

คำอธิบายผลการดำเนินงานและการวิเคราะห์ฐานะการเงินสำหรับไตรมาสที่ 1 ปี 2569 สิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2569 ของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

1. บทสรุปผู้บริหาร

ไตรมาสที่ 1 ปี 2569 เศรษฐกิจโลกชะลอตัวกว่าที่คาดการณ์ จากความตึงเครียดทางภูมิรัฐศาสตร์ ในตะวันออกกลาง โดยสถานการณ์ได้ทวีความรุนแรงขึ้นตั้งแต่วันที่ 28 กุมภาพันธ์ 2569 เป็นต้นมา ส่งผลกระทบต่อกิจกรรมทางเศรษฐกิจ และเงินเฟ้อที่มีแนวโน้มสูงขึ้นตามต้นทุนการผลิตและค่าขนส่งที่สูงขึ้น ถึงแม้จะมีแรงหนุนจากการลงทุนอย่างต่อเนื่องในเทคโนโลยีปัญญาประดิษฐ์ (Artificial Intelligence: AI) และโครงสร้างพื้นฐานดิจิทัล ทั้งนี้ รายงาน World Economic Outlook (WEO) ฉบับเดือนเมษายน 2569 โดยกองทุนการเงินระหว่างประเทศ (International Monetary Fund: IMF) คาดการณ์ว่าเศรษฐกิจโลกปี 2569 จะขยายตัวที่ร้อยละ 3.1 ลดลงจากที่คาดการณ์ไว้ในเดือนมกราคม 2569 ที่ร้อยละ 3.3 ทั้งนี้ ภายใต้งื่อนไข่ว่าความขัดแย้งในตะวันออกกลางอยู่ในวงจำกัด

อุตสาหกรรมการบินโลกไตรมาสที่ 1 ปี 2569 สมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (International Air Transport Association: IATA) รายงานตัวเลขปริมาณการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศ (Revenue Passenger Kilometers: RPK) ขยายตัวร้อยละ 4.0 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน เป็นการขยายตัวของปริมาณการขนส่งผู้โดยสารระหว่างประเทศร้อยละ 3.9 และปริมาณการขนส่งสินค้า (Revenue Freight Ton-Kilometers: RFTK) ขยายตัวร้อยละ 3.3 สำหรับภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก สมาคมสายการบินเอเชียแปซิฟิก (Association of Asia Pacific Airlines: AAPA) รายงานจำนวนผู้โดยสารระหว่างประเทศเพิ่มขึ้นร้อยละ 6.2 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (RPK) และปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (Available Seat Kilometers: ASK) เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อนร้อยละ 7.5 และร้อยละ 4.3 ตามลำดับ อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสารเพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อนที่ 82.3% เป็น 84.8% ในขณะที่ปริมาณการขนส่งสินค้า (RFTK) และปริมาณการผลิตด้านพัสดุภัณฑ์ (Available Dead Load Kilometers: ADTK) เพิ่มขึ้นร้อยละ 5.7 และร้อยละ 5.1 ตามลำดับ ทำให้อัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (Freight Load Factor: FLF) เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อนที่ 58.9% เป็น 59.3% โดยการขยายตัวเป็นผลจากความตึงเครียดที่พุ่งสูงขึ้นในเส้นทางเอเชีย-ยุโรป หลังจากมีการปิดน่านฟ้าและเกิดการหยุดชะงักของการดำเนินงานที่ศูนย์กลางการบิน (Hubs) ในตะวันออกกลาง

เศรษฐกิจประเทศไทยชะลอตัวลงในไตรมาสที่ 1 ปี 2569 โดยมีปัจจัยกดดันจากสงครามในตะวันออกกลาง ที่ส่งผลให้ปริมาณการส่งออกลดลง ราคาพลังงานและเงินเฟ้อเพิ่มสูงขึ้นอย่างรวดเร็ว กระทบต่อกำลังซื้อและความเชื่อมั่นของผู้บริโภค อย่างไรก็ตาม ยังมีปัจจัยสนับสนุนจากการจัดตั้งรัฐบาล การลงทุนและการส่งออกสินค้าอิเล็กทรอนิกส์ และกำแพงภาษีสหรัฐอเมริกาต่อสินค้าไทยที่มีการปรับลดลงชั่วคราว ทั้งนี้ IMF ได้ปรับลดประมาณการเติบโตของเศรษฐกิจไทยปี 2569 เป็นร้อยละ 1.5 ลดลงเล็กน้อยจากที่คาดการณ์ไว้ในเดือนมกราคม 2569 ที่ร้อยละ 1.6

ในภาคการท่องเที่ยว ช่วงไตรมาสที่ 1 ปี 2569 มีนักท่องเที่ยวต่างชาติเดินทางเข้าประเทศไทยจำนวนรวม 9.3 ล้านคน ลดลงร้อยละ 2.4 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน จากแรงกดดันด้านภาวะเศรษฐกิจโลกที่ชะลอตัว และความไม่แน่นอนทางภูมิรัฐศาสตร์ และคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 86.3 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปี 2562 ซึ่งเป็นช่วงก่อนเกิดวิกฤตโควิด-19 นักท่องเที่ยวส่วนใหญ่มาจากภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก โดยคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 60.8 ทั้งนี้ ประเทศที่มีนักท่องเที่ยวเดินทางเข้าประเทศไทย สูงที่สุด 5 อันดับแรก ได้แก่ สาธารณรัฐประชาชนจีน มาเลเซีย

สหพันธรัฐรัสเซีย สาธารณรัฐอินเดีย และสาธารณรัฐเกาหลี อย่างไรก็ตาม จำนวนผู้โดยสารที่เดินทางเข้าออกประเทศไทย ผ่านท่าอากาศยานหลัก 6 แห่ง มีจำนวนรวม 36.8 ล้านคน เพิ่มขึ้นร้อยละ 5.8 โดยเป็นผู้โดยสารเดินทางระหว่างประเทศ ร้อยละ 60.9 หรือ 22.4 ล้านคน คิดเป็นอัตราเติบโตร้อยละ 4.4 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน ผู้โดยสารเดินทางในประเทศร้อยละ 39.1 หรือ 14.4 ล้านคน คิดเป็นอัตราเติบโตร้อยละ 8.1 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน

การดำเนินงานที่สำคัญของบริษัทฯ ในไตรมาสที่ 1 ปี 2569 ได้แก่

- การปรับปรุงประสิทธิภาพฝูงบินและห้องโดยสาร เพื่อเสริมสร้างความพึงพอใจของผู้โดยสาร : เมื่อวันที่ 16 มกราคม 2569 บริษัทฯ เปิดตัวเครื่องบินแบบแอร์บัส A321neo ลำแรก เพื่อรองรับการให้บริการในเส้นทางบินระยะสั้นและระยะกลาง ภายในห้องโดยสารประกอบด้วยที่นั่งในชั้นธุรกิจ (Royal Silk Class) ออกแบบภายใต้แนวคิด “Your Personal Room Concept” ปรับเอนนอนราบได้ 180 องศา และที่นั่งชั้นประหยัด ออกแบบตามหลักสรีรศาสตร์ ระบบความบันเทิงบนเครื่องบินมีจอภาพความละเอียดระดับ 4K รองรับการเชื่อมต่ออุปกรณ์ส่วนบุคคล User Interface (UI) รูปแบบใหม่ที่ใช้งานง่าย และตอบสนองรวดเร็ว ขณะเดียวกันยังติดตั้งระบบอินเทอร์เน็ตความเร็วสูงผ่านเครือข่าย SES Open Orbits แบบหลายวงโคจร (Multi-Orbit) รองรับความเร็วสูงสุด 200-300 เมกะบิตต่อวินาที ซึ่งได้เริ่มให้บริการในไตรมาสที่ 1 ของปี 2569 นี้
- การเพิ่มเที่ยวบินพิเศษ : บริษัทฯ เพิ่มเที่ยวบินพิเศษในเส้นทางบิน กรุงเทพฯ-แฟรงก์เฟิร์ต และกรุงเทพฯ-ปารีส เพื่อช่วยบรรเทาผู้โดยสารที่ตกค้าง และรองรับความต้องการเดินทางที่เพิ่มมากขึ้นจากสถานการณ์ตะวันออกกลางในช่วงเดือนมีนาคม 2569 ที่ผ่านมา
- การหาประโยชน์จากทรัพย์สินรองที่ไม่ได้ใช้ประโยชน์ในการดำเนินธุรกิจ : จำหน่ายเครื่องบินแบบแอร์บัส A380-800 จำนวน 1 ลำ แบบโบอิง 777-200 จำนวน 1 ลำ และสินทรัพย์อื่นๆ
- การมุ่งมั่นรักษาสิ่งแวดล้อมเพื่อการเติบโตอย่างยั่งยืน
 - ลงนามความร่วมมือกับ LH Bank เรื่อง การใช้ผลิตภัณฑ์เงินฝากสีเขียว (Green Deposit) โดยนำเงินฝากไปสนับสนุนธุรกิจที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม อาทิ โครงการพลังงานสะอาด โครงการอาคารสีเขียว และธุรกิจที่ช่วยลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก ผลิตภัณฑ์เงินฝากสีเขียวได้รับการออกแบบภายใต้กรอบ Sustainable Finance Framework ที่ครอบคลุมมาตรฐานการระดมทุนสีเขียวเพื่อความยั่งยืน นับเป็นอีกก้าวสำคัญในการต่อยอดแนวคิดการพัฒนาอย่างยั่งยืน (ESG) พร้อมยกระดับการบริหารสภาพคล่องให้เกิดประโยชน์สูงสุด เพื่อเสริมสร้างการเติบโตอย่างมั่นคงและยั่งยืนในระยะยาว
 - จำหน่ายผลิตภัณฑ์ที่ผลิตด้วยวัสดุรีไซเคิลโดยคำนึงถึงทั้งความสวยงามและความยั่งยืน อาทิ บ้ายติดกระเป๋าเดินทาง (Travel ID Tag) กระเป๋าเนกประสงค์ (Utility Bag) ที่ผลิตจาก เสื้อชูชีพ กระเป๋าใส่แล็ปท็อปใช้วัสดุมาจากผ้าห่มเบาะที่นั่งบนเครื่องบิน ซึ่งมีคุณสมบัติพิเศษด้านความทนทานและไม่ลามไฟ เป็นต้น

