

## คำอธิบายผลการดำเนินงานและการวิเคราะห์ฐานะทางการเงินสำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2568 ของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

### 1. บทสรุปผู้บริหาร

สถานะเศรษฐกิจโลกในปี 2568 เผชิญกับความท้าทายจากความไม่แน่นอนเชิงนโยบาย (Policy Uncertainty) โดยเฉพาะมาตรการภาษีศุลกากรของสหรัฐอเมริกาที่ส่งผลกระทบต่อห่วงโซ่อุปทานโลก อีกทั้งความขัดแย้งทางภูมิรัฐศาสตร์ ปัญหาเชิงโครงสร้างจากการลดลงของแรงงาน ตลอดจนการกีดกันทางการค้าและการลงทุนระหว่างประเทศ ปัจจัยเหล่านี้ล้วนกดดันศักยภาพการเติบโตของเศรษฐกิจโลก อย่างไรก็ตาม ยังมีปัจจัยสนับสนุนจากการปรับลดอัตราเงินเฟ้อ และการดำเนินนโยบายการเงินที่ผ่อนคลายขึ้นของธนาคารกลางหลักทั่วโลก ทั้งนี้ กองทุนการเงินระหว่างประเทศ (International Monetary Fund: IMF) คาดการณ์ว่าเศรษฐกิจโลกในปี 2568 จะขยายตัวที่ร้อยละ 3.3 ซึ่งเติบโตคงที่จากปีก่อน

อย่างไรก็ตาม ภาพรวมอุตสาหกรรมการบินโลกในปี 2568 ยังมีทิศทางการเติบโตอย่างต่อเนื่อง ทั้งในส่วนของ การขนส่งผู้โดยสารและภาคการขนส่งสินค้า ซึ่งเป็นผลสะท้อนมาจากความต้องการที่เพิ่มขึ้นของผู้บริโภคและภาคธุรกิจ โดยสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (International Air Transport Association: IATA) รายงานปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (Revenue Passenger Kilometers: RPK) ขยายตัวเพิ่มขึ้นร้อยละ 5.3 เมื่อเทียบกับปีก่อน โดยเป็นการขยายตัวของปริมาณการขนส่งผู้โดยสารระหว่างประเทศประมาณร้อยละ 7.1 อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร (Cabin Factor) เท่ากับ 83.6% ใกล้เคียงกับปีก่อนซึ่งเท่ากับ 83.5% ปริมาณการขนส่งสินค้า (Revenue Freight Ton-Kilometers: RFTK) สูงกว่าปีก่อนร้อยละ 3.4 อัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (Freight Load Factor) เท่ากับ 45.7% ใกล้เคียงกับปีก่อนซึ่งเท่ากับ 45.6% ในส่วนของอุตสาหกรรมการบินในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก สมาคมสายการบินเอเชียแปซิฟิก (Association of Asia Pacific Airlines: AAPA) รายงานว่า ปี 2568 มีผู้โดยสารระหว่างประเทศจำนวน 390 ล้านคน เพิ่มขึ้นร้อยละ 9.4 เมื่อเทียบกับปีก่อน ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (Available Seat Kilometers: ASK) และ ปริมาณ การขนส่งผู้โดยสาร (Revenue Passenger Kilometers: RPK) เพิ่มขึ้นร้อยละ 10.2 และ 11.0 ตามลำดับ อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร (Cabin Factor) เท่ากับ 82.2% เพิ่มขึ้นจากปีก่อนซึ่งเท่ากับ 81.7% ในขณะที่ปริมาณการผลิตด้านพัสดุภัณฑ์ (Available Dead Load Kilometers: ADTK) และปริมาณการขนส่งสินค้า (RFTK) เพิ่มขึ้นร้อยละ 6.8 และร้อยละ 5.6 ตามลำดับ ส่งผลให้ อัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (Freight Load Factor) เท่ากับ 60.3% ลดลงจากปีก่อนซึ่งเท่ากับ 61.0%

กองทุนการเงินระหว่างประเทศ (IMF) คาดการณ์การเติบโตของเศรษฐกิจไทยปี 2568 ที่ร้อยละ 2.1 ลดลงเมื่อเทียบกับการขยายตัวร้อยละ 2.5 ในปีก่อน ปัจจัยหลักที่ส่งผลกระทบมาจากสถานะเศรษฐกิจและการค้าโลก ประกอบกับความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยนจากการแข็งค่าของเงินบาท ทำให้ส่งผลกระทบต่อขีดความสามารถในการแข่งขันของภาคการส่งออกสินค้า และการท่องเที่ยว โดยในปี 2568 ประเทศไทยมีนักท่องเที่ยวจำนวน 33.0 ล้านคน ลดลงจากปีก่อน 2.5 ล้านคน หรือร้อยละ 7.0 จำนวนนักท่องเที่ยวคิดเป็นร้อยละ 82.6 เมื่อเทียบกับช่วงปี 2562 ซึ่งเป็นช่วงก่อนเกิดวิกฤตโควิด-19 นักท่องเที่ยวส่วนใหญ่มาจากภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก โดยคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 67.3 ของจำนวนนักท่องเที่ยวทั้งหมด ขณะที่ภูมิภาคยุโรปเป็นตลาดที่มีจำนวนนักท่องเที่ยวเพิ่มขึ้นสูงสุดเมื่อเทียบกับภูมิภาคอื่น ทั้งนี้ ประเทศที่มีนักท่องเที่ยวเดินทางเข้าไทยสูงที่สุด 5 อันดับแรก ได้แก่ มาเลเซีย สาธารณรัฐประชาชนจีน

สาธารณรัฐอินเดีย สหพันธรัฐรัสเซีย และสาธารณรัฐเกาหลี ในส่วนของจำนวนผู้โดยสารที่เดินทางเข้าออกประเทศไทย ผ่านท่าอากาศยานหลัก 6 แห่ง ในปี 2568 มีจำนวนรวม 126.8 ล้านคน เพิ่มขึ้นร้อยละ 2.3 เมื่อเทียบกับปีก่อน เป็นผู้โดยสารเดินทางระหว่างประเทศร้อยละ 60.5 หรือ 76.7 ล้านคน โดยมีจำนวนใกล้เคียงกับปีก่อน

การดำเนินงานที่สำคัญของบริษัทฯ ในปี 2568 ได้แก่

- การเสริมสร้างศักยภาพฝูงบินและความแข็งแกร่งด้านกลยุทธ์เครือข่ายเส้นทางบิน (Network Strategy) : บริษัทฯ รับมอบเครื่องบินรวม 3 ลำ ได้แก่ เครื่องบินแบบแอร์บัส A330-300 จำนวน 1 ลำ แบบโบอิง 787-9 จำนวน 1 ลำ และแบบแอร์บัส A321neo จำนวน 1 ลำ โดยเครื่องบินแบบแอร์บัส A321neo เป็นส่วนหนึ่งของแผนการจัดการและปรับปรุงฝูงบิน เพื่อรองรับการให้บริการในเส้นทางบิน ระยะสั้นและระยะกลาง โดยเป็นเครื่องบินที่ได้รับการพัฒนาเทคโนโลยีการบินอย่างต่อเนื่อง มีจุดเด่นด้านประสิทธิภาพการใช้เชื้อเพลิง การลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ และการลดระดับเสียงรบกวน สอดคล้องกับเป้าหมายการดำเนินธุรกิจอย่างยั่งยืนของบริษัทฯ รวมทั้งเป็นการพัฒนาและยกระดับประสบการณ์การเดินทางของผู้โดยสารด้วยห้องโดยสารและผลิตภัณฑ์ในห้องโดยสารที่มีความสะดวกสบายและทันสมัย
- การพัฒนาและออกแบบผลิตภัณฑ์และบริการที่ตอบสนองความต้องการของผู้โดยสาร : รอยัล ออร์คิด พลัส (Royal Orchid Plus: ROP) ปรับรูปแบบโลโก้และบัตรสมาชิกใหม่ ซึ่งจะมุ่งสร้างสรรค์สิ่งที่ดีที่สุดสำหรับสมาชิกอย่างต่อเนื่อง ตามแนวคิด “Power of Plus” ซึ่งประกอบด้วยสิทธิประโยชน์เหนือระดับ ความคุ้มค่าจากข้อเสนอและประสบการณ์พิเศษที่มอบให้แก่สมาชิก
- การบริหารจัดการทรัพย์สินที่ไม่ได้ใช้ประโยชน์ในการดำเนินธุรกิจ : จำหน่ายเครื่องบินที่ปลดระวาง ได้แก่ เครื่องบินแบบแอร์บัส A340-500 จำนวน 1 ลำ แบบแอร์บัส A380-800 จำนวน 1 ลำ แบบโบอิง 777-200 จำนวน 2 ลำ แบบโบอิง 777-300 จำนวน 1 ลำ เครื่องยนต์อะไหล่จำนวน 4 เครื่องยนต์ และทรัพย์สินอื่นๆ
- การปรับโครงสร้างทุนและการดำเนินการตามแผนฟื้นฟูกิจการ :
  - วันที่ 5 มีนาคม 2568 บริษัทฯ ลดมูลค่าที่ตราไว้ (Par Value) ของหุ้น จากหุ้นละ 10.00 บาท เป็นหุ้นละ 1.30 บาท เพื่อชดเชยผลขาดทุนสะสมทางบัญชีให้ใกล้เคียงศูนย์ โดยการลดทุนดังกล่าวมิได้กระทบต่อส่วนของผู้ถือหุ้นหรือจำนวนหุ้นของบริษัทฯ ซึ่งผู้ถือหุ้นแต่ละรายถืออยู่แต่อย่างใด
  - วันที่ 18 เมษายน 2568 บริษัทฯ จัดการประชุมวิสามัญผู้ถือหุ้น ครั้งที่ 1/2568 เพื่อพิจารณาอนุมัติกำหนดจำนวนกรรมการ แต่งตั้งกรรมการเข้าใหม่ และกำหนดกรรมการผู้มีอำนาจลงนามผูกพันบริษัทฯ โดยที่ประชุมมีมติอนุมัติกำหนดให้คณะกรรมการของบริษัทฯ ประกอบด้วยกรรมการจำนวนทั้งสิ้น 11 ราย เป็นกรรมการเดิมจำนวน 3 ราย กรรมการเข้าใหม่ 8 ราย
  - วันที่ 28 เมษายน 2568 ผู้บริหารแผนฟื้นฟูกิจการยื่นคำร้องต่อศาลล้มละลายกลางเพื่อแจ้งผลสำเร็จของการดำเนินการตามแผนฟื้นฟูกิจการและขอให้ศาลล้มละลายกลางมีคำสั่งยกเลิกการฟื้นฟูกิจการของบริษัทฯ

