

ไตรมาส 1/2569

คำอธิบายและ การวิเคราะห์ ของฝ่ายจัดการ

บริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน)
(AAV:TB)



สายการบินราคาประหยัด
ที่ดีที่สุดในโลก 16 ปีซ้อน

STILL WINNING STILL *Gold.*

ด้วยความมุ่งมั่น สู่รางวัล
สายการบินราคาประหยัดที่ดีที่สุดในโลก
16 ปีซ้อน



บทสรุปผู้บริหาร

ภาคการท่องเที่ยวไทยชะลอตัวลงเล็กน้อยเมื่อเทียบกับปีก่อน แต่ยังคงเห็นการขยายตัวอย่างต่อเนื่องในกลุ่มตลาดนอกภูมิภาคอาเซียน

ในไตรมาส 1 ปี 2569 ประเทศไทยต้อนรับนักท่องเที่ยวต่างชาติจำนวน 9.3 ล้านคน ลดลงร้อยละ 2 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน สาเหตุหลักมาจากการหดตัวของตลาดมาเลเซียร้อยละ 17 ซึ่งเป็นผลกระทบต่อเนื่องจากเหตุการณ์น้ำท่วมในพื้นที่ขนาดใหญ่ในช่วงปลายปี 2568 ในทางกลับกัน ตลาดจีนมีการฟื้นตัวอย่างมีนัยสำคัญ โดยมีจำนวนนักท่องเที่ยวเพิ่มขึ้นร้อยละ 12 ขณะที่นักท่องเที่ยวจากอินเดียและตลาดที่มีมูลค่าสูงอย่างชาวตะวันตก เช่น ยุโรปและอเมริกา เติบโตร้อยละ 15 และร้อยละ 3 ตามลำดับจากช่วงเดียวกันของปีก่อน ซึ่งสอดคล้องกับกลยุทธ์ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ในการขยายการดำเนินงาน ณ สนามบินสุวรรณภูมิ เพื่อรองรับความต้องการเดินทางขาเข้าจากตลาดระยะไกล ในขณะที่บรรยากาศการเดินทางภายในประเทศยังคงมีทิศทางที่ดีด้วยจำนวนนักท่องเที่ยวไทยเที่ยวไทยที่ 51.2 ล้านคน-ครั้ง เพิ่มขึ้นร้อยละ 2 โดยจำนวนเที่ยวบินในประเทศเติบโตโดดเด่นกว่าภาพรวมที่ร้อยละ 8¹ จากช่วงเดียวกันของปีก่อน และฟื้นตัวกลับมาอยู่ที่ร้อยละ 93 ของระดับก่อนโควิด-19

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทำสถิติส่วนแบ่งตลาดผู้โดยสารภายในประเทศใหม่ ขณะที่เส้นทางระหว่างประเทศมีอัตราการขนส่งผู้โดยสารดีขึ้น

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ประสบความสำเร็จในการเพิ่มส่วนแบ่งการตลาด โดยขนส่งผู้โดยสารรวม 6.2 ล้านคนในไตรมาส 1 ปี 2569 เพิ่มขึ้นร้อยละ 11 จากช่วงเดียวกันของปีก่อน หนุนโดยปริมาณที่นั่งที่เพิ่มขึ้นร้อยละ 10 ส่งผลให้อัตราการขนส่งผู้โดยสารอยู่ในระดับสูงที่ร้อยละ 88 เพิ่มขึ้น 1 จุด จากปีก่อนหน้า ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังคงมุ่งเน้นตลาดภายในประเทศอย่างต่อเนื่อง โดยมีสัดส่วนปริมาณที่นั่งเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 69 ของปริมาณที่นั่งที่ให้บริการ ช่วยหนุนให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ครองส่วนแบ่งตลาดผู้โดยสารภายในประเทศสูงสุดเป็นประวัติการณ์ที่ร้อยละ 42 ในขณะเดียวกัน แม้จะมีการปรับลดปริมาณที่นั่งระหว่างประเทศลงร้อยละ 4 ซึ่งส่วนใหญ่มาจากการปรับลดปริมาณที่นั่งในตลาดที่ใช้ภาษาจีน แต่จำนวนผู้โดยสารระหว่างประเทศยังคงเติบโตเล็กน้อยที่ร้อยละ 1 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน โดยมีอัตราการขนส่งผู้โดยสารอยู่ที่ร้อยละ 85 จากความต้องการเดินทางที่แข็งแกร่งในกลุ่มประเทศ CLMV เอเชียใต้ และเส้นทางเสรีภาพการบินที่ 5 (fifth-freedom)

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น รายงานกำไรจากการดำเนินงานหลักเติบโตแข็งแกร่งร้อยละ 27 จากการควบคุมต้นทุนที่มีประสิทธิภาพ

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น (“บริษัท”) รายงานรายได้จากการขายและบริการจำนวน 13,529.8 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 2 จากช่วงเดียวกันของปีก่อน จากการเพิ่มขึ้นของจำนวนผู้โดยสาร ชดเชยด้วยค่าโดยสารเฉลี่ยที่ลดลงร้อยละ 6 มาอยู่ที่ 1,836 บาท ขณะที่รายได้เสริมต่อผู้โดยสารลดลงมาอยู่ที่ 359 บาท ซึ่งมีสาเหตุหลักมาจากการยกเว้นค่าธรรมเนียมการดำเนินการ ด้านต้นทุนต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (CASK) อยู่ที่ 1.69 บาท และต้นทุนต่อหน่วยที่ไม่รวมต้นทุนน้ำมัน (CASK ex-fuel) อยู่ที่ 1.11 บาท โดยทั้งสองรายการลดลงร้อยละ 2 จากช่วงเดียวกันของปีก่อน จากการบริหารจัดการรอบการซ่อมบำรุงอากาศยานและค่าธรรมเนียมสนามบินระหว่างประเทศที่ลดลงตามนโยบายการเน้นเส้นทางภายในประเทศที่มากขึ้น ขณะที่ค่าใช้จ่ายในการขายและบริหารลดลงร้อยละ 13 จากช่วงเดียวกันของปีก่อนมาอยู่ที่ 795.8 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 6 ของรายได้จากการขายและบริการ จากการลดค่าใช้จ่ายด้านโฆษณาและค่าธรรมเนียมที่จ่าย OTAs (Online Travel Agencies) ส่งผลให้บริษัทมีกำไรจากการดำเนินงานหลักอยู่ที่ 1,651.7 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 27 จากช่วงเดียวกันของปีก่อน อย่างไรก็ตาม บริษัทมีผลขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนจำนวน (1,013.8) ล้านบาท ส่งผลให้บริษัทรายงานกำไรสุทธิที่ 840.6 ล้านบาทในไตรมาสนี้

