

ไตรมาส 3/2569
คำอธิบายและการวิเคราะห์ของฝ่ายจัดการ

Asia Aviation Public Company Limited
(AAV:TB)

www.aavplc.com


CABIN STATUS
IDSARAWAN
ขอบคุณ
ที่ไว้วางใจ
บินไปกับเรา
17 ปีแห่งการเป็น
สายการบินที่ดีที่สุด
AirAsia
WORLD AIRLINE
SKYTRAX
AWARDS 2026
สายการบินราคาประหยัด
ดีที่สุดในโลก

บทสรุปผู้บริหาร

นักท่องเที่ยวต่างชาติชะลอตัวลงเล็กน้อยเมื่อเทียบกับปีก่อน โดยมีแรงหนุนจากการเติบโตของกลุ่มตลาดที่พูดภาษาจีนและตะวันออกกลาง

ในไตรมาสที่ 3 ปี 2569 ("ไตรมาส 3/2569") ประเทศไทยมีจำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติเดินทางเข้ามาจำนวน 7.06 ล้านคน ลดลงร้อยละ 5 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน ส่งผลให้ในช่วง 9 เดือนแรกของปี 2569 มีจำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติสะสมอยู่ที่ 22.94 ล้านคน ลดลงร้อยละ 4 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน การชะลอตัวในไตรมาส 3/2569 มีสาเหตุหลักมาจากการอ่อนตัวของตลาดระยะใกล้ นำโดยภูมิภาคอาเซียนและเอเชียใต้ที่ปรับตัวลดลงร้อยละ 17 และร้อยละ 15 ตามลำดับ ส่วนนักท่องเที่ยวจากตะวันออกกลางฟื้นตัวอย่างแข็งแกร่งที่ร้อยละ 13 ขณะที่ภูมิภาคเอเชียตะวันออกขยายตัวร้อยละ 3 ทั้งนี้ กลุ่มตลาดนักท่องเที่ยวที่พูดภาษาจีน (จีน ฮ่องกง มาเก๊า และไต้หวัน) เติบโตโดดเด่นร้อยละ 12 ซึ่งเฉพาะนักท่องเที่ยวจากจีนแผ่นดินใหญ่ปรับตัวเพิ่มขึ้นร้อยละ 12 มาอยู่ที่ 1.29 ล้านคน ช่วยชดเชยจำนวนนักท่องเที่ยวชาวเกาหลีใต้ที่ปรับตัวลดลงร้อยละ 31 สำหรับตลาดระยะไกลยังคงเติบโตได้เล็กน้อย โดยนักท่องเที่ยวจากยุโรปเพิ่มขึ้นร้อยละ 2 และทวีปอเมริกาเพิ่มขึ้นร้อยละ 1 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน ส่วนการท่องเที่ยวภายในประเทศยังคงขยายตัวได้ โดยมีจำนวนการเยี่ยมเยือนอยู่ที่ 84.8 ล้านคน-ครั้ง เติบโตขึ้นเล็กน้อยร้อยละ 1 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน แม้ว่าจำนวนเที่ยวบินภายในประเทศ[1]จะลดลงร้อยละ 4 จากการที่สายการบินปรับลดปริมาณที่นั่งที่ให้บริการลง

บจ. ไทยแอร์เอเชีย มุ่งเน้นการบริหารจัดการต้นทุนและปรับปริมาณที่นั่งอย่างรัดกุมในไตรมาส 3/2569 เพื่อลดผลกระทบจากความผันผวนในช่วงนอกฤดูกาลท่องเที่ยวและราคาน้ำมันที่ทรงตัวในระดับสูง

เพื่อรับมือกับความต้องการเดินทางที่ชะลอตัวตามฤดูกาลและแรงกดดันด้านต้นทุนที่สูงขึ้น จากราคาน้ำมันอากาศยานเฉลี่ยที่พุ่งสูงขึ้นร้อยละ 61 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน มาอยู่ที่ 137.5 ดอลลาร์สหรัฐต่อบาร์เรล บจ. ไทยแอร์เอเชีย ("TAA") จึงยังคงดำเนินกลยุทธ์บริหารจัดการปริมาณที่นั่งในไตรมาส 3/2569 ตามแผน โดยปรับลดปริมาณที่นั่งรวมลงร้อยละ 26 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน มาอยู่ที่ 4.41 ล้านที่นั่ง ส่งผลให้จำนวนผู้โดยสารรวมลดลงร้อยละ 29 มาอยู่ที่ 3.36 ล้านคน และมีอัตราการขนส่งผู้โดยสารอยู่ที่ร้อยละ 76 สำหรับตลาดภายในประเทศ TAA ให้บริการที่นั่งจำนวน 3.04 ล้านที่นั่ง ลดลงร้อยละ 22 เมื่อเทียบกับปีก่อน โดยมีอัตราการขนส่งผู้โดยสารอยู่ที่ร้อยละ 78 ขณะที่ตลาดระหว่างประเทศได้ปรับลดปริมาณที่นั่งลงร้อยละ 33 มาอยู่ที่ 1.37 ล้านที่นั่ง และมีอัตราการขนส่งผู้โดยสารอยู่ที่ร้อยละ 72

ทั้งนี้ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารจัดการฝูงบินและต้นทุนให้สอดคล้องกับความต้องการเดินทางในช่วงนอกฤดูกาลท่องเที่ยว TAA ได้ปรับเครือข่ายเส้นทางบิน โดยในตลาดภายในประเทศ สายการบินได้ระงับการปฏิบัติการบินชั่วคราว ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ("BKK") ในช่วงเดือนสิงหาคมและกันยายน ควบคู่ไปกับการปรับลดเที่ยวบิน ณ ท่าอากาศยานดอนเมือง ("DMK") ซึ่งการปรับลดปริมาณที่นั่งดังกล่าวส่งผลให้ส่วนแบ่งการตลาดผู้โดยสารภายในประเทศลดลงชั่วคราวมาอยู่ที่ร้อยละ 31 โดยคาดว่าจะสามารถกลับไปสู่ระดับร้อยละ 40 ได้ในไตรมาสสุดท้ายของปี สำหรับตลาดระหว่างประเทศ TAA ได้ระงับการให้บริการชั่วคราวในเส้นทางบินไปยังฮ่องกง เกาหลีใต้ และเนปาล พร้อมทั้งปรับลดเที่ยวบินไปยังอินเดีย[2]เหลือ 4 เส้นทาง และไปยังจีน[3]เหลือ 8 เส้นทาง ตลอดจนกลับมาเปิดให้บริการในเส้นทางบินสู่สิงคโปร์และอินโดนีเซียอีกครั้ง หลังจากที่ได้ระงับบินไปในไตรมาสก่อน ในด้านการดำเนินงาน TAA มีอัตราการตรงต่อเวลา (On-Time Performance หรือ OTP) อยู่ที่ร้อยละ 90 เพิ่มขึ้นจากร้อยละ 86 ในไตรมาสเดียวกันของปีก่อน และร้อยละ 88 ในไตรมาสก่อนหน้า โดยมีเครื่องบินที่ใช้ปฏิบัติการเฉลี่ย 42 ลำ ซึ่ง

[1] AOT Air Traffic Report

[2] DMKBLR, DMKCCU, DMKCOK, DMKMAA

[3] DMKCAN, DMKCKG, DMKCSX, DMKTFU, DMKHGH, DMKKMG, DMKSZX, DMKWUH

ในช่วงที่เกิดน้ำท่วมในกรุงเทพฯ ที่ผ่านมา สายการบินยังคงให้บริการเที่ยวบินได้ตรงตามกำหนดแม้การปฏิบัติงานภาคพื้นจะเผชิญข้อจำกัดในการทำงาน อีกทั้ง ในเดือนกันยายนที่ผ่านมา แอร์เอเชียได้รับรางวัล “สายการบินราคาประหยัดที่ดีที่สุดในโลก” จากเวที Skytrax World Airline Awards เป็นปีที่ 17 ติดต่อกัน สะท้อนถึงมาตรฐานการให้บริการและความน่าเชื่อถือในการดำเนินงานอย่างต่อเนื่อง

ค่าโดยสารที่เพิ่มสูงขึ้นช่วยบรรเทาผลกระทบจากต้นทุนต่อหน่วยที่สูงขึ้น แม้จะยังไม่สามารถชดเชยได้ทั้งหมด

