

ไตรมาส 2/2569

**คำอธิบายและ
การวิเคราะห์
ของฝ่ายจัดการ**

Asia Aviation Public Company Limited
(AAV:TB)



สายการบินราคาประหยัด
ที่ดีที่สุดในโลก 16 ปีซ้อน

STILL WINNING STILL *Gold.*

ด้วยความมุ่งมั่น สู่รางวัล
สายการบินราคาประหยัดที่ดีที่สุดในโลก
16 ปีซ้อน



บทสรุปผู้บริหาร

นักท่องเที่ยวเข้าไทยหดตัวเล็กน้อยเมื่อเทียบกับปีก่อน โดยการเติบโตส่วนใหญ่มาจากภูมิภาคเอเชียเหนือ

ในไตรมาสที่ 2 ปี 2569 (“ไตรมาส 2/2569”) ประเทศไทยมีจำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติเดินทางมาจำนวน 6.56 ล้านคน ลดลงร้อยละ 4 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน ส่งผลให้ในช่วงครึ่งแรกของปี 2569 มีจำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติสะสมอยู่ที่ 15.87 ล้านคน โดยในไตรมาส 2/2569 มีการหดตัวของนักท่องเที่ยวในหลายภูมิภาค นำโดยกลุ่มตะวันออกกลางและอาเซียนที่ปรับตัวลดลงร้อยละ 29 และร้อยละ 11 ตามลำดับ ขณะที่จำนวนนักท่องเที่ยวจากยุโรปและเอเชียใต้ลดลงร้อยละ 9 และร้อยละ 5 เมื่อเทียบกับปีก่อน ทั้งนี้ นักท่องเที่ยวจากเอเชียเหนือมีการเติบโตอย่างต่อเนื่อง โดยเพิ่มขึ้นร้อยละ 10 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน นำโดยตลาดนักท่องเที่ยวที่พูดภาษาจีน (จีน ฮองกง มาเก๊า และไต้หวัน) ที่เติบโตอย่างโดดเด่นถึงร้อยละ 21 ขณะที่จำนวนนักท่องเที่ยวจากอเมริกาทางตะวันออกใกล้เคียงกับปีก่อน สำหรับการท่องเที่ยวในประเทศยังคงมีความแข็งแกร่งและฟื้นตัวได้ดี โดยมีจำนวนการเยี่ยมเยียนอยู่ที่ 90.0 ล้านคน-ครั้ง เติบโตเล็กน้อยร้อยละ 1 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน แม้ว่าจำนวนเที่ยวบินภายในประเทศ จะหดตัวลงร้อยละ 7 จากการที่สายการบินปรับแผนบริหารจัดการเที่ยวบินให้สอดคล้องกับความต้องการเดินทาง

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังคงครองความเป็นผู้นำในตลาดในประเทศ ควบคู่ไปกับการปรับปริมาณที่นั่งให้เหมาะสม

จากความต้องการเดินทางที่ลดลงตามฤดูกาล และผลกระทบด้านต้นทุนน้ำมันที่พุ่งสูงขึ้นจากความขัดแย้งในภูมิภาคตะวันออกกลาง บจ. ไทยแอร์เอเชีย (“TAA”) ได้ดำเนินการปรับลดปริมาณที่นั่งอย่างรอบคอบ โดยลดปริมาณที่นั่งรวมลงร้อยละ 13 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน มาอยู่ที่ 5.14 ล้านที่นั่ง ส่งผลให้จำนวนผู้โดยสารรวมลดลงร้อยละ 16 มาอยู่ที่ 4.03 ล้านคน ทำให้อัตราการขนส่งผู้โดยสารอยู่ที่ร้อยละ 78 และใช้เครื่องบินปฏิบัติการบินเฉลี่ยตลอดไตรมาสทั้งสิ้น 46 ลำ โดย TAA ได้ให้ความสำคัญกับเรื่องของความตรงต่อเวลาในทุกส่วนของการบินปฏิบัติการบิน ส่งผลให้อัตราความตรงต่อเวลา (OTP) เพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 88 จากร้อยละ 66 ในไตรมาสก่อน แม้ว่าจะมีการลดปริมาณที่นั่งที่ให้บริการลง แต่ TAA ยังคงสามารถรักษาความเป็นผู้นำในตลาดภายในประเทศด้วยส่วนแบ่งตลาดร้อยละ 37 โดยให้บริการ 3.56 ล้านที่นั่ง และมีอัตราการขนส่งผู้โดยสารในประเทศอยู่ที่ร้อยละ 80 ส่วนปริมาณที่นั่งในเส้นทางระหว่างประเทศมีการปรับลดลงเหลือ 1.58 ล้านที่นั่ง และมีอัตราการขนส่งผู้โดยสารระหว่างประเทศร้อยละ 76 โดยมุ่งเน้นการจัดสรรเครื่องบินไปยังตลาดที่มีผลประโยชน์ตอบแทนที่ดี ส่งผลให้พอร์ตโฟลิโอเส้นทางบินระหว่างประเทศในปัจจุบันมีเที่ยวบินให้บริการไปยังประเทศเวียดนามมากที่สุด ตามด้วยจีนและอินเดีย

รายได้ตัวโดยสารยังคงเติบโต ท่ามกลางแรงกดดันจากต้นทุนน้ำมันที่สูงขึ้น

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น (“AAV”) รายงานรายได้จากการขายและบริการในไตรมาส 2/2569 จำนวน 10,045.5 ล้านบาท เติบโตร้อยละ 2 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน หนุนจากการปรับราคาค่าโดยสารเพื่อสะท้อนต้นทุนที่สูงขึ้น โดยค่าโดยสารเฉลี่ยเพิ่มขึ้นร้อยละ 27 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน มาอยู่ที่ 2,127 บาท ช่วยชดเชยจำนวนผู้โดยสารที่ลดลง อย่างไรก็ตาม จากเงินบาทที่อ่อนค่าลงเทียบกับดอลลาร์สหรัฐร้อยละ 3 และราคาน้ำมันในตลาดโลกที่เพิ่มขึ้นร้อยละ 124 มาอยู่ที่ 182.5 ดอลลาร์สหรัฐต่อบาร์เรล ส่งผลให้ต้นทุนค่าน้ำมันเชื้อเพลิงในไตรมาสนี้เพิ่มขึ้นร้อยละ 43 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน เป็น 5,010.6 ล้านบาท ซึ่งกดดันอัตรากำไรจากการดำเนินงานอย่างมีนัยสำคัญแม้ว่าสายการบินจะสามารถลดปริมาณการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงรวมลงได้ร้อยละ 19 จากการปรับลดปริมาณที่นั่งลง ส่งผลให้ AAV รายงาน EBITDA ลดลงร้อยละ 96 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน มาอยู่ที่ 25.1 ล้านบาท และรายงานผลขาดทุนจากการดำเนินงานหลักที่ (2,091.0) ล้านบาท ทั้งนี้ เมื่อรวมผลกระทบจากผลขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนที่ยังไม่เกิดขึ้นจริงจำนวน (293.1) ล้านบาท จากการอ่อนค่าของเงินบาท AAV รายงานผลขาดทุนสุทธิในไตรมาสนี้ที่ (2,326.0) ล้านบาท