¹ ปริมาณการจราจรทางอากาศของผู้โดยสาร, บมจ. ท่าอากาศยานไทย

วิกฤตความขัดแย้งในตะวันออกกลางส่งผลให้เกิดแรงกดดันต่อต้นทุนการดำเนินงาน และความผันผวนอย่างมีนัยสำคัญ

สถานการณ์ความขัดแย้งในตะวันออกกลางที่เริ่มขึ้นในเดือนมีนาคม ส่งผลกระทบอย่างรุนแรงต่ออุตสาหกรรมการบินโลกผ่านตลาดพลังงาน โดยราคาน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยานพุ่งสูงขึ้นอย่างรวดเร็วจากระดับประมาณ 80 ดอลลาร์สหรัฐต่อบาร์เรล สูงระดับสูงสุดกว่า 240 ดอลลาร์สหรัฐต่อบาร์เรลในช่วงต้นเดือนเมษายน โดยบริษัทจะรับรู้ราคาน้ำมันที่ระดับสูงดังกล่าวตั้งแต่เดือนเมษายนเป็นต้นไป และได้ทำการปรับราคาโดยสารขึ้นพร้อมกับปรับปริมาณที่นิ่งให้เหมาะสมกับสถานการณ์ ทั้งนี้ ในเดือนเมษายน บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังคงเพิ่มปริมาณที่นิ่งร้อยละ 3 จากช่วงเดียวกันของปีก่อน เพื่อรองรับความต้องการเดินทางในช่วงเทศกาลสงกรานต์ ส่วนในเดือนพฤษภาคมและมิถุนายน บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีแผนปรับลดปริมาณที่นิ่งลงร้อยละ 20 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน เพื่อให้สอดคล้องกับความต้องการเดินทางที่ชะลอตัวในช่วงโลว์ซีซั่น ทั้งนี้ หากสถานการณ์ความขัดแย้งยังคงยืดเยื้อและราคาน้ำมันยังคงอยู่ในระดับสูงในช่วงครึ่งหลังของปี 2569 คาดว่าราคาตัวโดยสารจะปรับตัวสูงขึ้นตามลำดับเพื่อให้เกิดความสมดุลระหว่างอุปสงค์และอุปทานของเที่ยวบิน

บริษัทยังคงมุ่งเน้นการบริหารสภาพคล่องและเสถียรภาพทางการเงิน โดยอยู่ในระหว่างการเตรียมออกหุ้นกู้วงเงินไม่เกิน 4,000 ล้านบาทในเดือนมิถุนายนนี้ เพื่อเสริมสร้างฐานเงินทุนให้แข็งแกร่ง ในฐานะสายการบินระดับแนวหน้าของประเทศ บริษัทยังคงมุ่งมั่นให้บริการผู้โดยสาร ดูแลพนักงาน และรักษาความต่อเนื่องในการดำเนินธุรกิจ พร้อมทั้งหารือกับพันธมิตรทั้งภาครัฐและเอกชนในการเพิ่มความคล่องตัวของกระแสเงินสดในระยะสั้น เพื่อให้มีความพร้อมรองรับสถานการณ์ต่างๆ ที่อาจเกิดขึ้น (ดูรายละเอียดแนบในธุรกิจเพิ่มเติมที่หน้า 8)

สรุปผลการดำเนินงาน

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เป็นผู้ถือหุ้นทั้งหมดใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งประกอบธุรกิจสายการบินไทยแอร์เอเชีย

ผลประกอบการของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น สำหรับงวดสามเดือนสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2568 และ 2569 เป็นดังนี้:

งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ

บริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน) หน่วย: ล้านบาท	งบการเงินรวม สำหรับงวดสามเดือนสิ้นสุด วันที่ 31 มีนาคม		เปลี่ยนแปลง
	2569	2568	
รายได้รวม	14,057.0	13,554.5	+4%
ค่าใช้จ่ายรวม	12,335.7	11,181.1	+10%
กำไร (ขาดทุน) จากกิจกรรมดำเนินงาน	1,721.3	2,373.3	-27%
กำไร (ขาดทุน) สำหรับงวด	840.6	1,387.2	-39%
กำไร (ขาดทุน) ต่อหุ้น (บาท)	0.0654	0.1080	-39%
การคำนวณ EBITDA			
กำไร (ขาดทุน) จากการดำเนินงาน	1,721.3	2,373.3	-27%
กำไร (ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยน	(1,013.8)	110.8	N.A.
กำไร (ขาดทุน) จากตราสารอนุพันธ์	263.8	4.5	+5,754%
กำไร (ขาดทุน) จากการขายสินทรัพย์	(0.03)	(0.7)	-96%
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	1,262.6	1,094.5	+15%
EBITDA	3,733.9	3,353.3	+11%

สถิติการดำเนินงาน

ในไตรมาส 1 ปี 2569 บจ. ไทยแอร์เอเชีย (“TAA”) ขยายการดำเนินงานได้อย่างแข็งแกร่ง โดยขนส่งผู้โดยสารรวม 6.17 ล้านคน เพิ่มขึ้นร้อยละ 11 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน จากปริมาณที่นั่งที่ให้บริการทั้งหมด 7.02 ล้านที่นั่ง หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 10 ทั้งนี้ TAA ยังคงรักษาอัตราการขนส่งผู้โดยสารโดยรวมได้ที่ร้อยละ 88 ปรับตัวดีขึ้นเล็กน้อยที่ 0.6 จุดเมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า สำหรับปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (“ASK”) เติบโตร้อยละ 4 จากช่วงเดียวกันของปีก่อนมาอยู่ที่ 6,966 ล้านที่นั่ง-กิโลเมตร ในขณะที่จำนวนเครื่องบินปฏิบัติการบินเพิ่มขึ้นเป็น 58 ลำ จาก 55 ลำในไตรมาส 1 ปี 2568 โดยยังคงรักษาระดับอัตราการใช้เครื่องบินไว้ที่ 12.5 ชั่วโมงต่อลำต่อวัน อย่างไรก็ตาม ประสิทธิภาพความตรงต่อเวลา (“OTP”) ลดลงมาอยู่ที่ร้อยละ 66 จากร้อยละ 73 ซึ่ง TAA ได้ทำการปรับปรุงกระบวนการปฏิบัติการบินเพื่อรักษาความเป็นผู้นำด้านความตรงต่อเวลา และคาดว่าจะเห็นการพัฒนาที่ชัดเจนในไตรมาส 2 นี้

