



คำอธิบายผลการดำเนินงานและการวิเคราะห์ฐานะทางการเงิน

สำหรับปี 2569 สิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2569

บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

บทสรุปผู้บริหาร

ภาพรวมของภาคอุตสาหกรรมการบินทุกภูมิภาคทั่วโลก ไตรมาสที่ 1 ของปี พ.ศ. 2569 อัตราการเติบโตของปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (Revenue Passenger Kilometers: RPK) ของทุกภูมิภาคทั่วโลก เฉลี่ยอยู่ที่ร้อยละ 4.0 เมื่อเปรียบเทียบกับช่วงเดียวกันของปีพ.ศ. 2568 โดยสายการบินในภูมิภาคแอฟริกา มีอัตราการเติบโตมากที่สุดเฉลี่ยอยู่ที่ร้อยละ 17.2 รองลงมาคือสายการบินในภูมิภาคลาตินอเมริกาและเอเชียแปซิฟิก ซึ่งมีอัตราการเติบโตร้อยละ 8.6 และ 7.4 ตามลำดับ ในขณะที่ภูมิภาคตะวันออกกลางเป็นภูมิภาคเดียวที่มีอัตราการเติบโตติดลบอยู่ที่ร้อยละ 15.6 จากสถานการณ์ความขัดแย้งด้านภูมิรัฐศาสตร์ในตะวันออกกลาง

ในด้านปริมาณการผลิตผู้โดยสาร (Available Seat Kilometers: ASK) ของทุกภูมิภาคทั่วโลกเฉลี่ยเติบโตอยู่ที่ร้อยละ 2.4 เมื่อเปรียบเทียบกับปีพ.ศ. 2568 โดยสายการบินในภูมิภาคแอฟริกา มีอัตราเติบโตขึ้นมากที่สุดที่ร้อยละ 13.5 รองลงมาคือสายการบินในภูมิภาคลาตินอเมริกาและเอเชียแปซิฟิกที่ร้อยละ 5.9 และ 5.7 ตามลำดับ ในขณะที่ภูมิภาคตะวันออกกลางเป็นภูมิภาคเดียวที่มีอัตราการเติบโตติดลบอยู่ที่ร้อยละ 14.6 อัตราการบรรทุกผู้โดยสาร (Passenger load factor: PLF) ของทุกภูมิภาคทั่วโลกเฉลี่ยอยู่ที่ร้อยละ 82.4 เพิ่มขึ้นร้อยละ 1.3 เมื่อเปรียบเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อน โดยในเดือนมีนาคม อัตราการบรรทุกผู้โดยสารอยู่ที่ 83.6 ซึ่งสูงที่สุดเป็นสถิติ(ที่มา: สมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ)

สำหรับภาคการท่องเที่ยวในประเทศไทยในช่วงไตรมาสที่ 1 พ.ศ. 2569 หดตัวลงร้อยละ 2.4 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีพ.ศ. 2568 โดยมีจำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติสะสมทั้งสิ้น 9,316,909 คน นักท่องเที่ยวจากภูมิภาคตะวันออกโดยเฉพาะจีนกลับมาเติบโตร้อยละ 11.8 อย่างไรก็ตามนักท่องเที่ยวจากภูมิภาคตะวันออกกลางลดลงร้อยละ 20.0 และเอเชียตะวันออกเฉียงใต้มีจำนวนลดลงถึงร้อยละ 18.5 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันกับปีก่อนหน้า ในขณะที่ตัวเลขนักท่องเที่ยวจากภูมิภาคต่างๆเดือนมีนาคมหลังเกิดเหตุการณ์ปะทะในตะวันออกกลางลดลงเล็กน้อย เช่น แอฟริกาลดลงร้อยละ 6.0 ยุโรปลดลงร้อยละ 4.0 และอเมริกาลดลงร้อยละ 2.0 (ที่มา: กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา)

ไตรมาส 1 ปี 2569 บริษัทฯได้ลดปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารลงร้อยละ 11.8 จากการเติบโตที่เริ่มชะลอตัว ความขัดแย้งด้านภูมิรัฐศาสตร์ระหว่างไทยกับกัมพูชา ส่งผลให้บริษัทฯ ลดจำนวนเที่ยวบินในเส้นทางบินกรุงเทพ-พนมเปญ และยกเลิกให้บริการเที่ยวบินเส้นทางกรุงเทพ-ลำปาง และเส้นทางบิน ลำปาง-แม่ฮ่องสอน ในปี 2568 อย่างไรก็ตาม บริษัทฯยังคงมุ่งเน้นให้บริการเส้นทางบินและเครือข่ายการบินที่มีศักยภาพในการทำกำไร เพื่อให้สอดคล้องกับความต้องการเดินทางและข้อจำกัดด้านปริมาณที่นั่ง รวมถึงต้นทุนการให้บริการที่ปรับตัวสูงขึ้นอย่างมีนัยสำคัญภายหลังจากความขัดแย้งทางภูมิรัฐศาสตร์ในภูมิภาคตะวันออกกลางตั้งแต่ปลายเดือนกุมภาพันธ์ ส่งผลให้ในไตรมาสนี้จำนวนผู้โดยสารที่ให้บริการอยู่ที่ 1.2 ล้านคน ลดลงร้อยละ 5.2 มีอัตราขนส่งผู้โดยสารเฉลี่ยอยู่ที่ร้อยละ 86.2 เพิ่มขึ้น 4.7 จุดจากปี 2568 โดยผู้โดยสารที่มาใช้บริการส่วนใหญ่เป็นผู้โดยสารมาจากจุดขายบัตรโดยสาร (Point-of-Sale) ผ่านเว็บไซต์และระบบเชื่อมต่อตรงกับบริษัทฯ คิดเป็นร้อยละ 47.0 รองลงมาได้แก่ ผู้โดยสารระหว่างประเทศร้อยละ 37.0 ซึ่งส่วนใหญ่มาจากจุดขายบัตรในทวีปยุโรปคิดเป็นร้อยละ 22.0 ของผู้โดยสารทั้งหมด

