

คำอธิบายผลการดำเนินงานและการวิเคราะห์ฐานะการเงินสำหรับไตรมาสที่ 2 ปี 2569 สิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2569 ของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

1. บทสรุปผู้บริหาร

สถานการณ์เศรษฐกิจโลกในช่วงไตรมาสที่ 2 ปี 2569 ได้รับแรงกดดันจากความไม่สงบในตะวันออกกลาง ซึ่งส่งผลโดยตรงต่อราคาพลังงานและโภคภัณฑ์ ทำให้เกิดภาวะเงินเฟ้อในวงกว้าง อย่างไรก็ตาม สถานการณ์เริ่มปรับตัวดีขึ้นในช่วงปลายไตรมาสเมื่อความตึงเครียดผ่อนคลายลง เป็นผลให้ราคาน้ำมันปรับตัวลดลงจากระดับสูงสุด ประกอบกับสัญญาณการฟื้นตัวของระบบโลจิสติกส์พลังงาน โดยเฉพาะปริมาณการเดินเรือผ่านช่องแคบฮอร์มุซที่เริ่มกลับมาดำเนินการได้อีกครั้ง แม้ระดับการขนส่งยังต่ำกว่าช่วงก่อนเกิดวิกฤตและต้องใช้เวลาในการปรับตัวสู่ภาวะปกติ อย่างไรก็ตาม ความไม่แน่นอนด้านภูมิรัฐศาสตร์จะยังคงเป็นปัจจัยที่ต้องเฝ้าระวังต่อไป ทั้งนี้ รายงาน World Economic Outlook (WEO) ฉบับเดือนกรกฎาคม 2569 โดยกองทุนการเงินระหว่างประเทศ (International Monetary Fund: IMF) คาดการณ์ว่าเศรษฐกิจโลกปี 2569 จะขยายตัวร้อยละ 3.0 ลดลงเล็กน้อยจากที่คาดการณ์ไว้ในเดือนเมษายน 2569 ที่ร้อยละ 3.1

อุตสาหกรรมการบินโลกไตรมาสที่ 2 ปี 2569 สมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (International Air Transport Association: IATA) รายงานตัวเลขปริมาณการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศ (Revenue Passenger Kilometers: RPK) ลดลงประมาณร้อยละ 2.4 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน จากปริมาณการขนส่งผู้โดยสารระหว่างประเทศที่ลดลงประมาณร้อยละ 2.6 อันเป็นผลมาจากการหดตัวของปริมาณการขนส่งผู้โดยสารในภูมิภาคตะวันออกกลาง อย่างไรก็ตาม ปริมาณการขนส่งสินค้า (Revenue Freight Ton-Kilometers: RFTK) ขยายตัวร้อยละ 6.2 สำหรับภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก สมาคมสายการบินเอเชียแปซิฟิก (Association of Asia Pacific Airlines: AAPA) รายงานจำนวนผู้โดยสารระหว่างประเทศใกล้เคียงกับช่วงเดียวกันของปีก่อน ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (RPK) และปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (Available Seat Kilometers: ASK) เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อนร้อยละ 2.9 และร้อยละ 1.8 ตามลำดับ อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสารเพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อนที่ 81.9% เป็น 82.8% โดยจำนวนผู้โดยสารในช่วงเดือนพฤษภาคมและมิถุนายนลดลงจากการที่สายการบินปรับลดเที่ยวบินระยะสั้น (Short-haul) เพื่อบริหารต้นทุน อย่างไรก็ตาม RPK ยังคงเป็นบวก แสดงให้เห็นว่าความต้องการเดินทางในเส้นทางระยะไกล (Long-haul) ยังคงแข็งแกร่ง ในขณะที่ปริมาณการขนส่งสินค้า (RFTK) และปริมาณการผลิตด้านพัสดุภัณฑ์ (Available Dead Load Kilometers: ADTK) เพิ่มขึ้นร้อยละ 8.5 และร้อยละ 6.2 ตามลำดับ ส่งผลให้อัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (Freight Load Factor) เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อนที่ 58.6% เป็น 59.9%

เศรษฐกิจไทยในไตรมาสที่ 2 ปี 2569 ได้แรงหนุนระยะสั้นจากสถานการณ์ความไม่สงบในตะวันออกกลาง ที่เริ่มคลี่คลาย ขณะที่การส่งออกโดยเฉพาะอุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์ยังเติบโตอย่างต่อเนื่อง และการลงทุนจากต่างประเทศขยายตัว อย่างไรก็ตาม ต้นทุนพลังงานและต้นทุนการผลิตที่ปรับตัวสูงขึ้นในช่วงก่อนหน้า ยังคงส่งผลกระทบต่อภาวะเศรษฐกิจ โดยในภาคการท่องเที่ยว กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬาเปิดเผยข้อมูลจำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติเดินทางเข้าประเทศไทยช่วงไตรมาสที่ 2 ปี 2569 จำนวนรวม 6.6 ล้านคน ลดลงร้อยละ 4.4 เมื่อเปรียบเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อน นักท่องเที่ยวส่วนใหญ่เดินทางมาจากภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 74.4 ทั้งนี้ ประเทศที่มีนักท่องเที่ยวเดินทางเข้าประเทศไทยสูงที่สุด 5 อันดับแรก ได้แก่ สาธารณรัฐประชาชนจีน มาเลเซีย สาธารณรัฐอินเดีย สหพันธรัฐรัสเซีย และสหรัฐอเมริกา ขณะที่ภาพรวมจำนวนผู้โดยสารที่เดินทางเข้าออก

ประเทศไทยผ่านท่าอากาศยานหลัก 6 แห่งในช่วงเดือนเมษายน - มิถุนายน 2569 มีจำนวนรวม 27.7 ล้านคน ลดลงร้อยละ 3.7 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน โดยเป็นผู้โดยสารเดินทางระหว่างประเทศร้อยละ 61.0 หรือ 16.9 ล้านคน ลดลงร้อยละ 1.4 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน ผู้โดยสารเดินทางภายในประเทศร้อยละ 39.0 หรือ 10.8 ล้านคน ลดลงร้อยละ 7.2 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน อย่างไรก็ตาม IMF ได้ปรับประมาณการการเติบโตของเศรษฐกิจไทยสำหรับปี 2569 เป็นร้อยละ 1.9 เพิ่มขึ้นจากที่คาดการณ์ไว้ในเดือนเมษายน 2569 ที่ร้อยละ 1.5

การดำเนินงานที่สำคัญของบริษัทฯ ในไตรมาสที่ 2 ปี 2569 ได้แก่

- การปรับปรุงประสิทธิภาพฝูงบินและห้องโดยสาร :
 - รับมอบเครื่องบินแบบโบอิง 787-9 จำนวน 1 ลำ ซึ่งเป็นเครื่องบินลำตัวกว้างพิสัยไกลเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินงาน รองรับการขายตัวของตลาดการเดินทาง และสร้างมาตรฐานเดียวกันของฝูงบิน (Fleet Commonality) ซึ่งจะช่วยเพิ่มความคล่องตัวในการบริหารจัดการ และจัดสรรเครื่องบินในเส้นทางบินที่มีศักยภาพ ตลอดจนเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันด้านการประหยัดพลังงาน
 - รับมอบเครื่องบินแบบแอร์บัส A321neo จำนวน 4 ลำ เพื่อรองรับการให้บริการในเส้นทางบินระยะสั้นและระยะกลาง
 - รับมอบเครื่องบินแบบโบอิง 787-8 จำนวน 3 ลำ โดยปัจจุบันอยู่ระหว่างการทำสีและปรับปรุงห้องโดยสาร คาดว่าลำแรกจะเริ่มเข้าประจำการในฝูงบินเดือนกันยายน 2569
- การดำเนินการเพื่อรับมือกับความผันผวนของสถานการณ์ภูมิรัฐศาสตร์ :
 - จัดตั้ง War Room เพื่อติดตามสถานการณ์ทั้งภายนอกและภายในบริษัทฯ อย่างใกล้ชิด อาทิ ราคาน้ำมันเครื่องบิน สถานการณ์ความไม่สงบ เป็นต้น
 - ควบคุมต้นทุนค่าน้ำมันเชื้อเพลิง โดยมีการจัดทำประกันความเสี่ยงราคาน้ำมันตามนโยบาย และเพิ่มประสิทธิภาพการใช้เชื้อเพลิง
 - ปรับเส้นทางและความถี่ของเที่ยวบินให้สอดคล้องกับความต้องการเดินทางของผู้โดยสารที่มีการเปลี่ยนแปลง
 - ควบคุมค่าใช้จ่าย โดยการชะลอโครงการลงทุนที่ยังไม่จำเป็นเร่งด่วน เพื่อรักษาสภาพคล่องและเงินสดสำรองให้อยู่ในระดับที่ปลอดภัย
 - ประเมินผลกระทบอย่างต่อเนื่องผ่านการจัดทำ Stress Test และ Scenario Analysis เพื่อให้มั่นใจว่าพร้อมรับมือกับทุกความท้าทาย และสามารถปรับเปลี่ยนแผนธุรกิจได้อย่างทัน่วงที
- การเพิ่มเครือข่ายสายการบินพันธมิตร : บริษัทฯ ลงนามในบันทึกความเข้าใจ (Memorandum of Understanding: MOU) ร่วมกับสายการบิน Air India เพื่อต่อยอดความร่วมมือด้านอินเตอร์ไลน์ (Interline) และตั้งเป้าทำข้อตกลงเที่ยวบินร่วม (Codeshare) ภายในปี 2569 โดยใช้รหัส "TG" และ "AI" ในเส้นทางไทย-อินเดีย และเส้นทางระหว่างประเทศ เพื่อเพิ่มความสะดวกในการเดินทางเชื่อมต่อภูมิภาค

สร้างจุดแข็งเครือข่ายการบิน พร้อมสนับสนุนการเติบโตทางเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวของทั้งสองประเทศในระยะยาว

- การหาประโยชน์จากทรัพย์สินที่ไม่ได้ใช้ประโยชน์ในการดำเนินธุรกิจ : จำหน่ายเครื่องบินแบบโบอิง 777-300 จำนวน 2 ลำ สำนักงานขายในต่างประเทศ และสินทรัพย์อื่นๆ

นอกจากนี้ ช่วงไตรมาสที่ 2 ปี 2569 บริษัทฯ ได้รับรางวัลจากสถาบันต่างๆ อาทิ

- รางวัล Best International Airlines อันดับที่ 10 จาก Travel + Leisure World's Best Awards 2026 ซึ่งจัดทำโดยนิตยสารท่องเที่ยวชั้นนำระดับโลก
- รางวัล Cellars in the Sky Awards 2026 จากนิตยสาร Business Traveller ได้แก่ รางวัล Gold Award – Drink Innovation: Overall Business Class Inflight Drinks Programme ซึ่งเป็นรางวัลโปรแกรมเครื่องดื่มยอดเยี่ยมในชั้นธุรกิจ จากโครงการ Asian Rice Wine Programme นำเสนอไวน์ข้าวและเครื่องดื่มที่สะท้อนเอกลักษณ์ของวัฒนธรรมเอเชีย สร้างความแตกต่างจากสายการบินชั้นนำทั่วโลก รางวัล Silver Award – Inflight, First Class Fortified Wine จากการให้บริการ Graham's 10 Year Old Tawny Port ในชั้นหนึ่ง และรางวัล Silver Award – Inflight, Business Class Dessert Wine จากไวน์หวาน Château d'Arche 2018 ที่ให้บริการในชั้นธุรกิจ
- รางวัล Best Comeback Award จาก Prachachat Business Awards 2026 เนื่องในโอกาสครบรอบ 50 ปี หนังสือพิมพ์ประชาชาติธุรกิจ ในฐานะองค์กรที่มีความโดดเด่นด้านการพลิกฟื้นกิจการ

ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2569 บริษัทฯ มีเครื่องบินที่ใช้ดำเนินงานจำนวน 84 ลำ และในช่วงไตรมาสที่ 2 ปี 2569 บริษัทฯ มีอัตราการใช้ประโยชน์ของเครื่องบินเฉลี่ย 12.9 ชั่วโมง/ลำ/วัน มีจำนวนผู้โดยสารที่ทำการขนส่งรวมทั้งสิ้น 3.66 ล้านคน ลดลงจากช่วงเดียวกันของปีก่อนร้อยละ 7.8 มีปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ASK) ลดลง 774 ล้านที่นั่ง-กิโลเมตร (-4.4%) จากการปรับลดเที่ยวบินจากสถานการณ์ความไม่สงบในตะวันออกกลาง ที่ส่งผลกระทบต่อความต้องการเดินทางในหลายเส้นทาง โดยมีปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (RPK) ลดลง 1,528 ล้านคน-กิโลเมตร (-11.3%) เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน บริษัทฯ มีเครือข่ายเส้นทางบินให้บริการครอบคลุม 61 จุดบิน ใน 27 ประเทศทั่วโลก โดยเป็น 8 จุดบินในประเทศ (ไม่รวมกรุงเทพมหานคร) อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร (Cabin Factor) อยู่ที่ 71.5% ลดลงจากช่วงเดียวกันของปีก่อนที่อยู่ 77.0% รายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วย (รวมค่าธรรมเนียมขดเชยค่าน้ำมันและค่าเบี้ยประกันภัย ไม่รวมค่าน้ำหนักส่วนเกิน) เท่ากับ 3.20 บาท เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อนที่อยู่ 2.66 บาท จากการปรับเพิ่มค่าธรรมเนียมขดเชยค่าน้ำมันให้สอดคล้องกับราคาน้ำมันที่สูงขึ้น สำหรับด้านการขนส่งสินค้ามีปริมาณการผลิตด้านพัสดุภัณฑ์ (ADTK) และปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (RFTK) ลดลงจากช่วงเดียวกันของปีก่อนร้อยละ 4.2 และร้อยละ 1.8 ตามลำดับ อัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (Freight Load Factor) เฉลี่ยเพิ่มขึ้นจาก 52.4% ในช่วงเดียวกันของปีก่อนเป็น 53.8% รายได้จากพัสดุภัณฑ์เฉลี่ยต่อหน่วย (รวมค่าธรรมเนียมขดเชยค่าน้ำมันและค่าเบี้ยประกันภัย ไม่รวมค่าไปรษณีย์ภัณฑ์) เท่ากับ 11.29 บาท เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อนร้อยละ 31.0

บริษัทฯ มีรายได้รวม (ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว) จำนวน 48,621 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อน 3,793 ล้านบาท (+8.5%) โดยมีสาเหตุหลักมาจากรายได้จากกิจการขนส่งเพิ่มขึ้น 3,681 ล้านบาท (+9.1%) ทั้งนี้รายได้จากการขนส่งผู้โดยสารเพิ่มขึ้น 2,432 ล้านบาท (+6.7%) สาเหตุสำคัญมาจากรายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วย (รวมค่าธรรมเนียมชดเชยค่าน้ำมันและค่าเบี้ยประกันภัย ไม่รวมค่าน้ำมันเครื่องบิน) ที่เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อนร้อยละ 20.3 จากการที่บริษัทฯ ได้ทบทวนอัตราค่าธรรมเนียมชดเชยค่าน้ำมันให้สอดคล้องกับแนวโน้มราคาน้ำมันเครื่องบิน ต้นทุนการให้บริการในแต่ละเส้นทาง ภาวะการแข่งขัน และความสามารถของตลาดในการรองรับการปรับราคา โดยทยอยปรับอัตราค่าธรรมเนียมชดเชยค่าน้ำมันในเส้นทางและตลาดที่เหมาะสมตามเงื่อนไขทางการค้า และข้อกำหนดที่เกี่ยวข้อง นอกจากนี้รายได้จากการระวางขนส่งและไปรษณีย์ภัณฑ์เพิ่มขึ้น 1,249 ล้านบาท (+28.2%) รายได้จากกิจการอื่นเพิ่มขึ้น 129 ล้านบาท (+4.7%) โดยส่วนใหญ่มาจากรายได้ของหน่วยธุรกิจที่เพิ่มขึ้นตามจำนวนเที่ยวบินของสายการบินลูกค้าที่เพิ่มขึ้น ขณะที่รายได้อื่นๆ ลดลง 17 ล้านบาท (-1.1%) ด้านค่าใช้จ่ายรวม (ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว) จำนวน 44,930 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อน 10,282 ล้านบาท (+29.7%) มีสาเหตุหลักจากค่าน้ำมันเครื่องบินที่เพิ่มขึ้นจากสถานการณ์ความไม่สงบในตะวันออกกลาง โดยราคาน้ำมันเฉลี่ยปรับตัวสูงขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อนถึงร้อยละ 104.6 ส่งผลให้บริษัทฯ มีกำไรจากการดำเนินงานก่อนต้นทุนทางการเงิน (ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว) จำนวน 3,691 ล้านบาท ลดลงจากช่วงเดียวกันของปีก่อน 6,489 ล้านบาท (-63.7%)

บริษัทฯ รับรู้ต้นทุนทางการเงิน จำนวน 3,165 ล้านบาท ลดลงจากช่วงเดียวกันของปีก่อน 227 ล้านบาท (-6.7%) และมีรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียวสุทธิเป็นรายได้ 335 ล้านบาท สาเหตุหลักจากกำไรจากการยกเลิกและเปลี่ยนแปลงสัญญาเช่าเครื่องบิน กำไรจากการขายสินทรัพย์ ผลกำไรจากการวัดมูลค่าตราสารอนุพันธ์ ผลขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศสุทธิ และผลขาดทุนจากการด้อยค่าสินทรัพย์ ส่งผลให้ไตรมาสที่ 2 ปี 2569 บริษัทฯ มีกำไรสุทธิจำนวน 1,537 ล้านบาท ลดลงจากช่วงเดียวกันของปีก่อน 10,597 ล้านบาท (-87.3%) โดยเป็นกำไรสุทธิส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่ 1,528 ล้านบาท คิดเป็นกำไรต่อหุ้น 0.05 บาท ลดลงจากช่วงเดียวกันของปีก่อนที่บริษัทฯ มีกำไรต่อหุ้น 0.43 บาท โดยมี EBITDA จำนวน 8,182 ล้านบาท ลดลงจากช่วงเดียวกันของปีก่อน 5,226 ล้านบาท (-39.0%) แม้บริษัทฯ ได้รับแรงกดดันจากปัจจัยภายนอกดังกล่าว แต่ยังคงรักษาความสามารถในการดำเนินงานและสภาพคล่องให้อยู่ในระดับที่เหมาะสม โดยยังคงติดตามสถานการณ์และปรับแผนการดำเนินงานอย่างใกล้ชิด

2. คำอธิบายและวิเคราะห์ผลการดำเนินงานไตรมาสที่ 2 ปี 2569

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

ข้อมูลการดำเนินงานที่สำคัญ

		เม.ย.-มิ.ย.			
		2569	2568	เปลี่ยนแปลง	
				จำนวน	%
EBITDA	(ล้านบาท)	8,182	13,408	-5,226	-39.0
จำนวนผู้โดยสาร	(ล้านคน)	3.66	3.97	-0.31	-7.8
ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร	(ล้านที่นั่ง-กิโลเมตร)	16,778	17,552	-774	-4.4
ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร	(ล้านคน-กิโลเมตร)	11,993	13,521	-1,528	-11.3
อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร	(%)	71.5	77.0		-5.5
รายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วย	(บาท/คน-กม.)	3.20	2.66	+0.54	+20.3
ปริมาณการผลิตด้านพัสดุภัณฑ์	(ล้านตัน-กิโลเมตร)	928	969	-41	-4.2
ปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์	(ล้านตัน-กิโลเมตร)	499	508	-9	-1.8
อัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์	(%)	53.8	52.4		+1.4
น้ำหนักพัสดุภัณฑ์ขนส่ง	(พันกก.)	111,383	117,309	-5,926	-5.1
รายได้จากพัสดุภัณฑ์เฉลี่ยต่อหน่วย	(บาท/ตัน-กม.)	11.29	8.62	+2.67	+31.0
จำนวนเครื่องบินที่ใช้ดำเนินงาน ณ 30 มิ.ย.	(ลำ)	84	78	+6	+7.7
ชั่วโมงปฏิบัติการบิน	(ชั่วโมง)	83,649	85,886	-2,237	-2.6
อัตราการใช้ประโยชน์เครื่องบินเฉลี่ย	(ชั่วโมง/ลำ/วัน)	12.9	13.5	-0.6	-4.4
อัตราแลกเปลี่ยนเฉลี่ย					
1 USD : THB		32.5909	33.1071	-0.5162	-1.6
1 EUR : THB		37.8591	37.5122	+0.3469	+0.9
100 JPY : THB		20.4521	22.9118	-2.4597	-10.7
อัตราแลกเปลี่ยน ณ 30 มิ.ย.					
1 USD : THB		33.4363	32.7234	+0.7129	+2.2
1 EUR : THB		38.2265	38.5089	-0.2824	-0.7
100 JPY : THB		20.8341	22.9141	-2.0800	-9.1
ราคาน้ำมันเฉลี่ย	(USD/BBL)	187.16	91.49	+95.67	+104.6

ข้อมูลทางการเงินที่สำคัญ (Financial Performance)

	เม.ย.-มิ.ย.			
	2569	2568	เปลี่ยนแปลง	
			ล้านบาท	%
รายได้รวม	48,621	44,828	+3,793	+8.5
- ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน	38,574	36,142	+2,432	+6.7
- ค่าระวางขนส่งและประกันภัยภัณฑ์	5,671	4,422	+1,249	+28.2
- รายได้กิจการอื่น	2,876	2,747	+129	+4.7
- อื่นๆ	1,500	1,517	-17	-1.1
ค่าใช้จ่ายรวม	44,930	34,648	+10,282	+29.7
- ค่าน้ำมันเครื่องบิน	19,462	11,278	+8,184	+72.6
- ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานไม่รวมค่าน้ำมันเครื่องบิน	25,468	23,370	+2,098	+9.0
กำไรจากการดำเนินงานก่อนต้นทุนทางการเงิน ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว	3,691	10,180	-6,489	-63.7
ต้นทุนทางการเงิน	3,165	3,392	-227	-6.7
กำไรจากการดำเนินงานไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว	526	6,788	-6,262	-92.3
กำไรจากการยกเลิกและเปลี่ยนแปลงสัญญาเช่าเครื่องบิน	658	4,980	-4,322	-86.8
กำไรจากการขายสินทรัพย์	369	2	+367	+18,350.0
ผลกำไร (ขาดทุน) จากการวัดมูลค่าตราสารอนุพันธ์	334	(746)	+1,080	+144.8
ส่วนแบ่งกำไร (ขาดทุน) จากเงินลงทุนในบริษัทร่วม	27	(1)	+28	+2,800.0
ขาดทุนจากการปรับโครงสร้างหนี้	-	(3)	+3	+100.0
ขาดทุนจากการด้อยค่าซึ่งเป็นไปตาม TFRS 9 (กลับริายการ)	(28)	10	-38	-380.0
ผลกำไร (ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศสุทธิ	(427)	1,190	-1,617	-135.9
ผลขาดทุนจากการด้อยค่าสินทรัพย์	(598)	(85)	-513	-603.5
กำไรก่อนภาษีเงินได้	861	12,135	-11,274	-92.9
กำไรสุทธิ	1,537	12,134	-10,597	-87.3
กำไรสุทธิส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่	1,528	12,124	-10,596	-87.4
กำไรต่อหุ้น (บาท)	0.05	0.43	-0.38	-88.4

