

คำอธิบายผลการดำเนินงานและการวิเคราะห์ฐานะทางการเงินสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2549 ของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

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

ในรอบปีบัญชี 2549 ซึ่งเริ่มตั้งแต่เดือนตุลาคม 2548 ถึงสิ้นเดือนกันยายน 2549 บริษัทฯ ได้เพิ่มเที่ยวบินในเส้นทางบินระหว่างประเทศเพื่อรองรับการขยายตัวของผู้โดยสาร และขยายจุดบินไปมอสโก สหพันธรัฐรัสเซีย และอิสลามาบัด สาธารณรัฐอิสลามปากีสถาน ไตรมาสแรกบริษัทฯ ได้รับมอบเครื่องบิน 4 ลำ ประกอบด้วยเครื่องบิน A340-600 และ A340-500 จำนวน 3 และ 1 ลำ ตามลำดับ และได้ขายเครื่องบิน MD-11 จำนวน 4 ลำในไตรมาส 3 และ 4 โดยมีปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารซึ่งคิดเป็นที่นั่งต่อกิโลเมตร (Available Seat-Kilometer : ASK) เพิ่มขึ้นร้อยละ 2.5 เนื่องจากการใช้ประโยชน์เครื่องบินอย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น ส่วนปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (Revenue Passenger-Kilometer : RPK) เพิ่มขึ้นร้อยละ 8.1 ถึงแม้บริษัทฯ ต้องประสบกับสภาวะการแข่งขันที่รุนแรงในธุรกิจการบินซึ่งรวมถึงการแข่งขันกับสายการบินต้นทุนต่ำที่มีการขยายตัวอย่างรวดเร็ว ผลกระทบจากสถานการณ์ความตึงเครียดทางการเมืองในต่างประเทศ รวมทั้งราคาน้ำมันในตลาดโลกที่ยังคงปรับตัวสูงขึ้นอย่างต่อเนื่องทำให้ราคาน้ำมันเครื่องบินโดยเฉลี่ยสูงกว่าปีก่อนถึงร้อยละ 25 และความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ นอกจากนี้ในไตรมาส 4 ของปี 2549 บริษัทฯ ยังมีภาระค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้นจากการเตรียมการและทดสอบความพร้อม และการย้ายฐานปฏิบัติการไปยังสนามบินสุวรรณภูมิซึ่งมีกำหนดการเปิดใช้สนามบินในปลายเดือนกันยายน 2549 แต่ผลการดำเนินงานของบริษัทฯ ในปีบัญชี 2549 ยังอยู่ในเกณฑ์ดี โดยมีกำไรสุทธิ 8,992 ล้านบาท สูงกว่าปีบัญชี 2548 เท่ากับ 2,215 ล้านบาท หรือเพิ่มขึ้น ร้อยละ 32.7 คิดเป็นกำไรต่อหุ้นเท่ากับ 5.29 บาท เปรียบเทียบกับปี 2548 ซึ่งมีกำไรต่อหุ้นเท่ากับ 4 บาท

ในปีบัญชี 2549 บริษัทฯ มีรายได้จากการขายและการให้บริการ 178,607 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีบัญชี 2548 เท่ากับ 16,119 ล้านบาท หรือร้อยละ 9.9 ถึงแม้จะได้รับผลกระทบจากการแข็งค่าของเงินบาททำให้รายได้ที่เป็นเงินตราต่างประเทศมีค่าเป็นเงินบาทลดลงก็ตาม และมีค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน 170,243 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 18,579 ล้านบาท หรือร้อยละ 12.3 สาเหตุสำคัญเนื่องจากค่าน้ำมันเครื่องบินเพิ่มขึ้นถึงร้อยละ 30.1 และค่าเสื่อมราคาเพิ่มขึ้นร้อยละ 17.9 อย่างไรก็ตามการควบคุมค่าใช้จ่ายอย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้นทำให้ค่าใช้จ่ายบุคลากรเพิ่มขึ้นร้อยละ 6.5 ส่วนค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานอื่นๆ โดดเดี่ยวหรือลดลงจากปีบัญชี 2548 ทำให้บริษัทฯ มีกำไรจากการขายและการให้บริการ 8,364 ล้านบาท ประกอบกับบริษัทฯ มีกำไรจากการขายเครื่องบิน 2,095 ล้านบาท และกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนซึ่งส่วนใหญ่เกิดจากการปรับยอดเงินคู่ที่เป็นเงินตราต่างประเทศคงเหลือเป็นเงินบาท ณ วันสิ้นงวด 6,178 ล้านบาท เนื่องจากเงินบาท ณ วันสิ้นงวด มีค่าแข็งขึ้น เป็นผลให้บริษัทฯ มีกำไรก่อนดอกเบี้ยจ่ายและภาษีเงินได้ 17,273 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 3,038 ล้านบาท หรือร้อยละ 21.3 เป็นกำไรก่อนภาษีเงินได้ 12,822 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 2,916 ล้านบาท หรือร้อยละ 29.4

