คำอธิบายผลการดำเนินงานและการวิเคราะห์ฐานะการเงินสำหรับไตรมาสที่ 3 ปี 2569
สิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2569 ของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

1. บทสรุปผู้บริหาร

สถานการณ์เศรษฐกิจโลกในช่วงไตรมาสที่ 3 ปี 2569 เผชิญแรงกดดันอีกครั้ง จากความไม่สงบในตะวันออกกลางที่ผ่อนคลายลงในช่วงปลายไตรมาสที่ 2 ได้กลับมาทวีความรุนแรงตั้งแต่ต้นเดือนกรกฎาคม 2569 ส่งผลให้ราคาน้ำมันดิบปรับตัวสูงขึ้น และแรงกดดันด้านเงินเฟ้อในหลายประเทศยังคงอยู่ในระดับสูง ภาวะการเงินโลกมีความตึงตัวขึ้น อย่างไรก็ตาม การลงทุนที่เกี่ยวข้องกับเทคโนโลยีปัญญาประดิษฐ์ (Artificial Intelligence: AI) ยังช่วยพยุงเศรษฐกิจโลก ทำให้รับมือกับวิกฤตพลังงานได้ดีกว่าที่คาด ทั้งนี้ รายงาน World Economic Outlook (WEO) ฉบับเดือนตุลาคม 2569 โดยกองทุนการเงินระหว่างประเทศ (International Monetary Fund: IMF) คาดการณ์ว่าเศรษฐกิจโลกปี 2569 จะขยายตัวร้อยละ 3.1 เพิ่มขึ้นจากที่คาดการณ์ไว้ในเดือนกรกฎาคม 2569 ที่ร้อยละ 3.0

อุตสาหกรรมการบินโลกไตรมาสที่ 3 ปี 2569 สมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (International Air Transport Association: IATA) รายงานตัวเลขปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (Revenue Passenger Kilometers: RPK) ลดลงประมาณร้อยละ 0.4 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน จากปริมาณการขนส่งผู้โดยสารระหว่างประเทศที่ลดลงประมาณร้อยละ 0.2 เนื่องจากปริมาณการขนส่งผู้โดยสารในภูมิภาคตะวันออกกลางหดตัว จากสถานการณ์ความไม่สงบประกอบกับราคาพลังงานที่สูงขึ้นส่งผลต่อกำลังซื้อของผู้โดยสาร อย่างไรก็ตาม ปริมาณการขนส่งสินค้า (Revenue Freight Ton-Kilometers: RFTK) ขยายตัวร้อยละ 5.3 สำหรับภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก สมาคมสายการบินเอเชียแปซิฟิก (Association of Asia Pacific Airlines: AAPA) รายงานจำนวนผู้โดยสารระหว่างประเทศลดลงร้อยละ 0.7 ขณะที่ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร และปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (Available Seat Kilometers: ASK) เพิ่มขึ้นร้อยละ 3.2 และร้อยละ 2.6 ตามลำดับ อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร (Cabin Factor) เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อนที่ 82.0% เป็น 82.4% จำนวนผู้โดยสารที่ลดลงเป็นผลจากการที่สายการบินปรับลดปริมาณการผลิตในบางเส้นทางจากราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่อยู่ในระดับสูงและข้อจำกัดด้านน่านฟ้า รวมถึงราคาบัตรโดยสารที่สูงขึ้นซึ่งกระทบความต้องการเดินทางในเส้นทางระยะสั้น (Short-haul) และกลุ่มนักท่องเที่ยวที่อ่อนไหวต่อราคา อย่างไรก็ตาม ปริมาณการขนส่งผู้โดยสารยังคงเป็นบวก แสดงให้เห็นว่าความต้องการเดินทางในเส้นทางระยะไกล (Long-haul) ยังคงแข็งแกร่ง ในขณะที่ปริมาณการขนส่งสินค้า และปริมาณการผลิตด้านพัสดุภัณฑ์ (Available Dead Load Ton-Kilometers: ADTK) เพิ่มขึ้นร้อยละ 3.0 และร้อยละ 2.6 ตามลำดับ ส่งผลให้อัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (Freight Load Factor) เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อนที่ 60.0% เป็น 60.2% จากการขยายตัวของภาคการผลิตโลก การสั่งซื้อวัตถุดิบและชิ้นส่วน และความต้องการสินค้าที่เกี่ยวข้องกับเทคโนโลยีปัญญาประดิษฐ์ (AI) ที่ยังแข็งแกร่ง แม้การขนส่งสินค้าอีคอมเมิร์ซไปยังยุโรปจะชะลอตัวลง

เศรษฐกิจไทยในไตรมาสที่ 3 ปี 2569 ยังได้แรงหนุนจากการส่งออกและการลงทุนภาคเอกชนที่ขยายตัวดีกว่าคาด ตามวัฏจักรการลงทุนด้านเทคโนโลยีปัญญาประดิษฐ์ (AI) โดยเฉพาะสินค้าอิเล็กทรอนิกส์ อย่างไรก็ดี การบริโภคภาคเอกชนชะลอตัวลงจากค่าครองชีพที่สูงขึ้น และราคาพลังงานกลับมาปรับตัวสูงขึ้นจากความไม่สงบในตะวันออกกลาง ในภาคการท่องเที่ยว กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬาเปิดเผยข้อมูลจำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติเดินทางเข้าประเทศไทยช่วงไตรมาสที่ 3 ปี 2569 จำนวนรวม 7.1 ล้านคน ลดลงร้อยละ 5.0 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน นักท่องเที่ยวส่วนใหญ่เดินทางมาจากภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 70.7 ทั้งนี้ ประเทศและเขตเศรษฐกิจที่มีนักท่องเที่ยวเดินทางเข้าประเทศไทยสูงที่สุด 5 อันดับแรก ได้แก่ สาธารณรัฐประชาชนจีน มาเลเซีย

สาธารณรัฐอินเดีย ญี่ปุ่น และไต้หวัน ขณะที่ภาพรวมจำนวนผู้โดยสารที่เดินทางเข้าออกประเทศไทยผ่านท่าอากาศยานหลัก 6 แห่งในช่วงเดือนกรกฎาคม - กันยายน 2569 มีจำนวนรวม 27.8 ล้านคน ลดลงร้อยละ 3.2 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน โดยเป็นผู้โดยสารเดินทางระหว่างประเทศร้อยละ 60.4 หรือ 16.8 ล้านคน ลดลงร้อยละ 1.9 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน ผู้โดยสารเดินทางภายในประเทศร้อยละ 39.6 หรือ 11.0 ล้านคน ลดลงร้อยละ 5.2 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน ทั้งนี้ กองทุนการเงินระหว่างประเทศ (IMF) ได้ปรับประมาณการการเติบโตของเศรษฐกิจไทยสำหรับปี 2569 เป็นร้อยละ 2.1 เพิ่มขึ้นจากที่คาดการณ์ไว้ในเดือนกรกฎาคม 2569 ที่ร้อยละ 1.9

การดำเนินงานที่สำคัญของบริษัทฯ ในไตรมาสที่ 3 ปี 2569 ได้แก่

- การปรับปรุงประสิทธิภาพฝูงบินและห้องโดยสาร :
  - รับมอบเครื่องบินแบบแอร์บัส A321neo จำนวน 4 ลำ เพื่อรองรับการให้บริการในเส้นทางบินระยะสั้นและระยะกลาง
  - รับมอบเครื่องบินแบบโบอิ้ง 787-8 จำนวน 4 ลำ ซึ่งบริษัทฯ จะนำไปปรับปรุงห้องโดยสารก่อนนำเข้าประจำการ ทั้งนี้ เครื่องบินแบบโบอิ้ง 787-8 ที่รับมอบในไตรมาสก่อนได้ปรับปรุงแล้วเสร็จ และนำเข้าประจำการในฝูงบินไตรมาสนี้จำนวน 1 ลำ
  - รับมอบเครื่องบินแบบโบอิ้ง 787-9 จำนวน 2 ลำ โดยเป็นเครื่องบินลำตัวกว้างพิสัยไกล เพื่อรองรับการขยายตัวของตลาดการเดินทาง และสร้างมาตรฐานเดียวกันของฝูงบิน
- การขยายเครือข่ายเส้นทางบิน : บริษัทฯ ให้บริการเที่ยวบินสู่กรุงอัมสเตอร์ดัม ราชอาณาจักรเนเธอร์แลนด์ ตั้งแต่วันที่ 1 กรกฎาคม 2569 เป็นต้นมา ด้วยเครื่องบินลำตัวกว้างแบบแอร์บัส A350-900 จำนวน 7 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ โดยกรุงอัมสเตอร์ดัมเป็นหนึ่งในเมืองสำคัญด้านการเชื่อมต่อทางการค้าและการเดินทางในภูมิภาคยุโรปตะวันตก
- การพัฒนาธุรกิจ และความร่วมมือทางธุรกิจ :
  - เมื่อวันที่ 30 กันยายน 2569 บริษัทฯ ลงนามสัญญาเช่าที่ดินกับสำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (สกพอ.) ในพื้นที่จำนวน 210 ไร่ ระยะเวลา 50 ปี โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2569 เพื่อพัฒนาศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยาน (Maintenance, Repair and Overhaul: MRO) ที่ท่าอากาศยานอู่ตะเภา วงเงินลงทุนประมาณ 10,000 ล้านบาท คาดว่าจะเปิดให้บริการในปี 2573 โดยดำเนินการผ่านบริษัทย่อย ได้แก่ บริษัท ไทย เอ็ม อาร์ โอ กรุ๊ป จำกัด และบริษัท ไทย เอ็ม อาร์ โอ เซอร์วิสเซส จำกัด และจะแสวงหาพันธมิตรเฉพาะด้าน อาทิ การทำสีอากาศยานและการซ่อมชิ้นส่วนอุปกรณ์ เพื่อเพิ่มรายได้ที่ไม่ใช่ธุรกิจการบิน (Non-aviation)
  - ลงนามในบันทึกความเข้าใจ (Memorandum of Understanding: MOU) ร่วมกับศูนย์ส่งเสริมสุขภาพไวทัลไลฟ์ และโรงพยาบาลบำรุงราษฎร์ อินเตอร์เนชั่นแนล ในการพัฒนารายการสาระบันเทิงบนเครื่องบิน (In-flight Entertainment) ที่ผสานเรื่องราวของการท่องเที่ยว วิถีชีวิต และองค์ความรู้ด้านสุขภาพ ภายใต้แนวคิด Healthy Destinations เชิญชวนผู้โดยสารออกเดินทางไปค้นพบมุมมองใหม่ในประเทศไทย เช่น กรุงเทพมหานคร เชียงใหม่ ภูเก็ต และอุดรธานี ที่เป็นมากกว่าแหล่ง

ท่องเที่ยวที่งดงาม แต่สะท้อนวิถีชีวิต วัฒนธรรม และธรรมชาติ มีส่วนช่วยส่งเสริมสุขภาพ คุณภาพชีวิต และเติมคุณค่าให้กับประสบการณ์การเดินทางของผู้โดยสารจากทั่วโลก

- ร่วมมือกับ CHAMP Cargosystems ในการนำระบบบริหารจัดการสินค้าทางอากาศ Cargospot neo มาใช้ เพื่อยกระดับประสิทธิภาพการดำเนินงาน เสริมศักยภาพด้านการบริหารรายได้ พัฒนาประสบการณ์การให้บริการลูกค้าและคุณภาพการให้บริการอย่างต่อเนื่องด้วยเทคโนโลยีดิจิทัล