ในด้านตลาดภายในประเทศ TAA เสริมความแข็งแกร่งและตอกย้ำความเป็นผู้นำด้วยการขยายปริมาณที่นั่งเพิ่มขึ้นร้อยละ 18 จากช่วงเดียวกันของปีก่อน เป็น 4.83 ล้านที่นั่ง รองรับจำนวนผู้โดยสารภายในประเทศที่เพิ่มขึ้นร้อยละ 16 เป็น 4.29 ล้านคน โดยอัตราการขนส่งผู้โดยสารภายในประเทศยังคงอยู่ในระดับสูงที่ร้อยละ 89 แม้จะปรับตัวลดลงเล็กน้อยจากร้อยละ 91 ในไตรมาส 1 ปี 2568 จากการเพิ่มปริมาณที่นั่งในอัตราเลขสองหลัก ขณะที่ค่าโดยสารเฉลี่ยภายในประเทศปรับลดลงเล็กน้อยที่ร้อยละ 5 จากช่วงเดียวกันของปีก่อนมาอยู่ที่ 1,441 บาท

ในด้านตลาดระหว่างประเทศ TAA มีการปรับแผนการดำเนินงานเชิงกลยุทธ์ให้เหมาะสม โดยลดปริมาณที่นั่งลงร้อยละ 4 จากช่วงเดียวกันของปีก่อนมาอยู่ที่ 2.19 ล้านที่นั่ง โดยมุ่งเน้นเส้นทางที่ยังมีความต้องการเดินทางสูงและมีระดับราคาค่าโดยสารที่ดี ทั้งนี้ แม้จะมีการลดปริมาณที่นั่งลง แต่จำนวนผู้โดยสารระหว่างประเทศยังคงเติบโตได้ร้อยละ 1 มาอยู่ที่ 1.87 ล้านคน ส่งผลให้อัตราการขนส่งผู้โดยสารเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 85 หรือเพิ่มขึ้นถึง 4.3 จุดจากช่วงเดียวกันของปีก่อน นอกจากนี้ อัตราการขนส่งผู้โดยสารในเส้นทางไป-กลับประเทศจีนปรับตัวดีขึ้นมาอยู่ที่ร้อยละ 87 สอดคล้องกับการฟื้นตัวของนักท่องเที่ยวชาวจีน ส่วนเส้นทางบินในกลุ่มประเทศ CLMV ยังคงทำกำไรได้ดี ในขณะที่เส้นทางเสรีภาพการบินที่ 5 มีปริมาณที่นั่งเพิ่มขึ้นร้อยละ 97 จากการเปิดเส้นทางหลวงพระบาง-सानอยในช่วงปลายปี 2568 ส่วนเส้นทางอื่นๆ ยังคงได้รับผลตอบแทนที่ดีจากผู้โดยสาร โดยเฉพาะเส้นทางที่บินผ่านไต้หวัน

รายได้

รายได้รวมมีจำนวน 14,057.0 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 4 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน

- **รายได้จากการขายและบริการ** เพิ่มขึ้นร้อยละ 2 จากช่วงเดียวกันของปีก่อนมาอยู่ที่ 13,529.9 ล้านบาท จากจำนวนผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้นร้อยละ 11 ขณะที่ค่าโดยสารเฉลี่ยปรับลดลงร้อยละ 6 มาอยู่ที่ 1,836 บาทในไตรมาสนี้
 - **รายได้จากบริการเสริม** ลดลงร้อยละ 8 จากช่วงเดียวกันของปีก่อนมาอยู่ที่ 2,216.2 ล้านบาท คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 16 ของรายได้จากการขายและบริการ สาเหตุหลักมาจากการยกเว้นค่าธรรมเนียมการดำเนินการสำหรับการจองตั๋วโดยสารผ่าน AirAsia MOVE ประกอบกับรายได้จากบริการรับฝากสัมภาระใต้ท้องเครื่องบินต่อผู้โดยสารที่ลดลงร้อยละ 13 จากช่วงเดียวกันของปีก่อนเพื่อกระตุ้นยอดขายตั๋วโดยสาร ส่งผลให้รายได้จากบริการเสริมต่อผู้โดยสารลดลงร้อยละ 16 มาอยู่ที่ 359 บาท
- **รายได้อื่น** เพิ่มขึ้นร้อยละ 60 จากช่วงเดียวกันของปีก่อนเป็น 527.2 ล้านบาท โดยหลักมาจากกำไรจากตราสารอนุพันธ์ตามการแข็งค่าของเงินดอลลาร์สหรัฐ

โดยสรุป รายได้ต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร ("RASK") สำหรับไตรมาสนี้อยู่ที่ 1.94 บาท ลดลงร้อยละ 1 จากช่วงเดียวกันของปีก่อน

ต้นทุนและค่าใช้จ่าย

ค่าใช้จ่ายรวมของบริษัทอยู่ที่ 12,335.7 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 10 จากช่วงเดียวกันของปีก่อน โดยหลักมาจากผลขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยน ส่วนต้นทุนการดำเนินงานอื่นๆ ยังคงควบคุมได้อย่างมีประสิทธิภาพ