เน้นบริหารปริมาณที่นิ่งและจัดการกระแสเงินสดอย่างรัดกุมในครึ่งปีหลัง

วิกฤตในตะวันออกกลางดันราคาน้ำมันอากาศยานพุ่งสูงขึ้นเป็นประวัติการณ์ ซึ่งแตะระดับสูงสุดที่ 240 ดอลลาร์สหรัฐต่อบาร์เรลในช่วงต้นเดือนเมษายน ส่งผลให้บริษัทจำเป็นต้องปรับลดปริมาณที่นิ่งที่ให้บริการในเดือนพฤษภาคมและมิถุนายนลงร้อยละ 20 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน สำหรับในช่วงครึ่งหลังของปี 2569 เพื่อรักษาสภาพคล่องทางการเงินและประสิทธิภาพในการดำเนินงาน บริษัทจะยังคงลดปริมาณที่นิ่งที่ให้บริการลงในระดับเดียวกันสำหรับไตรมาส 3/2569 เพื่อให้สอดคล้องกับช่วงนอกฤดูกาลท่องเที่ยว และจะเริ่มเพิ่มเที่ยวบินมากขึ้นในไตรมาส 4/2569 เพื่อรองรับความต้องการเดินทางช่วงเทศกาล ทั้งนี้ เพื่อควบคุมต้นทุนที่ยังคงอยู่ในระดับสูง TAA จะยังคงเน้นการตั้งราคาโดยสาร์ให้เหมาะสมเพื่อปรับผลการดำเนินงานให้ดีขึ้น สายการบินตั้งเป้าในการเพิ่มส่วนแบ่งทางการตลาดโดยกลับมาให้บริการในเส้นทางบินตามฤดูกาลในไตรมาส 3/2569 และเพิ่มเที่ยวบินหลักทั้งในประเทศและระหว่างประเทศในไตรมาส 4/2569 นอกจากนี้ ในไตรมาสนี้ TAA ได้ออกหุ้นกู้ชุดใหม่มูลค่า 3,815.3 ล้านบาทในเดือนมิถุนายนที่ผ่านมา และยังคงเจรจากับคู่ค้า พร้อมทั้งศึกษาโอกาสในการทำธุรกรรมการขายและเช่ากลับคืนเครื่องบิน (Sale-and-leaseback) เพื่อรักษากระแสเงินสดและคงความยืดหยุ่นทางการเงิน (ดูรายละเอียดแนวโน้มธุรกิจเพิ่มเติมที่หน้า 11)

สรุปผลการดำเนินงาน

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เป็นผู้ถือหุ้นทั้งหมดใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งประกอบธุรกิจสายการบินไทยแอร์เอเชีย

ผลประกอบการของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น สำหรับงวดสามเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2568 และ 2569 เป็นดังนี้:

งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ

บริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน) (หน่วย: ล้านบาท)	งบการเงินรวม			งบการเงินรวม		
	สำหรับงวด		เปลี่ยนแปลง	สำหรับงวด		เปลี่ยนแปลง
	สามเดือนสิ้นสุด			หกเดือนสิ้นสุด		
	วันที่ 30 มิถุนายน			วันที่ 30 มิถุนายน		
	2569	2568		2569	2568	
รายได้รวม	10,368.4	11,349.2	-9%	24,425.4	24,903.7	-2%
ค่าใช้จ่ายรวม	11,873.3	10,657.8	+11%	24,209.0	21,839.0	+11%
กำไร (ขาดทุน) จากกิจกรรมดำเนินงาน	(1,504.9)	691.4	N.A.	216.4	3,064.7	-93%
กำไร (ขาดทุน) สำหรับงวด	(2,325.8)	214.2	N.A.	(1,485.2)	1,601.5	N.A.
กำไร (ขาดทุน) ต่อหุ้นชั้นพื้นฐาน (บาท)	(0.1810)	0.0167	N.A.	(0.1156)	0.1246	N.A.
การคำนวณ EBITDA						
กำไร (ขาดทุน) จากการดำเนินงาน	(1,504.9)	691.4	N.A.	216.4	3,064.7	-93%
กำไร (ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยน	(293.1)	1,324.4	N.A.	(1,306.9)	1,435.1	N.A.
กำไร (ขาดทุน) จากตราสารอนุพันธ์	35.9	(79.4)	N.A.	299.6	(74.9)	N.A.
กำไร (ขาดทุน) จากการขายสินทรัพย์	0.5	0.2	+94%	0.4	(0.5)	N.A.
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	1,273.2	1,188.3	+7%	2,535.8	2,282.9	+11%
EBITDA	25.0	634.5	-96%	3,758.9	3,987.8	-6%

สถิติการดำเนินงาน

ในไตรมาส 2/2569 บจ. ไทยแอร์เอเชีย (“TAA”) ได้ปรับปริมาณที่นั่งเพื่อตอบสนองต่อสภาวะตลาดในช่วงนอกฤดูกาลท่องเที่ยว และการปรับตัวสูงขึ้นของราคาน้ำมันจากสถานการณ์ความขัดแย้งในตะวันออกกลาง โดยให้บริการที่นั่งทั้งหมด 5.14 ล้านที่นั่ง ลดลงร้อยละ 13 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน และขนส่งผู้โดยสารรวม 4.03 ล้านคน ลดลงร้อยละ 16 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน ส่งผลให้อัตราการขนส่งผู้โดยสารรวมอยู่ที่ร้อยละ 78 ลดลง 4 จุด ทั้งนี้ ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ASK) หดตัวลงร้อยละ 19 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน มาอยู่ที่ 4,910 ล้านที่นั่ง-กิโลเมตร โดยมีจำนวนเครื่องบินปฏิบัติการเฉลี่ยอยู่ที่ 46 ลำ ลดลงจาก 52 ลำในไตรมาส 2/2568 จากจำนวนฝูงบินรวม 62 ลำ และอัตราการใช้เครื่องบินลดลงเล็กน้อยมาอยู่ที่ 11.0 ชั่วโมงต่อเครื่องบินต่อวัน อย่างไรก็ตาม สายการบินยังคงเน้นความเป็นเลิศด้านการบริการและการบิน โดยประสิทธิภาพความตรงต่อเวลา (OTP) พ้นตัวขึ้นอย่างชัดเจนมาอยู่ที่ร้อยละ 88 ซึ่งปรับตัวดีขึ้นจากร้อยละ 85 ในไตรมาส 2/2568 และปรับตัวดีขึ้นอย่างมีนัยสำคัญจากร้อยละ 66 ในไตรมาส 1/2569

สำหรับตลาดภายในประเทศ TAA ได้ปรับลดปริมาณที่นั่งที่ให้บริการลงร้อยละ 10 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน มาอยู่ที่ 3.56 ล้านที่นั่ง และขนส่งผู้โดยสารจำนวน 2.83 ล้านคน ลดลงร้อยละ 15 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน โดยในระหว่างไตรมาส TAA ได้รับความร่วมมือจากการบินชั่วคราว ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ คงเหลือไว้เฉพาะเส้นทางบินไปเชียงใหม่และภูเก็ต ขณะที่ยังคงรักษาความถี่และตารางการปฏิบัติการบินในฐานะบินหลักที่ท่าอากาศยานดอนเมือง ส่งผลให้อัตราการขนส่งผู้โดยสาร

ในประเทศอยู่ที่ร้อยละ 80 ลดลง 4 จุด เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน ทั้งนี้ จากการบริหารจัดการรายได้เพื่อสะท้อนต้นทุนที่สูงขึ้น ส่งผลให้ค่าโดยสารเฉลี่ยในประเทศปรับตัวเพิ่มขึ้นได้ร้อยละ 28 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน มาอยู่ที่ 1,636 บาท