ในไตรมาส 3/2569 บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น (“AAV” หรือ “บริษัท”) รายงานรายได้จากการขายและบริการจำนวน 8,072.6 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 13 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน โดยมีสาเหตุหลักมาจากปริมาณผู้โดยสารที่ลดลง อย่างไรก็ดี ผลกระทบดังกล่าวได้รับการชดเชยบางส่วนจากการเพิ่มระดับค่าโดยสารให้เหมาะสมกับความต้องการเดินทาง ซึ่งปรับตัวเพิ่มขึ้นร้อยละ 24 เมื่อเทียบกับปีก่อน มาอยู่ที่ 2,023 บาท และส่งผลให้รายได้ต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (RASK) เพิ่มขึ้นร้อยละ 29 มาอยู่ที่ 1.96 บาท ทั้งนี้ แม้ต้นทุนและค่าใช้จ่ายในไตรมาสนี้จะปรับตัวลดลงเมื่อเทียบกับไตรมาสก่อนหน้า แต่สัดส่วนค่าใช้จ่ายน้ำมันเชื้อเพลิงยังคงอยู่ในระดับสูงที่ร้อยละ 42 ของรายได้จากการขายและบริการ เพิ่มขึ้นจากร้อยละ 36 ในไตรมาส 3/2568 ขณะที่ค่าซ่อมบำรุงอากาศยานเพิ่มขึ้นร้อยละ 14 เมื่อเทียบกับปีก่อน มาอยู่ที่ 2,233.2 ล้านบาท จากกิจกรรมการซ่อมบำรุงและค่าใช้จ่ายในการเตรียมส่งคืนเครื่องบินที่เพิ่มขึ้น

บริษัทยังคงควบคุมค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานอย่างเข้มงวด แต่การปรับลดปริมาณเที่ยวบินทำให้ต้นทุนต่อหน่วยปรับตัวสูงขึ้น โดยต้นทุนต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (CASK) และต้นทุนต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารที่ไม่รวมน้ำมันเชื้อเพลิง (CASK ex-fuel) เพิ่มขึ้นร้อยละ 40 และร้อยละ 36 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน มาอยู่ที่ 2.50 บาท และ 1.68 บาท ตามลำดับ ส่งผลให้ AAV รายงาน EBITDA ขาดทุนที่ (409.8) ล้านบาท และมีผลขาดทุนสุทธิจำนวน (2,367.9) ล้านบาท ทั้งนี้ หากไม่รวมผลขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนที่ยังไม่เกิดขึ้นจริง (รายการที่ไม่ใช่เงินสด) จำนวน (140.6) ล้านบาท บริษัทจะมีผลขาดทุนจากการดำเนินงานหลักอยู่ที่ (2,255.4) ล้านบาท

คาดผลประกอบการในไตรมาส 4/2569 ดีขึ้น จากการเพิ่มเที่ยวบินช่วงไฮซีซัน

ในไตรมาส 4/2569 เพื่อตอบรับช่วงฤดูกาลท่องเที่ยว TAA มีแผนกลับมาเพิ่มที่นั่งที่ระงับการบินไป โดยตั้งแต่เดือนตุลาคมได้กลับมาทำการบินจากฐานปฏิบัติการบินสุวรรณภูมิสู่เชียงใหม่ กระบี่ และภูเก็ต ส่วนเส้นทางบินระหว่างประเทศ สายการบินจะกลับมาเปิดให้บริการเที่ยวบินสู่จุดหมายปลายทางสำคัญในอินเดียและกัวลาลัมเปอร์ พร้อมทั้งเพิ่มความถี่เที่ยวบินในเครือข่ายเส้นทางบินเดิมให้มากขึ้น จากปัจจัยสนับสนุนดังกล่าว ฝ่ายบริหารคาดว่าผลการดำเนินงานในไตรมาส 4/2569 จะปรับตัวดีขึ้นเด่นชัดเมื่อเทียบกับสองไตรมาสที่ผ่านมา โดยตั้งเป้าเพิ่มจำนวนเครื่องบินที่ปฏิบัติการบินเป็น 54 ลำภายในเดือนธันวาคม (ดูรายละเอียดแนวโน้มธุรกิจเพิ่มเติมในหัวข้อภาพรวมการดำเนินงานในอนาคต หน้า 10)

สรุปผลการดำเนินงาน

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เป็นผู้ถือหุ้นทั้งหมดใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งประกอบธุรกิจสายการบินไทยแอร์เอเชีย

ผลประกอบการของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น สำหรับงวดสามเดือนและงวดเก้าเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2568 และ 2569 สรุปได้ดังนี้:

งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ

บริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน) (หน่วย: ล้านบาท)	งบการเงินรวม สำหรับงวดสามเดือนสิ้นสุด 30 กันยายน 2569		เปลี่ยนแปลง	งบการเงินรวม สำหรับงวดเก้าเดือนสิ้นสุด 30 กันยายน 2569		เปลี่ยนแปลง
	2026	2025		2026	2025	
รายได้รวม	8,224.8	9,929.7	-17%	32,650.2	34,833.3	-6%
ค่าใช้จ่ายรวม	10,050.2	10,415.4	-4%	34,259.2	32,254.4	+6%
กำไร (ขาดทุน) จากกิจกรรมดำเนินงาน	(1,825.4)	(485.8)	-276%	(1,609.0)	2,578.9	N.A.
กำไร (ขาดทุน) สำหรับงวด	**(2,367.9)**	**(874.7)**	**-171%**	**(3,853.1)**	**726.7**	**N.A.**
กำไร (ขาดทุน) ต่อหุ้นขั้นพื้นฐาน (บาท)	**(0.1843)**	**(0.0681)**	**-171%**	**(0.2999)**	**0.0566**	**N.A.**
การคำนวณ EBITDA						
กำไร (ขาดทุน) จากกิจกรรมดำเนินงาน	(1,825.4)	(485.8)	-276%	(1,609.0)	2,578.9	N.A.
กำไร (ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยน	(140.6)	454.3	N.A.	(1,447.5)	1,889.4	N.A.
กำไร (ขาดทุน) จากตราสารอนุพันธ์	2.5	(6.5)	N.A.	302.2	(81.4)	N.A.
กำไร (ขาดทุน) จากการขายสินทรัพย์	0.3	(0.02)	N.A.	0.8	(0.5)	N.A.
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	1,277.8	1,294.5	-1%	3,813.6	3,577.4	+7%
EBITDA	(409.8)	361.0	N.A.	3,349.1	4,348.8	-23%

สถิติการดำเนินงาน

ในไตรมาส 3/2569 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ("TAA") ยังคงบริหารจัดการปริมาณที่นั่งอย่างเคร่งครัด ท่ามกลางความต้องการเดินทางที่ชะลอตัวในช่วงนอกฤดูกาลท่องเที่ยวและราคาน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยานที่อยู่ในระดับสูง โดยขนส่งผู้โดยสารรวม 3.36 ล้านคน ลดลงร้อยละ 29 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน จากปริมาณที่นั่งที่ให้บริการทั้งหมด 4.41 ล้านที่นั่ง ลดลงร้อยละ 26 เมื่อเทียบกับปีก่อน ส่งผลให้อัตราการขนส่งผู้โดยสารรวมอยู่ที่ร้อยละ 76 ลดลง 4 จุด เมื่อเทียบกับปีก่อน ทั้งนี้ ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ASK) หดตัวลงร้อยละ 33 มาอยู่ที่ 4,117 ล้านที่นั่ง-กิโลเมตร ขณะที่ปริมาณการขนส่งด้านผู้โดยสาร (RPK) ลดลงร้อยละ 35 มาอยู่ที่ 3,130 ล้านที่นั่ง-กิโลเมตร จากจำนวนเที่ยวบินที่ทำการบินทั้งสิ้น 23,446 เที่ยวบิน ลดลงร้อยละ 26 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน โดยมีจำนวนเครื่องบินปฏิบัติการบินเฉลี่ยอยู่ที่ 42 ลำ ลดลงจาก 54 ลำในไตรมาส 3/2568 จากจำนวนฝูงบินรวมทั้งสิ้น 62 ลำ อย่างไรก็ดี การบริหารจัดการการบินและการบริการที่มีประสิทธิภาพช่วยผลักดันให้ประสิทธิภาพความตรงต่อเวลา (OTP) ปรับตัวเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 90 จากร้อยละ 88 ในไตรมาส 2/2569