- **ต้นทุนขายและการบริการ** อยู่ที่ 10,533.3 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 3 จากช่วงเดียวกันของปีก่อน
 - **ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง** ทรงตัวจากปีก่อนที่ 4,024.4 ล้านบาท เนื่องจากราคาน้ำมันอากาศยานเฉลี่ยที่ลดลงร้อยละ 6 จาก 90.99 ดอลลาร์สหรัฐต่อบาร์เรล เหลือ 85.56 ดอลลาร์สหรัฐต่อบาร์เรล ชดเชยกับปริมาณการใช้ น้ำมันที่เพิ่มขึ้นร้อยละ 4 ตามการเติบโตของ ASK
 - **ค่าใช้จ่ายพนักงาน** อยู่ที่ 1,484.7 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 8 จากช่วงเดียวกันของปีก่อน สอดคล้องกับการเพิ่มขึ้นของปริมาณที่นั่งที่ให้บริการ
 - **ค่าซ่อมบำรุงอากาศยาน** อยู่ที่ 1,911.5 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 1 จากช่วงเดียวกันของปีก่อน จากการจัดการซ่อมบำรุงรักษาเครื่องบินและการบริหารอัตราการใช้เครื่องบิน
 - **ต้นทุนขายและการให้บริการอื่นๆ** อยู่ที่ 3,112.7 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 7 จากช่วงเดียวกันของปีก่อน สาเหตุหลักมาจากค่าเสื่อมราคาที่สูงขึ้นตามขนาดฝูงบินที่ใหญ่ขึ้น

- ค่าใช้จ่ายในการขายและบริหารอยู่ที่ 795.8 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 13 จากช่วงเดียวกันของปีก่อน จากการลดค่าใช้จ่ายด้านการตลาดและค่าคอมมิชชั่นที่จ่ายให้กับ OTAs ส่งผลให้สัดส่วนค่าใช้จ่ายในการขายและบริหารต่อรายได้จากการขายและบริการอยู่ที่ร้อยละ 6 ลดลงจากร้อยละ 7 ในช่วงเดียวกันของปีก่อน
- ค่าใช้จ่ายอื่นอยู่ที่ 1,006.6 ล้านบาท เมื่อเทียบกับยอดกลับรายการ (6) ล้านบาทในไตรมาส 1 ปี 2568 โดยหลักมาจากผลขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนที่ยังไม่เกิดขึ้นจริงจำนวน (1,013.8) ล้านบาท ตามการอ่อนค่าของเงินบาทจาก 31.74 บาทต่อดอลลาร์สหรัฐ มาอยู่ที่ 32.99 บาทต่อดอลลาร์สหรัฐในระหว่างไตรมาส

โดยสรุป ต้นทุนต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร ("CASK") ลดลงร้อยละ 2 จากช่วงเดียวกันของปีก่อน มาอยู่ที่ 1.69 บาท และหากไม่รวมต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิง (CASK ex-fuel) จะอยู่ที่ 1.11 บาท ลดลงร้อยละ 2 จากช่วงเดียวกันของปีก่อน สะท้อนถึงประสิทธิภาพในการบริหารจัดการต้นทุนและการเติบโตของ ASK ที่แข็งแกร่ง

กำไร/ขาดทุน

บริษัทรายงานผลการดำเนินงานที่แข็งแกร่งในไตรมาส 1 ปี 2569 โดยมี EBITDA เติบโตร้อยละ 11 จากช่วงเดียวกันของปีก่อน มาอยู่ที่ 3,733.9 ล้านบาท และมีอัตรากำไร EBITDA ปรับตัวดีขึ้นเป็นร้อยละ 28 จากร้อยละ 25 ในปีก่อนหน้า ทั้งนี้ หากไม่รวมผลกระทบจากขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนจำนวน (1,013.8) ล้านบาท บริษัทจะมีกำไรจากการดำเนินงานหลักอยู่ที่ 1,651.7 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 27 จากช่วงเดียวกันของปีก่อน ซึ่งหากรวมผลขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนดังกล่าว กำไรสุทธิสำหรับไตรมาสนี้ของบริษัทจะอยู่ที่ 840.6 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 39 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อนหน้า

งบฐานะการเงิน

บริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน)	งบการเงินรวม		
	ณ วันที่	ณ วันที่	เปลี่ยนแปลง
หน่วย: ล้านบาท	31 มีนาคม 2569	31 ธันวาคม 2568	
รวมสินทรัพย์	75,998.2	76,031.1	คงที่
รวมสินทรัพย์หมุนเวียน	17,551.9	16,332.5	+7%
รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน	58,446.3	59,698.6	-2%
รวมหนี้สิน	61,587.1	62,474.8	-1%
รวมหนี้สินหมุนเวียน	27,535.6	28,022.7	-2%
รวมหนี้สินไม่หมุนเวียน	34,051.5	34,452.1	-1%
รวมส่วนของผู้ถือหุ้น	14,411.1	13,556.3	+6%

สินทรัพย์

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2569 บริษัทมี**สินทรัพย์รวม** 75,998.2 ล้านบาท ทรงตัวเมื่อเทียบกับสิ้นปี 2568 เนื่องจากเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดรวมถึงสินทรัพย์สิทธิการใช้ที่ลดลง ถูกชดเชยด้วยลูกหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกันที่เพิ่มขึ้น

- **สินทรัพย์หมุนเวียน**อยู่ที่ 17,551.9 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 7 จากสิ้นปี 2568 โดยมียอดลูกหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกันเติบโตร้อยละ 40 มาอยู่ที่ 12,580.8 ล้านบาท อย่างไรก็ตาม เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดลดลงร้อยละ 75 มาอยู่ที่ 900.2 ล้านบาท สาเหตุหลักมาจากการชำระคืนหุ้นกู้จำนวน 1,200.0 ล้านบาท ซึ่งบริษัทได้ดำเนินการออกหุ้นกู้ชุดใหม่ทดแทนจำนวน 1,500.0 ล้านบาท ในช่วงเดือนเมษายนที่ผ่านมา

- **สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน**อยู่ที่ 58,446.3 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 2 จากสิ้นปี 2568 โดยหลักมาจากการลดลงของสินทรัพย์สิทธิการใช้ตามการตัดค่าเสื่อมราคา

หนี้สิน

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2569 บริษัทมี**หนี้สินรวม**อยู่ที่ 61,587.1 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 1 จากสิ้นปี 2568 สาเหตุหลักมาจากการชำระคืนหุ้นกู้ที่ครบกำหนดและรายได้รับล่วงหน้าที่ลดลง ซึ่งถูกชดเชยบางส่วนด้วยเจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกันที่เพิ่มขึ้น หากไม่รวมหนี้สินตามสัญญาเช่าบริษัทมี**หนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ย (Interest-bearing debt)** จำนวน 10,537.5 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 13 เมื่อเทียบกับ 12,095.0 ล้านบาท ณ สิ้นปี 2568 โดยมีต้นทุนทางการเงินเฉลี่ยปรับตัวต่ำลงมาอยู่ที่ร้อยละ 5.4 ต่อปี จากร้อยละ 5.9 ต่อปี สะท้อนถึงอัตราดอกเบี้ยในการจัดหาเงินทุนใหม่และผลการดำเนินงานที่ดีขึ้นของบริษัท