สำหรับตลาดระหว่างประเทศ TAA ได้ปรับปริมาณที่นั่งให้เหมาะสมกับความต้องการเดินทาง โดยลดปริมาณที่นั่งลงร้อยละ 19 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน มาอยู่ที่ 1.58 ล้านที่นั่ง และขนส่งผู้โดยสารรวม 1.20 ล้านคน ลดลงร้อยละ 19 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน ทั้งนี้ บริษัทเน้นการจัดสรรเครือข่ายการบินไปยังเส้นทางบินที่สามารถทำกำไรได้และรักษาระดับรายได้ต่อหน่วยในช่วงที่ต้นทุนค่าน้ำมันเชื้อเพลิงเพิ่มสูงขึ้น จึงระงับเที่ยวบินชั่วคราวในบางเมืองของประเทศอินเดีย เนปาล จีน ฮองกง สิงคโปร์ และอินโดนีเซีย อย่างไรก็ตาม สายการบินยังคงรักษาระดับอัตราการขนส่งผู้โดยสารระหว่างประเทศไว้ได้ที่ร้อยละ 76 และสามารถเพิ่มค่าโดยสารเฉลี่ยในตลาดระหว่างประเทศสูงขึ้นร้อยละ 28 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน มาอยู่ที่ 3,279 บาท สำหรับเส้นทางบินในกลุ่มประเทศ CLMV ยังคงมีผลการดำเนินงานที่ดี ส่วนเส้นทางบินไปประเทศอินเดียเผชิญการแข่งขันสูง ทั้งนี้ ประเทศเวียดนามยังคงเป็นตลาดระหว่างประเทศที่ใหญ่ที่สุดของ TAA ตามด้วยประเทศจีน โดยทั้งสองตลาดมีค่าโดยสารเฉลี่ยเติบโตได้ดี นอกจากนี้ การปรับปริมาณที่นั่งในเส้นทางไปยังประเทศญี่ปุ่นและไต้หวันช่วยรักษาสถานะการขนส่งผู้โดยสารให้อยู่ในระดับสูง ขณะที่เที่ยวบินเสรีภาพการบินที่ 5 (Fifth Freedom) ยังคงทำผลการดำเนินงานที่ดีอย่างต่อเนื่อง

รายได้

รายได้รวมอยู่ที่ 10,368.4 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 9 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน โดยสาเหตุสำคัญมาจากฐานที่สูงในปีก่อนหน้าเนื่องจากมีบันทึกกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนในไตรมาส 2/2568

- **รายได้จากการขายและบริการ** เพิ่มขึ้นร้อยละ 2 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน มาอยู่ที่ 10,045.5 ล้านบาท จากการปรับราคาค่าโดยสารขึ้น ชดเชยกับจำนวนผู้โดยสารที่ลดลง
 - **รายได้จากตัวโดยสาร** เพิ่มขึ้นร้อยละ 6 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน มาอยู่ที่ 8,575.0 ล้านบาท แม้ว่าจำนวนผู้โดยสารจะลดลงร้อยละ 16 มาอยู่ที่ 4.03 ล้านคน ตามการปรับลดปริมาณที่นั่งที่ให้บริการให้เหมาะสมกับสถานการณ์ แต่ค่าโดยสารเฉลี่ยปรับตัวเพิ่มขึ้นได้ร้อยละ 27 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน มาอยู่ที่ 2,127 บาทต่อผู้โดยสาร ซึ่งการเติบโตของค่าโดยสารเฉลี่ยนี้สามารถชดเชยต้นทุนค่าน้ำมันเชื้อเพลิงต่อผู้โดยสารที่เพิ่มสูงขึ้นได้ประมาณร้อยละ 50 เมื่อเทียบกับช่วงก่อนเกิดวิกฤตการณ์ในตะวันออกกลาง
 - **รายได้จากบริการเสริม** อยู่ที่ 1,470.7 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 16 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 15 ของรายได้จากการขายและบริการ จากการลดลงของรายได้สัมภาระใต้ท้องเครื่องตามจำนวนผู้โดยสารที่ลดลง และการลดลงของรายได้ค่าธรรมเนียมการดำเนินการจากการยกเว้นค่าธรรมเนียมการดำเนินการสำหรับการจองตั๋วโดยสารผ่าน AirAsia MOVE อย่างไรก็ตาม รายได้จากบริการเสริมต่อผู้โดยสาร ปรับตัวดีขึ้นเล็กน้อยร้อยละ 1 มาอยู่ที่ 365 บาทต่อผู้โดยสาร จากการซื้อบริการฝากสัมภาระและเลือกที่นั่งที่เพิ่มสูงขึ้นตามสัดส่วนการจองตั๋วโดยสารผ่าน AirAsia MOVE
- **รายได้อื่น** อยู่ที่ 322.9 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 79 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน ฐานที่สูงในปีก่อนหน้าซึ่งมีบันทึกผลกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนที่ยังไม่เกิดขึ้นจริงจำนวน 1,324.4 ล้านบาท

โดยสรุป รายได้ต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร ("RASK") เพิ่มขึ้นร้อยละ 26 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน มาอยู่ที่ 2.05 บาท จากการเพิ่มขึ้นของอัตราค่าตัวโดยสารและการบริหารจัดการเที่ยวบิน

ต้นทุนและค่าใช้จ่าย

ค่าใช้จ่ายรวมอยู่ที่ 11,873.3 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 11 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน โดยหลักได้รับผลกระทบจากการปรับตัวสูงขึ้นของราคาน้ำมันในตลาดโลก

- **ต้นทุนขายและการบริการอยู่ที่ 11,873.3 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 11 จากช่วงเดียวกันของปีก่อน**
 - **ค่าน้ำมันเชื้อเพลิงเพิ่มขึ้นร้อยละ 43** เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน เป็น 5,010.6 ล้านบาท หรือคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 50 ของรายได้จากการขายและบริการ โดยมีสาเหตุสำคัญมาจากราคาน้ำมันอากาศยานที่พุ่งสูงขึ้นร้อยละ 124 จาก 81.4 ดอลลาร์สหรัฐต่อบาร์เรลในไตรมาส 2/2568 เป็น 182.5 ดอลลาร์สหรัฐต่อบาร์เรล ในไตรมาสนี้ ประกอบกับค่าเงินบาทเทียบกับดอลลาร์สหรัฐที่อ่อนลงร้อยละ 3 อย่างไรก็ดี ปริมาณการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงลดลงร้อยละ 19 ตามแผนปรับลดปริมาณที่นั่งที่ให้บริการ
 - **ค่าใช้จ่ายพนักงานอยู่ที่ 1,199.6 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 12** เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน สอดคล้องกับปริมาณที่นั่งที่ให้บริการลดลง
 - **ค่าซ่อมบำรุงอากาศยานอยู่ที่ 2,077.9 ล้านบาท เพิ่มขึ้นเล็กน้อยร้อยละ 1** เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน โดยหลักเกิดจากการบริหารจัดการการซ่อมบำรุงรักษาเครื่องบิน
 - **ต้นทุนขายและการให้บริการอื่นๆ อยู่ที่ 2,595.5 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 8** เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน สาเหตุหลักมาจากค่าธรรมเนียมบริการภาคพื้นสนามบินและค่าบริการท่าอากาศยานที่ลดลงตามเที่ยวบินที่ปรับลดลง
- **ค่าใช้จ่ายในการขายและบริหารอยู่ที่ 706.4 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 17** เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน จากการลดค่าใช้จ่ายด้านการตลาดและค่าคอมมิชชั่นที่จ่ายให้กับ Online Travel Agency (OTA) ส่งผลให้อัตราส่วนค่าใช้จ่ายในการขายและบริหารต่อรายได้จากการขายและบริการอยู่ที่ร้อยละ 7 ลดลงเมื่อเทียบกับร้อยละ 9 ในช่วงเดียวกันของปีก่อน
- **ค่าใช้จ่ายอื่นอยู่ที่ 283.2 ล้านบาท เทียบกับ 67.4 ล้านบาทในไตรมาส 2/2568** โดยหลักมาจากผลขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนที่ยังไม่เกิดขึ้นจริงจำนวน (293.1) ล้านบาท ตามการอ่อนค่าของเงินบาท

