์สินเพิ่มขึ้น 12 ล้านบาทและค่าภาษีโรงเรือนและที่ดินเพิ่มขึ้น 9.7 ล้านบาทในรอบบัญชีปี 2546 เมื่อเปรียบเทียบกับรอบบัญชีปี 2545 ค่าใช้จ่ายดำเนินงานที่เพิ่มขึ้นนี้ได้ถูกหักกลับไปบางส่วนจากการลดลงของค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับหนี้สงสัยจะสูญโดยลดลง 23.2 ล้านบาทระหว่างรอบบัญชีปี 2545 ถึงรอบบัญชีปี 2546 การลดลงของค่าจ้างที่ปรึกษาในการศึกษาการให้สูตร $CPI - X + K$ โดยลดลง 15.5 ล้านบาทจากรอบบัญชีปี 2545 ถึงรอบบัญชีปี 2546 และจากการลดลงของค่าใช้จ่ายจากการโอนกรรมสิทธิ์ที่ดินให้แก่

ข้อที่ 12 ฐานะการเงินและผลการดำเนินงาน

กระทรวงการคลังโดยลดลงไป 49.4 ล้านบาทจากจำนวน 49.4 ล้านบาทสำหรับรอบบัญชีปี 2545 เป็นจำนวน 0 บาทสำหรับรอบบัญชีปี 2546 กล่าวคือ ทอท. ไม่ได้โอนกรรมสิทธิ์ที่ดินให้แก่กระทรวงการคลังในรอบบัญชีปี 2546 เนื่องจากทอท. ได้โอนกรรมสิทธิ์ที่ดินสำหรับการแปลงสภาพกิจการให้แก่กระทรวงการคลังไปทั้งหมดแล้วในรอบบัญชีปี 2545 การเพิ่มขึ้นของค่าใช้จ่ายดำเนินงานยังถูกหักกลบลบไปจากการตัดจำหน่ายทรัพย์สินที่ลดลง 43.4 ล้านบาทเนื่องจากการเปลี่ยนแปลงนโยบายทางบัญชีของทอท. ทั้งนี้ตามนโยบายทางบัญชีที่ใช้อยู่ก่อนการแปลงสภาพบริษัท ไม่มีการตัดค่าเสื่อมราคาของทรัพย์สินที่มีมูลค่า 30,000 บาทหรือน้อยกว่า แต่จะตัดออกเป็นค่าใช้จ่ายในรอบระยะเวลาที่ได้ทรัพย์สินนั้นมา แต่หลังจากการแปลงสภาพบริษัทแล้ว ทอท. ใช้นโยบายทางบัญชีในการตัดค่าเสื่อมราคาของทรัพย์สินทั้งหมดที่มีอายุประมาณการใช้งานเกินกว่าหนึ่งปี ทำให้ค่าใช้จ่ายดำเนินงานจากการตัดจำหน่ายทรัพย์สินลดลงในรอบบัญชีปี 2546

(ค) ค่าซ่อมแซม (Repairs and Maintenance)

ค่าซ่อมแซมได้ปรับตัวเพิ่มขึ้นร้อยละ 13.4 หรือจากจำนวน 209.8 ล้านบาทสำหรับรอบบัญชีปี 2545 เป็นจำนวน 238.0 ล้านบาทสำหรับรอบบัญชีปี 2546 การปรับตัวเพิ่มขึ้นดังกล่าวเป็นผลจากการปรับเพิ่มค่าซ่อมแซมจำนวน 41.7 ล้านบาทเพื่อใช้ในการซ่อมและบำรุงรักษาทางวิ่ง (Runways) และทางขับ (Taxiways) ของท่าอากาศยานกรุงเทพเป็นหลัก และเพื่อการซ่อมบำรุงสายพานลำเลียงสัมภาระ (Conveyer Belts) ภายในท่าอากาศยานของทอท. ค่าซ่อมและบำรุงรักษาสำหรับทางวิ่งและทางขับของทอท. ได้ปรับตัวเพิ่มขึ้น 22.7 ล้านบาท จาก 17.8 ล้านบาทสำหรับรอบบัญชีปี 2545 เป็น 40.5 ล้านบาทสำหรับรอบบัญชีปี 2546 และค่าซ่อมบำรุงสายพานลำเลียงสัมภาระได้ปรับตัวเพิ่มขึ้น 19.1 ล้านบาท จากจำนวน 9.3 ล้านบาทสำหรับรอบบัญชีปี 2545 เป็น 28.4 ล้านบาทสำหรับรอบบัญชีปี 2546 ค่าซ่อมและบำรุงรักษาที่เพิ่มขึ้นนี้ได้ถูกหักกลบลบบางส่วนจากค่าซ่อมและบำรุงรักษาอาคารที่ลดลง 16.7 ล้านบาท จาก 43.7 ล้านบาทสำหรับรอบบัญชีปี 2545 เป็น 27.0 ล้านบาทสำหรับรอบบัญชีปี 2546

(ง) ค่าตอบแทนการใช้ที่ราชพัสดุ (State Properties Rental)

ค่าตอบแทนการใช้ที่ราชพัสดุได้ปรับตัวลดลงร้อยละ 0.2 หรือจากจำนวน 543.7 ล้านบาทสำหรับรอบบัญชีปี 2545 เป็นจำนวน 542.5 ล้านบาทสำหรับรอบบัญชีปี 2546 การปรับตัวลดลงดังกล่าวเป็นผลจากการปรับตัวลดลงของรายได้จากการดำเนินงานในอัตราร้อยละ 0.2 ในช่วงระยะเวลาที่ผ่านมา ซึ่งทอท. มีภาระที่จะต้องจ่ายค่าตอบแทนการใช้ประโยชน์ที่ดินที่ใช้ในการดำเนินกิจการท่าอากาศยานให้กับรัฐบาล โดยค่าตอบแทนนี้คำนวณจากรายได้จากการดำเนินงานในอัตราร้อยละ 5 สำหรับท่าอากาศยานกรุงเทพ และในอัตราร้อยละ 2 สำหรับท่าอากาศยานภูมิภาค

(จ) ค่าเสื่อมราคา (Depreciation) และค่าตัดจำหน่าย (Amortisation)

ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่ายได้ปรับตัวเพิ่มขึ้นร้อยละ 22.9 หรือจากจำนวน 1,113.5 ล้านบาทสำหรับรอบบัญชีปี 2545 เป็นจำนวน 1,368.7 ล้านบาทสำหรับรอบบัญชีปี 2546 การปรับตัวเพิ่มขึ้นดังกล่าวเป็นผลจากการดำเนินการก่อสร้างปรับปรุง ต่อเติมท่าอากาศยานกรุงเทพ ซึ่งได้ดำเนินการแล้วเสร็จในรอบบัญชีปี 2546 และได้้นำค่าใช้จ่ายที่เกิดจากการดำเนินการดังกล่าวมาคิดเป็นค่าเสื่อมราคา

(ฉ) รวมค่าใช้จ่ายจากการดำเนินงาน (Total Operating Expenses)

จากเหตุผลที่ได้กล่าวข้างต้น ค่าใช้จ่ายจากการดำเนินงานรวมปรับตัวเพิ่มขึ้นร้อยละ 20.7 หรือจากจำนวน 4,937.2 ล้านบาทสำหรับรอบบัญชีปี 2545 เป็นจำนวน 5,960.1 ล้านบาทสำหรับรอบบัญชีปี 2546

12.10.3 กำไรจากการดำเนินงาน (Profit from Operations)

จากเหตุผลที่ได้กล่าวข้างต้น กำไรจากการดำเนินงานได้ปรับตัวลดลงร้อยละ 14.8 หรือจากจำนวน 7,087.2 ล้านบาทสำหรับรอบบัญชีปี 2545 เป็นจำนวน 6,039.6 ล้านบาทสำหรับรอบบัญชีปี 2546

ข้อที่ 12 ฐานะการเงินและผลการดำเนินงาน

12.10.4 รายได้อื่น (Other Income)

ดอกเบี้ยรับ (Interest Income) ปรับตัวลดลงร้อยละ 35.5 หรือจากจำนวน 366.4 ล้านบาทสำหรับรอบบัญชีปี 2545 เป็นจำนวน 236.5 ล้านบาทสำหรับรอบบัญชีปี 2546 ซึ่งเป็นผลมาจากการลดลงของเงินสดจากดอกเบี้ยเงินฝากธนาคาร และอัตราดอกเบี้ยที่ลดลงในรอบบัญชีปี 2546

กำไร (ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยน (Gain (Loss) on Foreign Exchange) ทำให้มีผลขาดทุนจำนวน 32.6 ล้านบาทสำหรับรอบบัญชีปี 2545 โดยเป็นผลขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนจำนวน 237.6 ล้านบาทของ บทม. จากการปรับมูลค่ารายปี (Mark-to-Market) ของหนี้สินในสกุลเงินเยน และขาดทุนของรายรับที่ได้จากการเบิกจ่ายเงินกู้สกุลเงินเยนของบทม. ผลขาดทุนนี้ได้รับการชดเชยบางส่วนจากกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนของทอท. จำนวน 204.9 ล้านบาทซึ่งประกอบด้วยกำไรจากการชำระหนี้เงินกู้ในระหว่างปีจำนวน 35.6 ล้านบาท และกำไรสุทธิจากอัตราแลกเปลี่ยนจำนวน 240.0 ล้านบาท อันเป็นผลจากการปรับมูลค่ารายปี (Mark-to-Market) ของหนี้สินในสกุลเงินเยนแต่ถูกหักกลับบางส่วนโดยผลขาดทุนจากการยกเลิกสัญญาแปลงหนี้จากเงินเยนเป็นเงินเหรียญสหรัฐจำนวน 70.7 ล้านบาท ในปีเดียวกัน บทม. ประสบผลขาดทุนจากการปรับมูลค่ารายปี (Mark-to-Market) ของหนี้สินในสกุลเงินเยน ทั้งนี้ เนื่องจาก บทม. ทำการเบิกจ่ายเงินกู้จำนวนมากในระหว่างรอบบัญชีปี 2545 เป็นผลให้การปรับมูลค่ารายปีของทั้งทอท. และบทม. ส่งผลในทางตรงข้ามเพราะใช้อัตราแลกเปลี่ยนต่างกันในการคำนวณ ผลกำไร (ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยนสำหรับรอบบัญชีปี 2546 คิดเป็นจำนวน 257.4 ล้านบาท ซึ่งเป็นผลมาจากขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนจำนวน 309.2 ล้านบาทของ บทม. จากการปรับมูลค่ารายปี (Mark-to-Market) ของหนี้สินในสกุลเงินเยน ทั้งนี้ได้รับการชดเชยบางส่วนจากกำไรสุทธิของบทม. จากรายรับที่ได้จากการเบิกจ่ายเงินกู้สกุลเงินเยนของบทม. และจากกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนของทอท. จำนวน 51.9 ล้านบาทจากการชำระคืนหนี้ในสกุลเงินเยนแก่ JBIC

กำไร (ขาดทุน) จากการจำหน่ายสินทรัพย์ (Gain (Loss) on Sales of Assets) คิดเป็นผลขาดทุนจำนวน 0.6 ล้านบาทสำหรับรอบบัญชีปี 2545 ซึ่งแสดงว่ามีการจำหน่ายทรัพย์สินในราคาต่ำกว่าราคาตามบัญชีในรอบบัญชีปี 2545 เปรียบเทียบกับผลกำไรจำนวน 1.2 ล้านบาทสำหรับรอบบัญชีปี 2546 ซึ่งแสดงว่าในรอบบัญชีปี 2546 มีการจำหน่ายทรัพย์สินในราคาที่สูงกว่าราคาตามบัญชี

รายได้อื่น ๆ ซึ่งประกอบด้วยค่าปรับจากผู้รับเหมาก่อสร้างจากการที่ไม่สามารถปฏิบัติตามเงื่อนไขสัญญา รายได้จากเงินปันผลจากบริษัทร่วมของทอท. และรายได้ของบทม. จากการได้รับโอนทรัพย์สินจากหน่วยงานอื่นซึ่งได้ปรับเพิ่มขึ้นร้อยละ 14.9 จากจำนวน 101.6 ล้านบาทสำหรับรอบบัญชีปี 2545 เป็นจำนวน 116.7 ล้านบาทสำหรับรอบบัญชีปี 2546 ซึ่งเป็นผลมาจากการรับโอนทรัพย์สินจากหน่วยงานอื่นของบทม. (ซึ่งเป็นทรัพย์สินที่ใช้ในการก่อสร้างและทรัพย์สินเบ็ดเตล็ดที่ผู้รับเหมาก่อสร้างโอนให้บทม. หลังจากการก่อสร้างเสร็จสมบูรณ์) ในรอบบัญชีปี 2546 เป็นเงิน 33.0 ล้านบาทและรายได้ค่าธรรมเนียมประมูลงานที่ทอท. และบทม. ได้รับจากการเปิดประมูลโครงการก่อสร้างเพิ่มขึ้นเป็นจำนวน 16.2 ล้านบาท แต่ถูกชดเชยด้วยการลดลงของเงินปันผลในเงินลงทุนของทอท. จำนวน 24.5 ล้านบาท และรายได้ค่าบริการบริษัท ห้างร้านต่าง ๆ ที่ไม่ได้ปฏิบัติตามสัญญาลดลงจำนวน 8.3 ล้านบาท

จากเหตุผลดังกล่าวข้างต้น รายได้อื่นโดยรวมปรับตัวลดลงร้อยละ 77.7 หรือจากจำนวน 434.8 ล้านบาทสำหรับรอบบัญชีปี 2545 เป็นจำนวน 97.1 ล้านบาทสำหรับรอบบัญชีปี 2546

12.10.5 ค่าใช้จ่ายอื่น ๆ (Other Expenses)