สำหรับตลาดภายในประเทศ จำนวนผู้โดยสารลดลงร้อยละ 25 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน มาอยู่ที่ 2.38 ล้านคน ตามการปรับลดปริมาณที่นั่งลงร้อยละ 22 มาอยู่ที่ 3.04 ล้านที่นั่ง คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 69 ของปริมาณที่นั่งทั้งหมด ซึ่งเป็นผลมาจากการระงับการปฏิบัติการบินชั่วคราวที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิในช่วงเดือนสิงหาคมถึงกันยายน ส่งผลให้อัตราการขนส่งผู้โดยสาร

ภายในประเทศอยู่ที่ร้อยละ 78 ลดลง 4 จุด เมื่อเทียบกับปีก่อน ขณะที่ค่าโดยสารเฉลี่ยในประเทศปรับตัวเพิ่มขึ้นร้อยละ 28 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน มาอยู่ที่ 1,590 บาท

สำหรับตลาดระหว่างประเทศ จำนวนผู้โดยสารลดลงร้อยละ 37 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน มาอยู่ที่ 0.99 ล้านคน สอดคล้องกับการปรับลดปริมาณที่นั่งลงร้อยละ 33 มาอยู่ที่ 1.37 ล้านที่นั่ง คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 31 ของปริมาณที่นั่งทั้งหมดตามความต้องการเดินทางในช่วงนอกฤดูกาลท่องเที่ยวที่ลดลงและต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิงในหลายเส้นทางในต่างประเทศที่อยู่ในระดับสูง โดย TAA ได้ระงับการให้บริการชั่วคราวในบางเส้นทางบิน ได้แก่ ฮ่องกง เกาหลีใต้ เนปาล และเส้นทางเสรีภาพการบินที่ 5 (ฮ่องกง–โอกินาวา) และปรับลดความถี่เที่ยวบินในเส้นทางบินสู่อินเดีย ขณะเดียวกันได้กลับมาเปิดให้บริการเที่ยวบินสู่สิงคโปร์และอินโดนีเซีย ส่งผลให้อัตราการขนส่งผู้โดยสารระหว่างประเทศอยู่ที่ร้อยละ 72 ลดลง 4 จุด เมื่อเทียบกับปีก่อน ส่วนค่าโดยสารเฉลี่ยระหว่างประเทศปรับตัวเพิ่มขึ้นร้อยละ 26 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน มาอยู่ที่ 3,066 บาท

รายได้

ในไตรมาส 3/2569 บริษัทมี**รายได้รวม**อยู่ที่ 8,224.8 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 17 เมื่อเทียบกับ 9,929.7 ล้านบาทในไตรมาส 3/2568 โดยมีสาเหตุมาจากการปรับลดปริมาณที่นั่งและการบันทึกกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนในงวดเดียวกันของปีก่อนหน้า

- **รายได้จากการขายและบริการ** ลดลงร้อยละ 13 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน มาอยู่ที่ 8,072.6 ล้านบาท จากการลดลงของปริมาณผู้โดยสาร ชดเชยบางส่วนจากการปรับตัวเพิ่มขึ้นของค่าโดยสารและรายได้จากบริการเสริมต่อผู้โดยสารที่สูงขึ้น
    - **รายได้จากตั๋วโดยสาร** ลดลงร้อยละ 12 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน มาอยู่ที่ 6,802.3 ล้านบาท จากจำนวนผู้โดยสารที่ลดลงร้อยละ 29 ซึ่งชดเชยบางส่วนด้วยค่าโดยสารเฉลี่ยที่ปรับตัวเพิ่มขึ้นร้อยละ 24 เมื่อเทียบกับปีก่อน มาอยู่ที่ 2,023 บาท
    - **รายได้จากบริการเสริม** ลดลงร้อยละ 18 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน มาอยู่ที่ 1,270.2 ล้านบาท คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 16 ของรายได้จากการขายและบริการ สาเหตุหลักมาจากรายได้ค่าธรรมเนียมบริการฝากสัมภาระใต้ท้องเครื่องที่ลดลงตามจำนวนผู้โดยสารที่ลดลง อย่างไรก็ตาม รายได้จากบริการเสริมต่อผู้โดยสารปรับตัวเพิ่มขึ้นร้อยละ 15 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน มาอยู่ที่ 378 บาท โดยได้รับแรงหนุนหลักจากรายได้ค่าธรรมเนียมการดำเนินการที่สูงขึ้นภายหลังจากการกลับมาจัดเก็บค่าธรรมเนียมการจองผ่านแอปพลิเคชัน AirAsia MOVE ร่วมกับการปรับโครงสร้างราคาค่าบริการสัมภาระที่ดีขึ้น และอัตราการจองที่นั่งและการสั่งจองอาหารล่วงหน้าที่เพิ่มขึ้น
- **รายได้อื่น** อยู่ที่ 152.3 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 77 เมื่อเทียบกับ 653.3 ล้านบาทในไตรมาส 3/2568 โดยมีสาเหตุหลักมาจากฐานที่สูงในปีก่อนหน้าซึ่งรวมผลกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนที่ยังไม่เกิดขึ้นจริงจำนวน 454.3 ล้านบาท

โดยสรุป **รายได้ต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร** (RASK) เพิ่มขึ้นร้อยละ 29 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน มาอยู่ที่ 1.96 บาท จาก 1.52 บาทในไตรมาส 3/2568 โดยได้รับแรงหนุนจากค่าตั๋วโดยสารที่เพิ่มขึ้น

ต้นทุนและค่าใช้จ่าย

ในไตรมาส 3/2569 บริษัทมี**ค่าใช้จ่ายรวม**อยู่ที่ 10,050.2 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 4 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน เนื่องจากค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับกิจกรรมการบินที่ลดลงและการควบคุมต้นทุนอย่างเข้มงวด ช่วยชดเชยราคาน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยานที่ทรงตัวในระดับสูง

- **ต้นทุนขายและการบริการ** ลดลงร้อยละ 2 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน มาอยู่ที่ 9,210.9 ล้านบาท

- **ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง** เพิ่มขึ้นเล็กน้อยร้อยละ 1 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน มาอยู่ที่ 3,380.9 ล้านบาท คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 42 ของรายได้จากการขายและบริการ แม้ว่าปริมาณการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงรวมจะลดลงร้อยละ 33 เมื่อเทียบกับปีก่อน มาอยู่ที่ 0.51 ล้านบาร์เรล ตามการปรับลดปริมาณที่นั่ง แต่ราคาน้ำมันอากาศยานเฉลี่ยปรับตัวสูงขึ้นร้อยละ 61 มาอยู่ที่ 137.5 ดอลลาร์สหรัฐต่อบาร์เรล ประกอบกับค่าเงินบาทที่อ่อนค่าลงเมื่อเทียบกับดอลลาร์สหรัฐ จาก 32.26 บาทต่อดอลลาร์สหรัฐในไตรมาส 3/2568 มาเป็น 33.18 บาทต่อดอลลาร์สหรัฐในไตรมาสนี้
- **ค่าใช้จ่ายพนักงาน** ลดลงร้อยละ 8 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน มาอยู่ที่ 1,141.3 ล้านบาท จากจำนวนเที่ยวบินที่ปรับลดลง
- **ค่าซ่อมบำรุงอากาศยาน** เพิ่มขึ้นร้อยละ 14 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน มาอยู่ที่ 2,233.2 ล้านบาท สาเหตุหลักมาจากค่าใช้จ่ายในการเตรียมส่งคืนเครื่องบิน และการบริหารจัดการรอบการซ่อมบำรุงรักษาเครื่องบิน
- **ต้นทุนขายและการให้บริการอื่น ๆ** อยู่ที่ 2,455.5 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 15 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน สาเหตุหลักมาจากค่าใช้จ่ายในการปฏิบัติการภาคพื้นและค่าบริการที่เกี่ยวข้องกับท่าอากาศยานที่ลดลงตามจำนวนเที่ยวบินที่ลดลง