โดยสรุป **ต้นทุนต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร ("CASK") เพิ่มขึ้นร้อยละ 33** เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน อยู่ที่ 2.44 บาท โดยหลักมาจากการเพิ่มขึ้นของราคาน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยานและปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ASK) ที่ลดลง ทั้งนี้ ต้นทุนที่ไม่รวมค่าน้ำมันเชื้อเพลิงปรับตัวลดลงร้อยละ 8 จากการควบคุมค่าใช้จ่าย แต่ด้วยการลดลงของ ASK ทำให้ต้นทุนต่อหน่วยที่ไม่รวมน้ำมันเชื้อเพลิง (CASK ex-fuel) เพิ่มขึ้นร้อยละ 13 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน มาอยู่ที่ 1.43 บาท

กำไร/ขาดทุน

จากแรงกดดันด้านราคาน้ำมัน บริษัทมี EBITDA ในไตรมาส 2/2569 อยู่ที่ 25.0 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 96 เมื่อเทียบกับไตรมาส 2/2568 (634.5 ล้านบาท) ส่งผลให้อัตรากำไร EBITDA ลดลงมาอยู่ที่ร้อยละ 0.2 เทียบกับร้อยละ 6.0 ในไตรมาส 2/2568 หากไม่รวมผลกระทบจากผลขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนจำนวน (293.1) ล้านบาท บริษัทจะมี**ขาดทุนจากการดำเนินงานหลักเพิ่มขึ้น**เป็น (2,091.3) ล้านบาท เทียบกับขาดทุนจากการดำเนินงานหลัก (845.3) ล้านบาทในปีก่อนหน้า และมี**ผลขาดทุนสุทธิ**ในไตรมาสนี้ที่ (2,325.8) ล้านบาท เทียบกับกำไรสุทธิ 214.2 ล้านบาทในไตรมาส 2/256

สรุปผลประกอบการของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น สำหรับงวดหกเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2568 และ 2569 ดังนี้:

ในช่วงครึ่งแรกของปี 2569 ภาคการท่องเที่ยวของประเทศไทยเผชิญการชะลอตัวลงเล็กน้อย โดยต้อนรับนักท่องเที่ยวต่างชาติรวม 15.87 ล้านคน ลดลงร้อยละ 3 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน การปรับตัวลดลงส่วนใหญ่มาจากตลาดอาเซียน ซึ่งลดลงร้อยละ 15 และตะวันออกกลาง ลดลงร้อยละ 25 ในทางตรงกันข้าม ตลาดเอเชียเหนือยังคงมีการฟื้นตัวอย่างต่อเนื่อง เพิ่มขึ้นร้อยละ 5 เมื่อเทียบกับปีก่อน นำโดยการเติบโตของกลุ่มนักท่องเที่ยวที่พูดภาษาจีน (จีน ฮองกง มาเก๊า และไต้หวัน) เติบโตร้อยละ 13 ขณะที่เอเชียใต้มีการเติบโตร้อยละ 4 จากกลุ่มนักท่องเที่ยวชาวอินเดียที่เพิ่มขึ้นร้อยละ 5 ส่วนนักท่องเที่ยวจากยุโรปและอเมริกาค่อนข้างทรงตัว

สำหรับ TAA สถานการณ์ความขัดแย้งในตะวันออกกลางทำให้ราคาน้ำมันพุ่งสูงขึ้นกดดันค่าครองชีพและการเติบโตของเศรษฐกิจในภาพรวม ซึ่งส่งผลให้ผลประกอบการของ TAA จากไตรมาส 1/2569 ที่แข็งแกร่งและสร้างสถิติสูงสุดด้วยส่วนแบ่งตลาดผู้โดยสารในประเทศที่ร้อยละ 42 พลิกกลับเป็นผลขาดทุนในไตรมาส 2/2569 ทำให้ภาพรวมผลการดำเนินงานในช่วงครึ่งแรกของปีมีผลขาดทุน โดยในช่วงครึ่งแรกของปี 2569 TAA ขนส่งผู้โดยสารรวม 10.2 ล้านคน ลดลงร้อยละ 2 ด้วยอัตราขนส่งผู้โดยสารที่ร้อยละ 84 จากปริมาณที่นั่งให้บริการทั้งหมด 12.16 ล้านที่นั่ง ลดลงร้อยละ 1 และเพื่อชดเชยผลกระทบจากต้นทุนเชื้อเพลิง สายการบินจึงได้ดำเนินแผนปรับปริมาณที่นั่งที่ให้บริการให้เหมาะสมทั้งเส้นทางภายในประเทศและระหว่างประเทศ ควบคู่ไปกับการระงับเส้นทางบินที่มีความต้องการเดินทางต่ำ ทั้งนี้ ผู้โดยสารในตลาดในประเทศเติบโตร้อยละ 1 มาอยู่ที่ 7.12 ล้านคน ช่วยชดเชยการหดตัวของผู้โดยสารในตลาดระหว่างประเทศ ซึ่งลดลงร้อยละ 8 มาอยู่ที่ 3.08 ล้านคน ขณะที่ตลาดกลุ่มประเทศ CLMV และเส้นทางเสรีภาพการบินที่ 5 ยังคงทำผลการดำเนินงานได้ดี

ในครึ่งแรกของปี 2569 บริษัทมีรายได้รวมอยู่ที่ 24,425.4 ล้านบาท ลดลงเล็กน้อยร้อยละ 2 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน ขณะที่รายได้จากการขายและบริการอยู่ที่ 23,575.4 ล้านบาท เติบโตร้อยละ 2 เมื่อเทียบกับปีก่อน หนุนจากค่าโดยสารเฉลี่ยที่เพิ่มขึ้นร้อยละ 7 อยู่ที่ 1,951 บาท บริษัทมี EBITDA อยู่ที่ 3,758.9 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 6 เมื่อเทียบกับครึ่งแรกของปี 2568 และรายงานขาดทุนสุทธิจำนวน (1,485.2) ล้านบาท เทียบกับกำไรสุทธิ 1,601.5 ล้านบาทในงวดเดียวกันของปีก่อนหน้า ทั้งนี้ หากไม่รวมผลกระทบจากผลขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนที่ยังไม่เกิดขึ้นจริงจำนวน (1,306.9) ล้านบาท บริษัทจะมีขาดทุนจากการดำเนินงานหลักอยู่ที่ (439.7) ล้านบาท เทียบกับกำไรจากการดำเนินงานหลักจำนวน 453.3 ล้านบาทในช่วงเดียวกันของปี 2568

โดยสรุป RASK สำหรับครึ่งแรกของปี 2569 อยู่ที่ 1.99 บาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 10 จากปีก่อน จากอัตราค่าโดยสารเฉลี่ยที่เพิ่มขึ้น อย่างไรก็ตาม CASK เพิ่มขึ้นร้อยละ 12 มาอยู่ที่ 2.00 บาท จากการเพิ่มขึ้นของราคาน้ำมันอากาศยาน ขณะที่ CASK ex-fuel เพิ่มขึ้นร้อยละ 4 มาอยู่ที่ 1.24 บาท จากค่าซ่อมบำรุงเครื่องบินและค่าเสื่อมราคาที่สูงขึ้น