นอกจากนี้ ช่วงไตรมาสที่ 1 ปี 2569 บริษัทฯ ได้รับรางวัลจากสถาบันต่างๆ อาทิ

- รางวัล Best Airline of the Year - Service Excellence (Asia) มอบให้กับสายการบินที่โดดเด่นด้านคุณภาพการบริการและประสบการณ์การเดินทางอันเป็นเลิศ และคุณชาย เอี่ยมศิริ ประธานเจ้าหน้าที่บริหารบริษัทฯ ได้รับรางวัล Person of the Year - Airlines (Asia) จากบทบาทความเป็นผู้นำและวิสัยทัศน์ในการขับเคลื่อนองค์กรสู่การเติบโตอย่างยั่งยืนจากเวที PATWA International Travel Awards 2026 จัดขึ้นโดย The Pacific Area Travel Writers Association (PATWA) โดย PATWA International Travel Awards เป็นหนึ่งในรางวัลที่ได้รับการยอมรับในอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวและการบิน ซึ่งมอบให้แก่หน่วยงาน องค์กร และบุคคลที่มีบทบาทสำคัญในการพัฒนาอุตสาหกรรมท่องเที่ยวและการเดินทางในระดับภูมิภาค และระดับโลก
- รางวัล Best Overall Passenger Experience จาก PAX International Readership Awards 2026 จัดขึ้นโดย PAX International และ PAX Tech ซึ่งเป็นสื่อชั้นนำในอุตสาหกรรมการบินระดับโลก โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อยกย่องสายการบินและผู้ประกอบการที่มีความโดดเด่นด้านการบริการและประสบการณ์ผู้โดยสาร
- รางวัลด้านองค์กร ได้แก่
 - รางวัลการปรับโครงสร้างทุนยอดเยี่ยมในระดับภูมิภาคเอเชีย (Best Restructuring Deal of the Year in Asia) ในงาน Alpha Southeast Asia's 19th Annual Best Deal & Solution Awards 2025 จัดโดย Alpha Southeast Asia นิตยสารชั้นนำด้านการเงินการลงทุน การธนาคาร และตลาดทุนของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้
 - รางวัลบริษัทที่ออกและระดมทุนยอดเยี่ยมแห่งปีของภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก (Best Corporate Issuer in Asia Pacific) และธุรกรรมตราสารทุนยอดเยี่ยมแห่งปีของประเทศไทย (Best Equity Deal in Thailand) สะท้อนถึงความสามารถในการบริหารจัดการด้านตลาดทุนอย่างมีประสิทธิภาพ และได้รับการยอมรับในระดับภูมิภาค จากงาน FinanceAsia Achievement Awards 2025 ซึ่งจัดโดย FinanceAsia นิตยสารชั้นนำด้านการเงินและการลงทุนของภูมิภาคเอเชีย
 - รางวัล People Outperform Index™ 2025 Top HR Practice Excellence จากบริษัท Hewitt Consulting จำกัด ร่วมกับสถาบันบัณฑิตบริหารธุรกิจศศินทร์แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย โดยรางวัลดังกล่าวมอบให้องค์กรที่มีความโดดเด่นด้าน People Excellence และมีแนวปฏิบัติด้านการบริหารทรัพยากรบุคคลที่เป็นเลิศ
 - รางวัลจาก QGEN Consultant QMAC 2026 ซึ่งสำรวจบริษัทที่คนอยากร่วมงานด้วยมากที่สุดประจำปี 2569 โดย QGEN Consultant บริษัทที่ปรึกษาผู้เชี่ยวชาญด้าน People & Organization ของประเทศไทย โดยบริษัทฯ ได้รับการจัดอันดับที่ 29 ใน “องค์กรที่คนอยากร่วมงานมากที่สุด”

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2569 บริษัทฯ มีเครื่องบินที่ใช้ดำเนินงานจำนวน 80 ลำ และในช่วงไตรมาสที่ 1 ปี 2569 บริษัทฯ มีอัตราการใช้ประโยชน์ของเครื่องบินเฉลี่ย 13.8 ชั่วโมง/ลำ/วัน มีจำนวนผู้โดยสารที่ทำการขนส่งรวมทั้งสิ้น 4.18 ล้านคน ลดลงจากช่วงเดียวกันของปีก่อนร้อยละ 3.5 มีปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ASK) ลดลง 340 ล้านที่นั่ง-กิโลเมตร (-1.9%) และปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (RPK) ลดลง 323 ล้านคน-กิโลเมตร (-2.2%) เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน บริษัทฯ มีเครือข่ายเส้นทางบินให้บริการครอบคลุม 61 จุดบิน ใน 27 ประเทศทั่วโลก โดยเป็น 8 จุดบินในประเทศ (ไม่รวมกรุงเทพมหานคร) อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร (Cabin Factor) อยู่ที่ 83.1% ใกล้เคียงกับช่วงเดียวกันของปีก่อนที่อยู่ 83.3% รายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วย (รวมค่าธรรมเนียมขดเคยม่าน้ำมันและค่าเบี้ยประกันภัย ไม่รวมค่าน้ำหนักส่วนเกิน) เท่ากับ 2.92 บาท ใกล้เคียงกับช่วงเดียวกันของปีก่อนที่อยู่ 2.91 บาท สำหรับด้านการขนส่งสินค้ามีปริมาณการผลิตด้านพัสดุภัณฑ์ (ADTK) และปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (RFTK) ใกล้เคียงกับช่วงเดียวกันของปีก่อน อัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (Freight Load Factor) เฉลี่ยเพิ่มขึ้นจาก 49.4% ในช่วงเดียวกันของปีก่อนเป็น 50.5% รายได้จากพัสดุภัณฑ์เฉลี่ยต่อหน่วย (รวมค่าธรรมเนียมขดเคยม่าน้ำมันและค่าเบี้ยประกันภัย ไม่รวมค่าไปรษณีย์ภัณฑ์) เท่ากับ 8.36 บาท ลดลงจากช่วงเดียวกันของปีก่อนร้อยละ 2.6

บริษัทฯ มีรายได้รวม (ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว) จำนวน 51,029 ล้านบาท ลดลงจากช่วงเดียวกันของปีก่อน 596 ล้านบาท (-1.2%) สาเหตุหลักมาจากรายได้จากกิจการขนส่งลดลง 927 ล้านบาท (-2.0%) โดยรายได้จากการขนส่งผู้โดยสารลดลง 879 ล้านบาท (-2.0%) สาเหตุหลักจากปริมาณการผลิตและปริมาณการขนส่งที่ลดลงจากช่วงเดียวกันของปีก่อน อย่างไรก็ตาม รายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วย (รวมค่าธรรมเนียมขดเคยม่าน้ำมันและค่าเบี้ยประกันภัย ไม่รวมค่าน้ำหนักส่วนเกิน) ยังสามารถรักษาระดับใกล้เคียงกับปีก่อน แม้ว่าจะได้รับผลกระทบจากการแข็งค่าของเงินบาท ซึ่งสะท้อนถึงประสิทธิภาพในการบริหารด้านราคาและโครงสร้างรายได้ รายได้จากค่าระวางขนส่งและไปรษณีย์ภัณฑ์ลดลง 48 ล้านบาท (-1.1%) รายได้จากกิจการอื่นเพิ่มขึ้น 345 ล้านบาท (+12.0%) โดยส่วนใหญ่มาจากรายได้หน่วยธุรกิจที่เพิ่มขึ้นจากจำนวนเที่ยวบินของสายการบินลูกค้ำที่เพิ่มขึ้น และมีรายได้อื่นๆ ลดลง 14 ล้านบาท (-1.0%) ด้านค่าใช้จ่ายรวม (ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว) จำนวน 37,282 ล้านบาท ลดลงจากช่วงเดียวกันของปีก่อน 682 ล้านบาท (-1.8%) สาเหตุหลักจากค่าน้ำมันเครื่องบินลดลงตามปริมาณการผลิตที่ลดลงจากช่วงเดียวกันของปีก่อน และการแข็งค่าของเงินบาท ถึงแม้ว่าราคาน้ำมันเฉลี่ยปรับเพิ่มขึ้นเล็กน้อย รวมทั้งค่าใช้จ่ายในส่วนที่แปรผันตามปริมาณการผลิตและ/หรือปริมาณการขนส่ง จำนวนเที่ยวบิน และผู้โดยสารลดลง ส่งผลให้บริษัทฯ มีกำไรจากการดำเนินงานก่อนต้นทุนทางการเงิน (ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว) เท่ากับ 13,747 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อน 86 ล้านบาท (+0.6%)