- **ค่าใช้จ่ายในการขายและบริหาร** อยู่ที่ 668.6 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 32 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน จากการลดลงของค่าใช้จ่ายด้านการโฆษณาและการตลาด รวมถึงค่าคอมมิชชั่นที่จ่ายให้กับตัวแทนจำหน่ายและ Online Travel Agencies (OTAs) ส่งผลให้อัตราส่วนค่าใช้จ่ายในการขายและบริหารต่อรายได้จากการขายและบริการอยู่ที่ร้อยละ 8 ลดลงจากร้อยละ 11 ในช่วงเดียวกันของปีก่อน
- **ค่าใช้จ่ายอื่น** อยู่ที่ 170.7 ล้านบาท โดยหลักประกอบด้วยผลขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนที่ยังไม่เกิดขึ้นจริงจำนวน (140.6) ล้านบาท ตามการอ่อนค่าของเงินบาท

โดยสรุป **ต้นทุนต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร** (CASK) เพิ่มขึ้นร้อยละ 40 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน มาอยู่ที่ 2.50 บาท โดยมีสาเหตุหลักมาจากราคาน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยานที่พุ่งสูงขึ้น ขณะที่**ต้นทุนต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารที่ไม่รวมน้ำมันเชื้อเพลิง** (CASK ex-fuel) เพิ่มขึ้นร้อยละ 36 เมื่อเทียบกับปีก่อน มาอยู่ที่ 1.68 บาท จาก ASK ที่ลดลงร้อยละ 33 และค่าซ่อมบำรุงอากาศยานที่สูงขึ้น

กำไร/ขาดทุน

ในไตรมาส 3/2569 บริษัทรายงาน EBITDA อยู่ที่ (409.8) ล้านบาท เทียบกับ 361.0 ล้านบาทในไตรมาส 3/2568 ทั้งนี้ บริษัทบันทึกค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้จำนวน 30.4 ล้านบาท จากการกลับรายการสินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี ตามประมาณการการใช้ประโยชน์จากผลขาดทุนสะสมทางภาษีที่ลดลง ส่งผลให้บริษัทมีผล**ขาดทุนสุทธิ**อยู่ที่ (2,367.9) ล้านบาท เทียบกับผลขาดทุนสุทธิ (874.7) ล้านบาทในไตรมาส 3/2568 ทั้งนี้ หากไม่รวมผลกระทบจากผลขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนสุทธิจำนวน (140.6) ล้านบาท บริษัทจะมีผล**ขาดทุนจากการดำเนินงานหลัก**อยู่ที่ (2,255.4) ล้านบาท เทียบกับผลขาดทุนจากการดำเนินงานหลักที่ (1,238.2) ล้านบาทในไตรมาส 3/2568

สรุปผลประกอบการของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น สำหรับงวดเก้าเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2568 และ 2569 ดังนี้:

ในช่วง 9 เดือนแรกของปี 2569 ภาคการท่องเที่ยวของประเทศไทยมีการฟื้นตัวที่แตกต่างกันในแต่ละตลาด โดยโมเมนตัมที่ดีในช่วงไตรมาสแรกของปีถูกลดทอนลงด้วยความต้องการเดินทางที่ชะลอตัวตามฤดูกาลในไตรมาสที่ 2 และไตรมาสที่ 3 ประกอบกับปัจจัยกดดันทางเศรษฐกิจมหภาคจากสถานการณ์ความขัดแย้งในภูมิภาคตะวันออกกลาง แม้ว่าจำนวนนักท่องเที่ยวขาเข้าจากภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงเหนือ (+4%) ซึ่งนำโดยกลุ่มตลาดที่พูดภาษาจีน (+13%) จะยังคงฟื้นตัวอย่างต่อเนื่อง แต่การหดตัวของนักท่องเที่ยวจากภูมิภาคอาเซียน (-15%) เอเชียใต้ (-3%) และตะวันออกกลาง (-5%) ขณะที่นักท่องเที่ยวจากยุโรปและอเมริกาทรงตัว ประกอบกับกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่ชะลอตัวลง ได้สร้างแรงกดดันต่อภาพการเดินทางท่องเที่ยวในภูมิภาคโดยรวม

สำหรับ TAA สถานการณ์ความขัดแย้งทางภูมิรัฐศาสตร์ที่ยืดเยื้อและการพุ่งสูงขึ้นของราคาน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยานในตลาดโลก ส่งผลให้ผลประกอบการที่แข็งแกร่งในไตรมาสแรกพลิกกลับมาติดลบในช่วงไตรมาสที่ 2 และไตรมาสที่ 3 เพื่อรับมือกับสถานการณ์ดังกล่าว ฝ่ายบริหารได้ปรับลดปริมาณที่นั่งเชิงรุกเพื่อรักษาผลประกอบการ โดยได้ปรับลดปริมาณที่นั่งรวมทั้งหมดลงร้อยละ 9 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน ทั้งนี้ ปริมาณที่นั่งในเส้นทางบินระหว่างประเทศมีการปรับลดลงในสัดส่วนที่มากกว่า เนื่องจากต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิงในบางเส้นทางพุ่งสูงมากกว่าเส้นทางภายในประเทศ สำหรับตลาดภายในประเทศ สายการบินได้ให้ความสำคัญกับฐานปฏิบัติการบินหลักที่ DMK โดยระงับเที่ยวบินที่ BKK ชั่วคราวในช่วงเดือนสิงหาคมและกันยายน ควบคู่ไปกับการรักษาความเชื่อมั่นของผู้โดยสารผ่านการแจ้งเปลี่ยนแปลงตารางบินอย่างรวดเร็ว การจัดหาเส้นทางบินทดแทน และการดูแลช่วยเหลือลูกค้าอย่างเต็มที่ ในขณะเดียวกัน TAA ได้บริหารจัดการรายได้ค่าโดยสารอย่างรัดกุม โดยทยอยปรับขึ้นค่าตั๋วเพื่อชดเชยอัตราผู้โดยสารที่ลดลงและพยุงกระแสเงินสด ส่งผลให้ค่าโดยสารเฉลี่ยภายในประเทศเพิ่มขึ้นร้อยละ 1 เมื่อเทียบกับปีก่อนมาอยู่ที่ 1,536 บาท ขณะที่ค่าโดยสารเฉลี่ยระหว่างประเทศปรับตัวเพิ่มขึ้นร้อยละ 6 มาอยู่ที่ 2,980 บาท อย่างไรก็ดี หากพิจารณาเฉพาะช่วงไตรมาสที่ 2 และไตรมาสที่ 3 ค่าโดยสารเฉลี่ยในทั้งสองตลาดปรับตัวสูงขึ้นร้อยละ 28 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน (ดูข้อมูลเพิ่มเติมในตารางสถิติการดำเนินงานที่สำคัญ)

สำหรับภาพรวมในตลาดระหว่างประเทศที่สำคัญ กลุ่มประเทศ CLMV ยังคงมีผลการดำเนินงานที่ดีต่อเนื่อง โดยมีปัจจัยหนุนจากฐานตลาดที่แข็งแกร่งของ TAA และปริมาณการเดินทางในภูมิภาคที่ฟื้นตัวดี ส่วนในตลาดอินเดีย การแข่งขันจากสายการบินท้องถิ่นยังคงสูง ขณะที่ TAA ยังคงมุ่งเน้นการสร้างความแข็งแกร่งของแบรนด์เพื่อดึงดูดนักท่องเที่ยวชาวอินเดียให้ดีขึ้น สำหรับตลาดจีน ราคาค่าโดยสารยังคงปรับเพิ่มได้ดีภายใต้ปริมาณที่นั่งที่ให้บริการในปัจจุบัน นอกจากนี้ TAA ได้มุ่งไปที่การดึงนักท่องเที่ยวจีนขาเข้าให้เดินทางเชื่อมต่อเข้าสู่เครือข่ายเส้นทางบินภายในประเทศของสายการบิน ควบคู่ไปกับการกระตุ้นความต้องการเดินทางของคนไทยไปยังจุดหมายปลายทางยอดนิยมในประเทศจีน