สรุปผลการดำเนินงานที่สำคัญของปีบัญชี 2549 ได้ดังต่อไปนี้

หน่วย : ล้านบาท	2549	อัตราเปลี่ยนแปลง
รายได้จากการขายและการให้บริการ	178,607	+ 9.9%
กำไรจากการขายและการให้บริการ	8,364	- 22.7%
กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ	6,178	+ 320.3%
กำไรก่อนภาษีเงินได้	12,822	+ 29.4%
กำไรสุทธิ	8,992	+ 32.7%
กำไรสุทธิต่อหุ้น (บาท)	5.29	+ 1.29

ปริมาณการผลิตและการขนส่ง

ในปีบัญชี 2549 บริษัทฯ ได้ขยายจุดบินใหม่และเพิ่มความถี่ของเที่ยวบินในเส้นทางอเมริกาเหนือ ยุโรป และภูมิภาคเอเชีย เพื่อรองรับการขยายตัวของการบินทางอากาศ โดยมีปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (Available Seat-Kilometer) เพิ่มขึ้นจากปีบัญชี 2548 ส่วนปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (Revenue Passenger-Kilometer) เพิ่มขึ้นในอัตราที่สูงกว่าปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร อัตราส่วนการขนส่งผู้โดยสาร (Cabin Factor) สูงกว่าปีบัญชี 2548 โดยสรุปได้ดังนี้

		2549	อัตราเปลี่ยนแปลง
ปริมาณการผลิตรวม	(ล้านตัน-กิโลเมตร)	10,269	+ 4.9%
ปริมาณการขนส่งรวม	(ล้านตัน-กิโลเมตร)	7,001	+ 6.6%
อัตราส่วนการบรรทุก	(%)	68.2	+ 1.1
ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร	(ล้านที่นั่ง-กิโลเมตร)	71,594	+ 2.5%
ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร	(ล้านคน-กิโลเมตร)	53,989	+ 8.1%
อัตราส่วนการขนส่งผู้โดยสาร	(%)	75.4	+ 3.9
ปริมาณการผลิตด้านพัสดุภัณฑ์	(ล้านตัน-กิโลเมตร)	3,780	+ 8.2%
ปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์	(ล้านตัน-กิโลเมตร)	2,048	+ 3.1%
อัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์	(%)	54.2	- 2.7

บริษัทฯ มีการขนส่งผู้โดยสารรวมทั้งสิ้น 18.57 ล้านคน เพิ่มขึ้นจากปีก่อนร้อยละ 2.4 โดยมีชั่วโมงปฏิบัติการบินรวมทั้งสิ้น 324,366 ชั่วโมงเพิ่มขึ้นจากปีก่อนร้อยละ 6.5 มีอัตราการใช้ประโยชน์เครื่องบินเฉลี่ย 10.8 ชั่วโมงต่อลำต่อวัน เพิ่มขึ้นจากปีก่อนซึ่งเท่ากับ 10.4 ชั่วโมงต่อลำต่อวัน

รายได้

ในปีบัญชี 2549 บริษัทฯ มีรายได้รวมทั้งสิ้น 182,312 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 17,391 ล้านบาท หรือร้อยละ 10.5 โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