บริษัทฯ รับรู้ต้นทุนทางการเงิน จำนวน 2,987 ล้านบาท ลดลงจากช่วงเดียวกันของปีก่อน 494 ล้านบาท (-14.2%) และมีรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียวสุทธิเป็นรายได้ 1,088 ล้านบาท สาเหตุหลักจากกำไรจากการยกเลิกสัญญาเช่าเครื่องบิน ผลกำไรจากการวัดมูลค่าตราสารอนุพันธ์ และผลขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศสุทธิ ส่งผลให้ไตรมาสที่ 1 ปี 2569 บริษัทฯ มีกำไรสุทธิจำนวน 10,107 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อน 268 ล้านบาท (+2.7%) โดยเป็นกำไรสุทธิส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่ 10,093 ล้านบาท คิดเป็นกำไรต่อหุ้น 0.36 บาท เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อนที่บริษัทฯ มีกำไรต่อหุ้น 0.35 บาท โดยมี EBITDA จำนวน 17,548 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อน 819 ล้านบาท (+4.9%)

2. คำอธิบายและวิเคราะห์ผลการดำเนินงานไตรมาสที่ 1 ปี 2569

ข้อมูลทางการเงินรวมสำหรับไตรมาสที่ 1 ปี 2569 ประกอบด้วยข้อมูลทางการเงินเฉพาะกิจการ และงบการเงินของบริษัทย่อย 6 บริษัท ได้แก่ 1) บริษัท ไทย-อะมาดิอุส เซาท์อีสต์เอเชีย จำกัด 2) บริษัท วิงสแปน เซอร์วิสเชส จำกัด 3) บริษัท ไทยไฟลท์เทรนนิง จำกัด 4) บริษัท ทัวร์เอื้องหลวง จำกัด 5) บริษัท ไทย เอ็ม อาร์ โอ กรุ๊ป จำกัด และ 6) บริษัท ไทย เอ็ม อาร์ โอ เซอร์วิสเชส จำกัด

ตารางแสดงข้อมูลทางการเงินที่สำคัญ (Financial Performance)

	ม.ค.-มี.ค.			
	2569	2568	เปลี่ยนแปลง	
			ล้านบาท	%
รายได้รวม	51,029	51,625	-596	-1.2
- ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน	42,340	43,219	-879	-2.0
- ค่าระวางขนส่งและประกันภัยภัณฑ์	4,128	4,176	-48	-1.1
- รายได้กิจการอื่น	3,224	2,879	+345	+12.0
- อื่นๆ	1,337	1,351	-14	-1.0
ค่าใช้จ่ายรวม	37,282	37,964	-682	-1.8
- ค่าน้ำมันเครื่องบิน	11,347	12,703	-1,356	-10.7
- ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานไม่รวมค่าน้ำมันเครื่องบิน	25,935	25,261	+674	+2.7
กำไรจากการดำเนินงานก่อนต้นทุนทางการเงินไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว	13,747	13,661	+86	+0.6
ต้นทุนทางการเงิน	2,987	3,481	-494	-14.2
กำไรจากการดำเนินงานไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว	10,760	10,180	+580	+5.7
กำไรจากการยกเลิกสัญญาเช่าเครื่องบิน	1,435	-	+1,435	-
ผลกำไร (ขาดทุน) จากการวัดมูลค่าตราสารอนุพันธ์	649	(107)	+756	+706.5
ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม	29	32	-3	-9.4
กำไร (ขาดทุน) จากการขายสินทรัพย์	1	(7)	+8	+114.3
ผลขาดทุนจากการปรับโครงสร้างหนี้	-	(4)	+4	+100.0
ผลขาดทุนจากการด้อยค่าสินทรัพย์	-	(273)	+273	+100.0
ผลขาดทุนจากการด้อยค่าซึ่งเป็นไปตาม TFRS 9	(5)	(117)	+112	+95.7
ผลกำไร (ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศสุทธิ	(1,021)	137	-1,158	-845.3
กำไรก่อนภาษีเงินได้	11,848	9,841	+2,007	+20.4
กำไรสุทธิ	10,107	9,839	+268	+2.7
กำไรสุทธิส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่	10,093	9,832	+261	+2.7
กำไรต่อหุ้น (บาท)	0.36	0.35	+0.01	+2.9

		ม.ค.-มี.ค.			
		2569	2568	เปลี่ยนแปลง	
				จำนวน	%
ข้อมูลการดำเนินงานที่สำคัญ					
EBITDA	(ล้านบาท)	17,548	16,729	+819	+4.9
จำนวนผู้โดยสาร	(ล้านคน)	4.18	4.33	-0.15	-3.5
ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร	(ล้านที่นั่ง-กิโลเมตร)	17,389	17,729	-340	-1.9
ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร	(ล้านคน-กิโลเมตร)	14,453	14,776	-323	-2.2
อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร	(%)	83.1	83.3		-0.2
รายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วย	(บาท/คน-กม.)	2.92	2.91	+0.01	+0.3
ปริมาณการผลิตด้านพัสดุภัณฑ์	(ล้านตัน-กิโลเมตร)	972	975	-3	-0.3
ปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์	(ล้านตัน-กิโลเมตร)	491	482	+9	+1.9
อัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์	(%)	50.5	49.4		+1.1
น้ำหนักพัสดุภัณฑ์ขนส่ง	(พันกก.)	111,964	113,379	-1,415	-1.2
รายได้จากพัสดุภัณฑ์เฉลี่ยต่อหน่วย	(บาท/ตัน-กม.)	8.36	8.58	-0.22	-2.6
จำนวนเครื่องบินที่ใช้ดำเนินงาน ณ 31 มี.ค.	(ลำ)	80	78	+2	+2.6
ชั่วโมงปฏิบัติการบิน	(ชั่วโมง)	86,779	87,212	-433	-0.5
อัตราการใช้ประโยชน์เครื่องบินเฉลี่ย	(ชั่วโมง/ลำ/วัน)	13.8	13.7	+0.1	+0.7
อัตราแลกเปลี่ยนเฉลี่ย					
1 USD : THB		31.6014	33.9542	-2.3528	-6.9
1 EUR : THB		36.9815	35.7005	+1.2810	+3.6
100 JPY : THB		20.1638	22.2813	-2.1175	-9.5
อัตราแลกเปลี่ยน ณ 31 มี.ค.					
1 USD : THB		32.9936	34.0859	-1.0923	-3.2
1 EUR : THB		37.9563	37.0723	+0.8840	+2.4
100 JPY : THB		20.8457	23.0368	-2.1911	-9.5
ราคาน้ำมันเฉลี่ย	(USD/BBL)	100.35	100.29	+0.06	+0.1

หมายเหตุ : EBITDA = รายได้ (ไม่รวมกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศสุทธิ กำไรจากการยกเลิกสัญญาเช่าเครื่องบิน และผลกำไรจากการวัดมูลค่าตราสารอนุพันธ์) - ค่าใช้จ่าย (ไม่รวมผลขาดทุนจากการปรับโครงสร้างหนี้ ต้นทุนทางการเงิน ภาษี ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย ผลขาดทุนจากการด้อยค่าสินทรัพย์ ผลขาดทุนจากการด้อยค่าซึ่งเป็นไปตาม TFRS 9 ผลขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศสุทธิ และผลขาดทุนจากการวัดมูลค่าตราสารอนุพันธ์)

สรุปผลการดำเนินงาน บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

รายได้

ในไตรมาสที่ 1 ปี 2569 บริษัทฯ มีรายได้รวม (ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว) จำนวน 51,029 ล้านบาท ลดลงจากช่วงเดียวกันของปีก่อน 596 ล้านบาท (-1.2%) โดยมีรายละเอียดของรายได้ ดังนี้

- รายได้จากค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน

เป็นรายได้ส่วนใหญ่ของบริษัทฯ คิดเป็นร้อยละ 83.0 ของรายได้รวม (ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว) มีจำนวน 42,340 ล้านบาท ลดลงจากช่วงเดียวกันของปีก่อน 879 ล้านบาท (-2.0%)

ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (RPK) ลดลงร้อยละ 2.2 ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ASK) ลดลงร้อยละ 1.9 จากช่วงเดียวกันของปีก่อน เนื่องบริษัทฯ มีการยกเลิกเส้นทางบินโคชิ และลดความถี่เส้นทางบินนาโกยา รวมทั้งมีการปรับเปลี่ยนที่นั่งบนเครื่องบินแบบแอร์บัส A320-200 จำนวน 20 ลำ ให้มีที่นั่งชั้นธุรกิจ อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสารอยู่ที่ 83.1% ใกล้เคียงกับช่วงเดียวกันของปีก่อนที่อยู่ 83.3% รายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วย (รวมค่าธรรมเนียมขดเซย์ค่าน้ำมันและค่าเบี้ยประกันภัย ไม่รวมค่าน้ำหนักส่วนเกิน) เท่ากับ 2.92 บาท ใกล้เคียงกับช่วงเดียวกันของปีก่อนที่อยู่ 2.91 บาท ทั้งนี้ จากการแข็งค่าของเงินบาทโดยเฉพาะเมื่อเทียบกับสกุลเงินที่เป็นรายได้หลัก ได้แก่ เงินเยน และดอลลาร์สหรัฐฯ ทำให้รายได้เฉลี่ยต่อหน่วยเมื่อคิดเป็นเงินบาทลดลง 0.08 บาท (-2.7%) หากไม่รวมผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงของอัตราแลกเปลี่ยน รายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วยสูงกว่างวดเดียวกันของปีก่อนประมาณร้อยละ 3.1 สะท้อนถึงการบริหารจัดการด้านราคาและโครงสร้างรายได้ที่มีประสิทธิภาพ