บริษัทฯมีกำไรจากการดำเนินงาน 2,586.6 ล้านบาท ปรับตัวดีขึ้นจากปี 2568 จำนวน 242.9 ล้านบาท หรือร้อยละ 10.4 จากค่าใช้จ่ายรวมที่ปรับตัวลดลงร้อยละ 6.2 ส่วนใหญ่เป็นผลมาจากต้นทุนขายและบริการที่ลดลงจากราคาน้ำมันเฉลี่ยปริมาณการใช้ น้ำมันและค่าเช่าเครื่องบินที่ปรับตัวลดลง ในขณะที่รายได้รวมปรับตัวเพิ่มขึ้นร้อยละ 1.1 เทียบกับปี 2568 จากธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจสนามบินเป็นหลัก ส่งผลให้บริษัทฯ มีกำไรก่อนค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้ 2,563.7 ล้านบาท และมีผลกำไรสุทธิ 2,099.2 ล้านบาท ปรับตัวสูงขึ้นร้อยละ 24.5 เมื่อเทียบกับไตรมาสที่ 1 ปี 2568 บริษัทฯ รายงานผลกำไรส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ เท่ากับ 2,091.0 ล้านบาท และมีผลกำไรต่อหุ้นเท่ากับ 1.01 บาท

ผลการดำเนินงานและการวิเคราะห์ฐานะทางการเงินสำหรับปี 2569 สิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2569

งบการเงินรวมของบริษัทฯ ประกอบด้วยงบการเงินเฉพาะกิจการ และงบการเงินของบริษัทย่อยจำนวน 16 บริษัท ได้แก่ 1) บริษัท ครีวการบินกรุงเทพ จำกัด 2) บริษัท บริการภาคพื้นการบินกรุงเทพเวสต์ไวด์ไฟท์เซอร์วิส จำกัด 3) บริษัท การบินกรุงเทพบริการภาคพื้น จำกัด 4) บริษัท บางกอกแอร์เวย์ส โฮลดิ้ง จำกัด 5) บริษัท เอสเอ เซอร์วิสเชส จำกัด 6) บริษัท บีเอฟเอส คาร์โก้ ดีเอ็มเค จำกัด 7) บริษัท บีเอซี กูร์เมท์ เฮ้าส์ จำกัด 8) บริษัท ครีวการบินกรุงเทพภูเก็ต จำกัด 9) บริษัท กูร์เมท์ พรีเม่ จำกัด 10) บริษัท ครีวการบินกรุงเทพสมุย จำกัด 11) บริษัท ครีวการบินกรุงเทพเชียงใหม่ จำกัด 12) บริษัท มอร์แดนพีร์ จำกัด 13) บริษัท บางกอกแอร์ เอวิเอชั่น เทรนนิ่ง เซ็นเตอร์ จำกัด 14) บริษัท ครีวการบินกรุงเทพดอนเมือง จำกัด 15) บริษัท กรุงเทพรีท แมเนจเม้นท์ จำกัด และ 16) บริษัท กรุงเทพบริหารสนามบิน จำกัด

งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ

หน่วย : ล้านบาท

	มกราคม – มีนาคม		
	2569	2568	เปลี่ยนแปลง
รายได้รวม	7,906.0	7,821.3	1.1%
ค่าใช้จ่ายรวม	5,113.2	5,451.3	(6.2)%
กำไร (ขาดทุน) จากการดำเนินงาน ⁽¹⁾	2,586.6	2,343.7	10.4%
กำไร (ขาดทุน) สำหรับงวด	2,099.2	1,686.1	24.5%
กำไร (ขาดทุน) สัดส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ	2,091.0	1,674.9	24.8%
EBIT ⁽²⁾	2,772.6	2,505.0	10.7%
EBITDA ⁽²⁾	3,169.6	2,882.4	10.0%
EBIT Ratio (ร้อยละ)	36.0	32.1	3.9 ppt
EBITDA Ratio (ร้อยละ)	41.2	37.0	4.2 ppt

หมายเหตุ

- (1) ไม่รวมกำไร(ขาดทุน)จากอัตราแลกเปลี่ยน กำไร(ขาดทุน) จากตราสารอนุพันธ์
- (2) สำหรับการคำนวณ EBIT EBITDA EBIT margins และ EBITDA margins ต่อรายได้จากการดำเนินงาน เป็นการคำนวณเพิ่มเติมซึ่งผู้ลงทุนไม่ควรพิจารณาเป็นการแสดงผลการดำเนินงานหรือสภาพคล่อง หรือใช้ทดแทนกำไรสำหรับปี/งวด หรือกระแสเงินสดจากการดำเนินงาน ซึ่งถูกแสดงในงบการเงินของ บริษัทฯ ที่จัดทำขึ้นตามมาตรฐานการบัญชี ทั้งนี้ เนื่องจากมีวิธีการคำนวณ EBIT และ EBITDA หลายวิธี EBIT และ EBITDA ตามที่ปรากฏในเอกสารฉบับนี้ อาจไม่สามารถนำไปเปรียบเทียบกับมาตรฐานที่มีชื่อเรียกอย่างเดียวกันที่ใช้โดยบริษัทอื่น

ข้อมูลธุรกิจสายการบิน

	หน่วย	มกราคม – มีนาคม	
		ปี 2569	ปี 2568
จำนวนผู้โดยสารที่ขนส่ง	พันคน	1,209.4	1,275.3
จำนวนเที่ยวบิน	เที่ยวบิน	12,979	13,454
ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (RPK)	ล้านคน-กม.	742.0	795.0
ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ASK)	ล้านที่นั่ง-กม.	860.4	975.3
อัตราส่วนการขนส่งผู้โดยสาร (Load Factor)	ร้อยละ	86.2	81.5
จำนวนที่นั่งทั้งหมด	พันที่นั่ง	1,366.5	1,514.2
อัตราการใช้เครื่องบิน ⁽¹⁾	ชั่วโมงต่อวันต่อลำ	9.7	9.3
ระยะทางบินโดยเฉลี่ย	กิโลเมตร	613.5	623.4
จำนวนเครื่องบิน ณ วันที่สิ้นสุดไตรมาส	ลำ	22	24
รายได้จากการขนส่งผู้โดยสารต่อหน่วย (Passenger Yield) ⁽²⁾	บาทต่อคน-กม.	7.29	7.12
รายได้ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (RASK)		7.01	6.39
ต้นทุนต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (CASK)		4.86	4.77
ต้นทุนต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร - ไม่รวมน้ำมันเชื้อเพลิง (CASK- ex-fuel)	บาทต่อที่นั่ง-กม.	4.04	3.78
RASK – CASK		2.15	1.62

หมายเหตุ :

- (1) คำนวณจากเครื่องบินที่ใช้สำหรับปฏิบัติการบิน
- (2) รายได้จากผู้โดยสาร รวมรายได้ค่าธรรมเนียมขดเซย์ค่าน้ำมันและเงินค่าประกันภัยเรียกเก็บจากผู้โดยสาร แต่ไม่รวมรายได้ ค่าสัมภาระน้ำหนักเกิน หากรด้วยปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (RPK)