ในงวด 9 เดือน ปี 2569 บริษัทรายงาน**รายได้รวม**จำนวน 32,650.2 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 6 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน โดยมี**รายได้จากการขายและบริการ**อยู่ที่ 31,647.9 ล้านบาท ลดลงเล็กน้อยร้อยละ 2 เมื่อเทียบกับปีก่อน เนื่องจากค่าโดยสารเฉลี่ยที่ปรับตัวเพิ่มขึ้นร้อยละ 12 มาอยู่ที่ 1,969 บาท ช่วยชดเชยปริมาณผู้โดยสารที่ลดลง ด้าน**ค่าใช้จ่ายรวม**อยู่ที่ 34,259.2 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 6 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน โดยมีสาเหตุหลักมาจากค่าน้ำมันเชื้อเพลิงที่พุ่งสูงขึ้น ค่าซ่อมบำรุงอากาศยานที่เพิ่มขึ้น และผลขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนที่ยังไม่เกิดขึ้นจริง ซึ่งได้รับการชดเชยบางส่วนจากการควบคุมค่าใช้จ่ายในการขายและบริหาร ส่งผลให้ EBITDA อยู่ที่ 3,349.1 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 23 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน บริษัทรายงานผล**ขาดทุนสุทธิ**สำหรับงวด 9 เดือน ปี 2569 จำนวน (3,853.1) ล้านบาท เทียบกับกำไรสุทธิจำนวน 726.7 ล้านบาทใน

งวด 9 เดือน ปี 2568 ทั้งนี้ หากไม่รวมผลกระทบจากผลขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนสุทธิจำนวน (1,447.5) ล้านบาท บริษัทมีผล**ขาดทุนจากการดำเนินงานหลัก**ในงวด 9 เดือน ปี 2569 อยู่ที่ (2,695.1) ล้านบาท เทียบกับผลขาดทุนจากการดำเนินงานหลักจำนวน (784.8) ล้านบาทในช่วงเดียวกันของปีก่อน

งบฐานะการเงิน

บริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน) (หน่วย: ล้านบาท)	งบการเงินรวม ณ วันที่ 30 กันยายน 2569	ณ วันที่ 30 กันยายน 2568	เปลี่ยนแปลง
รวมสินทรัพย์	**72,418.1**	**76,031.1**	**-5%**
รวมสินทรัพย์หมุนเวียน	16,576.2	16,332.5	+1%
รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน	55,841.9	59,698.6	-6%
รวมหนี้สิน	**62,704.4**	**62,474.8**	**+0.4%**
รวมหนี้สินหมุนเวียน	27,036.7	28,022.7	-4%
รวมหนี้สินไม่หมุนเวียน	35,667.8	34,452.1	+4%
รวมส่วนของผู้ถือหุ้น	**9,713.6**	**13,556.3**	**-28%**

สินทรัพย์

ณ วันที่ 30 กันยายน 2569 บริษัทมี**สินทรัพย์รวม**อยู่ที่ 72,418.1 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 5 จากสิ้นปี 2568

- **สินทรัพย์หมุนเวียน** อยู่ที่ 16,576.2 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 1 จากสิ้นปี 2568 โดยลูกหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกันเพิ่มขึ้นร้อยละ 29 มาอยู่ที่ 11,388.9 ล้านบาท ขณะที่เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดปรับตัวลดลงร้อยละ 61 มาอยู่ที่ 1,442.6 ล้านบาท จากผลขาดทุนจากการดำเนินงาน
- **สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน** อยู่ที่ 55,841.9 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 6 จากสิ้นปี 2568 สาเหตุหลักมาจากการตัดค่าเสื่อมราคาของสินทรัพย์สิทธิการใช้ และการลดลงของสินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีมาอยู่ที่ 445.1 ล้านบาท จากการใช้ประโยชน์จากผลขาดทุนสะสมทางภาษีที่คาดว่าจะลดลงตามสถานการณ์ของอุตสาหกรรมในปัจจุบัน

หนี้สิน

ณ วันที่ 30 กันยายน 2569 บริษัทรายงาน**หนี้สินรวม**อยู่ที่ 62,704.4 ล้านบาท ทรงตัวในระดับใกล้เคียงกับ ณ สิ้นปี 2568 ทั้งนี้ หากไม่รวมหนี้สินตามสัญญาเช่า บริษัทมี**หนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยจ่าย** (Interest-bearing debt) อยู่ที่ 15,633.2 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 29 จาก ณ สิ้นปี 2568 โดยต้นทุนทางการเงินเฉลี่ยอยู่ที่ร้อยละ 5.6 ต่อปี

- **หนี้สินหมุนเวียน** อยู่ที่ 27,036.7 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 4 จากสิ้นปี 2568 สาเหตุหลักมาจากการลดลงของเจ้าหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน รายได้รับล่วงหน้า และค่าใช้จ่ายค้างจ่าย ซึ่งชดเชยบางส่วนด้วยการเพิ่มขึ้นของหนี้สินตามสัญญาเช่าที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปีและเจ้าหนี้การค้า
- **หนี้สินไม่หมุนเวียน** อยู่ที่ 35,667.8 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 4 จากสิ้นปี 2568 สาเหตุหลักมาจากการออกหุ้นกู้ชุดใหม่มูลค่า 3,815.3 ล้านบาทในเดือนมิถุนายน 2569 ชดเชยบางส่วนด้วยหนี้สินตามสัญญาเช่าที่ลดลง

ส่วนของผู้ถือหุ้น

ณ วันที่ 30 กันยายน 2569 บริษัทรายงาน**ส่วนของผู้ถือหุ้นรวม**อยู่ที่ 9,713.6 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 28 จากสิ้นปี 2568 เป็นผลมาจากการรับรู้ผลขาดทุนสุทธิในระหว่างงวด

งบกระแสเงินสด

บริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน) (หน่วย: ล้านบาท)	งบการเงินรวม สำหรับงวดเก้าเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน	
	2569	2568
เงินสดสุทธิได้มาจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมดำเนินงาน	(55.7)	8,352.2
เงินสดสุทธิได้มาจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมลงทุน	(429.9)	(604.8)
เงินสดสุทธิได้มาจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมจัดหาเงิน	(1,785.0)	(5,298.3)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น (ลดลง) สุทธิ	**(2,270.6)**	**3,099.1**
กำไร (ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยนที่ยังไม่เกิดขึ้นจริงของเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	48.8	(177.8)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดต้นงวด	3,664.4	2,104.6
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดปลายงวด	1,442.6	5,025.9

ในงวด 9 เดือน ปี 2569 บริษัทมีเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมดำเนินงานจำนวน (55.7) ล้านบาท โดยได้รับผลกระทบจากผลขาดทุนจากการดำเนินงานอันเนื่องมาจากราคาน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยานที่พุ่งสูงขึ้น ในส่วนของเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุนมีจำนวน (429.9) ล้านบาท ส่วนใหญ่เป็นรายการจ่ายเพื่อซื้อที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ (PPE) และการจ่ายเงินมัดจำสำหรับการบำรุงรักษาเครื่องบิน ขณะที่เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงินมีจำนวน (1,785.0) ล้านบาท ส่วนใหญ่เกิดจากการชำระหนี้สินตามสัญญาเช่าจำนวน (4,496.5) ล้านบาท การชำระคืนหุ้นกู้ที่ครบกำหนดไถ่ถอนจำนวน (1,200.0) ล้านบาท และการจ่ายดอกเบี้ยและชำระคืนเงินกู้ยืมระยะยาว ซึ่งชดเชยด้วยเงินสดรับจากการออกหุ้นกู้ชุดใหม่จำนวน 5,315.3 ล้านบาท โดยสรุปบริษัทมีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดลดลงสุทธิจำนวน (2,270.6) ล้านบาท ส่งผลให้มีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดคงเหลือปลายงวดอยู่ที่ 1,442.6 ล้านบาท