หมายเหตุ : EBITDA = รายได้ (ไม่รวมกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศสุทธิ กำไรจากการยกเลิกและเปลี่ยนแปลงสัญญาเช่าเครื่องบิน ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม และผลกำไรจากการวัดมูลค่าตราสารอนุพันธ์) - ค่าใช้จ่าย (ไม่รวมขาดทุนจากการปรับโครงสร้างหนี้ ต้นทุนทางการเงิน ภาษี ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย ผลขาดทุนจากการด้อยค่าสินทรัพย์ ขาดทุนจากการด้อยค่าซึ่งเป็นไปตาม TFRS 9 ผลขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศสุทธิ ส่วนแบ่งขาดทุนจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม และผลขาดทุนจากการวัดมูลค่าตราสารอนุพันธ์)

สรุปผลการดำเนินงาน บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

รายได้

ในไตรมาสที่ 2 ปี 2569 บริษัทฯ มีรายได้รวม (ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว) จำนวน 48,621 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อน 3,793 ล้านบาท (+8.5%) โดยมีรายละเอียดของรายได้ ดังนี้

• รายได้จากค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน

เป็นรายได้ส่วนใหญ่ของบริษัทฯ คิดเป็นร้อยละ 79.3 ของรายได้รวม (ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว) มีจำนวน 38,574 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อน 2,432 ล้านบาท (+6.7%) สาเหตุหลักจากรายได้ผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วย (รวมค่าธรรมเนียมขดเค้นค่าน้ำมันและค่าเบี้ยประกันภัย ไม่รวมค่าน้ำหนักส่วนเกิน) เท่ากับ 3.20 บาท เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อนที่อยู่ 2.66 บาท จากการทบทวนอัตราค่าธรรมเนียมขดเค้นค่าน้ำมันให้สอดคล้องกับราคาน้ำมันที่สูงขึ้นจากสถานการณ์ความไม่สงบในตะวันออกกลาง ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ASK) ลดลงร้อยละ 4.4 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน สาเหตุหลักมาจากการยกเลิกเส้นทางบินโคชิ และจากสถานการณ์ความไม่สงบในตะวันออกกลาง ส่งผลกระทบต่อความต้องการเดินทางในหลายเส้นทาง จึงมีการปรับลดเที่ยวบินในเดือนพฤษภาคม 2569 โดยเฉพาะเส้นทางในภูมิภาคเอเชียเหนือ ยกเว้นเมืองกวางโจว โตเกียว โอซาก้า กรุงหิม และเฉิงตู รวมทั้งเส้นทางในภูมิภาคยุโรป ยกเว้น ลอนดอน ซูริก บรัสเซลส์ ปารีส และมิลาโน ส่วนปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (RPK) ลดลงร้อยละ 11.3 ทำให้อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสารอยู่ที่ 71.5% ลดลงจากช่วงเดียวกันของปีก่อนซึ่งอยู่ที่ 77.0%

ข้อมูลรายได้ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน จำแนกตามภูมิภาค

หน่วย : ล้านบาท	เม.ย.-มิ.ย.			
	2569	2568	เปลี่ยนแปลง	
			ล้านบาท	%
เส้นทางบินภายในประเทศ	2,075	1,655	+420	+25.4
เส้นทางบินระหว่างประเทศ	36,499	34,487	+2,012	+5.8
เอเชีย	19,014	18,331	+683	+3.7
ยุโรป	13,554	12,602	+952	+7.6
ออสเตรเลีย	3,931	3,554	+377	+10.6
รวมรายได้ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน (ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว)	38,574	36,142	+2,432	+6.7

ข้อมูลการดำเนินงานด้านการขนส่งผู้โดยสาร จำแนกตามภูมิภาค

	เปลี่ยนแปลงจากงวดเดียวกันของปีก่อน (%)		อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร (%)	
	ปริมาณการผลิต (ASK)	ปริมาณการขนส่ง (RPK)	เม.ย.-มิ.ย.	
			2569	2568
เส้นทางบินภายในประเทศ	-2.3	-0.1	87.7	85.8
เส้นทางบินระหว่างประเทศ	-4.5	-11.7	70.9	76.8
เอเชีย	-7.7	-10.9	71.8	74.4
ยุโรป	-2.1	-13.2	70.2	79.2
ออสเตรเลีย	+0.01	-9.5	70.3	77.7
รวม	-4.4	-11.3	71.5	77.0

ข้อมูลรายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วยจำแนกตามภูมิภาค

หน่วย : บาท/คน-กิโลเมตร	เม.ย.-มิ.ย.			
	2569	2568	เปลี่ยนแปลง	
			บาท	%
เส้นทางบินภายในประเทศ	4.44	3.54	+0.90	+25.4
เส้นทางบินระหว่างประเทศ	3.15	2.63	+0.52	+19.8
เอเชีย	3.55	3.05	+0.50	+16.4
ยุโรป	2.85	2.30	+0.55	+23.9
ออสเตรเลีย	2.69	2.20	+0.49	+22.3
รวมรายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วย	3.20	2.66	+0.54	+20.3

หมายเหตุ : รายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วย ไม่รวมค่าน้ำหนักส่วนเกิน

- รายได้ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกินสำหรับเส้นทางบินในภูมิภาคเอเชีย มีจำนวน 19,014 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อน 683 ล้านบาท (+3.7%) โดยมีสาเหตุหลักจากรายได้เฉลี่ยต่อหน่วยเพิ่มขึ้นร้อยละ 16.4 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน อันเป็นผลจากการบริหารจัดการรายได้ และโครงสร้างค่าโดยสารให้สอดคล้องกับสถานการณ์ต้นทุนน้ำมันที่เปลี่ยนแปลง รวมถึงความต้องการเดินทางในบางเส้นทางที่ยังคงอยู่ในระดับสูง โดยเฉพาะเส้นทางภูมิภาคเอเชียใต้ แม้ว่าปริมาณการผลิตและปริมาณการขนส่งผู้โดยสารจะลดลงร้อยละ 7.7 และร้อยละ 10.9 ตามลำดับ เนื่องจากการปรับลดจำนวนเที่ยวบินในบางเส้นทาง อันเป็นผลจากสถานการณ์ความไม่สงบในตะวันออกกลาง ส่งผลให้อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสารลดลงจาก 74.4% ในไตรมาสที่ 2 ปี 2568 เป็น 71.8% ในไตรมาส ที่ 2 ปี 2569

- รายได้ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกินสำหรับเส้นทางบินยุโรป มีจำนวน 13,554 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อน 952 ล้านบาท (+7.6%) โดยมีสาเหตุหลักจากรายได้เฉลี่ยต่อหน่วยที่เพิ่มขึ้นร้อยละ 23.9 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน เนื่องจากบริษัทฯ ได้ทบทวนอัตราค่าธรรมเนียมขดเค้นค่าน้ำมันให้สอดคล้องกับการเปลี่ยนแปลงของราคาน้ำมัน อย่างไรก็ตาม ปริมาณการผลิตและปริมาณการขนส่งผู้โดยสารลดลงร้อยละ 2.1 และร้อยละ 13.2 ตามลำดับ ส่งผลให้อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสารลดลงจาก 79.2% ในไตรมาสที่ 2 ปี 2568 เป็น 70.2% ในไตรมาสที่ 2 ปี 2569

- รายได้ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกินสำหรับเส้นทางบินออสเตรเลีย มีจำนวน 3,931 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อน 377 ล้านบาท (+10.6%) โดยมีสาเหตุหลักจากรายได้เฉลี่ยต่อหน่วยที่เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อนร้อยละ 22.3 เนื่องจากบริษัทฯ ได้ทบทวนอัตราค่าธรรมเนียมขดเค้นค่าน้ำมันให้สอดคล้องกับการเปลี่ยนแปลงของราคาน้ำมัน ส่วนปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารเพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อนร้อยละ 0.01 ปริมาณการขนส่งผู้โดยสารลดลงจากช่วงเดียวกันของปีก่อนร้อยละ 9.5 ส่งผลให้อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสารลดลงจาก 77.7% ในไตรมาสที่ 2 ปี 2568 เป็น 70.3% ในไตรมาสที่ 2 ปี 2569

- รายได้ค่าโดยสารและค่าน้ำมันส่วนเกินสำหรับเส้นทางบินภายในประเทศ มีจำนวน 2,075 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อน 420 ล้านบาท (+25.4%) โดยมีรายได้เฉลี่ยต่อหน่วยเพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อนร้อยละ 25.4 เนื่องจากบริษัทฯ ได้ทบทวนโครงสร้างราคาให้สอดคล้องกับการเปลี่ยนแปลงของราคาน้ำมัน อย่างไรก็ตามปริมาณการผลิตและปริมาณการขนส่งด้านผู้โดยสารลดลงร้อยละ 2.3 และร้อยละ 0.1 ตามลำดับ อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสารเพิ่มขึ้นจาก 85.8% ในไตรมาสที่ 2 ปี 2568 เป็น 87.7% ในไตรมาสที่ 2 ปี 2569

- **รายได้จากค่าระวางขนส่งและไปรษณีย์ภัณฑ์**

รายได้จากค่าระวางขนส่งและไปรษณีย์ภัณฑ์ คิดเป็นร้อยละ 11.7 ของรายได้รวม (ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว) มีจำนวน 5,671 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันปีก่อน 1,249 ล้านบาท (+28.2%) สาเหตุหลักมาจากรายได้จากพัสดุภัณฑ์เฉลี่ยต่อหน่วย (รวมค่าธรรมเนียมชดเชยค่าน้ำมันและค่าเบี้ยประกันภัย ไม่รวมค่าไปรษณีย์ภัณฑ์) อยู่ที่ 11.29 บาท เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อน 2.67 บาท (+31.0%) ขณะที่ปริมาณการผลิตและปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์อยู่ในระดับใกล้เคียงกับช่วงเดียวกันของปีก่อน ส่งผลให้อัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์เฉลี่ยอยู่ที่ 53.8% เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อนที่เฉลี่ยอยู่ที่ 52.4%

- **รายได้กิจการอื่น** ประกอบด้วยรายได้จากหน่วยธุรกิจ ได้แก่ การบริการภาคพื้น ครีวการบิน การบริการคลังสินค้า และรายได้จากกิจการสนับสนุนอื่นๆ เช่น การซ่อมเครื่องบิน เป็นต้น รวมจำนวน 2,876 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อน 129 ล้านบาท (+4.7%) โดยส่วนใหญ่มาจากรายได้หน่วยธุรกิจเพิ่มขึ้นตามจำนวนเที่ยวบินของสายการบินลูกค้าที่เพิ่มขึ้น