- **หนี้สินหมุนเวียน**อยู่ที่ 27,535.6 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 2 จากสิ้นปี 2568 ภายหลังจากชำระคืนหุ้นกู้จำนวน 1,200.0 ล้านบาท
- **หนี้สินไม่หมุนเวียน**อยู่ที่ 34,051.5 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 1 จากสิ้นปี 2568 จากการลดลงของหนี้สินตามสัญญาเช่า

ส่วนของผู้ถือหุ้น

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2569 บริษัทมี**ส่วนของผู้ถือหุ้นรวม** 14,411.1 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 6 จากสิ้นปี 2568 ซึ่งเป็นผลมาจากกำไรสุทธิที่เกิดขึ้นในระหว่างงวด

งบกระแสเงินสด

บริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน)

หน่วย: ล้านบาท

งบการเงินรวม
สำหรับงวดสามเดือนสิ้นสุด
วันที่ 31 มีนาคม

	2569	2568
เงินสดสุทธิได้มาจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมดำเนินงาน	640.7	1,555.8
เงินสดสุทธิได้มาจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมลงทุน	(253.5)	(268.7)
เงินสดสุทธิได้มาจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมจัดหาเงิน	(3,157.4)	(1,956.7)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น (ลดลง) สุทธิ	(2,770.3)	(669.5)
ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนที่ยังไม่เกิดขึ้นจริงของเงินสด และรายการเทียบเท่าเงินสด	6.1	(0.1)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดต้นงวด	3,664.4	2,104.6
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดปลายงวด	900.2	1,434.9

ในไตรมาส 1 ปี 2569 บริษัทมี**เงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมดำเนินงาน**จำนวน 640.7 ล้านบาท โดยมีปัจจัยหลักมาจากการเติบโตของผลการดำเนินงาน ชดเชยกับยอดลูกหนี้จากกิจการที่เกี่ยวข้องกันที่เพิ่มขึ้นในไตรมาสนี้ ในส่วนของ**เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุน**มีจำนวน (253.5) ล้านบาท ส่วนใหญ่เป็นรายจ่ายเพื่อซื้อที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ (PPE) และเงินสำรองบำรุงรักษาเครื่องบิน ขณะที่**เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงิน**มีจำนวน (3,157.4) ล้านบาท ซึ่งส่วนใหญ่เกิดจากการจ่ายชำระหนี้สินตามสัญญาเช่าจำนวน (1,223.8) ล้านบาท และการชำระคืนหุ้นกู้ที่กำหนดชำระจำนวน (1,200.0) ล้านบาท โดยสรุปบริษัทมี**เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดลดลงสุทธิ** (2,770.3) ล้านบาท ส่งผลให้มี**เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดคงเหลือ** ณ สิ้นงวดจำนวน 900.2 ล้านบาท

สถิติการดำเนินงานที่สำคัญ

บริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด	ไตรมาส 1/2569	ไตรมาส 1/2568	เปลี่ยนแปลง
จำนวนผู้โดยสาร (ล้านคน)	6.17	5.57	+11%
ในประเทศ	4.29	3.72	+16%
ระหว่างประเทศ	1.87	1.86	+1%
ปริมาณที่นั่ง (ล้านที่นั่ง)	7.02	6.39	+10%
ในประเทศ	4.83	4.10	+18%
ระหว่างประเทศ	2.19	2.29	-4%
อัตราการขนส่งผู้โดยสาร (ร้อยละ)	88	87	+1 จุด
ในประเทศ	89	91	-2 จุด
ระหว่างประเทศ	85	81	+4 จุด
ปริมาณการขนส่งด้านผู้โดยสาร (ล้านที่นั่ง-กม.)	6,039	5,657	+7%
ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ล้านที่นั่ง-กม.)	6,966	6,713	+4%
ค่าโดยสารเฉลี่ย (บาท)	1,836	1,945	-6%
ในประเทศ	1,441	1,517	-5%
ระหว่างประเทศ	2,743	2,802	-2%
รายได้ต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (บาท)	1.94	1.97	-1%
ต้นทุนต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (บาท)	1.69	1.73	-2%
ต้นทุนต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ไม่รวมน้ำมันเชื้อเพลิง) (บาท)	1.11	1.13	-2%
จำนวนเครื่องบิน ณ สิ้นงวด (ลำ)	62	61	+1
จำนวนเครื่องบินที่ปฏิบัติการ ณ สิ้นงวด (ลำ)	58	55	+3
อัตราการใช้เครื่องบินต่อลำ (ชั่วโมงปฏิบัติการบินต่อวัน)	12.5	12.7	-2%
ประสิทธิภาพความตรงต่อเวลา (ร้อยละ)	66	73	-7 จุด

อัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญ

บริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน)	ไตรมาส 1/2569	ไตรมาส 1/2568
อัตราส่วนทุนหมุนเวียน (Current ratio) (ไม่รวมหนี้สินสัญญาเช่า)	0.8x	0.7x
อัตรากำไรก่อนต้นทุนทางการเงิน, ภาษีเงินได้, ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย (EBITDA)	27.6%	25.4%
อัตรากำไรสุทธิ	6.3%	10.5%
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์	1.1%	1.9%
อัตราส่วนผลตอบแทนผู้ถือหุ้น	6.3%	13.4%
อัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยต่อส่วนของผู้ถือหุ้นรวมสุทธิ	0.7x	0.7x
อัตราส่วนความสามารถในการจ่ายดอกเบี้ย	5.5x	4.9x

ตารางการชำระหนี้

หน่วย: ล้านบาท	ปี 2569	ปี 2570	ปี 2571	ปี 2572	ปี 2573
หุ้นกู้	1,500	3,500	2,650	-	-
เงินกู้ยืมระยะสั้น	1,750	-	-	-	-
เงินกู้ยืมระยะยาว	272	363	324	130	98
รวม	3,522	3,863	2,974	130	98

ภาพรวมการดำเนินงานในอนาคต

ความผันผวนของสถานการณ์ภูมิรัฐศาสตร์และราคาน้ำมันส่งผลกระทบต่อคาดการณ์เศรษฐกิจมหภาค