สถิติการดำเนินงานที่สำคัญ

บริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด	ไตรมาส 3/2569	ไตรมาส 3/2568	เปลี่ยนแปลง	เก้าเดือนปี 2569	เก้าเดือนปี 2568	เปลี่ยนแปลง
จำนวนผู้โดยสาร (ล้านคน)	3.36	4.73	-29%	13.57	15.13	-10%
ภายในประเทศ	*2.38*	*3.18*	*-25%*	*9.50*	*10.23*	*-7%*
ระหว่างประเทศ	*0.99*	*1.56*	*-37%*	*4.06*	*4.90*	*-17%*
ปริมาณที่นั่ง (ล้านที่นั่ง)	4.41	5.93	-26%	16.57	18.24	-9%
ภายในประเทศ	*3.04*	*3.90*	*-22%*	*11.43*	*11.95*	*-4%*
ระหว่างประเทศ	*1.37*	*2.03*	*-33%*	*5.14*	*6.29*	*-18%*
อัตราการขนส่งผู้โดยสาร (ร้อยละ)	76	80	-4 จุด	82	83	-1 จุด
ภายในประเทศ	*78*	*82*	*-4 จุด*	*83*	*86*	*-3 จุด*
ระหว่างประเทศ	*72*	*76*	*-4 จุด*	*79*	*78*	*+1 ppt*
ค่าโดยสารเฉลี่ย (บาท)	2,023	1,633	+24%	1,969	1,762	+12%
ภายในประเทศ	*1,590*	*1,243*	*+28%*	*1,536*	*1,517*	*+1%*
ระหว่างประเทศ	*3,066*	*2,430*	*+26%*	*2,980*	*2,802*	*+6%*
ปริมาณการขนส่งด้านผู้โดยสาร (ล้านที่นั่ง-กม.)	3,130	4,780	-35%	13,042	15,230	-14%
ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ล้านที่นั่ง-กม.)	4,117	6,104	-33%	15,993	18,847	-15%

บริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด	ไตรมาส 3/2569	ไตรมาส 3/2568	เปลี่ยนแปลง	เก้าเดือน ปี 2569	เก้าเดือน ปี 2568	เปลี่ยนแปลง
รายได้ต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (บาท)	1.96	1.52	+29%	1.98	1.71	+15%
ต้นทุนต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (บาท)	2.50	1.78	+40%	2.13	1.78	+19%
ต้นทุนต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ไม่รวมน้ำมันเชื้อเพลิง) (บาท)	1.68	1.24	+36%	1.35	1.21	+12%
จำนวนเครื่องบิน ณ สิ้นงวด (ลำ)	62	62	คงที่	62	62	คงที่
จำนวนเครื่องบินที่ปฏิบัติการบิน ณ สิ้นงวด (ลำ)	42	54	-12	48	53	-5
อัตราการใช้เครื่องบินต่อลำ (ชั่งโมงปฏิบัติการบินต่อวัน)	9.9	11.2	-12%	11.2	11.9	-6%
ประสิทธิภาพความตรงต่อเวลา (ร้อยละ)	90	86	+4 จุด	81	81	คงที่

อัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญ

บริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน)	ไตรมาส 3/2569	ไตรมาส 3/2568	เก้าเดือน ปี 2569	เก้าเดือน ปี 2568
อัตราส่วนทุนหมุนเวียน (Current ratio) (ไม่รวมหนี้สินสัญญาเช่า)	0.8x	0.7x	0.8x	0.7x
อัตรากำไรก่อนต้นทุนทางการเงิน, ภาษีเงินได้, ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย (EBITDA)	(5%)	4%	11%	13%
อัตรากำไรสุทธิ	(29%)	(9%)	(12%)	2%
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์	(3%)	(1%)	(5%)	1%
อัตราส่วนผลตอบแทนผู้ถือหุ้น	(22%)	(7%)	(33%)	6%
หนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยต่อส่วนของผู้ถือหุ้นรวม (ไม่รวมหนี้สินสัญญาเช่า)	1.5x	0.6x	1.5x	0.6x
อัตราส่วนความสามารถในการจ่ายดอกเบี้ย (ไม่รวมดอกเบี้ยจาก TFRS16)	(0.6x)	0.5x	1.7x	2.1x

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	91	363	324	130	98
รวม	**3,341**	**3,863**	**4,812**	**3,608**	**98**

ภาพรวมการดำเนินงานในอนาคต

แนวโน้มในไตรมาส 4/2569 ส่งสัญญาณการฟื้นตัวที่แข็งแกร่งตามฤดูกาลท่องเที่ยว แม้ว่าบริษัทยังคงมีความจำเป็นต้องรักษาระดับราคาค่าโดยสารที่สูงขึ้นเพื่อชดเชยต้นทุนการดำเนินงานที่สูง แต่แนวโน้มผู้โดยสารสามารถปรับตัวกับราคาที่เพิ่มสูงขึ้นได้ดี โดย TAA ปิดเดือนตุลาคมด้วยอัตราการขนส่งผู้โดยสารได้ที่ร้อยละ 80

แนวโน้มราคาน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยานยังคงผันผวนสูง หลังจากพุ่งขึ้นแตะระดับ 180 ดอลลาร์สหรัฐต่อบาร์เรลในเดือนตุลาคม ซึ่งเป็นราคาช่วงเริ่มต้นของความขัดแย้งระหว่างสหรัฐฯ และอิหร่าน อย่างไรก็ดี ภายหลังการเลือกตั้งกลางเทอมของสหรัฐฯ ล่าสุดมีสัญญาณที่ความขัดแย้งอาจคลี่คลายได้ ส่งผลให้ราคาน้ำมันดิบเบรนท์ปรับตัวลดลงมาอยู่ที่ระดับประมาณ 90 ดอลลาร์สหรัฐต่อบาร์เรล

เพื่อรับมือกับราคาน้ำมันที่ปรับตัวสูงขึ้น TAA มีแผนให้บริการที่นั่งประมาณ 6 ล้านที่นั่งในไตรมาส 4/2569 ลดลงประมาณร้อยละ 15 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน ซึ่งเป็นการปรับลดลงมากกว่าแผนเดิมที่วางไว้เล็กน้อย อย่างไรก็ตาม บริษัทยังจำเป็นต้องคงความยืดหยุ่นและอาจต้องปรับปริมาณที่นั่งให้สอดคล้องกับสถานการณ์ โดยจะคำนึงถึงผลกระทบต่อผู้โดยสารให้น้อยที่สุด ส่วนค่าซ่อมบำรุงอากาศยานในไตรมาส 4/2569 คาดว่าจะทรงตัวในระดับใกล้เคียงกับไตรมาส 3/2569 ทั้งนี้ บริษัทได้ดำเนินการส่งคืนเครื่องบินจำนวน 2 ลำเสร็จสิ้นในเดือนตุลาคม และไม่มีกำหนดการส่งคืนเครื่องบินเพิ่มเติมในช่วงที่เหลือของปี ขณะที่แผนการซ่อมบำรุงเครื่องบินและเครื่องยนต์ยังคงดำเนินการตามแผน

สำหรับตลาดในประเทศ TAA คาดการณ์ว่าจะเพิ่มปริมาณที่นั่งประมาณร้อยละ 40 จากไตรมาสก่อนหน้า ปัจจัยหลักมาจากการกลับมาเปิดให้บริการเส้นทางบิน ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เชื่อมต่อสู่เชียงใหม่ กระบี่ และภูเก็ต ซึ่ง TAA คาดว่าจะสามารถเพิ่มส่วนแบ่งการตลาดภายในประเทศกลับมาที่ร้อยละ 40 ได้ ส่วนโครงการ “SilverCare” ที่เปิดตัวอย่างไม่เป็นทางการในเดือนสิงหาคม ซึ่งมอบสิทธิพิเศษเฉพาะสำหรับผู้โดยสารที่มีอายุ 60 ปีขึ้นไป อาทิ บริการเช็กอินพิเศษ บริการจัดการสัมภาระพิเศษ และการจัดที่นั่งติดกันสำหรับผู้ติดตาม ได้รับเสียงตอบรับที่ดีมากจากผู้โดยสารและเตรียมพร้อมเปิดตัวเต็มรูปแบบเร็วๆ นี้

ฝ่ายบริหารยังคงกำกับดูแลสภาพคล่องอย่างรัดกุมและรักษามาตรฐานการกำกับดูแลกิจการที่ดี โดยธุรกรรมการขายและเช่ากลับคืนเครื่องบิน (Aircraft Sale-and-Leaseback) ยังคงมีความคืบหน้าเกือบเสร็จสมบูรณ์ ในขณะเดียวกัน TAA ได้ประสานงานร่วมกับสถาบันการเงินพันธมิตรอย่างใกล้ชิดเพื่อจัดหาแหล่งเงินทุนสนับสนุนเพิ่มเติม เพื่อให้มั่นใจในความต่อเนื่องของการปฏิบัติการบินและการดำเนินธุรกิจ