ตารางแสดงข้อมูลการดำเนินงานด้านการขนส่งผู้โดยสาร จำแนกตามภูมิภาค

	เปลี่ยนแปลงจากงวดเดียวกันของปีก่อน (%)		อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร (%)	
	ปริมาณการผลิต (ASK)	ปริมาณการขนส่ง (RPK)	ม.ค.-มี.ค.	
			2569	2568
เส้นทางบินภายในประเทศ	-3.9	-5.9	91.9	93.8
เส้นทางบินระหว่างประเทศ	-1.9	-2.1	82.8	83.0
เอเชีย	-4.7	-5.6	77.7	78.5
ยุโรป	+0.9	+1.2	90.5	90.2
ออสเตรเลีย	+0.6	+0.01	77.0	77.5
รวม	-1.9	-2.2	83.1	83.3

ตารางแสดงข้อมูลรายได้ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน จำแนกตามภูมิภาค

หน่วย : ล้านบาท	ม.ค.-มี.ค.			
	2569	2568	เปลี่ยนแปลง	
			ล้านบาท	%
เส้นทางบินภายในประเทศ	2,143	2,191	-48	-2.2
เส้นทางบินระหว่างประเทศ	40,197	41,028	-831	-2.0
เอเชีย	20,063	21,400	-1,337	-6.2
ยุโรป	16,082	15,642	+440	+2.8
ออสเตรเลีย	4,052	3,986	+66	+1.7
รวมรายได้ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน (ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว)	42,340	43,219	-879	-2.0

ตารางแสดงข้อมูลรายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วยจำแนกตามภูมิภาค

หน่วย : บาท/คน-กิโลเมตร	ม.ค.-มี.ค.			
	2569	2568	เปลี่ยนแปลง	
			บาท	%
เส้นทางบินภายในประเทศ	4.37	4.21	+0.16	+3.8
เส้นทางบินระหว่างประเทศ	2.87	2.87	-	-
เอเชีย	3.22	3.25	-0.03	-0.9
ยุโรป	2.59	2.55	+0.04	+1.6
ออสเตรเลีย	2.57	2.53	+0.04	+1.6
รวมรายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วย	2.92	2.91	+0.01	+0.3

หมายเหตุ : รายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วย ไม่รวมค่าน้ำหนักส่วนเกิน

- รายได้ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกินสำหรับเส้นทางบินในภูมิภาคเอเชีย มีจำนวน 20,063 ล้านบาท ลดลงจากช่วงเดียวกันของปีก่อน 1,337 ล้านบาท (-6.2%) สาเหตุหลักจากปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร ลดลงจากช่วงเดียวกันของปีก่อนร้อยละ 4.7 จากการยกเลิกเส้นทางบินโคชิ และลดความถี่เส้นทางบินนาโงยา จาก 14 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ เป็น 7 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ ปริมาณการขนส่งผู้โดยสารลดลงจากช่วงเดียวกันของปีก่อน ร้อยละ 5.6 โดยมีอัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสารลดลงจาก 78.5% ในไตรมาสที่ 1 ปี 2568 เป็น 77.7% ในไตรมาสที่ 1 ปี 2569 และรายได้เฉลี่ยต่อหน่วยลดลงจากช่วงเดียวกันของปีก่อนร้อยละ 0.9 เป็นผลจากภาวะการแข่งขันสูง ในเส้นทางบินในภูมิภาคเอเชีย

- รายได้ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกินสำหรับเส้นทางบินยุโรป มีจำนวน 16,082 ล้านบาท เพิ่มขึ้น จากช่วงเดียวกันของปีก่อน 440 ล้านบาท (+2.8%) มีปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร และปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร เพิ่มขึ้นร้อยละ 0.9 และร้อยละ 1.2 ตามลำดับ เนื่องจากสถานการณ์ความตึงเครียดในตะวันออกกลาง ทำให้ปริมาณความต้องการของผู้โดยสารที่เลือกเดินทางแบบไม่หยุดพัก (Non-stop flight) แทนการแวะเปลี่ยนเครื่องเพิ่มขึ้น และบริษัทฯ ยังเพิ่มเที่ยวบินพิเศษเพื่อช่วยบรรเทาปริมาณผู้โดยสารที่ตกค้างในเส้นทางไป-กลับ กรุงเทพฯ-ปารีส และ กรุงเทพฯ-แฟรงก์เฟิร์ต ส่งผลให้อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสารเพิ่มขึ้นจาก 90.2% ในไตรมาสที่ 1 ปี 2568 เป็น 90.5% ในไตรมาสที่ 1 ปี 2569 รวมทั้งรายได้เฉลี่ยต่อหน่วยเพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อนร้อยละ 1.6

- รายได้ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกินสำหรับเส้นทางบินออสเตรเลีย มีจำนวน 4,052 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อน 66 ล้านบาท (+1.7%) โดยมีปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารเพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อนร้อยละ 0.6 ปริมาณการขนส่งผู้โดยสารใกล้เคียงกับช่วงเดียวกันของปีก่อน อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร ลดลงเล็กน้อยจาก 77.5% ในไตรมาสที่ 1 ปี 2568 เป็น 77.0% ในไตรมาสที่ 1 ปี 2569 อย่างไรก็ตาม รายได้เฉลี่ยต่อหน่วยเพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อนร้อยละ 1.6 ส่วนหนึ่งมาจากการเดินทางเชื่อมต่อกับเส้นทางบินยุโรป มากขึ้น จากผลของภาวะความขัดแย้งในตะวันออกกลาง

- รายได้ค่าโดยสารและค่าน้ำมันส่วนเกินสำหรับเส้นทางบินภายในประเทศ มีจำนวน 2,143 ล้านบาท ลดลงจากช่วงเดียวกันของปีก่อน 48 ล้านบาท (-2.2%) โดยมีปริมาณการผลิต และปริมาณการขนส่งด้านผู้โดยสารลดลงร้อยละ 3.9 และร้อยละ 5.9 ตามลำดับ จากการปรับเปลี่ยนที่นั่งบนเครื่องบินแบบแอร์บัส A320-200 จำนวน 20 ลำ ให้มีที่นั่งชั้นธุรกิจ อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสารลดลงจาก 93.8% ในไตรมาสที่ 1 ปี 2568 เป็น 91.9% ในไตรมาสที่ 1 ปี 2569 ในขณะที่รายได้เฉลี่ยต่อหน่วยเพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อนร้อยละ 3.8 จากรายได้เฉลี่ยต่อหน่วยของชั้นธุรกิจสูงขึ้นร้อยละ 12.9

- **รายได้จากค่าระวางขนส่งและไปรษณีย์ภัณฑ์**

รายได้จากค่าระวางขนส่งและไปรษณีย์ภัณฑ์ คิดเป็นร้อยละ 8.1 ของรายได้รวม (ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว) มีจำนวน 4,128 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน 48 ล้านบาท (-1.1%) เป็นผลมาจากรายได้จากพัสดุภัณฑ์เฉลี่ยต่อหน่วย (รวมค่าธรรมเนียมขดเซยค่าน้ำมันและค่าเบี้ยประกันภัย ไม่รวมค่าไปรษณีย์ภัณฑ์) เท่ากับ 8.36 บาท ลดลงจากช่วงเดียวกันของปีก่อน 0.22 บาท (-2.6%) เนื่องจากผลกระทบจากการแข็งค่าของเงินบาท และการแข่งขันที่เพิ่มขึ้น อย่างไรก็ตามปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์เพิ่มขึ้นร้อยละ 1.9 จากช่วงเดียวกันของปีก่อน ส่งผลให้อัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์เฉลี่ยอยู่ที่ 50.5% เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อนที่เฉลี่ยอยู่ที่ 49.4%

- **รายได้กิจการอื่น** ประกอบด้วยรายได้จากหน่วยธุรกิจ ได้แก่ การบริการภาคพื้น ครีวการบิน การบริการคลังสินค้า และรายได้จากกิจการสนับสนุนอื่นๆ เช่น การซ่อมเครื่องบิน เป็นต้น รวมจำนวน 3,224 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อน 345 ล้านบาท (+12.0%) โดยส่วนใหญ่มาจากรายได้หน่วยธุรกิจที่เพิ่มขึ้นตามจำนวนเที่ยวบินของสายการบินลูกค้าที่เพิ่มขึ้น

- **รายได้อื่นๆ** ประกอบด้วย ดอกเบี้ยรับ รายได้ค่าปรับ และรายได้อื่นๆ มีจำนวน 1,337 ล้านบาท ลดลงจากช่วงเดียวกันของปีก่อน 14 ล้านบาท (-1.0%)

ค่าใช้จ่าย

ในไตรมาสที่ 1 ปี 2569 บริษัทฯ มีค่าใช้จ่ายรวม (ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว) 37,282 ล้านบาท ลดลงจากช่วงเดียวกันของปีก่อน 682 ล้านบาท (-1.8%) โดยมีรายละเอียด ดังนี้

- **ค่าน้ำมันเครื่องบิน** จำนวน 11,347 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 30.4 ของค่าใช้จ่ายรวม (ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว) ลดลงจากช่วงเดียวกันของปีก่อน 1,356 ล้านบาท (-10.7%) ตามปริมาณการผลิตที่ลดลงจากช่วงเดียวกันของปีก่อน และอัตราแลกเปลี่ยนเงินบาทต่อดอลลาร์สหรัฐเฉลี่ยที่แข็งค่าจาก 33.95 บาทต่อดอลลาร์สหรัฐในช่วงเดียวกันของปีก่อน เป็น 31.60 บาทต่อดอลลาร์สหรัฐ หรือคิดเป็นร้อยละ 6.9 ถึงแม้ว่าราคาน้ำมันเฉลี่ยปรับเพิ่มขึ้นเล็กน้อยที่ร้อยละ 0.1

- ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานไม่รวมค่าน้ำมันเครื่องบิน มีจำนวนรวมทั้งสิ้น 25,935 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อน 674 ล้านบาท (+2.7%) โดยมีรายละเอียด ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท	ม.ค.-มี.ค.			
	2569	2568	เปลี่ยนแปลง	
			ล้านบาท	%
ค่าใช้จ่าย (ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว)				
ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน	3,589	2,821	+768	+27.2
ค่าบริการการบิน	4,914	4,942	-28	-0.6
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับนักบินและลูกเรือ	1,409	1,389	+20	+1.4
ค่าซ่อมแซมและซ่อมบำรุงอากาศยาน	5,077	5,370	-293	-5.5
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	3,800	3,076	+724	+23.5
ค่าสินค้าและพัสดุใช้ไป	2,605	2,425	+180	+7.4
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการขายและโฆษณา	2,478	2,388	+90	+3.8
ค่าใช้จ่ายอื่น	2,063	2,850	-787	-27.6
ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานไม่รวมค่าน้ำมันเครื่องบิน	25,935	25,261	+674	+2.7

- ค่าใช้จ่ายในส่วนที่แปรผันตามปริมาณการผลิตและ/หรือปริมาณการขนส่ง และ/หรือจำนวนผู้โดยสาร (Variable Cost) รวมทั้งสิ้น จำนวน 16,483 ล้านบาท ลดลงจากช่วงเดียวกันของปีก่อน 31 ล้านบาท (-0.2%) โดยมีรายละเอียด ดังนี้

- ค่าบริการการบิน ประกอบด้วย ค่าบริการภาคพื้น ค่าธรรมเนียมท่าอากาศยาน ค่าบริการควบคุมการจราจรทางอากาศ และค่าบริการการบินอื่นๆ ซึ่งโดยหลักประกอบไปด้วยค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับห้องรับรองพิเศษสำหรับผู้โดยสาร มีจำนวน 4,914 ล้านบาท ลดลงจากช่วงเดียวกันของปีก่อน 28 ล้านบาท (-0.6%) สาเหตุหลักเกิดจากจำนวนเที่ยวบินที่ลดลง รวมทั้งเงินบาทเมื่อเทียบกับสกุลเงินหลักของค่าใช้จ่ายเชิงค่า ทำให้ค่าใช้จ่ายลดลง

- ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับนักบินและลูกเรือ โดยหลักประกอบด้วย ค่าเบี้ยเลี้ยงนักบินและลูกเรือเมื่อปฏิบัติหน้าที่บนเที่ยวบิน ค่ายานพาหนะ และค่าโรงแรมที่พักในต่างประเทศสำหรับนักบินและลูกเรือที่ค้างคืน มีจำนวน 1,409 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อน 20 ล้านบาท (+1.4%) จากการปรับการจัดองค์ประกอบของลูกเรือ (Crew Composition) บนเที่ยวบิน ให้เป็นไปตามที่สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยกำหนดเพิ่มเติม

- ค่าซ่อมแซมและซ่อมบำรุงอากาศยาน มีจำนวน 5,077 ล้านบาท ลดลงจากช่วงเดียวกันของปีก่อน 293 ล้านบาท (-5.5%) สาเหตุหลักเกิดจากการเปลี่ยนสัญญาจากเช่าเป็นซื้อเครื่องบินแบบโบอิง 777-300ER จำนวน 5 ลำ และแบบแอร์บัส A320-200 จำนวน 1 ลำ การแข็งค่าของเงินบาท และได้รับเงินประกันจากเครื่องบินที่จอดรอการซ่อมของเครื่องบินแบบโบอิง 787-8 รวมทั้งชั่วโมงปฏิบัติการบินลดลงจากช่วงเดียวกันของปีก่อน

- ค่าสินค้าและพัสดุใช้ไป มีจำนวนรวม 2,605 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อน 180 ล้านบาท (+7.4%) สาเหตุหลักจากราคาวัตถุดิบที่เพิ่มขึ้น รวมถึงค่าใช้จ่ายพัสดุและอะไหล่สิ้นเปลืองเพิ่มขึ้นตามการซ่อมบำรุงที่เพิ่มขึ้น

- ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการขายและโฆษณา มีจำนวน 2,478 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อน 90 ล้านบาท (+3.8%) โดยมีสาเหตุหลักมาจากค่าธรรมเนียมบัตรเครดิตที่สูงขึ้นตามสัดส่วนยอดขายที่ชำระเงินผ่านบัตรเครดิตเพิ่มขึ้น และประมาณการค่าใช้จ่ายค่าตอบแทนให้แก่ตัวแทนจำหน่ายที่สามารถสร้างยอดขายได้ตามหลักเกณฑ์ที่กำหนด ถึงแม้ว่าค่าใช้จ่ายและค่าธรรมเนียมในการสำรองที่นั่งลดลง เนื่องจากการแข่งค่าของเงินบาท

• ค่าใช้จ่ายคงที่ (Fixed Cost) ประกอบด้วย ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย และค่าใช้จ่ายอื่น มีจำนวนรวม 9,452 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อน 705 ล้านบาท (+8.1%) โดยมีรายละเอียด ดังนี้

- ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน โดยหลักประกอบด้วย เงินเดือนพนักงาน ค่าจ้างแรงงานภายนอก ค่าล่วงเวลา และสวัสดิการอื่นๆ มีจำนวน 3,589 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อน 768 ล้านบาท (+27.2%) สาเหตุหลักเกิดจากการปรับเพิ่มอัตราเงินเดือนประจำปีของพนักงาน การเพิ่มขึ้นของจำนวนพนักงาน และการจ้างแรงงานภายนอก เพื่อรองรับการเติบโตของธุรกิจ

- ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย มีจำนวน 3,800 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อน 724 ล้านบาท (+23.5%) สาเหตุหลักเกิดจากการบันทึกค่าเสื่อมค่าซ่อมใหญ่เครื่องยนต์ของเครื่องบินแบบโบอิง 777-300ER จำนวน 5 ลำ และแบบแอร์บัส A320-200 จำนวน 1 ลำ จากการเปลี่ยนสัญญาจากเช่าเป็นซื้อ และจากการคิดค่าเสื่อมราคาสินทรัพย์สิทธิการใช้สำหรับงวดจากการรับมอบเครื่องบินแบบแอร์บัส A330-300 จำนวน 1 ลำ แบบแอร์บัส A321neo จำนวน 2 ลำ และแบบโบอิง 787-9 จำนวน 1 ลำ

- ค่าใช้จ่ายอื่น โดยหลักประกอบด้วย ค่าเช่าสำนักงาน ค่าเบี้ยประกันภัย ค่าสาธารณูปโภคต่างๆ รวมถึงค่าจ้างเหมาจ่ายผู้ให้บริการหรือแรงงานภายนอก ซึ่งเป็นการให้บริการทั่วไปที่เกิดขึ้นเป็นประจำ เช่น บริการการบำบัดขยะและกากอุตสาหกรรม การตรวจสอบคุณภาพน้ำเสีย และบริการซักรีด เป็นต้น มีจำนวน 2,063 ล้านบาท ลดลงจากช่วงเดียวกันของปีก่อน 787 ล้านบาท (-27.6%) สาเหตุหลักเกิดจากค่าจ้างเหมาจ่ายจากภายนอก และค่าสาธารณูปโภคลดลงตามปริมาณการผลิตที่ลดลง และมีการจัดประเภทพัสดุเครื่องบินที่ไม่ได้ใช้งานนำกลับมาใช้งาน

ต้นทุนทางการเงิน มีจำนวน 2,987 ล้านบาท ลดลงจากช่วงเดียวกันของปีก่อน 494 ล้านบาท (-14.2%) สาเหตุหลักเกิดจากการเปลี่ยนสัญญาจากเช่าเป็นซื้อของเครื่องบินแบบโบอิง 777-300ER จำนวน 5 ลำ และแบบแอร์บัส A320-200 จำนวน 1 ลำ ถึงแม้ว่ามีการบันทึกดอกเบี้ยของสัญญาเช่าดำเนินงานจากการรับมอบเครื่องบินเช่าดำเนินงานที่เพิ่มขึ้นจำนวน 4 ลำ ประกอบด้วยเครื่องบินแบบแอร์บัส A330-300 จำนวน 1 ลำ แบบแอร์บัส A321neo จำนวน 2 ลำ และแบบโบอิง 787-9 จำนวน 1 ลำ

กำไรจากการยกเลิกสัญญาเช่าเครื่องบิน จำนวน 1,435 ล้านบาท โดยเป็นการปรับปรุงรายการทางบัญชีจากการที่บริษัทฯ ซื้อเครื่องบินแบบโบอิง 777-300ER จำนวน 1 ลำ และแบบแอร์บัส A320-200 จำนวน 1 ลำ ที่เดิมบริษัทฯ ใช้งานผ่านสัญญาเช่าดำเนินงาน

ผลกำไรจากการวัดมูลค่าตราสารอนุพันธ์ จำนวน 649 ล้านบาท ณ วันที่ 31 มีนาคม 2569 บริษัทฯ มีสัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศกับสถาบันการเงิน โดยการใช้เครื่องมือทางการเงินในการทำธุรกรรม เช่น การทำ Cross Currency Swap (CCS) จากสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐเป็นสกุลเงินบาท มีวัตถุประสงค์เพื่อลดผลกระทบจากความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศในงบการเงิน

ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม ประกอบด้วย บริษัท ดอนเมือง อินเตอร์เนชั่นแนล แอร์พอร์ตโฮเต็ล จำกัด บริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด และบริษัท ครีวการบินภูเก็ต จำกัด มีจำนวน 29 ล้านบาท ลดลงจากช่วงเดียวกันของปีก่อน 3 ล้านบาท (-9.4%)

กำไรจากการขายสินทรัพย์ จำนวน 1 ล้านบาท ประกอบด้วย กำไรจากการขายเครื่องบิน เครื่องยนต์ และขายสินทรัพย์อื่นๆ

ผลขาดทุนจากการด้อยค่าซึ่งเป็นไปตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 9 จำนวน 5 ล้านบาท สาเหตุหลักเกิดจากประมาณการด้อยค่าสินทรัพย์ทางการเงินจากเงินสด ลูกหนี้การค้า และสินทรัพย์อื่น

ผลขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศสุทธิ จำนวน 1,021 ล้านบาท ประกอบด้วย ผลขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศที่ยังไม่เกิดขึ้น (Unrealized FX Loss) จำนวน 517 ล้านบาท โดยมีสาเหตุหลักจากการอ่อนค่าของสกุลเงินบาทต่อสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐ ยูโร และเงินเยน เมื่อเทียบกับ ณ วันที่ 31 มีนาคม 2569 กับ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568 ส่งผลให้มูลค่าเงินกู้รวมทั้งหมดนี้สิ้นตามสัญญาเช่าเครื่องบิน สินทรัพย์และหนี้สินที่เป็นเงินตราต่างประเทศภายหลังการแปลงมีมูลค่าเพิ่มขึ้น และผลขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศที่เกิดขึ้นแล้ว (Realized FX Loss) จำนวน 504 ล้านบาท

EBITDA ของไตรมาสที่ 1 ปี 2569 มีจำนวน 17,548 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อน 819 ล้านบาท (+4.9%)

3. ฐานะทางการเงินและสภาพคล่อง

ตารางแสดงรายจ่ายลงทุน

หน่วย : ล้านบาท	ม.ค.-มี.ค.	
	2569	2568
เครื่องบิน	5,285	345
อื่นๆ (ที่ไม่ใช่เครื่องบิน)	382	54
รวม	5,667	399

ในไตรมาสที่ 1 ปี 2569 บริษัทฯ มีรายจ่ายเพื่อการลงทุน 5,667 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อน 5,268 ล้านบาท (+1,320.3%) ประกอบด้วย

- การลงทุนในส่วนที่เกี่ยวข้องกับเครื่องบิน จำนวน 5,285 ล้านบาท โดยหลักมาจากการซื้อเครื่องบินแบบโบอิง 777-300ER จำนวน 1 ลำ และแบบแอร์บัส A320-200 1 ลำ ที่เดิมบริษัทฯ ใช้งานผ่านสัญญาเช่าดำเนินงาน และการซื้ออะไหล่เครื่องบินหมุนเวียน

- การลงทุนในสินทรัพย์ถาวรอื่นๆ จำนวน 382 ล้านบาท ซึ่งส่วนใหญ่เป็นการลงทุนในเครื่องมืออุปกรณ์ การให้บริการซ่อมบำรุงของฝ่ายช่าง

สภาพคล่อง

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2569 บริษัทฯ มีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดจำนวน 85,318 ล้านบาท คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 26.3 ของสินทรัพย์รวม เพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568 จำนวน 6,739 ล้านบาท (+8.6%)

โดยสรุปเงินสดสุทธิได้มาและใช้ไปในกิจกรรมต่างๆ ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท	ม.ค.-มี.ค.	
	2569	2568
เงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมดำเนินงาน	14,375	16,589
เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุน	(6,292)	(4,502)
เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงิน	(4,168)	(4,467)
ผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ ที่ยังไม่เกิดขึ้นที่มีต่อเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	2,823	700
ผลกระทบจากการด้อยค่า (กลับรายการ) ด้านเครดิต ที่มีต่อเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	1	(6)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น	6,739	8,314

ในไตรมาสที่ 1 ปี 2569 บริษัทฯ มีเงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมดำเนินงานจำนวน 14,375 ล้านบาท ลดลงจากช่วงเดียวกันของปีก่อน 2,214 ล้านบาท (-13.3%) สาเหตุหลักมาจากการเปลี่ยนแปลงของเงินทุนหมุนเวียน อย่างไรก็ตาม ผลการดำเนินงานปรับตัวดีขึ้น โดยมีกำไรจากการดำเนินงานก่อนต้นทุนทางการเงินไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว และกำไรสุทธิสูงกว่าไตรมาสที่ 1 ปี 2568 เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุนจำนวน 6,292 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อน 1,790 ล้านบาท (+39.8%) สาเหตุหลักเนื่องจากการจ่ายล่วงหน้าตามสัญญาจัดหาเครื่องบินเพิ่มขึ้น รวมถึงมีการเปลี่ยนสัญญาจากเช่าเป็นซื้อเครื่องบินแบบโบอิง 777-300ER จำนวน 1 ลำ และแบบแอร์บัส A320-200 จำนวน 1 ลำ มีเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงินจำนวน 4,168 ล้านบาท ประกอบด้วยการจ่ายชำระคืนหนี้สินตามสัญญาเช่าเครื่องบิน จ่ายชำระดอกเบี้ยหุ้นกู้ และจ่ายชำระดอกเบี้ยเงินกู้ยืมระยะยาว เป็นผลให้เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันที่ 31 มีนาคม 2569 มีจำนวน 85,318 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 6,739 ล้านบาท (+8.6%) จาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568 ซึ่งมีอยู่จำนวน 78,579 ล้านบาท

ทั้งนี้ หากรวมสินทรัพย์ทางการเงินหมุนเวียนอื่น บริษัทฯ มีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดรวมสินทรัพย์ทางการเงินหมุนเวียนอื่นสุทธิเป็นเงิน 132,320 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568 จำนวน 8,760 ล้านบาท (+7.1%)

เครื่องบิน

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2569 บริษัทฯ มีเครื่องบินที่ใช้ดำเนินงานจำนวน 80 ลำ และมีเครื่องบินที่ไม่ได้ใช้ดำเนินงานจำนวน 4 ลำ เครื่องบินที่ใช้ดำเนินงานประกอบด้วย เครื่องบินของบริษัทฯ จำนวน 11 ลำ และเครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าจำนวน 69 ลำ

สินทรัพย์

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2569 บริษัทฯ มีสินทรัพย์รวมจำนวน 324,542 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568 จำนวน 20,483 ล้านบาท (+6.7%) โดยมีรายละเอียด ดังนี้

	ข้อมูลทางการเงินรวม					
	31 มี.ค. 2569		31 ธ.ค. 2568		เปลี่ยนแปลง	
	ล้านบาท	% ของสินทรัพย์รวม	ล้านบาท	% ของสินทรัพย์รวม	ล้านบาท	%
สินทรัพย์หมุนเวียน						
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	85,318	26.3	78,579	25.9	+6,739	+8.6
สินทรัพย์ทางการเงินหมุนเวียนอื่น	47,002	14.5	44,981	14.8	+2,021	+4.5
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่จัดประเภทเป็นสินทรัพย์ที่ถือไว้เพื่อขาย	1,405	0.4	1,615	0.5	-210	-13.0
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่นๆ	26,059	8.0	18,324	6.0	+7,735	+42.2
สินทรัพย์หมุนเวียน	159,784	49.2	143,499	47.2	+16,285	+11.3
ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์	46,480	14.3	42,356	13.9	+4,124	+9.7
สินทรัพย์สิทธิการใช้	68,448	21.1	69,283	22.8	-835	-1.2
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่นๆ	49,830	15.4	48,921	16.1	+909	+1.9
รวมสินทรัพย์	324,542	100.0	304,059	100.0	+20,483	+6.7

สินทรัพย์หมุนเวียนมีจำนวน 159,784 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 49.2 ของสินทรัพย์ทั้งหมด เพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568 จำนวน 16,285 ล้านบาท (+11.3%) โดยมีรายละเอียด ดังนี้

- เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด มีจำนวน 85,318 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568 จำนวน 6,739 ล้านบาท (+8.6%) โดยมีปัจจัยหลักจากกระแสเงินสดสุทธิที่ได้มาจากกิจกรรมดำเนินงาน ซึ่งสูงกว่าเงินสดสุทธิที่ใช้ไปในกิจกรรมลงทุนและกิจกรรมจัดหาเงิน สะท้อนถึงความสามารถในการสร้างกระแสเงินสดจากการดำเนินงาน ขณะที่กระแสเงินสดใช้ไปในกิจกรรมลงทุนส่วนใหญ่เกี่ยวข้องกับการลงทุนตามแผน และกิจกรรมจัดหาเงินเป็นไปตามการชำระหนี้และการผูกพัน
- สินทรัพย์ทางการเงินหมุนเวียนอื่น มีจำนวน 47,002 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568 จำนวน 2,021 ล้านบาท (+4.5%) จากการลงทุนในตั๋วเงินที่มีสิทธิไถ่ถอนคืนได้ และเงินฝากประจำที่มีระยะเวลาที่ครบกำหนดชำระมากกว่า 3 เดือน แต่ไม่เกิน 1 ปีที่เพิ่มขึ้น
- สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่จัดประเภทเป็นสินทรัพย์ที่ถือไว้เพื่อขาย มีจำนวน 1,405 ล้านบาท ลดลงจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568 จำนวน 210 ล้านบาท (-13.0%) สาเหตุหลักจากการจำหน่ายเครื่องบินแบบแอร์บัส A380-800 จำนวน 1 ลำ แบบโบอิง 777-200 จำนวน 1 ลำ และสินทรัพย์อื่น