- การมุ่งมั่นรักษาสิ่งแวดล้อมเพื่อการเติบโตอย่างยั่งยืน : บริษัทฯ และกลุ่มบริษัทบางจาก ให้บริการเที่ยวบิน TG409 เส้นทางกรุงเทพฯ – สิงคโปร์ ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ที่เติมน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยานยั่งยืนประเภท HEFA-SPK SAF ซึ่งผลิตในประเทศเป็นครั้งแรก โดยน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยานยั่งยืนประเภท HEFA-SPK SAF สามารถช่วยลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกได้สูงสุดประมาณร้อยละ 80 ตลอดวัฏจักรชีวิต เมื่อเทียบกับเชื้อเพลิงอากาศยานแบบดั้งเดิม ได้รับการรับรองตามมาตรฐานสากล ISCC CORSIA และ ISCC EU ความร่วมมือดังกล่าวสะท้อนถึงความมุ่งมั่นของสององค์กรในการสนับสนุนการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกในภาคการบิน และร่วมขับเคลื่อนการเปลี่ยนผ่านด้านพลังงานเพื่อมุ่งสู่เป้าหมาย Net Zero Carbon Emissions ภายในปี 2593

- การบริหารจัดการทรัพย์สินที่ไม่ได้ใช้ในการดำเนินธุรกิจ : จำหน่ายเครื่องบินแบบโบอิ้ง 777-300 จำนวน 1 ลำ และสินทรัพย์อื่นๆ

นอกจากนี้ ช่วงไตรมาสที่ 3 ปี 2569 บริษัทฯ ได้รับรางวัลจากสถาบันต่างๆ อาทิ

- รางวัล Travel Hall of Fame สาขา Best South-East Asian Airline ในงาน TTG Travel Awards 2026 ครั้งที่ 35 การมอบรางวัลดังกล่าวจัดขึ้นทุกปีเพื่อเป็นเกียรติแก่บุคคลและองค์กรในอุตสาหกรรมท่องเที่ยวภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกที่มีความโดดเด่น บริษัทฯ ได้รับรางวัล Hall of Fame - Best South-East Asian Airline ต่อเนื่องกว่า 10 ปี และได้รับเกียรติบันทึกใน TTG Travel Hall of Fame ตั้งแต่ปี 2559 ถึงปัจจุบัน

- รางวัล World Airline Awards จัดโดย Skytrax จากผลสำรวจความพึงพอใจของผู้โดยสารทั่วโลก โดยในปี 2569 บริษัทฯ ได้รับการจัดอันดับที่สำคัญ ได้แก่ สายการบินที่ดีที่สุดของโลก (World's Top 100 Airlines) อันดับ 20 สายการบินที่ดีที่สุดในเอเชีย (Best Airlines in Asia) อันดับ 9 สายการบินที่มีบริการภาคพื้นและสนามบินดีที่สุดของโลก (World's Best Airport Services) อันดับ 7 สายการบินที่มีลูกเรือยอดเยี่ยมที่สุดของโลก (World's Best Airline Cabin Crew) อันดับ 10 สายการบินที่มีพนักงานยอดเยี่ยมที่สุดในเอเชีย (Best Airline Staff in Asia) อันดับ 9 และสายการบินที่มีชั้นประหยัดยอดเยี่ยมที่สุดของโลก (World's Best Economy Class) อันดับ 15

ณ วันที่ 30 กันยายน 2569 บริษัทฯ มีเครื่องบินที่ใช้ดำเนินงานจำนวน 91 ลำ และในช่วงไตรมาสที่ 3 ปี 2569 บริษัทฯ มีอัตราการใช้ประโยชน์ของเครื่องบินเฉลี่ย 13.0 ชั่วโมง/ลำ/วัน มีจำนวนผู้โดยสารที่ทำการขนส่งรวมทั้งสิ้น 3.97 ล้านคน เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อนร้อยละ 2.1 มีปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ASK) เพิ่มขึ้น 163 ล้านที่นั่ง-กิโลเมตร (+0.9%) มีปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (RPK) เพิ่มขึ้น 76 ล้านคน-กิโลเมตร (+0.6%) เมื่อเทียบกับ

ช่วงเดียวกันของปีก่อน บริษัทฯ มีเครือข่ายเส้นทางบินให้บริการครอบคลุม 62 จุดบิน ใน 28 ประเทศทั่วโลก โดยเป็น 8 จุดบินในประเทศ (ไม่รวมกรุงเทพมหานคร) อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร (Cabin Factor) อยู่ที่ 76.5% ใกล้เคียงกับช่วงเดียวกันของปีก่อนที่อยู่ที่ 76.8% รายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วย (รวมค่าธรรมเนียมชดเชยค่าน้ำมันและค่าเบี้ยประกันภัย ไม่รวมค่าน้ำหนักส่วนเกิน) เท่ากับ 2.88 บาท เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อนที่อยู่ที่ 2.61 บาท จากการปรับเพิ่มค่าธรรมเนียมชดเชยค่าน้ำมันให้สอดคล้องกับราคาน้ำมันที่สูงขึ้น สำหรับด้านการขนส่งสินค้า มีปริมาณการผลิตด้านพัสดุภัณฑ์ (ADTK) และปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (RFTK) ลดลงจากช่วงเดียวกันของปีก่อนร้อยละ 0.3 และร้อยละ 4.4 ตามลำดับ อัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (Freight Load Factor) เฉลี่ยลดลงจาก 53.3% ในช่วงเดียวกันของปีก่อนเป็น 51.1% รายได้จากพัสดุภัณฑ์เฉลี่ยต่อหน่วย (รวมค่าธรรมเนียมชดเชยค่าน้ำมันและค่าเบี้ยประกันภัย ไม่รวมค่าไปรษณียภัณฑ์) เท่ากับ 10.74 บาท เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อนร้อยละ 28.0

บริษัทฯ มีรายได้รวม (ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว) จำนวน 50,128 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อน 5,730 ล้านบาท (+12.9%) โดยมีสาเหตุหลักมาจากรายได้จากกิจการขนส่งเพิ่มขึ้น 4,805 ล้านบาท (+12.0%) ทั้งนี้ รายได้จากการขนส่งผู้โดยสารเพิ่มขึ้น 3,821 ล้านบาท (+10.7%) สาเหตุสำคัญมาจากรายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วย (รวมค่าธรรมเนียมชดเชยค่าน้ำมันและค่าเบี้ยประกันภัย ไม่รวมค่าน้ำหนักส่วนเกิน) ที่เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อนร้อยละ 10.3 จากการที่บริษัทฯ ได้ทบทวนอัตราค่าธรรมเนียมชดเชยค่าน้ำมันให้สอดคล้องกับแนวโน้มราคาน้ำมันเครื่องบิน ต้นทุนการให้บริการในแต่ละเส้นทาง ภาวะการแข่งขัน และความสามารถของตลาดในการรองรับการปรับราคา โดยทยอยปรับอัตราค่าธรรมเนียมชดเชยค่าน้ำมันในเส้นทางและตลาดที่เหมาะสมตามเงื่อนไขทางการค้าและข้อกำหนดที่เกี่ยวข้อง นอกจากนี้ รายได้จากค่าระวางขนส่งและไปรษณียภัณฑ์เพิ่มขึ้น 984 ล้านบาท (+22.1%) รายได้จากกิจการอื่นเพิ่มขึ้น 738 ล้านบาท (+26.4%) โดยส่วนใหญ่มาจากรายได้ของหน่วยธุรกิจที่เพิ่มขึ้นตามจำนวนเที่ยวบินของสายการบินลูกค้าที่เพิ่มขึ้น และรายได้อื่นๆ เพิ่มขึ้น 187 ล้านบาท (+12.7%) ด้านค่าใช้จ่ายรวม (ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว) จำนวน 46,286 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อน 10,445 ล้านบาท (+29.1%) มีสาเหตุหลักจากค่าน้ำมันเครื่องบินที่เพิ่มขึ้นจากสถานการณ์ความไม่สงบในตะวันออกกลาง โดยราคาน้ำมันเฉลี่ยปรับตัวสูงขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อนถึงร้อยละ 59.8 ส่งผลให้บริษัทฯ มีกำไรจากการดำเนินงานก่อนต้นทุนทางการเงิน (ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว) จำนวน 3,842 ล้านบาท ลดลงจากช่วงเดียวกันของปีก่อน 4,715 ล้านบาท (-55.1%)

บริษัทฯ รับรู้ต้นทุนทางการเงิน จำนวน 3,362 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อน 225 ล้านบาท (+7.2%) และมีรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียวสุทธิเป็นค่าใช้จ่าย 1,126 ล้านบาท สาเหตุหลักจากผลกระทบจากอุทกภัย ผลขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศสุทธิ และผลกำไรจากการวัดมูลค่าตราสารอนุพันธ์ ส่งผลให้ไตรมาสที่ 3 ปี 2569 บริษัทฯ ขาดทุนสุทธิจำนวน 418 ล้านบาท ในขณะที่ปีก่อนมีกำไรสุทธิ 4,421 ล้านบาท โดยเป็นขาดทุนสุทธิส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่ 432 ล้านบาท คิดเป็นขาดทุนต่อหุ้น 0.02 บาท ลดลงจากช่วงเดียวกันของปีก่อนที่บริษัทฯ มีกำไรต่อหุ้น 0.16 บาท โดยมี EBITDA จำนวน 7,475 ล้านบาท ลดลงจากช่วงเดียวกันของปีก่อน 4,933 ล้านบาท (-39.8%) ทั้งนี้ บริษัทฯ ยังคงติดตามสถานการณ์อย่างใกล้ชิด และปรับแผนการดำเนินงานให้สอดคล้องกับผลกระทบจากปัจจัยภายนอก

2. คำอธิบายและวิเคราะห์ผลการดำเนินงานไตรมาสที่ 3 ปี 2569

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

ข้อมูลการดำเนินงานที่สำคัญ

		ก.ค.-ก.ย.			
		2569	2568	เปลี่ยนแปลง	
				จำนวน	%
EBITDA	(ล้านบาท)	7,475	12,408	-4,933	-39.8
จำนวนผู้โดยสาร	(ล้านคน)	3.97	3.89	+0.08	+2.1
ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร	(ล้านที่นั่ง-กิโลเมตร)	17,836	17,673	+163	+0.9
ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร	(ล้านคน-กิโลเมตร)	13,649	13,573	+76	+0.6
อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร	(%)	76.5	76.8		-0.3
รายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วย	(บาท/คน-กม.)	2.88	2.61	+0.27	+10.3
ปริมาณการผลิตด้านพัสดุภัณฑ์	(ล้านตัน-กิโลเมตร)	984	987	-3	-0.3
ปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์	(ล้านตัน-กิโลเมตร)	503	526	-23	-4.4
อัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์	(%)	51.1	53.3		-2.2
น้ำหนักพัสดุภัณฑ์ขนส่ง	(พันกก.)	110,080	122,118	-12,038	-9.9
รายได้จากพัสดุภัณฑ์เฉลี่ยต่อหน่วย	(บาท/ตัน-กม.)	10.74	8.39	+2.35	+28.0
จำนวนเครื่องบินที่ใช้ดำเนินงาน ณ 30 ก.ย.	(ลำ)	91	78	+13	+16.7
ชั่วโมงปฏิบัติการบิน	(ชั่วโมง)	89,057	85,703	+3,354	+3.9
อัตราการใช้ประโยชน์เครื่องบินเฉลี่ย	(ชั่วโมง/ลำ/วัน)	13.0	13.5	-0.5	-3.7
อัตราแลกเปลี่ยนเฉลี่ย					
1 USD : THB		33.2399	32.3002	+0.9397	+2.9
1 EUR : THB		38.2523	37.7188	+0.5335	+1.4
100 JPY : THB		20.8964	21.9164	-1.0200	-4.7
อัตราแลกเปลี่ยน ณ 30 ก.ย.					
1 USD : THB		33.7180	32.4616	+1.2564	+3.9
1 EUR : THB		38.3393	38.1547	+0.1846	+0.5
100 JPY : THB		21.6801	22.0137	-0.3336	-1.5
ราคาน้ำมันเฉลี่ย	(USD/BBL)	152.69	95.56	+57.13	+59.8

