



คำอธิบายและ  
การวิเคราะห์ของฝ่ายจัดการ  
(MD&A)  
ไตรมาสที่ 1 ปี 2567

**ASIA AVIATION**  
Public Company Limited



จุดหมายที่ยิ่งใหญ่เริ่มต้นที่  
ใส่ใจเรื่อง  
ตรงเวลา

แอร์เอเชียใส่ใจมากกว่าที่เห็น



## บทสรุปผู้บริหาร

จำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติของประเทศไทยกลับมาร้อยละ 87 ของระดับก่อนโควิด ขณะที่การท่องเที่ยวภายในประเทศยังคงแข็งแกร่ง

ในไตรมาส 1 ปี 2567 ประเทศไทยต้อนรับนักท่องเที่ยวจำนวน 9.4 ล้านคน เพิ่มขึ้นจาก 6.5 ล้านคนในไตรมาส 1 ปี 2566 และเข้าใกล้ระดับก่อนโควิด-19 ที่ 10.8 ล้านคนในไตรมาส 1 ปี 2562 นักท่องเที่ยวห้าสัญชาติหลักซึ่งคิดเป็นร้อยละ 49 ของนักท่องเที่ยวทั้งหมด ได้แก่ จีน (1.8 ล้านคน), มาเลเซีย (1.2 ล้านคน), รัสเซีย (0.6 ล้านคน), เกาหลีใต้ (0.6 ล้านคน) และอินเดีย (0.5 ล้านคน) จำนวนนักท่องเที่ยวจีนยังคงเร่งตัวขึ้นต่อเนื่องและฟื้นกลับมาแล้วที่ร้อยละ 56 ของช่วงก่อนโควิด ส่วนนักท่องเที่ยวอินเดียมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นและขึ้นนำหน้านักท่องเที่ยวญี่ปุ่นที่อาจได้รับผลกระทบจากเงินเยนที่อ่อนค่าที่สุดในหลายทศวรรษ สำหรับการท่องเที่ยวภายในประเทศยังคงมีแนวโน้มแข็งแกร่ง โดยมีการเยี่ยมชมเยือน 89.2 ล้านคนครั้ง เติบโตกว่าร้อยละ 14 จากช่วงเดียวกันของปีก่อน

**บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีจุดสูงสุดใหม่ของอัตราขนส่งผู้โดยสารที่ร้อยละ 93 และส่วนแบ่งตลาดภายในประเทศที่ร้อยละ 40**

บจ. ไทยแอร์เอเชีย (“TAA”) ให้บริการที่นั่ง 5.8 ล้านที่นั่ง หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 17 จากช่วงเดียวกันของปีก่อน และขนส่งผู้โดยสารจำนวน 5.5 ล้านคน เพิ่มขึ้นร้อยละ 19 จากช่วงเดียวกันของปีก่อน ส่งผลให้อัตราขนส่งผู้โดยสารทำสถิติสูงสุดใหม่ที่ร้อยละ 93 พร้อมกับอัตราการใช้เครื่องบินเฉลี่ยอยู่ที่ 13 ชั่วโมงต่อลำต่อวัน เช่นเดียวกับส่วนแบ่งตลาดด้านผู้โดยสารภายในประเทศที่ยังคงทำจุดสูงสุดใหม่ที่ร้อยละ 40 หนุนด้วยขนาดฝูงบินที่ใหญ่กว่าคู่แข่ง ส่วนภาพรวมตลาดระหว่างประเทศยังเห็นความต้องการเดินทางในระดับสูง โดยเฉพาะเที่ยวบินไปยังจีน เวียดนาม ใต้หวัน และกัมพูชา ซึ่งมีอัตราขนส่งผู้โดยสารสูงกว่าร้อยละ 90 ทั้งนี้ จากนโยบายยกเว้นวีซ่าระหว่างจีนและไทยตั้งแต่เดือนมีนาคมที่ผ่านมา ทำให้นักท่องเที่ยวชาวไทยเดินทางไปจีนมากขึ้น โดยคิดเป็นร้อยละ

22 ของผู้โดยสารทั้งหมดในเที่ยวบินไป/กลับจากจีนในเดือนมีนาคมปีนี้ เพิ่มขึ้นจากร้อยละ 8 ในเดือนมีนาคม 2562

**บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เติบโตโดดเด่น จากราคาค่าโดยสารเฉลี่ยที่เพิ่มขึ้นและการควบคุมต้นทุน**