- **รายได้อื่นๆ** ประกอบด้วย ดอกเบี้ยรับ รายได้ค่าปรับ และรายได้อื่นๆ มีจำนวน 1,500 ล้านบาท ลดลงจากช่วงเดียวกันของปีก่อน 17 ล้านบาท (-1.1%)

ค่าใช้จ่าย

ในไตรมาสที่ 2 ปี 2569 บริษัทฯ มีค่าใช้จ่ายรวม (ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว) 44,930 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อน 10,282 ล้านบาท (+29.7%) โดยมีรายละเอียด ดังนี้

- **ค่าน้ำมันเครื่องบิน** จำนวน 19,462 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 43.3 ของค่าใช้จ่ายรวม (ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว) ในขณะที่ช่วงเดียวกันของปีก่อนคิดเป็นร้อยละ 32.6 เพิ่มขึ้น 8,184 ล้านบาท (+72.6%) เนื่องจากสถานการณ์ความไม่สงบในตะวันออกกลาง ส่งผลให้ราคาน้ำมันเฉลี่ยปรับเพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อนร้อยละ 104.6 แม้ว่าปริมาณการผลิตจะลดลง และอัตราแลกเปลี่ยนเงินบาทต่อดอลลาร์สหรัฐเฉลี่ยแข็งค่าขึ้นจาก 33.11 บาทต่อดอลลาร์สหรัฐในช่วงเดียวกันของปีก่อน เป็น 32.59 บาทต่อดอลลาร์สหรัฐ หรือคิดเป็นร้อยละ 1.6

- ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานไม่รวมค่าน้ำมันเครื่องบิน มีจำนวนรวมทั้งสิ้น 25,468 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อน 2,098 ล้านบาท (+9.0%) โดยมีรายละเอียด ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท	เม.ย.-มิ.ย.			
	2569	2568	เปลี่ยนแปลง	
			ล้านบาท	%
ค่าใช้จ่าย (ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว)				
ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน	3,206	3,134	+72	+2.3
ค่าบริการการบิน	4,779	4,810	-31	-0.6
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับนักบินและลูกเรือ	1,362	1,377	-15	-1.1
ค่าซ่อมแซมและซ่อมบำรุงอากาศยาน	4,897	4,122	+775	+18.8
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	4,122	3,227	+895	+27.7
ค่าสินค้าและพัสดุใช้ไป	2,385	2,309	+76	+3.3
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการขายและโฆษณา	2,610	2,209	+401	+18.2
ค่าใช้จ่ายอื่น	2,107	2,182	-75	-3.4
ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานไม่รวมค่าน้ำมันเครื่องบิน	25,468	23,370	+2,098	+9.0

- ค่าใช้จ่ายในส่วนที่แปรผันตามปริมาณการผลิตและ/หรือปริมาณการขนส่ง และ/หรือจำนวนผู้โดยสาร (Variable Cost) รวมทั้งสิ้น จำนวน 16,033 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อน 1,206 ล้านบาท (+8.1%) โดยมีรายละเอียด ดังนี้

- ค่าบริการการบิน ประกอบด้วย ค่าบริการภาคพื้น ค่าธรรมเนียมท่าอากาศยาน ค่าบริการควบคุมการจราจรทางอากาศ และค่าบริการการบินอื่นๆ ซึ่งโดยหลักประกอบไปด้วยค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับห้องรับรองพิเศษสำหรับผู้โดยสาร มีจำนวน 4,779 ล้านบาท ลดลงจากช่วงเดียวกันของปีก่อน 31 ล้านบาท (-0.6%) สาเหตุหลักเกิดจากจำนวนเที่ยวบินที่ลดลง รวมทั้งเงินบาทเมื่อเทียบกับสกุลเงินหลักของค่าใช้จ่ายแข็งค่า ส่งผลให้ค่าใช้จ่ายลดลง
- ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับนักบินและลูกเรือ ซึ่งโดยหลักประกอบด้วย ค่าเบี้ยเลี้ยงนักบินและลูกเรือเมื่อปฏิบัติหน้าที่บนเที่ยวบิน ค่ายานพาหนะ และค่าโรงแรมที่พักในต่างประเทศสำหรับนักบินและลูกเรือที่ค้างคืน มีจำนวน 1,362 ล้านบาท ลดลงจากช่วงเดียวกันของปีก่อน 15 ล้านบาท (-1.1%) สอดคล้องกับปริมาณการผลิตและจำนวนชั่วโมงปฏิบัติการบินที่ลดลงจากช่วงเดียวกันของปีก่อน
- ค่าซ่อมแซมและซ่อมบำรุงอากาศยาน มีจำนวน 4,897 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อน 775 ล้านบาท (+18.8%) สาเหตุหลักจากจำนวนเครื่องบินที่เพิ่มขึ้น รวมถึงการรับรู้ประมาณการค่าใช้จ่ายในการคืนเครื่องบินแบบโบอิง 787-8 ก่อนกำหนด จำนวน 2 ลำ และค่าใช้จ่ายในการส่งเครื่องบินเข้าซ่อมใหญ่มีจำนวนสูงกว่าช่วงเดียวกันของปีก่อน แม้ว่าชั่วโมงปฏิบัติการบินจะลดลง

- ค่าสินค้าและพัสดุที่ใช้ไป มีจำนวนรวม 2,385 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อน 76 ล้านบาท (+3.3%) โดยมีสาเหตุหลักจากค่าใช้จ่ายพัสดุและอะไหล่สิ้นเปลืองที่เพิ่มขึ้นสอดคล้องกับปริมาณงานซ่อมบำรุงที่เพิ่มขึ้น
- ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการขายและโฆษณา มีจำนวน 2,610 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อน 401 ล้านบาท (+18.2%) สาเหตุหลักเกิดจากตั้งประมาณการค่าตอบแทนให้แก่ตัวแทนจำหน่ายที่สามารถทำยอดขายได้ตามหลักเกณฑ์ที่บริษัทฯ กำหนด

- ค่าใช้จ่ายคงที่ (Fixed Cost) ประกอบด้วย ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย และค่าใช้จ่ายอื่น มีจำนวนรวม 9,435 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อน 892 ล้านบาท (+10.4%) โดยมีรายละเอียด ดังนี้

- ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน ซึ่งโดยหลักประกอบด้วย เงินเดือนพนักงาน ค่าจ้างแรงงานภายนอก ค่าล่วงเวลา และสวัสดิการอื่นๆ มีจำนวน 3,206 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อน 72 ล้านบาท (+2.3%) สาเหตุหลักจากการเพิ่มขึ้นของจำนวนพนักงาน

- ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย มีจำนวน 4,122 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อน 895 ล้านบาท (+27.7%) สาเหตุหลักจากการเพิ่มขึ้นของค่าเสื่อมราคาค่าซ่อมใหญ่เครื่องยนต์ของเครื่องบินแบบโบอิง 777-300ER จำนวน 5 ลำ และแบบแอร์บัส A320-200 จำนวน 1 ลำ อันเป็นผลจากการเปลี่ยนสัญญาจากเช่าเป็นซื้อ และการรับรู้ค่าเสื่อมราคาสินทรัพย์สิทธิการใช้สำหรับงวด จากการรับมอบเครื่องบินแบบแอร์บัส A330-300 จำนวน 1 ลำ แบบแอร์บัส A321neo จำนวน 6 ลำ และแบบโบอิง 787-9 จำนวน 2 ลำ

- ค่าใช้จ่ายอื่น โดยหลักประกอบด้วย ค่าเช่าสำนักงาน ค่าเบี้ยประกันภัย ค่าสาธารณูปโภคต่างๆ รวมถึงค่าจ้างเหมาจ่ายผู้ให้บริการหรือแรงงานภายนอก ซึ่งเป็นการให้บริการทั่วไปที่เกิดขึ้นเป็นประจำ เช่น บริการการบำบัดขยะและกากอุตสาหกรรม การตรวจสอบคุณภาพน้ำเสีย และบริการซักรีด เป็นต้น มีจำนวน 2,107 ล้านบาท ลดลงจากช่วงเดียวกันของปีก่อน 75 ล้านบาท (-3.4%) สาเหตุหลักเกิดจากการจัดประเภทพัสดุเครื่องบินที่ไม่ได้ใช้งานนำกลับมาใช้งาน รวมถึงค่าจ้างเหมาจ่ายจากภายนอกลดลงจากช่วงเดียวกันของปีก่อน

ต้นทุนทางการเงิน มีจำนวน 3,165 ล้านบาท ลดลงจากช่วงเดียวกันของปีก่อน 227 ล้านบาท (-6.7%) สาเหตุหลักเกิดจากการชำระหนี้ตามแผนฟื้นฟูกิจการ ทำให้มูลหนี้ลดลง ถึงแม้ว่ามีการบันทึกดอกเบี้ยของสัญญาเช่าดำเนินงานจากการรับมอบเครื่องบินเช่าดำเนินงานที่เพิ่มขึ้น

กำไรจากการยกเลิกและเปลี่ยนแปลงสัญญาเช่าเครื่องบิน จำนวน 658 ล้านบาท โดยเป็นผลจากการปรับปรุงรายการทางบัญชีจากการคืนเครื่องบินเช่าดำเนินงานแบบโบอิง 787-8 ก่อนกำหนด จำนวน 2 ลำ

กำไรจากการขายสินทรัพย์ จำนวน 369 ล้านบาท ประกอบด้วย กำไรจากการขายเครื่องบิน สำนักงานขายในต่างประเทศ และสินทรัพย์อื่นๆ

ผลกำไรจากการวัดมูลค่าตราสารอนุพันธ์ จำนวน 334 ล้านบาท ณ วันที่ 30 มิถุนายน 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 27 ล้านบาท ปรับตัวดีขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อนที่รับรู้ส่วนแบ่งขาดทุนจำนวน 1 ล้านบาท

ขาดทุนจากการด้อยค่าซึ่งเป็นไปตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 9 จำนวน 28 ล้านบาท สาเหตุหลักเกิดจากประมาณการด้อยค่าสินทรัพย์ทางการเงินจากเงินสด ลูกหนี้การค้า และสินทรัพย์อื่น

ผลขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศสุทธิ จำนวน 427 ล้านบาท ประกอบด้วย ผลขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศที่ยังไม่เกิดขึ้น (Unrealized FX Loss) จำนวน 79 ล้านบาท ซึ่งมีสาเหตุหลักจากการอ่อนค่าของสกุลเงินบาทต่อสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐ และยูโร ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2569 เมื่อเปรียบเทียบกับ ณ วันที่ 31 มีนาคม 2569 ส่งผลให้มูลค่าภายหลังการแปลงค่าเงินของเงินกู้ หนี้สินตามสัญญาเช่าเครื่องบิน ตลอดจนสินทรัพย์และหนี้สินที่เป็นเงินตราต่างประเทศเพิ่มสูงขึ้น และผลขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศที่เกิดขึ้นแล้ว (Realized FX Loss) จำนวน 348 ล้านบาท

ผลขาดทุนจากการด้อยค่าสินทรัพย์ จำนวน 598 ล้านบาท โดยบริษัทฯ ได้รับรู้ค่าเพื่อผลขาดทุนจากการด้อยค่าเครื่องบินโบอิง 777-200ER จำนวน 2 ลำ โดยปลดระวางในงวดนี้ 1 ลำ และจะปลดระวางตามแผนเพิ่มอีก 1 ลำ