- วันที่ 16 มิถุนายน 2568 ศาลล้มละลายกลางมีคำสั่งยกเลิกการฟื้นฟูกิจการ หลังบริษัทฯ ประสบความสำเร็จในการดำเนินการตามเงื่อนไขของแผนฟื้นฟูกิจการได้อย่างครบถ้วน ต่อมาวันที่ 4 สิงหาคม 2568 หุ่น “THAI” กลับเข้าซื้อขายในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย
- วันที่ 19 ธันวาคม 2568 บริษัทฯ จัดการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2568 เพื่อพิจารณาอนุมัติการกำหนดจำนวนกรรมการเพิ่มเติม จากเดิมคณะกรรมการบริษัทฯ ประกอบด้วยคณะกรรมการจำนวน 11 คน เป็นจำนวน 15 คน การเลือกตั้งกรรมการเพิ่มเติม การเลือกตั้งคณะกรรมการแทนกรรมการที่ครบวาระ และการเลือกตั้งกรรมการแทนกรรมการที่ลาออก และพิจารณาอนุมัติการกำหนดค่าตอบแทนของกรรมการบริษัทฯ และกรรมการชุดย่อย โดยที่ประชุมมีมติอนุมัติกำหนดให้คณะกรรมการของบริษัทฯ ประกอบด้วยกรรมการจำนวนทั้งสิ้น 15 คน เป็นกรรมการเดิมจำนวน 6 คน กรรมการซึ่งได้รับการเลือกตั้งจากที่ประชุมฯ 9 คน และอนุมัติการกำหนดค่าตอบแทนของกรรมการบริษัทฯ และกรรมการชุดย่อย
- การเติบโตอย่างยั่งยืนควบคู่กับความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม :
  - ออกแบบและจำหน่ายกระเป๋าที่ผลิตด้วยวัสดุรีไซเคิลจากเสื้อชูชีพ โดยคำนึงถึงทั้งความสวยงามและความยั่งยืน
  - ร่วมกับสมาคมธุรกิจสายการบิน (Board of Airline Representatives Business Association: BAR) จัดงานสัมมนา "Flying Green: Thailand's Sustainable Aviation Fuel Forum" เพื่อหารือเกี่ยวกับบทบาทสำคัญของเชื้อเพลิงอากาศยานที่ยั่งยืน (Sustainable Aviation Fuel: SAF) ในการสร้างอนาคตที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมสำหรับอุตสาหกรรมการบิน ยืนยันถึงความมุ่งมั่นของภาคอุตสาหกรรมการบินและพลังงานในการเร่งผลักดันการใช้เชื้อเพลิงอากาศยานที่ยั่งยืน (SAF) ให้เกิดขึ้นอย่างเป็นรูปธรรม
  - ติดตั้งระบบผลิตไฟฟ้าจากพลังงานแสงอาทิตย์ ณ สำนักงานใหญ่ บนหลังคาอาคารสำนักงาน และบริเวณพื้นที่จอดรถ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการใช้พื้นที่และลดต้นทุนด้านพลังงานในระยะยาว
  - ร้าน PUFF & PIE ร่วมมือกับโครงการพัฒนาออยตุง มูลนิธิแม่ฟ้าหลวง เปิดตัว “Carbon Neutral Coffee” ในพระบรมราชูปถัมภ์ ผ่านกระบวนการผลิตที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม
  - ร่วมกับคณะสถาปัตยกรรม ศิลปะและการออกแบบ สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง จัดกิจกรรม “TG UPCYCLING DESIGN CAMP 2025: From Cart to Creation” ส่งเสริมแนวคิด Circular Economy ผ่านการออกแบบผลิตภัณฑ์จากวัสดุเหลือใช้ โดยนารดการ์ท ปลดระวางมาต่อยอดเป็นงานศิลปะและเฟอร์นิเจอร์ที่ใช้งานได้จริง เพื่อสนับสนุนเยาวชนไทยให้ใช้ความคิดสร้างสรรค์ และผลักดันแนวคิด Zero Waste Living ให้เกิดขึ้นอย่างเป็นรูปธรรม
  - ร่วมลงนามในบันทึกข้อตกลงความร่วมมือกับสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (CAAT) และสายการบินในประเทศไทย ว่าด้วยการส่งเสริมการใช้เชื้อเพลิงอากาศยานยั่งยืน (SAF) ความร่วมมือนี้จะช่วยสนับสนุนการบรรลุเป้าหมายระยะยาวในการลดคาร์บอน (Long Term Global Aspirational Goal: LTAG) เพื่อให้การปล่อยคาร์บอนสุทธิเป็นศูนย์ภายในปี 2593

ในปี 2568 บริษัทฯ ได้รับรางวัลจากสถาบันต่างๆ อาทิ

- รางวัล Readers' Choice Awards 2025 ของนิตยสาร DestinAsian รวม 4 รางวัล ได้แก่ สายการบินยอดเยี่ยม (Best Airlines) อันดับ 3 สายการบินที่ให้บริการชั้นประหยัดยอดเยี่ยม (Best Airlines: Economy Class) อันดับ 3 สายการบินที่ให้บริการชั้นพรีเมียมยอดเยี่ยม (Best Airlines: Premium Class) อันดับ 4 และโปรแกรมสะสมไมล์ยอดเยี่ยม (Best Frequent Flier Programs) อันดับ 5
- รางวัลสายการบินที่มีการปรับปรุงคุณภาพและการบริการดีขึ้นมากที่สุด (Most Improved Airline) จากงานประกาศรางวัล PAX International Readership Awards 2025 โดยรางวัล PAX International Readership Awards จัดขึ้นเพื่อมอบให้แก่องค์กรในอุตสาหกรรมการบินที่มีความโดดเด่นในประเภทต่างๆ
- รางวัล Hall of Fame สาขา Best South-East Asian Airline ในงาน TTG Travel Awards 2025 ครั้งที่ 34 เพื่อเป็นเกียรติแก่บุคคลและองค์กรในอุตสาหกรรมท่องเที่ยวภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก โดยบริษัทฯ ได้รับรางวัล Hall of Fame - Best South-East Asian Airline ต่อเนื่องกว่า 10 ปี ได้รับเกียรติบันทึกใน TTG Travel Hall of Fame ตั้งแต่ปี 2559 ถึงปัจจุบัน
- รางวัลชนะเลิศ PRODUCT OF THE YEAR AWARDS 2025 สาขากลุ่มผลิตภัณฑ์บริการ (ธุรกิจสายการบิน) จัดโดยนิตยสาร Business+ เพื่อคัดเลือกสุดยอดผลิตภัณฑ์และบริการแห่งปีจากหลากหลายกลุ่มธุรกิจ
- รางวัล Next Generation Inflight Entertainment Provider of the Year in Asia 2025 จากนิตยสาร Aerospace and Defense Review สะท้อนถึงความตั้งใจในการพัฒนาระบบความบันเทิงบนเครื่องบินให้ทันสมัยและตอบสนองต่อความต้องการของผู้โดยสารในยุคปัจจุบัน
- รางวัล Business Class of the Year และรางวัล Regional Airline of the Year จากงาน TDM Travel Trade Excellence Awards 2025 – Thailand จัดโดย Travel Daily Media ซึ่งเป็นเวทีที่ยกย่องความสำเร็จขององค์กรในอุตสาหกรรมท่องเที่ยวและบริการ
- รางวัล Asia-Pacific's Top Outstanding Airlines จาก NOW Travel Asia Media Group โดยมอบแก่แบรนด์และองค์กรที่โดดเด่นในอุตสาหกรรมท่องเที่ยวระดับพรีเมียม ภายใต้แนวคิด "Redefined Luxury Travel" ที่มุ่งกำหนดมาตรฐานใหม่ให้กับการท่องเที่ยวในภูมิภาคเอเชีย-แปซิฟิก
- รางวัลด้านองค์กร ได้แก่ รางวัลจาก WorkVenture อันดับที่ 28 ใน "50 บริษัทที่ดีที่สุดในประเทศไทย" และรางวัลจาก QGEN Consultant QMAC 2025 อันดับที่ 28 ใน "องค์กรที่คนอยากร่วมงานมากที่สุด"
- นายชาย เอี่ยมศิริ ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร บริษัทฯ ได้รับรางวัล Pride of Asia - Industry's No.1 Thailand Edition รางวัล CEO of the Year 2025 ในสาขา Enterprise Transformation Excellence จากหนังสือพิมพ์ Bangkok Post และรางวัลไทยรัฐที่สุดแห่งปี 2025 สาขาผู้นำองค์กร

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568 บริษัทฯ มีเครื่องบินที่ใช้ดำเนินงานจำนวน 80 ลำ โดยปี 2568 บริษัทฯ มีอัตราการใช้ประโยชน์ของเครื่องบินเฉลี่ย 13.6 ชั่วโมง/ลำ/วัน มีจำนวนผู้โดยสารที่ทำการขนส่งรวมทั้งสิ้น 16.46 ล้านคน เพิ่มขึ้นจากปีก่อนร้อยละ 2.0 มีปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ASK) เพิ่มขึ้น 5,030 ล้านที่นั่ง-กิโลเมตร (+7.7%) และปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (RPK) เพิ่มขึ้น 4,290 ล้านคน-กิโลเมตร (+8.3%) เมื่อเทียบกับปีก่อน เนื่องจากบริษัทฯ กลับมาทำการบินเส้นทางมีลาน และออสโล 7 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ ตั้งแต่เดือนกรกฎาคม 2567 รวมทั้งกลับมาทำการบินเส้นทางบรัสเซลส์ 7 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ ตั้งแต่เดือนธันวาคม 2567 นอกจากนี้ เพิ่มความถี่เที่ยวบินในเส้นทางที่ได้รับความนิยม เช่น เชียงไฮ้ และเดนปาซาร์ เพื่อรองรับปริมาณความต้องการเดินทางของผู้โดยสาร ส่งผลให้บริษัทฯ มีเครือข่ายเส้นทางบินให้บริการครอบคลุม 63 จุดบิน ใน 27 ประเทศทั่วโลก โดยเป็น 8 จุดบินในประเทศ (ไม่รวมกรุงเทพมหานคร) อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร (Cabin Factor) อยู่ที่ 79.2% สูงกว่าปีก่อนที่อยู่ 78.8% รายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วย (รวมค่าธรรมเนียมขดเคยน้ำมันและค่าเบี้ยประกันภัย ไม่รวมค่าน้ำหนักส่วนเกิน) อยู่ที่ 2.77 บาท ต่ำกว่าปีก่อนร้อยละ 7.0 สำหรับด้านการขนส่งสินค้า มีปริมาณการผลิตด้านพัสดุภัณฑ์ (ADTK) เพิ่มขึ้น 346 ล้านตัน-กิโลเมตร (+9.7%) และปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (RFTK) เพิ่มขึ้น 154 ล้านตัน-กิโลเมตร (+8.3%) เมื่อเทียบกับปีก่อน อัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (Freight Load Factor) เฉลี่ยลดลงจาก 52.0% ในปีก่อนเป็น 51.3% รายได้จากพัสดุภัณฑ์เฉลี่ยต่อหน่วย (รวมค่าธรรมเนียมขดเคยน้ำมันและค่าเบี้ยประกันภัย ไม่รวมค่าไปรษณีย์ภัณฑ์) เท่ากับ 8.50 บาท ต่ำกว่าปีก่อนร้อยละ 7.3