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น (“AAV”) รายงานรายได้จากการขายและบริการจำนวน 13,793.7 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 52 จากช่วงเดียวกันของปีก่อน โดยมาจากการเติบโตของอัตราค่าโดยสารเฉลี่ยที่เพิ่มขึ้นร้อยละ 33 มาอยู่ที่ 2,109 บาท และปริมาณที่นั่งที่เพิ่มขึ้น ส่วนค่าใช้จ่ายในการขายและการให้บริการเพิ่มขึ้นน้อยกว่าที่ร้อยละ 42 ทำให้ EBITDA เติบโตร้อยละ 78 จากช่วงเดียวกันของปีก่อน มาอยู่ที่ 3,094.2 ล้านบาท ส่งผลให้ RASK และ CASK ในไตรมาสนี้อยู่ที่ 2.20 บาท (เพิ่มขึ้นร้อยละ 18) และ 1.96 บาท (เพิ่มขึ้นร้อยละ 7) ตามลำดับ อย่างไรก็ตาม อยากรู้ก็ดี ค่าเงินบาทที่อ่อนค่าระหว่างไตรมาส ส่งผลให้ AAV รายงานขาดทุนสุทธิในไตรมาสนี้จำนวน (409.1) ล้านบาท เนื่องจากขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยน (2,049.4) ล้านบาท ซึ่งกว่าร้อยละ 90 เป็นขาดทุนที่ยังไม่เกิดขึ้นจริง หากไม่รวมผลขาดทุนดังกล่าว AAV จะมีกำไรจากการดำเนินการหลักจำนวน 1,640.3 ล้านบาท ฟื้นตัวดีขึ้นอย่างมากจากขาดทุนจำนวน (203.2) ล้านบาท ในช่วงเดียวกันของปีก่อน

**คงแผนขยายฝูงบินเป็น 60 ลำภายในสิ้นปี ส่วนการปรับโครงสร้างของ Capital A ไม่มีผลกระทบต่อ AAV และ TAA**

บริษัทยังคงคาดการณ์การเติบโตของรายได้จากการขายและบริการทั้งปีที่ร้อยละ 20-23 และเตรียมรับเครื่องบินเพื่อขยายฝูงบินเป็น 60 ลำ จากปัจจุบัน 56 ลำ ทั้งนี้ จากความต้องการเดินทางที่แข็งแกร่งอย่างมากตั้งแต่ต้นปี โหมเมนต์มีการเดินทางท่องเที่ยวอาจปรับตัวอ่อนลงตั้งแต่ช่วงครึ่งหลังของไตรมาสที่สองซึ่งปกติเป็นช่วงโลว์ซีซั่น นอกจากนี้ การปรับโครงสร้างล่าสุดของ Capital A ไม่มีผลต่อโครงสร้างผู้ถือหุ้นของ AAV และไม่ส่งผลกระทบต่อโครงการดำเนินงานของ AAV และ TAA

<sup>1</sup> กำไรสุทธิ/(ขาดทุนสุทธิ)ที่ไม่รวมผลกำไร/ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยน



## สรุปผลการดำเนินงาน

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เป็นผู้ถือหุ้นทั้งหมดใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งประกอบธุรกิจสายการบินไทยแอร์เอเชีย โดยถือหุ้นร้อยละ 100 ผลประกอบการของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น สำหรับงวดสามเดือนสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2566 และ 2567 เป็นดังนี้:

### งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ

บริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน) หน่วย: ล้านบาท	งบการเงินรวม สำหรับงวดสามเดือนสิ้นสุด วันที่ 31 มีนาคม		เปลี่ยนแปลง
	2567	2566	
รายได้รวม	14,017.7	9,814.8	+43%
ค่าใช้จ่ายรวม	13,934.0	8,827.9	+58%
กำไร (ขาดทุน) จากกิจกรรมดำเนินงาน	83.7	986.8	-92%
<b>กำไร (ขาดทุน) สำหรับงวด</b>	<b>(409.1)</b>	<b>359.4</b>	<b>-214%</b>
<b>กำไร (ขาดทุน) เบ็ดเสร็จรวมสำหรับงวด</b>	<b>(409.1)</b>	<b>359.4</b>	<b>-214%</b>
กำไร (ขาดทุน) ต่อหุ้นขั้นพื้นฐาน (บาท)	(0.0318)	0.0295	-208%
กำไร (ขาดทุน) ต่อหุ้นขั้นปรับลด (บาท)	(0.0318)	0.0280	-214%
<b>การคำนวณ EBITDA</b>			
<b>กำไร (ขาดทุน) จากการดำเนินงาน</b>	<b>83.7</b>	<b>986.8</b>	<b>-92%</b>
กำไร (ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยน	(2,049.4)	538.0	-464%
กำไร (ขาดทุน) จากตราสารอนุพันธ์	3.2	(9.5)	-133%
กำไร (ขาดทุน) จากการขายสินทรัพย์	-	-	N.A.
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	964.3	1,307.1	-26%
<b>EBITDA</b>	<b>3,094.2</b>	<b>1,765.4</b>	<b>+78%</b>

### รายได้

ในไตรมาส 1 ปี 2567 บริษัทมีรายได้รวม 14,017.7 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 43 จากช่วงเดียวกันของปีก่อน หนุนจากจากการเติบโตของรายได้จากการขายและบริการที่เพิ่มขึ้นร้อยละ 52 จากช่วงเดียวกันของปีก่อน ส่วนปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร หรือ Available Seat Kilometre (“ASK”) ขยายตัวร้อยละ 28 จากช่วงเดียวกันของปีก่อน ทำให้รายได้ต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (“RASK”) เพิ่มขึ้นเป็น 2.20 บาท จาก 1.86 บาทในไตรมาส 1 ปี 2566 หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 18 ในขณะที่ฝูงบินที่ปฏิบัติการบินในไตรมาสนี้มีจำนวน 50 ลำ จากฝูงบินทั้งหมด 56 ลำ