ข้อมูลธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจสนามบิน

หน่วย : ล้านบาท

	มกราคม – มีนาคม	
	ปี 2569	ปี 2568
ครีวการบินกรุงเทพ (BAC)		
รายได้	384.2	337.5
EBITDA	112.8	81.9
กำไรสุทธิ	91.9	52.5
จำนวนที่อาหารที่ผลิตและให้บริการ (ล้านที่)	2.2	2.0
บริการภาคพื้นการบินกรุงเทพเวิลด์ไวด์ไฟลท์เซอร์วิส (GSE)		
รายได้	936.3	899.9

	มกราคม – มีนาคม	
	ปี 2569	ปี 2568
EBITDA	239.7	254.1
กำไรสุทธิ	155.2	168.4
จำนวนเที่ยวบินที่ให้บริการ (เที่ยวบิน)	20,429	20,169
ดัตช์เวฟเอสพีจี คาร์โก้ (WFS-Cargo)		
รายได้	719.2	631.0
EBITDA	411.8	358.0
กำไรสุทธิ	302.6	260.0
น้ำหนักของสินค้าที่ให้บริการ(ตัน)	97,026	118,932

ข้อมูลสนามบิน

	มกราคม – มีนาคม	
	ปี 2569	ปี 2568
สนามบินสมุย		
จำนวนผู้โดยสารที่ใช้บริการ (ล้านคน)	0.91	0.89
จำนวนเที่ยวบิน	9,710	9,413
สนามบินตราด		
จำนวนผู้โดยสารที่ใช้บริการ (คน)	32,155	24,099
จำนวนเที่ยวบิน	540	360
สนามบินสุโขทัย		
จำนวนผู้โดยสารที่ใช้บริการ (คน)	16,994	16,270
จำนวนเที่ยวบิน	360	360

รายได้รวม

ไตรมาส 1 ปี 2569 บริษัทฯ มีรายได้รวม 7,906.0 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 1.1 เทียบกับปี 2568 คิดเป็นสัดส่วนรายได้จากบัตรโดยสารของธุรกิจการบิน รายได้จากธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจสนามบิน และธุรกิจสนามบินร้อยละ 68.6 ร้อยละ 20.8 และร้อยละ 2.3 ของรายได้รวมตามลำดับ

รายได้ที่เพิ่มขึ้นมาจากการเติบโตของธุรกิจธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจสนามบินเป็นหลัก ในขณะที่รายได้บัตรโดยสารจากธุรกิจสายการบินลดลงร้อยละ 4.3 จากจำนวนผู้โดยสารที่มาใช้บริการลดลงร้อยละ 5.2 เมื่อเทียบกับปี 2568 ผู้โดยสารที่ลดลงส่วนใหญ่เป็นผู้โดยสารเดินทางเส้นทางระหว่างประเทศ ซึ่งลดลงร้อยละ 29.6 จากการลดจำนวนเที่ยวบินเส้นทางบินกรุงเทพมหานคร-พนมเปญและ กรุงเทพฯ-มัลดีฟส์ ในขณะที่จำนวนผู้โดยสารที่ใช้บริการเส้นทางบินในประเทศ (ไม่รวมเส้นทางสมุย) ลดลงร้อยละ 9.0 จากการยกเลิกเส้นทางบินกรุงเทพ-ลำปางและเส้นทางบินลำปาง-แม่ฮ่องสอน รวมถึงการปรับลดจำนวนเที่ยวบินบางเส้นทางให้สอดคล้องกับความต้องการเดินทาง อย่างไรก็ตามเส้นทางบินสมุยยังคงเติบโตเมื่อเทียบกับปี 2568 แม้ว่าจะได้รับผลกระทบ

จากความขัดแย้งในภูมิภาคตะวันออกกลางในช่วงปลายเดือนกุมภาพันธ์ โดยมีอัตราการเติบโตอยู่ที่ร้อยละ 1.2

ในไตรมาสที่ 1 ปี 2569 บริษัทฯขนส่งผู้โดยสารจำนวน 1.2 ล้านคน ราคาบัตรโดยสารเฉลี่ยอยู่ที่ 4,469.7 บาทปรับตัวเพิ่มขึ้นร้อยละ 0.7 และมีอัตราขนส่งผู้โดยสารอยู่ที่ร้อยละ 86.2 เพิ่มขึ้น 4.7 จุดเมื่อเทียบกับปี 2568

บริษัทฯ มีรายได้จากการขายและบริการซึ่งเป็นรายได้จากธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจสนามบิน 1,647.5 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 6.1 เทียบกับปี 2568 ซึ่งเป็นผลมาจากผลประกอบการที่ปรับตัวดีขึ้นของบริษัท ครัวการบินกรุงเทพ จำกัด ซึ่งเพิ่มขึ้นร้อยละ 8.0 จากจำนวนอาหารให้บริการเพิ่มขึ้นร้อยละ 8.3 รวมถึงผลประกอบการที่ดีขึ้นของบริษัท การบินกรุงเทพบริการภาคพื้นจำกัด และบริษัท บริการภาคพื้นการบินกรุงเทพเวสต์ไวด์เฟลท์เซอร์วิส จำกัด ซึ่งมีรายได้ 79.4 ล้านบาท และ 844.0 ล้านบาท หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 14.3 และร้อยละ 5.4 ตามลำดับ จากจำนวนเที่ยวบินที่ให้บริการเพิ่มสูงขึ้น

รายได้จากค่าบริการผู้โดยสารอยู่ที่ 184.8 ล้านบาทเพิ่มสูงขึ้นร้อยละ 2.5 เทียบกับปี 2568 จากจำนวนผู้โดยสารที่เดินทางออกสนามบินสมุยที่เพิ่มสูงขึ้นจากฤดูกาลท่องเที่ยวเป็นหลัก

ในไตรมาสที่ บริษัทฯ มีกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยน 206.2 ล้านบาท จากค่าเงินบาทที่อ่อนค่าระหว่างงวด และมีรายได้อื่น 435.9 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจำนวน 60.4 ล้านบาท หรือร้อยละ 16.1 จากรายได้จากค่าสัมภาระส่วนเกิน รายได้บัตรโดยสารหมดอายุ รายได้ค่าธรรมเนียมบัตรโดยสาร และรายได้ค่าเช่าและบริการ ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 81.8 ของรายได้อื่นทั้งหมด