งบฐานะการเงิน

บริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน)

งบการเงินรวม

(หน่วย: ล้านบาท)

	ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2569	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568	เปลี่ยนแปลง
รวมสินทรัพย์	78,987.3	76,031.1	+4%
รวมสินทรัพย์หมุนเวียน	21,979.8	16,332.5	+35%
รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน	57,007.5	59,698.6	-5%
รวมหนี้สิน	66,900.0	62,474.8	+7%
รวมหนี้สินหมุนเวียน	30,078.7	28,022.7	+7%
รวมหนี้สินไม่หมุนเวียน	36,821.4	34,452.1	+7%
รวมส่วนของผู้ถือหุ้น	12,087.3	13,556.3	-11%

สินทรัพย์

ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2569 บริษัทมี**สินทรัพย์รวม**อยู่ที่ 78,987.3 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 4 จากสิ้นปี 2568 ที่จำนวน 76,031.1 ล้านบาท

- **สินทรัพย์หมุนเวียน**อยู่ที่ 21,979.8 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 35 จากสิ้นปี 2568 โดยลูกหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกันเพิ่มขึ้นร้อยละ 63 อยู่ที่ 14,649.3 ล้านบาท ขณะที่เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดปรับตัวลดลงร้อยละ 21 มาอยู่ที่ 2,885.1 ล้านบาท สาเหตุหลักมาจากผลขาดทุนจากการดำเนินงาน และยอดสุทธิของลูกหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกันที่เพิ่มสูงขึ้น
- **สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน**อยู่ที่ 57,007.5 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 5 จากสิ้นปี 2568 จากการตัดค่าเสื่อมราคาของสินทรัพย์สิทธิการใช้ และการกลักรายการสินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี ซึ่งสะท้อนความสามารถในการใช้ประโยชน์จากผลขาดทุนสะสมทางภาษีที่ลดลงท่ามกลางสถานการณ์ล่าสุดในอุตสาหกรรม

หนี้สิน

ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2569 บริษัทรายงาน**หนี้สินรวม**อยู่ที่ 66,900.0 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 7 จากสิ้นปี 2568 ที่ 62,474.8 ล้านบาท หากไม่รวมหนี้สินตามสัญญาเช่า บริษัทมี**หนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยจ่าย (Interest-bearing debt)** อยู่ที่ 15,711.2 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 30 จาก ณ สิ้นปี 2568 ที่จำนวน 12,095.0 ล้านบาท โดยต้นทุนทางการเงินเฉลี่ยปัจจุบันอยู่ที่ร้อยละ 5.1 ต่อปี

- **หนี้สินหมุนเวียน**อยู่ที่ 30,078.7 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 7 จากสิ้นปี 2568 จากการเพิ่มขึ้นของรายได้รับล่วงหน้าจากการชำระเงินล่วงหน้าของ OTAs เจ้าหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน และเจ้าหนี้การค้าที่เพิ่มขึ้นจากการขยายระยะเวลาการชำระที่ได้รับจากลูกค้า
- **หนี้สินไม่หมุนเวียน**อยู่ที่ 36,821.4 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 7 จากสิ้นปี 2568 จากการออกหุ้นกู้ชุดใหม่รวมมูลค่า 3,815.3 ล้านบาทในเดือนมิถุนายน 2569 ชดเชยบางส่วนด้วยหนี้สินตามสัญญาเช่าที่ลดลง

ส่วนของผู้ถือหุ้น

ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2569 บริษัทมี**ส่วนของผู้ถือหุ้นรวม**อยู่ที่ 12,087.3 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 11 จากสิ้นปี 2568 เป็นผลมาจากการรับรู้ผลขาดทุนสุทธิในระหว่างงวด

งบกระแสเงินสด

บริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน)

(หน่วย: ล้านบาท)

งบการเงินรวม

สำหรับงวดหกเดือนสิ้นสุด

วันที่ 30 มิถุนายน

	2026	2025
เงินสดสุทธิได้มาจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมดำเนินงาน	(305.3)	3,687.1
เงินสดสุทธิได้มาจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมลงทุน	(380.9)	(471.4)
เงินสดสุทธิได้มาจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมจัดหาเงิน	(142.3)	(3,540.2)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น (ลดลง) สุทธิ	(828.4)	(324.6)
เงินทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนที่ยังไม่เกิดขึ้นจริงของเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	49.2	(16.4)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดต้นงวด	3,664.4	2,104.6
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดปลายงวด	2,885.1	1,763.6

ในช่วงครึ่งแรกของปี 2569 บริษัทมีเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมดำเนินงานจำนวน (305.3) ล้านบาท ซึ่งเป็นผลกระทบหลักมาจากผลขาดทุนจากการดำเนินงานที่เป็นไปตามทิศทางการเพิ่มขึ้นของต้นทุนราคาน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยาน ในส่วนของเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุนมีจำนวน (380.9) ล้านบาท ส่วนใหญ่เป็นค่าซื้อที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ (PPE) และการจ่ายเงินมัดจำสำหรับบำรุงรักษาเครื่องบิน ขณะที่เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงินมีจำนวน (142.3) ล้านบาท โดยหลักเกิดจากการชำระหนี้สินตามสัญญาเช่าเครื่องบินจำนวน (3,193.7) ล้านบาท และชำระคืนเงินกู้ยืมที่ครบกำหนดไถ่ถอนจำนวน (1,200.0) ล้านบาท ซึ่งชดเชยบางส่วนด้วยเงินสดรับจากการออกหุ้นกู้ชุดใหม่จำนวน 5,315.3 ล้านบาท โดยสรุป บริษัทมีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดลดลงสุทธิจำนวน (828.4) ล้านบาท ส่งผลให้มีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดสะสมปลายงวด ณ สิ้นไตรมาสอยู่ที่ 2,885.1 ล้านบาท

สถิติการดำเนินงานที่สำคัญ

บริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด	ไตรมาส 2 ปี 2569	ไตรมาส 2 ปี 2568	เปลี่ยนแปลง	ครึ่งปีแรก ปี 2569	ครึ่งปีแรก ปี 2568	เปลี่ยนแปลง
จำนวนผู้โดยสาร (ล้านคน)	4.03	4.82	-16%	10.20	10.40	-2%
ในประเทศ	2.83	3.33	-15%	7.12	7.05	+1%
ระหว่างประเทศ	1.20	1.49	-19%	3.08	3.35	-8%
ปริมาณที่นั่ง (ล้านที่นั่ง)	5.14	5.92	-13%	12.16	12.31	-1%
ในประเทศ	3.56	3.95	-10%	8.39	8.05	+4%
ระหว่างประเทศ	1.58	1.96	-19%	3.78	4.25	-11%
อัตราการขนส่งผู้โดยสาร (ร้อยละ)	78	82	-4 จุด	84	84	คงที่
ในประเทศ	80	84	-4 จุด	85	88	-3 จุด
ระหว่างประเทศ	76	76	คงที่	81	79	+2 จุด
ค่าโดยสารเฉลี่ย (บาท)	2,127	1,676	+27%	1,951	1,821	+7%
ในประเทศ	1,636	1,280	+28%	1,519	1,517	+0.1%
ระหว่างประเทศ	3,279	2,563	+28%	2,953	2,802	+5%
ปริมาณการขนส่งด้านผู้โดยสาร (ล้านที่นั่ง-กม.)	3,873	4,793	-19%	9,912	10,450	-5%

บริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด	ไตรมาส 2 ปี 2569	ไตรมาส 2 ปี 2568	เปลี่ยน แปลง	ครึ่งปีแรก ปี 2569	ครึ่งปีแรก ปี 2568	เปลี่ยน แปลง
ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ล้านที่นั่ง-กม.)	4,910	6,030	-19%	11,876	12,743	-7%
รายได้ต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (บาท)	2.05	1.63	+26%	1.99	1.81	+10%
ต้นทุนต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (บาท)	2.44	1.83	+33%	2.00	1.78	+12%
ต้นทุนต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ไม่รวมน้ำมันเชื้อเพลิง) (บาท)	1.43	1.26	+13%	1.24	1.19	+4%
จำนวนเครื่องบิน ณ สิ้นงวด (ลำ)	62	62	คงที่	62	62	คงที่
จำนวนเครื่องบินที่ปฏิบัติการบินเฉลี่ย (ลำ)	46	52	-6	52	53	-1
อัตราการใช้เครื่องบินต่อลำ (ชั่วโมง/ลำ/วัน)	11.0	11.6	-5%	11.8	12.2	-3%
ประสิทธิภาพความตรงต่อเวลา (ร้อยละ)	88	85	+3 จุด	77	79	-2 จุด

อัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญ

บริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน)	ไตรมาส 2 ปี 2569	ไตรมาส 2 ปี 2568	ครึ่งปีแรก ปี 2569	ครึ่งปีแรก ปี 2568
อัตราส่วนทุนหมุนเวียน (Current ratio) (ไม่รวมหนี้สิน สัญญาเช่า)	0.9x	0.7x	0.9x	0.7x
อัตรากำไรก่อนต้นทุนทางการเงิน, ภาษีเงินได้, ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย (EBITDA)	0.2%	6%	16%	17%
อัตรากำไรสุทธิ	(23%)	2%	(6%)	7%
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์	(3%)	0.3%	(2%)	2%
อัตราส่วนผลตอบแทนผู้ถือหุ้น	(19%)	2%	(14%)	17%
หนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยต่อส่วนของผู้ถือหุ้นรวม (ไม่รวม หนี้สินสัญญาเช่า)	1.1x	0.6x	1.1x	0.6x
อัตราส่วนความสามารถในการจ่ายดอกเบี้ย (ไม่รวม ดอกเบี้ยจาก TFRS16)	0.04x	0.9x	2.8x	2.9x

ตารางการชำระหนี้

(หน่วย: ล้านบาท)	ปี 2569	ปี 2570	ปี 2571	ปี 2572	ปี 2573
หุ้นกู้	1,500	3,500	4,488	3,478	-
เงินกู้ยืมระยะสั้น	1,750	-	-	-	-
เงินกู้ยืมระยะยาว	181	363	324	130	98
รวม	3,431	3,863	4,812	3,608	98

ภาพรวมการดำเนินงานในอนาคต

ความผันผวนของสถานการณ์ภูมิรัฐศาสตร์และราคาน้ำมันส่งผลกระทบต่อคาดการณ์เศรษฐกิจมหภาค

สถานการณ์ความขัดแย้งในตะวันออกกลางยังคงมีความผันผวนและยากต่อการคาดการณ์ ส่งผลให้ราคาพลังงานปรับตัวสูงขึ้นและสร้างแรงกดดันต่อเศรษฐกิจโลก โดยในเดือนกรกฎาคม 2569 ราคาน้ำมันอากาศยานเฉลี่ยอยู่ที่ 139 ดอลลาร์สหรัฐต่อบาร์เรล และแตะระดับสูงสุดที่ 161 ดอลลาร์สหรัฐต่อบาร์เรล ขณะที่การปิดช่องแคบฮอร์มุซและเส้นทางขนส่งสำคัญอื่นๆ มีแนวโน้มทำให้ราคาน้ำมันอากาศยานในตลาดโลกยังคงอยู่ในระดับสูง แรงกดดันด้านราคาพลังงานที่ยืดเยื้อยังส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจในวงกว้าง โดยเพิ่มความเสี่ยงด้านเงินเฟ้อและกระทบต่อกำลังซื้อของผู้บริโภค ส่งผลให้คาดการณ์การเติบโตทางเศรษฐกิจ (GDP) ของไทยในปี 2569 ถูกปรับลดลงมาอยู่ต่ำกว่าร้อยละ 2 สะท้อนถึงแนวโน้มการบริโภคในประเทศที่ชะลอตัวลง ทั้งนี้ เพื่อบรรเทาผลกระทบจากต้นทุนน้ำมันที่อยู่ในระดับสูง TAA ได้ทำสัญญาป้องกันความเสี่ยงราคาน้ำมัน (Hedging) สำหรับไตรมาส 3/2569 ครอบคลุมประมาณร้อยละ 13 ของปริมาณการใช้น้ำมันทั้งหมด ที่ราคา 89 ดอลลาร์สหรัฐต่อบาร์เรล และอยู่ระหว่างพิจารณาเพิ่มสัดส่วนการป้องกันความเสี่ยงในช่วงปลายปี

ปรับปริมาณที่นั่งให้สอดคล้องกับสถานการณ์ และบริหารราคาโดยสารถือเพื่อลดผลขาดทุนจากการดำเนินงาน

หลังจากปรับลดปริมาณที่นั่งให้บริการลงร้อยละ 20 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อนในเดือนพฤษภาคมและมิถุนายน สายการบินคาดว่าจะยังคงลดปริมาณการให้บริการที่นั่งในอัตราใกล้เคียงกันในไตรมาส 3/2569 ส่วนในไตรมาส 4/2569 มีแผนลดปริมาณที่นั่งลงประมาณร้อยละสิบเทียบกับปีก่อน โดยการปรับลดดังกล่าวจะเน้นไปที่เส้นทางระหว่างประเทศเป็นหลัก โดยเฉพาะเส้นทางในอินเดีย จีน ฮองกง และเส้นทางเสรีภาพการบินที่ 5 ซึ่งขึ้นอยู่กับสถานการณ์ตลาดและทิศทางราคาน้ำมันเป็นสำคัญ ทั้งนี้ TAA ยังคงตั้งเป้ารักษาสถานะการขนส่งผู้โดยสารรวมให้อยู่ในระดับมากกว่าร้อยละ 80 พร้อมกับบริหารค่าโดยสารผ่านการตั้งราคาให้เหมาะสม (Dynamic Pricing) โดยเฉพาะตลาดในประเทศซึ่งตั้งเป้าค่าโดยสารเฉลี่ยให้สูงกว่า 1,600 บาท ขณะเดียวกัน TAA ยังคงมุ่งเสริมความแข็งแกร่งในฐานะผู้นำตลาดผ่านการยกระดับความตรงต่อเวลาและการดำเนินโครงการต่างๆ เพื่อตอบโจทย์ความต้องการของผู้โดยสาร เช่น แคมเปญ SilverCare ซึ่งมุ่งเน้นกลุ่มนักเดินทางผู้สูงอายุ เป็นต้น

มาตรการกระตุ้นการท่องเที่ยวจากภาครัฐหนุนบรรยากาศเชิงบวกครึ่งปีหลัง แม้เศรษฐกิจอาจไม่สดใส