ข้อมูลทางการเงินที่สำคัญ (Financial Performance)

	ก.ค.-ก.ย.			
	2569	2568	เปลี่ยนแปลง	
			ล้านบาท	%
รายได้รวม	**50,128**	**44,398**	**+5,730**	**+12.9**
- ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน	39,498	35,677	+3,821	+10.7
- ค่าระวางขนส่งและไปรษณียภัณฑ์	5,432	4,448	+984	+22.1
- กิจการอื่น	3,536	2,798	+738	+26.4
- อื่นๆ	1,662	1,475	+187	+12.7
ค่าใช้จ่ายรวม	**46,286**	**35,841**	**+10,445**	**+29.1**
- ค่าน้ำมันเครื่องบิน	18,064	11,505	+6,559	+57.0
- ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานไม่รวมค่าน้ำมันเครื่องบิน	28,222	24,336	+3,886	+16.0
กำไรจากการดำเนินงานก่อนต้นทุนทางการเงิน ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว	**3,842**	**8,557**	**-4,715**	**-55.1**
ต้นทุนทางการเงิน	3,362	3,137	+225	+7.2
กำไรจากการดำเนินงานไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว	**480**	**5,420**	**-4,940**	**-91.1**
ผลกำไร (ขาดทุน) จากการวัดมูลค่าตราสารอนุพันธ์	130	(82)	+212	+258.5
กำไรจากการขายสินทรัพย์	7	17	-10	-58.8
ผลขาดทุนจากการด้อยค่าสินทรัพย์	-	(509)	+509	+100.0
ส่วนแบ่งขาดทุนจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม	(11)	(8)	-3	-37.5
ขาดทุนจากการด้อยค่าซึ่งเป็นไปตาม TFRS 9	(52)	(32)	-20	-62.5
ผลขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศสุทธิ	(559)	(379)	-180	-47.5
ผลกระทบจากอุทกภัย	(641)	-	-641	-
กำไร (ขาดทุน) ก่อนภาษีเงินได้	(646)	4,427	-5,073	-114.6
กำไร (ขาดทุน) สุทธิ	(418)	4,421	-4,839	-109.5
กำไร (ขาดทุน) สุทธิส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่	**(432)**	**4,413**	**-4,845**	**-109.8**
กำไร (ขาดทุน) ต่อหุ้น (บาท)	(0.02)	0.16	-0.18	-112.5

หมายเหตุ : EBITDA = รายได้ (ไม่รวมผลกำไรจากการวัดมูลค่าตราสารอนุพันธ์) - ค่าใช้จ่าย (ไม่รวมต้นทุนทางการเงิน ภาษี ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย ผลขาดทุนจากการด้อยค่าสินทรัพย์ ขาดทุนจากการด้อยค่าซึ่งเป็นไปตาม TFRS 9 ผลขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศสุทธิ ส่วนแบ่งขาดทุนจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม และผลขาดทุนจากการวัดมูลค่าตราสารอนุพันธ์)

สรุปผลการดำเนินงาน บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

รายได้

ในไตรมาสที่ 3 ปี 2569 บริษัทฯ มีรายได้รวม (ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว) จำนวน 50,128 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อน 5,730 ล้านบาท (+12.9%) โดยมีรายละเอียดของรายได้ ดังนี้

- **รายได้จากค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน**

เป็นรายได้ส่วนใหญ่ของบริษัทฯ คิดเป็นร้อยละ 78.8 ของรายได้รวม (ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว) มีจำนวน 39,498 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อน 3,821 ล้านบาท (+10.7%) สาเหตุหลักจากรายได้ผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วย (รวมค่าธรรมเนียมชดเชยค่าน้ำมันและค่าเบี้ยประกันภัย ไม่รวมค่าน้ำหนักส่วนเกิน) เท่ากับ 2.88 บาท เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อนที่อยู่ที่ 2.61 บาท จากการทบทวนอัตราค่าธรรมเนียมชดเชยค่าน้ำมันให้สอดคล้องกับราคาน้ำมันที่สูงขึ้นจากสถานการณ์ความไม่สงบในตะวันออกกลาง ประกอบกับปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ASK) และปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (RPK) เพิ่มขึ้นร้อยละ 0.9 และร้อยละ 0.6 ตามลำดับ เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน และอัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร (Cabin Factor) อยู่ที่ 76.5% ใกล้เคียงกับช่วงเดียวกันของปีก่อนซึ่งอยู่ที่ 76.8%

ข้อมูลรายได้ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน จำแนกตามภูมิภาค

หน่วย : ล้านบาท	ก.ค.-ก.ย.			
	2569	2568	เปลี่ยนแปลง	
			ล้านบาท	%
เส้นทางบินภายในประเทศ	1,937	1,668	+269	+16.1
เส้นทางบินระหว่างประเทศ	37,561	34,009	+3,552	+10.4
เอเชีย	*18,378*	*16,158*	*+2,220*	*+13.7*
ยุโรป	*15,008*	*14,038*	*+970*	*+6.9*
ออสเตรเลีย	*4,175*	*3,813*	*+362*	*+9.5*
รวมรายได้ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน (ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว)	**39,498**	**35,677**	**+3,821**	**+10.7**

ข้อมูลการดำเนินงานด้านการขนส่งผู้โดยสาร จำแนกตามภูมิภาค

	เปลี่ยนแปลงจากงวดเดียวกันของปีก่อน (%)		อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร (%)	
	ปริมาณการผลิต (ASK)	ปริมาณการขนส่ง (RPK)	ก.ค.-ก.ย.	
			2569	2568
เส้นทางบินภายในประเทศ	+1.6	-3.6	80.5	84.8
เส้นทางบินระหว่างประเทศ	+0.9	+0.7	76.4	76.6
เอเชีย	*-5.1*	*+5.2*	*76.6*	*69.1*
ยุโรป	*+8.3*	*-4.0*	*75.3*	*84.9*
ออสเตรเลีย	*-0.6*	*+2.2*	*79.5*	*77.3*
รวม	**+0.9**	**+0.6**	**76.5**	**76.8**

ข้อมูลรายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วย จำแนกตามภูมิภาค

หน่วย : บาท/คน-กิโลเมตร	ก.ค.-ก.ย.			
	2569	2568	เปลี่ยนแปลง	
			บาท	%
เส้นทางบินภายในประเทศ	4.47	3.72	+0.75	+20.2
เส้นทางบินระหว่างประเทศ	2.82	2.58	+0.24	+9.3
เอเชีย	*3.11*	*2.88*	*+0.23*	*+8.0*
ยุโรป	*2.63*	*2.36*	*+0.27*	*+11.4*
ออสเตรเลีย	*2.51*	*2.34*	*+0.17*	*+7.3*
รวมรายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วย	**2.88**	**2.61**	**+0.27**	**+10.3**

หมายเหตุ : รายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วย (รวมค่าธรรมเนียมชดเชยค่าน้ำมันและค่าเบี้ยประกันภัย ไม่รวมค่าน้ำหนักส่วนเกิน)

- รายได้ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกินสำหรับเส้นทางบินในภูมิภาคเอเชีย มีจำนวน 18,378 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อน 2,220 ล้านบาท (+13.7%) โดยมีสาเหตุหลักจากรายได้เฉลี่ยต่อหน่วย (รวมค่าธรรมเนียมชดเชยค่าน้ำมันและค่าเบี้ยประกันภัย ไม่รวมค่าน้ำหนักส่วนเกิน) เพิ่มขึ้นร้อยละ 8.0 อันเป็นผลจากการบริหารจัดการรายได้ และโครงสร้างค่าโดยสารให้สอดคล้องกับต้นทุนน้ำมันที่เปลี่ยนแปลง ประกอบกับปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (RPK) เพิ่มขึ้นร้อยละ 5.2 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน แม้ว่าปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ASK) จะลดลงร้อยละ 5.1 จากการปรับการใช้เครื่องบินเป็นลำตัวแคบในบางเส้นทางเพื่อให้สอดคล้องกับความต้องการเดินทางของผู้โดยสาร ตลอดจนผลกระทบจากสถานการณ์ความไม่สงบในตะวันออกกลางและการยกเลิกเที่ยวบินอันเนื่องมาจากเหตุอุทกภัย ส่งผลให้อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร (Cabin Factor) เพิ่มขึ้นจาก 69.1% ในไตรมาสที่ 3 ปี 2568 เป็น 76.6% ในไตรมาสที่ 3 ปี 2569

- รายได้ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกินสำหรับเส้นทางบินยุโรป มีจำนวน 15,008 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อน 970 ล้านบาท (+6.9%) โดยมีสาเหตุหลักจากรายได้เฉลี่ยต่อหน่วย (รวมค่าธรรมเนียมชดเชยค่าน้ำมันและค่าเบี้ยประกันภัย ไม่รวมค่าน้ำหนักส่วนเกิน) ที่เพิ่มขึ้นร้อยละ 11.4 เนื่องจากบริษัทฯ ได้ปรับอัตราค่าธรรมเนียมชดเชยค่าน้ำมันให้สอดคล้องกับการเปลี่ยนแปลงของราคาน้ำมัน ประกอบกับปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ASK) เพิ่มขึ้นร้อยละ 8.3 ส่วนหนึ่งเป็นผลจากการเปิดให้บริการเส้นทางบินกรุงเทพฯ - อัมสเตอร์ดัม อย่างไรก็ตาม ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (RPK) ลดลงร้อยละ 4.0 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน ส่งผลให้อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร (Cabin Factor) ลดลงจาก 84.9% ในไตรมาสที่ 3 ปี 2568 เป็น 75.3% ในไตรมาสที่ 3 ปี 2569

- รายได้ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกินสำหรับเส้นทางบินออสเตรเลีย มีจำนวน 4,175 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อน 362 ล้านบาท (+9.5%) โดยมีสาเหตุหลักจากรายได้เฉลี่ยต่อหน่วย (รวมค่าธรรมเนียมชดเชยค่าน้ำมันและค่าเบี้ยประกันภัย ไม่รวมค่าน้ำหนักส่วนเกิน) ที่เพิ่มขึ้นร้อยละ 7.3 เนื่องจากบริษัทฯ ได้ปรับอัตราค่าธรรมเนียมชดเชยค่าน้ำมันให้สอดคล้องกับการเปลี่ยนแปลงของราคาน้ำมัน ประกอบกับปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (RPK) เพิ่มขึ้นร้อยละ 2.2 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน ส่งผลให้อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร (Cabin Factor) เพิ่มขึ้นจาก 77.3% ในไตรมาสที่ 3 ปี 2568 เป็น 79.5% ในไตรมาสที่ 3 ปี 2569

- รายได้ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกินสำหรับเส้นทางบินภายในประเทศ มีจำนวน 1,937 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อน 269 ล้านบาท (+16.1%) โดยมีสาเหตุหลักจากรายได้เฉลี่ยต่อหน่วย (รวมค่าธรรมเนียมชดเชยค่าน้ำมันและค่าเบี้ยประกันภัย ไม่รวมค่าน้ำหนักส่วนเกิน) ที่เพิ่มขึ้นร้อยละ 20.2 เนื่องจากบริษัทฯ ได้ปรับโครงสร้างราคาให้สอดคล้องกับการเปลี่ยนแปลงของราคาน้ำมัน แม้ว่าจะมีปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ASK) เพิ่มขึ้นร้อยละ 1.6 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน แต่ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (RPK) ลดลงร้อยละ 3.6 ส่งผลให้อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสารลดลงจาก 84.8% ในไตรมาสที่ 3 ปี 2568 เป็น 80.5% ในไตรมาสที่ 3 ปี 2569