ภาพรวมธุรกิจเพื่อความยั่งยืน

สถิติความยั่งยืนที่สำคัญ

บริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด	เป้าหมาย ปี 2569	ไตรมาส 3/2569	ไตรมาส 3/2568	เปลี่ยนแปลง	เก้าเดือน ปี 2569	เก้าเดือน ปี 2568	เปลี่ยนแปลง
ขอบเขต 1 การปฏิบัติการบินและภาคพื้นดิน							
ปริมาณการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงจากการบิน (ตัน)		81,011	120,343	–33%	317,714	374,565	-15%
ปริมาณการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงจากการปฏิบัติการภาคพื้น (ตัน)		249	296	-16%	853	874	-2%
ก๊าซเรือนกระจกจากการบิน (ตัน CO_2)		255,994	380,285	-33%	1,003,975	1,183,626	-15%
ก๊าซเรือนกระจกจากการปฏิบัติการภาคพื้น (ตัน CO_2)		798	946	-16%	2,728	2,794	-2%
ความเข้มข้นของคาร์บอน (gCO_2/ASK)		62.2	62.3	คงที่	62.8	62.8	คงที่
ขอบเขต 2 การใช้พลังงานไฟฟ้า							
ปริมาณการใช้พลังงานไฟฟ้า (กิโลวัตต์-ชั่วโมง)		996,543	1,043,837	-5%	3,025,540	3,125,564	-3%
ปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจก (ตัน CO_2)		388	436	-11%	1,177	1,306	-10%
อื่น ๆ							
ประสิทธิภาพความตรงต่อเวลา (ร้อยละ)	85	90	86	+4 จุด	81	81	คงที่
คะแนนความพึงพอใจผู้โดยสาร (NPS)	50	61	63	-2	60	58	+2

หมายเหตุ:

1) ตัวเลขที่แสดงในตารางข้างต้นจะต้องผ่านการตรวจสอบและตรวจทานประจำปี

2) ตั้งแต่ไตรมาส 3 ปี 2569 คะแนน NPS ได้รวมส่วนการจองตั๋ว (Booking) เพิ่มเติมจากเดิมที่คิดเฉพาะส่วนประสบการณ์การเดินทาง (Journey)

ในไตรมาส 3/2569 การปล่อยก๊าซเรือนกระจกขอบเขตที่ 1 จากการปฏิบัติการบินและการปฏิบัติการภาคพื้นดินลดลงร้อยละ 33 และ 16 ตามลำดับ เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน จากจำนวนเที่ยวบินและปริมาณการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงที่ลดลง ส่งผลให้รอบ 9 เดือนแรกของปี 2569 การปล่อยก๊าซเรือนกระจกจากการบินลดลงร้อยละ 15 และภาคพื้นดินลดลงร้อยละ 2 ด้านความเข้มข้นการปล่อยก๊าซคาร์บอนปรับตัวดีขึ้นเล็กน้อยอยู่ที่ 62.2 กรัม CO_2 ต่อ ASK ในไตรมาส 3/2569 และทรงตัวอยู่ที่ 62.8 กรัม CO_2 ต่อ ASK สำหรับช่วง 9 เดือนแรกของปี 2569 นอกจากนี้ ในขอบเขตที่ 2 การปล่อยก๊าซเรือนกระจกจากการใช้ไฟฟ้าลดลงร้อยละ 11 ในไตรมาส 3/2569 และลดลงร้อยละ 10 ในช่วง 9 เดือนแรกของปี 2569

ด้านการดำเนินงาน ผลการดำเนินงานด้านความตรงต่อเวลา (OTP) ในไตรมาส 3/2569 ปรับตัวดีขึ้นอยู่ที่ร้อยละ 90 ซึ่งสูงกว่าเป้าหมายทั้งปีที่ร้อยละ 85 สะท้อนความมุ่งมั่นของ TAA ในการจัดการฝูงบินและรักษาความเป็นผู้นำด้านความตรงต่อเวลาอย่างต่อเนื่องแม้ค่าเฉลี่ย 9 เดือนแรกของปี 2569 จะอยู่ที่ร้อยละ 81 ขณะที่คะแนนความพึงพอใจของผู้โดยสาร (NPS) ในไตรมาส 3/2569 อยู่ที่ 61 ลดลง 2 หน่วยจากช่วงเดียวกันของปีก่อน ส่วน NPS เฉลี่ย 9 เดือนแรกเพิ่มขึ้น 2 หน่วย มาอยู่ที่ 60 ซึ่งสูงกว่าเป้าหมายทั้งปีที่ 50 อย่างมีนัยสำคัญ โดย TAA จะมุ่งเน้นการรักษาเสถียรภาพและมาตรฐานความเป็นเลิศด้านการบิน ควบคู่กับการผสานเทคโนโลยีเข้ามาพัฒนาระบบสื่อสารและดูแลผู้โดยสาร เพื่อส่งมอบประสบการณ์การเดินทางที่ราบรื่นและสร้างความพึงพอใจสูงสุดอย่างยั่งยืน

จุดเด่นด้านสิ่งแวดล้อม สังคม และธรรมาภิบาลในไตรมาส 3 ปี 2569

- ***ได้รับรางวัลสายการบินโลว์คอสต์ที่ยั่งยืนที่สุดในเอเชีย ประจำปี 2026 จาก World Finance***

กลุ่มสายการบินแอร์เอเชียได้รับรางวัล "บริษัทที่มีความยั่งยืนที่สุด" (Most Sustainable Company) ประเภทสายการบินราคาประหยัดในภูมิภาคเอเชีย จากการประกาศรางวัล World Finance Sustainability Awards 2026 ฉบับ Summer 2026 รางวัลนี้ตอกย้ำความสำเร็จในการบูรณาการกลยุทธ์ ESG เข้ากับการดำเนินธุรกิจการบินราคาประหยัดอย่างเป็นรูปธรรม ควบคู่กับการขับเคลื่อนการเติบโตทางเศรษฐกิจและรับผิดชอบต่อสังคมตามมาตรฐานสากล

- ***ไทยแอร์เอเชียลงพื้นที่ในโครงการ "Journey D" ณ จังหวัดสงขลา ภายใต้แคมเปญ "Village to the World"***

ไทยแอร์เอเชียสานต่อโครงการ "Journey D" โดยร่วมมือกับการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทยเป็นปีที่ 2 ติดต่อกัน ภายใต้แคมเปญ "Village to the World" โดยปีนี้ TAA ได้เลือกปฏิบัติการในพื้นที่จังหวัดสงขลา เพื่อร่วมฟื้นฟูเยียวยาและยกระดับศักยภาพชุมชนหลังประสบภัยน้ำท่วมใหญ่ในปี 2568 ควบคู่กับการส่งเสริมเศรษฐกิจฐานรากอย่างยั่งยืน พร้อมจับมือกับอินฟลูเอนเซอร์ “Katyslim” โปรโมตการท่องเที่ยวในจังหวัดเพื่อสร้างรายได้ตรงสู่ชุมชนใน 2 พื้นที่หลัก ได้แก่:



- **ฟาร์มตัวอย่างตามพระราชดำริฯ อ.คลองหอยโข่ง**: ร่วมประกอบและมอบกล่องเลี้ยงผึ้งโพรงให้แก่ชุมชน เพื่อสนับสนุนการสร้างอาชีพเสริมและเพิ่มรายได้จากการจำหน่ายน้ำผึ้งคุณภาพสูง พร้อมเปิดใช้เครือข่ายสื่อและช่องทางการประชาสัมพันธ์ของแอร์เอเชียในการสร้างการรับรู้เพื่อกระตุ้นการท่องเที่ยวในพื้นที่
- **ชุมชนหัวเขา อ.สิงหนคร**: ส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงสร้างสรรค์ด้านอาหารระดับ UNESCO ผ่านเวิร์กชอปทำ "ไข่ครอบ" ภูมิปัญญาท้องถิ่น และการแปรรูปชาหมักคอมบูชาจาก "ใบขลู่" พืชชายฝั่ง เพื่อตอบโจทย์ผู้บริโภคสายสุขภาพ พร้อมช่วยโปรโมตกิจกรรมนั่งรถซาเล้งชมย่านเมืองเก่าและสัมผัสทัศนียภาพทะเลสาบสงขลา ควบคู่กับการถ่ายทอดองค์ความรู้ด้านการเล่าเรื่องเพื่อการท่องเที่ยว (Storytelling for Tourism) และการเตรียมพร้อมรับมือภัยน้ำท่วมอย่างปลอดภัยเพื่อยกระดับมูลค่าสินค้าบริการ และความเข้มแข็งของชุมชนอย่างยั่งยืน