- **รายได้จากการขายและบริการอยู่ที่ 13,793.7 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 52 จากช่วงเดียวกันของปีก่อน** ตามความต้องการเดินทางที่สูงในทั้งตลาดในประเทศและระหว่างประเทศ ส่งผลให้อัตราค่าโดยสารเฉลี่ยเพิ่มขึ้นเป็น 2,109 บาทต่อผู้โดยสาร เพิ่มขึ้นร้อยละ 33 จากช่วงเดียวกันของปีก่อน สำหรับตลาดในประเทศ ไทยแอร์เอเชีย มีอัตราค่าโดยสารเฉลี่ยอยู่ที่ 1,603 บาท ส่วนแบ่งตลาดผู้โดยสารภายในประเทศทำจุดสูงสุดใหม่ที่ร้อยละ 40 และอัตราขนส่งผู้โดยสารสูงถึงร้อยละ 96 โดยในไตรมาสนี้ ปริมาณผู้โดยสารภายในประเทศของทั้งประเทศฟื้นตัวมาที่ร้อยละ 80 ของช่วงไตรมาส 1 ปี 2562 ซึ่งจากฝูงบินของ TAA ที่มีมากกว่าคู่แข่งทำให้มีความได้เปรียบและสามารถให้บริการผู้โดยสารภายในประเทศที่ทยอยกลับมาท่องเที่ยวได้มากกว่า สำหรับตลาดระหว่างประเทศ อัตราขนส่งผู้โดยสารอยู่ที่ร้อยละ 90 โดยมีหลายตลาดที่มี



อัตราค่าโดยสารต่อหน่วย (Yield) และอัตราขนส่งที่เติบโตโดดเด่น เช่น กัมพูชา ลาว และเวียดนาม รวมทั้งจีนและมาเก๊าที่อัตราขนส่งกลับมาสูงอย่างที่เคยเป็น ส่งผลให้อัตราค่าโดยสารระหว่างประเทศเพิ่มขึ้นเป็น 2,949 บาท เติบโตร้อยละ 24 จากช่วงเดียวกันของปีก่อน

- **รายได้จากบริการเสริม**อยู่ที่ 2,323.8 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 42 จากช่วงเดียวกันของปีก่อน รายได้เสริมต่อผู้โดยสารอยู่ที่ 426 บาท หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 7 จากช่วงเดียวกันของปีก่อน ส่วนใหญ่มาจากค่าธรรมเนียมบริการฝากสัมภาระใต้ท้องเครื่อง การเลือกที่นั่ง และค่าอาหารและเครื่องดื่มบนเครื่องบิน รวมถึงสัดส่วนของผู้โดยสารระหว่างประเทศที่เพิ่มเป็นร้อยละ 38 ในไตรมาสนี้ จากร้อยละ 31 ในไตรมาส 1 ปี 2566 อย่างไรก็ตาม ค่าธรรมเนียมการดำเนินการลดลงจากปริมาณการจองตั๋วโดยสารผ่าน OTA (Online Travel Agency) ที่เพิ่มขึ้น โดยสรุป รายได้จากบริการเสริมคิดเป็นร้อยละ 17 ของรายได้จากการขายและบริการในไตรมาสนี้ ลดลงจากร้อยละ 20 ในไตรมาส 1 ปี 2566
- **รายได้อื่น**อยู่ที่ 224.0 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 69 จากช่วงเดียวกันของปีก่อน เนื่องจากในไตรมาส 1 ปี 2566 มีกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยน 562.6 ล้านบาท ชดเชยกับรายได้จากเครดิตการเดินทางที่ผู้โดยสารไม่ได้ใช้และหมดอายุที่เพิ่มขึ้น

### **ต้นทุนและค่าใช้จ่าย**

**ค่าใช้จ่ายรวม**ของบริษัทอยู่ที่ 13,934.0 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 58 จากช่วงเดียวกันของปีก่อน จากจำนวนเที่ยวบินที่เพิ่มมากขึ้น และผลขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนที่ยังไม่เกิดขึ้นจริง