ท่ามกลางความท้าทายในปัจจุบัน ฝ่ายบริหารประเมินว่าความเชื่อมั่นด้านการท่องเที่ยวในไตรมาส 3/2569 มีแนวโน้มทรงตัวจากปัจจัยด้านฤดูกาล ภาวะเศรษฐกิจมหภาคที่ยังมีความไม่แน่นอน และพฤติกรรมค่าใช้จ่ายของผู้บริโภคที่ยังคงตึงตัว โดยคาดว่าสถานการณ์จะเริ่มฟื้นตัวดีขึ้นในไตรมาส 4/2569 ทั้งนี้ มาตรการกระตุ้นการท่องเที่ยวของภาครัฐ อาทิ โครงการ “เที่ยวไทยคนละครึ่ง” (Tourism Co-Pay Scheme) และโครงการกระตุ้นการเดินทางทางอากาศ “Fly Thai All the Feelings” ซึ่งมีกำหนดเปิดตัวในเดือนกันยายน คาดว่าจะช่วยกระตุ้นความต้องการเดินทางทั้งจากนักท่องเที่ยวต่างชาติและผู้โดยสารในประเทศได้ นอกจากนี้ TAA มีแผนให้บริการเที่ยวบินเพื่อรองรับกิจกรรมและงานส่งเสริมการท่องเที่ยวที่สำคัญทั้งจากภาครัฐและภาคเอกชนในช่วงปลายปี เพื่อเข้าถึงกลุ่มนักท่องเที่ยวเพิ่มเติม

ควบคุมต้นทุนการดำเนินงานและการรักษาสภาพคล่องทางการเงินอย่างเข้มงวด

เพื่อรับมือกับสภาพแวดล้อมในปัจจุบัน ฝ่ายบริหารได้ยกระดับการควบคุมต้นทุนและบริหารบุคลากรอย่างเข้มงวด เพื่อให้สอดคล้องกับแผนการปรับลดปริมาณที่นั่งให้บริการ โดย TAA มีแผนใช้เครื่องบินปฏิบัติการเฉลี่ย 41 ลำในไตรมาส 3/2569 ก่อนเพิ่มเป็น 52 ลำในไตรมาส 4/2569 ทั้งนี้ จากแผนการส่งคืนเครื่องบินจำนวน 2-4 ลำในช่วงครึ่งปีหลัง อาจทำให้มีค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับการส่งคืนเครื่องบิน ซึ่งคาดว่าจะส่งผลให้ต้นทุนการซ่อมบำรุงเครื่องบินในไตรมาสที่เหลือของปีสูงขึ้นจากไตรมาส 2/2569 ประมาณร้อยละ 10 โดยสรุป เพื่อรักษาความแข็งแกร่งของธุรกิจและความเป็นผู้นำในตลาด ฝ่ายบริหารจะยังคงให้ความสำคัญกับการรักษากระแสเงินสดและมีการพิจารณาทางเลือกในการบริหารสภาพคล่องเพิ่มเติม รวมถึงการทำธุรกรรมขายและเช่ากลับเครื่องบินตามความเหมาะสม

ภาพรวมธุรกิจเพื่อความยั่งยืน

สถิติความยั่งยืนที่สำคัญ

บริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด	เป้าหมาย ปี 2569	ไตรมาส 2 ปี 2569	ไตรมาส 2 ปี 2568	เปลี่ยนแปลง	6 เดือน ปี 2569	6 เดือน ปี 2568	เปลี่ยนแปลง
ขอบเขต 1 การปฏิบัติการบินและภาคพื้นดิน							
ปริมาณการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงจากการบิน (ตัน)		96,167.7	119,124.9	-19%	236,702.8	254,222.0	-7%
ปริมาณการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงจากการปฏิบัติการภาคพื้น (ตัน)		258.8	295.7	-12%	601.9	578.0	+4%
ก๊าซเรือนกระจกจากการบิน (ตัน CO ₂)		303,890.1	376,434.6	-19%	747,981.0	803,341.6	-7%
ก๊าซเรือนกระจกจากการปฏิบัติการภาคพื้น (ตัน CO ₂)		827.4	945.5	-12%	1,924.3	1,848.0	+4%
ความเข้มข้นของคาร์บอน (gCO ₂ /ASK)		61.9	62.4	-1%	63.0	63.0	คงที่
ขอบเขต 2 การใช้พลังงานไฟฟ้า							
ปริมาณการใช้พลังงานไฟฟ้า (กิโลวัตต์-ชั่วโมง)		1,066,552.0	1,095,340.0	-3%	2,028,997.7	2,081,726.3	-3%
ปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจก (ตัน CO ₂)		412.8	457.9	-10%	785.2	870.2	-10%
อื่นๆ							
ประสิทธิภาพความตรงต่อเวลา (ร้อยละ)	85	88	85	+3 จุด	77	79	-2 จุด
คะแนนความพึงพอใจผู้โดยสาร (NPS)	50	61	60	+1	49	56	-7

หมายเหตุ: ตัวเลขที่แสดงในตารางข้างต้นจะต้องผ่านการตรวจสอบและตรวจทานประจำปี

ในไตรมาส 2 ปี 2569 การปล่อยก๊าซเรือนกระจกขอบเขตที่ 1 จากการปฏิบัติการบินและการปฏิบัติการภาคพื้นดินลดลงเมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อนร้อยละ 19 และ 12 ตามลำดับ จากจำนวนเที่ยวบินและปริมาณการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงที่ลดลงในช่วงไตรมาสดังกล่าว ส่งผลให้ในรอบ 6 เดือนแรกของปี 2569 การปล่อยก๊าซเรือนกระจกจากการบินลดลงร้อยละ 7 ขณะที่การปล่อยก๊าซเรือนกระจกภาคพื้นดินเพิ่มขึ้นร้อยละ 4 จากกิจกรรมสนับสนุนภาคพื้นดินที่เพิ่มขึ้นในไตรมาสแรก ด้านความเข้มข้นการปล่อยก๊าซคาร์บอนปรับตัวดีขึ้นร้อยละ 1 อยู่ที่ 61.9 กรัม CO₂ ต่อ ASK ในไตรมาส 2 ปี 2569 และทรงตัวอยู่ที่ 63.0 กรัม CO₂ ต่อ ASK สำหรับช่วง 6 เดือนแรกของปี 2569 นอกจากนี้ บริษัทมีพัฒนาการที่ดีขึ้นด้านการใช้พลังงานในขอบเขตที่ 2 โดยการปล่อยก๊าซเรือนกระจกจากการใช้ไฟฟ้าลดลงร้อยละ 10

ด้านการดำเนินงาน ผลการดำเนินงานด้านความตรงต่อเวลา (OTP) พื้นตัวอย่างแข็งแกร่งในไตรมาส 2 ปี 2569 เพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 88 ซึ่งสูงกว่าเป้าหมายทั้งปีที่ร้อยละ 85 จากการปรับตารางบินให้มีความเหมาะสม แม้ OTP เฉลี่ยในช่วง 6 เดือนแรกของปี 2569 จะอยู่ที่ร้อยละ 77 จากความท้าทายในการดำเนินงานในไตรมาส 1 ปี 2569 แต่ไม่เมินตำในไตรมาสที่สองสะท้อนถึงความมุ่งมั่นของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ในการรักษาความเป็นผู้นำด้านความตรงต่อเวลา การฟื้นตัวดังกล่าวส่งผลให้คะแนนความพึงพอใจของผู้โดยสาร (NPS) ในไตรมาส 2 ปี 2569 เพิ่มขึ้นเป็น 61 แม้ NPS เฉลี่ยช่วง 6 เดือนแรกของปี 2569 จะอยู่ที่ 49 จากความท้าทายด้านการบริการในไตรมาสแรกโดยเฉพาะการให้บริการหลังการเดินทาง โดยบริษัทกำลังเร่งเพิ่มขีดความสามารถในการปฏิบัติการเร่งพัฒนาโซลูชันที่ขับเคลื่อนด้วย AI เสริมความแข็งแกร่งของช่องทางการสื่อสาร และยกระดับศักยภาพการให้บริการ เพื่อให้สามารถตอบสนองต่อความต้องการของลูกค้าได้ดียิ่งขึ้นและเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการโดยรวม

จุดเด่นด้านสิ่งแวดล้อม สังคม และธรรมาภิบาลในไตรมาส 2 ปี 2569

- ไทยแอร์เอเชียได้เข้าร่วมการเสวนาในหัวข้อ Aviation Thailand towards Net Zero 2050 ณ มหาวิทยาลัยรังสิต



วันที่ 9 เมษายน 2569 บจ. ไทยแอร์เอเชีย เข้าร่วมในการเสวนาในหัวข้อ “Aviation Thailand towards Net Zero 2050” จัดโดยวิทยาลัยการท่องเที่ยวและอุตสาหกรรมบริการ สาขาวิชาการจัดการธุรกิจการบิน และการขนส่ง มหาวิทยาลัยรังสิต ในเรื่องความพร้อมและการปรับตัวของสายการบินเข้าสู่เป้าหมาย Net Zero โดยมีใจความสำคัญหลักเกี่ยวกับการปรับตัวของสายการบินให้สอดคล้องกับนโยบายรัฐ ควบคู่ไปกับการสื่อสารให้ผู้โดยสาร เข้าใจถึงต้นทุนสิ่งแวดล้อมโดยมีต้นทุนใหม่เป็นกระบอกเสียงสำคัญ การรับมือความท้าทายในอนาคต การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและตลาดคาร์บอน รวมถึงการพัฒนาฝูงบินและเส้นทางบินให้ประหยัดพลังงานสูงสุด

- ไทยแอร์เอเชียเข้าร่วมโครงการ “Village to the World” ร่วมกับการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย เป็นปีที่ 2 ติดต่อกัน

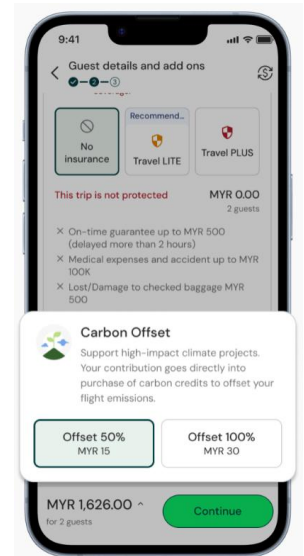
บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้เข้าร่วมกับการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย (ททท.) และพันธมิตรรวม 9 องค์กร ในโครงการ “Village to the World Season 5” เพื่อยกระดับ 9 พื้นที่โครงการหลวงทั่วประเทศสู่การเป็นแหล่งท่องเที่ยวคุณภาพ เมื่อวันที่ 22 พฤษภาคม 2569 ได้มีพิธีเปิดโครงการ “Village to the World Season 5” อย่างเป็นทางการ ณ บ้านสะจุก-สะเคี้ยง จังหวัดน่าน โดยมี นางสาวฐาปนี เกียรติไพบูลย์ ผู้ว่าการการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย เป็นประธานในพิธีเปิด โดยบริษัทและกลุ่มพันธมิตรได้เข้าร่วมกิจกรรมสร้างฝายชะลอน้ำ เพื่อช่วยชะลอกระแสน้ำ กักเก็บความชุ่มชื้น และดักตะกอนดิน อันเป็นการฟื้นฟูระบบนิเวศและทรัพยากรธรรมชาติของชุมชน ทั้งนี้ สำหรับพื้นที่ที่บริษัทได้ทำข้อตกลงกับ ททท.ไว้ จะเป็นพื้นที่ในจังหวัดสงขลา โดยบริษัทตั้งเป้าหมายที่จะไปพัฒนาโครงการ Journey D ในพื้นที่โครงการฟาร์มตัวอย่างตามพระราชดำริ ใน



สมเด็จพระนางเจ้าสิริกิติ์ พระบรมราชินีนาถ พระบรมราชชนนีพันปีหลวง “ฟาร์มคลองหอยโข่ง” อ.คลองหอยโข่ง จ.สงขลา และชุมชนต้นแบบ “วิสาหกิจชุมชน Ecotourism Songkhla Thailand” ชุมชนตำบลหัวเขา อ.สิงหนคร จ.สงขลา โดยมุ่งเน้นเพิ่มมูลค่าผลิตภัณฑ์ท้องถิ่นและเร่งกระจายรายได้ เพื่อฟื้นฟูเศรษฐกิจชุมชนหลังประสบอุทกภัยเมื่อต้นปีที่ผ่านมา โดยบริษัทมีกำหนดดำเนินโครงการในเดือนกรกฎาคม 2569

- **การชดเชยคาร์บอนภาคสมัครใจ (Voluntary Carbon Offsetting)**

ในเดือนเมษายน 2569 ที่ผ่านมา บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้เปิดตัวโครงการชดเชยคาร์บอนภาคสมัครใจ (Voluntary Carbon Offsetting) ผ่านช่องทางออนไลน์บนแอปพลิเคชัน “AirAsia MOVE” เพื่อเปิดโอกาสให้ผู้โดยสารมีส่วนร่วมในการรับผิดชอบต่อสิ่งแวดล้อม โดยสามารถเลือกสมทบทุนเพื่อชดเชยการปล่อยคาร์บอนได้ตามความสมัครใจในอัตราร้อยละ 50 หรือร้อยละ 100 ทั้งในขั้นตอนระหว่างการจองบัตรโดยสารหรือภายหลังการจอง โดยเงินสมทบดังกล่าวจะถูกนำไปสนับสนุนโครงการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกที่ได้รับการรับรองจากมาตรฐานสากล โครงการดังกล่าวนอกจากจะเป็นการส่งเสริมการบินอย่างยั่งยืนร่วมกับผู้โดยสารแล้ว ยังเป็นเครื่องมือสำคัญที่ช่วยบริหารจัดการและบรรเทาความเสี่ยงด้านต้นทุนที่เกี่ยวข้องกับการจัดการด้านสิ่งแวดล้อม และกฎระเบียบด้านภาษีคาร์บอนที่อาจเข้มงวดขึ้น ซึ่งสอดคล้องกับกรอบการพัฒนาอย่างยั่งยืน (ESG) และเป้าหมายการปล่อยก๊าซเรือนกระจกสุทธิเป็นศูนย์ (Net Zero) ของบริษัท



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 โดยจำนวนชั่วโมงปฏิบัติการบินเริ่มนับตั้งแต่ช่วงขณะที่เครื่องบินเคลื่อนที่ 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 ดอกเบี้ยรับและกำไรจากตราสารอนุพันธ์) หักด้วยค่าใช้จ่ายรวม บวกกลับด้วยค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่ายหารด้วยรายได้จากการขายและบริการ

อัตรากำไรสุทธิ คำนวณโดยนำกำไรสุทธิ หารด้วยรายได้จากการขายและบริการ

อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ คำนวณโดยนำกำไรสุทธิ หารด้วยค่าเฉลี่ยของสินทรัพย์รวม

อัตราผลตอบแทนจากส่วนของผู้ถือหุ้น คำนวณโดยนำกำไรสุทธิหารด้วยค่าเฉลี่ยของส่วนของผู้ถือหุ้นรวม

สอบถาม ข้อมูลเพิ่มเติม



taa_investorrelations@airasia.com



+662 562 5745-6



www.aavplc.com