บริษัทฯ มีส่วนแบ่งกำไรเงินลงทุนในบริษัทร่วมจำนวน 186.0 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 24.7 ล้านบาท หรือร้อยละ 15.3 เมื่อเทียบกับปี 2568 เป็นผลมาจากการเพิ่มขึ้นของส่วนแบ่งกำไรจากบริษัท ดับบลิวเอฟเอเอสพีจี คราร์โก้ จำกัด 20.6 ล้านบาท หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 16.1 ซึ่งสะท้อนมาจากผลประกอบการที่ดีขึ้น อันเนื่องมาจากการอัตราค่าบริการตั้งแต่ต้นปี 2569 และจำนวนใบตราสินค้าที่เพิ่มขึ้นเมื่อเทียบกับปี 2568 แม้ว่าปริมาณน้ำหนักของสินค้าที่ให้บริการปรับลดลงมาจากข้อจำกัดด้านการปฏิบัติการและเส้นทางบินจากสถานการณ์ความขัดแย้งด้านภูมิรัฐศาสตร์ในตะวันออกกลาง และต้นทุนที่เพิ่มขึ้นเพื่อยกระดับมาตรฐานด้านความปลอดภัยตามข้อกำหนด

บริษัทฯ รายงานส่วนแบ่งกำไรส่วนใหญ่มาจากเงินลงทุนในทรัสต์เพื่อการลงทุนในสิทธิการเช่าอสังหาริมทรัพย์สนามบิน การบินกรุงเทพ (BAREIT) จำนวน 58.1 ล้านบาท หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 3.0 ในขณะที่บริษัทฯมีส่วนแบ่งขาดทุนจาก บริษัท อู่ตะเภา อินเตอร์เนชั่นแนล เอวิเอชัน จำกัด จำนวน 20.2 ล้านบาท ปรับปรุงดีขึ้นร้อยละ 8.9 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปี 2568

ค่าใช้จ่ายรวม

ไตรมาสที่ 1 ปี 2569 บริษัทฯ มีค่าใช้จ่ายรวมเท่ากับ 5,113.2 ล้านบาท ลดลง 338.2 ล้านบาท หรือร้อยละ 6.2 จากปี 2568 ค่าใช้จ่ายที่ลดลงมาจากต้นทุนการขายเป็นหลัก สำหรับค่าใช้จ่ายในการขายและจัดจำหน่ายและค่าใช้จ่ายในการบริหารปรับตัวลดลงเช่นกันโดยลดลงร้อยละ 6.2 และร้อยละ 6.5 ตามลำดับ

ตารางแสดงการเปลี่ยนแปลงของค่าใช้จ่ายหลัก

ไตรมาสที่ 1 ปี 2569	% ค่าใช้จ่ายรวม	เพิ่มขึ้น (ลดลง) (ล้านบาท)	หมายเหตุ
ต้นทุนขายและบริการ	81.4	(273.1)	
ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง	13.8	(258.0)	ปริมาณการใช้และราคาน้ำมันเฉลี่ยปรับตัวลดลง
เงินค่าจ้างและผลประโยชน์พนักงาน	11.8	(16.7)	ค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับบุคลากรลดลง

ไตรมาสที่ 1 ปี 2569	% ค่าใช้จ่ายรวม	เพิ่มขึ้น (ลดลง) (ล้านบาท)	หมายเหตุ
ค่าเช่า	0.6	(101.2)	ไม่มีการเช่าเครื่องบิน (ACMI* Lease)
ค่าซ่อมบำรุงเครื่องบิน	13.5	102.4	มีรายการซ่อมบำรุงใหญ่ของ เครื่องบินไอพ่น
ค่าใช้จ่ายในการขายและจัดจำหน่าย	6.2	(21.0)	
ค่าสำรองที่นิ่งผ่านตัวแทนจำหน่ายบัตร โดยสาร	3.3	(17.3)	จำนวนผู้โดยสารใช้บริการลดลง
ค่าใช้จ่ายในการบริหาร	12.4	(44.0)	ค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับ บุคคลากรลดลง

หมายเหตุ * รวมค่าใช้จ่าย นักบิน ลูกเรือ ค่าบำรุงรักษาและค่าประกันภัย

ค่าใช้จ่ายทางการเงินในไตรมาสที่ 1 ของปี 2569 จำนวน 473.3 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 8.7 จากการลดลงของดอกเบี้ยจ่ายชำระให้แก่สถาบันการเงินเป็นหลักซึ่งลดลงร้อยละ 17.9 เทียบกับปี 2568 ค่าใช้จ่ายทางการเงินส่วนใหญ่เป็นดอกเบี้ยจ่ายชำระให้กับบริษัทเพื่อการลงทุนในสิทธิการเช่าอสังหาริมทรัพย์สนามบินการบินกรุงเทพ (BAREIT) และดอกเบี้ยจ่ายชำระให้แก่สถาบันการเงินคิดเป็นร้อยละ 59.5 และร้อยละ 36.7 ของค่าใช้จ่ายทางการเงินรวมตามลำดับ

งบแสดงฐานะทางการเงิน

ณ วันที่	หน่วย: ล้านบาท		
	31 มีนาคม 2569	31 ธันวาคม 2568	เปลี่ยนแปลง
สินทรัพย์			
สินทรัพย์หมุนเวียน			
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	13,704.7	12,224.4	1,480.3
ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น	10,534.7	9,559.6	975.1
ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น	1,413.6	1,423.0	(9.4)
สินทรัพย์ทางการเงินหมุนเวียนอื่น	886.0	468.6	417.4
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	870.4	773.2	97.2
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน	38,272.4	38,174.4	98.0
เงินลงทุนในบริษัทร่วม	9,431.3	9,299.0	132.3
สินทรัพย์ทางการเงินไม่หมุนเวียนอื่น	14,432.7	14,904.3	(471.6)
ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์	7,983.3	8,008.4	(25.1)
สินทรัพย์สิทธิการใช้	4,334.9	3,958.9	376.0
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น	2,090.2	2,003.8	86.4
รวมสินทรัพย์	51,977.1	50,398.8	1,578.3
หนี้สิน			
หนี้สินหมุนเวียน	12,182.3	12,181.1	1.2