หน่วย : ล้านบาท	2549	อัตราเปลี่ยนแปลง
รายได้จากกิจการขนส่ง		
- ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน	143,401	+ 11.0%
- ค่าระวางขนส่ง	25,650	+ 5.0%
- ค่าไปรษณีย์ภัณฑ์	1,036	- 4.0%
รวมรายได้จากกิจการขนส่ง	170,087	+ 9.9%
รายได้จากกิจการอื่น	8,520	+ 9.9%
รวมรายได้จากการขายและการให้บริการ	178,607	+ 9.9%
รายได้อื่น	3,705	+ 52.2%
รวมรายได้	182,312	+ 10.5%

รายได้จากการขายและการให้บริการ บริษัทฯ มีรายได้จากการขายและการให้บริการรวม 178,607 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีบัญชีก่อน 16,119 ล้านบาท หรือร้อยละ 9.9 ประกอบด้วย

รายได้จากกิจการขนส่ง บริษัทฯ มีรายได้จากกิจการขนส่ง 170,087 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีบัญชี 2548 จำนวน 15,355 ล้านบาท หรือร้อยละ 9.9 ประกอบด้วย

- รายได้ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน 143,401 ล้านบาท คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 80.3 ของรายได้จากการขายและการให้บริการ เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 14,167 ล้านบาท หรือร้อยละ 11 ซึ่งรวมค่าธรรมเนียมชดเชยค่าน้ำมันที่เรียกเก็บจากผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้น 9,062 ล้านบาท

- รายได้ค่าระวางขนส่ง 25,650 ล้านบาท คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 14.4 ของรายได้จากการขายและการให้บริการ เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 1,231 ล้านบาท หรือร้อยละ 5.0 ซึ่งรวมค่าธรรมเนียมชดเชยค่าน้ำมันที่เรียกเก็บจากผู้ขนส่งสินค้าที่เพิ่มขึ้น 1,533 ล้านบาท

- รายได้ค่าไปรษณีย์ภัณฑ์ 1,036 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน 43 ล้านบาท หรือร้อยละ 4.0

รายได้เฉลี่ยต่อหน่วยจากการขนส่งผู้โดยสารและพัสดุภัณฑ์ไม่รวมค่าธรรมเนียมชดเชยค่าน้ำมันและค่าเบี้ยประกันภัยลดลงจากปีบัญชี 2548 สาเหตุสำคัญเนื่องจากสถานะการแข่งขันสูงขึ้นและเงินบาทมีค่าแข็งขึ้น ดังนี้

		2549	อัตราเปลี่ยนแปลง
รายได้เฉลี่ยต่อหน่วยรวมทั้งระบบ	(บาท/ตัน-กิโลเมตร)	21.08	- 3.1%
รายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วย	(บาท/คน-กิโลเมตร)	2.32	- 3.7%
รายได้จากพัสดุภัณฑ์เฉลี่ยต่อหน่วย	(บาท/ตัน-กิโลเมตร)	10.00	- 4.3%

รายได้จากกิจการอื่น มีจำนวน 8,520 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อนเท่ากับ 764 ล้านบาท หรือร้อยละ 9.9 ประกอบด้วย

- รายได้จากกิจการหน่วยธุรกิจย่อยซึ่งได้แก่ การซ่อมบำรุงเครื่องบิน การบริการสินค้า การบริการลานจอดและอุปกรณ์ภาคพื้น การบริการผู้โดยสารภาคพื้น ภัตตาคารและครัวการบิน มีจำนวนรวม 7,388 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 720 ล้านบาท หรือร้อยละ 10.8

- รายได้จากบริษัท ไทย-อะมาคิอุส เซาท์อีสต์เอเชีย จำกัดซึ่งบริษัทฯ ถือหุ้นร้อยละ 55 มีจำนวน 360 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน 43 ล้านบาท หรือร้อยละ 10.7

- รายได้จากกิจการอื่นๆ รวมทั้งสิ้น 772 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 86 ล้านบาท หรือร้อยละ 12.5 ส่วนใหญ่เป็นรายได้จากการให้เช่าเครื่องบินและให้บริการสายการบินนกแอร์