- **ไทยแอร์เอเชียนำร่องใช้ Combo Units ณ ท่าอากาศยานดอนเมือง ยกระดับการปฏิบัติการภาคพื้นคาร์บอนต่ำ**

ไทยแอร์เอเชียยกระดับการปฏิบัติการภาคพื้น ด้วยการนำร่องใช้เครื่อง GUINAULT Combo Units รุ่น GF15 Combo จำนวน 2 เครื่อง ณ ท่าอากาศยานดอนเมือง นวัตกรรมดังกล่าวได้รวมระบบจ่ายกระแสไฟฟ้าและระบบปรับอากาศไว้ในเครื่องเดียว ช่วยให้สามารถปิดเครื่องยนต์ต้นกำลังสำรองขณะจอดเทียบท่าได้ตลอดช่วงเตรียมความพร้อมเที่ยวบิน ส่งผลให้ลดการใช้น้ำมัน Jet A-1 อย่างมีประสิทธิภาพ ทั้งนี้ TAA เริ่มทดลองใช้งานในเดือนกรกฎาคม 2569 และได้เปิดใช้งานเต็มรูปแบบในเดือนกันยายน 2569



ภายใต้แผนเป้าหมายการใช้งานเฉลี่ยเครื่องละ 5 ชั่วโมงต่อวัน หรือรวม 10 ชั่วโมงต่อวันสำหรับทั้ง 2 เครื่อง โครงการนี้คาดว่าจะสามารถประหยัดต้นทุนได้สูงสุด 401,317 ดอลลาร์สหรัฐต่อปี ขณะเดียวกัน หากสามารถดำเนินงานภายใต้สภาวะที่เหมาะสมอย่างเต็มประสิทธิภาพ จะช่วยลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ภาคพื้นดินได้สูงสุดร้อยละ 90 หรือเทียบเท่าประมาณ 1,350 ตันต่อปี

- **ไทยแอร์เอเชียคว้ารางวัล "เพชรพาณิชย์" ตอกย้ำการสนับสนุนเกษตรกรและเศรษฐกิจฐานราก**

ไทยแอร์เอเชีย ตอกย้ำการส่งเสริมเศรษฐกิจฐานรากอย่างยั่งยืน โดยคุณธรรศพลฐ์ แบเลเว็ลด์ ประธานกรรมการบริหาร เข้ารับมอบรางวัล "เพชรพาณิชย์" สาขาผู้ประกอบการ ด้านธุรกิจบริการ จัดโดยกรมการค้าภายใน กระทรวงพาณิชย์ โดยได้รับเกียรติจาก คุณศุภจี สุธรรมพันธุ์ รองนายกรัฐมนตรีและรัฐมนตรีว่าการกระทรวงพาณิชย์ เป็นผู้มอบรางวัลในฐานะองค์กรที่ร่วมขับเคลื่อนนโยบายช่วยเหลือเกษตรกรไทยอย่างต่อเนื่อง



ความสำเร็จดังกล่าวเป็นผลมาจากการสนับสนุนสินค้าเกษตรเพื่อสร้างรายได้ตรงสู่ชุมชน พร้อมนำวัตถุดิบท้องถิ่นมารังสรรค์เป็นเมนูอาหารและเครื่องดื่มบนเครื่องบิน ควบคู่กับการมอบสิทธิประโยชน์ให้ผู้โดยสารสามารถโหลดผลไม้สดที่ซื้อจากเกษตรกรท้องถิ่นลงใต้ท้องเครื่องฟรี ซึ่งช่วยเพิ่มช่องทางการกระจายสินค้าและยกระดับห่วงโซ่คุณค่าทางการเกษตรของไทยได้อย่างยั่งยืน

- **ไทยแอร์เอเชียผ่านการรับรอง Gender DEI Policy Readiness Recognition มุ่งขับเคลื่อนความเท่าเทียมในองค์กร**

เมื่อวันที่ 19 สิงหาคม 2569 ไทยแอร์เอเชียผ่านการรับรองระดับ "Gender DEI Policy Readiness Recognition" จากโครงการพัฒนาสร้างวัฒนธรรมและนโยบายที่ไม่แบ่งแยกระหว่างเพศในองค์กรเอกชน โดยกรมกิจการสตรีและสถาบันครอบครัว ร่วมกับ บริษัท เนกซ์เซป เฮลธ์ โซลูชั่นส์ จำกัด สะท้อนความพร้อมของ TAA ในการร่างนโยบายและแนวทางปฏิบัติด้านความเท่าเทียมและความหลากหลายทางเพศ (DEI) เพื่อขับเคลื่อนวัฒนธรรมองค์กรที่โอบรับความหลากหลายอย่างยั่งยืน



- **ไทยแอร์เอเชียในฐานะตัวแทนสมาคมสายการบินแห่งประเทศไทย ร่วมขับเคลื่อนนโยบาย SAF ระดับชาติ**

ไทยแอร์เอเชีย ในฐานะตัวแทนสมาคมสายการบินแห่งประเทศไทย (AAT) เข้าร่วมประชุมกับกรมพัฒนาพลังงานทดแทนและอนุรักษ์พลังงาน (พพ.) กระทรวงพลังงาน เมื่อวันที่ 26 สิงหาคม 2569 เพื่อร่วมหารือเกี่ยวกับแผนการจัดตั้งคณะกรรมการระดับชาติเพื่อส่งเสริมการผลิตและการใช้เชื้อเพลิงอากาศยานยั่งยืน (SAF)



ในเวลาต่อมา TAA ได้เข้าร่วมการประชุมคณะทำงาน SAF ครั้งที่ 1/2569 เมื่อวันที่ 3 กันยายน 2569 โดยให้ความคิดเห็นกับภาครัฐเกี่ยวกับข้อกังวลของสายการบิน เพื่อให้ภาครัฐนำไปทบทวนกรอบนโยบาย กรอบเวลา และเป้าหมายการนำ SAF มาใช้ ให้เหมาะสมกับศักยภาพของประเทศ เพื่อมุ่งขับเคลื่อนการลดการปล่อยคาร์บอนในภาคการบินระยะยาว

- **ไทยแอร์เอเชีย ผนึกความร่วมมือจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย จัดบรรยายพิเศษ** "Sustainability in Aviation"



เมื่อวันที่ 10 กันยายน 2569 แผนกความยั่งยืนของไทยแอร์เอเชียได้รับเกียรติเป็นวิทยากรบรรยายพิเศษแก่นิสิต คณะวิทยาศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ในรายวิชาสิ่งแวดล้อมและการพัฒนาอย่างยั่งยืน เพื่อถ่ายทอดวิสัยทัศน์ แนวปฏิบัติการดำเนินงานจริง และความท้าทายในการขับเคลื่อนความยั่งยืนและการบริหารจัดการสิ่งแวดล้อมในอุตสาหกรรมการบิน

ความร่วมมือดังกล่าวสะท้อนความมุ่งมั่นของ TAA ในการถ่ายทอดประสบการณ์ตรงจากภาคธุรกิจสู่ภาคการศึกษา เพื่อสร้างแรงบันดาลใจและเตรียมความพร้อมให้นิสิตในการเป็นกำลังสำคัญเพื่อขับเคลื่อนสังคมและสิ่งแวดล้อมอย่างยั่งยืนต่อไป

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 คำนวณโดยนำรายได้จากการขายและบริการ หักด้วยต้นทุนขายและบริการ หารด้วยรายได้จากการขายและบริการ

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

อัตรากำไรสุทธิ คำนวณโดยนำกำไรสุทธิ หารด้วยรายได้จากการขายและบริการ

อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ คำนวณโดยนำกำไรสุทธิหารด้วยค่าเฉลี่ยของสินทรัพย์รวม

อัตราผลตอบแทนจากส่วนของผู้ถือหุ้น คำนวณโดยนำกำไรสุทธิหารด้วยค่าเฉลี่ยของส่วนของผู้ถือหุ้นรวม

ASIA AVIATION
Public Company Limited

สอบถาม ข้อมูลเพิ่มเติม

taa_investorrelations@airasia.com

+662 562 5745-6

www.aavplc.com