- **รายได้จากค่าระวางขนส่งและไปรษณียภัณฑ์**

รายได้จากค่าระวางขนส่งและไปรษณียภัณฑ์ คิดเป็นร้อยละ 10.8 ของรายได้รวม (ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว) มีจำนวน 5,432 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อน 984 ล้านบาท (+22.1%) โดยมีสาเหตุหลักมาจากรายได้จากพัสดุภัณฑ์เฉลี่ยต่อหน่วย (รวมค่าธรรมเนียมชดเชยค่าน้ำมันและค่าเบี้ยประกันภัย ไม่รวมค่าไปรษณียภัณฑ์) อยู่ที่ 10.74 บาท เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อน 2.35 บาท (+28.0%) ขณะที่ปริมาณการผลิตด้านพัสดุภัณฑ์ (ADTK) อยู่ในระดับใกล้เคียงกับช่วงเดียวกันของปีก่อน และปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (RFTK) ลดลงเล็กน้อยที่ร้อยละ 4.4 ส่งผลให้อัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (Freight Load Factor) ลดลงจาก 53.3% ในไตรมาสที่ 3 ปี 2568 เป็น 51.1% ในไตรมาสที่ 3 ปี 2569

- **รายได้กิจการอื่น** ประกอบด้วยรายได้จากหน่วยธุรกิจ ได้แก่ การบริการภาคพื้น ครัวการบิน การบริการคลังสินค้า และรายได้จากกิจการสนับสนุนอื่นๆ เช่น การซ่อมเครื่องบิน เป็นต้น รวมจำนวน 3,536 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อน 738 ล้านบาท (+26.4%) โดยส่วนใหญ่มาจากรายได้หน่วยธุรกิจเพิ่มขึ้นตามจำนวนเที่ยวบินของสายการบินลูกค้าที่เพิ่มขึ้น

- **รายได้อื่นๆ** ประกอบด้วย ดอกเบี้ยรับ รายได้ค่าปรับ และรายได้อื่นๆ มีจำนวน 1,662 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อน 187 ล้านบาท (+12.7%)

ค่าใช้จ่าย

ในไตรมาสที่ 3 ปี 2569 บริษัทฯ มีค่าใช้จ่ายรวม (ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว) 46,286 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อน 10,445 ล้านบาท (+29.1%) โดยมีรายละเอียด ดังนี้

- **ค่าน้ำมันเครื่องบิน** จำนวน 18,064 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 39.0 ของค่าใช้จ่ายรวม (ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว) เทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อนที่คิดเป็นร้อยละ 32.1 เพิ่มขึ้น 6,559 ล้านบาท (+57.0%) สาเหตุหลักมาจากราคาน้ำมันเครื่องบินเฉลี่ยที่ปรับตัวสูงขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อนร้อยละ 59.8 จากสถานการณ์ความไม่สงบในตะวันออกกลาง นอกจากนี้ อัตราแลกเปลี่ยนเงินบาทต่อดอลลาร์สหรัฐเฉลี่ยอ่อนค่าลงจาก 32.30 บาทต่อดอลลาร์สหรัฐในช่วงเดียวกันของปีก่อน เป็น 33.24 บาทต่อดอลลาร์สหรัฐ หรือคิดเป็นร้อยละ 2.9 แม้ว่าปริมาณการใช้น้ำมันจะลดลงก็ตาม

- **ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานไม่รวมค่าน้ำมันเครื่องบิน** มีจำนวนรวมทั้งสิ้น 28,222 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อน 3,886 ล้านบาท (+16.0%) โดยมีรายละเอียด ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท	ก.ค.-ก.ย.			
	2569	2568	เปลี่ยนแปลง	
			ล้านบาท	%
ค่าใช้จ่าย (ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว)				
ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน	3,530	3,202	+328	+10.2
ค่าบริการการบิน	5,157	4,958	+199	+4.0
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับนักบินและลูกเรือ	1,436	1,385	+51	+3.7
ค่าซ่อมแซมและซ่อมบำรุงอากาศยาน	5,647	3,503	+2,144	+61.2
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	4,267	3,835	+432	+11.3
ค่าสินค้าและพัสดุใช้ไป	2,544	2,338	+206	+8.8
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการขายและโฆษณา	3,302	2,492	+810	+32.5
ค่าใช้จ่ายอื่น	2,339	2,623	-284	-10.8
ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานไม่รวมค่าน้ำมันเครื่องบิน	**28,222**	**24,336**	**+3,886**	**+16.0**

- ค่าใช้จ่ายในส่วนที่แปรผันตามปริมาณการผลิต และ/หรือปริมาณการขนส่ง และ/หรือจำนวนผู้โดยสาร (Variable Cost) รวมทั้งสิ้น จำนวน 18,086 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อน 3,410 ล้านบาท (+23.2%) โดยมีรายละเอียด ดังนี้

  - ค่าบริการการบิน ประกอบด้วย ค่าบริการภาคพื้น ค่าธรรมเนียมท่าอากาศยาน ค่าบริการควบคุมการจราจรทางอากาศ และค่าบริการการบินอื่นๆ ซึ่งโดยหลักประกอบไปด้วยค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับห้องรับรองพิเศษสำหรับผู้โดยสาร มีจำนวน 5,157 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อน 199 ล้านบาท (+4.0%) โดยมีสาเหตุหลักจากจำนวนเที่ยวบินที่เพิ่มขึ้น รวมทั้งการอ่อนค่าของเงินบาทเมื่อเทียบกับสกุลเงินหลักที่ใช้ในการดำเนินงาน ส่งผลให้ค่าใช้จ่ายที่ชำระเป็นสกุลเงินต่างประเทศปรับเพิ่มขึ้น

  - ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับนักบินและลูกเรือ ซึ่งโดยหลักประกอบด้วย ค่าเบี้ยเลี้ยงนักบินและลูกเรือเมื่อปฏิบัติหน้าที่บนเที่ยวบิน ค่ายานพาหนะ และค่าโรงแรมที่พักในต่างประเทศสำหรับนักบินและลูกเรือที่ค้างคืน มีจำนวน 1,436 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อน 51 ล้านบาท (+3.7%) สอดคล้องกับปริมาณการผลิตและจำนวนชั่วโมงปฏิบัติการบินที่เพิ่มขึ้น

  - ค่าซ่อมแซมและซ่อมบำรุงอากาศยาน มีจำนวน 5,647 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อน 2,144 ล้านบาท (+61.2%) สาเหตุหลักจากจำนวนเครื่องบินและชั่วโมงปฏิบัติการบินที่เพิ่มขึ้น และบริษัทฯ มีค่าใช้จ่ายในการส่งเครื่องยนต์เข้าซ่อมใหญ่สูงกว่าช่วงเดียวกันของปีก่อน รวมถึงผลกระทบจากการอ่อนค่าของเงินบาท นอกจากนี้ในช่วงเดียวกันของปีก่อนอยู่ระหว่างการพิจารณาทบทวนประมาณการค่าซ่อม

- ค่าสินค้าและพัสดุใช้ไป มีจำนวน 2,544 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อน 206 ล้านบาท (+8.8%) โดยมีสาเหตุหลักจากต้นทุนวัตถุดิบที่ปรับตัวสูงขึ้น รวมถึงการใช้พัสดุและอะไหล่สิ้นเปลืองที่เพิ่มขึ้นสอดคล้องกับปริมาณงานซ่อมบำรุงที่เพิ่มขึ้น นอกจากนี้ บริษัทฯ มีการปรับปรุงบริการและสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้โดยสารบนเที่ยวบินเพิ่มขึ้นเมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน

- ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการขายและโฆษณา มีจำนวน 3,302 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อน 810 ล้านบาท (+32.5%) สาเหตุหลักเกิดจากค่าใช้จ่ายในการสำรองที่นั่งเพิ่มขึ้นตามจำนวนการจองบัตรโดยสารที่เพิ่มขึ้น ค่าธรรมเนียมบัตรเครดิตเพิ่มขึ้นตามยอดขายที่ชำระเงินผ่านบัตรเครดิตที่สูงขึ้น รวมทั้งตั้งประมาณการค่าตอบแทนให้แก่ตัวแทนจำหน่ายที่สามารถทำยอดขายได้ตามหลักเกณฑ์ที่บริษัทฯ กำหนดเพิ่มขึ้น

• ค่าใช้จ่ายคงที่ (Fixed Cost) ประกอบด้วย ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย และค่าใช้จ่ายอื่น มีจำนวนรวม 10,136 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อน 476 ล้านบาท (+4.9%) โดยมีรายละเอียด ดังนี้

- ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน ซึ่งโดยหลักประกอบด้วย เงินเดือนพนักงาน ค่าจ้างแรงงานภายนอก ค่าล่วงเวลา และสวัสดิการอื่นๆ มีจำนวน 3,530 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อน 328 ล้านบาท (+10.2%) สาเหตุหลักจากการปรับอัตราเงินเดือนของพนักงานประจำปี การเพิ่มขึ้นของจำนวนพนักงาน และการจ้างแรงงานภายนอก เพื่อรองรับการเติบโตของธุรกิจ

- ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย มีจำนวน 4,267 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อน 432 ล้านบาท (+11.3%) สาเหตุหลักมาจากการเพิ่มขึ้นของสินทรัพย์ที่ใช้ในการดำเนินงาน โดยในปีนี้ บริษัทฯ ได้รับมอบเครื่องบินใหม่ ได้แก่ เครื่องบินแบบแอร์บัส A321neo จำนวน 10 ลำ โบอิ้ง 787-8 จำนวน 1 ลำ และโบอิ้ง 787-9 จำนวน 4 ลำ นอกจากนี้ มีการลงทุนในอุปกรณ์การบินหมุนเวียนและสินทรัพย์ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานเพิ่มขึ้นเมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน

- ค่าใช้จ่ายอื่น โดยหลักประกอบด้วย ค่าเช่าสำนักงาน ค่าเบี้ยประกันภัย ค่าสาธารณูปโภคต่างๆ รวมถึงค่าจ้างเหมาจ่ายผู้ให้บริการหรือแรงงานภายนอก ซึ่งเป็นการให้บริการทั่วไปที่เกิดขึ้นเป็นประจำ เช่น บริการการบำบัดขยะและกากอุตสาหกรรม การตรวจสอบคุณภาพน้ำเสีย และบริการซักรีด เป็นต้น มีจำนวน 2,339 ล้านบาท ลดลงจากช่วงเดียวกันของปีก่อน 284 ล้านบาท (-10.8%) สาเหตุหลักเกิดจากการจัดประเภทพัสดุเครื่องบินที่ไม่ได้ใช้งานนำกลับมาใช้งาน รวมถึงค่าจ้างเหมาจ่ายจากภายนอกลดลงจากช่วงเดียวกันของปีก่อน

ต้นทุนทางการเงิน มีจำนวน 3,362 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อน 225 ล้านบาท (+7.2%) สาเหตุหลักเกิดจากการบันทึกดอกเบี้ยของสัญญาเช่าดำเนินงานจากการรับมอบเครื่องบินเช่าดำเนินงานที่เพิ่มขึ้น

ผลกำไรจากการวัดมูลค่าตราสารอนุพันธ์ จำนวน 130 ล้านบาท ณ วันที่ 30 กันยายน 2569 บริษัทฯ มีสัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศกับสถาบันการเงิน โดยการใช้เครื่องมือทางการเงินในการทำธุรกรรม เช่น การทำ Cross Currency Swap (CCS) จากสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐเป็นสกุลเงินบาท มีวัตถุประสงค์เพื่อลดผลกระทบจากความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศในงบการเงิน

กำไรจากการขายสินทรัพย์ จำนวน 7 ล้านบาท ประกอบด้วย กำไรจากการขายเครื่องบิน และสินทรัพย์อื่นๆ

ส่วนแบ่งขาดทุนจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม ประกอบด้วย บริษัท ดอนเมือง อินเตอร์เนชั่นแนล แอร์พอร์ต โฮเต็ล จำกัด บริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด และบริษัท ครัวการบินภูเก็ต จำกัด มีจำนวน 11 ล้านบาท ในขณะที่ช่วงเดียวกันของปีก่อนที่รับรู้ส่วนแบ่งขาดทุนจำนวน 8 ล้านบาท