- สิ้นทรัพย์หมุนเวียนอื่นๆ มีจำนวน 26,059 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568 จำนวน 7,735 ล้านบาท (+42.2%) สาเหตุหลักจากลูกหนี้การค้าเพิ่มขึ้นตามการเติบโตของยอดจำหน่ายบัตรโดยสาร และ สิ้นทรัพย์ตราสารอนุพันธ์ระยะสั้นเพิ่มขึ้น จากการประเมินมูลค่ายุติธรรมของสัญญาซื้อขายน้ำมันล่วงหน้า ซึ่งบริษัทฯ ทำขึ้นเพื่อป้องกันความเสี่ยงจากความผันผวนของราคาน้ำมัน

ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ มีจำนวน 46,480 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 14.3 ของสินทรัพย์ทั้งหมด เพิ่มขึ้น จาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568 จำนวน 4,124 ล้านบาท (+9.7%) สาเหตุหลักจากการเปลี่ยนสัญญาจากเช่าเป็นซื้อ เครื่องบินแบบโบอิง 777-300ER จำนวน 1 ลำ และแบบแอร์บัส A320-200 จำนวน 1 ลำ ขณะเดียวกันมีการคิดค่าเสื่อมราคาสำหรับงวด

สินทรัพย์สิทธิการใช้ มีจำนวน 68,448 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 21.1 ของสินทรัพย์ทั้งหมด ประกอบด้วยสัญญาเช่าดำเนินงานเครื่องบิน และสัญญาเช่าดำเนินงานสินทรัพย์ถาวรอื่น ลดลงจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568 จำนวน 835 ล้านบาท (-1.2%) สาเหตุหลักจากการคิดค่าเสื่อมราคาของสินทรัพย์สิทธิการใช้สำหรับงวด และการปรับปรุงรายการออกและบันทึกเป็นที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ จากการเปลี่ยนสัญญาจากเช่าเป็นซื้อเครื่องบินแบบ โบอิง 777-300ER จำนวน 1 ลำ และแบบแอร์บัส A320-200 จำนวน 1 ลำ ขณะเดียวกันมีการรับมอบเครื่องบินแบบแอร์บัส A321neo จำนวน 1 ลำเพิ่มเติม

สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่นๆ มีจำนวน 49,830 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 15.4 ของสินทรัพย์ทั้งหมด เพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568 จำนวน 909 ล้านบาท (+1.9%) สาเหตุหลักจากการเพิ่มขึ้นของเงินจ่ายล่วงหน้าตามสัญญาจัดหาเครื่องบินซึ่งอยู่ระหว่างรอการรับมอบ

อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ (Return on Assets) ในไตรมาสที่ 1 ปี 2569 เท่ากับร้อยละ 3.22 ลดลง จากช่วงเดียวกันของปีก่อนซึ่งเท่ากับร้อยละ 3.33

หนี้สิน

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2569 หนี้สินรวมของบริษัทฯ มีจำนวน 235,920 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568 จำนวน 7,773 ล้านบาท (+3.4%) โดยมีรายละเอียด ดังนี้

	ข้อมูลทางการเงินรวม					
	31 มี.ค. 2569		31 ธ.ค. 2568		เปลี่ยนแปลง	
	ล้านบาท	% ของหนี้สินรวม	ล้านบาท	% ของหนี้สินรวม	ล้านบาท	%
หนี้สินหมุนเวียน	72,039	30.5	67,716	29.7	+4,323	+6.4
ส่วนของหนี้สินระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี	9,880	4.2	9,871	4.3	+9	+0.1
หนี้สินระยะยาว	110,020	46.6	107,801	47.3	+2,219	+2.1
หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่นๆ	43,981	18.7	42,759	18.7	+1,222	+2.9
รวมหนี้สิน	235,920	100.0	228,147	100.0	+7,773	+3.4

หนี้สินหมุนเวียน มีจำนวน 72,039 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 30.5 ของหนี้สินทั้งหมด เพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568 จำนวน 4,323 ล้านบาท (+6.4%) สาเหตุหลักจากรายได้รับล่วงหน้าที่เพิ่มขึ้น

หนี้สินระยะยาวรวมส่วนของหนี้สินระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี มีจำนวน 119,900 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 50.8 ของหนี้สินทั้งหมด เพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568 จำนวน 2,228 ล้านบาท (+1.9%) สาเหตุหลักจากหนี้สินตามสัญญาเช่าที่เพิ่มขึ้นจากการรับมอบเครื่องบิน รวมทั้งการปรับมูลค่าหนี้สินสกุลเงินต่างประเทศตามอัตราแลกเปลี่ยน ณ วันสิ้นงวด

หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่นๆ มีจำนวน 43,981 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 18.7 ของหนี้สินทั้งหมด เพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568 จำนวน 1,222 ล้านบาท (+2.9%) สาเหตุหลักเกิดจากประมาณการหนี้สินไม่หมุนเวียนอื่นเพิ่มขึ้น 2,037 ล้านบาท จากการรับรู้ค่าใช้จ่ายสำหรับค่าซ่อมแซมและซ่อมบำรุงอากาศยาน รายการสำรองค่าซ่อมใหญ่เครื่องบิน เครื่องยนต์เครื่องบิน และส่วนประกอบอื่นๆ สำหรับรายการซ่อมที่จะต้องจ่ายเงินในอนาคตตามสัญญา ถึงแม้ว่าหนี้สินตราสารอนุพันธ์ระยะยาวจะลดลง ซึ่งมาจากการเปลี่ยนแปลงของมูลค่ายุติธรรมของสัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ ซึ่งบริษัทฯ ทำขึ้นเพื่อป้องกันความเสี่ยงจากความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2569 บริษัทฯ มีอัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Interest Bearing Debt to Equity) เท่ากับ 1.35 เท่า ลดลงจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568 ซึ่งเท่ากับ 1.55 เท่า และอัตราส่วนหนี้สินรวมต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Debt to Equity) เท่ากับ 2.66 เท่า ลดลงจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568 ซึ่งเท่ากับ 3.01 เท่า

ส่วนของผู้ถือหุ้น

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2569 ส่วนของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ มีจำนวน 88,622 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 12,710 ล้านบาท (+16.7%) จาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568 ซึ่งเท่ากับ 75,912 ล้านบาท โดยส่วนของผู้ถือหุ้นส่วนของบริษัทใหญ่มีจำนวน 88,529 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 12,695 ล้านบาท (+16.7%) จาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568 ซึ่งเท่ากับ 75,834 ล้านบาท สาเหตุหลักจากผลการดำเนินงานที่มีกำไรสุทธิ

ภาวะผูกพันและหนี้สินที่อาจเกิดขึ้น

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2569 บริษัทฯ มีหนี้สินที่อาจเกิดขึ้นจากภาวะผูกพันที่เปิดเผยในหมายเหตุประกอบงบการเงินจากหนังสือค้ำประกันที่ออกโดยธนาคารในประเทศและต่างประเทศ และภาวะผูกพันที่จะต้องจ่ายในอนาคตตามสัญญาเช่าของเครื่องบิน และสัญญาจัดหาสินทรัพย์ซึ่งอยู่ระหว่างการรอรับมอบ

4. ปัจจัยที่อาจมีผลกระทบต่อผลการดำเนินงานในอนาคต

ปี 2569 ภาพรวมเศรษฐกิจโลกมีปัจจัยเสี่ยงหลักจากสงครามในตะวันออกกลางและความตึงเครียดทางภูมิรัฐศาสตร์ที่อาจซ้ำเติมภาวะเงินเฟ้อและหนี้สาธารณะให้สูงขึ้น โดยเฉพาะในกลุ่มประเทศกำลังพัฒนา อย่างไรก็ตาม เศรษฐกิจยังมีโอกาสฟื้นตัวได้หากผลิตภาพจากปัญญาประดิษฐ์ (AI) เกิดผลลัพธ์ที่รวดเร็วหรือความตึงเครียดทางการค้าคลี่คลายลง โดยกองทุนการเงินระหว่างประเทศ (IMF) ระบุว่าเศรษฐกิจโลกกำลังเผชิญการทดสอบครั้งสำคัญจากการอุบัติขึ้นของสงครามในตะวันออกกลาง ซึ่งหากสถานการณ์ยืดเยื้ออาจส่งผลให้เศรษฐกิจโลกเข้าสู่ภาวะชะลอตัว

สมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA) แสดงถึงความกังวลในระยะสั้น เกี่ยวกับภาวะขาดแคลนน้ำมันเครื่องบินที่อาจเกิดขึ้น และคาดการณ์ว่าภายในเดือนพฤษภาคม 2569 อาจเริ่มมีการยกเลิกเที่ยวบินบางส่วนในยุโรปและบางพื้นที่ในทวีปเอเชีย อย่างไรก็ตาม ในระยะยาว IATA เผยแพร่รายงานการคาดการณ์ความต้องการเดินทาง โดยระบุว่าความต้องการเดินทางทางอากาศทั่วโลกมีแนวโน้มปรับเพิ่มขึ้นมากกว่า 2 เท่าภายในปี 2593 ซึ่งจะขับเคลื่อนโดยภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกเป็นหลัก ทั้งนี้ อัตราการเติบโตของ แต่ละภูมิภาคมีความแตกต่างกันไป ขึ้นอยู่กับโครงสร้างประชากร ระดับความอึดตัวของตลาด การพัฒนาทางเศรษฐกิจ และศักยภาพด้านการเชื่อมต่อ