- **ต้นทุนขายและการบริการ**อยู่ที่ 11,242.3 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 42 จากช่วงเดียวกันของปีก่อน
  - **ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง**อยู่ที่ 4,990.3 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 56 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน เนื่องจากปริมาณการใช้เชื้อเพลิงที่เพิ่มขึ้นร้อยละ 20 และผลกระทบจากการกลับมาใช้อัตราภาษีสรรพสามิตในประเทศที่ 5.2 บาทต่อลิตรตั้งแต่ไตรมาส 3 ปี 2566 ในขณะที่ราคาอ้างอิงน้ำมันอากาศยานลดลงร้อยละ 7 จากช่วงเดียวกันของปีก่อน มาอยู่ที่ 102.5 ดอลลาร์สหรัฐฯ ต่อบาร์เรล โดยปัจจุบันบริษัทไม่มีสถานะในสัญญาป้องกันความเสี่ยงราคาน้ำมัน
  - **ค่าใช้จ่ายพนักงาน**อยู่ที่ 1,228.4 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 28 จากช่วงเดียวกันของปีก่อน เนื่องจากจำนวนบุคลากรที่เพิ่มขึ้นตามจำนวนเครื่องบินปฏิบัติการบินที่เพิ่มขึ้น รวมไปถึงค่าตอบแทนการบินของลูกเรือและนักบินที่เพิ่มขึ้นตามอัตราใหม่หลังช่วงโควิด
  - **ค่าซ่อมบำรุงอากาศยาน**อยู่ที่ 1,977.4 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 75 จากช่วงเดียวกันของปีก่อน จากรายการตรวจเช็คเครื่องบินที่เพิ่มขึ้นตามอัตราการใช้เครื่องบินและจำนวนเที่ยวบินที่เพิ่มขึ้น
  - **ต้นทุนขายและการให้บริการอื่น ๆ** อยู่ที่ 3,046.2 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 16 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน สาเหตุหลักมาจากการเพิ่มขึ้นของค่าธรรมเนียมผู้ใช้บริการและสนามบินที่สูงขึ้นและการยกเลิกส่วนลดค่าธรรมเนียมสนามบินตั้งแต่เดือนเมษายนปี 2566
- **ค่าใช้จ่ายในการขายและบริหาร**อยู่ที่ 610.1 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 10 จากช่วงเดียวกันของปีก่อน โดยหลักมาจากค่าธรรมเนียมการใช้แพลตฟอร์มของ AirAsia Move ที่ลดลงจากปริมาณการขายตั๋วโดยสารที่ผ่านช่องทางอื่น เช่น OTA มากขึ้น ทั้งนี้ ค่าใช้จ่ายในการขายและบริหารคิดเป็นร้อยละ 4 ของรายได้จากการขายและบริการ ลดลงจากร้อยละ 7 ในไตรมาสที่ 1 ปี 2566
- **ค่าใช้จ่ายอื่น**อยู่ที่ 2,083.6 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 744 จากช่วงเดียวกันของปีก่อน ส่วนใหญ่มาจากผลขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนที่ยังไม่เกิดขึ้นจริงในระหว่างงวด



โดยสรุป ต้นทุนต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (“CASK”) ในไตรมาสที่เพิ่มขึ้นร้อยละ 7 มาอยู่ที่ 1.96 บาท เทียบกับ 1.84 บาท ในไตรมาส 1 ปี 2566 ซึ่งหากไม่รวมค่าน้ำมันเชื้อเพลิง ต้นทุนดังกล่าวจะอยู่ที่ 1.16 บาท ลดลงเล็กน้อยจาก 1.18 บาท ในไตรมาส 1 ปี 2566 หนุ่จาก ASK ที่เพิ่มขึ้นร้อยละ 28 เทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน

### กำไร/ขาดทุน

ในไตรมาสที่ 1 ปี 2567 บริษัทมี EBITDA อยู่ที่ 3,094.2 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 78 จากช่วงเดียวกันในปีก่อนตามการฟื้นตัวของผลการดำเนินงาน ต้นทุนทางการเงินอยู่ที่ 630.1 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 28 จากดอกเบี้ยตามหนี้สินสัญญาเช่า (TFRS 16) หนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ย และต้นทุนทางการเงินที่เพิ่มขึ้น ทั้งนี้ บริษัทมีค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้ที่ 127.7 ล้านบาท และรายงานขาดทุนสุทธิที่ (409.1) ล้านบาท เทียบกับกำไรสุทธิ 359.4 ล้านบาทในไตรมาส 1 ปี 2566 ซึ่งเป็นผลมาจากการขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินจำนวน (2,049.4) ล้านบาท โดยหากไม่รวมผลกำไรหรือขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยน บริษัทจะมีกำไรจากการดำเนินงานหลักที่ 1,640.3 ล้านบาท ฟื้นตัวดีขึ้นอย่างมากจากขาดทุนจากการดำเนินงานหลัก (203.2) ล้านบาท ในไตรมาส 1 ปี 2566

### สถิติการดำเนินงานที่สำคัญ

บริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด	ไตรมาส 1 ปี 2567	ไตรมาส 1 ปี 2566	เปลี่ยนแปลง
จำนวนผู้โดยสาร (ล้านคน)	5.46	4.58	+19%
ปริมาณที่นั่ง (ล้านที่นั่ง)	5.84	4.98	+17%
อัตราการขนส่งผู้โดยสาร (ร้อยละ)	93	92	+1 จุด
ปริมาณการขนส่งด้านผู้โดยสาร (ล้านที่นั่ง-กม.)	5,787	4,417	+31%
ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ล้านที่นั่ง-กม.)	6,278	4,895	+28%
ค่าโดยสารเฉลี่ย (บาท)	2,109	1,590	+33%
รายได้ต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (บาท)	2.20	1.86	+18%
ต้นทุนต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (บาท)	1.96	1.84	+7%
ต้นทุนต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ไม่รวมน้ำมันเชื้อเพลิง) (บาท)	1.16	1.18	-2%