รายได้อื่น มีจำนวน 3,705 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 1,271 ล้านบาท หรือร้อยละ 52.2 ประกอบด้วย ดอกเบี้ยรับ 317 ล้านบาท ลดลง 46 ล้านบาท หรือร้อยละ 12.7 และรายได้อื่นๆ 3,388 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 1,317 ล้านบาทหรือร้อยละ 63.6 สาเหตุสำคัญเนื่องจากมีกำไรจากการขายเครื่องบิน MD-11 4 ลำ รวม 2,095 ล้านบาท และการรับรู้รายได้จากภาษีที่เรียกเก็บจากผู้โดยสารซึ่งสายการบินอื่นหรือประเทศที่บริษัทฯ ขนผู้โดยสารเข้าไปไม่ได้เรียกเก็บมา

ค่าใช้จ่าย

ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน บริษัทฯ มีค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานรวมทั้งสิ้น 170,243 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 18,579 ล้านบาท หรือร้อยละ 12.3 โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

หน่วย : ล้านบาท	2549	อัตราเปลี่ยนแปลง
ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน		
- ค่าใช้จ่ายบุคลากร	30,730	+ 6.5%
- ค่าน้ำมันเครื่องบิน	59,999	+ 30.1%
- ค่าสินค้าและพัสดุใช้ไป	10,202	+ 4.8%
- ค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่	5,435	- 3.8%
- ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการบิน	38,393	+ 4.5%
- ค่าเสื่อมราคา	15,515	+ 17.9%
- ค่าใช้จ่ายด้านการตลาด	3,116	- 18.5%
- ค่าใช้จ่ายด้านการประกันภัย	1,516	- 20.3%
- ค่าตอบแทนกรรมการ	26	- 35.0%
- ค่าใช้จ่ายดำเนินงานอื่น	5,311	- 6.0%
รวมค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน	170,243	+ 12.3%

- ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานที่มีการเปลี่ยนแปลงโดยสรุปสาระสำคัญได้แก่
- ค่าน้ำมันเครื่องบิน 59,999 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 13,898 ล้านบาท หรือร้อยละ 30.1 เนื่องจากราคาน้ำมันที่เพิ่มสูงขึ้นโดยเฉลี่ยร้อยละ 25.2 ประกอบกับปริมาณการใช้น้ำมันเพิ่มขึ้นเนื่องจากการขยายการผลิต
 - ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการบิน ส่วนใหญ่ได้แก่ค่าเบี่ยงและที่พักของนักบินและลูกเรือ ค่าบริการนำร่อง ค่าบริการลานจอด ค่าบริการการจัดการภาคพื้น ค่าบำรุงรักษาและซ่อมแซมเครื่องบินและเครื่องยนต์ และค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการสำรองที่นั่ง มีจำนวนรวม 38,393 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 1,649 ล้านบาท หรือร้อยละ 4.5 เป็นผลจากการขยายการผลิตและปริมาณผู้โดยสารเพิ่มขึ้น
 - ค่าใช้จ่ายบุคลากร 30,730 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 1,877 ล้านบาท หรือร้อยละ 6.5 เนื่องจากการขึ้นเงินเดือนประจำปี และการปรับเงินเดือนขึ้นตามมติคณะรัฐมนตรี ประกอบกับการจ่ายเงินรางวัลประจำปีสูงกว่าปีก่อน
 - ค่าเสื่อมราคา จำนวน 15,515 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 2,360 ล้านบาท หรือร้อยละ 17.9 สาเหตุหลักเนื่องจากจำนวนเครื่องบินเพิ่มขึ้นจากการรับมอบเครื่องบินใหม่ 4 ลำในไตรมาส 1
 - ค่าใช้จ่ายด้านการตลาด 3,116 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน 709 ล้านบาท หรือร้อยละ 18.5 ส่วนใหญ่เนื่องจากค่าโฆษณาและประชาสัมพันธ์และค่าใช้จ่ายในการขายลดลง
 - ค่าใช้จ่ายด้านการประกันภัย 1,516 ล้านบาท ต่ำกว่าปีก่อน 386 ล้านบาท หรือร้อยละ 20.3 เนื่องจากค่าเบี้ยประกันภัยลดลง
 - ค่าใช้จ่ายดำเนินงานอื่น รวมทั้งสิ้น 5,311 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน 342 ล้านบาท หรือร้อยละ 6.0 เนื่องจากการควบคุมค่าใช้จ่ายได้อย่างรัดกุมมากขึ้นทำให้ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานอื่นๆ ลดลง
- กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศของปีบัญชี 2549 มีจำนวน 6,178 ล้านบาท สูงกว่าปีบัญชี 2548 ซึ่งกำไร 1,470 ล้านบาท เนื่องจากเงินบาท ณ วันสิ้นงวด แข็งค่าขึ้นทำให้เงินกู้ที่เป็นเงินตราต่างประเทศ ได้แก่ ดอลลาร์สหรัฐอเมริกา เยนญี่ปุ่น และยูโร เมื่อคำนวณเป็นเงินบาทลดลง
- ค่าใช้จ่ายอื่นๆ มีจำนวน 1,154 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 578 ล้านบาท หรือร้อยละ 100.3 สาเหตุหลักเนื่องจากการบันทึกสำรองค้อยค่าของอะไหล่อุปกรณ์การบินหมุนเวียนที่เลิกใช้แล้วและรอจำหน่าย
- ส่วนได้เสียในกำไรสุทธิของบริษัทรวม เท่ากับ 256 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 129 ล้านบาท หรือร้อยละ 101.6 สาเหตุหลักเนื่องจากการดำเนินงานของบริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด และบริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) มีกำไรเพิ่มขึ้น
- ดอกเบี้ยจ่าย เท่ากับ 4,451 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อนเพียง 122 ล้านบาท หรือร้อยละ 2.8 เนื่องจากการบริหารความเสี่ยงที่เกิดจากความผันผวนของอัตราดอกเบี้ยโดยการทำสัญญา Interest Rate Swap แปลงสัญญาเงินกู้สกุลยูโรจากอัตราดอกเบี้ยลอยตัวมาเป็นอัตราดอกเบี้ยคงที่ในช่วงที่อัตราดอกเบี้ยในตลาดมีแนวโน้มสูงขึ้น ทำให้บริษัทฯ สามารถลดดอกเบี้ยจ่ายลงได้ประมาณ 270 ล้านบาท ถึงแม้จะมีหนี้ระยะสั้นเพิ่มขึ้น และดอกเบี้ยจ่ายหุ้นกู้เพิ่มขึ้นจากปีก่อน

2. ฐานะทางการเงินของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

สินทรัพย์

ณ วันสิ้นงวดปีบัญชี 2549 (30 กันยายน 2549) บริษัทฯ มีสินทรัพย์รวมมีมูลค่ารวมทั้งสิ้น 249,034 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากวันสิ้นปีบัญชี 2548 (30 กันยายน 2548) 17,396 ล้านบาท หรือร้อยละ 7.5 ประกอบด้วยสินทรัพย์หมุนเวียนและสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนเป็นสัดส่วนร้อยละ 18.4 และ 81.6 ของสินทรัพย์รวมตามลำดับ โดยมีองค์ประกอบของสินทรัพย์ ดังนี้

	30 กันยายน 2549		30 กันยายน 2548	
	ล้านบาท	% ของ สินทรัพย์รวม	ล้านบาท	% ของ สินทรัพย์รวม
สินทรัพย์หมุนเวียน	45,702	18.4	44,148	19.1
ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์-สุทธิ	196,031	78.7	180,983	78.1
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่นๆ	7,301	2.9	6,507	2.8

สินทรัพย์หมุนเวียนเพิ่มขึ้น 1,554 ล้านบาท หรือร้อยละ 3.5 มีสาเหตุใหญ่เนื่องจากลูกหนี้การค้า-สุทธิเพิ่มขึ้น 1,146 ล้านบาท หรือร้อยละ 7.4 เป็นผลจากยอดขายสูงขึ้น สินทรัพย์หมุนเวียนอื่นเพิ่มขึ้น 902 ล้านบาท หรือร้อยละ 6.6 ส่วนเงินสดและเงินฝากธนาคารลดลง 755 ล้านบาท หรือร้อยละ 7.6

ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์-สุทธิเพิ่มขึ้น 15,048 ล้านบาท หรือร้อยละ 8.3 ส่วนใหญ่เนื่องจากบริษัทฯ มีเครื่องบิน A340-500 จำนวน 1 ลำ และ A340-600 จำนวน 3 ลำ เพิ่มเข้ามาในฝูงบินในไตรมาส 1 และการลงทุนในโครงการสนามบินสุวรรณภูมิ