ค่าใช้จ่ายอื่น ๆ ปรับตัวเพิ่มขึ้นร้อยละ 53.4 หรือจากจำนวน 24.7 ล้านบาทสำหรับรอบบัญชีปี 2545 เป็นจำนวน 37.9 ล้านบาทสำหรับรอบบัญชีปี 2546 ในรอบบัญชีปี 2545 ค่าใช้จ่ายอื่น ๆ ประกอบไปด้วยเงินกันสำรองสำหรับชำระเบี้ยประกันภัยจากกรณีพิพาทเรื่องภาษีโรงเรือนและที่ดินกับกรุงเทพมหานคร ในรอบบัญชีปี 2546 ค่าใช้จ่ายอื่น ๆ ประกอบไปด้วยเงินกันสำรองสำหรับชำระเบี้ยประกันภัย และการชำระคืนค่าปรับที่เก็บจากบริษัทผู้รับเหมาก่อสร้าง

ข้อที่ 12 ฐานะการเงินและผลการดำเนินงาน

12.10.6 ส่วนแบ่งกำไร (ขาดทุน) จากการลงทุน (Share of Profit (Loss) from Investment)

ส่วนแบ่งกำไร (ขาดทุน) จากการลงทุน คิดเป็นจำนวน 65.8 ล้านบาทสำหรับรอบบัญชีปี 2545 เนื่องมาจากการได้รับส่วนแบ่งผลกำไรจากบริษัทร่วมของทอท. ได้แก่บริษัท ไทย แอร์พอร์ตส์ กราวด์ เซอร์วิส เซส จำกัด สำหรับรอบบัญชีปี 2546 ส่วนแบ่งผลกำไร (ขาดทุน) จากการลงทุน คิดเป็นผลขาดทุนจำนวน 321.0 ล้านบาท ซึ่งเป็นผลมาจากผลขาดทุนเมื่อทอท. เข้าซื้อหุ้น บทม. จากกระทรวงการคลัง จำนวน 383.0 ล้านบาท โดยผลขาดทุนได้รับการชดเชยบางส่วนจากส่วนแบ่งผลกำไรที่ได้รับจากบริษัทร่วมของทอท. ได้แก่บริษัท ไทย แอร์พอร์ตส์ กราวด์ เซอร์วิส เซส จำกัด จำนวน 62.0 ล้านบาทในรอบบัญชีปี 2546 ทั้งนี้ ก่อนรอบบัญชีปี 2546 ทอท. บันทึกผลขาดทุนสะสมที่รับรู้จากการเข้าซื้อหุ้นบทม. จากกระทรวงการคลังไว้ในรายการส่วนของผู้ถือหุ้นส่วนน้อยในกำไร/ขาดทุนสุทธิของบริษัทย่อย

12.10.7 กำไรสุทธิก่อนหักดอกเบี้ยจ่ายและภาษีเงินได้ (Net Profit before Interest and Income Tax Expenses)

จากเหตุผลดังกล่าวข้างต้น กำไรสุทธิก่อนหักดอกเบี้ยจ่ายและภาษีเงินได้ได้ปรับตัวลดลงร้อยละ 23.6 หรือจากจำนวน 7,563.1 ล้านบาทสำหรับรอบบัญชีปี 2545 เป็นจำนวน 5,777.7 ล้านบาทสำหรับรอบบัญชีปี 2546

12.10.8 ดอกเบี้ยจ่าย (Interest Expense)

ดอกเบี้ยจ่ายได้ปรับตัวลดลงร้อยละ 97.3 หรือจากจำนวน 182.7 ล้านบาทสำหรับรอบบัญชีปี 2545 เป็นจำนวน 5.0 ล้านบาทสำหรับรอบบัญชีปี 2546 ซึ่งเป็นผลมาจากการที่ทอท. ได้ชำระหนี้เงินกู้คืนแก่ JBIC ในวันที่ 15 ตุลาคม 2545 สำหรับเงินต้นและดอกเบี้ยค้างชำระรวมจำนวน 13,308 ล้านบาท (4,712.5 ล้านบาท) ค่าใช้จ่ายสำหรับดอกเบี้ยค้างชำระนี้ไม่รวมถึงดอกเบี้ยค้างชำระในส่วนของบริษัท บ.ท. บ.ท. ค้างชำระเงินกู้ที่มีต่อ JBIC สำหรับค่าก่อสร้างท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเพราะดอกเบี้ยในส่วนดังกล่าวนี้ได้ถูกนำไปคิดคำนวณเป็นทุน (Capitalised) จำนวน 214.7 ล้านบาท ซึ่งเป็นดอกเบี้ยเกี่ยวกับการก่อสร้างท่าอากาศยานสุวรรณภูมิในรอบบัญชีปี 2545 และจำนวน 334.0 ล้านบาทในรอบบัญชีปี 2546

12.10.9 ภาษีเงินได้ (Income Tax Expenses)

ทอท. ไม่มีภาษีเงินได้ในรอบบัญชีปี 2545 แต่มีภาษีเงินได้เป็นจำนวน 1,964.3 ล้านบาทในรอบบัญชีปี 2546 อันเป็นผลมาจากการแปลงสภาพเป็นบริษัทมหาชนจำกัดเมื่อวันที่ 30 กันยายน 2545

12.10.10 ส่วนของผู้ถือหุ้นส่วนน้อยในกำไร/ขาดทุนสุทธิของบริษัทย่อย (Minority Interest in Net Profit/Loss of Subsidiaries)

ส่วนของผู้ถือหุ้นส่วนน้อยในกำไร/ขาดทุนสุทธิของบริษัทย่อยของทอท. มีจำนวน 73.2 ล้านบาทสำหรับรอบบัญชีปี 2545 ในขณะที่มีส่วนแบ่งจำนวน 0 บาทสำหรับรอบบัญชีปี 2546 ส่วนของผู้ถือหุ้นส่วนน้อยในขาดทุนสุทธิของบริษัทย่อยในรอบบัญชีปี 2545 แสดงผลขาดทุนสุทธิของผู้ถือหุ้นส่วนน้อยในบทม. สำหรับรอบบัญชีปี 2545 ซึ่งได้รับการชดเชยบางส่วนจากการปรับปรุงค่าทางบัญชีของการรับรู้ผลขาดทุนสะสมของทอท. จากการเข้าซื้อหุ้นของบทม. จากผู้ถือหุ้นส่วนน้อยในระหว่างรอบบัญชีปี 2545 ทำให้ไม่มีส่วนของผู้ถือหุ้นส่วนน้อยในรอบบัญชีปี 2546 เนื่องจากทอท. ถือหุ้นในบทม. ทั้งหมดคือร้อยละ 100 ในรอบบัญชีปี 2546 ในขณะที่ทอท. ถือหุ้นในบทม. ร้อยละ 73.0 เมื่อสิ้นสุดรอบบัญชีปี 2545

12.10.11 กำไรสุทธิ (Net Profit)

จากเหตุผลดังกล่าวข้างต้น กำไรสุทธิของทอท. ได้ปรับตัวลดลงร้อยละ 48.9 จากจำนวน 7,453.6 ล้านบาทสำหรับรอบบัญชีปี 2545 เป็นจำนวน 3,808.4 ล้านบาทสำหรับรอบบัญชีปี 2546

ข้อที่ 12 ฐานะการเงินและผลการดำเนินงาน

12.11 ผลประกอบการเปรียบเทียบระหว่างรอบบัญชีปี 2545 กับรอบบัญชีปี 2544

12.11.1 รายได้จากการดำเนินงาน (Operating Revenue)

(ก) ค่าธรรมเนียมสนามบิน (Landing and Parking Service Charges)

รายได้จากค่าธรรมเนียมสนามบิน (ประกอบด้วยค่าธรรมเนียมในการขึ้นลงของอากาศยานและค่าธรรมเนียมที่เก็บอากาศยาน)ปรับตัวเพิ่มขึ้นร้อยละ 0.7 หรือจากจำนวน 2,406.7 ล้านบาทสำหรับรอบบัญชีปี 2544 เป็นจำนวน 2,422.9 ล้านบาทสำหรับรอบบัญชีปี 2545 การปรับตัวเพิ่มขึ้นดังกล่าวเป็นผลจากการเพิ่มขึ้นของปริมาณการขึ้นลงของอากาศยาน ณ ท่าอากาศยานของทอท.ในอัตราร้อยละ 1.1 หรือจากจำนวน 243,475 เที่ยวบินสำหรับรอบบัญชีปี 2544 เป็นจำนวน 246,186 เที่ยวบินสำหรับรอบบัญชีปี 2545

(ข) ค่าธรรมเนียมการใช้สนามบิน (Passenger Service Charges)

รายได้จากค่าธรรมเนียมการใช้สนามบินได้ปรับตัวเพิ่มขึ้นร้อยละ 3.1 หรือจากจำนวน 4,740.7 ล้านบาทสำหรับรอบบัญชีปี 2544 เป็นจำนวน 4,887.5 ล้านบาทสำหรับรอบบัญชีปี 2545 การปรับตัวเพิ่มขึ้นดังกล่าวเป็นผลจากการเพิ่มขึ้นของจำนวนผู้โดยสารระหว่างประเทศที่เดินทางผ่านท่าอากาศยานของทอท. ในรอบบัญชีปี 2545 ในอัตราร้อยละ 1.5 แต่ในขณะเดียวกันก็มีการปรับตัวลดลงของค่าธรรมเนียมการใช้สนามบินที่ได้รับจากผู้โดยสารภายในประเทศเนื่องจากจำนวนผู้โดยสารในประเทศที่เดินทางผ่านท่าอากาศยานของทอท. ลดลงร้อยละ 4.6 ในรอบบัญชีปี 2545 แต่การลดลงดังกล่าวได้รับการชดเชยจากการปรับค่าธรรมเนียมการใช้สนามบินภายในประเทศจาก 30 บาท เป็น 50 บาทในเดือนตุลาคม 2544

(ค) ค่าเครื่องอำนวยความสะดวก (Aircraft Service Charges)

รายได้จากค่าเครื่องอำนวยความสะดวกได้ปรับตัวเพิ่มขึ้นร้อยละ 2.1 หรือจากจำนวน 292.0 ล้านบาทสำหรับรอบบัญชีปี 2544 เป็นจำนวน 298.0 ล้านบาทสำหรับรอบบัญชีปี 2545 การปรับตัวเพิ่มขึ้นดังกล่าวเป็นผลจากการเพิ่มขึ้นของปริมาณการขึ้นลงของอากาศยานร้อยละ 1.1 ในรอบบัญชีปี 2545 และมีอาคารเทียบเครื่องบิน (Pier) แห่งใหม่สำหรับเที่ยวบินระหว่างประเทศที่ได้ดำเนินการแล้วเสร็จในเดือนมกราคม 2545 ทำให้ท่าอากาศยานกรุงเทพมีศักยภาพในการให้บริการสะพานเทียบเครื่องบิน (Aerobridge) และบริการอื่น ๆ แก่อากาศยานได้เพิ่มขึ้นโดยเฉพาะอย่างยิ่งอากาศยานขนาดใหญ่ การเพิ่มขึ้นของรายได้จากค่าเครื่องอำนวยความสะดวกดังกล่าวได้รับผลกระทบบางส่วนจากการปิดอาคารเทียบเครื่องบินหนึ่งแห่ง ณ ท่าอากาศยานกรุงเทพ อย่างไรก็ตาม อาคารเทียบเครื่องบินแห่งใหม่ทำให้ท่าอากาศยานกรุงเทพมีศักยภาพในการรองรับและให้บริการอากาศยานมากขึ้นในช่วงเก้าเดือนสุดท้ายของรอบบัญชีปี 2545 เนื่องจากอาคารเทียบเครื่องบินแห่งใหม่มีขนาดใหญ่กว่าอาคารเทียบเครื่องบินเดิมที่มีการสลับหมุนเวียนปิดบริการเพื่อปรับปรุงในช่วงเดือนมกราคม 2545 ถึงเดือนมีนาคม 2546

(ง) ค่าเช่าสำนักงานและอสังหาริมทรัพย์ (Office and Real Property Rents)

รายได้จากค่าเช่าพื้นที่สำหรับสำนักงานและอสังหาริมทรัพย์ได้ปรับตัวเพิ่มขึ้นร้อยละ 0.8 หรือจากจำนวน 878.0 ล้านบาทสำหรับรอบบัญชีปี 2544 เป็น 885.0 ล้านบาทสำหรับรอบบัญชีปี 2545 การปรับตัวเพิ่มขึ้นดังกล่าวเป็นผลจากการที่จำนวนพื้นที่ให้เช่าของในท่าอากาศยานของทอท. มีจำนวนเพิ่มขึ้นทุกแห่งภายหลังการจัดสรรพื้นที่ให้เช่าใหม่ และการเพิ่มพื้นที่ให้เช่าเพิ่มเติม ณ ท่าอากาศยานกรุงเทพเนื่องจากการเปิดบริการอาคารเทียบเครื่องบิน (Pier) สำหรับเที่ยวบินระหว่างประเทศแห่งใหม่ซึ่งปรับปรุงแล้วเสร็จในเดือนมกราคม 2545 และสามารถให้เช่าพื้นที่ได้ในช่วงเก้าเดือนสุดท้ายของรอบบัญชีปี 2545 การเพิ่มขึ้นของพื้นที่ให้เช่าอันสืบเนื่องมาจากการเปิดให้บริการอาคารเทียบเครื่องบินแห่งใหม่ในเดือนเมษายน 2545 นี้ได้รับผลกระทบบางส่วนจากการปิดอาคารเทียบเครื่องบิน ณ ท่าอากาศยานกรุงเทพ ซึ่งทำการปิดปิดสลับหมุนเวียนกันไปตั้งแต่เดือนมกราคม 2545 ถึงเดือนมีนาคม 2546 อย่างไรก็ตาม เนื่องจากอาคารเทียบเครื่องบินแห่งใหม่ดังกล่าวมีขนาดใหญ่กว่าอาคารเทียบเครื่องบินเดิมที่มีการสลับหมุนเวียนปิดบริการระหว่างเดือนมกราคม 2545 ถึงเดือนมีนาคม 2546 การที่มีการเปิดบริการอาคารเทียบเครื่องบินแห่งใหม่ทำให้มีพื้นที่เช่า ณ ท่าอากาศยานกรุงเทพ เพิ่มขึ้นระหว่างช่วงเก้าเดือนสุดท้ายของรอบบัญชีปี 2545