## งบแสดงฐานะการเงิน

บริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน)

งบการเงินรวม

หน่วย: ล้านบาท

	ณ วันที่ 31 มีนาคม 2567	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566	เปลี่ยนแปลง
<b>รวมสินทรัพย์</b>	<b>70,535.6</b>	<b>67,793.9</b>	<b>+4%</b>
รวมสินทรัพย์หมุนเวียน	12,514.3	10,005.0	+25%
รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน	58,021.3	57,788.9	+0.4%
<b>รวมหนี้สิน</b>	<b>62,532.4</b>	<b>59,381.5</b>	<b>+5%</b>
รวมหนี้สินหมุนเวียน	27,401.3	25,023.1	+10%
รวมหนี้สินไม่หมุนเวียน	35,131.1	34,358.5	+2%
<b>รวมส่วนของผู้ถือหุ้น</b>	<b>8,003.2</b>	<b>8,412.3</b>	<b>-5%</b>

### สินทรัพย์

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2567 บริษัทมี**สินทรัพย์รวม** 70,535.6 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 4 จากสิ้นปี 2566 จากการเพิ่มขึ้นของเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ลูกหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน และค่าใช้จ่ายจ่ายล่วงหน้า

- **สินทรัพย์หมุนเวียน**อยู่ที่ 12,514.3 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 25 เทียบกับสิ้นปี 2566 บริษัทมีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด 1,623.9 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 26 จากกำไรจากการดำเนินงานหลัก ลูกหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกันเพิ่มขึ้นร้อยละ 22 มาอยู่ที่ 7,702.6 ล้านบาท จากรายได้ของบริษัทผ่านบริษัทอื่นๆ ในกลุ่มแอร์เอเชีย ค่าใช้จ่ายจ่ายล่วงหน้าเพิ่มขึ้นร้อยละ 113 มาอยู่ที่ 1,287.4 ล้านบาท จากสัญญาบำรุงรักษาอากาศยานที่เพิ่มขึ้น
- **สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน**อยู่ที่ 58,021.3 ล้านบาท คงที่จากสิ้นปี 2566 จากค่าใช้จ่ายจ่ายล่วงหน้าที่เพิ่มขึ้น ชดเชยกับสินทรัพย์สิทธิการใช้ที่ลดลงจากการตัดค่าเสื่อมราคาระหว่างไตรมาส

### หนี้สิน

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2567 บริษัทมี**หนี้สินรวม** 62,532.4 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 5 จากสิ้นปี 2566 ส่วนใหญ่มาจากการเพิ่มขึ้นของค่าใช้จ่ายค้างจ่าย หนี้สินตามสัญญาเช่า และเจ้าหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน หากไม่รวมหนี้สินตามสัญญาเช่า บริษัทมี**หนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ย** (Interest-Bearing Debt) จำนวน 8,506.2 ล้านบาท ลดลงจาก 8,661.3 ล้านบาท โดยมีต้นทุนทางการเงินเฉลี่ยที่ร้อยละ 5.8

- **หนี้สินหมุนเวียน**อยู่ที่ 27,401.3 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 10 จากสิ้นปี 2566 โดยค่าใช้จ่ายค้างจ่ายเพิ่มขึ้นร้อยละ 26 มาอยู่ที่ 8,351.2 ล้านบาท จากค่าซ่อมบำรุงอากาศยานและค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการดำเนินงาน เจ้าหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกันเพิ่มขึ้นร้อยละ 39 มาอยู่ที่ 2,423.1 ล้านบาท ตามยอดขายตั๋วโดยสารที่เพิ่มขึ้น
- **หนี้สินไม่หมุนเวียน**อยู่ที่ 35,131.2 ล้านบาท เพิ่มขึ้นเล็กน้อยร้อยละ 2 จากสิ้นปี 2566 ส่วนใหญ่มาจากการเพิ่มขึ้นของหนี้สินตามสัญญาเช่าปรับเพิ่มขึ้นตามค่าเงินบาทที่อ่อนค่า ชดเชยกับหนี้ระยะยาวที่ลดลง

### ส่วนของผู้ถือหุ้น

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2567 บริษัทมี**ส่วนของผู้ถือหุ้นรวม** 8,003.2 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 5 จากสิ้นปี 2566 จากผลขาดทุนสุทธิในระหว่างไตรมาส



**งบกระแสเงินสด**

**บริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน)**

หน่วย: ล้านบาท

**งบการเงินรวม**  
**สำหรับงวดสามเดือนสิ้นสุด**  
**วันที่ 31 มีนาคม**

	2567	2566
เงินสดสุทธิได้มาจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมดำเนินงาน	2,414.6	2,883.1
เงินสดสุทธิได้มาจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมลงทุน	(99.9)	(253.4)
เงินสดสุทธิได้มาจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมจัดหาเงิน	(2,003.2)	(1,688.5)
<b>เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น (ลดลง) สุทธิ</b>	<b>311.5</b>	<b>941.2</b>
กำไร (ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยนที่ยังไม่เกิดขึ้นจริงของเงินสด และรายการเทียบเท่าเงินสด	27.9	(32.3)
<b>เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดต้นงวด</b>	<b>1,284.5</b>	<b>797.8</b>
<b>เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดปลายงวด</b>	<b>1,623.9</b>	<b>1,706.7</b>