EBITDA ของไตรมาสที่ 2 ปี 2569 มีจำนวน 8,182 ล้านบาท ลดลงจากช่วงเดียวกันของปีก่อน 5,226 ล้านบาท (-39.0%) เนื่องจากค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานปรับตัวเพิ่มขึ้น โดยเฉพาะค่าน้ำมันเครื่องบิน ขณะที่รายได้จากการดำเนินงานเพิ่มขึ้นในอัตราที่ต่ำกว่าการเพิ่มขึ้นของค่าใช้จ่ายดังกล่าว ส่งผลให้ความสามารถในการทำกำไรจากการดำเนินงานลดลงเมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน

สรุปผลการดำเนินงานของบริษัทฯ 6 เดือนแรกของปี 2569 (1 มกราคม - 30 มิถุนายน 2569)

ข้อมูลการดำเนินงานที่สำคัญ

		ม.ค.-มิ.ย.			
		2569	2568	เปลี่ยนแปลง	
				จำนวน	%
EBITDA	(ล้านบาท)	25,729	30,887	-5,158	-16.7
จำนวนผู้โดยสาร	(ล้านคน)	7.84	8.30	-0.46	-5.5
ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร	(ล้านที่นั่ง-กิโลเมตร)	34,167	35,281	-1,114	-3.2
ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร	(ล้านคน-กิโลเมตร)	26,445	28,297	-1,852	-6.5
อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร	(%)	77.4	80.2		-2.8
รายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วย	(บาท/คน-กม.)	3.05	2.79	+0.26	+9.3
ปริมาณการผลิตด้านพัสดุภัณฑ์	(ล้านตัน-กิโลเมตร)	1,900	1,944	-44	-2.3
ปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์	(ล้านตัน-กิโลเมตร)	990	990	-	-
อัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์	(%)	52.1	50.9		+1.2
น้ำหนักพัสดุภัณฑ์ขนส่ง	(พันกก.)	223,347	230,688	-7,341	-3.2
รายได้จากพัสดุภัณฑ์เฉลี่ยต่อหน่วย	(บาท/ตัน-กม.)	9.83	8.60	+1.23	+14.3
จำนวนเครื่องบินที่ใช้ดำเนินงาน ณ 30 มิ.ย.	(ลำ)	84	78	+6	+7.7
ชั่วโมงปฏิบัติการบิน	(ชั่วโมง)	170,428	173,098	-2,670	-1.5
อัตราการใช้ประโยชน์เครื่องบินเฉลี่ย	(ชั่วโมง/ลำ/วัน)	13.3	13.6	-0.3	-2.2
อัตราแลกเปลี่ยนเฉลี่ย					
1 USD : THB		32.0962	33.5306	-1.4344	-4.3
1 EUR : THB		37.4203	36.6063	+0.8140	+2.2
100 JPY : THB		20.3080	22.5966	-2.2886	-10.1
อัตราแลกเปลี่ยนเฉลี่ย ณ 30 มิ.ย.					
1 USD : THB		33.4363	32.7234	+0.7129	+2.2
1 EUR : THB		38.2265	38.5089	-0.2824	-0.7
100 JPY : THB		20.8341	22.9141	-2.0800	-9.1
ราคาน้ำมันเฉลี่ย	(USD/BBL)	143.55	95.87	+47.68	+49.7

แสดงข้อมูลทางการเงินที่สำคัญ (Financial Performance)

	ม.ค.-มิ.ย.			
	2569	2568	เปลี่ยนแปลง	
			ล้านบาท	%
รายได้รวม	99,650	96,452	+3,198	+3.3
- ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน	80,915	79,361	+1,554	+2.0
- ค่าระวางขนส่งและประกันภัยภัณฑ์	9,798	8,598	+1,200	+14.0
- รายได้กิจการอื่น	6,100	5,626	+474	+8.4
- อื่นๆ	2,837	2,867	-30	-1.0
ค่าใช้จ่ายรวม	82,213	71,863	+10,350	+14.4
- ค่าน้ำมันเครื่องบิน	30,810	23,981	+6,829	+28.5
- ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานไม่รวมค่าน้ำมันเครื่องบิน	51,403	47,882	+3,521	+7.4
กำไรจากการดำเนินงานก่อนต้นทุนทางการเงิน ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว	17,437	24,589	-7,152	-29.1
ต้นทุนทางการเงิน	6,152	6,873	-721	-10.5
กำไรจากการดำเนินงานไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว	11,285	17,716	-6,431	-36.3
กำไรจากการยกเลิกและเปลี่ยนแปลงสัญญาเช่าเครื่องบิน	2,093	4,230	-2,137	-50.5
ผลกำไร (ขาดทุน) จากการวัดมูลค่าจากตราสารอนุพันธ์	983	(853)	+1,836	+215.2
ผลกำไร (ขาดทุน) จากการขายสินทรัพย์	370	(6)	+376	+6,266.7
ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม	56	32	+24	+75.0
ขาดทุนจากการปรับโครงสร้างหนี้	-	(7)	+7	+100.0
ขาดทุนจากการด้อยค่าซึ่งเป็นไปตาม TFRS 9	(32)	(107)	+75	+70.1
ผลขาดทุนจากการด้อยค่าสินทรัพย์	(598)	(358)	-240	-67.0
ผลกำไร (ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศสุทธิ	(1,448)	1,328	-2,776	-209.0
กำไรก่อนภาษีเงินได้	12,709	21,975	-9,266	-42.2
กำไรสุทธิ	11,645	21,973	-10,328	-47.0
กำไรสุทธิส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่	11,621	21,956	-10,335	-47.1
กำไรต่อหุ้น (บาท)	0.41	0.78	-0.37	-47.4

หมายเหตุ : EBITDA = รายได้ (ไม่รวมกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศสุทธิ กำไรจากการยกเลิกและเปลี่ยนแปลงสัญญาเช่าเครื่องบิน ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม และผลกำไรจากการวัดมูลค่าตราสารอนุพันธ์) - ค่าใช้จ่าย (ไม่รวมขาดทุนจากการปรับโครงสร้างหนี้ ต้นทุนทางการเงิน ภาษี ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย ผลขาดทุนจากการด้อยค่าสินทรัพย์ ขาดทุนจากการด้อยค่าซึ่งเป็นไปตาม TFRS 9 ผลขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศสุทธิ และผลขาดทุนจากการวัดมูลค่าตราสารอนุพันธ์)

ในงวด 6 เดือนแรกของปี 2569 บริษัทฯ มีกำไรจากการดำเนินงานก่อนต้นทุนทางการเงิน (ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว) จำนวน 17,437 ล้านบาท ลดลงจากช่วงเดียวกันของปีก่อน 7,152 ล้านบาท (-29.1%) โดยมีรายได้รวม (ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว) อยู่ที่ 99,650 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อน 3,198 ล้านบาท (+3.3%) ในขณะที่ค่าใช้จ่ายรวม (ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว) จำนวน 82,213 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อน 10,350 ล้านบาท (+14.4%) ในส่วนของรายได้ที่เพิ่มขึ้นมีสาเหตุจากรายได้จากกิจการขนส่งเพิ่มขึ้น 2,754 ล้านบาท (+3.1%) โดยรายได้จากค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกินเพิ่มขึ้นร้อยละ 2.0 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน เป็นผลจากรายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วย (รวมค่าธรรมเนียมขดเคย์ค่าน้ำมันและค่าเบี้ยประกันภัย ไม่รวมค่าน้ำหนักส่วนเกิน) ที่เพิ่มขึ้นร้อยละ 9.3 แม้ว่าปริมาณการขนส่งผู้โดยสารจะลดลงร้อยละ 6.5 ก็ตาม นอกจากนี้รายได้จากค่าระวางขนส่งและประกันภัยภัณฑ์เพิ่มขึ้นร้อยละ 14.0 จากรายได้พัสดุภัณฑ์เฉลี่ยต่อหน่วย (รวมค่าธรรมเนียมขดเคย์ค่า

น้ำมันและค่าเบี้ยประกันภัยไม่รวมค่าไปรษณีย์ภัณฑ์) ที่เพิ่มขึ้นร้อยละ 14.3 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน ขณะที่ปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์อยู่ในระดับใกล้เคียงกับช่วงเดียวกันของปีก่อน รายได้จากกิจการอื่นเพิ่มขึ้นร้อยละ 8.4 โดยมีสาเหตุหลักจากรายได้หน่วยธุรกิจที่เพิ่มขึ้นตามจำนวนเที่ยวบินของสายการบินลูกค้า และรายได้หน่วยธุรกิจคลังสินค้าที่เพิ่มขึ้นตามปริมาณการส่งออกสินค้าที่เพิ่มขึ้น ในส่วนของค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้นมีสาเหตุหลักจากค่าน้ำมันเครื่องบินที่เพิ่มขึ้น 6,829 ล้านบาท (+28.5%) อันเป็นผลมาจากราคาน้ำมันเฉลี่ยที่เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อนที่ร้อยละ 49.7 แม้ว่าปริมาณการใช้น้ำมันจะลดลงตามจำนวนเที่ยวบินที่ลดลง และอัตราแลกเปลี่ยนเงินบาทต่อดอลลาร์สหรัฐเฉลี่ยแข็งค่าขึ้นจาก 33.53 บาทต่อดอลลาร์สหรัฐ ในช่วงเดียวกันของปีก่อนเป็น 32.10 บาทต่อดอลลาร์สหรัฐ หรือคิดเป็นร้อยละ 4.3 ขณะเดียวกันค่าใช้จ่ายดำเนินงานในส่วนที่แปรผันตามปริมาณการผลิตและ/หรือปริมาณการขนส่ง และ/หรือ จำนวนผู้โดยสาร เพิ่มขึ้นร้อยละ 3.8 และค่าใช้จ่ายคงที่เพิ่มขึ้นร้อยละ 14.2 โดยมีปัจจัยสำคัญจากค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่ายที่เพิ่มขึ้นร้อยละ 25.7 โดยบริษัทฯ มีค่าใช้จ่ายรวมต่อรายได้รวม (ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว) เพิ่มขึ้นจากร้อยละ 74.5 ในช่วง 6 เดือนแรกของปีก่อน เป็นร้อยละ 82.5 ในช่วง 6 เดือนแรกของปีปัจจุบัน และมีค่าใช้จ่ายการดำเนินงานไม่รวมค่าน้ำมันเครื่องบินต่อหน่วยปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารเพิ่มขึ้นจาก 1.3572 บาท ในช่วง 6 เดือนแรกของปีก่อนเป็น 1.5045 บาท ในช่วง 6 เดือนแรกของปีปัจจุบัน สาเหตุหลักจากการเพิ่มขึ้นของค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย ประกอบกับปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารที่ลดลง ส่งผลให้ค่าใช้จ่ายการดำเนินงานไม่รวมค่าน้ำมันเครื่องบินต่อหน่วยเพิ่มขึ้นเมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน

รายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว สาเหตุหลักจากกำไรจากการยกเลิกและเปลี่ยนแปลงสัญญาเช่าเครื่องบิน ผลกำไรจากการวัดมูลค่าจากตราสารอนุพันธ์ กำไรจากการขายสินทรัพย์ ผลขาดทุนจากการด้อยค่าสินทรัพย์ และขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศสุทธิ โดยในช่วง 6 เดือนแรกของปี 2569 มีรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียวสุทธิเป็นรายได้รวม 1,424 ล้านบาท อย่างไรก็ตาม ผลกระทบจากต้นทุนการดำเนินงานที่เพิ่มสูงขึ้น โดยเฉพาะค่าน้ำมันเครื่องบินส่งผลให้บริษัทฯ มีกำไรสุทธิ 11,645 ล้านบาท ลดลงจากช่วงเดียวกันของปีก่อน 10,328 ล้านบาท (-47.0%) ทั้งนี้เป็นการสูญเสียส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่จำนวน 11,621 ล้านบาท คิดเป็นกำไรต่อหุ้น 0.41 บาท ต่ำกว่าช่วงเดียวกันของปีก่อนที่มีกำไรต่อหุ้น 0.78 บาท

EBITDA ในช่วง 6 เดือนแรกของปี 2569 มีจำนวน 25,729 ล้านบาท ลดลงจากช่วงเดียวกันของปีก่อน 5,158 ล้านบาท (-16.7%) โดยมีสาเหตุหลักจากค่าน้ำมันเครื่องบินที่สูงขึ้นในช่วงไตรมาสที่ 2 ของปี 2569 เนื่องจากสถานการณ์ความไม่สงบในตะวันออกกลาง ขณะที่รายได้จากการดำเนินงานเพิ่มขึ้นในอัตราที่ต่ำกว่าการเพิ่มขึ้นของค่าใช้จ่าย

3. ฐานะทางการเงินและสภาพคล่อง

รายจ่ายลงทุน

หน่วย : ล้านบาท	ม.ค.-มิ.ย.	
	2569	2568
เครื่องบิน	7,020	9,534
อื่นๆ (ที่ไม่ใช่เครื่องบิน)	773	227
รวม	7,793	9,761

ในงวด 6 เดือนแรกของปี 2569 บริษัทฯ มีรายจ่ายเพื่อการลงทุน 7,793 ล้านบาท ลดลงจากงวดเดียวกันของปีก่อน 1,968 ล้านบาท (-20.2%) ประกอบด้วย

- การลงทุนในส่วนที่เกี่ยวข้องกับเครื่องบิน จำนวน 7,020 ล้านบาท โดยหลักมาจากการซื้อเครื่องบินแบบโบอิง 777-300ER จำนวน 1 ลำ และแบบแอร์บัส A320-200 จำนวน 1 ลำ ซึ่งเดิมบริษัทฯ ใช้งานภายใต้สัญญาเช่าดำเนินงาน ขณะที่ในช่วงเดียวกันของปีก่อน บริษัทฯ ได้มีการซื้อเครื่องบินแบบโบอิง 777-300ER จำนวน 4 ลำ ซึ่งเดิมใช้งานภายใต้สัญญาเช่าดำเนินงาน รวมถึงการจัดซื้ออะไหล่เครื่องบินหมุนเวียน

- การลงทุนในสินทรัพย์ถาวรอื่นๆ จำนวน 773 ล้านบาท ซึ่งส่วนใหญ่เป็นการลงทุนในเครื่องมืออุปกรณ์การให้บริการซ่อมบำรุงของฝ่ายช่าง

สภาพคล่อง

ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2569 บริษัทฯ มีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดจำนวน 70,864 ล้านบาท คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 22.0 ของสินทรัพย์รวม ลดลงจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568 จำนวน 7,715 ล้านบาท (-9.8%)

โดยสรุปเงินสดสุทธิได้มาและใช้ไปในกิจกรรมต่างๆ ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท	ม.ค.-มิ.ย.	
	2569	2568
เงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมดำเนินงาน	18,719	31,803
เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุน	(14,869)	(22,412)
เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงิน	(15,211)	(9,407)
ผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ		
ที่ยังไม่เกิดขึ้นที่มีต่อเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	3,643	(1,538)
ผลกระทบจากการด้อยค่าด้านเครดิต		
ที่มีต่อเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	3	35
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดลดลง	(7,715)	(1,519)

ในงวด 6 เดือนแรกของปี 2569 บริษัทฯ มีเงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมดำเนินงานจำนวน 18,719 ล้านบาท ลดลงจากช่วงเดียวกันของปีก่อน 13,084 ล้านบาท (-41.1%) โดยมีสาเหตุหลักมาจากกำไรสุทธิที่ลดลงเมื่อเทียบกับงวดเดียวกันของปีก่อน และมีเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงินจำนวน 15,211 ล้านบาท โดยส่วนใหญ่เป็นการชำระคืนหนี้สินตามสัญญาเช่าเครื่องบิน และการจ่ายเงินปันผลให้แก่ผู้ถือหุ้น ในขณะที่มีเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุนจำนวน 14,869 ล้านบาท ลดลงจากช่วงเดียวกันของปีก่อน 7,543 ล้านบาท (-33.7%) จากมีการลงทุนในตั๋วเงินที่มีสิทธิไถ่ถอนคืนได้ และเงินฝากประจำที่ลดลงเมื่อเทียบกับงวดเดียวกันของปีก่อน ส่งผลให้ ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2569 บริษัทฯ มีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดจำนวน 70,864 ล้านบาท ลดลง 7,715 ล้านบาท (-9.8%) เมื่อเทียบกับ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568 ซึ่งมีอยู่จำนวน 78,579 ล้านบาท ทั้งนี้ หากรวมสินทรัพย์ทางการเงินหมุนเวียนอื่น บริษัทฯ มีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดรวมสินทรัพย์ทางการเงินหมุนเวียนอื่นสุทธิ จำนวน 123,757 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568 จำนวน 197 ล้านบาท (+0.2%)

เครื่องบิน

ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2569 บริษัทฯ มีเครื่องบินที่ใช้ดำเนินงานจำนวน 84 ลำ และมีเครื่องบินที่ไม่ได้ใช้ดำเนินงานจำนวน 5 ลำ เครื่องบินที่ใช้ดำเนินงานประกอบด้วย เครื่องบินของบริษัทฯ จำนวน 10 ลำ และเครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าจำนวน 74 ลำ

สินทรัพย์

ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2569 บริษัทฯ มีสินทรัพย์รวมจำนวน 322,085 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568 จำนวน 18,026 ล้านบาท (+5.9%) โดยมีรายละเอียด ดังนี้

	ข้อมูลทางการเงินรวม					
	30 มิ.ย. 2569		31 ธ.ค. 2568		เปลี่ยนแปลง	
	ล้านบาท	% ของสินทรัพย์รวม	ล้านบาท	% ของสินทรัพย์รวม	ล้านบาท	%
สินทรัพย์หมุนเวียน						
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	70,864	22.0	78,579	25.9	-7,715	-9.8
สินทรัพย์ทางการเงินหมุนเวียนอื่น	52,893	16.4	44,981	14.8	+7,912	+17.6
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่จัดประเภทเป็นสินทรัพย์ที่ถือไว้เพื่อขาย	1,064	0.3	1,615	0.5	-551	-34.1
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่นๆ	21,844	6.8	18,324	6.0	+3,520	+19.2
สินทรัพย์หมุนเวียน	146,665	45.5	143,499	47.2	+3,166	+2.2
ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์	46,246	14.4	42,356	13.9	+3,890	+9.2
สินทรัพย์สิทธิการใช้	74,156	23.0	69,283	22.8	+4,873	+7.0
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่นๆ	55,018	17.1	48,921	16.1	+6,097	+12.5
รวมสินทรัพย์	322,085	100.0	304,059	100.0	+18,026	+5.9

สินทรัพย์หมุนเวียนมีจำนวน 146,665 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 45.5 ของสินทรัพย์ทั้งหมด เพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568 จำนวน 3,166 ล้านบาท (+2.2%) โดยมีรายละเอียด ดังนี้

- เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด มีจำนวน 70,864 ล้านบาท ลดลงจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568 จำนวน 7,715 ล้านบาท (-9.8%) สาเหตุหลักจากกระแสเงินสดที่ได้มาจากกิจกรรมดำเนินงานเพิ่มขึ้นน้อยกว่าเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุนและกิจกรรมจัดหาเงิน จากการที่บริษัทฯ มุ่งเน้นการลงทุนในสินทรัพย์ดำเนินงานหลักจากการจ่ายเงินล่วงหน้าตามสัญญาจัดหาเครื่องบิน การจ่ายชำระคืนหนี้สินตามสัญญาเช่าเครื่องบิน การเปลี่ยนสัญญาจากเช่าเป็นซื้อเครื่องบินแบบโบอิง 777-300ER จำนวน 1 ลำ และแบบแอร์บัส A320-200 จำนวน 1 ลำ นอกจากนี้ บริษัทฯ มีการลงทุนในตั๋วเงินที่มีสิทธิไถ่ถอนคืนได้และเงินฝากประจำที่มีระยะเวลากำหนดชำระมากกว่า 3 เดือน แต่ไม่เกิน 1 ปี ที่เพิ่มขึ้น รวมทั้งการจ่ายเงินปันผลให้แก่ผู้ถือหุ้น

- สินทรัพย์ทางการเงินหมุนเวียนอื่น มีจำนวน 52,893 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568 จำนวน 7,912 ล้านบาท (+17.6%) จากการลงทุนในตั๋วเงินที่มีสิทธิไถ่ถอนคืนได้ และเงินฝากประจำที่มีระยะเวลากำหนดชำระมากกว่า 3 เดือน แต่ไม่เกิน 1 ปีที่เพิ่มขึ้น

- สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่จัดประเภทเป็นสินทรัพย์ที่ถือไว้เพื่อขาย มีจำนวน 1,064 ล้านบาท ลดลงจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568 จำนวน 551 ล้านบาท (-34.1%) สาเหตุหลักจากการจำหน่ายเครื่องบินแบบแอร์บัส A380-800 จำนวน 1 ลำ แบบโบอิง 777-200 จำนวน 1 ลำ แบบโบอิง 777-300 จำนวน 2 ลำ สำนักงานขายในต่างประเทศ และสินทรัพย์อื่น

- สินทรัพย์หมุนเวียนอื่นๆ มีจำนวน 21,844 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568 จำนวน 3,520 ล้านบาท (+19.2%) สาเหตุหลักจากลูกหนี้การค้าและสินค้าคงเหลือเพิ่มขึ้นตามยอดขาย และสินทรัพย์ตราสารอนุพันธ์ระยะสั้นเพิ่มขึ้นจากการประเมินมูลค่ายุติธรรมของสัญญาซื้อขายน้ำมันล่วงหน้า ซึ่งบริษัทฯ ทำขึ้นเพื่อป้องกันความเสี่ยงจากความผันผวนของราคาน้ำมัน

ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ มีจำนวน 46,246 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 14.4 ของสินทรัพย์ทั้งหมด เพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568 จำนวน 3,890 ล้านบาท (+9.2%) สาเหตุหลักจากการเปลี่ยนสัญญาจากเช่าเป็นซื้อเครื่องบินแบบโบอิง 777-300ER จำนวน 1 ลำ และแบบแอร์บัส A320-200 จำนวน 1 ลำ ขณะเดียวกันมีการคิดค่าเสื่อมราคาสำหรับงวด