ในช่วงต้นปี เศรษฐกิจโลกถูกคาดการณ์ว่าจะรักษาอัตราการเติบโตได้ที่ร้อยละ 3.3 จากปี 2568 อย่างไรก็ตาม การปะทุขึ้นของสงครามในตะวันออกกลางและวิกฤตการณ์พลังงานโลกที่ตามมา ได้ส่งผลให้ภูมิทัศน์ทางเศรษฐกิจมหภาคเปลี่ยนแปลงไปมาก จากราคาน้ำมันดิบและต้นทุนการขนส่งที่เพิ่มขึ้น ทำให้กองทุนการเงินระหว่างประเทศ² (IMF) ปรับลดคาดการณ์การเติบโตของเศรษฐกิจโลกปี 2569 ลงเหลือร้อยละ 3.1 พร้อมความเสี่ยงที่อาจเกิดภาวะเศรษฐกิจชะลอตัวแต่เงินเฟ้อสูง (Stagflation) โดยคาดว่าอัตราเงินเฟ้อทั่วไปของโลกอาจแตะระดับร้อยละ 4.4 สำหรับประเทศไทย IMF คาดการณ์การเติบโตของ GDP ปี 2569 ไว้ที่ร้อยละ 1.5 ลดลงจากร้อยละ 1.6 จากเงินเฟ้อที่อาจสูงขึ้นจากการนำเข้าพลังงานและอาจกระทบต่อการบริโภคภายในประเทศ และจำนวนนักท่องเที่ยวขาเข้า นอกจากนี้ การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย (ททท.) ได้ปรับลดเป้าหมายจำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติปี 2569 ลงจาก 36.7 ล้านคน เหลือ 30-34 ล้านคน บนสมมติฐานว่าสถานการณ์ในตะวันออกกลางจะคลี่คลายได้ในไม่ช้า

ปรับปริมาณที่นึ่งให้สอดคล้องกับสถานการณ์ และบริหารราคาโดยสารให้เหมาะสม

เพื่อตอบสนองต่อต้นทุนน้ำมันที่พุ่งสูงขึ้นอย่างไม่เคยปรากฏมาก่อนและการเปลี่ยนแปลงของอุปสงค์การเดินทาง บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ปรับกลยุทธ์การดำเนินงานอย่างทันที่ โดยให้ความสำคัญกับการรักษาเสถียรภาพในระยะสั้นมากกว่าการขยายฝูงบิน สำหรับไตรมาส 2 ปี 2569 บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีแผนปรับลดปริมาณที่นึ่งโดยรวมลงร้อยละ 12 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน ซึ่งจะช่วยให้สายการบินสามารถระงับเส้นทางบินที่ไม่ทำกำไร ควบรวมเที่ยวบิน และเพิ่มประสิทธิภาพการใช้เชื้อเพลิง โดยคาดว่าราคาค่าโดยสารเฉลี่ยจะปรับตัวสูงขึ้นอย่างน้อยร้อยละ 20 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน

นอกจากนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย กำลังดำเนินการออกหุ้นกู้วงเงินไม่เกิน 4,000 ล้านบาทในเดือนมิถุนายนนี้ พร้อมทั้งหารือกับพันธมิตรทางธุรกิจที่เกี่ยวข้องเพื่อการบริหารจัดการเงินสดให้รัดกุม รวมถึงเตรียมแผนทำรายการขายและเช่ากลับคืนอากาศยาน (Sale-and-leaseback) หากมีความจำเป็น

ดำเนินธุรกิจในช่วงครึ่งหลังของปี 2569 ด้วยความยืดหยุ่นและรอบคอบ

ท่ามกลางความไม่แน่นอนของความขัดแย้งในตะวันออกกลางและผลกระทบต่อตลาดพลังงานโลกที่คาดการณ์ได้ยาก บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะมุ่งเน้นไปที่การปรับตัวอย่างรวดเร็วและบริหารจัดการต้นทุนอย่างเคร่งครัดตลอดช่วงครึ่งหลัง หากสถานการณ์ความขัดแย้งยังคงยืดเยื้อ คาดว่าราคาค่าโดยสารจะมีแนวโน้มปรับตัวสูงขึ้นจนถึงช่วงปลายปี โดยจะทำการสื่อสารให้ผู้โดยสารสำรองที่นั่งล่วงหน้าให้เร็วขึ้น ในทางกลับกัน ความคืบหน้าของการเจรจาระหว่างสหรัฐฯ และอิหร่านที่เห็นมากขึ้น ส่งผลให้ราคาน้ำมันอากาศยานในช่วง 2-3 เดือนข้างหน้าเริ่มอ่อนตัวลงต่ำกว่า 170 ดอลลาร์สหรัฐต่อบาร์เรล ซึ่ง บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะพิจารณาเพิ่มสัดส่วนการป้องกันความเสี่ยงราคาน้ำมัน (Hedging) ให้มากขึ้น ทั้งนี้ จากสถานะตลาดในช่วงโลว์ซีซั่น คาดว่าปริมาณที่นึ่งในไตรมาส 3 ปี 2569 จะยังคงลดลงจากช่วงเดียวกันของปีก่อนตามการประเมินล่าสุด อย่างไรก็ตาม ฝ่ายบริหารยังคงมีมุมมองเชิงบวกต่อการฟื้นตัวอย่างแข็งแกร่งของภาคการท่องเที่ยวในช่วงไตรมาสสุดท้ายของปี

ผู้นำและผู้ขับเคลื่อนความยั่งยืนในอุตสาหกรรมการบินของไทย

เพื่อตอกย้ำความเป็นผู้นำด้านความยั่งยืน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ได้รับการประเมินหุ้นยั่งยืน (SET ESG Rating) ในระดับสูงสุด “AAA” จากตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยในปี 2568 จากความสำเร็จดังกล่าว บริษัทกำลังเตรียมความพร้อมสำหรับการประเมิน FTSE Russell ESG ร่วมกับตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยในปี 2569 โดยบริษัทจะยังคงยึดมั่นในการปฏิบัติตามมาตรฐาน CORSIA และเดินทางสู่เป้าหมายการปล่อยก๊าซเรือนกระจกสุทธิเป็นศูนย์ (Net Zero) แม้จะมีความท้าทายใน