หนี้สิน

ณ วันสิ้นงวดปีบัญชี 2549 บริษัทฯ มีหนี้สินรวมทั้งสิ้น 183,353 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก ณ วันสิ้นปีบัญชี 2548 จำนวน 10,927 ล้านบาท หรือร้อยละ 6.3 โดยมีองค์ประกอบของหนี้สิน ดังนี้

	30 กันยายน 2549		30 กันยายน 2548	
	ล้านบาท	% ของ หนี้สินรวม	ล้านบาท	% ของ หนี้สินรวม
หนี้สินหมุนเวียน (ไม่รวมหนี้สินระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี)	60,440	33.0	47,018	27.3
หนี้สินระยะยาว	118,417	64.6	120,865	70.1
เงินกองทุนบำเหน็จพนักงาน	4,496	2.4	4,543	2.6

หนี้สินหมุนเวียน (ไม่รวมหนี้สินระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี) เพิ่มขึ้นจากวันสิ้นปีบัญชี 2548 จำนวน 13,422 ล้านบาทหรือร้อยละ 28.5 สาเหตุหลักเนื่องจากมีเงินกู้ยืมระยะสั้น 5,606 ล้านบาท รายรับด้านขนส่งที่ยังไม่ถึงเป็นรายได้เพิ่มขึ้น 6,336 ล้านบาท และเจ้าหนี้การค้าเพิ่มขึ้น 1,429 ล้านบาท

หนี้สินระยะยาว ณ วันที่ 30 กันยายน 2549 ซึ่งรวมหนี้ที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปีจำนวน 118,417 ล้านบาท ลดลงจากวันที่ 30 กันยายน 2548 เท่ากับ 2,448 ล้านบาท หรือร้อยละ 2 เนื่องจากเงินกู้ยืมระยะยาว และตัวสัญญาใช้เงินลดลง 7,509 และ 1,050 ล้านบาท ตามลำดับ ส่วนหนี้สินภายใต้เงื่อนไขสัญญาเช่าเครื่องบินเพิ่มขึ้น 6,111 ล้านบาท

ส่วนของผู้ถือหุ้น

ณ วันสิ้นงวดปีบัญชี 2549 บริษัทฯ มีส่วนของผู้ถือหุ้น 65,681 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากวันสิ้นปีบัญชี ก่อน 6,469 ล้านบาท หรือร้อยละ 10.9 เนื่องจากกำไรสุทธิจากการดำเนินงานหักด้วยเงินปันผลจ่ายสำหรับการดำเนินงานของปีบัญชี 2548

โครงสร้างเงินทุน ณ วันที่ 30 กันยายน 2549 ประกอบด้วยหนี้สินรวม 183,353 ล้านบาท หรือเท่ากับ สัดส่วนร้อยละ 73.6 และมีส่วนของผู้ถือหุ้น 65,681 ล้านบาทหรือเท่ากับสัดส่วนร้อยละ 26.4 โดยมี อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น ณ วันสิ้นงวดเท่ากับ 2.79 เท่า ลดลงจากวันสิ้นงวดปีก่อนซึ่งอยู่ที่ ระดับ 2.91 เท่า

สภาพคล่อง

ณ วันสิ้นสุดปีบัญชี 2549 (30 กันยายน 2549) บริษัทฯ มีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด 9,175 ล้านบาท ลดลงจาก ณ วันต้นงวด (1 ตุลาคม 2548) จำนวน 755 ล้านบาท โดยสรุปเงินสดสุทธิได้มาและใช้ไปในกิจกรรมต่าง ๆ ดังนี้

- เงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมดำเนินงาน 22,805 ล้านบาท
- เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุนเท่ากับ 13,070 ล้านบาท ส่วนใหญ่เป็นการลงทุนเกี่ยวกับเครื่องบินและอุปกรณ์การบิน และลงทุนในสนามบินสุวรรณภูมิ
- เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงินเท่ากับ 10,551 ล้านบาท เป็นการชำระคืนเงินกู้ระยะยาว และตัวสัญญาใช้เงินรวมทั้งสิ้น 14,752 ล้านบาท และจ่ายเงินปันผล 2,567 ล้านบาท โดยมีเงินสดรับจากเงินกู้รวม 6,772 ล้านบาท