ข้อที่ 12 ฐานะการเงินและผลการดำเนินงาน

(จ) รายได้เกี่ยวกับบริการ (Service Revenue)

รายได้เกี่ยวกับบริการได้ปรับตัวเพิ่มขึ้นร้อยละ 16.1 หรือจากจำนวน 653.3 ล้านบาทสำหรับรอบบัญชีปี 2544 เป็น 758.1 ล้านบาทสำหรับรอบบัญชีปี 2545 การปรับตัวเพิ่มขึ้นดังกล่าวเป็นผลจากการปรับตัวเพิ่มขึ้นของรายได้ค่าบริการไฟฟ้า (Electricity Service Revenue) จำนวน 52.6 ล้านบาท รายได้ค่าบริการโทรศัพท์ (Telephone Service Revenue) จำนวน 8.4 ล้านบาท รายได้ค่าบริการเคาน์เตอร์ตรวจบัตรโดยสาร (Check-in Counter Service) จำนวน 25.3 ล้านบาท และรายได้ค่าบริการเติมน้ำมันเชื้อเพลิงทางท่อแบบ Hydrant (Hydrant System Service Revenue) จำนวน 9.4 ล้านบาท รายได้ค่าบริการไฟฟ้าของทอท. มีจำนวนเพิ่มขึ้นเนื่องจากผู้เช่าใช้ไฟฟ้าในปริมาณที่เพิ่มขึ้น รายได้ค่าบริการเคาน์เตอร์ตรวจบัตรโดยสารเพิ่มขึ้นเนื่องจากการเพิ่มค่าบริการที่เรียกเก็บจากสายการบินจาก 300 บาทต่อเคาน์เตอร์ต่อเที่ยวบินเป็น 400 บาทต่อเคาน์เตอร์ต่อเที่ยวบินต่อ 3 ชั่วโมง รวมทั้งการเพิ่มค่าบริการเคาน์เตอร์ตรวจบัตรโดยสารแบบรวมเที่ยวบินในอัตรา 750 บาทต่อเคาน์เตอร์ต่อ 6 ชั่วโมง และรายได้ค่าบริการเติมน้ำมันเชื้อเพลิงทางท่อแบบ Hydrant มีจำนวนเพิ่มขึ้นเนื่องจากการเปิดให้บริการอาคารเทียบเครื่องบินแห่งใหม่สำหรับเที่ยวบินระหว่างประเทศในเดือนมกราคม 2545 อย่างไรก็ตาม ศักยภาพในการให้บริการที่เพิ่มขึ้นนี้ได้รับผลกระทบบางส่วนจากการปิดอาคารเทียบเครื่องบิน ณ ท่าอากาศยานกรุงเทพ ซึ่งทำการปิดสลับหมุนเวียนกันไปตั้งแต่เดือนมกราคม 2545 ถึงเดือนมีนาคม 2546 รายได้จากการบินในรอบบัญชีปี 2545 เพิ่มขึ้นเมื่อเปรียบเทียบกับรอบบัญชีปี 2544 เนื่องจากการเพิ่มของค่าธรรมเนียมการประกาศเที่ยวบินจำนวน 3.1 ล้านบาท การเพิ่มของค่าเช่าเครื่องบินจำนวน 2.8 ล้านบาท และการเพิ่มของค่าเช่าสิ่งอำนวยความสะดวกและอุปกรณ์จำนวน 2.0 ล้านบาท

(ฉ) รายได้ส่วนแบ่งผลประโยชน์ (Concession Revenue)

รายได้ส่วนแบ่งผลประโยชน์ได้ปรับตัวลดลงร้อยละ 0.6 หรือจากจำนวน 2,789.1 ล้านบาทสำหรับรอบบัญชีปี 2544 เป็นจำนวน 2,773.0 ล้านบาทสำหรับรอบบัญชีปี 2545 โดยเป็นผลมาจากการปรับตัวลดลงของรายได้ส่วนแบ่งผลประโยชน์จากร้านค้าปลอดอากร (Duty Free Concession) จำนวน 57.0 ล้านบาท และการปรับตัวลดลงของรายได้ส่วนแบ่งผลประโยชน์จากครัวการบิน (Airline Catering Concession Revenue) จำนวน 14.8 ล้านบาท เนื่องจากการลดลงของปริมาณผู้โดยสาร การลดลงของรายได้ส่วนแบ่งผลประโยชน์จากร้านค้าปลอดอากรมีสาเหตุเนื่องมาจากสัญญาอนุญาตให้ดำเนินการร้านค้าปลอดอากร ณ ท่าอากาศยานกรุงเทพที่ทำไว้กับบริษัท แอร์พอร์ต ดิวตี้ฟรี จำกัด ได้หมดอายุลงระหว่างรอบบัญชีปี 2545 ซึ่งทอท. ได้เข้าทำสัญญาอนุญาตให้ดำเนินการร้านค้าปลอดอากรกับผู้รับอนุญาตรายใหม่ในระหว่างรอบบัญชีปี 2545 โดยทั้งสองระยะเวลาหลายเดือนโดยไม่มีผู้เข้าดำเนินการในพื้นที่ดังกล่าว การลดลงของรายได้ส่วนแบ่งผลประโยชน์ในรอบบัญชีปี 2545 โดยทั่วไปได้รับการชดเชยบางส่วนจากการเพิ่มขึ้นของรายได้ส่วนแบ่งผลประโยชน์จากร้านขายของที่ระลึกจำนวน 10.4 ล้านบาท และการเพิ่มขึ้นของรายได้ส่วนแบ่งผลประโยชน์จากร้านจำหน่ายอาหารและเครื่องดื่มจำนวน 14.1 ล้านบาท โดยการเพิ่มขึ้นในแต่ละกรณีนั้นเนื่องมาจากการปรับเพิ่มขึ้นของผลตอบแทนขั้นต่ำรายปี (โดยทั่วไปจะปรับเพิ่มในอัตราร้อยละ 10) ที่เก็บจากกิจการรับอนุญาตดำเนินการดังกล่าว นอกจากนี้ การเพิ่มขึ้นของรายได้ดังกล่าวบางส่วนเป็นผลมาจากการเพิ่มขึ้นของรายได้ส่วนแบ่งผลประโยชน์จากบริการแลกเปลี่ยนเงินตรา บริการเงินด่วนอัตโนมัติ และบริการประกันภัย 10.5 ล้านบาทเนื่องจากการเปิดให้บริการเพิ่มขึ้น ณ ท่าอากาศยานกรุงเทพและการเพิ่มขึ้นของรายได้ส่วนแบ่งผลประโยชน์จากการโฆษณาจำนวน 8.8 ล้านบาทและการเพิ่มขึ้นของรายได้ส่วนแบ่งผลประโยชน์จากบริการเชื้อเพลิง บริการรถรับส่ง (Limousine) และรายได้ส่วนแบ่งผลประโยชน์ประเภทอื่นซึ่งปรับตัวเพิ่มขึ้นเล็กน้อย

(ช) รวมรายได้จากการดำเนินงาน (Total Operating Revenue)

จากเหตุผลต่าง ๆ ที่ได้กล่าวข้างต้น รายได้จากการดำเนินงานรวมปรับตัวเพิ่มขึ้นร้อยละ 2.3 หรือจากจำนวน 11,759.8 ล้านบาทสำหรับรอบบัญชีปี 2544 เป็นจำนวน 12,024.4 ล้านบาทสำหรับรอบบัญชีปี 2545

ข้อที่ 12 ฐานะการเงินและผลการดำเนินงาน

12.11.2 ค่าใช้จ่ายจากการดำเนินงาน (Operating Expenses)

(ก) ค่าใช้จ่ายพนักงาน (Personnel Expenses)

ค่าใช้จ่ายพนักงานได้ปรับตัวลดลงร้อยละ 3.8 หรือจากจำนวน 1,458.6 ล้านบาทสำหรับรอบบัญชีปี 2544 เป็นจำนวน 1,402.6 ล้านบาทสำหรับรอบบัญชีปี 2545 การปรับตัวลดลงดังกล่าวเป็นผลจากจำนวนพนักงานลดลงจาก 2,983 คน ณ วันที่ 30 กันยายน 2544 เหลือ 2,933 คน ณ วันที่ 30 กันยายน 2545 รวมทั้งการระงับการใช้แผนการเกษียณอายุก่อนครบกำหนดตามโครงการร่วมใจจากองค์กร (Voluntary Early Retirement Plan) ชั่วคราว ส่วนในรอบบัญชีปี 2544 มีพนักงานที่เข้าร่วมโครงการร่วมใจจากองค์กรจำนวน 59 คนโดยได้รับค่าชดเชยทั้งสิ้น 70.8 ล้านบาท ทั้งนี้ พนักงานที่สมัครใจเข้าร่วมแผนเกษียณอายุก่อนครบกำหนดดังกล่าวแต่ละรายจะได้รับผลประโยชน์ตอบแทนพิเศษในอัตราไม่เกิน 29.5 เท่าของอัตราเงินเดือนเดือนสุดท้าย ทอท. ไม่มีค่าใช้จ่ายการเกษียณอายุก่อนครบกำหนดเนื่องจากการระงับการใช้แผนการเกษียณอายุก่อนครบกำหนดในรอบบัญชีปี 2545 แม้จะมีการลดลงของค่าใช้จ่ายดังกล่าว แต่ก็มี การเพิ่มขึ้นของค่าใช้จ่ายด้านสุขภาพของพนักงานจำนวน 4.8 ล้านบาท การจ่ายเงินผลประโยชน์ในโครงการเกษียณอายุให้พนักงานที่ได้เกษียณอายุไปก่อนหน้านี้จำนวน 3.1 ล้านบาทในรอบบัญชีปี 2545 ค่าวิชาชีพที่จ่ายให้แก่พนักงานจำนวน 4.1 ล้านบาทในรอบบัญชีปี 2545 และการเพิ่มขึ้นของค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับสโมสรพนักงานจำนวน 2.0 ล้านบาท

(ข) ค่าใช้จ่ายดำเนินงาน (Operating Expenses)

ค่าใช้จ่ายดำเนินงานได้ปรับตัวเพิ่มขึ้นร้อยละ 14.7 หรือจากจำนวน 1,453.3 ล้านบาทสำหรับรอบบัญชีปี 2544 เป็นจำนวน 1,667.6 ล้านบาทสำหรับรอบบัญชีปี 2545 การปรับตัวเพิ่มขึ้นดังกล่าวเป็นผลจากค่าใช้จ่ายจากการแปลงสภาพเป็นบริษัทมหาชนจำกัดจำนวน 31.0 ล้านบาท และการเพิ่มขึ้นของค่าใช้จ่ายสาธารณูปโภคในส่วนของค่าไฟฟ้าและประปา รวมเป็นจำนวน 43.2 ล้านบาทเนื่องจากการปฏิบัติงาน ณ ท่าอากาศยานกรุงเทพในรอบบัญชีปี 2545 จากการปรับปรุงขยายสิ่งอำนวยความสะดวกบางส่วนที่ดำเนินการแล้วเสร็จในรอบบัญชีปี 2544 ค่าใช้จ่ายสำหรับค่าจ้าง-ภายนอกที่เพิ่มขึ้นจำนวน 23.1 ล้านบาทในรอบบัญชีปี 2545 ขาดทุนจำนวน 49.4 ล้านบาทในรอบบัญชีปี 2545 จากการโอนที่ดินให้แก่กระทรวงการคลังในการแปลงสภาพเป็นบริษัทมหาชนจำกัด และค่าเบี้ยประกันภัยที่เพิ่มขึ้นอีก 22.6 ล้านบาทจาก 13.6 ล้านบาทในรอบบัญชีปี 2544 เป็น 36.2 ล้านบาทในรอบบัญชีปี 2545 ด้วยสาเหตุหลักจากการเกิดเหตุการณ์ก่อการร้ายเมื่อวันที่ 11 กันยายน 2544 ในสหรัฐอเมริกา

(ค) ค่าซ่อมแซม (Repairs and Maintenance)

ค่าซ่อมแซมได้ปรับตัวลดลงร้อยละ 23.5 หรือจากจำนวน 274.4 ล้านบาทสำหรับรอบบัญชีปี 2544 เป็นจำนวน 209.8 ล้านบาทสำหรับรอบบัญชีปี 2545 การปรับตัวลดลงดังกล่าวเป็นผลจากการลดลงของค่าซ่อมบำรุงทางวิ่งและทางขับจำนวน 92.7 ล้านบาท โดยลดจากจำนวน 110.5 ล้านบาทในรอบบัญชีปี 2544 เหลือ 17.8 ล้านบาทในรอบบัญชีปี 2545 การลดลงของค่าซ่อมบำรุงสายพานลำเลียงสัมภาระ (Conveyor Belts) จำนวน 10.8 ล้านบาท โดยลดลงจากจำนวน 20.1 ล้านบาทในรอบบัญชีปี 2544 เป็น 9.3 ล้านบาทในรอบบัญชีปี 2545 ในขณะเดียวกัน ค่าซ่อมบำรุงสิ่งก่อสร้างได้ปรับตัวเพิ่มขึ้นจำนวน 20.3 ล้านบาท จากจำนวน 23.5 ล้านบาทในรอบบัญชีปี 2544 เป็น 43.7 ล้านบาทในรอบบัญชีปี 2545 การเพิ่มขึ้นของค่าซ่อมบำรุงลิฟต์ บันไดเลื่อน และทางเลื่อน (Automatic Walkways) จำนวน 17.9 ล้านบาท จากจำนวน 20.3 ล้านบาทในรอบบัญชีปี 2544 เป็นจำนวน 38.2 ล้านบาทในรอบบัญชีปี 2545 และการเพิ่มขึ้นของค่าซ่อมบำรุงเครื่องบินอากาศยานอีก 4.6 ล้านบาท จากจำนวน 31.4 ล้านบาทในรอบบัญชีปี 2544 เป็นจำนวน 36.0 ล้านบาทในรอบบัญชีปี 2545