ขาดทุนจากการด้อยค่าซึ่งเป็นไปตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 9 จำนวน 52 ล้านบาท สาเหตุหลักเกิดจากประมาณการด้อยค่าสินทรัพย์ทางการเงินจากเงินสด ลูกหนี้การค้า และสินทรัพย์อื่น

ผลขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศสุทธิ จำนวน 559 ล้านบาท ประกอบด้วย ผลขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศที่ยังไม่เกิดขึ้น (Unrealized FX Loss) จำนวน 654 ล้านบาท ซึ่งมีสาเหตุหลักจากการอ่อนค่าของสกุลเงินบาทต่อสกุลดอลลาร์สหรัฐ ยูโร และเยน ณ วันที่ 30 กันยายน 2569 เมื่อเปรียบเทียบกับ ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2569 ส่งผลให้มูลค่าภายหลังการแปลงค่าเงินของเงินกู้ หนี้สินตามสัญญาเช่าเครื่องบิน ตลอดจนสินทรัพย์และหนี้สินที่เป็นเงินตราต่างประเทศเพิ่มสูงขึ้น และผลกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศที่เกิดขึ้นแล้ว (Realized FX Gain) จำนวน 95 ล้านบาท

ผลกระทบจากอุทกภัย จำนวน 641 ล้านบาท เกิดจากเหตุอุทกภัยในช่วงปลายเดือนกันยายน 2569 ซึ่งส่งผลให้บริษัทฯ จำเป็นต้องยกเลิกและเลื่อนเที่ยวบิน โดยมีค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ ค่าใช้จ่ายในการดูแลผู้โดยสารที่ได้รับผลกระทบ (Right to Care) ค่าชดเชยแก่ผู้โดยสารตามประกาศของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) และกฎระเบียบของสหภาพยุโรปและสหราชอาณาจักร รวมถึงค่าชดเชยด้านสัมภาระ (Baggage Claims) และค่าตอบแทนแรงงานที่ปฏิบัติงานเพื่อบรรเทาผลกระทบจากเหตุการณ์ดังกล่าว

EBITDA ของไตรมาสที่ 3 ปี 2569 มีจำนวน 7,475 ล้านบาท ลดลงจากช่วงเดียวกันของปีก่อน 4,933 ล้านบาท (-39.8%) เนื่องจากค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานปรับตัวเพิ่มขึ้น โดยเฉพาะค่าน้ำมันเครื่องบิน ขณะที่รายได้จากการดำเนินงานเพิ่มขึ้นในอัตราที่ต่ำกว่า ส่งผลให้ความสามารถในการทำกำไรจากการดำเนินงานลดลงเมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน

สรุปผลการดำเนินงานของบริษัทฯ 9 เดือนแรกของปี 2569 (1 มกราคม - 30 กันยายน 2569)

ข้อมูลการดำเนินงานที่สำคัญ

		ม.ค.-ก.ย.			
		2569	2568	เปลี่ยนแปลง	
				จำนวน	%
EBITDA	(ล้านบาท)	33,204	43,295	-10,091	-23.3
จำนวนผู้โดยสาร	(ล้านคน)	11.81	12.19	-0.38	-3.1
ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร	(ล้านที่นั่ง-กิโลเมตร)	52,003	52,954	-951	-1.8
ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร	(ล้านคน-กิโลเมตร)	40,095	41,870	-1,775	-4.2
อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร	(%)	77.1	79.1		-2.0
รายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วย	(บาท/คน-ก.ม.)	2.99	2.73	+0.26	+9.5
ปริมาณการผลิตด้านพัสดุภัณฑ์	(ล้านตัน-กิโลเมตร)	2,883	2,931	-48	-1.6
ปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์	(ล้านตัน-กิโลเมตร)	1,493	1,516	-23	-1.5
อัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์	(%)	51.8	51.7		+0.1
น้ำหนักพัสดุภัณฑ์ขนส่ง	(พันกก.)	333,427	352,806	-19,379	-5.5
รายได้จากพัสดุภัณฑ์เฉลี่ยต่อหน่วย	(บาท/ตัน-กม.)	10.14	8.53	+1.61	+18.9
จำนวนเครื่องบินที่ใช้ดำเนินงาน ณ 30 ก.ย.	(ลำ)	91	78	+13	+16.7
ชั่วโมงปฏิบัติการบิน	(ชั่วโมง)	259,485	258,801	+684	+0.3
อัตราการใช้ประโยชน์เครื่องบินเฉลี่ย	(ชั่วโมง/ลำ/วัน)	13.2	13.5	-0.3	-2.2
อัตราแลกเปลี่ยนเฉลี่ย					
1 USD : THB		32.4774	33.1205	-0.6431	-1.9
1 EUR : THB		37.6976	36.9772	+0.7204	+1.9
100 JPY : THB		20.5041	22.3699	-1.8658	-8.3
อัตราแลกเปลี่ยน ณ 30 ก.ย.					
1 USD : THB		33.7180	32.4616	+1.2564	+3.9
1 EUR : THB		38.3393	38.1547	+0.1846	+0.5
100 JPY : THB		21.6801	22.0137	-0.3336	-1.5
ราคาน้ำมันเฉลี่ย	(USD/BBL)	146.59	95.76	+50.83	+53.1

ข้อมูลทางการเงินที่สำคัญ (Financial Performance)

	ม.ค.-ก.ย.			
	2569	2568	เปลี่ยนแปลง	
			ล้านบาท	%
รายได้รวม	**149,779**	**140,850**	**+8,929**	**+6.3**
- ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน	120,413	115,039	+5,374	+4.7
- ค่าระวางขนส่งและไปรษณียภัณฑ์	15,230	13,045	+2,185	+16.7
- กิจการอื่น	9,636	8,424	+1,212	+14.4
- อื่นๆ	4,500	4,342	+158	+3.6
ค่าใช้จ่ายรวม	**128,498**	**107,704**	**+20,794**	**+19.3**
- ค่าน้ำมันเครื่องบิน	48,873	35,487	+13,386	+37.7
- ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานไม่รวมค่าน้ำมันเครื่องบิน	79,625	72,217	+7,408	+10.3
กำไรจากการดำเนินงานก่อนต้นทุนทางการเงิน ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว	**21,281**	**33,146**	**-11,865**	**-35.8**
ต้นทุนทางการเงิน	9,514	10,010	-496	-5.0
กำไรจากการดำเนินงานไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว	**11,767**	**23,136**	**-11,369**	**-49.1**
กำไรจากการยกเลิกและเปลี่ยนแปลงสัญญาเช่าเครื่องบิน	2,093	4,230	-2,137	-50.5
ผลกำไร (ขาดทุน) จากการวัดมูลค่าจากตราสารอนุพันธ์	1,113	(936)	+2,049	+218.9
กำไรจากการขายสินทรัพย์	376	11	+365	+3,318.2
ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม	45	24	+21	+87.5
ขาดทุนจากการปรับโครงสร้างหนี้	-	(7)	+7	+100.0
ขาดทุนจากการด้อยค่าซึ่งเป็นไปตาม TFRS 9	(84)	(138)	+54	+39.1
ผลขาดทุนจากการด้อยค่าสินทรัพย์	(598)	(867)	+269	+31.0
ผลกระทบจากอุทกภัย	(641)	-	-641	-
ผลกำไร (ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศสุทธิ	(2,008)	949	-2,957	-311.6
กำไรก่อนภาษีเงินได้	12,063	26,402	-14,339	-54.3
กำไรสุทธิ	11,226	26,394	-15,168	-57.5
กำไรสุทธิส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่	**11,189**	**26,369**	**-15,180**	**-57.6**
กำไรต่อหุ้น (บาท)	0.40	0.93	-0.53	-57.0

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

ในงวด 9 เดือนแรกของปี 2569 บริษัทฯ มีกำไรจากการดำเนินงานก่อนต้นทุนทางการเงิน (ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว) จำนวน 21,281 ล้านบาท ลดลงจากช่วงเดียวกันของปีก่อน 11,865 ล้านบาท (-35.8%) โดยมีรายได้รวม (ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว) อยู่ที่ 149,779 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อน 8,929 ล้านบาท (+6.3%) โดยมีสาเหตุหลักมาจากรายได้จากกิจการขนส่งเพิ่มขึ้น 7,559 ล้านบาท (+5.9%) โดยรายได้จากค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกินเพิ่มขึ้นร้อยละ 4.7 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน เป็นผลจากรายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วย (รวมค่าธรรมเนียมชดเชยค่าน้ำมันและค่าเบี้ยประกันภัย ไม่รวมค่าน้ำหนักส่วนเกิน) ที่เพิ่มขึ้นร้อยละ 9.5 แม้ว่าปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (RPK) จะลดลงร้อยละ 4.2 ก็ตาม นอกจากนี้ รายได้จากค่าระวางขนส่งและไปรษณียภัณฑ์เพิ่มขึ้นร้อยละ 16.7 จากรายได้พัสดุภัณฑ์เฉลี่ยต่อหน่วย (รวมค่าธรรมเนียมชดเชยค่าน้ำมันและค่าเบี้ย

ประกันภัย ไม่รวมค่าไปรษณียภัณฑ์) ที่เพิ่มขึ้นร้อยละ 18.9 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน ขณะที่ปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (RFTK) ต่ำกว่าช่วงเดียวกันของปีก่อนร้อยละ 1.5 รายได้จากกิจการอื่นเพิ่มขึ้นร้อยละ 14.4 โดยมีสาเหตุหลักมาจากรายได้หน่วยธุรกิจที่เพิ่มขึ้นตามจำนวนเที่ยวบินของสายการบินลูกค้า และปริมาณการขนส่งสินค้า รายได้อื่นๆ เพิ่มขึ้นร้อยละ 3.6 ในขณะที่ค่าใช้จ่ายรวม (ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว) จำนวน 128,498 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อน 20,794 ล้านบาท (+19.3%) จากค่าน้ำมันเครื่องบินที่เพิ่มขึ้น 13,386 ล้านบาท (+37.7%) อันเป็นผลมาจากราคาน้ำมันเฉลี่ยที่เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อนร้อยละ 53.1 แม้ว่าปริมาณการใช้น้ำมันจะลดลงก็ตาม และอัตราแลกเปลี่ยนเงินบาทต่อดอลลาร์สหรัฐเฉลี่ยแข็งค่าขึ้นจาก 33.12 บาทต่อดอลลาร์สหรัฐในงวดเดียวกันของปีก่อนเป็น 32.48 บาทต่อดอลลาร์สหรัฐ หรือคิดเป็นร้อยละ 1.9 ค่าใช้จ่ายดำเนินงานในส่วนที่แปรผันตามปริมาณการผลิต และ/หรือปริมาณการขนส่ง และ/หรือจำนวนผู้โดยสารเพิ่มขึ้นร้อยละ 10.0 และค่าใช้จ่ายคงที่เพิ่มขึ้นร้อยละ 10.8 ปัจจัยสำคัญจากค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่ายที่เพิ่มขึ้นร้อยละ 20.2 โดยบริษัทฯ มีค่าใช้จ่ายรวมต่อรายได้รวม (ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว) เพิ่มขึ้นจากร้อยละ 76.5 ในงวด 9 เดือนแรกของปีก่อน เป็นร้อยละ 85.8 ในงวด 9 เดือนแรกของปีปัจจุบัน สาเหตุหลักจากค่าน้ำมันเครื่องบินที่เพิ่มขึ้น และมีค่าใช้จ่ายการดำเนินงานไม่รวมค่าน้ำมันเครื่องบินต่อหน่วยปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารเพิ่มขึ้นจาก 1.3638 บาท ในงวด 9 เดือนแรกของปีก่อน เป็น 1.5312 บาทในงวด 9 เดือนแรกของปีนี้ สาเหตุหลักจากการเพิ่มขึ้นของค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย ประกอบกับปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารที่ลดลง

รายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว สาเหตุหลักจากกำไรจากการยกเลิกและเปลี่ยนแปลงสัญญาเช่าเครื่องบิน ผลกำไรจากการวัดมูลค่าจากตราสารอนุพันธ์ กำไรจากการขายสินทรัพย์ ผลขาดทุนจากการด้อยค่าสินทรัพย์ ผลกระทบจากอุทกภัย และขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศสุทธิ โดยในงวด 9 เดือนแรกของปี 2569 มีรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียวสุทธิเป็นรายได้ 296 ล้านบาท ส่งผลให้บริษัทฯ มีกำไรสุทธิ 11,226 ล้านบาท ลดลงจากช่วงเดียวกันของปีก่อน 15,168 ล้านบาท (-57.5%) ทั้งนี้ เป็นกำไรสุทธิส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่จำนวน 11,189 ล้านบาท คิดเป็นกำไรต่อหุ้น 0.40 บาท ต่ำกว่าช่วงเดียวกันของปีก่อนที่มีกำไรต่อหุ้น 0.93 บาท

EBITDA ในงวด 9 เดือนแรกของปี 2569 มีจำนวน 33,204 ล้านบาท ลดลงจากช่วงเดียวกันของปีก่อน 10,091 ล้านบาท (-23.3%) โดยมีสาเหตุหลักจากค่าน้ำมันเครื่องบินที่สูงขึ้น เนื่องจากสถานการณ์ความไม่สงบในตะวันออกกลาง ขณะที่รายได้จากการดำเนินงานเพิ่มขึ้นในอัตราที่ต่ำกว่าการเพิ่มขึ้นของค่าใช้จ่าย

3. ฐานะทางการเงินและสภาพคล่อง

รายจ่ายลงทุน

หน่วย : ล้านบาท	ม.ค.-ก.ย.	
	2569	2568
เครื่องบิน	8,075	10,567
อื่นๆ (ที่ไม่ใช่เครื่องบิน)	1,463	484
รวม	**9,538**	**11,051**

ในงวด 9 เดือนแรกของปี 2569 บริษัทฯ มีรายจ่ายเพื่อการลงทุน 9,538 ล้านบาท ลดลงจากงวดเดียวกันของปีก่อน 1,513 ล้านบาท (-13.7%) ประกอบด้วย

- การลงทุนในส่วนที่เกี่ยวกับเครื่องบิน จำนวน 8,075 ล้านบาท โดยหลักมาจากการซื้อเครื่องบินซึ่งเดิมใช้งานภายใต้สัญญาเช่าดำเนินงานมาเป็นเครื่องบินของบริษัทฯ ได้แก่ เครื่องบินแบบโบอิ้ง 777-300ER จำนวน 1 ลำ และแอร์บัส A320-200 จำนวน 1 ลำ นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้จ่ายเงินล่วงหน้าเพื่อจัดหาเครื่องยนต์อะไหล่สำหรับฝูงบินแบบแอร์บัส A321neo และโบอิ้ง 787-9 รวมถึงลงทุนในอุปกรณ์ที่สายการบินเป็นผู้จัดหา (Buyer Furnished Equipment: BFE) สำหรับการปรับปรุงห้องโดยสารและการยกระดับการให้บริการผู้โดยสาร ขณะที่ในช่วงเดียวกันของปีก่อน บริษัทฯ ได้มีการซื้อเครื่องบินซึ่งเดิมใช้งานภายใต้สัญญาเช่าดำเนินงานมาเป็นเครื่องบินของบริษัทฯ ได้แก่ เครื่องบินแบบโบอิ้ง 777-300ER จำนวน 4 ลำ รวมถึงการจัดซื้ออะไหล่เครื่องบินหมุนเวียน
- การลงทุนในสินทรัพย์ถาวรอื่นๆ จำนวน 1,463 ล้านบาท ซึ่งส่วนใหญ่เป็นการลงทุนในเครื่องมืออุปกรณ์การให้บริการซ่อมบำรุงของฝ่ายช่าง เพื่อรองรับการดำเนินงานและเพิ่มประสิทธิภาพในการซ่อมบำรุงฝูงบินของบริษัทฯ

สภาพคล่อง

ณ วันที่ 30 กันยายน 2569 บริษัทฯ มีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดจำนวน 74,170 ล้านบาท คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 20.9 ของสินทรัพย์รวม ลดลงจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568 จำนวน 4,409 ล้านบาท (-5.6%)

โดยสรุปเงินสดสุทธิได้มาและใช้ไปในกิจกรรมต่างๆ ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท	ม.ค.-ก.ย.	
	2569	2568
เงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมดำเนินงาน	38,616	32,136
เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุน	(27,020)	(15,823)
เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงิน	(20,173)	(13,916)
ผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ ที่ยังไม่เกิดขึ้นที่มีต่อเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	4,163	(1,942)
ผลกระทบจากการด้อยค่าด้านเครดิต ที่มีต่อเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	5	36
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น (ลดลง)	**(4,409)**	**491**

ในงวด 9 เดือนแรกของปี 2569 บริษัทฯ มีเงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมดำเนินงานจำนวน 38,616 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อน 6,480 ล้านบาท (+20.2%) สาเหตุหลักมาจากรายได้รับล่วงหน้าจากการจำหน่ายบัตรโดยสารเพิ่มขึ้น มีเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงินจำนวน 20,173 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อน 6,257 ล้านบาท (+45.0%) โดยส่วนใหญ่เป็นการชำระคืนหนี้สินตามสัญญาเช่าเครื่องบิน และการจ่ายเงินปันผลให้แก่ผู้ถือหุ้น มีเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุนจำนวน 27,020 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อน 11,197 ล้านบาท (+70.8%) สาเหตุหลักจากการลงทุนในตั๋วเงินที่มีสิทธิไถ่ถอนคืนได้และเงินฝากประจำ ซึ่งมีมูลค่าการลงทุนเพิ่มขึ้นเมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน รวมทั้งการจ่ายเงินล่วงหน้าตามสัญญาจัดหาเครื่องบิน ส่งผลให้ ณ วันที่

30 กันยายน 2569 บริษัทฯ มีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดจำนวน 74,170 ล้านบาท ลดลง 4,409 ล้านบาท (-5.6%) จาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568 ซึ่งมีอยู่จำนวน 78,579 ล้านบาท อย่างไรก็ตาม หากรวมสินทรัพย์ทางการเงินหมุนเวียนอื่น บริษัทฯ จะมีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดรวมสินทรัพย์ทางการเงินหมุนเวียนอื่นสุทธิจำนวน 135,487 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568 จำนวน 11,927 ล้านบาท (+9.7%)

เครื่องบิน

ณ วันที่ 30 กันยายน 2569 บริษัทฯ มีเครื่องบินที่ใช้ดำเนินงานจำนวน 91 ลำ และมีเครื่องบินที่ไม่ได้ใช้ดำเนินงานจำนวน 5 ลำ เครื่องบินที่ใช้ดำเนินงานประกอบด้วย เครื่องบินของบริษัทฯ จำนวน 10 ลำ และเครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าจำนวน 81 ลำ

สินทรัพย์

ณ วันที่ 30 กันยายน 2569 บริษัทฯ มีสินทรัพย์รวมจำนวน 355,165 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568 จำนวน 51,106 ล้านบาท (+16.8%) โดยมีรายละเอียด ดังนี้

	ข้อมูลทางการเงินรวม					
	30 ก.ย. 2569		31 ธ.ค. 2568		เปลี่ยนแปลง	
	ล้านบาท	% ของ สินทรัพย์รวม	ล้านบาท	% ของ สินทรัพย์รวม	ล้านบาท	%
สินทรัพย์หมุนเวียน						
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	74,170	20.9	78,579	25.9	-4,409	-5.6
สินทรัพย์ทางการเงินหมุนเวียนอื่น	61,317	17.2	44,981	14.8	+16,336	+36.3
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่จัดประเภทเป็นสินทรัพย์ที่ถือไว้เพื่อขาย	973	0.3	1,615	0.5	-642	-39.8
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่นๆ	24,772	7.0	18,324	6.0	+6,448	+35.2
สินทรัพย์หมุนเวียน	**161,232**	**45.4**	**143,499**	**47.2**	**+17,733**	**+12.4**
ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์	44,783	12.6	42,356	13.9	+2,427	+5.7
สินทรัพย์สิทธิการใช้	88,425	24.9	69,283	22.8	+19,142	+27.6
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่นๆ	60,725	17.1	48,921	16.1	+11,804	+24.1
รวมสินทรัพย์	**355,165**	**100.0**	**304,059**	**100.0**	**+51,106**	**+16.8**

สินทรัพย์หมุนเวียนมีจำนวน 161,232 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 45.4 ของสินทรัพย์ทั้งหมด เพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568 จำนวน 17,733 ล้านบาท (+12.4%) โดยมีรายละเอียด ดังนี้

- เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด มีจำนวน 74,170 ล้านบาท ลดลงจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568 จำนวน 4,409 ล้านบาท (-5.6%) สาเหตุหลักจากเงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมดำเนินงานน้อยกว่าเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุนและกิจกรรมจัดหาเงิน จากการที่บริษัทฯ มุ่งเน้นการลงทุนในสินทรัพย์ดำเนินงานหลัก โดยเป็นการจ่ายเงินล่วงหน้าตามสัญญาจัดหาเครื่องบิน การจ่ายชำระคืนหนี้สินตามสัญญาเช่าเครื่องบิน และการเปลี่ยนสัญญาจากเช่าเป็นซื้อเครื่องบินแบบโบอิ้ง 777-300ER จำนวน 1 ลำ และแอร์บัส A320-200 จำนวน 1 ลำ นอกจากนี้ บริษัทฯ มีการลงทุนในตั๋วเงินที่มีสิทธิไถ่ถอนคืนได้ และเงินฝากประจำที่มีระยะเวลาครบกำหนดชำระมากกว่า 3 เดือน แต่ไม่เกิน 1 ปีที่เพิ่มขึ้น รวมทั้งการจ่ายเงินปันผลให้แก่ผู้ถือหุ้น

- สินทรัพย์ทางการเงินหมุนเวียนอื่น มีจำนวน 61,317 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568 จำนวน 16,336 ล้านบาท (+36.3%) จากการลงทุนในตั๋วเงินที่มีสิทธิไถ่ถอนคืนได้ และเงินฝากประจำที่มีระยะเวลาที่ครบกำหนดชำระมากกว่า 3 เดือน แต่ไม่เกิน 1 ปีที่เพิ่มขึ้น

- สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่จัดประเภทเป็นสินทรัพย์ที่ถือไว้เพื่อขาย มีจำนวน 973 ล้านบาท ลดลงจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568 จำนวน 642 ล้านบาท (-39.8%) สาเหตุหลักจากการจำหน่ายเครื่องบินแบบแอร์บัส A380-800 จำนวน 1 ลำ โบอิ้ง 777-200 จำนวน 1 ลำ โบอิ้ง 777-300 จำนวน 3 ลำ สำนักงานขายในต่างประเทศ และสินทรัพย์อื่น

- สินทรัพย์หมุนเวียนอื่นๆ มีจำนวน 24,772 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568 จำนวน 6,448 ล้านบาท (+35.2%) สาเหตุหลักจากลูกหนี้การค้าและลูกหนี้หมุนเวียนอื่นเพิ่มขึ้น 3,934 ล้านบาท (+32.0%) จากลูกหนี้การค้าที่เพิ่มขึ้นตามยอดขายและรายได้ค้างรับ รวมทั้งสินทรัพย์ตราสารอนุพันธ์ระยะสั้นที่เพิ่มขึ้น จากการประเมินมูลค่ายุติธรรมของสัญญาแลกเปลี่ยนราคาน้ำมัน ซึ่งบริษัทฯ ทำขึ้นเพื่อป้องกันความเสี่ยงจากความผันผวนของราคาน้ำมัน

ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ มีจำนวน 44,783 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 12.6 ของสินทรัพย์ทั้งหมด เพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568 จำนวน 2,427 ล้านบาท (+5.7%) สาเหตุหลักจากการเปลี่ยนสัญญาจากเช่าเป็นซื้อเครื่องบินแบบโบอิ้ง 777-300ER จำนวน 1 ลำ และแอร์บัส A320-200 จำนวน 1 ลำ ขณะเดียวกันมีการคิดค่าเสื่อมราคาสำหรับงวด และการจัดประเภทที่ดิน 7 ไร่และอาคารสำนักงาน 1 หลังไปเป็นอสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุนจำนวน 1,413 ล้านบาท

สินทรัพย์สิทธิการใช้ มีจำนวน 88,425 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 24.9 ของสินทรัพย์ทั้งหมด ประกอบด้วยสัญญาเช่าดำเนินงานเครื่องบิน และสัญญาเช่าดำเนินงานสินทรัพย์ถาวรอื่น เพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568 จำนวน 19,142 ล้านบาท (+27.6%) สาเหตุหลักจากการรับมอบเครื่องบินแบบแอร์บัส A321neo จำนวน 9 ลำ โบอิ้ง 787-9 จำนวน 3 ลำ และโบอิ้ง 787-8 จำนวน 1 ลำ ขณะเดียวกันมีการคิดค่าเสื่อมราคาของสินทรัพย์สิทธิการใช้สำหรับงวด และการปรับปรุงรายการออกและบันทึกเป็นที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ จากการเปลี่ยนสัญญาจากเช่าเป็นซื้อเครื่องบินแบบโบอิ้ง 777-300ER จำนวน 1 ลำ และแอร์บัส A320-200 จำนวน 1 ลำ

สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่นๆ มีจำนวน 60,725 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 17.1 ของสินทรัพย์ทั้งหมด เพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568 จำนวน 11,804 ล้านบาท (+24.1%) สาเหตุหลักจากการเพิ่มขึ้นของเงินจ่ายล่วงหน้าตามสัญญาจัดหาเครื่องบินซึ่งอยู่ระหว่างรอการรับมอบ และการโอนจัดประเภทอสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุนจำนวน 1,413 ล้านบาท

อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ (Return on Assets) ในงวด 9 เดือนแรกของปี 2569 เท่ากับร้อยละ 3.41 ลดลงจากช่วงเดียวกันของปีก่อนซึ่งเท่ากับร้อยละ 8.91

หนี้สิน

ณ วันที่ 30 กันยายน 2569 บริษัทฯ มีหนี้สินรวมจำนวน 272,590 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568 จำนวน 44,443 ล้านบาท (+19.5%) โดยมีรายละเอียด ดังนี้

	ข้อมูลทางการเงินรวม					
	30 ก.ย. 2569		31 ธ.ค. 2568		เปลี่ยนแปลง	
	ล้านบาท	% ของหนี้สินรวม	ล้านบาท	% ของหนี้สินรวม	ล้านบาท	%
หนี้สินหมุนเวียน	86,892	31.9	67,716	29.7	+19,176	+28.3
ส่วนของหนี้สินระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี	11,220	4.1	9,871	4.3	+1,349	+13.7
หนี้สินระยะยาว	130,164	47.7	107,801	47.3	+22,363	+20.7
หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่นๆ	44,314	16.3	42,759	18.7	+1,555	+3.6
รวมหนี้สิน	**272,590**	**100.0**	**228,147**	**100.0**	**+44,443**	**+19.5**

หนี้สินหมุนเวียน มีจำนวน 86,892 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 31.9 ของหนี้สินทั้งหมด เพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568 จำนวน 19,176 ล้านบาท (+28.3%) สาเหตุหลักจากรายได้รับล่วงหน้าที่เพิ่มขึ้นจากยอดจำหน่ายบัตรโดยสารล่วงหน้าเพื่อรองรับการเดินทางในช่วงฤดูท่องเที่ยว รวมทั้งเจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้หมุนเวียนอื่นที่เพิ่มขึ้นจากค่าใช้จ่ายค้างจ่าย ค่าน้ำมันเครื่องบินและค่าบริการการบินค้างจ่าย และภาษีที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้นตามยอดจำหน่ายบัตรโดยสาร

หนี้สินระยะยาวรวมส่วนของหนี้สินระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี มีจำนวน 141,384 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 51.9 ของหนี้สินทั้งหมด เพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568 จำนวน 23,712 ล้านบาท (+20.2%) สาเหตุหลักจากหนี้สินตามสัญญาเช่าที่เพิ่มขึ้นจากการรับมอบเครื่องบิน รวมทั้งการปรับมูลค่าหนี้สินสกุลเงินต่างประเทศตามอัตราแลกเปลี่ยน ณ วันสิ้นงวด

หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่นๆ มีจำนวน 44,314 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 16.3 ของหนี้สินทั้งหมด เพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568 จำนวน 1,555 ล้านบาท (+3.6%) สาเหตุหลักเกิดจากประมาณการหนี้สินไม่หมุนเวียนอื่นเพิ่มขึ้น 5,615 ล้านบาท (+19.8%) จากการรับรู้ค่าใช้จ่ายสำหรับค่าซ่อมแซมและซ่อมบำรุงอากาศยาน รายการสำรองค่าซ่อมใหญ่เครื่องบิน เครื่องยนต์เครื่องบิน และส่วนประกอบอื่นๆ สำหรับรายการซ่อมที่จะต้องจ่ายเงินในอนาคตตามสัญญา

ณ วันที่ 30 กันยายน 2569 บริษัทฯ มีอัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Interest Bearing Debt to Equity) เท่ากับ 1.71 เท่า เพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568 ซึ่งเท่ากับ 1.55 เท่า และอัตราส่วนหนี้สินรวมต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Debt to Equity) เท่ากับ 3.30 เท่า เพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568 ซึ่งเท่ากับ 3.01 เท่า สาเหตุหลักจากหนี้สินตามสัญญาเช่าที่เพิ่มขึ้นจากการรับมอบเครื่องบินตามแผนการจัดหาฝูงบิน

ส่วนของผู้ถือหุ้น

ณ วันที่ 30 กันยายน 2569 บริษัทฯ มีส่วนของผู้ถือหุ้นจำนวน 82,575 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 6,663 ล้านบาท (+8.8%) จาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568 ซึ่งเท่ากับ 75,912 ล้านบาท ทั้งนี้ ส่วนของผู้ถือหุ้นส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่มีจำนวน 81,717 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 6,524 ล้านบาท (+8.7%) จาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568 ซึ่งมีจำนวน 75,193 ล้านบาท โดยสาเหตุหลักมาจากผลการดำเนินงานของบริษัทฯ ที่มีกำไรสุทธิ แม้ว่าจะมีการจ่ายเงินปันผลให้แก่ผู้ถือหุ้น

ภาระผูกพันและหนี้สินที่อาจเกิดขึ้น

ณ วันที่ 30 กันยายน 2569 บริษัทฯ มีหนี้สินที่อาจเกิดขึ้นจากภาระผูกพันที่เปิดเผยในหมายเหตุประกอบงบการเงินจากหนังสือค้ำประกันที่ออกโดยธนาคารในประเทศและต่างประเทศ และภาระผูกพันที่จะต้องจ่ายในอนาคตตามสัญญาเช่าเครื่องบิน สัญญาจัดหาสินทรัพย์ซึ่งอยู่ระหว่างการรอรับมอบ และสัญญาเช่าที่ดินราชพัสดุในพื้นที่ส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ

4. ปัจจัยที่อาจมีผลกระทบต่อผลการดำเนินงานในอนาคต

เศรษฐกิจโลกปี 2569 มีแนวโน้มชะลอตัว โดยกองทุนการเงินระหว่างประเทศ (IMF) ประมาณการการเติบโตของเศรษฐกิจโลกที่ร้อยละ 3.1 ต่ำกว่าปี 2568 ที่ขยายตัวร้อยละ 3.5 และคาดว่าจะฟื้นตัวเป็นร้อยละ 3.4 ในปี 2570 สาเหตุหลักจากสถานการณ์ความไม่สงบในตะวันออกกลางที่ทำให้ราคาพลังงานและอัตราเงินเฟ้อยังอยู่ในระดับสูง อย่างไรก็ตาม การเติบโตในภาคเทคโนโลยีและการนำปัญญาประดิษฐ์ (AI) มาประยุกต์ใช้ยังเป็นแรงขับเคลื่อนสำคัญที่ช่วยชดเชยผลกระทบดังกล่าว ทั้งนี้ การฟื้นตัวของเศรษฐกิจโลกในระยะต่อไปขึ้นอยู่กับการกลับมาเดินเรือผ่านช่องแคบฮอร์มุซได้ตามปกติ ซึ่งกองทุนการเงินระหว่างประเทศ (IMF) ตั้งสมมติฐานว่าจะเกิดขึ้นภายในเดือนมีนาคม 2570 ความไม่แน่นอนของสถานการณ์ในตะวันออกกลางจึงยังคงเป็นความเสี่ยงหลักที่อาจสร้างความผันผวนต่อราคาน้ำมันและห่วงโซ่อุปทาน นอกจากนี้ นโยบายการค้าของสหรัฐอเมริกาที่อาจเข้มงวดขึ้น และอัตราผลตอบแทนพันธบัตรระยะยาวที่อยู่ในระดับสูงอาจส่งผลต่อภาวะเงินเฟ้อและการเติบโตของเศรษฐกิจ

อุตสาหกรรมการบินในปี 2569 ยังอยู่ภายใต้แรงกดดันจากต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิงที่อยู่ในระดับสูง หลังความไม่สงบในตะวันออกกลางกลับมาทวีความรุนแรงขึ้นในไตรมาสที่ 3 โดยองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization: ICAO) ประเมินว่าการเติบโตของการเดินทางทางอากาศในปี 2569 จะต่ำกว่าที่คาดการณ์ไว้ จากราคาบัตรโดยสารที่สูงขึ้นตามต้นทุนการดำเนินงาน สำหรับภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก S&P Global Ratings ประเมินว่าอัตรากำไรของสายการบินจะลดลงอย่างมีนัยสำคัญ ก่อนจะเริ่มฟื้นตัวตั้งแต่ไตรมาสที่ 4 ปี 2569 เป็นต้นไป ตามราคาน้ำมันที่คาดว่าจะปรับลดลงในปี 2570 อย่างไรก็ตาม หากราคาน้ำมันดิบทรงตัวเหนือระดับ 100 ดอลลาร์สหรัฐต่อบาร์เรลเป็นเวลานาน อาจทำให้การฟื้นตัวล่าช้าออกไป

เศรษฐกิจไทยปี 2569 มีแนวโน้มขยายตัวดีกว่าที่ได้ประเมินไว้ โดยกองทุนการเงินระหว่างประเทศ (IMF) ปรับเพิ่มประมาณการการเติบโตเป็นร้อยละ 2.1 จากแรงหนุนของการส่งออกและการลงทุนภาคเอกชนที่ขยายตัวต่อเนื่อง โดยเฉพาะสินค้าอิเล็กทรอนิกส์ที่เกี่ยวข้องกับวัฏจักรเทคโนโลยี และปัญญาประดิษฐ์ (AI) รวมทั้งมาตรการกระตุ้นการใช้จ่ายของภาครัฐ อย่างไรก็ดี การเติบโตยังพึ่งพาภาคการส่งออกและการลงทุนเป็นหลัก ขณะที่การบริโภคภาคเอกชนชะลอตัวลงจากค่าครองชีพที่สูงขึ้น ทั้งนี้ ยังคงต้องติดตามมาตรการทางการค้าของสหรัฐอเมริกาที่อาจกระทบการส่งออกของไทย และราคาพลังงานที่ทรงตัวในระดับสูง ส่วนภาคการท่องเที่ยว การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย (ททท.) ยังคงเป้าหมายจำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติปี 2569 ไว้ที่ประมาณ 33 ล้านคน ใกล้เคียงกับปีก่อน โดยในไตรมาสที่ 4 คาดว่าจะได้แรงหนุนจากการจองบัตรโดยสารล่วงหน้าของตลาดระยะไกลจากภูมิภาคยุโรปและภูมิภาคอเมริกาที่อยู่ในเกณฑ์ดี การฟื้นตัวของตลาดตะวันออกกลาง ตลาดสาธารณรัฐประชาชนจีนที่ยังคงเติบโต และกิจกรรมระดับนานาชาติในช่วงปลายปี