ในไตรมาส 1 ปี 2567 บริษัทมีเงินสดสุทธิที่ได้มาจากการดำเนินงาน 2,414.6 ล้านบาท เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุนอยู่ที่ (99.9) ล้านบาท ส่วนใหญ่เป็นเงินค่าอะไหล่และชิ้นส่วนเครื่องบิน เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงินอยู่ที่ (2,003.2) ล้านบาท จากการชำระหนี้สินตามสัญญาเช่าเครื่องบิน (1,664.6) ล้านบาท และการชำระคืนเงินกู้ระยะยาว (162.9) ล้านบาท โดยสรุปบริษัทมีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น 311.5 ล้านบาท มาอยู่ที่ 1,623.9 ล้านบาท ณ สิ้นไตรมาส

**อัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญ**

<b>บริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน)</b>	<b>ไตรมาส 1</b> <b>ปี 2567</b>	<b>ไตรมาส 1</b> <b>ปี 2566</b>
อัตราส่วนหมุนเวียน (Current ratio) (ไม่รวมหนี้สินสัญญาเช่า)	0.6x	0.4x
อัตรากำไรก่อนต้นทุนทางการเงิน, ภาษีเงินได้, ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย (EBITDA)	22%	19%
อัตรากำไรสุทธิ	-3%	4%
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์	-1%	1%
อัตราส่วนผลตอบแทนผู้ถือหุ้น	-5%	3%
หนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยต่อส่วนของผู้ถือหุ้นรวม (ไม่รวมหนี้สินสัญญาเช่า)	1.1x	0.8x
อัตราส่วนความสามารถในการจ่ายดอกเบี้ย (ไม่รวมดอกเบี้ยจาก TFRS16)	15.9x	19.4x





## ภาพรวมการดำเนินงานในอนาคต (คงเดิม)

**การท่องเที่ยวคาดว่าจะยังคงเติบโต แม้เศรษฐกิจมีแนวโน้มชะลอตัวลง**

จากคาดการณ์ของธนาคารโลกสำหรับปี 2567 ระบุว่า GDP ของเศรษฐกิจโลกอาจเติบโตชะลอตัวอยู่ที่ร้อยละ 2.4 จากร้อยละ 2.6 ในปี 2566 สาเหตุหลักมาจากการชะลอตัวในสหรัฐอเมริกาและจีน ซึ่งคาดว่าจะเติบโตที่ร้อยละ 1.6 และร้อยละ 4.5 ตามลำดับ ในทางตรงกันข้าม ภูมิภาคเอเชียใต้และอาเซียน-5 มีคาดการณ์อัตราการเติบโตที่ร้อยละ 6.4 และร้อยละ 4.5 ตามลำดับ สำหรับประเทศไทย สภาพัฒนา คาดว่า GDP จะเติบโตในกรอบร้อยละ 2.2-3.2 ปรับตัวดีขึ้นจากร้อยละ 1.9 ในปี 2566 ทั้งนี้ แม้เศรษฐกิจในแต่ละภูมิภาคมีแนวโน้มของพัฒนาการที่แตกต่างกัน แต่คาดว่าภาคการท่องเที่ยวซึ่งเป็นส่วนสำคัญหลักของการเติบโตของโลกนับตั้งแต่มีการเปิดพรมแดนหลังโควิด-19 จะยังคงมีโมเมนตัมการฟื้นตัวต่อไปในปี 2567

**บจ. ไทยแอร์เอเชีย ตั้งเป้ารักษาความเป็นผู้นำในตลาดภายในประเทศ พร้อมขยายฝูงบินเพิ่มเติม**

สายการบินไทยแอร์เอเชียมีแผนขยายฝูงบินจาก 56 ลำในปี 2566 เป็น 60 ลำภายในปี 2567 โดยมีเป้าหมายเพิ่มจำนวนเครื่องบินปฏิบัติการบินเป็น 57 ลำ ตลาดการท่องเที่ยวภายในประเทศ คาดว่าจะยังคงแข็งแกร่งและซบเซาใกล้เคียงช่วงก่อนโควิด-19 มากขึ้น โดยสายการบินไทยแอร์เอเชียมีเป้าหมายที่จะเพิ่มปริมาณที่นั่งเพื่อให้บริการสำหรับตลาดภายในประเทศอีกร้อยละ 10 เพื่อรักษาตำแหน่งผู้นำในตลาดและคงสัดส่วนจำนวนผู้โดยสารในประเทศที่ร้อยละ 60 ของจำนวนผู้โดยสารทั้งหมด