²World Economic Outlook, เมษายน 2569

อุตสาหกรรมตามที่สมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA) ระบุ โดยเฉพาะการนำเชื้อเพลิงอากาศยานแบบยั่งยืน (SAF) มาใช้ทั่วโลกที่คาดว่าจะยังคงต่ำกว่าร้อยละ 1 ของการใช้งานทั้งหมด บริษัทจะมุ่งเน้นการเพิ่มประสิทธิภาพการปฏิบัติการบินเพื่อลดการใช้เชื้อเพลิง พร้อมทั้งบูรณาการแนวคิดด้านความยั่งยืนเข้ากับกรให้บริการเพื่อยกระดับผลการดำเนินงานด้าน ESG ในขณะเดียวกัน บริษัทจะยังคงทำงานร่วมกับหน่วยงานภาครัฐอย่างใกล้ชิดในเรื่องนโยบายคาร์บอนและกลไกคาร์บอนเครดิต เพื่อบริหารจัดการผลกระทบทางการเงินที่อาจเกิดขึ้นได้อย่างมีประสิทธิภาพ

ภาพรวมธุรกิจเพื่อความยั่งยืน

สถิติความยั่งยืนที่สำคัญ

	เป้าหมาย ปี 2569	ไตรมาส 1/2569	ไตรมาส 1 ปี 2568	เปลี่ยนแปลง
ขอบเขต 1 การปฏิบัติการบินและภาคพื้นดิน				
ปริมาณการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงจากการบิน (ตัน)		140,530.9	135,098.2	+4%
ปริมาณการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงจากการปฏิบัติการภาคพื้น (ตัน)		335.9	282.4	+19%
ก๊าซเรือนกระจกจากการบิน (ตัน CO ₂)		444,077.7	426,910.4	+4%
ก๊าซเรือนกระจกจากการปฏิบัติการภาคพื้น (ตัน CO ₂)		1,082.8	910.2	+19%
ความเข้มข้นของคาร์บอน (gCO ₂ /ASK)		63.7	63.6	+0.2%
ขอบเขต 2 การใช้พลังงานไฟฟ้า				
ปริมาณการใช้พลังงานไฟฟ้า (กิโลวัตต์-ชั่วโมง)		962,445.7	986,386.3	-2%
ปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจก (ตัน CO ₂)		363.8	412.3	-12%
อื่นๆ				
ประสิทธิภาพความตรงต่อเวลา (OTP) (ร้อยละ)	85	66	73	-7 จุด
คะแนนความพึงพอใจผู้โดยสาร (NPS)	50	37	52	-15 จุด

หมายเหตุ: ตัวเลขที่แสดงในตารางข้างต้นจะต้องผ่านการตรวจสอบและตรวจทานประจำปี

ในไตรมาส 1 ปี 2569 การปล่อยก๊าซเรือนกระจกขอบเขตที่ 1 จากการปฏิบัติการบินและการปฏิบัติการภาคพื้นดินเพิ่มขึ้นเมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อนร้อยละ 4 และ 19 ตามลำดับ จากการใช้เชื้อเพลิงที่สูงขึ้นในช่วงไตรมาสดังกล่าว ขณะที่ความเข้มข้นการปล่อยก๊าซคาร์บอนเพิ่มขึ้นเล็กน้อยที่ร้อยละ 0.2 ในทางกลับกัน บริษัทมีพัฒนาการที่ดีขึ้นด้านการใช้พลังงานในขอบเขตที่ 2 โดยการปล่อยก๊าซเรือนกระจกจากการใช้ไฟฟ้าลดลงร้อยละ 12

ด้านการดำเนินงาน แม้ผลการดำเนินงานด้านความตรงต่อเวลา (OTP) จะปรับลดลงชั่วคราวในไตรมาสนี้ แต่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้เร่งทบทวนและปรับปรุงกระบวนการปฏิบัติการบินอย่างต่อเนื่อง เพื่อรักษาความเป็นผู้นำด้านความตรงต่อเวลา โดยมีพัฒนาการที่ดีขึ้นอย่างมีนัยสำคัญในเดือนมีนาคม และคาดว่าจะปรับดีขึ้นอย่างต่อเนื่องในไตรมาส 2 ปี 2569 ความท้าทายด้านการดำเนินงานดังกล่าวส่งผลต่อคะแนนความพึงพอใจของผู้โดยสาร (NPS) ซึ่งลดลงจาก 52 เป็น 37 โดยมีปัจจัยหลักจากข้อคิดเห็นด้านการให้ความช่วยเหลือหลังการเดินทาง ความตรงต่อเวลา และประสบการณ์การขึ้นเครื่องที่สนามบิน เพื่อตอบสนองต่อความท้าทายดังกล่าว บริษัทกำลังเร่งพัฒนาโซลูชันที่ขับเคลื่อนด้วย AI เสริมความแข็งแกร่งของช่องทางการสื่อสาร และยกระดับศักยภาพการให้บริการ เพื่อให้สามารถตอบสนองต่อความต้องการของลูกค้าได้ดียิ่งขึ้นและเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการโดยรวม

จุดเด่นด้านสิ่งแวดล้อม สังคม และธรรมาภิบาลในไตรมาส 1 ปี 2569



● ไทยแอร์เอเชียส่งข้อมูลโครงการ LESS ตามกำหนด พร้อมเดินหน้าความร่วมมือด้าน FX Hedging ร่วมกับธนาคารกสิกรไทย

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ดำเนินการนำส่งข้อมูลการลดก๊าซเรือนกระจกจำนวน 658,317 kgCO₂e จากการดำเนินงานในช่วงวันที่ 1 มกราคม 2568 – 31 ธันวาคม 2568 ให้แก่โครงการ LESS เป็นที่เรียบร้อยแล้วในเดือนมกราคมที่ผ่านมาและอยู่ในระหว่างรอรับใบ



ประกาศเกียรติคุณ (Certificate) โดยการดำเนินงานที่ตรงตามกำหนดเวลานี้ถือเป็นหัวใจสำคัญของความร่วมมือระหว่างไทยแอร์เอเชียและธนาคารกสิกรไทย ในการทำสัญญาบริหารความเสี่ยงอัตราแลกเปลี่ยนที่อ้างอิงเป้าหมายความยั่งยืน ซึ่งบริษัทจะได้รับสิทธิประโยชน์ทางการเงินและอัตราแลกเปลี่ยนพิเศษตามข้อตกลงเมื่อได้รับใบประกาศตามเวลาที่ระบุ