ณ วันที่	31 มีนาคม 2569	31 ธันวาคม 2568	เปลี่ยนแปลง
เงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงิน	1,520.7	1,665.4	(144.7)
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	1,646.5	1,736.7	(90.2)
เงินกู้ยืมระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	1,684.0	1,505.7	178.3
ส่วนของหนี้สินตามสัญญาเช่าที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	981.7	870.6	111.1
รายได้รับล่วงหน้า	2,775.2	3,251.9	(476.7)
หนี้สินหมุนเวียนอื่น	3,574.2	3,150.8	423.4
หนี้สินไม่หมุนเวียน	24,587.3	24,944.6	(357.3)
เงินกู้ยืมระยะยาว - สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	5,354.2	5,963.7	(609.5)
หนี้สินตามสัญญาเช่า - สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	1,252.1	929.4	322.7
ประมาณการหนี้สิน-ผลประโยชน์ของพนักงาน	1,505.0	1,445.2	59.8
หนี้สินภาษีเงินได้รอตัดบัญชี	2,135.2	2,213.2	(78.0)
หนี้สินทางการเงินระยะยาวจากกิจการที่เกี่ยวข้องกัน- สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	14,245.8	14,269.7	(23.9)
หนี้ไม่หมุนเวียนอื่น	95.0	123.3	(28.3)
รวมหนี้สิน	36,769.6	37,125.7	(356.1)
ส่วนของผู้ถือหุ้น			
ทุนออกจำหน่ายและชำระแล้ว	2,100.0	2,100.0	-
กำไร (ขาดทุน) สะสม	5,726.8	3,635.8	2,091.0
หุ้นสามัญซื้อคืน	(361.5)	(361.5)	-
องค์ประกอบอื่นของส่วนของผู้ถือหุ้น	7,972.9	8,137.6	(164.7)
อื่นๆ ⁽¹⁾	(230.6)	(238.8)	8.2
รวมส่วนของผู้ถือหุ้น	15,207.6	13,273.1	1,934.5

หมายเหตุ (1) ประกอบด้วยส่วนต่ำกว่าทุนจากการเปลี่ยนแปลงสัดส่วนการถือหุ้นในบริษัทย่อยและส่วนของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมของบริษัทย่อย

สินทรัพย์

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2569 บริษัทฯ มีสินทรัพย์รวมทั้งสิ้น 51,977.1 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 1,578.3 ล้านบาทหรือร้อยละ 3.1 จากวันที่ 31 ธันวาคม 2568 โดยมีรายละเอียดดังนี้

สินทรัพย์หมุนเวียน

บริษัทฯ มีสินทรัพย์หมุนเวียน จำนวน 13,704.7 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 1,480.3 ล้านบาท โดยหลักเป็นผลมาจาก

- เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดที่เพิ่มขึ้น 975.1 ล้านบาท จากเงินสดรับจากกิจกรรมดำเนินงาน อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ มีเงินสดจ่ายเพื่อซื้อที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ และจากเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงินระหว่างงวด โดยมีรายการหลักอันได้แก่ การชำระคืนเงินกู้ยืมระยะยาวและหนี้สินตามสัญญาเช่า และการจ่ายต้นทุนทางการเงิน ระหว่างงวด
- สินทรัพย์ทางการเงินหมุนเวียนอื่นเพิ่มขึ้น จำนวน 417.4 ล้านบาท จากเงินฝากประจำที่เพิ่มขึ้นจากวันที่ 31 ธันวาคม 2568 เป็นหลัก

สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน

บริษัทฯ มีสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนมีจำนวน 38,272.4 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากวันที่ 31 ธันวาคม 2568 จำนวน 98.0 ล้านบาท โดยหลักเป็นผลมาจาก

- เงินลงทุนในบริษัทร่วมเพิ่มขึ้น 132.3 ล้านบาทจาก 9,299.0 ล้านบาทเป็น 9,431.3 ล้านบาท ส่วนใหญ่เป็นผลจากส่วนแบ่งกำไรที่เพิ่มขึ้นตามวิธีส่วนได้เสียของบริษัทดับเบิ้ลเอฟเอสพีจี การ์โก้ จำกัด
- สินทรัพย์สิทธิการเช่าเพิ่มขึ้น 376.0 ล้านบาทจากการต่ออายุสัญญาเช่าเครื่องบินที่หมดลง และขยายระยะเวลาการเช่าเครื่องบินบางลำภายใต้สัญญาเดิมระหว่างงวด
- การลดลงของสินทรัพย์ทางการเงินไม่หมุนเวียนอื่น จำนวน 471.6 ล้านบาท จากการปรับตัวลดลงของมูลค่าหุ้นในหลักทรัพย์เพื่อขายตามมูลค่าตลาดระหว่างงวด

หนี้สิน

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2569 บริษัทฯ มีหนี้สินรวมทั้งสิ้น 36,769.6 ล้านบาท ลดลง จำนวน 356.1 ล้านบาท จากสิ้นปี 2568 โดยมีรายละเอียดดังนี้

หนี้สินหมุนเวียน

บริษัทฯ มีหนี้สินหมุนเวียน จำนวน 12,182.3 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 1.2 ล้านบาท เมื่อเทียบกับปี 2568 เป็นผลมาจากเงินกู้ยืมระยะยาวและหนี้สินตามสัญญาเช่าที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปีที่เพิ่มขึ้น จำนวน 178.3 ล้านบาท และจำนวน 111.1 ล้านบาทตามลำดับ นอกจากนี้หนี้สินหมุนเวียนอื่น ณ 31 มีนาคม 2569 เพิ่มขึ้นจำนวน 423.4 ล้านบาท ส่วนใหญ่มาจากภาษีเงินได้นิติบุคคลค้างจ่ายซึ่งเพิ่มขึ้น 469.9 ล้านบาท

อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ มีเงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงินลดลง 144.7 ล้านบาท และรายได้รับล่วงหน้าที่ลดลง 476.7 ล้านบาท จากยอดจองบัตรโดยสารที่ลดลงระหว่างงวด

หนี้สินไม่หมุนเวียน

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2569 บริษัทฯ มีหนี้สินไม่หมุนเวียน จำนวน 24,587.3 ล้านบาท ลดลงจำนวน 357.3 ล้านบาท จากสิ้นปี 2568 ส่วนใหญ่เป็นผลจากการชำระคืนเงินกู้ยืมระยะยาว (สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี) จำนวน 609.5 ล้านบาท และการลดลงของหนี้สินภาษีเงินได้รอตัดบัญชี จำนวน 78.0 ล้านบาท จากการปรับมูลค่าตามราคาตลาดของหลักทรัพย์เพื่อขายระหว่างงวด

อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ มีหนี้สินตามสัญญาเช่า (สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี) เพิ่มขึ้น 322.7 ล้านบาท จากต่ออายุและขยายอายุสัญญาเช่าเครื่องบินระหว่างงวด และรายการประมาณการหนี้สิน-ผลประโยชน์ของพนักงานเพิ่มขึ้น 59.8 ล้านบาท จากการประมาณการภาวะผูกพันผลประโยชน์หลังออกจากงานที่สูงขึ้น

ส่วนของผู้ถือหุ้น

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2569 บริษัทฯมีส่วนของผู้ถือหุ้นรวมทั้งสิ้น 15,207.6 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 1,934.5 ล้านบาท เป็นผลมาจากกำไรสะสมที่เพิ่มขึ้น 2,091.0 ล้านบาท จากประกอบกิจการที่ปรับตัวดีขึ้นในไตรมาสที่ 1 ปี 2569 อย่างไรก็ตามบริษัทฯมีรายการองค์ประกอบอื่นของส่วนของผู้ถือหุ้นลดลง 164.7 ล้านบาท จากการการเปลี่ยนแปลงราคาของหลักทรัพย์เมื่อขายตามมูลค่าตลาดระหว่างงวด

งบกระแสเงินสด

หน่วย : ล้านบาท

ณ วันที่	31 มีนาคม 2569	31 มีนาคม 2568
เงินสดสุทธิจาก (ใช้ไปใน) กิจการดำเนินงาน	2,578.1	2,633.2
เงินสดสุทธิจาก (ใช้ไปใน) กิจการลงทุน	(183.5)	(189.5)
เงินสดสุทธิจาก (ใช้ไปใน) กิจการจัดหาเงิน	(1,419.5)	(1,985.5)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น (ลดลง) สุทธิ	975.1	458.1
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดต้นงวด	9,559.6	8,235.6
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดปลายงวด	10,534.7	8,693.8

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2569 บริษัทฯ มีกำไรจากการดำเนินงานก่อนการเปลี่ยนแปลงทรัพย์สินและหนี้สินดำเนินงาน 3,362.7 ล้านบาท และมีเงินสดสุทธิจากกิจการดำเนินงาน จำนวน 2,578.1 ล้านบาท จากผลการดำเนินงานที่มีกำไรระหว่างงวด โดยบริษัทฯ รายงานกำไรก่อนค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้ จำนวน 2,563.7 ล้านบาท

บริษัทฯ มีเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจการลงทุน จำนวน 183.5 ล้านบาท ส่วนใหญ่เป็นเงินลงทุนในเงินฝากประจำ 144.5 ล้านบาท และเงินลงทุนในที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ จำนวน 150.5 ล้านบาท บริษัทฯ ได้รับเงินปันผลรับจากเงินลงทุนในบริษัทร่วมและรายได้ทางการเงินรวม 111.6 ล้านบาท

บริษัทฯ มีเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจการจัดหาเงินจำนวน 1,419.5 ล้านบาท ส่วนใหญ่เป็นการชำระคืนเงินกู้ยืมระยะสั้น และเงินกู้ยืมระยะยาวให้แก่สถาบันการเงิน การชำระหนี้ตามสัญญาเช่า จ่ายต้นทุนทางการเงิน จำนวนรวม 1,329.5 ล้านบาท

ส่งผลให้ ณ วันที่ 31 มีนาคม 2569 บริษัทฯ มี เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้นสุทธิ 975.1 ล้านบาท และเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด จำนวน 10,534.7 ล้านบาท

อัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญ

		ณ วันที่ 31 มีนาคม	
		2569	2568
อัตราส่วนสภาพคล่อง และการบริหารเงิน	อัตราส่วนสภาพคล่อง (เท่า)	1.1	1.2
	ระยะเวลาเก็บหนี้เฉลี่ย (วัน)	17.6	17.0
	ระยะเวลาขายสินค้าเฉลี่ย (วัน)	11.1	10.1
	ระยะเวลาชำระหนี้ (วัน)	36.6	39.1
อัตราส่วนแสดง ความสามารถ ในการทำกำไร	อัตรากำไร EBITDA (ร้อยละ)	41.2	37.0
	อัตรากำไรสุทธิ (ร้อยละ)	26.6	21.6
	อัตราผลตอบแทนผู้ถือหุ้น* (ร้อยละ)	28.0	22.8
อัตราส่วนวิเคราะห์ นโยบายทางการเงิน	อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (เท่า)	2.4	2.4
	อัตราส่วนความสามารถชำระดอกเบี้ย (เท่า)	6.7	5.6

หมายเหตุ * คำนวณโดยใช้ข้อมูลผลประกอบการย้อนหลัง 4 ไตรมาส (Annualized calculation)

การพัฒนาอย่างยั่งยืน

ไตรมาสที่ 1 ปี 2569 บริษัทฯ ได้ประกาศวิสัยทัศน์องค์กรใหม่ “Leading Aviation with Responsibility, Delivering Services with Sustainability” เพื่อใช้เป็นกรอบการดำเนินธุรกิจระยะยาว ท่ามกลางการเปลี่ยนแปลงของสภาพแวดล้อมทางเศรษฐกิจ อุตสาหกรรม และความคาดหวังด้านความยั่งยืนที่เพิ่มขึ้น โดยมุ่งพัฒนาธุรกิจการบินแบบครบวงจรควบคู่กับการดำเนินงานอย่างมีความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ผ่านการยกระดับมาตรฐานความปลอดภัย การบริหารต้นทุนและทรัพยากรอย่างมีประสิทธิภาพ และการสร้างความร่วมมือเพื่อสนับสนุนการเติบโตอย่างสมดุล

ในด้านการให้บริการ บริษัทฯ มุ่งรักษาความเป็นเลิศด้านคุณภาพสินค้าและบริการ พร้อมลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและเพิ่มคุณค่าให้แก่ผู้มีส่วนได้เสีย ทั้งนี้ วิสัยทัศน์ดังกล่าวทำหน้าที่เป็นกรอบเชิงกลยุทธ์ในการบูรณาการประเด็น ESG เข้ากับการดำเนินงาน เพื่อรองรับแนวโน้มกฎระเบียบ เทคโนโลยี และความท้าทายด้านความยั่งยืนในระดับสากล

การดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อม

บริษัทฯ ภายใต้โครงการ “Low Carbon Skies by Bangkok Airways” ได้รับการคัดเลือกให้บรรจุในหนังสือ Thailand’s Best Practices and Lessons Learned in Development (Vol.2) ซึ่งจัดทำโดยกรมความร่วมมือระหว่างประเทศ (TICA) สะท้อนถึงความโดดเด่นของแนวทางการดำเนินธุรกิจที่บูรณาการประเด็นด้านสิ่งแวดล้อมเข้ากับการดำเนินงานของสายการบินอย่างเป็นรูปธรรม