**คาดการณ์นักท่องเที่ยวต่างชาติเดินทางเข้าไทย 35 ล้านคน นำโดยนักท่องเที่ยวจีน**

สำหรับตลาดระหว่างประเทศ การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย คาดการณ์ว่าจะมีนักท่องเที่ยวเดินทางเข้าไทย 35 ล้านคนในปี นี้ เพิ่มขึ้นจาก 28 ล้านคนในปี 2566 โดยกว่าร้อยละ 70 ของจำนวนนักท่องเที่ยวที่เพิ่มขึ้นจะมาจากนักท่องเที่ยวจีนที่จะเพิ่มขึ้นจาก 3.5 ล้านคนในปีที่แล้ว เป็น 8.2 ล้านคนในปีนี้

หนุนจากนโยบายการยกเว้นวีซ่าระหว่างประเทศไทยและจีน ซึ่งจะมีผลตั้งแต่วันที่ 1 มีนาคมนี้ รวมถึงมาตรการอื่นๆ ของรัฐบาล เพื่อตอบรับกับคาดการณ์ดังกล่าว บจ. ไทยแอร์เอเชียมีแผนเพิ่มสัดส่วนผู้โดยสารในเที่ยวบินไป/กลับประเทศจีน เอเชียตะวันออกเอเชีย และเอเชียใต้เป็นร้อยละ 20 จำนวนผู้โดยสารทั้งหมดในปี 2567 ซึ่งเพิ่มขึ้นจากสัดส่วนร้อยละ 15 ในปี 2566 นอกจากการเพิ่มเที่ยวบินสู่ภูมิภาคดังกล่าว ภายในครึ่งแรกของปี 2567 บจ. ไทยแอร์เอเชียมีแผนเปิดเส้นทางใหม่จากดอนเมืองไปยังเชียงใหม่ ปักกิ่ง และ โอ๊กินาวา รวมถึงเส้นทาง Fifth Freedom ไปยังโฮกไก้ผ่านไทเป ส่วนผู้โดยสารระหว่างประเทศที่เลือกจะมาจากภูมิภาคอาเซียน ซึ่งคาดว่าจะมีสัดส่วนร้อยละ 20 ของจำนวนผู้โดยสารทั้งหมด

**คงอัตราค่าโดยสารในระดับปัจจุบัน จากต้นทุนการดำเนินงานที่ยังอยู่ในระดับสูง**

ความเสี่ยงด้านภูมิรัฐศาสตร์ส่งผลให้ภาคการกลั่นน้ำมันเชื้อเพลิงมีความไม่แน่นอน ในขณะที่ผลพวงของโควิด-19 ทำให้ค่าใช้จ่ายในการบำรุงและซ่อมแซมอากาศยานสูงขึ้นอย่างมาก รวมถึงค่าธรรมเนียมสนามบินและบริการภาคพื้นดินในแหล่งท่องเที่ยวหลักปรับตัวอยู่ในระดับสูง จากความท้าทายด้านต้นทุนผนวกกับคาดการณ์ในภาคการท่องเที่ยว บริษัทคาดว่าอัตราค่าโดยสารทั่วโลกจะยังคงอยู่ในระดับที่เป็นอยู่ในปัจจุบันไปตลอดปี 2567

**บริษัทคาดการณ์มีกำไรจากการดำเนินงานหลักในปี 2657**

โดยสรุป บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีเป้าหมายขนส่งผู้โดยสาร 20-21 ล้านคนในปี 2567 ด้วยอัตราขนส่งผู้โดยสารที่ใกล้เคียงร้อยละ 90 ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ASK) คาดว่าจะเพิ่มเป็น 26,000 ล้านที่นั่ง-กิโลเมตร ใกล้เคียงกับ 26,940 ล้านที่นั่ง-กิโลเมตรในปี 2562 ส่วนรายได้จากการขายและบริการ คาดว่าจะเพิ่มขึ้นร้อยละ 20-23 จากปีก่อน หนุนด้วยอัตราค่าโดยสารเฉลี่ยทั้งปีที่จะเพิ่มขึ้นจากปีก่อนหน้า และการมุ่งเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารต้นทุน ซึ่งคาดว่าจะส่งผล



ให้บริษัทสามารถกลับมาทำกำไรจากการดำเนินงานหลักได้ด้วยแนวโน้มดังกล่าว บริษัทคาดว่ากระแสเงินสดและสถานะทางการเงินของบริษัทจะปรับตัวดีขึ้นและมีความยืดหยุ่นมากขึ้น

### **ร่วมมือกับภาครัฐในหลายด้าน รวมทั้งการพัฒนาด้านความยั่งยืน**

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ร่วมกับสมาคมสายการบินแห่งประเทศไทย ได้ยื่นข้อเสนอต่อรัฐบาลในช่วงที่ผ่านมาเพื่อพิจารณาลดอัตราภาษีสรรพสามิตสำหรับเชื้อเพลิงที่ใช้ในเที่ยวบินใน