(ง) ค่าตอบแทนการใช้ที่ราชพัสดุ (State Property Rental)

ค่าตอบแทนการใช้ที่ราชพัสดุได้ปรับตัวเพิ่มขึ้นร้อยละ 1.7 หรือจากจำนวน 534.4 ล้านบาทสำหรับรอบบัญชีปี 2544 เป็นจำนวน 543.7 ล้านบาทสำหรับรอบบัญชีปี 2545 การปรับตัวเพิ่มขึ้นดังกล่าวเป็นผลจากการเพิ่มขึ้นของรายได้จากการดำเนินงานในอัตราร้อยละ 2.3 ในช่วงระยะเวลาดังกล่าว เนื่องจากอัตราค่าเช่าที่ทอท. ต้องชำระให้รัฐบาลนั้นคำนวณจากรายได้จากการดำเนินงาน (ร้อยละ 5 สำหรับท่าอากาศยานกรุงเทพ และร้อยละ 2 สำหรับท่าอากาศยานภูมิภาค)

ข้อที่ 12 ฐานะการเงินและผลการดำเนินงาน

(จ) ค่าเสื่อมราคา (Depreciation) และค่าตัดจำหน่าย (Amortisation)

ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่ายได้ปรับตัวเพิ่มขึ้นร้อยละ 5.8 หรือจากจำนวน 1,052.9 ล้านบาทสำหรับรอบบัญชีปี 2544 เป็นจำนวน 1,113.5 ล้านบาทสำหรับรอบบัญชีปี 2545 การปรับตัวเพิ่มขึ้นดังกล่าวเป็นผลจากโครงการก่อสร้างอาคารบางส่วนแล้วเสร็จในรอบบัญชีปี 2545 โดยเป็นการก่อสร้างที่เกี่ยวข้องกับโครงการปรับปรุงต่อเติมท่าอากาศยานกรุงเทพ และค่าเสื่อมราคาที่เกี่ยวข้องเนื่องจากโครงการปรับปรุงดังกล่าวที่ได้ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จในรอบบัญชีปี 2545

(ฉ) รวมค่าใช้จ่ายจากการดำเนินงาน (Total Operating Expenses)

จากเหตุผลที่ได้กล่าวข้างต้น ค่าใช้จ่ายจากการดำเนินงานรวมปรับตัวเพิ่มขึ้นร้อยละ 3.4 หรือจากจำนวน 4,773.6 ล้านบาทสำหรับรอบบัญชีปี 2544 เป็นจำนวน 4,937.2 ล้านบาทสำหรับรอบบัญชีปี 2545

12.11.3 กำไรจากการดำเนินงาน (Profit from Operations)

จากเหตุผลที่ได้กล่าวข้างต้น กำไรจากการดำเนินงานได้ปรับตัวเพิ่มขึ้นร้อยละ 1.4 หรือจากจำนวน 6,986.3 ล้านบาทสำหรับรอบบัญชีปี 2544 เป็นจำนวน 7,087.2 ล้านบาทสำหรับรอบบัญชีปี 2545

12.11.4 รายได้อื่น (Other Income)

ดอกเบี้ยรับ (Interest Income) ปรับตัวลดลงร้อยละ 8.2 หรือจากจำนวน 399.3 ล้านบาทสำหรับรอบบัญชีปี 2544 เป็นจำนวน 366.4 ล้านบาทสำหรับรอบบัญชีปี 2545 ซึ่งเป็นผลมาจากการลดลงของอัตราดอกเบี้ย

กำไร (ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยน (Gain (Loss) on Foreign Exchange) มีผลกำไรจำนวน 199.6 ล้านบาทสำหรับรอบบัญชีปี 2544 เปรียบเทียบกับที่เป็นขาดทุนจำนวน 32.6 ล้านบาทสำหรับรอบบัญชีปี 2545 ซึ่งกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนในรอบบัญชีปี 2544 เนื่องจากกำไรของ บทม. จำนวน 29.7 ล้านบาทจากการปรับมูลค่ารายปี (Mark-to-Market) ของหนี้สินในสกุลเงินเยน และกำไรของทอท. จำนวน 172.2 ล้านบาทจากการปรับมูลค่ารายปี (Mark-to-Market) ของหนี้สินในสกุลเงินตราต่างประเทศ ซึ่งกำไรดังกล่าวถูกหักกลบบางส่วนโดยผลขาดทุนจำนวน 0.4 ล้านบาท จากการเบิกจ่ายเงินกู้สกุลเงินเยน ของบทม. และผลขาดทุนจำนวน 1.9 ล้านบาท จากการชำระหนี้เงินกู้ของทอท. ในสกุลเงินเยนแก่ JBIC ผลขาดทุนในรอบบัญชีปี 2545 ประกอบด้วยผลขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนจำนวน 237.5 ล้านบาทของ บทม. จากการปรับมูลค่ารายปี (Mark-to-Market) ของหนี้สินในสกุลเงินเยน และขาดทุนของรายรับที่ได้จากการเบิกจ่ายเงินกู้สกุลเงินเยนของบทม. ผลขาดทุนนี้ได้รับการชดเชยบางส่วนจากกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนของทอท. จำนวน 204.9 ล้านบาทซึ่งประกอบด้วยกำไรจากการชำระหนี้เงินกู้ในระหว่างปีจำนวน 35.6 ล้านบาท และกำไรสุทธิจากอัตราแลกเปลี่ยนจำนวน 240.0 ล้านบาท อันเป็นผลจากการปรับมูลค่ารายปี (Mark-to-Market) ของหนี้สินในสกุลเงินเยนแต่ถูกหักกลบบางส่วนโดยผลขาดทุนจากการยกเลิกสัญญาแปลงหนี้จากเงินเยนเป็นเงินเหรียญสหรัฐจำนวน 70.7 ล้านบาท ในปีเดียวกัน บทม. ประสบผลขาดทุนสุทธิจากการปรับมูลค่ารายปี (Mark-to-Market) ของหนี้สินในสกุลเงินเยน ขณะที่ทอท. ประสบผลกำไรจากการปรับมูลค่ารายปี (Mark-to-Market) ของหนี้สินในสกุลเงินเยน ทั้งนี้เนื่องจาก บทม. ทำการเบิกจ่ายเงินกู้จำนวนมากในระหว่างรอบบัญชีปี 2545 เป็นผลให้การปรับมูลค่ารายปีของทั้งทอท. และบทม. ส่งผลในทางตรงกันข้ามเพราะใช้อัตราแลกเปลี่ยนต่างกันในการคำนวณ

กำไร (ขาดทุน) จากการจำหน่ายสินทรัพย์ (Gain (Loss) on Sales of Assets) มีผลขาดทุนจำนวน 17.3 ล้านบาทสำหรับรอบบัญชีปี 2544 เปรียบเทียบกับที่เป็นผลขาดทุนจำนวน 0.6 ล้านบาทสำหรับรอบบัญชีปี 2545 โดยผลขาดทุนในรอบบัญชีปี 2544 เป็นผลมาจากการตัดจำหน่ายทรัพย์สินที่ ท่าอากาศยานกรุงเทพจำนวน 15.9 ล้านบาท

รายได้อื่น ๆ เพิ่มขึ้นร้อยละ 93.2 จากจำนวน 52.6 ล้านบาทสำหรับรอบบัญชีปี 2544 เป็นจำนวน 101.6 ล้านบาทสำหรับรอบบัญชีปี 2545 ซึ่งเป็นผลมาจากการเพิ่มขึ้นของค่าปรับที่ได้รับจากผู้รับเหมาก่อสร้างจำนวน 27.6 ล้านบาท (ส่วนใหญ่เป็นค่าปรับจากการที่ผู้รับเหมาก่อสร้างไม่สามารถก่อสร้างโครงการให้เสร็จตามกำหนดเวลาในโครงการพัฒนาขีดความสามารถของท่าอากาศยานกรุงเทพ) เงินปันผลที่ทอท. ได้รับจำนวน 17.0 ล้านบาท และค่าปรับจำนวน 7.0 ล้านบาทที่ได้รับจากการทำผิดสัญญาของผู้ได้รับอนุญาตให้ประกอบกิจการ ณ ท่าอากาศยานกรุงเทพ

ข้อที่ 12 ฐานะการเงินและผลการดำเนินงาน

จากเหตุผลที่ได้กล่าวข้างต้น รายได้อื่นรวมปรับตัวเพิ่มขึ้นร้อยละ 31.5 หรือจากจำนวน 634.3 ล้านบาทสำหรับรอบบัญชีปี 2544 เป็นจำนวน 434.8 ล้านบาทสำหรับรอบบัญชีปี 2545

12.11.5 ค่าใช้จ่ายอื่น ๆ (Other Expenses)

สำหรับค่าใช้จ่ายอื่น ๆ ซึ่งประกอบด้วยเบี้ยปรับสำหรับภาษีโรงเรือนและที่ดินที่จ่ายให้แก่กรุงเทพมหานคร ได้ปรับตัวลดลงร้อยละ 19.3 หรือจากจำนวน 30.6 ล้านบาทสำหรับรอบบัญชีปี 2544 เป็นจำนวน 24.7 ล้านบาทสำหรับรอบบัญชีปี 2545 การลดลงของค่าใช้จ่ายอื่น ๆ เป็นผลมาจากทอท. ได้ตกลงกับผู้ได้รับอนุญาตประกอบกิจการรายหนึ่งซึ่งตกลงจะรับผิดชอบชำระค่าภาษีที่ดินและโรงเรือน รวมทั้งค่าปรับบางส่วน ทำให้เงินกันสำรองสำหรับการชำระค่าปรับภาษีของทอท. ลดลง

12.11.6 ส่วนแบ่งกำไร (ขาดทุน) จากการลงทุน (Share of Profit (Loss) from Investments)

ส่วนแบ่งกำไร (ขาดทุน) จากการลงทุนได้ปรับตัวเพิ่มขึ้นร้อยละ 34.0 หรือจากจำนวน 49.1 ล้านบาทสำหรับรอบบัญชีปี 2544 เป็นจำนวน 65.8 ล้านบาทสำหรับรอบบัญชีปี 2545 ซึ่งเป็นผลมาจากผลการดำเนินงานที่ดีขึ้นของบริษัทร่วมของทอท. คือ บริษัท ไทย แอร์พอร์ตส์ กราวด์ เซอร์วิส เซส จำกัด

12.11.7 กำไรสุทธิก่อนหักดอกเบี้ยจ่ายและภาษีเงินได้ (Net Profit before Interest and Income Tax Expenses)

จากเหตุผลดังกล่าวข้างต้น กำไรสุทธิก่อนหักดอกเบี้ยจ่ายและภาษีเงินได้ได้ปรับตัวลดลงร้อยละ 1.0 จากจำนวน 7,639.0 ล้านบาทสำหรับรอบบัญชีปี 2544 เป็นจำนวน 7,563.1 ล้านบาทสำหรับรอบบัญชีปี 2545

12.11.8 ดอกเบี้ยจ่าย (Interest Expense)

ดอกเบี้ยจ่ายได้ปรับตัวลดลงร้อยละ 22.7 หรือจากจำนวน 236.5 ล้านบาทสำหรับรอบบัญชีปี 2544 เป็นจำนวน 182.7 ล้านบาท สำหรับรอบบัญชีปี 2545 ซึ่งเป็นผลมาจากการชำระคืนหนี้เงินกู้ของ JBIC และการยกเลิกสัญญาป้องกันความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราเงินเยนต่อดอลลาร์สหรัฐ ของทอท. ดอกเบี้ยที่ บทม. พึ่งชำระตามเงินกู้ของ JBIC สำหรับการก่อสร้างท่าอากาศยานสุวรรณภูมิซึ่งมิได้รวมอยู่ในดอกเบี้ยจ่ายเพราะดอกเบี้ยในส่วนดังกล่าวนี้ได้ถูกนำไปตีเป็นทุน (Capitalised) คิดเป็นจำนวน 214.7 ล้านบาทในรอบบัญชีปี 2545 และ 134.0 ล้านบาทในรอบบัญชีปี 2544

12.11.9 ภาษีเงินได้ (Income Tax Expenses)

ทอท. ไม่มีภาษีเงินได้ในรอบบัญชีปี 2544 และรอบบัญชีปี 2545 เนื่องจากทอท. เพิ่งแปลงสภาพเป็นบริษัทมหาชนจำกัด เมื่อวันที่ 30 กันยายน 2545

12.11.10 ส่วนของผู้ถือหุ้นส่วนน้อยใน (กำไร)/ขาดทุนสุทธิในบริษัทย่อยของทอท. (Minority Interest in Net Profit/Loss of Subsidiaries)