โครงการดังกล่าวสะท้อนแนวทางการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกทั้งในส่วนของปฏิบัติการบินและภาคพื้นดิน ครอบคลุมการเพิ่มประสิทธิภาพการใช้เชื้อเพลิง การใช้เชื้อเพลิงอากาศยานที่ยั่งยืน (SAF) การบริหารจัดการทรัพยากรและของเสีย การใช้ข้อมูลเพื่อปรับปรุงอย่างต่อเนื่อง รวมถึงการพัฒนาแนวคิด “Green Airport” ในสนามบิน



Low-Carbon Skies Bangkok Airways

Background

An airport plays a crucial role in connecting people and supporting Thailand's tourism-driven economy. At the same time, the global aviation sector is a source of significant greenhouse gas emissions, contributing about 2.3% of global carbon dioxide (CO₂) output each year. The aviation sector emits more than one billion tons of CO₂ annually. In Thailand, aviation-related emissions are estimated at 10-13 million tons per year, ranking among the country's largest transport sources. For a country reliant on international travel, addressing this impact has become an important part of sustainable development. The International Civil Aviation Organization (ICAO) has set a net-zero target for 2050, supported by the Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation (CORSIA). The Civil Aviation Authority of Thailand (CAAT) oversees compliance and encourages domestic carriers to align with these standards.

As a preparatory step for future requirements, in 2024, Bangkok Airways launched the Low-Carbon Skies initiative to manage and reduce emissions from its flight operations, airports, and offices. The program aims to integrate emissions reduction into existing business operations, focusing on practical measures that can be scaled and monitored over time. The initiative combines technology, operational efficiency, and organizational learning within the company's broader sustainability strategy.

Implementation

The Low-Carbon Skies initiative implements along three interconnected fronts: improving flight efficiency in the air, managing energy and waste on the ground, and building a culture of sustainability within the organization—supported by robust data systems that enable continuous learning and adjustment.

The first front tackles emissions where they are highest: in flight operations. Bangkok Airways began by strengthening fuel efficiency and preparing lower-carbon fuels. Operational teams worked with pilots to consider energy-saving practices such as single engine taxiing, optimized climb and cruising speeds, reduced flap settings during approach, and careful weight management through digital flight manuals and lighter onboard equipment. These procedures are integrated into regular training and flight briefings, making fuel efficiency part of standard operating practice. This systematic integration of eco-efficient flying into daily operations is one reason the airline is regarded as a model of good practice.

To ensure these changes are effective, the airline invested in a Measurement, Reporting, and Verification (MRV) system linked to a Business Intelligence (BI) dashboard to track fuel consumption and CO₂ performance across routes and aircraft types. After each flight, operational data are uploaded and analyzed, enabling the airline to see trends, compare performance, and identify further savings opportunities. Bangkok Airways uses data to drive ongoing improvements, showing how a medium-sized carrier can apply digital tools to manage emissions with the same rigor as a cost or safety.

Building on this foundation, Bangkok Airways took a pioneering step toward lower-carbon fuels. In July 2025, the airline introduced Sustainable Aviation Fuel (SAF) on selected commercial flights. Although the initial volumes are limited and SAF remains more expensive than conventional jet fuel, this early adoption provides practical experience with supply chains, blending, and operations, and positions the airline ahead of future regulatory and market pressures.

This proactive use of SAF, while many regional carriers are still in planning stages, demonstrates leadership and makes Low-Carbon Skies a valuable reference case.

The second front focuses on emissions and resource use on the ground, where Bangkok Airways has a unique advantage as both an airline and an airport operator. At the three airports it manages—Samui, Sukhothai, and Trat—the company has introduced measures to reduce energy consumption and improve waste and water management. Solar panels and energy-efficient LED lighting are being installed to cut electricity demand, while wastewater treatment and rainwater reuse systems help conserve water. Ground service equipment is gradually being upgraded to lower-emission models, and waste separation and recycling programs have been expanded across terminal and back-of-house areas. This integrated management of both air and ground operations shows how airport-owning airlines can leverage their dual role to decarbonize more of the value chain.

In office environments, Bangkok Airways promotes "eco-office" practices, including digital workflows to reduce paper use, guidelines for responsible printing, and campaigns encouraging staff to manage air conditioning, lighting, and equipment more efficiently.

All these activities are tracked through internal monitoring systems that compile environmental data from flights, airports, and offices. According to company records, the combined measures under Low-Carbon Skies resulted in an estimated reduction of 1,662 tons of CO₂ in 2024. While modest compared to total sector emissions, these reductions are the outcome of concrete operational improvements that can be refined and scaled and, importantly, they are transparent and measurable.



การประเมินคาร์บอนฟุตพริ้นท์ขององค์กร

บริษัทฯ ดำเนินการประเมินและบริหารจัดการการปล่อยก๊าซเรือนกระจกอย่างต่อเนื่อง ครอบคลุมขอบเขตที่ 1-3 ใน 14 พื้นที่ปฏิบัติงานหลัก โดยข้อมูลได้รับการทวนสอบจากหน่วยงานภายนอก และผ่านการรับรองจากองค์กรบริหารจัดการก๊าซเรือนกระจก (องค์การมหาชน) (อบก.)

ในปี 2568 บริษัทฯ มีปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกรวมทั้งสิ้น 368,727 ตันคาร์บอนไดออกไซด์เทียบเท่า (tCO₂e) โดยแบ่งเป็น

- ขอบเขตที่ 1 (การปล่อยโดยตรงจากการดำเนินงาน เช่น การใช้น้ำมันเชื้อเพลิง) จำนวน 322,968 tCO₂e
- ขอบเขตที่ 2 (การปล่อยทางอ้อมจากการใช้ไฟฟ้า) จำนวน 4,643 tCO₂e และ
- ขอบเขตที่ 3 (การปล่อยทางอ้อมอื่น ๆ จากกิจกรรมในห่วงโซ่คุณค่า) จำนวน 41,116 tCO₂e

ทั้งนี้ ภายหลังจากใช้เชื้อเพลิงอากาศยานแบบยั่งยืน (SAF) สามารถลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกได้จำนวน 43 ตันคาร์บอนไดออกไซด์เทียบเท่า