บริษัทฯ และบริษัทย่อยมีรายได้รวม (ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว) ทั้งสิ้น 190,277 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 2,288 ล้านบาท (+1.2%) สาเหตุหลักมาจากรายได้จากกิจการขนส่งเพิ่มขึ้น 720 ล้านบาท (+0.4%) โดยรายได้จากการขนส่งผู้โดยสารเพิ่มขึ้น 737 ล้านบาท (+0.5%) เนื่องจากการเพิ่มจำนวนเที่ยวบิน เพื่อรองรับปริมาณความต้องการของผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้น รายได้จากค่าระวางขนส่งและไปรษณีย์ภัณฑ์ใกล้เคียงกับปีก่อน นอกจากนี้ บริษัทฯ และบริษัทย่อยมีรายได้จากกิจการอื่นเพิ่มขึ้น 576 ล้านบาท (+5.3%) โดยส่วนใหญ่มาจากรายได้หน่วยธุรกิจที่เพิ่มขึ้นจากจำนวนผู้โดยสารสายการบินลูกค้าที่เพิ่มขึ้น และมีรายได้อื่นๆ เพิ่มขึ้น 992 ล้านบาท (+20.3%) ส่วนค่าใช้จ่ายรวม (ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว) เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 2,964 ล้านบาท (+2.0%) ตามปริมาณการผลิตและ/หรือปริมาณการขนส่ง จำนวนเที่ยวบิน และผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้น ถึงแม้ว่าค่าน้ำมันเครื่องบินลดลงตามราคาน้ำมันเฉลี่ยที่ปรับลดลง ส่งผลให้บริษัทฯ และบริษัทย่อยมีกำไรจากการดำเนินงานก่อนต้นทุนทางการเงิน (ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว) เท่ากับ 40,839 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน 676 ล้านบาท (-1.6%)

บริษัทฯ และบริษัทย่อยรับรู้ต้นทุนทางการเงิน (ซึ่งเป็นการรับรู้ต้นทุนทางการเงินตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 9 : TFRS 9) จำนวน 13,154 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน 5,627 ล้านบาท (-30.0%) และมีรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียวสุทธิเป็นรายได้ 782 ล้านบาท สาเหตุหลักจากกำไรจากการยกเลิกสัญญาเช่าเครื่องบิน กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศสุทธิ ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์ ผลขาดทุนจากการวัดมูลค่าจากตราสารอนุพันธ์ ปรับปรุงประมาณการไม่หมดอายุ และผลขาดทุนจากการด้อยค่าซึ่งเป็นไปตามมาตรฐาน TFRS 9 ในขณะที่ปีก่อนมีรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียวสุทธิเป็นค่าใช้จ่าย 49,260 ล้านบาท โดยหลักจากรายการขาดทุนจากการปรับโครงสร้างหนี้ 45,271 ล้านบาท ซึ่งเป็นผลขาดทุนทางบัญชีที่เกิดขึ้นเพียงครั้งเดียวจากการแปลงหนี้เป็นทุนตามแผนฟื้นฟูกิจการ ส่งผลให้ปี 2568 บริษัทฯ และบริษัทย่อยมีกำไรสุทธิจำนวน 30,940 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 57,841 ล้านบาท (+215.0%) โดยเป็นกำไรส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่ 30,910 ล้านบาท คิดเป็นกำไรต่อหุ้น 1.09 บาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อนที่บริษัทฯ ขาดทุนต่อหุ้น 6.26 บาท โดยมี EBITDA จำนวน 53,880 ล้านบาท ต่ำกว่าปีก่อน 5,244 ล้านบาท (-8.9%)

## 2. คำอธิบายและวิเคราะห์ผลการดำเนินงานปี 2568

งบการเงินรวมสำหรับปี 2568 ประกอบด้วยงบการเงินเฉพาะกิจการ และงบการเงินของบริษัทย่อย 7 บริษัท ได้แก่ 1) บริษัท ไทย-อะมาดิอุส เซาท์อีสต์เอเชีย จำกัด 2) บริษัท วิงสแปน เซอร์วิสเชส จำกัด 3) บริษัท ไทยไฟลท์ เทอร์นนิ่ง จำกัด 4) บริษัท ทัวร์เอื้องหลวง จำกัด 5) บริษัท ไทย เอ็ม อาร์ โอ กรุ๊ป จำกัด 6) บริษัท ไทย เอ็ม อาร์ โอ เซอร์วิสเชส จำกัด และ 7) บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด ซึ่งได้จดทะเบียนเลิกกิจการ

ตารางแสดงข้อมูลทางการเงินที่สำคัญ (Financial Performance) - งบการเงินของบริษัทฯ และบริษัทย่อย

	ม.ค.-ธ.ค.			
	2568	2567	เปลี่ยนแปลง	
			ล้านบาท	%
<b>รายได้รวม</b>	<b>190,277</b>	<b>187,989</b>	<b>+2,288</b>	<b>+1.2</b>
- ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน	155,705	154,968	+737	+0.5
- ค่าระวางขนส่งและไปรษณีย์ภัณฑ์	17,251	17,268	-17	-0.1
- รายได้กิจการอื่น	11,453	10,877	+576	+5.3
- อื่นๆ	5,868	4,876	+992	+20.3
<b>ค่าใช้จ่ายรวม</b>	<b>149,438</b>	<b>146,474</b>	<b>+2,964</b>	<b>+2.0</b>
- ค่าน้ำมันเครื่องบิน	47,376	50,474	-3,098	-6.1
- ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานไม่รวมค่าน้ำมันเครื่องบิน	102,062	96,000	+6,062	+6.3
<b>กำไรจากการดำเนินงานก่อนต้นทุนทางการเงินไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว</b>	<b>40,839</b>	<b>41,515</b>	<b>-676</b>	<b>-1.6</b>
ต้นทุนทางการเงิน	13,154	18,781	-5,627	-30.0
<b>กำไรจากการดำเนินงานไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว</b>	<b>27,685</b>	<b>22,734</b>	<b>+4,951</b>	<b>+21.8</b>
กำไรจากการยกเลิกสัญญาเช่าเครื่องบิน	4,230	-	+4,230	-
กำไร (ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศสุทธิ	653	(906)	+1,559	+172.1
ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม	34	63	-29	-46.0
กำไรจากการขายสินทรัพย์	18	51	-33	-64.7
ผลขาดทุนจากการปรับโครงสร้างหนี้	(7)	(45,271)	+45,264	+100.0
ผลขาดทุนจากการด้อยค่าซึ่งเป็นไปตาม TFRS 9	(153)	(22)	-131	-595.5
ปรับปรุงประมาณการมูลค่าหมดอายุ	(968)	-	-968	-
กำไร (ขาดทุน) จากการวัดมูลค่าจากตราสารอนุพันธ์	(1,384)	106	-1,490	-1,405.7
ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์	(1,641)	(6,483)	+4,842	+74.7
ปรับปรุงสินค้าคงเหลือในกลุ่มที่ไม่มีผู้บังคับ	-	(1,329)	+1,329	+100.0
ปรับปรุงรายได้บัตรโดยสารที่หมดอายุ	-	4,136	-4,136	-100.0
ปรับปรุงค่าธรรมเนียมสำหรับบัตรโดยสารที่หมดอายุ	-	539	-539	-100.0
เงินชดเชยกรณีเลิกจ้างงาน	-	(119)	+119	+100.0
โครงการร่วมใจจากองค์กร	-	(25)	+25	+100.0
กำไร (ขาดทุน) ก่อนภาษีเงินได้	28,467	(26,526)	+54,993	+207.3
กำไร (ขาดทุน) สุทธิ	30,940	(26,901)	+57,841	+215.0
<b>กำไร (ขาดทุน) สุทธิส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่</b>	<b>30,910</b>	<b>(26,934)</b>	<b>+57,844</b>	<b>+214.8</b>
กำไร (ขาดทุน) ต่อหุ้น (บาท)	1.09	(6.26)	+7.35	+117.4

		ม.ค.-ธ.ค.			
		2568	2567	เปลี่ยนแปลง	
				จำนวน	%
<b>ข้อมูลการดำเนินงานที่สำคัญ</b>					
EBITDA	(ล้านบาท)	53,880	59,124	-5,244	-8.9
จำนวนผู้โดยสาร	(ล้านคน)	16.46	16.14	+0.32	+2.0
ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร	(ล้านที่นั่ง-กิโลเมตร)	70,726	65,696	+5,030	+7.7
ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร	(ล้านคน-กิโลเมตร)	56,031	51,741	+4,290	+8.3
อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร	(%)	79.2	78.8		+0.4
รายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วย	(บาท/คน-กม.)	2.77	2.98	-0.21	-7.0
ปริมาณการผลิตด้านพัสดุภัณฑ์	(ล้านตัน-กิโลเมตร)	3,921	3,575	+346	+9.7
ปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์	(ล้านตัน-กิโลเมตร)	2,013	1,859	+154	+8.3
อัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์	(%)	51.3	52.0		-0.7
น้ำหนักพัสดุภัณฑ์ขนส่ง	(พันกก.)	466,168	431,320	+34,848	+8.1
รายได้จากพัสดุภัณฑ์เฉลี่ยต่อหน่วย	(บาท/ตัน-กม.)	8.50	9.17	-0.67	-7.3
จำนวนเครื่องบินที่ใช้ดำเนินงาน ณ 31 ธ.ค.	(ลำ)	80	79	+1	+1.3
ชั่วโมงปฏิบัติการบิน	(ชั่วโมง)	346,251	323,289	+22,962	+7.1
อัตราการใช้ประโยชน์เครื่องบินเฉลี่ย	(ชั่วโมง/ลำ/วัน)	13.6	13.2	+0.4	+3.0
<b>อัตราแลกเปลี่ยนเฉลี่ย</b>					
1 USD : THB		32.8828	35.2935	-2.4107	-6.8
1 EUR : THB		37.0902	38.1751	-1.0849	-2.8
100 JPY : THB		22.0028	23.3253	-1.3225	-5.7
<b>อัตราแลกเปลี่ยน ณ 31 ธ.ค.</b>					
1 USD : THB		31.7436	34.1461	-2.4025	-7.0
1 EUR : THB		37.5016	35.7819	+1.7197	+4.8
100 JPY : THB		20.5195	21.8877	-1.3682	-6.3
ราคาน้ำมันเฉลี่ย	(USD/BBL)	96.46	104.64	-8.18	-7.8

หมายเหตุ : EBITDA = รายได้ (ไม่รวมกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศสุทธิ กำไรจากการยกเลิกสัญญาเช่าเครื่องบิน และกำไรจากการวัดมูลค่าจากตราสารอนุพันธ์) - ค่าใช้จ่าย (ไม่รวมผลขาดทุนจากการปรับโครงสร้างหนี้ ต้นทุนทางการเงิน ภาษี ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์ ผลขาดทุนจากการด้อยค่าซึ่งเป็นไปตาม TFRS 9 ปรับปรุงสินค้าคงเหลือในกลุ่มที่ไม่มีผู้บังคับ ผลขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศสุทธิ และผลขาดทุนจากการวัดมูลค่าจากตราสารอนุพันธ์)