ส่วนของผู้ถือหุ้นส่วนน้อยใน (กำไร)/ขาดทุนสุทธิในบริษัทย่อยของทอท. สำหรับรอบบัญชีปี 2544 มีผลกำไรซึ่งเป็นตัวปรับลดกำไรสุทธิของทอท. จำนวน 1.7 ล้านบาทขณะที่สำหรับรอบบัญชีปี 2545 มีผลขาดทุนซึ่งเป็นตัวปรับเพิ่มกำไรสุทธิของทอท. จำนวน 73.2 ล้านบาท ส่วนของผู้ถือหุ้นส่วนน้อยในขาดทุนสุทธิในบริษัทย่อยในรอบบัญชีปี 2545 แสดงผลขาดทุนสุทธิของผู้ถือหุ้นส่วนน้อยในบทม. ซึ่งได้รับการชดเชยบางส่วนจากการปรับปรุงค่าทางบัญชีจากการรับรู้ผลขาดทุนสะสมของบทม. จากการเข้าซื้อหุ้นบทม. จากผู้ถือหุ้นส่วนน้อยระหว่างรอบบัญชีปี 2545 ขณะที่ส่วนของผู้ถือหุ้นส่วนน้อยในขาดทุนสุทธิในรอบบัญชีปี 2544 แสดงผลขาดทุนสุทธิของผู้ถือหุ้นส่วนน้อยในบทม. แต่ได้รับการชดเชยจากการปรับปรุงค่าทางบัญชีจากการรับรู้ผลขาดทุนสะสมของบทม. จากการเข้าซื้อหุ้นบทม. จากผู้ถือหุ้นส่วนน้อยระหว่างรอบบัญชีปี 2544 ในจำนวนที่มากกว่าทำให้ส่วนของผู้ถือหุ้นส่วนน้อยในขาดทุนสะสมในบทม. ปรับลดลงจึงทำให้ส่วนของผู้ถือหุ้นส่วนน้อยในรอบบัญชีปี 2544 มีผลกำไร แม้ว่าบทม. จะมีผลขาดทุนสุทธิในรอบบัญชีปีดังกล่าวก็ตาม

ข้อที่ 12 ฐานะการเงินและผลการดำเนินงาน

12.11.11 กำไรสุทธิ (Net Profit)

จากเหตุผลที่ได้กล่าวข้างต้น กำไรสุทธิได้ปรับตัวเพิ่มขึ้นร้อยละ 0.7 โดยทอท. มีกำไรสุทธิเพิ่มจากจำนวน 7,400.8 ล้านบาทสำหรับรอบบัญชีปี 2544 เป็นจำนวน 7,453.6 ล้านบาทสำหรับรอบบัญชีปี 2545

12.12 สภาพคล่องและแหล่งเงินทุน (Liquidity and Capital Resources)

ในรอบบัญชีปี 2544 แหล่งเงินทุนสภาพคล่องหลักของทอท. นั้นได้รับจากเงินสดสุทธิจากการดำเนินงาน นอกจากสภาพคล่องที่ได้รับจากการดำเนินงานแล้ว ในรอบบัญชีปี 2544 และรอบบัญชีปี 2545 ทอท. ได้กู้เงินจำนวนมากจาก JBIC เพื่อใช้สำหรับการก่อสร้างบางส่วนของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จากข้อมูล ณ วันที่ 30 กันยายน 2546 ทอท. มีสินทรัพย์หมุนเวียนทั้งสิ้นจำนวน 12,291.3 ล้านบาท โดยมีเงินสดและเงินสดในธนาคารคิดเป็นจำนวนทั้งสิ้น 2,644.0 ล้านบาท หรือร้อยละ 21.5 และเงินลงทุนชั่วคราวคิดเป็นจำนวน 7,680.6 ล้านบาทหรือร้อยละ 62.5 โดยประมาณของจำนวนสินทรัพย์หมุนเวียนทั้งหมดของทอท.

ตารางต่อไปนี้แสดงข้อมูลบางส่วนจากงบกระแสเงินสดรวมสำหรับช่วงเวลาที่จะระบุ

	รอบบัญชีปีสิ้นสุด ณ วันที่ 30 กันยายน		
	2544	2545 ⁽¹⁾	2546
	(ล้านบาท)		
กระแสเงินสดจากกิจกรรมดำเนินงาน			
กำไรจากการดำเนินงานก่อนการเปลี่ยนแปลงในสินทรัพย์และหนี้สินดำเนินงาน ⁽²⁾	8,327.6	8,388.5	5,984.7
การเปลี่ยนแปลงในสินทรัพย์ดำเนินงานลดลง (เพิ่มขึ้น)	175.2	(129.0)	(394.4)
การเปลี่ยนแปลงในหนี้สินดำเนินงานเพิ่มขึ้น (ลดลง)	866.5	(586.4)	2,807.6
เงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมดำเนินงาน	9,369.3	7,673.0	8,397.9
กระแสเงินสดจากกิจกรรมลงทุน			
เงินฝากประจำเกิน 3 เดือน (เพิ่มขึ้น) ลดลง	(2,115.0)	4,803.8	1,899.7
ลงทุนในสินทรัพย์ถาวร งานระหว่างก่อสร้างและสินทรัพย์ไม่มีตัวตน	(3,689.7)	(4,879.2)	(14,669.5)
การเปลี่ยนแปลงสุทธิอื่น ๆ ⁽³⁾	300.7	(3,117.6)	661.2
เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุน	(5,504.0)	(3,192.9)	12,108.6
กระแสเงินสดได้มา (ใช้ไป) จากกิจกรรมจัดหาเงิน			
เงินกู้ระยะยาวเพิ่มขึ้น (ลดลง)	457.4	4,405.8	3,523.9
รายได้แผ่นดินนำส่งคลัง	(3,621.3)	(3,864.1)	(3,903.1)
จ่ายเงินปันผล	-	-	(0.4)
เงินสดสุทธิได้มา (ใช้ไป) ในกิจกรรมจัดหาเงิน	(3,163.9)	541.7	(379.6)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น (ลดลง)	701.4	5,021.8	(4,090.3)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันต้นงวด	1,000.7	1,702.1	6,734.3
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันสิ้นสุด	1,702.1	6,723.9	2,644.0

หมายเหตุ

- (1) งบกระแสเงินสดสำหรับงวดตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2544 ถึงวันที่ 29 กันยายน 2545
- (2) หมายถึง ผลกำไร/(ขาดทุน) สุทธิ ปรับปรุงด้วยรายการบัญชีหนี้สงสัยจะสูญ ค่าสำรองวัสดุคงเหลือเสื่อมสภาพ ผลขาดทุน (กำไร) จากอัตราแลกเปลี่ยน ผลขาดทุนจากการจำหน่ายทรัพย์สิน ผลขาดทุน (กำไร) สุทธิจากการลงทุน และส่วนของผู้ถือหุ้นรายย่อยในผลกำไร (ขาดทุน) สุทธิของบริษัทย่อย
- (3) หมายถึง จำนวนเงินสดที่ได้รับจากการจำหน่ายสินทรัพย์ (การเพิ่มขึ้น) ของเงินลงทุนระยะยาว การลดลง (เพิ่มขึ้น) ของสินทรัพย์อื่น (เพิ่มขึ้น) และการเพิ่มขึ้น(ลดลง) ของหนี้สินอื่น

ทอท. มีเงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมดำเนินงานจำนวน 9,369.3 ล้านบาทสำหรับรอบบัญชีปี 2544 จำนวน 7,673.0 ล้านบาทสำหรับรอบบัญชีปี 2545 จำนวน 8,397.9 ล้านบาทสำหรับรอบบัญชีปี 2546 การที่จำนวนเงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมดำเนินงานลดลงในรอบบัญชีปี 2545 เมื่อเปรียบเทียบกับรอบบัญชีปี 2544 เป็นผลจากการลดลงอย่างมีนัยสำคัญของหนี้สินจากการดำเนินงาน ส่วนในรอบบัญชีปี 2546 แม้กำไรสุทธิจะลดลง แต่เงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมดำเนินงานเพิ่มขึ้นเป็นผลจากการเพิ่มขึ้นของหนี้สินจากการดำเนินงานโดยเฉพาะอย่างยิ่งเจ้าหนี้การค้าในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการก่อสร้างท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและจากภาษีเงินได้ค้างจ่าย

ข้อที่ 12 ฐานะการเงินและผลการดำเนินงาน

ทอท. มีเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุนจำนวน 5,504.0 ล้านบาทสำหรับรอบบัญชีปี 2544 จำนวน 3,193.0 ล้านบาท สำหรับรอบบัญชีปี 2545 และจำนวน 12,018.6 ล้านบาทสำหรับรอบบัญชีปี 2546 ในรอบบัญชีปี 2544 รอบบัญชีปี 2545 และรอบบัญชีปี 2546 จำนวนเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุนส่วนใหญ่เกิดจากเงินลงทุนในทรัพย์สินถาวร งานระหว่างก่อสร้าง และสินทรัพย์ไม่มีตัวตน โดยเงินลงทุนในทรัพย์สินถาวร งานระหว่างก่อสร้าง และสินทรัพย์ไม่มีตัวตนในรอบบัญชีปี 2544 มีจำนวน 3,689.7 ล้านบาท ในรอบบัญชีปี 2545 มีจำนวน 4,879.2 ล้านบาท และในรอบบัญชีปี 2546 มีจำนวน 14,669.5 ล้านบาท เงินลงทุนดังกล่าวรวมถึงเงินลงทุนในโครงการพัฒนาเพิ่มขีดความสามารถของท่าอากาศยานกรุงเทพ และการก่อสร้างท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ทั้งนี้ ทอท. ได้ใช้เงินสดในกิจกรรมลงทุนเกี่ยวกับโครงการพัฒนาเพิ่มขีดความสามารถของท่าอากาศยานกรุงเทพจำนวนทั้งสิ้น 681.7 ล้านบาท 2,271.3 ล้านบาท และ 706.1 ล้านบาท สำหรับรอบบัญชีปี 2544 รอบบัญชีปี 2545 และรอบบัญชีปี 2546 ตามลำดับ เงินสดในกิจกรรมลงทุนที่เกี่ยวกับการก่อสร้างท่าอากาศยานสุวรรณภูมิมีจำนวนทั้งสิ้น 2,647.4 ล้านบาท 2,087.1 ล้านบาท และ 13,159.5 ล้านบาท สำหรับรอบบัญชีปี 2544 รอบบัญชีปี 2545 และรอบบัญชีปี 2546 ตามลำดับ เงินสดในกิจกรรมการลงทุนในรอบบัญชีปี 2546 เพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญเมื่อเปรียบเทียบกับรอบบัญชีปี 2544 และรอบบัญชีปี 2545 เนื่องจากการเพิ่มขึ้นของค่าใช้จ่ายในทรัพย์สินถาวรและงานระหว่างก่อสร้างเกี่ยวกับการก่อสร้างท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเป็นหลัก

ทอท. มีเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงินจำนวน 3,163.9 ล้านบาทสำหรับรอบบัญชีปี 2544 และมีเงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมจัดหาเงินจำนวน 541.7 ล้านบาทสำหรับรอบบัญชีปี 2545 และเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงินจำนวน 379.6 ล้านบาทสำหรับรอบบัญชีปี 2546 เงินสดสุทธิได้มา (ใช้ไป) ในกิจกรรมจัดหาเงินส่วนใหญ่เกิดจากการเพิ่มสุทธิของเงินกู้ระยะยาว หักด้วยเงินนำส่งกระทรวงการคลัง โดยการเพิ่มสุทธิของเงินกู้ระยะยาวมีจำนวน 457.4 ล้านบาทสำหรับรอบบัญชีปี 2544 จำนวน 4,405.8 ล้านบาทสำหรับรอบบัญชีปี 2545 และจำนวน 3,523.9 ล้านบาทสำหรับรอบบัญชีปี 2546 หักด้วยเงินนำส่งกระทรวงการคลังซึ่งมีจำนวน 3,621.3 ล้านบาทสำหรับรอบบัญชีปี 2543 ซึ่งชำระในรอบบัญชีปี 2544 จำนวน 3,864.1 ล้านบาทสำหรับรอบบัญชีปี 2544 ซึ่งชำระในรอบบัญชีปี 2545 และจำนวน 3,903.1 ล้านบาทสำหรับรอบระยะเวลา 364 วันสิ้นสุด ณ วันที่ 29 กันยายน 2545 ซึ่งชำระในรอบบัญชีปี 2546 การเพิ่มขึ้นสุทธิของเงินกู้ระยะยาวเนื่องจากการเพิ่มของเงินกู้ยืมจำนวน 1,050.6 ล้านบาทสำหรับรอบบัญชีปี 2544 จำนวน 4,958.3 ล้านบาทสำหรับรอบบัญชีปี 2545 และจำนวน 9,161.3 ล้านบาทสำหรับรอบบัญชีปี 2546 และมีการชำระคืนเงินต้นของเงินกู้จำนวน 593.2 ล้านบาทสำหรับรอบบัญชีปี 2544 จำนวน 552.5 ล้านบาทสำหรับรอบบัญชีปี 2545 และจำนวน 5,637.4 ล้านบาทสำหรับรอบบัญชีปี 2546