● ไทยแอร์เอเชียร่วมสนับสนุนมูลนิธิเพื่อทะเล ในโครงการเยาวชนสัมพันธ์ชีวิตใต้ท้องทะเลไทย รุ่นที่ 11

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ให้การสนับสนุนการเดินทางกลับจากตรังสู่กรุงเทพมหานครให้แก่เยาวชน สื่อมวลชน และผู้เข้าร่วมโครงการ ของมูลนิธิ เพื่อสนับสนุนการดำเนินโครงการ “เยาวชนสัมพันธ์ชีวิตใต้ท้องทะเลไทย รุ่นที่ 11” ซึ่งจะจัดขึ้นระหว่างวันที่ 22-29 มีนาคม 2569 ณ เกาะไหง และทะเลตรัง จังหวัดกระบี่ โดยกิจกรรมหลักของโครงการประกอบด้วย การเฝ้าระวังแนวปะการัง (Reef Watch) และการล่อมรื้อหญ้าทะเลซึ่งเป็นแหล่งอาหารของพะยูน การสนับสนุนครั้งนี้สะท้อนถึงบทบาทของสายการบินในการให้ความร่วมมือกับหน่วยงานที่ผลักดันการเปลี่ยนแปลงสู่โครงการที่ส่งเสริมการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมทางทะเลอย่างยั่งยืน



● การพัฒนาหลักสูตร ESG 102 เพื่อยกระดับความเข้าใจด้านสิ่งแวดล้อมแก่พนักงาน



บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้จัดทำสื่อการเรียนรู้ภายในรูปแบบวิดีโอ ภายใต้หลักสูตร ESG 102: AirAsia's Flying Toward Net Zero เพื่อส่งเสริมความรู้และความเข้าใจด้านสิ่งแวดล้อมแก่พนักงาน โดยเป็นหลักสูตรแบบไม่บังคับที่สามารถเรียนรู้ได้ด้วยตนเอง เนื้อหาครอบคลุมความหมายของ Net Zero และแนวทาง 4 เส้นทางสู่เป้าหมาย Net Zero ของบริษัท รวมถึง

การแนะนำค่าธรรมเนียมคาร์บอน (Carbon Surcharge) ซึ่งเป็นกลไกสนับสนุนการบริหารจัดการการปล่อยก๊าซเรือนกระจกตลอดจนแนวทางที่พนักงานสามารถมีส่วนร่วมในการลดการปล่อยคาร์บอน การดำเนินการดังกล่าวสะท้อนถึงความมุ่งมั่นของบริษัทในการเสริมสร้างความตระหนักรู้และการมีส่วนร่วมของพนักงาน เพื่อร่วมขับเคลื่อนองค์กรสู่เป้าหมายการพัฒนาอย่างยั่งยืนในระยะยาว

นิยามศัพท์

อัตราส่วนการขนส่งผู้โดยสาร คือจำนวนผู้โดยสารเทียบเป็นสัดส่วนกับปริมาณที่นั่ง ซึ่งเป็นจำนวนที่นั่งผู้โดยสารที่มีอยู่

ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร คือจำนวนที่นั่งบนทุกเที่ยวบิน คูณด้วยจำนวนกิโลเมตรที่ทำการบินบนที่นั่งเหล่านั้น

ปริมาณการขนส่งด้านผู้โดยสาร คือจำนวนบรรทุกผู้โดยสารที่จ่ายค่าโดยสารบนทุกเที่ยวบิน คูณด้วยจำนวนกิโลเมตรที่ทำการบินบนที่นั่งเหล่านั้น

ค่าโดยสารเฉลี่ย คำนวณโดยนำรายได้ค่าโดยสารและค่าธรรมเนียมน้ำมันเชื้อเพลิง ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย หารด้วยจำนวนผู้โดยสาร

รายได้ต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร คำนวณโดยนำรายได้หารด้วยปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร

ต้นทุนต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร คำนวณโดยนำผลรวมของต้นทุนจากการดำเนินงาน และค่าใช้จ่าย ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย หารด้วยปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร

ต้นทุนต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ไม่รวมน้ำมันเชื้อเพลิง) คำนวณโดยนำผลรวมของต้นทุนจากการดำเนินงาน และค่าใช้จ่าย ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย หักด้วยค่าน้ำมันเชื้อเพลิง หารด้วยปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร

ระยะทางบินโดยเฉลี่ย (กิโลเมตร) คือจำนวนกิโลเมตรที่ทำการบินเฉลี่ยต่อเที่ยวบิน

อัตราการใช้เครื่องบินต่อลำ (ชั่วโมงปฏิบัติการบินต่อวัน) คือจำนวนชั่วโมงปฏิบัติการบินเฉลี่ยต่อวันต่อลำในช่วงระยะเวลาที่เกี่ยวข้อง โดยจำนวนชั่วโมงปฏิบัติการบินเริ่มนับตั้งแต่วันที่เครื่องบินเคลื่อนที่ ณ สนามบินหนึ่ง ถึงเครื่องบินหยุดนิ่ง ณ สนามบินอีกแห่งหนึ่ง

อัตราส่วนเงินกู้ยืมต่อส่วนของผู้ถือหุ้น คำนวณโดยนำผลรวมของหนี้สินเฉพาะที่มีภาระดอกเบี้ยจ่ายทั้งหมด หารด้วยส่วนของผู้ถือหุ้น

อัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยต่อส่วนของผู้ถือหุ้นรวมสุทธิ คำนวณโดยนำผลรวมของหนี้สินเฉพาะที่มีภาระดอกเบี้ยจ่ายทั้งหมด (ไม่รวมหนี้สินสัญญาเช่า) หักด้วยเงินสด รายการเทียบเท่าเงินสด หารด้วยส่วนของผู้ถือหุ้น

อัตราส่วนความสามารถในการชำระดอกเบี้ย คำนวณโดยนำกำไรก่อนต้นทุนทางการเงิน, ภาษีเงินได้, ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย (EBITDA) หารด้วยต้นทุนทางการเงิน

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

สอบถาม ข้อมูลเพิ่มเติม

 taa_investorrelations@airasia.com

 +662 562 5745-7

 www.aavplc.com