ในการนี้ บริษัทฯ ได้ปรับแผนการบินให้สอดคล้องกับตลาดที่เป็นจุดแข็ง ทั้งภูมิภาคยุโรปและสาธารณรัฐประชาชนจีน พร้อมขยายการให้บริการไปยังตลาดใหม่ ผ่านตารางบินฤดูหนาวปี 2569/70 ระหว่างวันที่ 25 ตุลาคม 2569 ถึงวันที่ 27 มีนาคม 2570 ครอบคลุม 66 เส้นทาง ทั้งในประเทศและระหว่างประเทศ ดังนี้ ภูมิภาคยุโรป เพิ่มความถี่ของเที่ยวบินสู่มิวนิก ปารีส และซูริก ภูมิภาคเอเชีย เพิ่มความถี่ของเที่ยวบินสู่ฮ่องกง กัวลาลัมเปอร์ ฮานอย เวียงจันทน์ ปีนัง และมะนิลา เส้นทางละ 1 เที่ยวบินต่อวัน เพิ่มความถี่ของเที่ยวบินสู่นาโกย่า และกลับมาให้บริการเส้นทางเชียะเหมิน รวมถึงเปิดเส้นทางใหม่สู่ดานัง ซึ่งเป็นเมืองท่าสำคัญและศูนย์กลางการท่องเที่ยวของเวียดนามตอนกลาง วันละ 2 เที่ยวบิน ตั้งแต่วันที่ 1 ธันวาคม 2569 ภูมิภาคเอเชียใต้ เพิ่มความถี่ของเที่ยวบินสู่ เดลี บังกาลอร์ ไฮเดอราบาด เจนไน และโกลกาตา เพิ่มเที่ยวบินตามฤดูกาล (Seasonal Flight) สู่กายาและเสียมราฐ และเส้นทางภายในประเทศ เพิ่มเที่ยวบินสู่เชียงใหม่และกระบี่ เส้นทางละ 1 เที่ยวบินต่อวัน

นอกจากนี้ เพื่อเสริมสร้างความเชื่อมโยงของเครือข่ายระหว่างยุโรปและเอเชีย เมื่อวันที่ 14 ตุลาคม 2569 บริษัทฯ และสายการบิน LOT Polish Airlines (LOT) ลงนามบันทึกความเข้าใจ (MOU) เพื่อพัฒนาความร่วมมือผ่านการทำรหัสเที่ยวบินร่วม (Codeshare) โดยมีแผนขยายการเชื่อมต่อเส้นทางบินสู่จุดหมายปลายทางในยุโรป เอเชีย และโอเชียเนีย เพิ่มทางเลือกในการเดินทางและอำนวยความสะดวกแก่ผู้โดยสาร โดยทั้งสองสายการบินเป็นสมาชิกเครือข่ายพันธมิตรสายการบิน Star Alliance ผู้โดยสารสามารถใช้สิทธิประโยชน์ตามเงื่อนไขที่กำหนด อาทิ การสะสมไมล์จากเที่ยวบินที่เข้าเกณฑ์ของการบินไทย และ LOT Polish Airlines ขณะที่สมาชิก Star Alliance Gold สามารถใช้สิทธิประโยชน์เพิ่มเติม เช่น การเข้าใช้ห้องรับรองพิเศษ การรับบริการพิเศษ ณ สนามบิน และสิทธิด้านน้ำหนักสัมภาระ เป็นต้น การทำเที่ยวบินร่วมดังกล่าวคาดว่าจะเริ่มให้บริการในช่วงต้นฤดูตารางบินฤดูร้อนปี 2570

ในด้านธุรกิจขนส่งสินค้าทางอากาศ เมื่อวันที่ 8 ตุลาคม 2569 บริษัทฯ ลงนามบันทึกความเข้าใจ (MOU) กับบริษัท ไปรษณีย์ไทย จำกัด เพื่อพัฒนาบริการ Airport-to-Home Delivery สำหรับสินค้าที่ขนส่งทางอากาศเข้ามาในประเทศไทย ครอบคลุมตั้งแต่ท่าอากาศยาน พิธีการศุลกากร ไปจนถึงการจัดส่งถึงบ้าน โดยผสานศักยภาพด้านการบริหารจัดการ Air Cargo และคลังสินค้าของบริษัทฯ ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เข้ากับความเชี่ยวชาญด้านการอำนวยความสะดวกพิธีการศุลกากรและเครือข่ายการจัดส่งทั่วประเทศของไปรษณีย์ไทย โดยจะดำเนินโครงการนำร่องเป็นเวลา 6 เดือน ครอบคลุมการเตรียมความพร้อม การออกแบบกระบวนการ การทดสอบระบบ และการติดตามประเมินผล เพื่อยกระดับโลจิสติกส์แบบครบวงจร สนับสนุนการเป็นศูนย์กลางการขนส่งสินค้าทางอากาศของเอเชีย และรองรับการค้าระหว่างประเทศที่เติบโตขึ้น

บริษัทฯ ยกระดับประสบการณ์การเดินทางด้วยโครงการปรับปรุงห้องโดยสารของเครื่องบิน ครอบคลุมที่นั่งและระบบความบันเทิงบนเครื่องบิน เพื่อสร้างมาตรฐานเดียวกันทั้งฝูงบิน สำหรับที่นั่งชั้นธุรกิจแบบใหม่ ผู้โดยสารทุกที่นั่งสามารถเข้าออกทางเดินได้โดยตรง (Direct Aisle Access) ในรูปแบบ 1-2-1 พร้อมประตูกั้นเพื่อความเป็นส่วนตัว และมีแถวหน้าสุดที่ให้พื้นที่และจอภาพขนาดใหญ่ขึ้น โดยตั้งแต่ช่วงกลางปี 2570 บริษัทฯ จะเริ่มทำการปรับปรุงห้องโดยสารของเครื่องบินแบบโบอิ้ง 777-300ER หลังจากนั้นในปี 2571 เป็นต้นไป จะปรับปรุงห้องโดยสารของเครื่องบินแบบแอร์บัส A350-900 ทั้งนี้ ที่นั่งรุ่นเดียวกันนี้จะติดตั้งบนเครื่องบินแบบโบอิ้ง 787-9 และ 787-10 ลำใหม่ตามสัญญาจัดหาที่คาดว่าจะเริ่มรับมอบตั้งแต่ปี 2571 เพื่อให้ผู้โดยสารได้รับประสบการณ์เดินทางที่มีคุณภาพ

สม่ำเสมอ โดยโครงการดังกล่าวเป็นส่วนหนึ่งของกลยุทธ์การยกระดับผลิตภัณฑ์และบริการ (Product & Service Enhancement) เพื่อตอกย้ำภาพลักษณ์ของบริษัทฯ และเสริมความสามารถในการแข่งขันในตลาดระยะไกล

5. สรุปอัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญ

		ม.ค.-ก.ย.	
		2569	2568
อัตราส่วนทางการเงิน (Liquidity Ratio)			
อัตราส่วนสภาพคล่อง	เท่า	3.37	3.73
อัตราส่วนแสดงความสามารถในการหากำไร (Profitability Ratio)			
อัตรากำไรจากการดำเนินงานก่อนต้นทุนทางการเงินและภาษี	ร้อยละ	14.21	23.53
อัตรากำไรจากการดำเนินงานหลังต้นทุนทางการเงินก่อนภาษี	ร้อยละ	7.86	16.43
อัตรากำไรสุทธิ	ร้อยละ	7.50	18.74
อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น	ร้อยละ	14.17	44.90
อัตราส่วนแสดงประสิทธิภาพในการดำเนินงาน (Efficiency Ratio)			
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์	ร้อยละ	3.41	8.91
อัตราส่วนวิเคราะห์นโยบายทางการเงิน (Financial Policy Ratio)			
อัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยต่อส่วนของผู้ถือหุ้น	เท่า	1.71	1.64
อัตราส่วนหนี้สินรวมต่อส่วนของผู้ถือหุ้น	เท่า	3.30	3.16
อัตราส่วนความสามารถในการชำระดอกเบี้ย	เท่า	3.49	4.33
อัตราส่วนหนี้สินสุทธิต่อ EBITDA	เท่า	5.98	3.30
อัตราส่วนความสามารถชำระภาระผูกพัน	เท่า	1.39	1.80

ความหมายและสูตรในการคำนวณอัตราส่วนทางการเงิน

อัตราส่วนสภาพคล่อง (Current Ratio)

= สินทรัพย์หมุนเวียน (ไม่รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขาย) / หนี้สินหมุนเวียน (ไม่รวมรายรับด้านการขนส่งที่ยังไม่ถือเป็นรายได้)

อัตรากำไรจากการดำเนินงานก่อนต้นทุนทางการเงินและภาษี (EBIT Margin)

= กำไรจากการดำเนินงานก่อนต้นทุนทางการเงินและภาษี (ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว) / รายได้รวม (ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว)

อัตรากำไรจากการดำเนินงานหลังต้นทุนทางการเงินก่อนภาษี (Operating Profit after Finance Cost before Tax Margin)

= กำไรจากการดำเนินงานหลังต้นทุนทางการเงินก่อนภาษี (ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว) / รายได้รวม (ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว)

อัตรากำไรสุทธิ (Net Profit Margin)

= กำไรสุทธิ / รายได้รวม (ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว)

อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Return on Equity)

= กำไรสุทธิ / ส่วนของผู้ถือหุ้นเฉลี่ย

อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ (Return on Total Assets)

= กำไรสุทธิ / สินทรัพย์รวมเฉลี่ย

อัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Interest Bearing Debt to Equity)

= (เงินกู้ยืมระยะสั้น + หนี้สินระยะยาวรวมส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี) / ส่วนของผู้ถือหุ้น

อัตราส่วนหนี้สินรวมต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Total Debt to Equity)

= หนี้สินรวม / ส่วนของผู้ถือหุ้น

อัตราส่วนความสามารถในการชำระดอกเบี้ย (Interest Coverage Ratio)

= กำไรก่อนหักต้นทุนทางการเงิน ภาษี ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย ผลขาดทุนจากการด้อยค่าสินทรัพย์ ผลกำไรจากการยกเลิกและเปลี่ยนแปลงสัญญาเช่าเครื่องบิน ขาดทุนจากการปรับโครงสร้างหนี้ ขาดทุนจากการด้อยค่าซึ่งเป็นไปตาม TFRS 9 ผลกำไร (ขาดทุน) จากการวัดมูลค่าตราสารอนุพันธ์ ส่วนแบ่งกำไร (ขาดทุน) จากเงินลงทุนในบริษัทร่วม และผลกำไร (ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศสุทธิ (EBITDA) / ต้นทุนทางการเงิน

อัตราส่วนหนี้สินสุทธิต่อ EBITDA (Net Debt to EBITDA)

= (หนี้สินรวม - เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด) / EBITDA

อัตราส่วนความสามารถชำระภาระผูกพัน (Debt Service Coverage Ratio)

= EBITDAR / (การชำระคืนหนี้สินระยะยาวและหนี้สินตามสัญญาเช่า + ต้นทุนทางการเงิน + ค่าเช่าอะไหล่)