เงินสดที่ใช้ชำระคืนเงินต้นของเงินกู้ JBIC มีจำนวน 593.2 ล้านบาทสำหรับรอบบัญชีปี 2544 จำนวน 552.5 ล้านบาท สำหรับรอบบัญชีปี 2545 และจำนวน 5,637.4 ล้านบาทสำหรับรอบบัญชีปี 2546 เมื่อวันที่ 15 ตุลาคม 2545 ทอท. ได้ชำระเงินกู้งวดสุดท้ายจำนวน 13,308.4 ล้านบาท ซึ่งเทียบเท่ากับ 4,712.5 ล้านบาทตามอัตราแลกเปลี่ยนเงิน ณ ขณะนั้น โดยประกอบด้วยจำนวนเงินต้นรวม 13,174.8 ล้านบาท และดอกเบี้ยจำนวน 133.6 ล้านบาท แก่ JBIC ภายใต้สัญญาเงินกู้ 3 ฉบับที่ทอท. เข้าทำสัญญาเมื่อวันที่ 2 ตุลาคม 2522 วันที่ 12 ธันวาคม 2523 และวันที่ 14 มิถุนายน 2525 ตามลำดับ โดยเงินกู้ดังกล่าวนำมาใช้ในโครงการก่อสร้างทางวิ่งทางขับเส้นใหม่ งานสำรวจออกแบบและขยายท่าอากาศยาน และงานก่อสร้างอาคารและสิ่งอำนวยความสะดวกท่าอากาศยานกรุงเทพ ซึ่งมีวงเงินกู้รวม 30,601 ล้านบาท (11,417 ล้านบาท) โดยเงินกู้ดังกล่าวใช้ในการก่อสร้างอาคารผู้โดยสารระหว่างประเทศและในประเทศ ท่อส่งน้ำมันเชื้อเพลิง และทางยกระดับ นอกจากนั้น เมื่อเดือนเมษายน และเดือนตุลาคม 2546 บทม. ยังได้ชำระคืนเงินกู้งวดสุดท้ายสำหรับเงินต้นจำนวนทั้งสิ้น 1,250.0 ล้านบาทที่ใช้ในการก่อสร้างท่าอากาศยานสุวรรณภูมิบางส่วนแก่ธนาคารออมสิน โดยแบ่งชำระเป็นสองงวด งวดละเท่า ๆ กัน ทั้งนี้ ภายใต้สัญญาเงินกู้ที่ได้ลงนามในปีพ.ศ. 2540 การชำระคืนเงินกู้ครั้งนี้เป็นการชำระคืนก่อนถึงกำหนดชำระเนื่องจากมีกระแสเงินสดส่วนเกิน และเนื่องจากรายจ่ายดอกเบี้ยในการกู้เงินดังกล่าวมีจำนวนสูงกว่ารายได้จากดอกเบี้ย

ทอท. คาดว่า การใช้จ่ายเงินสดรายการสำคัญ ๆ สำหรับรอบบัญชีปี 2547 จะประกอบด้วยค่าใช้จ่ายเพื่อการลงทุน (Capital Expenditures) จำนวน 46,805 ล้านบาท เพื่อใช้ในการก่อสร้างท่าอากาศยานสุวรรณภูมิโดยคาดว่าจะมาจากเงินกู้ JBIC เงินจากการเสนอขายหุ้นเพิ่มทุนในครั้งนี้อย่างมีนัยสำคัญและจากกระแสเงินสดจากการดำเนินงานเป็นหลัก นอกจากนี้ คาดว่าทอท. จะใช้จ่ายเงิน

ข้อที่ 12 ฐานะการเงินและผลการดำเนินงาน

สดในการจ่ายเงินปันผลแก่ผู้ถือหุ้นของทอท. ตามที่จะได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการและผู้ถือหุ้นของทอท. โปรดพิจารณารายละเอียดเพิ่มเติมในหัวข้อ “โครงสร้างเงินทุน - นโยบายการจ่ายเงินปันผล”

ทอท. คาดว่าแหล่งเงินทุนสำหรับเงินทุนหมุนเวียน ค่าใช้จ่ายเพื่อการลงทุน (Capital Expenditures) การจ่ายเงินปันผล และเงินลงทุนสำหรับช่วงเวลาในรอบบัญชีปี 2547 จะมาจากกระแสเงินสดจากการดำเนินงาน เงินกู้เพิ่มเติมจาก JBIC และการเสนอขายหุ้นเป็นหลัก ในอนาคต ทอท. อาจพิจารณาจัดหาแหล่งเงินทุนอื่น ๆ รวมถึงเงินทุนที่มีลักษณะเป็นหนี้หรือเป็นทุนซึ่งรวมทั้งเงินกู้สกุลเงินบาทจากสถาบันการเงินภายในประเทศ ทั้งนี้ ขึ้นอยู่กับสภาวะตลาดและความจำเป็นในการใช้เงินทุนของทอท.

12.13 การจัดหาเงินทุนเพื่อการก่อสร้างท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

บพม. เป็นผู้ดำเนินการจัดหาเงินทุนและดำเนินการก่อสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกหลัก ๆ ของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ทั้งนี้ แม้ว่าโครงการใหญ่ ๆ บางโครงการจะใช้เงินทุนจากผู้ประกอบการภายนอกที่ดำเนินการก่อสร้างด้วย ในขณะนี้ บพม. ได้ตั้งงบประมาณสำหรับโครงการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิในส่วนที่บพม. ดำเนินการไว้จำนวนประมาณ 121,392 ล้านบาท ทั้งนี้ บพม. คาดว่าจะใช้วงเงินลงทุนสำหรับโครงการไม่เกิน 125,000 ล้านบาทซึ่งประกอบด้วยเงินกู้จาก JBIC จำนวนไม่เกิน 73,000 ล้านบาท เงินชำระค่าหุ้นในบพม. โดยทอท. จำนวนไม่เกิน 50,000 ล้านบาท และเงินกู้จากสถาบันการเงินภายในประเทศจำนวนไม่เกิน 2,000 ล้านบาท

ทั้งนี้ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2546 บพม. ได้ลงนามในสัญญาเงินกู้ระยะยาวจำนวน 118,938 เยน (44,376 ล้านบาท) กับ JBIC เพื่อใช้เป็นทุนในการก่อสร้างโครงการบางส่วนของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และได้เบิกเงินกู้มาแล้วจำนวน 53,343 ล้านบาท (19,902 ล้านบาท) และ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2546 ทอท. ได้ลงทุนในบพม. ในรูปของทุนเรียกชำระแล้วจากผู้ถือหุ้น (Equity Financing) จำนวนประมาณ 20,165 ล้านบาท โดยทอท. คาดว่า จะจัดหาเงินลงทุนส่วนที่เหลือมาจากการเสนอขายหุ้นในครั้งนี้อย่างรวดเร็ว และกระแสเงินสดจากการดำเนินงานในระยะ 2-3 ปีข้างหน้าก่อนท่าอากาศยานสุวรรณภูมิจะสร้างเสร็จ อนึ่ง บพม. ต้องการรักษาอัตราส่วนหนี้ต่อทุนไว้ที่ประมาณ 1.5 ต่อ 1 สำหรับการจัดหาแหล่งเงินทุนสำหรับการก่อสร้างท่าอากาศยานสุวรรณภูมิในส่วนที่บพม. รับผิดชอบ แม้ว่า JBIC จะแสดงเจตนาโดยมีเงื่อนไขบางประการที่จะจัดหาเงินกู้ตามจำนวนที่บพม. คาดว่าต้องนำมาใช้เพื่อการก่อสร้างท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ แต่ JBIC ก็มีได้มีภาระผูกพันที่จะดำเนินการดังกล่าว โปรดพิจารณารายละเอียดเพิ่มเติมในหัวข้อ “ปัจจัยความเสี่ยง - ความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ - บพม. กำลังดำเนินการจัดหาเงินทุนส่วนใหญ่ในรูปเงินกู้จาก Japan Bank for International Corporation (“JBIC”) สำหรับการก่อสร้างท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ซึ่ง JBIC มิได้ให้คำมั่นสัญญาที่จะเป็นการผูกพันว่าจะให้เงินกู้เพิ่มเติมตามที่บพม. ต้องการทั้งหมด” ปัจจุบัน ทอท. กำลังเจรจากับทาง JBIC เพื่อให้เข้าทำสัญญาเงินกู้กับทอท. เพิ่มเติมเป็นจำนวนเงินประมาณ 44,800 ล้านบาท (16,715 ล้านบาท) โดยเป็นเงินกู้ระยะยาว และคาดว่าจะสามารถเข้าทำสัญญาเงินกู้ดังกล่าวได้ภายในเดือนมีนาคม 2547

ตารางต่อไปนี้แสดงรายละเอียดบางประการของสัญญาเงินกู้ JBIC ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2546

วันที่กู้	จำนวนเงินที่กู้ (ล้านบาท)	จำนวนเงินที่เบิกจ่าย (ล้านบาท)	อัตราดอกเบี้ย (ร้อยละต่อปี)	วันสิ้นสุดระยะเวลา ปลอดการชำระเงินต้น	วันครบกำหนด
27 กันยายน 2539					
สำหรับงานก่อสร้าง	30,783	30,760	2.70	20 กันยายน 2546	20 กันยายน 2564
สำหรับงานที่ปรึกษา	440	432	2.30	20 กันยายน 2546	20 กันยายน 2564
สำรอง	0	0	-	-	-
รวม	31,223	31,192			
30 กันยายน 2540					
สำหรับงานก่อสร้าง	0	0	-	-	-
สำหรับงานที่ปรึกษา	963	962	0.75	20 กันยายน 2550	20 กันยายน 2580
สำรอง	1	0	-	-	-
รวม	964	962			

29 กันยายน 2542

ข้อที่ 12 ฐานะการเงินและผลการดำเนินงาน

วันที่กู้	จำนวนเงินที่กู้ (ล้านบาท)	จำนวนเงินที่เบิกจ่าย (ล้านบาท)	อัตราดอกเบี้ย (ร้อยละต่อปี)	วันสิ้นสุดระยะเวลา ปลอดการชำระเงินต้น	วันครบกำหนด
สำหรับงานก่อสร้าง	30,783	16,947	2.20	20 กันยายน 2549	20 กันยายน 2567
สำหรับงานที่ปรึกษา	2,678	1,909	0.75	20 กันยายน 2552	20 กันยายน 2582
สำรวจ	0	0	-	-	-
รวม	33,461	18,856			
22 กันยายน 2543					
สำหรับงานก่อสร้าง	15,620	0	2.20	20 ตุลาคม 2550	20 เมษายน 2568
สำหรับงานที่ปรึกษา	2,886	1,587	0.75	20 เมษายน 2553	20 เมษายน 2583
สำรวจ	0	0			
รวม	18,506	1,587	-	-	-
25 กันยายน 2545					
สำหรับงานก่อสร้าง	33,545	564	2.20	20 กรกฎาคม 2552	20 กรกฎาคม 2570
สำหรับงานที่ปรึกษา	1,239	182	0.75	20 กรกฎาคม 2555	20 กรกฎาคม 2585
สำรวจ	0	0			
รวม	34,784	746			
รวมเงินกู้ JBIC					
สำหรับงานก่อสร้าง	110,731	48,271			
สำหรับงานที่ปรึกษา	8,205	5,072			
สำรวจ	1	0			
รวมทั้งสิ้น	118,938	53,343			

การให้เงินกู้ทั้งหมดของ JBIC จะพิจารณาตามรายละเอียดของโครงการก่อสร้างแต่ละโครงการที่จะดำเนินการในอนาคต ซึ่งต้องได้รับการอนุมัติจาก JBIC เป็นโครงการ ๆ ไป ในอดีต ทอท. เคยได้รับเงินในรูปของทุนจากกระทรวงการคลังมาใช้ในการก่อสร้างแท่นเงินกู้ยืมจาก JBIC เนื่องจากการปฏิบัติตามเงื่อนไขที่ JBIC กำหนดเกี่ยวกับกระบวนการในการประมูลและการจัดจ้าง จะทำให้การก่อสร้างล่าช้าไม่เป็นไปตามแผน JBIC ได้กำหนดเงื่อนไขว่าการชำระคืนเงินกู้ทั้งหมดของทอท. จะต้องได้รับการค้ำประกันจากกระทรวงการคลัง ก่อนการแปลงสภาพ (Corporatisation) ทอท. (ในฐานะที่เป็นรัฐวิสาหกิจ) ไม่จำเป็นต้องชำระค่าธรรมเนียมใด ๆ สำหรับการค้ำประกันโดยกระทรวงการคลัง แต่ภายหลังการแปลงสภาพ (Corporatisation) กระทรวงการคลังอาจเรียกเก็บค่าธรรมเนียมการออกหนังสือค้ำประกันจากทอท. สำหรับหนี้จำนวนใหม่ก็ได้แม้ว่าในปัจจุบันกระทรวงการคลังจะยังไม่เคยเรียกเก็บหรือแสดงความจำนงที่จะเรียกเก็บค่าธรรมเนียมดังกล่าวก็ตาม หากว่าเมื่อใดที่กระทรวงการคลังถือหุ้นในทอท. ไม่ว่าทางตรงหรือทางอ้อมต่ำกว่าร้อยละ 70 กระทรวงการคลังจะไม่สามารถเข้าค้ำประกันหนี้ของทอท. ได้ตามกฎหมาย อย่างไรก็ตาม ข้อจำกัดดังกล่าวจะไม่ส่งผลกระทบต่อการค้ำประกันที่มีอยู่แล้วในปัจจุบัน ทอท. ไม่สามารถรับรองได้ว่าทอท. จะสามารถปฏิบัติตามเงื่อนไขที่ JBIC กำหนดสำหรับการให้กู้ยืมเงินเพิ่มเติมจาก JBIC ได้ หากทอท. มิได้รับการสนับสนุนทางการเงินจาก JBIC แล้ว ทอท. อาจจะไม่สามารถหาแหล่งเงินกู้อื่นซึ่งมีข้อกำหนดและเงื่อนไขที่เท่าเทียมกับข้อเสนอที่ได้รับจาก JBIC ได้ ซึ่งความล่าช้าหรือการไม่ได้รับการสนับสนุนทางการเงินดังกล่าวอาจส่งผลให้การก่อสร้างท่าอากาศยานสุวรรณภูมิล่าช้าอย่างมีนัยสำคัญ โปรดพิจารณารายละเอียดเพิ่มเติมในหัวข้อ “ปัจจัยความเสี่ยง – ความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ - บทม. กำลังดำเนินการจัดหาเงินทุนส่วนใหญ่ในรูปเงินกู้จาก Japan Bank for International Corporation (“JBIC”) สำหรับการก่อสร้างท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ซึ่ง JBIC มิได้ให้คำมั่นสัญญาที่จะให้การผูกพันว่าจะให้เงินกู้เพิ่มเติมตามที่บทม. ต้องการทั้งหมด”