การดำเนินงานด้านสังคม

โครงการ แม้มองไม่เห็นแสงจันทร์ แต่สัมผัสได้ถึงดวงดาว ปี 3

บริษัทฯ ร่วมกับสถาบันวิจัยดาราศาสตร์แห่งชาติ (องค์การมหาชน) (NARIT) ดำเนินโครงการส่งเสริมโอกาสการเรียนรู้ด้านดาราศาสตร์สำหรับผู้บกพร่องทางการมองเห็นอย่างต่อเนื่องเป็นปีที่ 3 โดยในปี 2569 ได้นำคณะนักเรียนและครูจากโรงเรียนการศึกษาคนตาบอดและคนตาบอดพิการซ้ำซ้อน จังหวัดลพบุรี รวม 51 คน เข้าร่วมกิจกรรม ณ จังหวัดเชียงใหม่ ภายใต้รูปแบบการเรียนรู้ที่ออกแบบเฉพาะสำหรับผู้บกพร่องทางการมองเห็น และมีทีมจิตอาสาให้การสนับสนุนตลอดการดำเนินกิจกรรม ครอบคลุมการเรียนรู้ผ่านประสบการณ์จริงในด้านดาราศาสตร์และธรรมชาติ อาทิ การเข้าร่วมกิจกรรม ณ อุทยานดาราศาสตร์สิรินธร หอดูดาวแห่งชาติ และพื้นที่ดอยอินทนนท์ เพื่อส่งเสริมการเข้าถึงองค์ความรู้ทางวิทยาศาสตร์อย่างเท่าเทียม สร้างแรงบันดาลใจ และพัฒนาทักษะการเรียนรู้ของผู้เข้าร่วม

โครงการ DIY ล้อเลื่อน เพื่อเพื่อนสี่ขา

บริษัทฯ ดำเนินกิจกรรมเพื่อสังคมภายใต้โครงการ “DIY ล้อเลื่อน เพื่อเพื่อนสี่ขา” โดยส่งเสริมการมีส่วนร่วมของพนักงานจิตอาสา (Blue Volunteers) ในการประดิษฐ์อุปกรณ์ช่วยเหลือสัตว์เลี้ยงพิการด้วยวัสดุที่มีต้นทุนต่ำและสามารถนำไปประยุกต์ใช้ได้จริงในชุมชน กิจกรรมดังกล่าวช่วยยกระดับคุณภาพชีวิตของสัตว์เลี้ยง ลดภาระค่าใช้จ่ายของผู้เลี้ยง และมีส่วนช่วยลดความเสี่ยงของการทอดทิ้งสัตว์ในสังคม

นอกจากนี้ โครงการฯ ยังเน้นการถ่ายทอดองค์ความรู้และการสร้างทักษะเชิงปฏิบัติ ผ่านความร่วมมือกับผู้เชี่ยวชาญภายนอก เพื่อให้สามารถขยายผลสู่ชุมชนได้อย่างต่อเนื่อง สะท้อนถึงบทบาทของบริษัทฯ ในการสร้างคุณค่าร่วมด้านสังคม ควบคู่กับการเสริมสร้างการมีส่วนร่วมของพนักงาน และสนับสนุนเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืนในระยะยาว



การดำเนินงานด้านบรรษัทภิบาล

การกำกับดูแลข้อมูลส่วนบุคคลและความมั่นคงปลอดภัยระบบสารสนเทศ

บริษัทฯ ได้ดำเนินกิจกรรม PDPA in Practice | Knowledge Sharing เพื่อเสริมสร้างความเข้าใจเกี่ยวกับการปฏิบัติตามกฎหมายคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล (PDPA) ให้แก่หน่วยงานภายในองค์กร โดยเฉพาะในประเด็นการประมวลผลข้อมูลส่วนบุคคล ในบริบทการดำเนินงานจริง พร้อมทั้งส่งเสริมการแลกเปลี่ยนองค์ความรู้และแนวปฏิบัติที่เหมาะสม เพื่อยกระดับการบริหารจัดการข้อมูลอย่างเป็นระบบและสอดคล้องกับข้อกำหนดที่เกี่ยวข้อง รวมถึงประเมินความเข้าใจและช่องว่างด้านความรู้ พร้อมนำผลไปใช้พัฒนาแนวทางการสื่อสาร เสริมสร้างความตระหนักรู้ภายในองค์กร เพื่อสนับสนุนการดำเนินธุรกิจอย่างโปร่งใสและมีประสิทธิภาพในระยะยาว

นโยบายการบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจ



บริษัทฯ ได้ทบทวนและประกาศนโยบายการบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจ (Business Continuity Management: BCM) ในปี 2569 เพื่อเสริมสร้างความพร้อมในการรับมือกับสถานการณ์วิกฤต หรือเหตุการณ์ไม่คาดคิด ที่อาจส่งผลกระทบต่อ การดำเนินธุรกิจ อาทิ อุบัติเหตุ อุบัติการณ์ ภัยพิบัติ โรคระบาด ความขัดข้องของระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ ภัยคุกคามทางไซเบอร์ รวมถึงอาจส่งผลกระทบต่อผู้มีส่วนได้เสีย ชื่อเสียง ภาพลักษณ์ ทรัพย์สิน และข้อมูลสำคัญ โดยกำหนดกรอบการดำเนินงาน ครอบคลุมการประเมินความเสี่ยง การวิเคราะห์ผลกระทบทางธุรกิจ และการจัดทำแผนความต่อเนื่องทางธุรกิจ เพื่อให้สามารถ ตอบสนอง ฟื้นฟู และกลับมาดำเนินงานได้ภายในระยะเวลาที่เหมาะสม

การเตรียมความพร้อมสู่การเปิดเผยข้อมูลตามมาตรฐาน IFRS S1 และ IFRS S2

บริษัทฯ อยู่ระหว่างการเตรียมความพร้อมในการเปิดเผยข้อมูลด้านความยั่งยืนตามมาตรฐาน IFRS S1 และ IFRS S2 โดยมุ่งพัฒนากรอบการกำกับดูแล กลยุทธ์ การบริหารจัดการความเสี่ยง และตัวชี้วัดที่เกี่ยวข้อง ควบคู่กับการพัฒนาระบบการ รวบรวมข้อมูล เพื่อให้การเปิดเผยข้อมูลมีความครบถ้วน โปร่งใส และเชื่อมโยงกับผลการดำเนินงานทางการเงินได้อย่างมี ประสิทธิภาพ ทั้งนี้ คาดว่ามาตรฐานดังกล่าวจะมีผลบังคับใช้กับบริษัทจดทะเบียนในกลุ่ม SET100 ตั้งแต่วันที่ 2571 และเริ่ม รายงานในปี 2572