## สรุปผลการดำเนินงาน บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

### รายได้

ในปี 2568 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีรายได้รวม (ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว) จำนวน 190,277 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 2,288 ล้านบาท (+1.2%) โดยมีรายละเอียดของรายได้ ดังนี้

- รายได้จากค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน

เป็นรายได้ส่วนใหญ่ของบริษัทฯ และบริษัทย่อย คิดเป็นร้อยละ 81.8 ของรายได้รวม (ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว) มีจำนวน 155,705 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 737 ล้านบาท (+0.5%)

ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (RPK) เพิ่มขึ้นร้อยละ 8.3 ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ASK) เพิ่มขึ้นร้อยละ 7.7 จากปีก่อน เนื่องจากบริษัทฯ มีเครื่องบินที่ใช้ปฏิบัติการบิน อัตราการใช้ประโยชน์เครื่องบินเฉลี่ยเพิ่มขึ้นจากปีก่อน และกลับมาทำการบินเส้นทางบรัสเซลส์ ตั้งแต่เดือนธันวาคม 2567 รวมทั้งเพิ่มความถี่เที่ยวบินในเส้นทางที่ได้รับความนิยม เช่น เชียงไฮ้ และเดนปาซาร์ เพื่อรองรับปริมาณความต้องการเดินทางของผู้โดยสาร อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสารอยู่ที่ 79.2% สูงกว่าปีก่อนที่อยู่ 78.8% จากการปรับเครือข่ายเส้นทางบินที่เหมาะสม รวมทั้งการสร้างพันธมิตรผ่านการทำรหัสเที่ยวบินร่วม (Codeshare)

รายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วย (รวมค่าธรรมเนียมขดเคย์ค่าน้ำมันและค่าเบี้ยประกันภัย ไม่รวมค่าน้ำหนักส่วนเกิน) เท่ากับ 2.77 บาท ต่ำกว่าปีก่อน 0.21 บาท (-7.0%) คิดเป็นเงินประมาณ 11,700 ล้านบาท สาเหตุหลักจากการแข็งค่าของเงินบาท โดยเฉพาะเมื่อเทียบกับสกุลเงินที่เป็นรายได้หลัก ได้แก่ เงินสกุลเยน ยูโร และดอลลาร์สหรัฐฯ ทำให้รายได้เฉลี่ยต่อหน่วยเมื่อคิดเป็นเงินบาทลดลง 0.12 บาท/RPK (-4.0%) หรือประมาณ 6,700 ล้านบาท หากไม่รวมผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงของอัตราแลกเปลี่ยน รายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วยต่ำกว่าปีก่อนประมาณร้อยละ 3.0 หรือประมาณ 5,000 ล้านบาท จากการแข่งขันด้านราคาที่สูงขึ้น

#### ตารางแสดงข้อมูลการดำเนินงานด้านการขนส่งผู้โดยสาร จำแนกตามภูมิภาค - บริษัทฯ และบริษัทย่อย

	เปลี่ยนแปลงจากปีก่อน (%)		อัตราการบรรทุกผู้โดยสาร (%)	
	ปริมาณการผลิต (ASK)	ปริมาณการขนส่ง (RPK)	2568	2567
เส้นทางบินภายในประเทศ	-7.2	-9.2	89.0	91.0
เส้นทางบินระหว่างประเทศ	+8.2	+9.0	78.9	78.3
เอเชีย	+2.4	+3.0	75.5	75.1
ยุโรป	+14.7	+15.6	83.2	82.6
ออสเตรเลีย	+11.8	+11.2	77.9	78.3
<b>รวม</b>	<b>+7.7</b>	<b>+8.3</b>	<b>79.2</b>	<b>78.8</b>

#### ตารางแสดงข้อมูลรายได้ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน จำแนกตามภูมิภาค - บริษัทฯ และบริษัทย่อย

หน่วย : ล้านบาท	2568	2567	เปลี่ยนแปลง	
			ล้านบาท	%
เส้นทางบินภายในประเทศ	7,602	8,300	-698	-8.4
เส้นทางบินระหว่างประเทศ	148,103	146,668	+1,435	+1.0
เอเชีย	76,965	79,623	-2,658	-3.3
ยุโรป	55,841	52,637	+3,204	+6.1
ออสเตรเลีย	15,297	14,408	+889	+6.2
<b>รวมรายได้ค่าโดยสารและน้ำหนักส่วนเกิน (ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว)</b>	<b>155,705</b>	<b>154,968</b>	<b>+737</b>	<b>+0.5</b>

ตารางแสดงข้อมูลรายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วยจำแนกตามภูมิภาค - บริษัทฯ และบริษัทย่อย

หน่วย : บาท/คน-กิโลเมตร	2568	2567	เปลี่ยนแปลง	
			บาท	%
เส้นทางบินภายในประเทศ	3.94	3.93	+0.01	+0.3
เส้นทางบินระหว่างประเทศ	2.72	2.95	-0.23	-7.8
เอเชีย	3.10	3.32	-0.22	-6.6
ยุโรป	2.42	2.64	-0.22	-8.3
ออสเตรเลีย	2.37	2.48	-0.11	-4.4
<b>รวมรายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วย</b>	<b>2.77</b>	<b>2.98</b>	<b>-0.21</b>	<b>-7.0</b>

หมายเหตุ : รายได้ผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วย ไม่รวมค่าน้ำหนักส่วนเกิน

- รายได้ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกินสำหรับเส้นทางบินในภูมิภาคเอเชีย มีจำนวน 76,965 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน 2,658 ล้านบาท (-3.3%) สาเหตุหลักเกิดจากรายได้เฉลี่ยต่อหน่วยต่ำกว่าปีก่อนร้อยละ 6.6 เนื่องจากผลกระทบจากการแข็งค่าของเงินบาท และการแข่งขันด้านราคาที่สูงขึ้น ในขณะที่มีปริมาณการผลิตเพิ่มขึ้นจากปีก่อนร้อยละ 2.4 จากการเพิ่มความถี่เส้นทางบินเชียงใหม่ จาก 7 เป็น 14 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ ตั้งแต่วันที่ 1 ธันวาคม 2567 และ Denpasar จาก 7 เป็น 14 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ ซึ่งเริ่มตั้งแต่วันที่ 27 ตุลาคม 2567 ตามตารางบินฤดูหนาว ปริมาณการขนส่งผู้โดยสารเพิ่มขึ้นจากปีก่อนร้อยละ 3.0 โดยมีอัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสารเพิ่มขึ้นจาก 75.1% ในปี 2567 เป็น 75.5% ในปี 2568

- เส้นทางบินยุโรป มีรายได้ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน จำนวน 55,841 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 3,204 ล้านบาท (+6.1%) มีปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารเพิ่มขึ้นร้อยละ 14.7 โดยกลับมาทำการบินเส้นทางบินมิลาน และออสโล 7 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ ตั้งแต่วันที่ 1 กรกฎาคม 2567 รวมทั้งกลับมาทำการบินเส้นทางบินบรัสเซลส์ 7 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ ตั้งแต่วันที่ 1 ธันวาคม 2567 ปริมาณการขนส่งผู้โดยสารเพิ่มขึ้นร้อยละ 15.6 อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสารเพิ่มขึ้นจาก 82.6% ในปี 2567 เป็น 83.2% ในปี 2568 ขณะที่รายได้เฉลี่ยต่อหน่วยลดลงจากปีก่อนประมาณร้อยละ 8.3 ส่วนหนึ่งเกิดจากการแข็งค่าของเงินบาทเมื่อเทียบกับสกุลยูโร

- เส้นทางบินออสเตรเลีย มีรายได้ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน จำนวน 15,297 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 889 ล้านบาท (+6.29%) โดยมีปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารเพิ่มขึ้นร้อยละ 11.8 โดยกลับมาทำการบินเส้นทางบินเพิร์ท 7 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ และเพิ่มความถี่ของเที่ยวบินซิดนีย์ จาก 7 เป็น 14 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ ตั้งแต่วันที่ 1 เมษายน 2567 ปริมาณการขนส่งผู้โดยสารเพิ่มขึ้นร้อยละ 11.2 ในขณะที่อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสารลดลงจาก 78.3% ในปี 2567 เป็น 77.9% ในปี 2568 และมีรายได้เฉลี่ยต่อหน่วยลดลงจากปีก่อนประมาณร้อยละ 4.4 ส่วนหนึ่งเกิดจากการแข็งค่าของเงินบาทเมื่อเทียบกับสกุลดอลลาร์ออสเตรเลีย

- รายได้ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกินสำหรับเส้นทางบินภายในประเทศ มีจำนวน 7,602 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน 698 ล้านบาท (-8.4%) โดยมีปริมาณการผลิต และปริมาณการขนส่งด้านผู้โดยสารลดลง ร้อยละ 7.2 และร้อยละ 9.2 ตามลำดับ จากการปรับเปลี่ยนที่นั่งในท้องโดยสารของเครื่องบินแบบแอร์บัส A320-200 และยกเลิกทำการบินเส้นทางบินนราธิวาส ส่งผลให้จำนวนเที่ยวบิน และจำนวนผู้โดยสารลดลง อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสารในเส้นทางบินภายในประเทศลดลงจาก 91.0% ในปี 2567 เป็น 89.0% ในปี 2568 ในขณะที่รายได้เฉลี่ยต่อหน่วยเพิ่มขึ้นจากปีก่อนร้อยละ 0.3 จากการปรับเปลี่ยนที่นั่งบนเครื่องบินแบบแอร์บัส A320-200 ให้มีที่นั่งชั้นธุรกิจ

- **รายได้จากค่าระวางขนส่งและไปรษณีย์ภัณฑ์**

รายได้จากค่าระวางขนส่งและไปรษณีย์ภัณฑ์ คิดเป็นร้อยละ 9.1 ของรายได้รวม (ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว) มีจำนวน 17,251 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน 17 ล้านบาท (-0.1%) เป็นผลมาจากรายได้จากพัสดุภัณฑ์เฉลี่ยต่อหน่วย (รวมค่าธรรมเนียมขดเชยค่าน้ำมันและค่าเบี้ยประกันภัย ไม่รวมค่าไปรษณีย์ภัณฑ์) เท่ากับ 8.50 บาท ต่ำกว่าปีก่อน 0.67 บาท (-7.3%) เนื่องจากผลกระทบจากการแข็งค่าของเงินบาท และการแข่งขันที่เพิ่มขึ้น อัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์เฉลี่ยอยู่ที่ 51.3% ต่ำกว่าปีก่อนที่เฉลี่ยอยู่ที่ 52.0% ถึงแม้ว่าปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์ เพิ่มขึ้นร้อยละ 8.3 เนื่องจากจำนวนเที่ยวบินที่ให้บริการเพิ่มขึ้น