ภาระหนี้ในปัจจุบันทั้งหมดของบทม. ที่มีต่อ JBIC นั้น สามารถชำระดอกเบี้ยได้โดยไม่ต้องชำระคืนเงินต้นโดยมีระยะเวลาเจ็ดปีนับจากวันที่ทำสัญญากู้แต่ละฉบับ ซึ่งระยะเวลาดังกล่าวได้สิ้นสุดไปแล้วเมื่อวันที่ 20 กันยายน 2546 สำหรับสัญญาเงินกู้ฉบับวันที่ 27 กันยายน 2539 และขณะนี้ บทม. กำลังชำระคืนเงินต้นสำหรับเงินกู้บางสัญญาแก่ JBIC โดยการแบ่งชำระเป็นงวด และชำระดอกเบี้ยจากเงินต้นจำนวน 31,192 ล้านบาท (11,638 ล้านบาท) ของเงินกู้จาก JBIC ทั้งนี้สัญญาเงินกู้ JBIC ที่บทม. เข้าทำสัญญาเงินกู้แล้วมีอายุสัญญาเงินกู้อยู่ระหว่าง 18 ถึง 30 ปี

ข้อที่ 12 ฐานะการเงินและผลการดำเนินงาน

จากงบประมาณค่าลงทุนของทอท. ในการก่อสร้างท่าอากาศยานสุวรรณภูมิทั้งสิ้น 121,392 ล้านบาท บทม. มีแผนที่จะใช้งบประมาณจำนวน 3,864 ล้านบาทเพื่อการก่อสร้างสถานีรถไฟใต้อาคารผู้โดยสารและก่อสร้างอุโมงค์ทางรถไฟใต้ดินต่อจากจุดสิ้นสุดโครงการจนถึงระดับพื้นดินเป็นระยะทาง 1.15 กิโลเมตร เพื่อเชื่อมต่อกับสถานีรถไฟใต้อาคารผู้โดยสารโดยจะจัดหาแหล่งเงินจากกระแสเงินสดจากการดำเนินงาน ทอท. เชื่อว่าจะสามารถเรียกเก็บเงินค่าลงทุนก่อสร้างสถานีรถไฟใต้อาคารผู้โดยสารดังกล่าวคืนจากบริษัทเอกชนที่จะเป็นผู้ลงทุนในโครงการทางรถไฟสายมักกะสันถึงท่าอากาศยานสุวรรณภูมิดังกล่าว อย่างไรก็ตาม ณ วันที่ระบุในหนังสือชี้ชวนฉบับนี้ รัฐบาลหรือรฟท. ยังมิได้ผูกพันที่จะให้มีการก่อสร้างทางรถไฟหรือให้ทอท. เรียกเก็บเงินค่าลงทุนก่อสร้างสถานีรถไฟใต้อาคารผู้โดยสารและอุโมงค์ทางรถไฟเชื่อมต่อแต่อย่างใด

หากค่าใช้จ่ายจริงในการก่อสร้างท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเท่ากับหรือต่ำกว่าประมาณการ บทม. จะลดการใช้เงินกู้จากแหล่งเงินทุนภายนอกเพื่อนำมาใช้เป็นเงินทุนในการก่อสร้างตามส่วนของค่าใช้จ่ายจริงที่ลดลง

12.14 โรงรณท่าอากาศยาน

ทอท. ได้ร่วมกับบมจ. การบินไทย และธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) (“ธนาคารกรุงไทย”) จัดตั้งบริษัทร่วมทุน คือ บริษัท โรงรณท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด ขึ้น เพื่อก่อสร้างและดำเนินกิจการโรงรณซึ่งคาดว่าจะมีห้องพักรณประมาณ 600 ห้อง ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิโดยการก่อสร้างจะแบ่งเป็นสองระยะ (โดยระยะแรกจะก่อสร้างโรงรณขนาด 500 ห้อง) ขณะนี้ โรงรณสุวรรณภูมิมีกำหนดการเปิดให้บริการพร้อมกับท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเปิดให้บริการเชิงพาณิชย์ อนึ่ง ในการร่วมทุนจัดตั้งบริษัทโรงรณท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัดนั้น ทอท. ถือหุ้นร้อยละ 60 บมจ. การบินไทยถือหุ้นร้อยละ 30 และธนาคารกรุงไทยถือหุ้นร้อยละ 10 โดยคาดว่าจะการก่อสร้างต้องใช้งบประมาณ 2,728.5 ล้านบาท โดยคาดว่าจะประมาณส่วนหนึ่งจำนวน 1,017.7 ล้านบาทจะมาจากเงินลงทุนที่เรียกชำระเป็นค่าหุ้นจากบริษัทที่เข้าร่วมทุน ทั้งนี้ ทอท. ลงทุนทั้งสิ้นร้อยละ 60 หรือประมาณ 610.6 ล้านบาท และเงินลงทุนที่เหลือ 407.1 ล้านบาทจะมาจากบมจ. การบินไทย 305.3 ล้านบาท และธนาคารกรุงไทย 101.8 ล้านบาท ส่วนงบประมาณการก่อสร้างที่เหลืออีก 1,710.8 ล้านบาทคาดว่าจะจัดหาเงินทุนในรูปเงินกู้ภายในประเทศ การก่อสร้างโรงรณใกล้เคียงกับท่าอากาศยานสุวรรณภูมินับเป็นส่วนหนึ่งในการบริการที่สำคัญที่จัดให้แก่ผู้ให้บริการท่าอากาศยานแห่งนี้ ประมาณการค่าใช้จ่ายในการลงทุนก่อสร้างโรงรณท่าอากาศยานดังกล่าวไม่ได้รวมอยู่ในงบประมาณก่อสร้างท่าอากาศยานสุวรรณภูมิจำนวน 121,392 ล้านบาทแต่อย่างใด

12.15 ค่าใช้จ่ายเพื่อการลงทุนที่ตั้งงบประมาณไว้

ตารางต่อไปนี้แสดงค่าใช้จ่ายเพื่อการลงทุนที่ตั้งงบประมาณไว้ของทอท. สำหรับระยะเวลาที่ระบุ

	รอบบัญชีปีสิ้นสุด ณ วันที่ 30 กันยายน			
	2547	2548	2549	รวม
	(ล้านบาท)			
ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	46,805.1	36,392.7	2,908.6	86,106.4
ท่าอากาศยานกรุงเทพ	684.4	188.3	— ⁽¹⁾	872.7
ท่าอากาศยานภูเก็ต	338.1	242.9	2,161.8	2,742.8
ท่าอากาศยานเชียงใหม่	409.6	658.5	1,421.2	2,489.3
ท่าอากาศยานหาดใหญ่	51.5	31.2	31.2	113.9
ท่าอากาศยานเชียงราย	53.5	19.7	19.7	92.9
โรงรณท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ⁽²⁾	168.2	214.5	—	382.7
รวม	48,510.4	37,747.8	6,542.5	92,800.7

หมายเหตุ

- (1) ค่าใช้จ่ายเพื่อการลงทุนของท่าอากาศยานกรุงเทพสำหรับรอบบัญชีปี 2549 เป็นต้นไปยังไม่ได้ถูกกำหนดและจะขึ้นอยู่กับการใช้งานในอนาคตของท่าอากาศยานกรุงเทพ
- (2) เงินลงทุนที่ทอท. คาดว่าจะใช้เพื่อการลงทุนในโรงรณท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ทั้งนี้ ทอท. เป็นคู่สัญญาในการเข้าร่วมทุนในบริษัท โรงรณท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด

ข้อที่ 12 ฐานะการเงินและผลการดำเนินงาน

ค่าใช้จ่ายเพื่อการลงทุนส่วนใหญ่สำหรับรอบบัญชีปี 2547 และรอบบัญชีปี 2548 เกี่ยวข้องกับงานก่อสร้างท่าอากาศยานสุวรรณภูมิให้แล้วเสร็จ โปรดพิจารณารายละเอียดเพิ่มเติมเกี่ยวกับการก่อสร้างท่าอากาศยานสุวรรณภูมิในหัวข้อ “โครงการดำเนินงานในอนาคต – โครงการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ”

นอกจากนี้ ทอท. ยังได้ตั้งงบประมาณค่าใช้จ่ายเพื่อการลงทุนไว้ในการปรับปรุงท่าอากาศยานเชียงใหม่และท่าอากาศยานภูเก็ตสำหรับรอบบัญชีปี 2547 รอบบัญชีปี 2548 และรอบบัญชีปี 2549 โปรดพิจารณารายละเอียดเพิ่มเติมในหัวข้อ “โครงการดำเนินงานในอนาคต - โครงการพัฒนาท่าอากาศยานเชียงใหม่และท่าอากาศยานภูเก็ตสู่ความเป็นศูนย์กลางการบินในภูมิภาค”

ค่าใช้จ่ายเพื่อการลงทุนบางส่วนในอนาคตของทอท. จะขึ้นอยู่กับแผนธุรกิจและแผนการดำเนินงานในอนาคตซึ่งยังไม่มีข้อสรุป ทั้งนี้ โดยเฉพาะอย่างยิ่งค่าใช้จ่ายเพื่อการลงทุนสำหรับท่าอากาศยานกรุงเทพตั้งแต่ในรอบบัญชีปี 2549 ยังไม่ได้มีการกำหนด และจะมีการพิจารณาในอนาคต นอกจากนี้ ทอท. ยังไม่ได้มีการกำหนดค่าใช้จ่ายเพื่อการลงทุนโดยทั่วไปสำหรับระยะเวลาหลังรอบบัญชีปี 2549 ซึ่งการกำหนดค่าใช้จ่ายเพื่อการลงทุนสำหรับระยะเวลาดังกล่าวจะขึ้นอยู่กับการตัดสินใจในการเพิ่มความสามารถในการรองรับจำนวนผู้โดยสารที่ใช้บริการท่าอากาศยานในกรุงเทพฯ ของทอท. เป็นสำคัญ หากจำนวนผู้โดยสารเพิ่มมากขึ้นเพียงพอที่จะต้องมีการเพิ่มความสามารถในการรองรับจำนวนผู้โดยสารแล้ว ทอท. อาจต้องก่อสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกเพิ่มเติม ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และอาจพิจารณากลับมาใช้สิ่งอำนวยความสะดวกบางส่วนหรือทั้งหมด ณ ท่าอากาศยานกรุงเทพ

12.16 ภาระผูกพันตามสัญญา

ทอท. มีภาระผูกพันตามสัญญาต่าง ๆ โดยส่วนมากเป็นการระดมเงินกู้ยืมเงินและดอกเบี้ยของเงินกู้ของทอท. และเพื่อชำระงานให้แก่ผู้รับเหมาสำหรับงานก่อสร้างท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ อย่างไรก็ตาม ความสามารถในการจัดหาแหล่งเงินเพื่อนำมาใช้ตามภาระผูกพันตามสัญญา และการชำระหนี้ อาจมีข้อจำกัดด้วยสถานการณ์ทางการเงิน และผลประกอบการของทอท. รวมทั้งสภาพคล่องของตลาดเงินในประเทศและระหว่างประเทศ

12.17 ภาระผูกพันในส่วนของบริษัทย่อยและบริษัทร่วม

ทอท. มีภาระผูกพันที่จะต้องชำระเงินค่าหุ้นที่ยังส่งใช้ไม่ครบเนื่องจากการใช้สิทธิซื้อหุ้นที่เสนอขายโดยบริษัทย่อยและบริษัทร่วม โดยภาระผูกพันดังกล่าวจะถึงกำหนดชำระเมื่อมีการเรียกชำระ ทอท. เชื่อว่าการชำระเงินที่ค้างชำระให้แก่บริษัทร่วมและบริษัทย่อยจะไม่ส่งผลกระทบต่ออย่างมีนัยสำคัญต่อสภาพคล่องหรือแหล่งทุนของทอท.