เศรษฐกิจไทยเผชิญปัจจัยเสี่ยงจากสงครามในตะวันออกกลาง และมาตรการภาษีนำเข้าของสหรัฐอเมริกา โดยในภาคการท่องเที่ยว การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย (ททท.) ปรับเป้าหมายจำนวนนักท่องเที่ยวปี 2569 เป็น 30-34 ล้านคน ลดลงร้อยละ 18 จากเป้าหมายเดิม จากการชะลอตัวของตลาดตะวันออกกลาง ยุโรป และอเมริกา ข้อจำกัดด้านเส้นทางบิน ความผันผวนของราคาน้ำมัน สงครามการค้าและการแข่งขันที่รุนแรงของตลาดท่องเที่ยวโลก ทั้งนี้ ททท. ได้มีการปรับกลยุทธ์การตลาด โดยเปลี่ยนจากการมุ่งเน้นเชิงปริมาณ สู่การสร้างมูลค่า (Value over Volume) มุ่งยกระดับค่าใช้จ่ายต่อทริปของนักท่องเที่ยวให้สูงขึ้น อีกทั้งพัฒนาสินค้าและบริการนักท่องเที่ยวคุณภาพสูง การสื่อสารภาพลักษณ์ด้านความปลอดภัยและความคุ้มค่า รวมไปถึงการใช้เทคโนโลยีและแพลตฟอร์มดิจิทัลอย่างมีประสิทธิภาพ

ตามตารางบินฤดูร้อนปี 2569 บริษัทฯ ให้บริการครอบคลุม 62 เส้นทางบิน ทั้งในและระหว่างประเทศ โดยจะกลับไปทำการบินในเส้นทางไป-กลับ กรุงเทพฯ-อัมสเตอร์ดัม ทำการบินทุกวัน สัปดาห์ละ 7 เที่ยวบิน เริ่มทำการบินตั้งแต่วันที่ 1 กรกฎาคม 2569 เป็นต้นไป ทั้งนี้ จากความไม่แน่นอนของสถานการณ์ภูมิรัฐศาสตร์และข้อพิพาทระหว่างประเทศ บริษัทฯ ได้ติดตามสถานการณ์ดังกล่าวอย่างใกล้ชิด และดำเนินมาตรการบริหารจัดการเชิงรุก เพื่อลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นต่อผลการดำเนินงาน อาทิ

1. การบริหารต้นทุนเชื้อเพลิง การทำประกันความเสี่ยงราคาน้ำมันตามนโยบายบริษัทฯ ปรับปรุงประสิทธิภาพการใช้น้ำมัน และติดตามแนวโน้มราคาน้ำมันอย่างสม่ำเสมอ เพื่อปรับแผนการดำเนินงานให้สอดคล้องกับสถานการณ์
2. การบริหารเครือข่ายเส้นทางบิน โดยปรับแผนเส้นทางบินและความถี่เที่ยวบินให้เหมาะสมกับความต้องการเดินทางของผู้โดยสาร
3. การบริหารรายได้ โดยปรับราคาบัตรโดยสารให้สอดคล้องกับความต้องการเดินทางในแต่ละช่วงเวลา มุ่งเน้นตลาดที่มีศักยภาพสูง และมีความเสี่ยงต่ำมากขึ้น
4. การควบคุมค่าใช้จ่ายอย่างเข้มงวด รวมถึงชะลอหรือระงับโครงการลงทุนที่ไม่เร่งด่วน
5. การบริหารสภาพคล่อง โดยรักษาระดับเงินสดและสภาพคล่องให้อยู่ในระดับที่เพียงพอรองรับความไม่แน่นอน และบริหารเงินสดอย่างใกล้ชิด
6. การติดตามสถานการณ์และบริหารเชิงรุก โดยติดตามสถานการณ์ภูมิรัฐศาสตร์อย่างใกล้ชิดและประเมินผลกระทบอย่างต่อเนื่อง จัดทำ Stress Test และ Scenario Analysis เพื่อเตรียมความพร้อมในหลายกรณี เพื่อปรับแผนธุรกิจอย่างทันท่วงที

เมื่อวันที่ 20 เมษายน 2569 บริษัทฯ จัดการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2569 โดยมีวาระการประชุม ดังนี้ การรับทราบรายงานผลการดำเนินการของบริษัทฯ ในรอบปี 2568 การอนุมัติงบการเงินประจำปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2568 การพิจารณาจัดสรรกำไรสุทธิประจำปี 2568 และพิจารณาอนุมัติการจ่ายเงินปันผลสำหรับผลการดำเนินงานประจำปี 2568 การพิจารณาอนุมัติการเลือกตั้งกรรมการแทนกรรมการที่ออกตามวาระ การพิจารณาการแต่งตั้งผู้สอบบัญชีและการกำหนดค่าตรวจสอบบัญชีประจำปี 2569 การพิจารณาอนุมัติการกำหนดค่าตอบแทนกรรมการและกรรมการชุดย่อย และการพิจารณาอนุมัติการแก้ไขเพิ่มเติมข้อบังคับของบริษัทฯ

5. สรุปอัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญ

		ม.ค.-มี.ค.	
		2569	2568
อัตราส่วนทางการเงิน (Liquidity Ratio)			
อัตราส่วนสภาพคล่อง	เท่า	3.90	3.91
อัตราส่วนแสดงความสามารถในการหากำไร (Profitability Ratio)			
อัตรากำไรจากการดำเนินงานก่อนต้นทุนทางการเงินและภาษี	ร้อยละ	26.94	26.46
อัตรากำไรจากการดำเนินงานหลังต้นทุนทางการเงินก่อนภาษี	ร้อยละ	21.09	19.72
อัตรากำไรสุทธิ	ร้อยละ	19.81	19.06
อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น	ร้อยละ	12.29	19.48
อัตราส่วนแสดงประสิทธิภาพในการดำเนินงาน (Efficiency Ratio)			
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์	ร้อยละ	3.22	3.33
อัตราส่วนวิเคราะห์นโยบายทางการเงิน (Financial Policy Ratio)			
อัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยต่อส่วนของผู้ถือหุ้น	เท่า	1.35	2.23
อัตราส่วนหนี้สินรวมต่อส่วนของผู้ถือหุ้น	เท่า	2.66	4.37
อัตราส่วนความสามารถในการชำระดอกเบี้ย	เท่า	5.88	4.81
อัตราส่วนหนี้สินสุทธิต่อ EBITDA	เท่า	8.58	8.95
อัตราส่วนความสามารถชำระภาระผูกพัน	เท่า	2.44	2.10

ความหมายและสูตรในการคำนวณอัตราส่วนทางการเงิน

อัตราส่วนสภาพคล่อง (Current Ratio)

$$= \text{สินทรัพย์หมุนเวียน (ไม่รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขาย)} / \text{หนี้สินหมุนเวียน (ไม่รวมรายรับด้านการขนส่งที่ยังไม่ถึงเป็นรายได้)}$$

อัตรากำไรจากการดำเนินงานก่อนต้นทุนทางการเงินและภาษี (EBIT Margin)

$$= \text{กำไรจากการดำเนินงานก่อนต้นทุนทางการเงินและภาษี (ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว)} / \text{รายได้รวม (ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว)}$$

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

$$= \text{กำไรจากการดำเนินงานหลังต้นทุนทางการเงิน ก่อนภาษี (ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว)} / \text{รายได้รวม (ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว)}$$

อัตรากำไร (ขาดทุน) สุทธิ (Net Profit Margin)

$$= \text{กำไร (ขาดทุน) สุทธิ} / \text{รายได้รวม (ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว)}$$

อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Return on Equity)

$$= \text{กำไร (ขาดทุน) สุทธิ} / \text{ส่วนของผู้ถือหุ้นเฉลี่ย}$$

อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ (Return on Total Assets)

$$= \text{กำไร (ขาดทุน) สุทธิ} / \text{สินทรัพย์รวมเฉลี่ย}$$

อัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Interest Bearing Debt to Equity)

$$= (\text{เงินกู้ยืมระยะสั้น} + \text{หนี้สินระยะยาวรวมส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี}) / \text{ส่วนของผู้ถือหุ้น}$$

อัตราส่วนหนี้สินรวมต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Total Debt to Equity)

$$= \text{หนี้สินรวม} / \text{ส่วนของผู้ถือหุ้น}$$

อัตราส่วนความสามารถในการชำระดอกเบี้ย (Interest Coverage Ratio)

$$= \frac{\text{กำไรก่อนหักต้นทุนทางการเงิน ภาษี ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย ผลขาดทุนจากการด้อยค่าสินทรัพย์ กำไรจากการยกเลิกสัญญาเช่าเครื่องบิน กำไร (ขาดทุน) จากการปรับโครงสร้างหนี้ ผลขาดทุนจากการด้อยค่าซึ่งเป็นไปตาม TFRS 9 ผลกำไร (ขาดทุน) จากการวัดมูลค่าตราสารอนุพันธ์ และผลกำไร (ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศสุทธิ (EBITDA)} / \text{ต้นทุนทางการเงิน}}$$

อัตราส่วนหนี้สินสุทธิต่อ EBITDA (Net Debt to EBITDA)

$$= (\text{หนี้สินรวม} - \text{เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด}) / \text{EBITDA}$$

อัตราส่วนความสามารถชำระภาระผูกพัน (Debt Service Coverage Ratio)

$$= \text{EBITDAR} / (\text{การชำระคืนหนี้สินระยะยาวและหนี้สินตามสัญญาเช่า} + \text{ต้นทุนทางการเงิน} + \text{ค่าเช่าอะไหล่})$$