- **รายได้กิจการอื่น** ประกอบด้วยรายได้จากหน่วยธุรกิจ ได้แก่ การบริการภาคพื้น คริวการบิน การบริการคลังสินค้า และรายได้จากกิจการสนับสนุนอื่นๆ เช่น การซ่อมเครื่องบิน เป็นต้น รวมจำนวน 11,453 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 576 ล้านบาท (+5.3%) โดยส่วนใหญ่มาจากรายได้หน่วยธุรกิจที่เพิ่มขึ้นจากจำนวนผู้โดยสารและจำนวนเที่ยวบินของสายการบินลูกค้าที่เพิ่มขึ้น

- **รายได้อื่นๆ** ประกอบด้วย ดอกเบี้ยรับ รายได้ค่าปรับ และรายได้อื่นๆ มีจำนวน 5,868 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 992 ล้านบาท (+20.3%) สาเหตุหลักจากดอกเบี้ยรับเพิ่มขึ้นจากเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดที่เพิ่มขึ้น

### ค่าใช้จ่าย

ในปี 2568 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีค่าใช้จ่ายรวม (ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว) 149,438 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 2,964 ล้านบาท (+2.0%) โดยมีรายละเอียด ดังนี้

- **ค่าน้ำมันเครื่องบิน** จำนวน 47,376 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 31.7 ของค่าใช้จ่ายรวม (ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว) ลดลงจากปีก่อน 3,098 ล้านบาท (-6.1%) โดยมีสาเหตุหลักมาจากราคาน้ำมันเฉลี่ยที่ปรับลดลงกว่าปีก่อนที่ร้อยละ 7.8 และอัตราแลกเปลี่ยนเงินบาทต่อดอลลาร์สหรัฐเฉลี่ยที่แข็งค่าจาก 35.29 บาทต่อดอลลาร์สหรัฐในปีก่อนเป็น 32.88 บาทต่อดอลลาร์สหรัฐในปีนี้ หรือคิดเป็นร้อยละ 6.8 แม้ว่าปริมาณการใช้น้ำมันจะเพิ่มขึ้นตามจำนวนเที่ยวบินที่เพิ่มขึ้น

- **ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานไม่รวมน้ำมันเครื่องบิน** มีจำนวนรวมทั้งสิ้น 102,062 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 6,062 ล้านบาท (+6.3%) โดยมีรายละเอียด ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท	ม.ค.-ธ.ค.			
	2568	2567	เปลี่ยนแปลง	
			ล้านบาท	%
<b>ค่าใช้จ่าย (ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว)</b>				
ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน	15,204	11,964	+3,240	+27.1
ค่าบริการการบิน	19,682	18,332	+1,350	+7.4
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับนักบินและลูกเรือ	5,587	4,983	+604	+12.1
ค่าซ่อมแซมและซ่อมบำรุงอากาศยาน	18,732	20,428	-1,696	-8.3
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	13,991	13,026	+965	+7.4
ค่าสินค้าและพัสดุใช้ไป	9,475	8,766	+709	+8.1
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการขายและโฆษณา	10,126	9,239	+887	+9.6
ค่าใช้จ่ายอื่น	9,265	9,262	+3	-
<b>ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานไม่รวมค่าน้ำมันเครื่องบิน</b>	<b>102,062</b>	<b>96,000</b>	<b>+6,062</b>	<b>+6.3</b>

- ค่าใช้จ่ายในส่วนที่แปรผันตามปริมาณการผลิตและ/หรือปริมาณการขนส่ง และ/หรือจำนวนผู้โดยสาร (Variable Cost) รวมทั้งสิ้น จำนวน 63,602 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 1,854 ล้านบาท (+3.0%) โดยมีรายละเอียด ดังนี้

- ค่าบริการการบิน ประกอบด้วย ค่าบริการภาคพื้น ค่าธรรมเนียมท่าอากาศยาน ค่าบริการควบคุมการจราจรทางอากาศ และค่าบริการการบินอื่นๆ ซึ่งโดยหลักประกอบไปด้วยค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับห้องรับรองพิเศษสำหรับผู้โดยสาร มีจำนวน 19,682 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 1,350 ล้านบาท (+7.4%) สาเหตุหลักเกิดจากค่าใช้จ่ายต่อเที่ยวบินปรับตัวสูงขึ้น และจำนวนเที่ยวบินที่เพิ่มขึ้น ถึงแม้ว่าเงินบาทเมื่อเทียบกับสกุลเงินหลักของค่าใช้จ่ายแข็งค่า ทำให้ค่าใช้จ่ายลดลง

- ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับนักบินและลูกเรือ โดยหลักประกอบด้วย ค่าเบี้ยเลี้ยงนักบินและลูกเรือเมื่อปฏิบัติหน้าที่บนเที่ยวบิน ค่ายานพาหนะ และค่าโรงแรมที่พักในต่างประเทศสำหรับนักบินและลูกเรือที่ค้างคืน มีจำนวน 5,587 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 604 ล้านบาท (+12.1%) ตามปริมาณการผลิตและชั่วโมงปฏิบัติการบินที่เพิ่มขึ้น

- ค่าซ่อมแซมและซ่อมบำรุงอากาศยาน มีจำนวน 18,732 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน 1,696 ล้านบาท (-8.3%) สาเหตุหลักเกิดจากการเปลี่ยนสัญญาจากเช่าเป็นซื้อเครื่องบินแบบโบอิง 777-300ER จำนวน 4 ลำ ปรับลดประมาณการค่าซ่อมจากที่มีความแน่นอนแล้วว่าภาระหนี้ยังไม่ได้ใช้ประโยชน์จากประมาณการค่าซ่อมของเครื่องบินแบบแอร์บัส A320-200 จำนวน 1 ลำ ที่จะเปลี่ยนสัญญาจากเช่าเป็นซื้อในเดือนมกราคม 2569 การแข็งค่าของเงินบาท และได้รับเงินประกันจากเครื่องบินที่จอดรอการซ่อมของเครื่องบินแบบโบอิง 787-8 ถึงแม้ว่าชั่วโมงปฏิบัติการบิน และจำนวนเครื่องบินเพิ่มขึ้นจากปีก่อน

- ค่าสินค้าและพัสดุใช้ไป มีจำนวนรวม 9,475 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 709 ล้านบาท (+8.1%) สาเหตุหลักจากราคาวัตถุดิบที่เพิ่มขึ้น รวมถึงค่าใช้จ่ายพัสดุและอะไหล่สิ้นเปลืองที่เพิ่มขึ้นตามการซ่อมบำรุงที่เพิ่มขึ้น

- ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการขายและโฆษณา มีจำนวน 10,126 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 887 ล้านบาท (+9.6%) โดยมีสาเหตุหลักมาจากค่าธรรมเนียมบัตรเครดิตที่สูงขึ้นตามสัดส่วนยอดขายที่ชำระเงินผ่านบัตรเครดิตเพิ่มขึ้น และประมาณการค่าใช้จ่ายค่าตอบแทนให้แก่ตัวแทนจำหน่ายที่สามารถสร้างยอดขายได้ตามหลักเกณฑ์ที่กำหนด ถึงแม้ว่าค่าใช้จ่ายและค่าธรรมเนียมในการสำรองที่นั่งลดลง เนื่องจากการแข็งค่าของเงินบาท

- ค่าใช้จ่ายคงที่ (Fixed Cost) ประกอบด้วย ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย และค่าใช้จ่ายอื่น มีจำนวนรวม 38,460 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 4,208 ล้านบาท (+12.3%) โดยมีรายละเอียด ดังนี้

- ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน โดยหลักประกอบด้วย เงินเดือนพนักงาน ค่าจ้างแรงงานภายนอก ค่าล่วงเวลา และสวัสดิการอื่นๆ (ไม่รวมสำรองเงินชดเชยพนักงานที่เข้าร่วมโครงการร่วมใจจากองค์กร และเงินชดเชยกรณีเลิกจ้าง) มีจำนวน 15,204 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 3,240 ล้านบาท (+27.1%) สาเหตุหลักเกิดจากการปรับเพิ่มอัตราเงินเดือนประจำปีของพนักงาน การปรับโครงสร้างค่าตอบแทนพนักงานเพื่อให้เทียบเท่าและสามารถแข่งขันได้ในอุตสาหกรรม การจ่ายค่าตอบแทนพิเศษ การเพิ่มขึ้นของจำนวนพนักงาน และการจ้างแรงงานภายนอกเพื่อรองรับการเติบโตของธุรกิจ

- ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย มีจำนวน 13,991 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 965 ล้านบาท (+7.4%) สาเหตุหลักจากการบันทึกค่าเสื่อมค่าซ่อมใหญ่เครื่องยนต์ของเครื่องบินแบบโบอิง 777-300ER จำนวน 4 ลำ จากการเปลี่ยนสัญญาจากเช่าเป็นซื้อ และจากการคิดค่าเสื่อมราคาสินทรัพย์สิทธิการใช้สำหรับงวดจากการรับมอบเครื่องบินแบบแอร์บัส A330-300 จำนวน 1 ลำ แบบโบอิง 787-9 จำนวน 1 ลำ และแบบแอร์บัส A321neo จำนวน 1 ลำ ในปีนี้

- ค่าใช้จ่ายอื่น โดยหลักประกอบด้วย ค่าเช่าสำนักงาน ค่าเบี้ยประกันภัย ค่าสาธารณูปโภคต่างๆ รวมถึงค่าจ้างเหมาจ่ายผู้ให้บริการหรือแรงงานภายนอก ซึ่งเป็นการให้บริการทั่วไปที่เกิดขึ้นเป็นประจำ เช่น บริการการบำบัดขยะและกากอุตสาหกรรม การตรวจสอบคุณภาพน้ำเสีย หรือบริการซักรีด เป็นต้น มีจำนวน 9,265 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 3 ล้านบาท สาเหตุหลักเกิดจากค่าจ้างเหมาจ่ายจากภายนอก และค่าสาธารณูปโภคเพิ่มขึ้นตามปริมาณการผลิตที่เพิ่มขึ้น รวมถึงค่าพัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ ถึงแม้ว่ามีการจัดประเภทพัสดุเครื่องบินที่ไม่ได้ใช้งานนำกลับมาใช้งาน

**ต้นทุนทางการเงิน** มีจำนวน 13,154 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน 5,627 ล้านบาท (-30.0%) สาเหตุหลักเกิดจากการแปลงหนี้เป็นทุนตามแผนฟื้นฟูกิจการ ทำให้มูลหนี้ลดลง รวมทั้งจากการเปลี่ยนสัญญาจากเช่าเป็นซื้อของเครื่องบินแบบโบอิง 777-300ER จำนวน 4 ลำ ถึงแม้ว่ามีการบันทึกดอกเบี้ยของสัญญาเช่าดำเนินงาน จากการนำมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 16 (IFRS 16) มาใช้ในส่วนของการรับมอบเครื่องบินเช่าดำเนินงานที่เพิ่มขึ้น

**กำไรจากการยกเลิกสัญญาเช่าเครื่องบิน** จำนวน 4,230 ล้านบาท โดยเป็นการปรับปรุงรายการทางบัญชีจากการที่บริษัทฯ ซื้อเครื่องบินแบบโบอิง 777-300ER จำนวน 4 ลำ ที่เดิมบริษัทฯ ใช้งานผ่านสัญญาเช่าดำเนินงาน

**กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศสุทธิ** จำนวน 653 ล้านบาท ประกอบด้วย กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศที่ยังไม่เกิดขึ้น (Unrealized FX Gain) จำนวน 2,111 ล้านบาท โดยมีสาเหตุหลักจากการแข็งค่าของสกุลเงินบาทต่อสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐ และเงินเยน เมื่อเทียบ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568 กับ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567 ส่งผลให้มูลค่าเงินกู้รวมทั้งหมดนี้สิ้นตามสัญญาเช่าเครื่องบิน สิทธิประโยชน์และหนี้สินที่เป็นเงินตราต่างประเทศ ภายหลังการแปลงมูลค่าลดลง และมีขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศที่เกิดขึ้นแล้ว (Realized FX Loss) จำนวน 1,458 ล้านบาท

**ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม** ประกอบด้วย บริษัท ดอนเมือง อินเตอร์เนชั่นแนล แอร์พอร์ตโฮเต็ล จำกัด บริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด และบริษัท ครีวการบินภูเก็ต จำกัด มีจำนวน 34 ล้านบาท และปีก่อนมีส่วนแบ่งกำไรจำนวน 63 ล้านบาท

**กำไรจากการขายสินทรัพย์** จำนวน 18 ล้านบาท ประกอบด้วย กำไรจากการขายเครื่องบิน เครื่องยนต์ และขายสินทรัพย์อื่นๆ

**ผลขาดทุนจากการปรับโครงสร้างหนี้** จำนวน 7 ล้านบาท จากการปรับปรุงหนี้สินให้เป็นไปตามคำสั่งจากเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์

**ผลขาดทุนจากการด้อยค่าซึ่งเป็นไปตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 9** จำนวน 153 ล้านบาท สาเหตุหลักเกิดจากประมาณการด้อยค่าสินทรัพย์ทางการเงินอันเกิดจาก เงินสด ลูกหนี้การค้า และสินทรัพย์อื่น

**ปรับปรุงประมาณการไมล์หมดอายุ** จำนวน 968 ล้านบาท เนื่องจากมีการปรับสมมติฐานในการประมาณการไมล์หมดอายุที่คาดว่าสมาชิกสะสมไมล์จะไม่นำมาแลกของรางวัลจนกระทั่งไมล์หมดอายุ

**ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์** จำนวน 1,641 ล้านบาท บริษัทฯ รับรู้ค่าเผื่อผลขาดทุนจากการด้อยค่าสำหรับเครื่องบิน 20 ลำ ประกอบด้วย เครื่องบินแบบโบอิง 777-300 จำนวน 6 ลำ แบบโบอิง 777-200 จำนวน 2 ลำ และแบบแอร์บัส A380-800 จำนวน 6 ลำ ซึ่งอยู่ระหว่างกระบวนการจำหน่ายสินทรัพย์ และเครื่องบินแบบโบอิง 777-200ER จำนวน 6 ลำ มีมูลค่าที่คาดว่าจะขายได้ต่ำกว่ามูลค่าทางบัญชี รวมทั้งรับรู้ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของเครื่องยนต์อะไหล่

**ผลขาดทุนจากการวัดมูลค่าจากตราสารอนุพันธ์** จำนวน 1,384 ล้านบาท ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568 บริษัทฯ มีสัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศกับสถาบันการเงิน โดยการใช้เครื่องมือทางการเงินในการทำธุรกรรม ได้แก่ Cross Currency Swap (CCS) โดยแลกเปลี่ยนจากสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐเป็นสกุลเงินบาท มีวัตถุประสงค์เพื่อลดผลกระทบจากความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศในงบการเงิน

EBITDA ปี 2568 มีจำนวน 53,880 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน 5,244 ล้านบาท (-8.9%) เนื่องจากรายได้รวมของบริษัทฯ เพิ่มขึ้นในอัตราที่ต่ำกว่าค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้น ทั้งนี้ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานไม่รวมค่าน้ำมันเครื่องบินต่อหน่วยปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารลดลงจาก 1.461 บาท ในปี 2567 เป็น 1.443 บาท ในปี 2568

### 3. ฐานะทางการเงินและสภาพคล่อง

#### ตารางแสดงรายจ่ายลงทุน

หน่วย : ล้านบาท	ม.ค.-ธ.ค.	
	2568	2567
เครื่องบิน	12,168	3,088
อื่นๆ (ที่ไม่ใช่เครื่องบิน)	846	606
<b>รวม</b>	<b>13,014</b>	<b>3,694</b>

ในปี 2568 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีรายจ่ายเพื่อการลงทุน 13,014 ล้านบาท สูงกว่าปีก่อน 9,320 ล้านบาท (+252.3%) ประกอบด้วย

- การลงทุนในส่วนที่เกี่ยวกับเครื่องบิน จำนวน 12,168 ล้านบาท โดยหลักมาจากการซื้อเครื่องบินแบบ โบอิง 777-300ER จำนวน 4 ลำ ที่เดิมบริษัทฯ ใช้งานผ่านสัญญาเช่าดำเนินงาน และการซื้ออะไหล่เครื่องบินหมุนเวียน
- การลงทุนในสินทรัพย์ถาวรอื่นๆ จำนวน 846 ล้านบาท ซึ่งส่วนใหญ่เป็นการลงทุนในเครื่องมืออุปกรณ์ การให้บริการซ่อมบำรุงของฝ่ายช่าง

#### สภาพคล่อง

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดจำนวน 78,579 ล้านบาท คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 25.9 ของสินทรัพย์รวม ลดลงจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567 จำนวน 5,633 ล้านบาท (-6.7%)

โดยสรุปเงินสดสุทธิได้มาและใช้ไปในกิจกรรมต่างๆ ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท	ม.ค.-ธ.ค.	
	2568	2567
เงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมดำเนินงาน	40,379	55,235
เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุน	(24,928)	(26,213)
เงินสดสุทธิได้มาจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมจัดหาเงิน	(18,245)	3,044
ผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงอัตราแลกเปลี่ยน		
ที่มีต่อเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	(2,866)	(772)
ผลกระทบจากผลขาดทุนจากการด้อยค่าซึ่งเป็นไปตาม TFRS 9		
ที่มีต่อเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	35	(21)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดลดลงจากการสูญเสียดังกล่าว		
อำนาจควบคุมบริษัทย่อย	(8)	-
<b>เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น (ลดลง)</b>	<b>(5,633)</b>	<b>31,273</b>

ในปี 2568 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีเงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมดำเนินงานจำนวน 40,379 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน 14,856 ล้านบาท (-26.9%) แม้ว่าในปี 2568 มีกำไรสุทธิ แต่กระแสเงินสดจากการดำเนินงานลดลง เมื่อเทียบกับปีก่อน เนื่องจากผลกระทบจากรายการปรับกระทบยอดกำไรขาดทุน และการเพิ่มขึ้นของเงินทุนหมุนเวียน เงินสดสุทธิใช้ในกิจกรรมลงทุนจำนวน 24,928 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน 1,285 ล้านบาท (-4.9%) สาเหตุหลักเนื่องจากการลงทุนในสินทรัพย์ทางการเงินหมุนเวียนอื่นและการจ่ายล่วงหน้าตามสัญญาจัดหาเครื่องบิน ลดลง รวมถึงดอกเบี้ยรับที่เพิ่มขึ้น ถึงแม้ว่าจะมีการเปลี่ยนสัญญาจากเช่าเป็นซื้อเครื่องบินแบบโบอิง 777-300ER จำนวน 4 ลำ และมีเงินสดสุทธิใช้ในกิจกรรมจัดหาเงินจำนวน 18,245 ล้านบาท ประกอบด้วยการจ่ายชำระคืนหนี้สินตามสัญญาเช่าเครื่องบิน จ่ายชำระดอกเบี้ยหุ้นกู้ และจ่ายชำระดอกเบี้ยเงินกู้ยืมระยะยาว ในขณะที่ปีก่อนมีเงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมจัดหาเงินจำนวน 3,044 ล้านบาท จากการออกหุ้นสามัญ เป็นผลให้เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568 มีจำนวน 78,579 ล้านบาท ลดลง 5,633 ล้านบาท (-6.7%) จาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567 ซึ่งมีอยู่จำนวน 84,212 ล้านบาท (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 7.1)

ทั้งนี้ หากรวมสินทรัพย์ทางการเงินหมุนเวียนอื่น บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดรวมสินทรัพย์ทางการเงินหมุนเวียนอื่นสุทธิเป็นเงิน 123,560 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567 จำนวน 8,571 ล้านบาท (+7.5%)

### เครื่องบิน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีเครื่องบินที่ใช้ดำเนินงานจำนวน 80 ลำ และมีเครื่องบินที่ไม่ได้ใช้ดำเนินงานจำนวน 3 ลำ เครื่องบินที่ใช้ดำเนินงานประกอบด้วย เครื่องบินของบริษัทฯ จำนวน 10 ลำ และเครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าจำนวน 70 ลำ (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 13)

### สินทรัพย์

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีสินทรัพย์รวมจำนวน 304,059 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567 จำนวน 11,551 ล้านบาท (+3.9%) โดยมีรายละเอียด ดังนี้

	งบการเงินรวม					
	31 ธ.ค. 2568		31 ธ.ค. 2567		เปลี่ยนแปลง	
	ล้านบาท	% ของ สินทรัพย์รวม	ล้านบาท	% ของ สินทรัพย์รวม	ล้านบาท	%
สินทรัพย์หมุนเวียน						
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	78,579	25.9	84,212	28.8	-5,633	-6.7
สินทรัพย์ทางการเงินหมุนเวียนอื่น	44,981	14.8	30,777	10.5	+14,204	+46.2
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่จัดประเภทเป็นสินทรัพย์ที่ถือไว้เพื่อขาย	1,615	0.5	1,734	0.6	-119	-6.9
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่นๆ	18,324	6.0	18,286	6.3	+38	+0.2
<b>สินทรัพย์หมุนเวียน</b>	<b>143,499</b>	<b>47.2</b>	<b>135,009</b>	<b>46.2</b>	<b>+8,490</b>	<b>+6.3</b>
ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์	42,356	13.9	37,025	12.7	+5,331	+14.4
สินทรัพย์สิทธิการใช้	69,283	22.8	75,367	25.7	-6,084	-8.1
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่นๆ	48,921	16.1	45,107	15.4	+3,814	+8.5
<b>รวมสินทรัพย์</b>	<b>304,059</b>	<b>100.0</b>	<b>292,508</b>	<b>100.0</b>	<b>+11,551</b>	<b>+3.9</b>

สินทรัพย์หมุนเวียนมีจำนวน 143,499 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 47.2 ของสินทรัพย์ทั้งหมด เพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567 จำนวน 8,490 ล้านบาท (+6.3%) โดยมีรายละเอียด ดังนี้

- เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด มีจำนวน 78,579 ล้านบาท ลดลงจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567 จำนวน 5,633 ล้านบาท (-6.7%) สาเหตุหลักจากการลงทุนในตัวเงินที่มีสิทธิไถ่ถอนคืนได้และเงินฝากประจำที่มีระยะเวลาที่ครบกำหนดชำระมากกว่า 3 เดือน แต่ไม่เกิน 1 ปีที่เพิ่มขึ้น การเปลี่ยนสัญญาจากเช่าเป็นซื้อเครื่องบินแบบโบอิง 777-300ER จำนวน 4 ลำ การจ่ายชำระคืนหนี้สินตามสัญญาเช่าเครื่องบิน และการจ่ายชำระดอกเบี้ยหุ้นกู้ (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 7.1)

- สินทรัพย์ทางการเงินหมุนเวียนอื่น มีจำนวน 44,981 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567 จำนวน 14,204 ล้านบาท (+46.2%) จากการลงทุนในตัวเงินที่มีสิทธิไถ่ถอนคืนได้ และเงินฝากประจำที่มีระยะเวลาที่ครบกำหนดชำระมากกว่า 3 เดือน แต่ไม่เกิน 1 ปีที่เพิ่มขึ้น (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 10.1)

- สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่จัดประเภทเป็นสินทรัพย์ที่ถือไว้เพื่อขาย มีจำนวน 1,615 ล้านบาท ลดลงจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567 จำนวน 119 ล้านบาท (-6.9%) สาเหตุหลักจากการจำหน่ายเครื่องบินแบบแอร์บัส A340-500 จำนวน 1 ลำ แบบแอร์บัส A380-800 จำนวน 1 ลำ แบบโบอิง 777-200 จำนวน 2 ลำ และแบบโบอิง 777-300 จำนวน 1 ลำ นอกจากนี้ มีการจำหน่ายเครื่องยนต์อะไหล่ Trent 970-84 จำนวน 4 เครื่องยนต์ และสินทรัพย์อื่น ถึงแม้ว่าจะมีการโอนจัดประเภทเครื่องบินแบบโบอิง 777-300 จำนวน 6 ลำ จากที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 11)

- สินทรัพย์หมุนเวียนอื่นๆ มีจำนวน 18,324 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567 จำนวน 38 ล้านบาท (+0.2%) สาเหตุหลักจากการเพิ่มขึ้นของสินค้าคงเหลือตามการดำเนินงานที่เพิ่มมากขึ้น รวมทั้งเงินมัดจำสัญญาเช่าเครื่องบิน ถึงแม้ว่าลูกหนี้การค้าและลูกหนี้หมุนเวียนอื่นลดลง (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 6.2, 8, 9, 17.1, 34.2.3)

ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ มีจำนวน 42,356 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 13.9 ของสินทรัพย์ทั้งหมด เพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567 จำนวน 5,331 ล้านบาท (+14.4%) สาเหตุหลักจากการเปลี่ยนสัญญาจากเช่าเป็นซื้อเครื่องบินแบบโบอิง 777-300ER จำนวน 4 ลำ ถึงแม้ว่ามีการคิดค่าเสื่อมราคาสำหรับงวด การโอนจัดประเภทเครื่องบินแบบโบอิง 777-300 จำนวน 6 ลำ ไปยังสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่จัดประเภทเป็นสินทรัพย์ที่ถือไว้เพื่อขาย และการบันทึกผลขาดทุนจากการด้อยค่าก็ตาม (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 13)

สินทรัพย์สิทธิการใช้ มีจำนวน 69,283 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 22.8 ของสินทรัพย์ทั้งหมด ประกอบด้วยสัญญาเช่าดำเนินงานเครื่องบิน และสัญญาเช่าดำเนินงานสินทรัพย์ถาวรอื่น ลดลงจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567 จำนวน 6,084 ล้านบาท (-8.1%) สาเหตุหลักจากการคิดค่าเสื่อมราคาของสินทรัพย์สิทธิการใช้สำหรับงวด และการลดลงเนื่องจากการปรับปรุงรายการออกและบันทึกเป็นที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ จากการเปลี่ยนสัญญาจากเช่าเป็นซื้อเครื่องบินแบบโบอิง 777-300ER จำนวน 4 ลำ (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 14)

สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่นๆ มีจำนวน 48,921 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 16.1 ของสินทรัพย์ทั้งหมด เพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567 จำนวน 3,814 ล้านบาท (+8.5%) สาเหตุหลักจากการเพิ่มขึ้นของเงินฝากธนาคารที่มีภาระค้ำประกัน และเงินจ่ายล่วงหน้าตามสัญญาจัดหาเครื่องบิน ถึงแม้ว่าเงินประกันการบำรุงรักษาเครื่องบินจะลดลงจากการยกเลิกสัญญาเช่า ซึ่งมาจากการเปลี่ยนสัญญาจากเช่าเป็นซื้อเครื่องบินแบบโบอิง 777-300ER จำนวน 4 ลำ (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 10.2, 12, 15, 16, 17.2, 34.2.1)

อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ (Return on Assets) ในปี 2568 เท่ากับร้อยละ 10.37 ในขณะที่ปีก่อนเท่ากับร้อยละ -10.12

### หนี้สิน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568 หนี้สินรวมของบริษัทฯ และบริษัทย่อย มีจำนวน 228,147 ล้านบาท ลดลงจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567 จำนวน 18,772 ล้านบาท (-7.6%) โดยมีรายละเอียด ดังนี้

	งบการเงินรวม					
	31 ธ.ค. 2568		31 ธ.ค. 2567		เปลี่ยนแปลง	
	ล้านบาท	% ของหนี้สินรวม	ล้านบาท	% ของหนี้สินรวม	ล้านบาท	%
หนี้สินหมุนเวียน	67,716	29.7	67,077	27.1	+639	+1.0
ส่วนของหนี้สินระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี	9,871	4.3	9,510	3.9	+361	+3.8
หนี้สินระยะยาว	107,801	47.3	119,231	48.3	-11,430	-9.6
หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่นๆ	42,759	18.7	51,101	20.7	-8,342	-16.3
<b>รวมหนี้สิน</b>	<b>228,147</b>	<b>100.0</b>	<b>246,919</b>	<b>100.0</b>	<b>-18,772</b>	<b>-7.6</b>

หนี้สินหมุนเวียน มีจำนวน 67,716 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 29.7 ของหนี้สินทั้งหมด เพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567 จำนวน 639 ล้านบาท (+1.0%) สาเหตุหลักจากเจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้หมุนเวียนอื่น

เพิ่มขึ้น ถึงแม้ว่าจะมีรายได้รับล่วงหน้าที่ลดลงจากการรับรู้ค่าโดยสารในช่วงสิ้นปี ซึ่งเป็นช่วง High Season (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 6.2, 20, 21, 34.2.3)

หนี้สินระยะยาวรวมส่วนของหนี้สินระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี มีจำนวน 117,672 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 51.6 ของหนี้สินทั้งหมด ลดลงจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567 จำนวน 11,069 ล้านบาท (-8.6%) สาเหตุหลักจากการจ่ายชำระคืนหนี้สินตามสัญญาเช่า และตามการลดลงของสินทรัพย์สิทธิการใช้จากการเปลี่ยนสัญญาเช่าเป็นซื้อเครื่องบินแบบโบอิง 777-300ER จำนวน 4 ลำ (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 6.2, 7.3, 18, 19)

หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่นๆ มีจำนวน 42,759 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 18.7 ของหนี้สินทั้งหมด ลดลงจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567 จำนวน 8,342 ล้านบาท (-16.3%) สาเหตุหลักเกิดจากประมาณการหนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น ลดลง 6,206 ล้านบาท จากการปรับปรุงรายการบัญชีของประมาณการหนี้สินระยะยาวสำหรับค่าซ่อมแซมและซ่อมบำรุงอากาศยาน รายการสำรองค่าซ่อมใหญ่เครื่องบิน เครื่องยนต์เครื่องบิน และส่วนประกอบอื่นๆ สำหรับรายการซ่อมที่จะต้องจ่ายเงินในอนาคตตามสัญญาลดลง อันเนื่องมาจากการเปลี่ยนสัญญาเช่าเป็นซื้อเครื่องบินแบบโบอิง 777-300ER จำนวน 4 ลำ และการปรับปรุงอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศที่ยังไม่เกิดขึ้น (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 6.2, 20, 22, 23, 24, 34.2.1)

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีอัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Interest Bearing Debt to Equity) เท่ากับ 1.55 เท่า ลดลงจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567 ซึ่งเท่ากับ 2.82 เท่า และอัตราส่วนหนี้สินรวมต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Debt to Equity) เท่ากับ 3.01 เท่า ลดลงจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567 ที่เท่ากับ 5.42 เท่า

#### ส่วนของผู้ถือหุ้น

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568 ส่วนของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ และบริษัทย่อย มีจำนวน 75,912 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 30,323 ล้านบาท (+66.5%) จาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567 ซึ่งเท่ากับ 45,589 ล้านบาท จากการที่บริษัทฯ มีกำไรจากการดำเนินงานเพิ่มขึ้น

#### ภาระผูกพันและหนี้สินที่อาจเกิดขึ้น

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568 บริษัทฯ มีหนี้สินที่อาจเกิดขึ้นจากภาระผูกพันที่มีได้แสดงในงบการเงินจากหนังสือค้ำประกันที่ออกโดยธนาคารในประเทศและต่างประเทศ และภาระผูกพันที่จะต้องจ่ายในอนาคตตามสัญญาเช่าของเครื่องบิน และสัญญาจัดหาสินทรัพย์ ซึ่งอยู่ระหว่างการรอรับมอบ (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 35)

#### 4. ปัจจัยที่อาจมีผลกระทบต่อผลการดำเนินงานในอนาคต

แนวโน้มอัตราการเติบโตทางเศรษฐกิจในปี 2569 จากรายงาน World Economic Outlook (WEO) ฉบับเดือนมกราคม 2569 โดยกองทุนการเงินระหว่างประเทศ (IMF) คาดว่าเศรษฐกิจโลกจะขยายตัวร้อยละ 3.3 ปรับตัวดีขึ้นเล็กน้อยจากที่คาดการณ์ไว้ที่ร้อยละ 3.2 ในเดือนตุลาคม 2568 โดยมีปัจจัยบวกจากการลงทุนด้านเทคโนโลยีปัญญาประดิษฐ์ (Artificial Intelligence: AI) ความสามารถในการปรับตัวกับสภาพแวดล้อมทางการค้า

ที่เปลี่ยนแปลงของภาคธุรกิจและเศรษฐกิจ รวมถึงมาตรการสนับสนุนทางการคลังและการเงิน อย่างไรก็ตาม ยังคงมีความเสี่ยงจากความตึงเครียดทางภูมิรัฐศาสตร์และสงครามการค้า การทบทวนการคาดการณ์เรื่องการเพิ่มประสิทธิภาพการผลิตด้วยเทคโนโลยี AI ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อการลงทุนลดลง

สมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA) ประเมินแนวโน้มการเติบโตของอุตสาหกรรมการบินปี 2569 ว่าจะขยายตัวต่อเนื่องที่ร้อยละ 4.9 โดยภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกเป็นภูมิภาคที่มีอัตราการเติบโตโดดเด่นที่สุดที่ร้อยละ 7.3 อย่างไรก็ตาม ข้อจำกัดด้านอุปทานของอุตสาหกรรมการบินส่งผลให้มีการขาดแคลนเครื่องบิน เป็นปัจจัยที่ทำให้การคาดการณ์อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสารสูงถึงร้อยละ 83.8 ซึ่งปัจจัยดังกล่าวเป็นแรงผลักดันโดยตรงต่อรายได้ต่อหน่วยและภาพรวมผลกำไรของอุตสาหกรรม โดยคาดว่าอุตสาหกรรมการบินจะมีผลกำไรสุทธิที่สูงสุดเป็นประวัติการณ์ อย่างไรก็ตาม อัตรากำไรสุทธิ (Net Margin) ของสายการบินในภาพรวมคาดว่าจะยังคงทรงตัวที่ร้อยละ 3.9

กองทุนการเงินระหว่างประเทศ (IMF) ประเมินเศรษฐกิจไทยในปี 2569 คาดว่าจะขยายตัวร้อยละ 1.6 ชะลอตัวลงจากปีก่อนหน้าที่ขยายตัวร้อยละ 2.1 จากผลกระทบจากสงครามการค้าและการแข่งขันที่รุนแรงในตลาดโลก ปัญหาหนี้ครัวเรือนและข้อจำกัดเชิงโครงสร้างภายในประเทศ อย่างไรก็ตาม ภาคการท่องเที่ยวยังคงเป็นแรงขับเคลื่อนหลัก ถึงแม้จะมีความท้าทายด้านการแข่งขันด้านการท่องเที่ยวในภูมิภาค การแข่งค่าของเงินบาท และความเชื่อมั่นด้านความปลอดภัย โดยคาดว่าในปี 2569 จะมีจำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติเดินทางเข้าประเทศไทยเพิ่มขึ้นเป็น 36.7 ล้านคน ทั้งนี้ การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย (ททท.) มุ่งผลักดันการท่องเที่ยวภายใต้กรอบแนวคิด “Amazing 5 Economy” ได้แก่ 1) Life Economy ยกระดับสินค้าและบริการของประเทศไทยสู่การเป็นศูนย์กลาง Wellness และ Medical Tourism 2) Sub-Culture Economy เจาะกลุ่มความชอบเฉพาะตัว (Niche market) 3) Night Economy ส่งเสริมเศรษฐกิจเชิงสร้างสรรค์ยามค่ำคืน เพื่อเพิ่มเวลาและกระจายการท่องเที่ยวทั้งเมืองหลักและเมืองหน้าเที่ยว 4) Circular Economy เน้นการใช้ทรัพยากรอย่างรู้คุณค่า ลดของเสีย หมุนเวียนรายได้กลับสู่ชุมชนและสิ่งแวดล้อม ด้วยหลักการ Reduce-Reuse-Recycle และ 5) Platform Economy การท่องเที่ยวผ่านระบบออนไลน์ ทั้งการซื้อขายและการชำระเงินที่จะช่วยอำนวยความสะดวกในการเดินทางอย่างไร้รอยต่อ

เพื่อตอบรับการขยายตัวของอุตสาหกรรมการบินและการท่องเที่ยว บริษัทฯ มีแผนปรับปรุงฝูงบินและเส้นทางบิน ดังนี้

- ปี 2569 บริษัทฯ จะทยอยรับมอบเครื่องบินแบบแอร์บัส A321neo เพิ่มเติมอีกจำนวน 14 ลำ หลังจากที่ได้รับมอบลำแรกไปเมื่อเดือนธันวาคม 2568 ที่ผ่านมา และจะรับมอบครบทั้งหมด 32 ลำในปี 2571 เพื่อรองรับการให้บริการในเส้นทางบินระยะสั้นและระยะกลาง อาทิ ตลาดอาเซียนและเอเชียนอกจากนี้ จะรับมอบเครื่องบินแบบโบอิง 787-9 จำนวน 4 ลำ เพื่อรองรับการให้บริการในเส้นทางบินระยะไกล
- อยู่ระหว่างเจรจาสัญญาเช่าเครื่องบินแบบโบอิง 787-8 ซึ่งเป็นเครื่องบินลำตัวกว้าง จำนวน 10 ลำ โดยคาดว่าจะเริ่มรับมอบในเดือนมิถุนายน 2569 เป็นต้นไป เพื่อทดแทนเครื่องบินเก่าที่ปลดระวาง
- กลับมาให้บริการเส้นทางกรุงเทพมหานครไปยังฮัมสเตอร์ดัม ประเทศเนเธอร์แลนด์ ทำการบิน 7 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ในตารางบินฤดูร้อนปี 2569 โดยจะเริ่มให้บริการตั้งแต่วันที่ 1 กรกฎาคม 2569

เป็นต้นไป และเส้นทางกรุงเทพมหานครไปยังไอล์แลนด์ ประเทศนิวซีแลนด์ ทำการบิน 7 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ โดยคาดว่าจะเริ่มให้บริการในช่วงปลายปี 2569 เป็นต้นไป

นอกจากนี้ การบินไทยดำเนินยุทธศาสตร์ Silk Hub เพื่อปฏิรูปโครงสร้างเครือข่ายการบินให้มีประสิทธิภาพสูงสุด มุ่งเน้นการเพิ่มอัตรากำไรผ่านการแบ่งสัดส่วนโครงสร้างตลาด 3 ลำดับชั้น ได้แก่ ภูมิภาคอาเซียนเป็นโครงข่ายสนับสนุน (Base) ในการส่งต่อผู้โดยสารเข้าสู่โครงข่ายหลัก ขณะที่จีนและอินเดียเป็นตลาดหลัก (Core) ของปริมาณการขนส่ง และเส้นทางบินระยะไกล เช่น ยุโรปและออสเตรเลีย เป็นเส้นทางที่สร้างมูลค่าและกำไรต่อหน่วยในระดับสูงให้กับเครือข่าย (Value Creator) นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังบริหารจัดการตารางบินและเส้นทางบินให้เกิดความสมดุล (Optimization) ระหว่างผู้โดยสารและธุรกิจขนส่งสินค้า เพื่อมุ่งสู่การสร้างผลกำไรที่เติบโตอย่างมีเสถียรภาพในระยะยาว

## 5. สรุปอัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญ

		ม.ค.-ธ.ค.	
		2568	2567
<b>อัตราส่วนทางการเงิน (Liquidity Ratio)</b>			
อัตราส่วนสภาพคล่อง	เท่า	3.61	3.52
<b>อัตราส่วนแสดงความสามารถในการหากำไร (Profitability Ratio)</b>			
อัตรากำไรจากการดำเนินงานก่อนต้นทุนทางการเงิน	ร้อยละ	21.46	22.08
อัตรากำไรจากการดำเนินงานหลังต้นทุนทางการเงิน	ร้อยละ	14.55	12.09
อัตรากำไร (ขาดทุน) สุทธิ	ร้อยละ	16.26	(14.31)
อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น	ร้อยละ	50.93	n/a
<b>อัตราส่วนแสดงประสิทธิภาพในการดำเนินงาน (Efficiency Ratio)</b>			
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์	ร้อยละ	10.37	(10.12)
<b>อัตราส่วนวิเคราะห์นโยบายทางการเงิน (Financial Policy Ratio)</b>			
อัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยต่อส่วนของผู้ถือหุ้น	เท่า	1.55	2.82
อัตราส่วนหนี้สินรวมต่อส่วนของผู้ถือหุ้น	เท่า	3.01	5.42
อัตราส่วนความสามารถในการชำระดอกเบี้ย	เท่า	4.10	3.15
อัตราส่วนหนี้สินสุทธิต่อ EBITDA	เท่า	2.78	2.75
อัตราส่วนความสามารถชำระภาระผูกพัน	เท่า	1.71	1.51

## ความหมายและสูตรในการคำนวณอัตราส่วนทางการเงิน

### อัตราส่วนสภาพคล่อง (Current Ratio)

= สินทรัพย์หมุนเวียน (ไม่รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขาย) / หนี้สินหมุนเวียน (ไม่รวมรายรับด้านการขนส่งที่ยังไม่ถึงเป็นรายได้)

### อัตรากำไรจากการดำเนินงานก่อนต้นทุนทางการเงินและภาษี (EBIT Margin)

= กำไรจากการดำเนินงานก่อนต้นทุนทางการเงินและภาษี (ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว) / รายได้รวม (ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว)

### อัตรากำไรจากการดำเนินงานหลังต้นทุนทางการเงิน ก่อนภาษี (Operating Profit after Finance Cost before Tax Margin)

= กำไรจากการดำเนินงานหลังต้นทุนทางการเงิน ก่อนภาษี (ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว) / รายได้รวม (ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว)

### อัตรากำไร (ขาดทุน) สุทธิ (Net Profit Margin)

= กำไร (ขาดทุน) สุทธิ / รายได้รวม (ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว)

### อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Return on Equity)

= กำไรสุทธิ / ส่วนของผู้ถือหุ้นเฉลี่ย

### อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ (Return on Total Assets)

= กำไรสุทธิ / สินทรัพย์รวมเฉลี่ย

### อัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Interest Bearing Debt to Equity)

= (เงินกู้ยืมระยะสั้น + หนี้สินระยะยาวรวมส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี) / ส่วนของผู้ถือหุ้น

### อัตราส่วนหนี้สินรวมต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Total Debt to Equity)

= หนี้สินรวม / ส่วนของผู้ถือหุ้น

### อัตราส่วนความสามารถในการชำระดอกเบี้ย (Interest Coverage Ratio)

= กำไรก่อนหักต้นทุนทางการเงิน ภาษี ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย ผลขาดทุนจากการด้อยค่าสินทรัพย์ กำไรจากการยกเลิกสัญญาเช่าเครื่องบิน กำไร (ขาดทุน) จากการปรับโครงสร้างหนี้ ผลขาดทุนจากการด้อยค่าซึ่งเป็นไปตาม TFRS 9 กำไร (ขาดทุน) จากการวัดมูลค่าจากตราสารอนุพันธ์ ปรับปรุงสินค้าคงเหลือในกลุ่มที่ไม่มีผู้บังคับและผลกำไร (ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศสุทธิ (EBITDA) / ต้นทุนทางการเงิน

### อัตราส่วนหนี้สินสุทธิต่อ EBITDA (Net Debt to EBITDA)

= (หนี้สินรวม - เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด) / EBITDA

### อัตราส่วนความสามารถชำระภาระผูกพัน (Debt Service Coverage Ratio)

= EBITDAR / (การชำระคืนหนี้สินระยะยาวและหนี้สินตามสัญญาเช่า + ต้นทุนทางการเงิน + ค่าเช่าอะไหล่)