สินทรัพย์สิทธิการใช้ มีจำนวน 74,156 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 23.0 ของสินทรัพย์ทั้งหมด ประกอบด้วยสัญญาเช่าดำเนินงานเครื่องบิน และสัญญาเช่าดำเนินงานสินทรัพย์ถาวรอื่น เพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568 จำนวน 4,873 ล้านบาท (+7.0%) สาเหตุหลักจากการรับมอบเครื่องบินแบบแอร์บัส A321neo จำนวน 5 ลำ และแบบโบอิง 787-9 จำนวน 1 ลำ ขณะเดียวกันมีการคิดค่าเสื่อมราคาของสินทรัพย์สิทธิการใช้สำหรับงวด และการปรับปรุงรายการออกและบันทึกเป็นที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ จากการเปลี่ยนสัญญาจากเช่าเป็นซื้อเครื่องบินแบบโบอิง 777-300ER จำนวน 1 ลำ และแบบแอร์บัส A320-200 จำนวน 1 ลำ

สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่นๆ มีจำนวน 55,018 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 17.1 ของสินทรัพย์ทั้งหมด เพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568 จำนวน 6,097 ล้านบาท (+12.5%) สาเหตุหลักจากการเพิ่มขึ้นของเงินจ่ายล่วงหน้าตามสัญญาจัดหาเครื่องบินซึ่งอยู่ระหว่างรอการรับมอบ

อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ (Return on Assets) ในงวด 6 เดือนแรกของปี 2569 เท่ากับร้อยละ 3.72 ลดลงจากช่วงเดียวกันของปีก่อนซึ่งเท่ากับร้อยละ 7.45

หนี้สิน

ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2569 หนี้สินรวมของบริษัทฯ มีจำนวน 240,252 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568 จำนวน 12,105 ล้านบาท (+5.3%) โดยมีรายละเอียด ดังนี้

	ข้อมูลทางการเงินรวม					
	30 มิ.ย. 2569		31 ธ.ค. 2568		เปลี่ยนแปลง	
	ล้านบาท	% ของหนี้สินรวม	ล้านบาท	% ของหนี้สินรวม	ล้านบาท	%
หนี้สินหมุนเวียน	71,927	30.0	67,716	29.7	+4,211	+6.2
ส่วนของหนี้สินระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี	10,381	4.3	9,871	4.3	+510	+5.2
หนี้สินระยะยาว	115,604	48.1	107,801	47.3	+7,803	+7.2
หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่นๆ	42,340	17.6	42,759	18.7	-419	-1.0
รวมหนี้สิน	240,252	100.0	228,147	100.0	+12,105	+5.3

หนี้สินหมุนเวียน มีจำนวน 71,927 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 30.0 ของหนี้สินทั้งหมด เพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568 จำนวน 4,211 ล้านบาท (+6.2%) สาเหตุหลักจากเจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้หมุนเวียนอื่น ค่าใช้จ่ายค้ำจ่ายและค่าบริการการบินที่เพิ่มมากขึ้น รวมถึงรายได้รับล่วงหน้าที่เพิ่มขึ้น

หนี้สินระยะยาวรวมส่วนของหนี้สินระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี มีจำนวน 125,985 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 52.4 ของหนี้สินทั้งหมด เพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568 จำนวน 8,313 ล้านบาท (+7.1%) สาเหตุหลักจากหนี้สินตามสัญญาเช่าที่เพิ่มขึ้นจากการรับมอบเครื่องบิน รวมทั้งการปรับมูลค่าหนี้สินสกุลเงินต่างประเทศตามอัตราแลกเปลี่ยน ณ วันสิ้นงวด

หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่นๆ มีจำนวน 42,340 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 17.6 ของหนี้สินทั้งหมด ลดลงจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568 จำนวน 419 ล้านบาท (-1.0%) สาเหตุหลักเกิดจากการชำระหนี้ตามแผนฟื้นฟูกิจการ รวมถึงหนี้สินตราสารอนุพันธ์ระยะยาวที่ลดลงจากการเปลี่ยนแปลงของมูลค่ายุติธรรมของสัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ ซึ่งบริษัทฯ ทำขึ้นเพื่อป้องกันความเสี่ยงจากความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ ถึงแม้ว่าประมาณการหนี้สินไม่หมุนเวียนอื่นเพิ่มขึ้น 3,250 ล้านบาท (+11.5%) จากการรับรู้ค่าใช้จ่ายสำหรับค่าซ่อมแซมและซ่อมบำรุงอากาศยาน รายการสำรองค่าซ่อมใหญ่เครื่องบิน เครื่องยนต์เครื่องบิน และส่วนประกอบอื่นๆ สำหรับรายการซ่อมที่จะต้องจ่ายเงินในอนาคตตามสัญญา

ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2569 บริษัทฯ มีอัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Interest Bearing Debt to Equity) เท่ากับ 1.54 เท่า ลดลงจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568 ซึ่งเท่ากับ 1.55 เท่า และอัตราส่วนหนี้สินรวมต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Debt to Equity) เท่ากับ 2.94 เท่า ลดลงจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568 ซึ่งเท่ากับ 3.01 เท่า

ส่วนของผู้ถือหุ้น

ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2569 บริษัทฯ มีส่วนของผู้ถือหุ้นจำนวน 81,833 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 5,921 ล้านบาท (+7.8%) จาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568 ซึ่งเท่ากับ 75,912 ล้านบาท ทั้งนี้ ส่วนของผู้ถือหุ้นส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่ มีจำนวน 81,042 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 5,849 ล้านบาท (+7.8%) จาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568 ซึ่งมีจำนวน 75,193 ล้านบาท โดยสาเหตุหลักมาจากผลการดำเนินงานของบริษัทฯ ที่มีกำไรสุทธิ แม้ว่าจะมีการจ่ายเงินปันผลให้แก่ผู้ถือหุ้น

ภาวะผูกพันและหนี้สินที่อาจเกิดขึ้น

ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2569 บริษัทฯ มีหนี้สินที่อาจเกิดขึ้นจากภาวะผูกพันที่เปิดเผยในหมายเหตุประกอบงบการเงินจากหนังสือคำประกันที่ออกโดยธนาคารในประเทศและต่างประเทศ และภาวะผูกพันที่จะต้องจ่ายในอนาคตตามสัญญาเช่าของเครื่องบิน และสัญญาจัดหาสินทรัพย์ซึ่งอยู่ระหว่างการรอรับมอบ

4. ปัจจัยที่อาจมีผลกระทบต่อผลการดำเนินงานในอนาคต

เศรษฐกิจโลกปี 2569 มีแนวโน้มชะลอตัวลง โดยกองทุนการเงินระหว่างประเทศ (IMF) ประเมินการเติบโตของเศรษฐกิจที่ร้อยละ 3.0 ซึ่งต่ำกว่าค่าเฉลี่ยของช่วงปี 2567-2568 ซึ่งอยู่ที่ร้อยละ 3.5 โดยมีแรงกดดันจากสถานการณ์ความไม่สงบในตะวันออกกลาง อย่างไรก็ตาม การเติบโตในภาคเทคโนโลยีและการนำปัญญาประดิษฐ์ (Artificial Intelligence: AI) มาประยุกต์ใช้ได้กลายเป็นแรงขับเคลื่อนสำคัญที่ช่วยชดเชยผลกระทบดังกล่าว ทำให้เศรษฐกิจโลกยังคงขยายตัวได้ในทิศทางที่ทรงตัว ทั้งนี้ ความไม่แน่นอนของสถานการณ์ความไม่สงบในตะวันออกกลาง ยังคงเป็นความเสี่ยงหลักที่อาจสร้างความผันผวนต่อราคาน้ำมันและห่วงโซ่อุปทาน รวมถึงนโยบายการค้าที่อาจเข้มงวดขึ้นอาจส่งผลกระทบต่อภาวะเงินเฟ้อและประสิทธิภาพการเติบโตของเศรษฐกิจ

สมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA) คาดการณ์ว่าในปีนี้อุตสาหกรรมการบินจะได้รับผลกระทบโดยตรงจาก "ภาวะช็อกด้านพลังงาน" (Energy Shock) โดย IATA ปรับลดมุมมองต่อแนวโน้มอุตสาหกรรมการบินสำหรับปี 2569 ลงอย่างมีนัยสำคัญ โดยคาดว่าสายการบินต่างๆ จะยังคงความสามารถในการทำกำไรจากรายได้ที่คาดว่าจะเติบโตขึ้นร้อยละ 9.4 จากรายได้ต่อหน่วยที่สูงขึ้น อย่างไรก็ตาม คาดว่ากำไรสุทธิจะลดลงเหลือ 2.3 หมื่นล้านดอลลาร์สหรัฐ และอัตรากำไรสุทธิจะอยู่ที่ประมาณร้อยละ 2.0 อันเป็นผลมาจากการเพิ่มขึ้นของต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิงเป็นหลัก แม้จำนวนผู้โดยสารจะยังมีแนวโน้มเติบโตที่ประมาณร้อยละ 2.1 แต่เป็นการเติบโตที่ชะลอตัวลงเมื่อเทียบกับปีก่อน

เศรษฐกิจไทยปี 2569 คาดว่าจะขยายตัวต่ำกว่าที่คาดการณ์ไว้เดิม จากเศรษฐกิจไตรมาสที่ 1 สถานการณ์ความไม่สงบในตะวันออกกลางที่เริ่มคลี่คลาย รวมทั้งแรงสนับสนุนภาครัฐจากมาตรการกระตุ้นการใช้จ่าย ส่วนภาคการท่องเที่ยว รัฐบาลให้ความสำคัญกับการท่องเที่ยวในฐานะเครื่องยนต์หลักของเศรษฐกิจไทย โดยกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬาตั้งเป้าหมายจำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติในปีที่ 33.2 ล้านคน โดยมีกลุ่มเป้าหมายสำคัญ ได้แก่ นักท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ (Health & Wellness) นักเดินทางด้านธุรกิจและการลงทุน กลุ่มกีฬา การศึกษา ดิจิทัล นอแมด ตลอดจนกลุ่มเดินทางเพื่อกิจกรรมเฉพาะ ซึ่งจะช่วยเพิ่มรายได้ต่อหัวของนักท่องเที่ยว ส่วนตลาดภายในประเทศความท้าทายสำคัญคือจำนวนประชากรไทยที่มีแนวโน้มลดลง การเติบโตจึงจะต้องมาจากการเพิ่ม

ความถี่ในการเดินทางจากปัจจุบันที่คนไทยเดินทางท่องเที่ยวเฉลี่ย 2 ครั้งต่อคนต่อปี ให้เพิ่มเป็นประมาณ 3 ครั้งต่อคนต่อปีในระยะยาว

ด้านการดำเนินงานของบริษัทฯ เมื่อวันที่ 16 กรกฎาคม 2569 ที่ผ่านมา บริษัทฯ และกลุ่มบริษัทบางจาก ร่วมขับเคลื่อนการพัฒนาอุตสาหกรรมการบินและพลังงานของไทย ด้วยการเติมน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยานยั่งยืนประเภท HEFA-SPK SAF ที่ผลิตในประเทศเป็นครั้งแรก ให้กับเที่ยวบิน TG409 เส้นทางกรุงเทพฯ - สิงคโปร์ ท่ออากาศยานสุวรรณภูมิ โดยน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยานยั่งยืนประเภท HEFA-SPK SAF ที่ใช้กับเที่ยวบินดังกล่าว ผลิตจากหน่วยผลิต HEFA-SPK SAF 100% แบบ Stand Alone แห่งแรกของประเทศไทย เริ่มดำเนินการเชิงพาณิชย์ เมื่อเดือนพฤษภาคม 2569 มีกำลังการผลิตเริ่มต้น 1 ล้านลิตรต่อวัน ใช้น้ำมันปรุงอาหารที่ใช้แล้วเป็นวัตถุดิบ ซึ่งสามารถช่วยลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกได้สูงสุดประมาณร้อยละ 80 ตลอดวัฏจักรชีวิต เมื่อเทียบกับเชื้อเพลิงอากาศยานแบบดั้งเดิม ภายใต้ระบบที่ได้รับการรับรองตามมาตรฐานสากล ISCC CORSIA และ ISCC EU ความร่วมมือดังกล่าวสะท้อนความร่วมมือของสององค์กรในการสนับสนุนการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกในภาคการบิน และร่วมขับเคลื่อนการเปลี่ยนผ่านด้านพลังงานเพื่อมุ่งสู่เป้าหมาย Net Zero Carbon Emission ภายในปี 2593 นอกจากนี้ บริษัทฯ ปฏิบัติตามข้อกำหนด ReFuelEU Aviation Initiative ของสหภาพยุโรปอย่างเคร่งครัด โดยเริ่มใช้เชื้อเพลิงอากาศยานยั่งยืนในเที่ยวบินเส้นทางยุโรปตั้งแต่ปี 2567 และได้เพิ่มสัดส่วนการใช้อย่างต่อเนื่องในปี 2568 โดยใช้ SAF ในทุกเที่ยวบินที่ออกเดินทางจากสนามบินในสหภาพยุโรป อาทิ สนามบินปารีส สาธารณรัฐฝรั่งเศส รวมถึงสนามบินที่ไม่ได้อยู่ใน RefuelEU ตามสัดส่วนที่แต่ละประเทศกำหนด

เพื่อรองรับแนวโน้มการเติบโตและการขยายตัวของภาคการท่องเที่ยวดังกล่าว บริษัทฯ ให้บริการเที่ยวบินปฐมฤกษ์สู่กรุงอัมสเตอร์ดัม ราชอาณาจักรเนเธอร์แลนด์ ในวันที่ 1 กรกฎาคม 2569 โดยกรุงอัมสเตอร์ดัมเป็นหนึ่งในเมืองสำคัญด้านการเชื่อมต่อทางการค้าและการเดินทางในภูมิภาคยุโรปตะวันตก ด้วยภูมิศาสตร์ที่สามารถเดินทางสู่ประเทศสำคัญในทวีปยุโรป อาทิ ราชอาณาจักรเบลเยียมและสหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนี ได้อย่างสะดวกสบายด้วยรถไฟ รวมถึงเมืองอื่นในยุโรปด้วยเครื่องบิน พร้อมด้วยท่าเรือสำคัญ โดยเฉพาะด้านสินค้าอุตสาหกรรม บริษัทฯ ให้บริการเส้นทางไป-กลับ กรุงเทพฯ - อัมสเตอร์ดัม จำนวน 7 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ ด้วยเครื่องบินลำตัวกว้างแบบแอร์บัส A350-900 นอกจากนี้ ในช่วงปลายปี 2569 บริษัทฯ มีแผนเพิ่มความถี่ของเที่ยวบินทั้งเส้นทางในประเทศ อาทิ เชียงใหม่ ภูเก็ต กระบี่ เป็นต้น และเส้นทางระหว่างประเทศ อาทิ เดลี ปีนัง ฮองกง กัวลาลัมเปอร์ มินนิกาปารีส เป็นต้น นอกจากนี้ จะเปิดเส้นทางใหม่ไปยังนครดานัง ประเทศเวียดนาม ซึ่งเป็นเมืองท่าสำคัญและศูนย์กลางการท่องเที่ยวของเวียดนามกลาง

บริษัทฯ มุ่งมั่นยกระดับประสบการณ์การเดินทางระดับพรีเมียมด้วยการประสานความร่วมมือกับ SIRIVANNAVARI แบรินด์แฟชั่นลักซ์ชัวรี เปิดตัว Amenity Kit รูปลักษณ์ใหม่ 2 ชุด สำหรับให้บริการแก่ผู้โดยสารชั้น Royal First Class ในเส้นทางยุทธศาสตร์ ได้แก่ ลอนดอน โอซาก้า และโตเกียว (นาริตะ) เริ่มตั้งแต่เดือนกรกฎาคม 2569 เป็นต้นไป โดยชุดผลิตภัณฑ์แรกถ่ายทอดแนวคิดเทพปกรณัมไทยผ่านสัตว์มงคล 4 ทิศแห่งเขาพระสุเมรุ ผสานลวดลายนกยูง ดอกไอริสอันเป็นเอกลักษณ์ของแบรนด์ และดอกกล้วยไม้สัญลักษณ์ของการบินไทย เพื่อสื่อถึงมิตรภาพและศิลปะแห่งการใช้ชีวิต (Art of Living) ขณะที่อีกชุดผลิตภัณฑ์นำลวดลายพวงมาลัยและอุษณ เป็นศิลปะแห่งการต้อนรับแบบไทยมาตีความใหม่ในรูปแบบร่วมสมัย ซึ่งความร่วมมือในครั้งนี้นอกจากจะเป็นการ

เผยแพร่อัตลักษณ์ไทยในระดับสากลแล้ว ยังเป็นส่วนหนึ่งของกลยุทธ์การยกระดับผลิตภัณฑ์และบริการ (Product & Service Enhancement) เพื่อต่อยอดภาพลักษณ์แบรนด์ และสร้างความพึงพอใจสูงสุดให้แก่กลุ่มลูกค้าเป้าหมาย

บริษัทฯ ดำเนินแผนยุทธศาสตร์ระยะยาว โดยคาดว่าจะใช้งบลงทุนประมาณ 120,000 ล้านบาท ในช่วง 5 ปี เพื่อจัดหาเครื่องบินใหม่ เน้นเครื่องบินตระกูลโบอิง 787 Dreamliner พร้อมเพิ่มสัดส่วนเครื่องบินที่บริษัทฯ เป็นเจ้าของ (Owned Aircraft) มากขึ้น เพื่อเสริมความแข็งแกร่งทางการเงินและกระแสเงินสด และตั้งเป้าหมายฝูงบินให้ครบ 150 ลำภายในปี 2576 โดยบริษัทฯ มีการสั่งซื้อเครื่องบินแบบโบอิงรวม 52 ลำ แบ่งเป็นเครื่องบินแบบโบอิง 787 Dreamliner ที่ตกลงแล้ว 45 ลำ และใช้สิทธิจัดหาเพิ่มเติม (Option) 7 ลำ (จากที่บริษัทฯ มีสิทธิในการจัดหาทั้งหมด 35 ลำ) โดยมีสิทธิพิจารณาเปลี่ยนรุ่นเป็นเครื่องบินแบบโบอิง 777X ได้ตามความเหมาะสม

ท่ามกลางสถานการณ์ความท้าทายในครึ่งปีแรก จากผลกระทบของสถานการณ์ความไม่สงบในตะวันออกกลางที่ส่งผลให้ต้นทุนน้ำมันพุ่งสูงขึ้นและการจองตั๋วล่วงหน้าชะลอตัว บริษัทฯ ปรับกลยุทธ์เชิงรุก โดยขยายเพดานการบริหารจัดการความเสี่ยงราคาน้ำมัน (Fuel Hedging) ไม่เกินร้อยละ 60 การปรับลดเที่ยวบินให้สอดคล้องกับความต้องการเดินทางของผู้โดยสาร รวมถึงการหลีกเลี่ยงการแข่งขันด้านราคา และปรับราคาบัตรโดยสารให้สะท้อนต้นทุนจริง นอกจากนี้ในเดือนสิงหาคม 2569 บริษัทฯ ประกาศปลดล็อกหุ้น (Lock-up) หรือสิ้นสุดระยะเวลาห้ามขายหุ้นในส่วนที่เหลือร้อยละ 75 ของหุ้นที่เจ้าหน้าที่ได้รับจากการแปลงหนี้เป็นทุน โดยบริษัทฯ เชื่อมั่นว่าจะไม่กระทบต่อการดำเนินงานและเสถียรภาพทางการเงิน

5. สรุปอัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญ

		ม.ค.-มิ.ย.	
		2569	2568
อัตราส่วนทางการเงิน (Liquidity Ratio)			
อัตราส่วนสภาพคล่อง	เท่า	3.44	3.47
อัตราส่วนแสดงความสามารถในการทำกำไร (Profitability Ratio)			
อัตรากำไรจากการดำเนินงานก่อนต้นทุนทางการเงินและภาษี	ร้อยละ	17.50	25.49
อัตรากำไรจากการดำเนินงานหลังต้นทุนทางการเงินก่อนภาษี	ร้อยละ	11.32	18.37
อัตรากำไรสุทธิ	ร้อยละ	11.69	22.78
อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น	ร้อยละ	14.76	38.84
อัตราส่วนแสดงประสิทธิภาพในการดำเนินงาน (Efficiency Ratio)			
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์	ร้อยละ	3.72	7.45
อัตราส่วนวิเคราะห์นโยบายทางการเงิน (Financial Policy Ratio)			
อัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยต่อส่วนของผู้ถือหุ้น	เท่า	1.54	1.78
อัตราส่วนหนี้สินรวมต่อส่วนของผู้ถือหุ้น	เท่า	2.94	3.41
อัตราส่วนความสามารถในการชำระดอกเบี้ย	เท่า	4.18	4.49
อัตราส่วนหนี้สินสุทธิต่อ EBITDA	เท่า	6.58	4.77
อัตราส่วนความสามารถชำระภาระผูกพัน	เท่า	1.66	1.89

ความหมายและสูตรในการคำนวณอัตราส่วนทางการเงิน

อัตราส่วนสภาพคล่อง (Current Ratio)

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

อัตรากำไรจากการดำเนินงานก่อนต้นทุนทางการเงินและภาษี (EBIT Margin)

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

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

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

อัตรากำไรสุทธิ (Net Profit Margin)

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

อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Return on Equity)

$$= \text{กำไรสุทธิ} / \text{ส่วนของผู้ถือหุ้นเฉลี่ย}$$

อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ (Return on Total Assets)

$$= \text{กำไรสุทธิ} / \text{สินทรัพย์รวมเฉลี่ย}$$

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)

$$= \frac{\text{กำไรก่อนหักต้นทุนทางการเงิน ภาษี ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย ผลขาดทุนจากการด้อยค่าสินทรัพย์ ผลกำไรจากการยกเลิกและเปลี่ยนแปลงสัญญาเช่าเครื่องบิน ขาดทุนจากการปรับโครงสร้างหนี้ ขาดทุนจากการด้อยค่าซึ่งเป็นไปตาม TFRS 9 ผลกำไร (ขาดทุน) จากการวัดมูลค่ายุติธรรมของหนี้สิน ส่วนแบ่งกำไร (ขาดทุน) จากเงินลงทุนในบริษัทร่วม และผลกำไร (ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศสุทธิ (EBITDA) / ต้นทุนทางการเงิน}}$$

อัตราส่วนหนี้สินสุทธิต่อ EBITDA (Net Debt to EBITDA)

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

อัตราส่วนความสามารถชำระภาระผูกพัน (Debt Service Coverage Ratio)

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