12.18 ค่าเผื่อนหนี้สงสัยจะสูญ (Allowance for Doubtful Accounts Receivable)

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2546 ทอท. มียอดลูกหนี้การค้ารวม 1,291.0 ล้านบาท ซึ่งได้มีการตั้งค่าเผื่อนหนี้สงสัยจะสูญเป็นจำนวน 262.3 ล้านบาท ทั้งนี้ หนี้การค้าส่วนใหญ่เป็นยอดค้างชำระของลูกหนี้ที่ได้รับอนุญาตประกอบกิจการและลูกค้าที่เป็นบริษัทสายการบิน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2546 ยอดลูกหนี้การค้าคิดเป็นร้อยละ 11.1 ของทรัพย์สินหมุนเวียนทั้งหมดของทอท. โดยประมาณ ซึ่งทอท. เชื่อว่ายอดลูกหนี้การค้าดังกล่าวจะไม่มีความเสี่ยงในทางลบอย่างมีนัยสำคัญต่อสภาพคล่องหรือแหล่งทุนของทอท. แต่ประการใด

ในการแก้ไขผลกระทบจากการระบาดของโรคระบบทางเดินหายใจเฉียบพลันรุนแรง (SARS) ที่มีต่อธุรกิจของทอท. ทอท. ได้ผ่อนปรนเงื่อนไขให้แก่สายการบินในการชำระค่าธรรมเนียมในการขึ้นลงของอากาศยานและค่าธรรมเนียมที่เก็บอากาศยานที่ค้างจ่ายสำหรับเดือนมิถุนายน เดือนกรกฎาคม และเดือนสิงหาคม 2546 โดยให้ชำระได้ภายในระยะเวลาหกเดือนนับจากวันที่ถึงกำหนดชำระแทนการชำระภายในหนึ่งเดือนตามปกติ อย่างไรก็ตาม ทอท. ได้บันทึกรายได้ค่าธรรมเนียมดังกล่าวในแต่ละเดือนตามเวลาที่ทอท. พึงได้รับค่าธรรมเนียมนั้นตั้งแต่เดือนกันยายน 2546 ทอท. ได้นำวิธีปฏิบัติปกติมาใช้ในการเรียกเก็บค่าธรรมเนียมในการขึ้นลงของอากาศยานและค่าธรรมเนียมที่เก็บอากาศยานภายในหนึ่งเดือน การที่ทอท. ได้ผ่อนปรนเงื่อนไขให้แก่สายการบินในการชำระค่าธรรมเนียมในการขึ้นลงของอากาศยานและค่าธรรมเนียมที่เก็บอากาศยานที่ค้างจ่ายสำหรับเดือนมิถุนายน เดือนกรกฎาคม และเดือนสิงหาคม 2546 ทำให้ยอดลูกหนี้การค้าเพิ่มขึ้นสำหรับรอบบัญชีปี 2546

ข้อที่ 12 ฐานะการเงินและผลการดำเนินงาน

ทอท. จะตั้งค่าเผื่อนี้สงสัยจะสูญทั้งหมดสำหรับผู้เช่าและผู้ประกอบการที่เป็นบุคคลภายนอกและลูกค้าที่เป็นบริษัท สายการบิน หากลูกค้ามีการชำระรายได้ไม่ได้ชำระเป็นระยะเวลาเกินกว่าหกเดือนถึงหนึ่งปี ทอท. จะดำเนินการตั้งค่าเผื่อไว้ร้อยละ 50 ของจำนวนหนี้ค้างชำระ หากไม่ได้ชำระจำนวนเป็นระยะเวลาเกินกว่าหนึ่งปีถึงสองปีจะตั้งค่าเผื่อไว้ร้อยละ 75 ของจำนวนหนี้ค้างชำระ และหากไม่ได้ชำระเป็นระยะเวลาเกินกว่าสองปีขึ้นไปจะตั้งค่าเผื่อไว้ร้อยละ 100 ของจำนวนหนี้ค้างชำระทั้งหมด ทั้งนี้ จะไม่มีการตัดหนี้สูญจนกว่าจะได้มีการดำเนินการตามกฎหมายกระทรวงฉบับที่ 186 (พ.ศ. 2534) ออกตามความในประมวลรัษฎากรว่าด้วยการจำหน่ายหนี้สูญจากบัญชีลูกหนี้ ดังนั้น ส่วนใหญ่จะไม่มีการตัดหนี้สูญ

ตารางต่อไปนี้แสดงรายการเงินสำรองสำหรับบัญชีหนี้สงสัยจะสูญจากผู้เช่าและผู้ประกอบการที่เป็นบุคคลภายนอก (โดยใช้นามสมมุติ) ตามระยะเวลาที่ระบุไว้

	รอบบัญชีปีสิ้นสุด ณ วันที่ 30 กันยายน					
	2544		2545		2546	
	ยอดหนี้	ค่าเผื่อ	ยอดหนี้	ค่าเผื่อ	ยอดหนี้	ค่าเผื่อ
	(ล้านบาท)					
ก.....	153.9	138.6	162.1	157.4	162.1	160.4
ข.....	20.9	20.9	20.9	20.9	20.7	20.7
ค.....	12.4	11.1	12.3	12.2	10.9	10.9
ง.....	11.7	11.1	9.5	9.3	7.4	7.4
จ.....	11.7	11.7	11.7	11.7	9.3	9.3
ฉ.....	12.8	8.1	24.7	18.8	37.2	31.0
ซ.....	627.3	27.9	656.2	25.9	1,073.9	20.0
รวม.....	850.7	229.4	897.4	256.2	1,321.5	259.7

12.19 ภาษีเงินได้

เมื่อวันที่ 30 กันยายน 2545 ทอท. ได้แปลงสภาพเป็นบริษัทมหาชนจำกัด ทำให้ทอท. มีหน้าที่ต้องชำระภาษีเงินได้นิติบุคคล ดังนั้น ทอท. ได้ชำระภาษีเงินได้นิติบุคคลไปแล้วสำหรับวันที่ 30 กันยายน 2545 และสำหรับรอบบัญชีปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2546 โดยทอท. ไม่มีการจะต้องชำระและมีได้ชำระภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับระยะเวลา 364 วันตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2544 ถึงวันที่ 29 กันยายน 2545 รวมทั้งสำหรับรอบบัญชีปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2544 หรือระยะเวลาที่ก่อนหน้านี้ และหากหุ้นของทอท. ได้รับการจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยก่อนเดือนกันยายน 2547 ทอท. จะได้รับสิทธิพิเศษในการชำระภาษีเงินได้นิติบุคคลในอัตราร้อยละ 25 ของกำไรสุทธิเป็นเวลา 5 ปีนับจากปีรอบบัญชีถัดจากปีที่หุ้นของทอท. ได้รับการจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย หลังจากนั้น ทอท. จะต้องชำระภาษีเงินได้นิติบุคคลในอัตราปกติซึ่งปัจจุบันคำนวณในอัตราร้อยละ 30 ของกำไรสุทธิของทอท.

12.20 เงินเฟ้อ (Inflation)

จากข้อมูลของกระทรวงพาณิชย์ อัตราเงินเฟ้อประจำปีของประเทศไทยซึ่งสรุปจากดัชนีราคาผู้บริโภค (Consumer Price Index) คิดเป็นร้อยละประมาณ 0.3 ในปีพ.ศ. 2542 ร้อยละ 1.6 ในปีพ.ศ. 2543 ร้อยละ 1.6 ในปีพ.ศ. 2544 และร้อยละ 0.7 ในปีพ.ศ. 2545 ดังนั้น เงินเฟ้อในประเทศไทยจึงไม่ส่งผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญต่อผลการดำเนินงานของทอท. ในช่วงระยะอันใกล้นี้ หากคณะกรรมการการบินพลเรือนและกระทรวงคมนาคมไม่อนุมัติการใช้สูตรคำนวณซึ่งอ้างอิงกับ $CPI - X + K$ มาใช้กับการปรับอัตราค่าธรรมเนียมในการขึ้นลงของอากาศยานและค่าธรรมเนียมที่เก็บอากาศยานแล้ว การเปลี่ยนแปลงหรือความผันผวนของอัตราเงินเฟ้อในอนาคตอาจจะส่งผลกระทบในทางลบต่อผลการดำเนินงานของทอท. โปรดพิจารณารายละเอียดเพิ่มเติมในหัวข้อ “ฐานะการเงินและผลการดำเนินงาน - คำอธิบายและวิเคราะห์ฐานะการเงินและผลการดำเนินงานของฝ่ายจัดการ - รายได้จากกิจการการบิน - ค่าธรรมเนียมในการขึ้นลงของอากาศยานและค่าธรรมเนียมที่เก็บอากาศยาน” และ “ปัจจัยความเสี่ยง - ปัจจัยความเสี่ยงเกี่ยวกับทอท. และการประกอบธุรกิจของทอท. - อำนาจในการกำหนดอัตราสูงสุดของค่าธรรมเนียมในการขึ้นลงของอากาศยาน ค่าธรรมเนียมที่เก็บอากาศยาน และค่าธรรมเนียมการใช้สนามบินของทอท. มีอยู่อย่างจำกัด” ผลการดำเนินงาน

ข้อที่ 12 ฐานะการเงินและผลการดำเนินงาน

ของทอท. จะได้รับผลกระทบจากอัตราเงินเฟ้อ ไม่ว่าจะมีการใช้สูตรคำนวณซึ่งอ้างอิงกับ $CPI - X + K$ หรือไม่ ถึงแม้ว่าสูตรคำนวณ $CPI - X + K$ จะได้รับการออกแบบเพื่อลดผลกระทบของเงินเฟ้อต่อผลการดำเนินงานของทอท. ก็ตาม

12.21 อัตราแลกเปลี่ยน

นับแต่วิกฤติเศรษฐกิจในภูมิภาคเอเชียซึ่งเริ่มในเดือนกรกฎาคม 2540 เป็นต้นมา มูลค่าเงินบาทมีการผันผวนเป็นอย่างมาก รายได้จากการดำเนินงานของทอท. โดยหลักจะอยู่ในสกุลเงินบาท อย่างไรก็ตาม หนี้จำนวนมากของบม. อยู่ในรูปสกุลเงินเยน (ทั้งนี้เนื่องจากเงินกู้ที่บม. กู้ยืมจาก JBIC อยู่ในสกุลเงินเยน) ดังนั้น ความผันผวนในอัตราแลกเปลี่ยนโดยเฉพาะอย่างยิ่งระหว่างค่าเงินเยนและค่าเงินบาททำให้ทอท. อาจขาดทุนหรือกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนที่เกี่ยวข้องกับหนี้ในสกุลเงินต่างประเทศ

โดยส่วนใหญ่ รายได้และค่าใช้จ่าย (ยกเว้นต้นทุนในการจัดหาแหล่งเงินทุน (Financing Cost) และค่าใช้จ่ายในการก่อสร้างบางส่วน โดยเฉพาะอย่างยิ่งค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวกับท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ) ของทอท. จะอยู่ในสกุลเงินบาท อย่างไรก็ตาม ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2546 บม. ได้เบิกเงินกู้จำนวน 53,343 ล้านบาท (19,902 ล้านบาท) จากเงินกู้ระยะยาวภายใต้สัญญาเงินในสกุลเงินเยนซึ่งทั้งหมดกู้ยืมโดย บม. จาก JBIC และปัจจุบันทอท. และบม. ยังไม่ได้ดำเนินการป้องกันความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยน (Hedge) บม. คาดว่าจะก่อหนี้ในสกุลเงินเยนเพิ่มเติม ซึ่งทำให้หนี้ในสกุลเงินเยนของบม. เป็นจำนวนรวมทั้งสิ้นประมาณ 73,000 ล้านบาท โดยเป็นเงินกู้จาก JBIC เพื่อใช้ในการก่อสร้างท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ หนึ่ง ค่าใช้จ่ายในการก่อสร้างท่าอากาศยานสุวรรณภูมิจะชำระในสกุลเงินบาทเป็นหลัก โดยมีค่าใช้จ่ายบางส่วนเท่านั้นที่ชำระเป็นสกุลเงินเยนให้แก่บริษัทผู้จัดหาและบริษัทผู้รับเหมาญี่ปุ่น ดังนั้นการอ่อนตัวของค่าเงินบาทต่อค่าเงินเยนในอนาคตอาจทำให้ค่าใช้จ่ายดอกเบี้ยและต้นทุนในการชำระเงินกู้ในอนาคตของบม. เพิ่มขึ้นได้ นอกจากนี้ ค่าใช้จ่ายเพื่อการลงทุน (Capital Expenditures) เพิ่มขึ้นในอนาคตอาจอยู่ในรูปของเงินตราต่างประเทศได้ด้วย แม้ว่าในปัจจุบันยังมิได้มีการป้องกันความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราหรือการเข้าทำสัญญาบริหารความเสี่ยงเพื่อป้องกันความเสี่ยงสำหรับเงินกู้ในสกุลเงินตราต่างประเทศ แต่คณะกรรมการทอท. ได้ให้ความเห็นชอบเมื่อวันที่ 29 มกราคม 2547 สำหรับแนวทางการบริหารความเสี่ยงหนี้ต่างประเทศเพื่อที่ทอท. และบม. จะสามารถบริหารความเสี่ยงของเงินกู้ในสกุลต่างประเทศได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยทอท. และบม. ประสงค์จะเข้าทำธุรกรรมบริหารความเสี่ยงหนี้ต่างประเทศดังกล่าวในอนาคต โปรดพิจารณารายละเอียดเพิ่มเติมในหัวข้อ “ปัจจัยความเสี่ยง – ความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ – ทอท. มีความเสี่ยงด้านอัตราแลกเปลี่ยนในส่วนที่เกี่ยวกับหนี้เงินกู้ที่เป็นสกุลเงินเยน”

เมื่อสิ้นรอบบัญชีแต่ละรอบ ทอท. และบม. จะต้องบันทึกรายละเอียดเกี่ยวกับสินทรัพย์และหนี้สินที่เป็นเงินตราต่างประเทศในราคาตลาด (Mark-to-Market) รวมถึงผลกำไรและขาดทุนที่เกี่ยวกับการแลกเปลี่ยนเงินตราด้วย ในรอบบัญชีปี 2544 ทอท. และบม. มีผลกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนรวมกันจำนวน 199.6 ล้านบาท ในรอบบัญชีปี 2545 ทอท. และบม. มีผลขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนรวมกันจำนวน 32.6 ล้านบาท ในรอบบัญชีปี 2546 ทอท. และบม. มีผลขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนรวมกันจำนวน 257.4 ล้านบาท และในช่วงระยะเวลาสามเดือนสิ้นสุด ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2546 ทอท. และบม. บันทึกผลขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนรวมกันจำนวน 536.9 ล้านบาท ซึ่งมีสาเหตุหลักมาจากการอ่อนตัวของค่าเงินบาทเมื่อเทียบกับค่าเงินเยน โปรดพิจารณารายละเอียดเพิ่มเติมเกี่ยวกับสาเหตุของการมีผลกำไรหรือขาดทุนที่เกี่ยวกับการแลกเปลี่ยนเงินตราในหัวข้อ “ฐานะการเงินและผลการดำเนินงาน – คำอธิบายและการวิเคราะห์ฐานะการเงินและผลการดำเนินงานของฝ่ายจัดการ – ผลประกอบการ”