ประเทศ โดยบริษัทยังคาดว่าจะได้รับผลสรุปที่เป็นประโยชน์กับการส่งเสริมการท่องเที่ยวในประเทศ นอกจากนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังทำงานร่วมกับกรมการบินพลเรือน (กพท.) เพื่อส่งเสริมการใช้เชื้อเพลิงอากาศยานแบบยั่งยืน (SAF) และการพัฒนากลไกการซื้อขายคาร์บอนเครดิตที่มีมาตรฐาน ทั้งนี้ ในปี 2567 คาดว่าโครงการด้านความยั่งยืนทั้งหมด รวมถึงโครงการ "Journey D" ที่มุ่งเน้นการเพิ่มความตระหนักเกี่ยวกับประเด็นความยั่งยืนแก่ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียของบริษัท จะไม่มีผลกระทบต่อทางการเงินที่มีนัยสำคัญต่อบริษัท



## นิยามศัพท์

**อัตราส่วนการขนส่งผู้โดยสาร** คือจำนวนผู้โดยสารเทียบเป็นสัดส่วนกับปริมาณที่นึ่ง ซึ่งเป็นจำนวนที่นึ่งผู้โดยสารที่มีอยู่

**ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร** คือจำนวนที่นั่งบนทุกเที่ยวบิน คูณด้วยจำนวนกิโลเมตรที่ทำการบินบนที่นั่งเหล่านั้น

**ปริมาณการขนส่งด้านผู้โดยสาร** คือจำนวนบรรทุกผู้โดยสารที่จ่ายค่าโดยสารบนทุกเที่ยวบิน คูณด้วยจำนวนกิโลเมตรที่ทำการบินบนที่นั่งเหล่านั้น

**ค่าโดยสารเฉลี่ย** คำนวณโดยนำรายได้ค่าโดยสารและค่าธรรมเนียมน้ำมันเชื้อเพลิง ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย หหารด้วยจำนวนผู้โดยสาร

**รายได้ต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร** คำนวณโดยนำรายได้หารด้วยปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร

**ต้นทุนต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร** คำนวณโดยนำผลรวมของต้นทุนจากการดำเนินงาน และค่าใช้จ่าย ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย หหารด้วยปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร

**ต้นทุนต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ไม่รวมน้ำมันเชื้อเพลิง)** คำนวณโดยนำผลรวมของต้นทุนจากการดำเนินงาน และค่าใช้จ่าย ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย หักด้วยค่าน้ำมันเชื้อเพลิง หหารด้วยปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร

**ระยะทางบินโดยเฉลี่ย (กิโลเมตร)** คือจำนวนกิโลเมตรที่ทำการบินเฉลี่ยต่อเที่ยวบิน

**อัตราการใช้เครื่องบินต่อลำ** (ชั่วโมงปฏิบัติการบินต่อวัน) คือจำนวนชั่วโมงปฏิบัติการบินเฉลี่ยต่อวันต่อลำในช่วงระยะเวลาที่เกี่ยวข้อง โดยจำนวนชั่วโมงปฏิบัติการบินเริ่ม

นับตั้งแต่ช่วงขณะที่เครื่องบินเคลื่อนที่ ณ สนามบินหนึ่ง ถึงเครื่องบินหยุดนิ่ง ณ สนามบินอีกแห่งหนึ่ง

**อัตราส่วนเงินกู้ยืมต่อส่วนของผู้ถือหุ้น** คำนวณโดยนำผลรวมของหนี้สินเฉพาะที่มีภาระดอกเบี้ยจ่ายทั้งหมด หารด้วยส่วนของผู้ถือหุ้น

**อัตราส่วนเงินกู้ยืมสุทธิต่อส่วนของผู้ถือหุ้น** คำนวณโดยนำผลรวมของหนี้สินเฉพาะที่มีภาระดอกเบี้ยจ่ายทั้งหมด หักด้วยเงินสด รายการเทียบเท่าเงินสด เงินลงทุนระยะสั้น และเงินฝาก หารด้วยส่วนของผู้ถือหุ้น

**อัตรากำไรขั้นต้น** คำนวณโดยนำรายได้จากการขายและบริหาร หักด้วยต้นทุนขายและบริการ หารด้วยรายได้จากการขายและบริการ

**อัตรากำไรก่อนต้นทุนทางการเงิน, ภาษีเงินได้, ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย (EBITDA)** จากรายได้รวม (ไม่รวมรายได้เงินปันผล กำไร/ขาดทุนจากการขายเงินลงทุนและสินทรัพย์ กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยน ดอกเบี้ยรับ และกำไรจากตราสารอนุพันธ์) หักด้วยค่าใช้จ่ายรวม บวกกลับด้วยค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่ายหารด้วยรายได้จากการขายและบริการ

**อัตรากำไรสุทธิ** คำนวณโดยนำกำไรสุทธิ หารด้วยรายได้จากการขายและบริการ

**อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์** คำนวณโดยนำกำไรสุทธิ หารด้วยค่าเฉลี่ยของสินทรัพย์รวม

**อัตราผลตอบแทนจากส่วนของผู้ถือหุ้น** คำนวณโดยนำกำไรสุทธิหารด้วยค่าเฉลี่ยของส่วนของผู้ถือหุ้นรวม

**กำไร/ขาดทุนจากการดำเนินการหลัก** คือกำไร/ขาดทุนสุทธิที่ไม่รวมผลกำไร/ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยน