

2. การบริหารจัดการความเสี่ยง

ธุรกิจการบินเป็นอีกหนึ่งธุรกิจที่มีปัจจัยความเสี่ยงที่หลากหลายและมีความเฉพาะตัว เพื่อรับมือกับความเสี่ยงที่อาจจะเกิดขึ้นและส่งผลกระทบต่อการทำงาน บจ. ไทยแอร์เอเชีย จึงได้จัดให้มีกระบวนการบริหารความเสี่ยง และได้แต่งตั้งคณะกรรมการบริหารความเสี่ยง (Risk Management Committee) ขึ้น ประกอบด้วยผู้บริหารจากหน่วยงานต่าง ๆ ในการทำหน้าที่กำหนดนโยบายและประเมินความเสี่ยง โดยระบุความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้น วิเคราะห์ถึงปัจจัยที่อาจส่งผลให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ไม่สามารถบรรลุวัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้ เรียงลำดับความสำคัญของความเสี่ยงดังกล่าว และพิจารณาประเมินผลกระทบโอกาสที่เกิดขึ้น เพื่อกำหนดมาตรการจัดการความเสี่ยงให้อยู่ในระดับที่ยอมรับได้ ทั้งนี้ คณะกรรมการบริหารความเสี่ยงได้รายงานผลการประเมินความเสี่ยงให้คณะกรรมการตรวจสอบ คณะผู้บริหาร และ คณะกรรมการบริษัท เพื่อพิจารณาสอบทานปีละ 2 ครั้ง

บจ. ไทยแอร์เอเชีย (“บริษัท”) มีปัจจัยความเสี่ยงที่สำคัญ ตามรายละเอียดที่แสดงด้านล่าง อย่างไรก็ตาม นอกเหนือจากปัจจัยความเสี่ยงที่ปรากฏนี้ อาจมีความเสี่ยงอื่น ๆ ซึ่งไม่อาจทราบได้ในขณะนี้หรือเป็นความเสี่ยงที่พิจารณาในขณะนี้ว่าไม่มีโอกาสเกิด แต่อาจเป็นปัจจัยความเสี่ยงที่มีความสำคัญในอนาคตได้

2.1 ความเสี่ยงด้านกลยุทธ์

2.1.1 ความเสี่ยงจากการแพร่ระบาดของ COVID-19 ทำให้มีผลดำเนินงานขาดทุนสุทธิต่อเนื่อง

สถานการณ์การแพร่ระบาดของ COVID-19 นับตั้งแต่ปี 2563 ทำให้อุตสาหกรรมการบินได้รับผลกระทบอย่างรุนแรง จนทำให้ความต้องการเดินทางลดลงและสายการบินมีการลดจำนวนเที่ยวบินเพื่อให้สอดคล้องกับจำนวนผู้โดยสาร และส่งผลให้หลายสายการบินต้องปิดตัวลงหรือลดขนาดกิจการเพื่อความอยู่รอด อีกทั้งภาครัฐจำเป็นต้องมีมาตรการป้องกันการแพร่ระบาดของ COVID-19 โดยจำกัดการเดินทางเข้าหรือออกพื้นที่ที่มีการแพร่ระบาดในระดับวิกฤต จึงส่งผลต่อจำนวนเส้นทางบินภายในประเทศที่สายการบินให้บริการในช่วงเวลาดังกล่าวลดลงเป็นจำนวนมาก ส่งผลให้บริษัท ขาดรายได้ในช่วงที่ต้องงดการให้บริการเที่ยวบิน ซึ่งการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโคโรนาฯ ยังกระทบต่อความมั่นใจในการเดินทางโดยอากาศยานของผู้โดยสาร ส่งผลให้กระทบอัตราส่วนการขนส่งผู้โดยสาร (Load Factor) ทำให้รายได้ต่อหน่วยของบริษัท ลดลงในขณะที่ต้นทุนการดำเนินงานยังคงมีอย่างต่อเนื่องและสูงขึ้น โดยเฉพาะต้นทุนคงที่ เป็นผลให้บริษัท มีผลประกอบการขาดทุนต่อเนื่อง

บริษัท พยายามปรับระดับประคองธุรกิจให้ดำเนินอย่างต่อเนื่องด้วยกลยุทธ์ “มากกว่าสายการบิน” เพื่อขยายตลาดในกลุ่มธุรกิจอื่น เช่น ธุรกิจบริการขนส่งสินค้า และธุรกิจส่งอาหาร ทั้งนี้ กลยุทธ์ดังกล่าวทำให้สายการบินสามารถรักษฐานลูกค้าเดิมด้วยการนำเสนอสินค้าและบริการที่มีความหลากหลายมากกว่าประสบการณ์ด้านการบิน และเป็นการเพิ่มฐานลูกค้าใหม่ อย่างไรก็ตาม บริษัท ยังให้ความสำคัญกับกลยุทธ์การเป็นผู้นำตลาดด้านสายการบินราคาประหยัดในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก จึงรักษาบุคลากรสำคัญขององค์กร อาทิ ช่างซ่อมบำรุงอากาศยาน วิศวกรการบิน และนักบิน รวมถึงการรักษาสภาพอากาศยานแม้ในช่วงวิกฤติ เพื่อให้บริษัท สามารถกลับมาปฏิบัติการบินได้ทันทีหลังสถานการณ์การแพร่ระบาดของ COVID-19 เริ่มคลี่คลาย มีการเปิดประเทศ และอุตสาหกรรมการบินกลับมาฟื้นตัวอีกครั้ง

จากสถานการณ์การแพร่ระบาดของ COVID-19 ส่งผลให้บริษัท มีผลการดำเนินงานเป็นขาดทุนสุทธิมาอย่างต่อเนื่องนับแต่ปี 2563 เป็นต้นมา และเริ่มกลับมามีผลการดำเนินงานเป็นกำไรสุทธิในปี 2566 ซึ่งเป็นช่วงที่สถานการณ์การ

แพร่ระบาดของ COVID-19 เริ่มคลี่คลาย ทั้งนี้ ในช่วง 6 เดือน ปี 2569 และงวด 6 เดือน ปี 2568 และปีบริษัท มีผลประกอบการเป็นขาดทุนสุทธิ 1,473.7 ล้านบาท และกำไรสุทธิ 1,602.2 ล้านบาท ตามลำดับ โดยมีสาเหตุมาจากการปรับตัวของราคาน้ำมันอย่างเฉียบพลันที่มีผลมาจากสถานการณ์ความไม่สงบในตะวันออกกลาง และการอ่อนค่าของเงินบาท

ในช่วง 6 เดือน ปี 2569 กิจการให้บริการขนส่งผู้โดยสารทั้งสิ้นจำนวน 10.2 ล้านคน ลดลงร้อยละ 1.89 เมื่อเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อนหน้า นอกจากนี้ ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2569 บริษัท มีอัตราขนส่งผู้โดยสารยังคงสูงที่ร้อยละ 83 โดยจำนวนฝูงบินทั้งหมดยังคงเดิมที่ 62 ลำ ณ สิ้นปี 2568 จนถึง ณ ไตรมาสที่ 2 ปี 2569 และจำนวนเครื่องบินที่ปฏิบัติการบินเพิ่มขึ้นจาก 55 ลำ ณ สิ้นปี 2568 เป็น 58 ลำ ณ ไตรมาสที่ 2 ปี 2569 โดยบริษัท มีส่วนแบ่งตลาดของผู้โดยสารภายในประเทศไทยอยู่ที่ร้อยละ 37 จากจำนวนฝูงบินที่มากกว่าสายการบินอื่นในอุตสาหกรรม รวมทั้งความโดดเด่นด้านความตรงต่อเวลา ทั้งนี้ สายการบินไทยแอร์เอเชีย มีอัตราขนส่งผู้โดยสารในประเทศร้อยละ 81 แสดงถึงความต้องการท่องเที่ยวของตลาดในประเทศ

2.1.2 ความเสี่ยงของอุตสาหกรรมการบินที่เผชิญกับปัจจัยภายนอก เช่น การแข่งขันของคู่แข่ง โอกาสเกิดอุบัติเหตุของอากาศยาน สภาพอากาศที่แปรปรวน ราคาน้ำมันผันผวน การอ่อนค่าของเงินบาท เป็นต้น

ในปัจจุบันการแข่งขันในอุตสาหกรรมการบินมีแนวโน้มที่สูงขึ้น ผู้โดยสารมีทางเลือกที่หลากหลายและสามารถเลือกที่จะใช้บริการสายการบินที่ตนมั่นใจที่สุดสำหรับการเดินทาง นอกจากนี้ข่าวการเกิดอากาศยานอุบัติเหตุอาจทำให้ความมั่นใจในการเดินทางของผู้โดยสารลดลง ส่งผลกระทบในทางลบต่ออุตสาหกรรมการบิน ผลกระทบเบื้องต้นที่เกิดขึ้น ได้แก่ ต้นทุนด้านการรักษาความปลอดภัยและการประกันภัยที่เพิ่มขึ้น และการลดลงของจำนวนผู้โดยสารและรายได้ต่อหน่วย อันเนื่องมาจากอุปสงค์ของการเดินทางทางอากาศทั่วโลกลดลง และอาจทำให้ต้นทุนของอุตสาหกรรมการบินเพิ่มขึ้น เช่น ค่าน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับเครื่องบินหรือค่าใช้จ่ายด้านประกันภัย อีกทั้งการระบาดของโรคติดต่อที่มีโอกาสเกิดเป็นโรคระบาด หรือมาตรการต่างๆ ซึ่งรัฐบาล ของประเทศที่ได้รับผลกระทบจากการระบาดใช้รับมือกับความเสี่ยงที่จะเกิดโรคระบาด อาจขัดขวางการประกอบธุรกิจการบิน

ในช่วงฤดูมรสุมหรือช่วงที่เกิดสภาวะอากาศแปรปรวน เที่ยวบินต่าง ๆ อาจถูกยกเลิกหรือต้องเลื่อนเวลาจากกำหนดการเดิม ประเทศไทยเป็นหนึ่งในประเทศที่ประสบภัยพิบัติทางธรรมชาติหลายครั้งในช่วงหลายปีที่ผ่านมา ซึ่งรวมถึงคลื่นยักษ์สึนามิและอุทกภัย ในกรณีที่ บริษัท ยกเลิกเที่ยวบินหรือเลื่อนเวลาจากกำหนดการเดิมเนื่องจากสภาพอากาศที่แปรปรวนนั้น รายได้และผลกำไรของ บริษัท จะลดลง

ความปลอดภัยถือเป็นสิ่งสำคัญหลักของบริษัทฯ ดังนั้นจึงมีการดำเนินการจัดทำระบบการจัดการด้านความปลอดภัย (Safety Management System - SMS) เพื่อพัฒนาและสนับสนุนองค์กร โดย SMS เป็นระบบการบริหารจัดการด้านความปลอดภัยเชิงป้องกัน และเป็นกระบวนการที่ชัดเจนสำหรับการจัดการความปลอดภัย ที่ทำหน้าที่ผสมผสานระบบเทคนิคและระบบปฏิบัติการกับด้านการเงิน และด้านทรัพยากรบุคคล เพื่อบรรลุเป้าหมายที่จะทำให้เกิดความปลอดภัยในการปฏิบัติงานและควบคุมความเสี่ยงให้อยู่ในระดับที่สามารถยอมรับได้ ระบบการจัดการด้านความปลอดภัยเป็นกระบวนการที่ดำเนินงานสอดคล้องกับแผนงานที่กำหนดไว้และนำมาปรับใช้ในองค์กรเน้นการป้องกันเชิงรุกผ่านการบ่งชี้อันตรายและควบคุมความเสี่ยงรวมถึงการขจัดความเสี่ยงให้หมดไปก่อนที่จะมีเหตุการณ์ที่กระทบต่อความปลอดภัย นอกจากนี้บริษัท ได้จัดตั้งหน่วยงานพิเศษเพื่อรับมือต่อเหตุการณ์ที่อาจเกิดขึ้น (Emergency Response Team) เพื่อเฝ้า

ระวังและติดตามสถานการณ์ให้ทันทั่วทั้งที่ โดยมีจุดประสงค์เพื่อให้เกิดผลกระทบต่อการปฏิบัติการการบินและผู้โดยสารให้น้อยที่สุด โดยครอบคลุมทั้งการวางแผนปฏิบัติการการบิน การวางแผนงานภาคพื้นดินในส่วนการดูแลผู้โดยสาร การสื่อสารองค์กร และความรับผิดชอบต่อผู้โดยสาร เป็นต้น

จากราคาน้ำมันที่ยังคงอยู่ในระดับสูง ย่อมส่งผลกระทบต่อต้นทุนการดำเนินงานของสายการบินเนื่องจากต้นทุนเชื้อเพลิงอากาศยานมีสัดส่วนค่อนข้างสูงเมื่อเทียบกับต้นทุนทั้งหมด ซึ่ง ณ ไตรมาสที่ 2 ปี 2569 ราคา น้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยานเฉลี่ยอยู่ที่ 183 เหรียญต่อบาเรลหรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 124 เทียบกับช่วงเดียวกันของปีที่ผ่านมา อันเนื่องมาจากสภาวะสงครามในตะวันออกกลาง ทั้งนี้จากต้นทุนราคาน้ำมันที่เพิ่มสูงขึ้นอาจจะยังไม่ส่งผลต่อไปยังผู้โดยสารในทันทีเนื่องจากสายการบินยังคงรักษาระดับค่าโดยสารตามกลไกตลาดและการแข่งขัน แต่อย่างไรก็ตามเพื่อให้สามารถแบกรับต้นทุนที่เพิ่มสูงขึ้น สายการบินก็จะต้องปรับอัตราค่าโดยสารให้สูงขึ้นเพื่อให้สอดคล้องกับต้นทุนที่เปลี่ยนแปลงไป

จากสถานการณ์ความไม่สงบในตะวันออกกลาง ส่งผลให้อัตราแลกเปลี่ยนที่อ้างอิงกับเงินดอลลาร์สหรัฐฯ มีความผันผวน โดย ณ ไตรมาสที่ 2 ปี 2569 อัตราค่าเงินบาทโดยเฉลี่ยอยู่ที่ 32.21 บาท/เหรียญสหรัฐฯ แ่งค่าขึ้นร้อยละ 3 เมื่อเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันของปี 2568 โดยสถานการณ์เช่นนี้จะส่งผลต่อกับบริษัท เนื่องจากบริษัท มีค่าใช้จ่ายที่เป็นค่าเช่าเครื่องบิน และค่าซ่อมบำรุง ค่าบริการสนามบิน ตลอดจนค่าน้ำมันอากาศยานก็ผูกอยู่กับค่าเงินเหรียญสหรัฐฯ

2.1.3 ความเสี่ยงสงครามสหรัฐอเมริกา-อิสราเอล และอิหร่าน

ความขัดแย้งระหว่างสหรัฐอเมริกา-อิสราเอล และอิหร่าน ซึ่งมีรากฐานจากความขัดแย้งด้านการเมือง ความมั่นคง และอิทธิพลในตะวันออกกลาง ได้ทวีความรุนแรงขึ้นในช่วงกลางเดือนมีนาคม ปี 2569 จากการโจมตีตอบโต้ผ่านพันธมิตรในภูมิภาค (proxy war) รวมถึงการใช้โดรนและขีปนาวุธ ส่งผลให้หลายประเทศปิดน่านฟ้าบางส่วน และเพิ่มมาตรการด้านความปลอดภัย ขณะที่ สหรัฐอเมริกา มีบทบาทสนับสนุนอิสราเอล ทำให้ความเสี่ยงมีแนวโน้มขยายวงกว้าง ซึ่งสถานการณ์ความขัดแย้งดังกล่าวยังคงมีความไม่ชัดเจน

หลังจากเหตุการณ์ที่สหรัฐอเมริกา-อิสราเอลเปิดฉากโจมตีอิหร่าน ส่งผลให้ราคาน้ำมันดิบทั่วโลกพุ่งสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง ในระยะสั้นถึงกลาง และหากสถานการณ์ยืดเยื้อหรือขยายวง ราคาน้ำมันอาจเข้าสู่ระดับสูงต่อเนื่อง ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อเป็นลูกโซ่ต่อเงินเฟ้อ ต้นทุนการขนส่ง และเศรษฐกิจโลกในภาพรวม รวมถึงประเทศไทยอย่างมีนัยสำคัญ ทั้งนี้ผลกระทบที่สำคัญที่อาจจะส่งผลกับบริษัท มีดังนี้

1. ต้นทุนน้ำมันที่สูงขึ้น โดยหากน้ำมันอากาศยานยังอยู่ในระดับสูงจะส่งผลให้ค่าใช้จ่ายน้ำมันเชื้อเพลิงของกิจการเพิ่มสูงขึ้น โดยปี 2568 ราคาน้ำมันเฉลี่ยอยู่ที่ 86 เหรียญสหรัฐฯ/บาเรล ซึ่งหากราคาน้ำมันยังอยู่ในระดับสูงที่ 180 เหรียญสหรัฐฯ/บาเรล ตลอดทั้งปี 2569 ต้นทุนน้ำมันของกิจการอาจจะปรับตัวสูงขึ้นจากร้อยละ 38 ของต้นทุนขายและบริการ เป็นร้อยละ 51 ของต้นทุนขายและบริการ ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้ดำเนินการปรับราคาอัตราค่าโดยสารให้สอดคล้องกับการปรับตัวเพิ่มขึ้นของราคาค่าน้ำมันอากาศยาน และอัตราค่าธรรมเนียมน้ำมัน (Fuel surcharge) แล้ว โดยจะพิจารณาปรับอัตราค่าโดยสารและค่าธรรมเนียมน้ำมันให้ครอบคลุมกับต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิงที่ปรับตัวสูงขึ้น

2. จำนวนผู้โดยสารที่ปรับตัวลดลง ทั้งนี้ การลดลงของจำนวนผู้โดยสารจะมาจากสองปัจจัยหลักคือ ผู้โดยสารชาวต่างชาติ โดยเฉพาะชาวยุโรป ที่ไม่สามารถต่อเที่ยวบินจากสนามบินที่อยู่ในประเทศแถบตะวันออกกลางเช่น สนามบินในสหรัฐอเมริกาหรือเม็กซิโกและในประเทศคาทอลิกมายังประเทศไทยได้ และอีกสาเหตุหนึ่งคือมาจากการที่ราคาอัตราค่าโดยสารปรับตัวสูงขึ้นมากจนทำให้ผู้โดยสารไม่มีความประสงค์ที่จะเดินทางอันเนื่องมาจากอัตราค่าโดยสารสูงเกินไป โดยในปี 2568 สายการบินไทยแอร์เอเชียจัดสรรเที่ยวบินในภูมิภาคหลักๆ ได้แก่ เที่ยวบินในประเทศไทยร้อยละ 66 ประเทศในกลุ่มอาเซียนร้อยละ 17 ประเทศในกลุ่มเอเชียใต้ 6 ประเทศในกลุ่มเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ 6 และประเทศจีนร้อยละ 5 ซึ่งจะพบว่าผลกระทบโดยตรงจากนักท่องเที่ยวที่จะเดินทางจากประเทศในแถบตะวันออกกลางค่อนข้างมีจำกัดเนื่องจากกิจการไม่ได้มีเที่ยวบินตรงไปยังเมืองต่างๆ ในแถบตะวันออกกลาง ทั้งนี้ผลกระทบอาจจะไม่มากนักเนื่องจากนักท่องเที่ยวต่างชาติสามารถเปลี่ยนการต่อเที่ยวบินยังประเทศอื่นในประเทศเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เช่น ประเทศญี่ปุ่น หรือฮ่องกง แต่ผลกระทบอาจจะส่งผลให้จำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติที่ใช้บริการต่อเที่ยวบินของกิจการอาจจะปรับตัวลดลง โดยในปี 2569 นี้สายการบินไทยแอร์เอเชียได้ปรับแผนการบินใหม่โดยจะจัดสรรเที่ยวบินในประเทศเป็นหลักร้อยละ 70 และเที่ยวบินต่างประเทศร้อยละ 30 เพื่อลดผลกระทบของนักท่องเที่ยวต่างชาติที่อาจจะมียุโรปลดลง
3. การปรับลดเที่ยวบินลง โดยบริษัทฯ ได้มีการปรับจำนวนเที่ยวบินลดลงประมาณร้อยละ 21 และ ร้อยละ 24 ในเดือนพฤษภาคม 2569 และมิถุนายน 2569 เมื่อเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อน ทั้งนี้ บริษัทฯ จะลดจำนวนเที่ยวบินจากเส้นทางที่มีผลกระทบการที่เป็นลบซึ่งจะช่วยลดกระแสเงินสดไหลออกของบริษัทฯ

สถานการณ์ความขัดแย้งระหว่างอิสราเอลและอิหร่านส่งผลกระทบในวงกว้างเนื่องจากทำให้ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงและพลังงานปรับตัวสูงขึ้น ซึ่งนอกจากทำให้ต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิงปรับตัวสูงขึ้นแล้ว จะยังส่งผลให้สินค้าอุปโภคและบริโภคจะปรับตัวเพิ่มขึ้นสูงอีกด้วย และท้ายที่สุดจะส่งผลต่อการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจและการดำเนินชีวิตของประชาชนโดยรวมเนื่องจากประเทศไทยเป็นประเทศที่นำเข้าน้ำมันเชื้อเพลิง ดังนั้นกิจการยังคงเฝ้าติดตามสถานการณ์อย่างใกล้ชิดเพื่อที่จะได้ปรับแผนการดำเนินงานได้อย่างเหมาะสมและทันทั่วทั้ง โดยกิจการก็ได้มีการร้องขอความช่วยเหลือไปยังรัฐบาลผ่านสมาคมสายการบินแห่งประเทศไทย เพื่อให้พิจารณาปรับลดอัตราค่าภาษีสรรพสามิตน้ำมันอากาศยานเพื่อช่วยบรรเทาผลกระทบของการปรับตัวเพิ่มขึ้นของราคาน้ำมันอีกทางหนึ่งเนื่องจากต้นทุนน้ำมันที่ปรับตัวสูงขึ้นจะส่งผลให้อัตราค่าโดยสารปรับตัวสูงขึ้นซึ่งส่งผลกระทบต่ออัตราค่าโดยสารทำให้ต้นทุนการเดินทางเพื่อธุรกิจภายในประเทศและการท่องเที่ยวภายในประเทศมีต้นทุนสูงขึ้นโดยรวมอันจะส่งผลเสียกับประเทศไทยในระยะยาวเนื่องจากเศรษฐกิจของประเทศไทยมีการพึ่งพาการท่องเที่ยวเป็นสำคัญ

2.1.4 ความเสี่ยงจากการเสื่อมเสียชื่อเสียงของบริษัทฯ เนื่องจากสื่อสังคมออนไลน์

ปัจจุบันเทคโนโลยีได้เข้ามามีบทบาทสำคัญกับชีวิตของเราในทุก ๆ ด้าน รวมไปถึงการทำธุรกรรมกับสายการบินที่มีนำเทคโนโลยีเข้ามาพัฒนาช่วยให้การเดินทางง่ายและสะดวกสบายมากขึ้น บริษัทฯ ได้มุ่งสู่การเป็นบริษัทชั้นนำทางด้าน

เทคโนโลยีดิจิทัล เพื่อการเดินทางที่ยั่งยืนในเอเชีย โดยเปลี่ยนมาให้บริการในฐานะตัวแทนท่องเที่ยวออนไลน์ หรือ Online Travel Agency (OTA) ให้ลูกค้าสำรองที่นั่งบัตรโดยสารจาก 700 สายการบินชั้นนำทั่วโลกในรูปแบบดิจิทัลเพื่อยกระดับการบริการ มีการพัฒนาระบบ AVA (AirAsia Virtual AllStars) คือโปรแกรม Chatbot ทำงานโดยระบบปัญญาประดิษฐ์ (AI) ที่สามารถตอบคำถามเกี่ยวกับผลิตภัณฑ์และบริการของแอร์เอเชีย รวมถึงเสนอตัวเลือกอื่นๆ โดยอัตโนมัติเพื่ออำนวยความสะดวกให้กับผู้โดยสารได้อย่างรวดเร็ว ทุกที่ ทุกเวลา อาทิเช่น จากสถานการณ์แพร่ระบาดของเชื้อไวรัส COVID-19 ทำให้ผู้โดยสารมีข้อสงสัยมากมาย จึงส่งข้อร้องเรียนผ่านระบบ AVA เป็นจำนวนถึง 45 ล้านครั้ง นับว่าเป็นปริมาณมหาศาลมากกว่า 5 เท่าเมื่อเทียบกับคำร้องต่าง ๆ ที่ส่งผ่านระบบในปีก่อนหน้า เป็นเหตุให้ระบบสามารถโต้ตอบได้เพียงร้อยละ 80 ทำให้ผู้โดยสารเกิดความไม่พึงพอใจ และแสดงความรู้สึกผ่านทางสื่อสังคมออนไลน์ ส่งผลต่อภาพลักษณ์ และความน่าเชื่อถือของบริษัทฯ และอาจทำให้สูญเสียรายได้ด้วยเช่นกัน

บจ. ไทยแอร์เอเชีย จึงได้สั่งการให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องร่วมมือในการเพิ่มการสื่อสารรายละเอียด ขั้นตอน วิธีการ และประโยชน์ของระบบสอบถามอัตโนมัติให้ผู้โดยสารได้รับทราบและเข้าใจ รวมถึงการเพิ่มชุดคำสั่งให้กับระบบ AVA ซึ่งในภายหลังต่อมาได้เปลี่ยนเป็นระบบ Ask Bo ให้สามารถเข้าถึงความต้องการของผู้โดยสารมากขึ้น นอกจากนี้ บริษัทฯ ขยายช่องทางการสื่อสารด้วยโปรแกรม Chatbot นี้ไปยังสื่อสังคมออนไลน์อื่น ๆ นอกเหนือจากแพลตฟอร์มของบริษัทฯ อาทิ WhatsApp WeChat Facebook messenger โดยมีโครงการขยายผลต่อไปยังช่องทาง Twitter Line และ Viber ในอนาคตอันใกล้

2.1.5 ความเสี่ยงเรื่องมลภาวะทางอากาศจากการปฏิบัติการบินและการปฏิบัติตามกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง

โครงการชดเชยและการลดคาร์บอนสำหรับการบินระหว่างประเทศ (Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation: CORSIA) เป็นโครงการระดับโลกเพื่อจัดการการปล่อยมลพิษจากการเดินทางทางอากาศระหว่างประเทศโดยข้อตกลงในปี 2559 องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization: ICAO) กำหนดให้สายการบินที่จัดการการบินด้วยเครื่องบินที่มีน้ำหนักมากกว่า 5,700 กิโลกรัม เมื่อบินขึ้นและมีการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ 10,000 ตันต่อปีในเส้นทางระหว่างประเทศ มีการดำเนินการมากกว่า 3 ปี หรือทั้งสองรัฐที่มีการเชื่อมต่อเส้นทางกับสายการบินที่กำลังบินอยู่ และกำลังอยู่ในขั้นตอนนำร่องของ CORSIA ต้องตรวจสอบและรายงานการปล่อยมลพิษตั้งแต่ปี 2562 และซื้อหน่วยลดการปล่อยมลพิษที่สร้างขึ้นเพื่อให้ครอบคลุมการควบคุมการเพิ่มขึ้นของการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ที่สูงกว่าระดับ 2563 ในปี 2564 เป็นต้นไป โดยมีเป้าหมายเพื่อลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกสุทธิเป็นศูนย์ภายในปี 2593

ด้วยการเดินทางทางอากาศที่มีอัตราเพิ่มขึ้นทั่วโลก สร้างแรงกดดันให้องค์กรด้านการบินเร่งดำเนินการลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ตามเงื่อนไขดังกล่าว ดังนั้น การปฏิบัติตาม CORSIA จะช่วยให้สายการบินระหว่างประเทศสามารถลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม และมีการปฏิบัติตามข้อกำหนดด้านกฎระเบียบสากล บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้รับเลือกโดยสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) ให้เข้าร่วมเพื่อเป็นต้นแบบสำหรับเป็นแนวทางปฏิบัติเบื้องต้นในการรองรับมาตรการ CORSIA และกำหนดระดับการปล่อยก๊าซเรือนกระจกในปี 2562 – 2563 เพื่อใช้เป็นปีฐาน และสายการบินที่มีการปล่อยก๊าซเรือนกระจกเกินกว่าปริมาณที่กำหนดในปีฐานจะต้องจ่ายค่าชดเชยตั้งแต่ปี 2564 เป็นต้นไป

ดังนั้น มาตรการดังกล่าวจึงเป็นความเสี่ยงที่เกิดขึ้นกับธุรกิจสายการบินด้านการดำเนินการ ทำให้สายการบินต้องเตรียมความพร้อมเพื่อรองรับการจัดการกับการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์และอาจต้องรับผิดชอบค่าใช้จ่ายเพื่อชดเชยการ

ปล่อยก๊าซคาร์บอนดังกล่าว ส่งผลให้ต้นทุนการดำเนินงานเพิ่มขึ้น เช่น ภาษีคาร์บอน การลงทุนในเทคโนโลยีใหม่เพื่อลดการปล่อยคาร์บอน เป็นต้น เป็นสาเหตุให้ค่าโดยสารอาจมีราคาสูงขึ้น ทำให้ความต้องการซื้อของผู้โดยสารลดลง

บริษัทฯ จึงได้กำหนดกลยุทธ์เพื่อใช้เชื้อเพลิงในการปฏิบัติการบินให้ได้ประสิทธิภาพสูงสุดและส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมน้อยที่สุดออกเป็น 4 แนวทางหลัก ได้แก่ (1) การจัดการฝูงบินอย่างมีประสิทธิภาพ ด้วยอากาศยานตระกูลแอร์บัส A320neo และ A321neo ซึ่งได้รับการยอมรับว่าเป็นหนึ่งในอากาศยานเชิงพาณิชย์ลำตัวแคบที่ประหยัดน้ำมันที่สุด (2) การดำเนินงานเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพเชิงสิ่งแวดล้อม บริษัทฯ จัดตั้งโครงการเพิ่มประสิทธิภาพในการประหยัดน้ำมันเชื้อเพลิง หรือปฏิบัติการบินสีเขียวที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (Green Operating Procedure) อาทิ การใช้อุปกรณ์เปลี่ยนทิศทางแรงขับอย่างเหมาะสม การขับเคลื่อนอากาศยานด้วยเครื่องยนต์เดียวระหว่างรอทำการวิ่งขึ้น เป็นต้น (3) การใช้เชื้อเพลิงการบินอย่างยั่งยืน (Sustainable aviation fuels: SAF) และ (4) การซื้อคาร์บอนเครดิต โดยในปี 2565 ที่ผ่านมามีบริษัทฯ ได้ดำเนินกิจกรรมครอบคลุมแนวทางดังกล่าว ส่งผลให้ระดับการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ยังต่ำกว่าเกณฑ์ของปี 2563 จึงไม่มีภาระผูกพันบังคับชดเชยปริมาณคาร์บอนที่ปล่อยออกไป โดยสำหรับปี 2566 บริษัทฯ ได้ปฏิบัติ 2 แนวทางเป็นที่เรียบร้อยแล้ว ซึ่งได้แก่ การจัดการฝูงบินอย่างมีประสิทธิภาพและการดำเนินงานเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพเชิงสิ่งแวดล้อม

2.2 ความเสี่ยงด้านการปฏิบัติการ (Operational Risk)

2.2.1 ความเสี่ยงจากการพึ่งพาระบบอัตโนมัติและอินเทอร์เน็ตในการดำเนินธุรกิจ

ด้วยนโยบายการเป็นบริษัท ชำนาญด้านเทคโนโลยีดิจิทัลเพื่อการเดินทางที่ยั่งยืน บจ. ไทยแอร์เอเชีย อาศัยระบบอัตโนมัติและอินเทอร์เน็ตในการดำเนินธุรกิจโดยเฉพาะระบบสำรองที่นั่งที่ผู้โดยสารสามารถทำผ่านเว็บไซต์และโมบายแอปพลิเคชัน ในช่วง 6 เดือนแรก ปี 2569 มีสัดส่วนการจำหน่ายบัตรโดยสารผ่านระบบอินเทอร์เน็ตมากถึงร้อยละ 30 เมื่อเทียบกับการจำหน่ายผ่านช่องทางออฟไลน์อื่น ๆ นอกจากนี้ อินเทอร์เน็ตยังเป็นช่องทางการสื่อสารหลักสำหรับองค์กรแก่บุคคลภายนอกเพื่อเพิ่มการรับรู้ในสินค้าและบริการ ช่วยกระตุ้นความต้องการซื้อ และความภักดีต่อแบรนด์ รวมถึงการสื่อสารภายในองค์กรให้ขับเคลื่อนอย่างรวดเร็วไปในทิศทางเดียวกัน เพื่อลดการทำงานซ้ำซ้อน และเพิ่มประสิทธิภาพการทำงานแบบไร้รอยต่อ

ดังนั้นขีดความสามารถในการรองรับการใช้งานโดยเฉพาะช่วงเวลาที่ปริมาณการใช้งานสูง ความถูกต้องแม่นยำของข้อมูล และความต่อเนื่องจึงเป็นประเด็นสำคัญที่บริษัทฯ ให้ความสนใจ หากระบบไม่พร้อมใช้งาน หรือเกิดความขัดข้องระหว่างใช้งานอาจทำให้ผู้โดยสารเกิดความไม่สะดวกในการทำธุรกรรมผ่านอินเทอร์เน็ต รู้สึกไม่พึงพอใจ จนทำให้บริษัทฯ สูญเสียรายได้และภาพลักษณ์ของแบรนด์ นอกจากนี้ หากระบบการสื่อสารภายในบริษัทฯ ติดขัดอาจทำให้กระบวนการทางธุรกิจหยุดชะงัก สูญเสียโอกาส หรืออาจต้องรับผิดชอบค่าปรับและค่าเสียหายอื่น ๆ ที่เกิดขึ้นตามมา

บจ. ไทยแอร์เอเชีย จึงร่วมมือกับกลุ่มธุรกิจแอร์เอเชียในการวางมาตรฐานการดำเนินงานของหน่วยงานและตัวชี้วัดประสิทธิภาพความพร้อมของระบบและมีการจัดทำแผนสำรองข้อมูล และแผนรองรับการดำเนินธุรกิจอย่างต่อเนื่อง (Business Continuity Plan) ร่วมกับแผนที่เกี่ยวข้อง หากเกิดเหตุฉุกเฉิน

2.2.2 ความเสี่ยงจากการใช้เครื่องบินรุ่นแอร์บัส A320 และเครื่องยนต์ประเภท CFM56-5B และเครื่องยนต์ประเภท LEAP-1A

บริษัทฯ มีการใช้งานอากาศยานตระกูลแอร์บัส A320 ซึ่งใช้เครื่องยนต์ประเภท CFM56-5B และ LEAP-1A เนื่องจากอากาศยานทั้งหมดเป็นแอร์บัสอย่างเดียวย่อมทำให้เกิดความล่าช้าในการส่งอากาศยานลำใหม่ในตระกูลแอร์บัสตามคำสั่งซื้อของบริษัทฯ และหากพบข้อบกพร่องในการออกแบบหรือปัญหาของอากาศยานแอร์บัสหรือเครื่องยนต์ประเภท CFM56-5B และ LEAP-1A อาจมีผลกระทบกับอากาศยานทั้งหมดโดยอาจทำให้อากาศยานของบริษัทฯ ต้องถูกจอดไว้เพื่อทำการแก้ไขข้อบกพร่องหรือปัญหาซึ่งส่งผลต่อการดำเนินธุรกิจและความเชื่อมั่นของผู้โดยสาร เมื่อสัญญาเช่าหมดลงอาจส่งผลกระทบต่อการดำเนินการบินของบริษัทฯ และด้านการเงินเนื่องจากความผันผวนของราคา A320 ที่ผ่านการใช้งานมาแล้ว

บริษัทฯ ได้ประเมินความเสี่ยงเบื้องต้น ซึ่งครอบคลุมทุกรายละเอียดของรูปแบบอากาศยานและเครื่องยนต์ประเภทนี้ ก่อนการนำอากาศยานมาใช้ โดยพิจารณาถึงข้อมูล และประวัติของอากาศยานแต่ละรุ่น พบว่ามีความปลอดภัยสูงและมีต้นทุนในการให้บริการที่เหมาะสมสำหรับการนำมาใช้ในการปฏิบัติการบินของบริษัทฯ รวมถึงได้ติดตามข่าวสาร และรวมไปถึงปรับปรุงการดำเนินงานจากการใช้อากาศยานร่วมกับแอร์บัส ผู้ผลิตอื่นๆ และหน่วยซ่อมบำรุงอย่างต่อเนื่อง ในด้านความปลอดภัยและดำเนินการดูแลซ่อมแซมอากาศยานอย่างเป็นระบบตามกำหนดรอบระยะเวลาเพื่อป้องกันหรือลดความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นจากอากาศยานรุ่นดังกล่าวในการส่งผลกระทบต่อการบินปฏิบัติการ รวมทั้งได้ประเมินถึงสถานะตลาด และโอกาสความเป็นไปได้ในการจำหน่ายอากาศยานออกเมื่อถึงครบกำหนดเวลา เพื่อให้มีความยืดหยุ่นมากที่สุดต่อจำนวนอากาศยานที่พร้อมใช้งานที่เหลือและป้องกันไม่ให้เกิดการดำเนินงานตามปกติของบริษัทฯ ต้องหยุดชะงัก

2.2.3 ความเสี่ยงจากความจำเป็นที่ต้องพึ่งพาความสัมพันธ์ของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น (“AAV”) บริษัทฯ กับ Capital A Berhad (“Capital A”)

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้รับการสนับสนุนจาก Capital A ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ทางอ้อมของ AAV (ซึ่งเป็นบริษัทแม่ของบริษัทฯ) ผ่าน AirAsia Aviation Group ในหลายด้าน รวมถึงอนุญาตให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีสิทธิแต่เพียงผู้เดียวในประเทศไทยสำหรับการใช้ชื่อทางการค้า “AirAsia” เพื่อดำเนินธุรกิจของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย และการเข้าถึงทักษะความรู้ทางด้านการตลาด การประกอบธุรกิจและการบริการลูกค้า ทั้งนี้ การเพิ่มขึ้นของค่าธรรมเนียมในการอนุญาตให้ใช้ชื่อทางการค้าและการแก้ไขเพิ่มเติมอื่นๆ อาจส่งผลกระทบต่อผลการดำเนินงานของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

นอกจากนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เช่าเครื่องบินในลักษณะสัญญาเช่าดำเนินงานจาก AirAsia Mauritius (“AAM”) ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของ AirAsia Berhad (“AAB”) ในการบริหารจัดการด้านจัดซื้ออากาศยาน และการจัดสรรในแต่ละประเทศ ซึ่งทางบริษัท แอร์บัสที่เป็นผู้ผลิตไม่ได้ทำสัญญาโดยตรงกับ บจ. ไทยแอร์เอเชีย และการเช่าอากาศยานบางส่วนจาก AAM โดยสัญญาเช่าดังกล่าวจะสิ้นสุดกำหนดระยะเวลาระหว่างปี 2566 ถึงปี 2573 รวมทั้งพึ่งพาช่องทางจำหน่ายออนไลน์จาก AirAsia Com Travel Sdn Bhd (“AACOM”) และใช้บริการแผนกสนับสนุนร่วมจาก AirAsia Sea Sdn. Bhd (“AASEA”)

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ทำสัญญากับ Asia Digital Engineering (“ADE”) ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของ AAB เพื่อรับการสนับสนุนด้านวิศวกรรมและด้านการซ่อมบำรุง โดย บจ. ไทยแอร์เอเชีย พึ่งพาเทคโนโลยีสารสนเทศ อาทิ ระบบซอฟต์แวร์หลัก (มีศูนย์กลางอยู่ในกัวลาลัมเปอร์ ประเทศมาเลเซีย) ดังนี้ (1) NewSkies 4.3 พัฒนาโดย Navitaire ใช้สำหรับการบริหารจัดการ/

การสำรองที่นั่งและการขายบัตรโดยสาร (2) Oracle Cloud Application ใช้ในการดำเนินการด้านการเงิน การจัดซื้อจัดจ้าง (3) Swiss Aviation Software Ltd.'s AMOS ใช้สำหรับการบริหารจัดการวิศวกรรมการซ่อมบำรุงอากาศยานและการขนส่ง เป็นต้น

การดำเนินธุรกิจโดยพึ่งพาความสัมพันธ์กับ Capital A อาจทำให้เกิดความเสี่ยงด้านต้นทุนการดำเนินงาน หาก Capital A ปรับเพิ่มค่าธรรมเนียม ซึ่งหากบริษัท อาจถูกเพิกถอนสิทธิหากไม่สามารถแบกรับค่าใช้จ่ายดังกล่าว อีกทั้งระบบที่พัฒนาผ่าน Capital A อาจไม่เหมาะสมกับสภาพแวดล้อมและสถานะตลาดของ บจ.ไทยแอร์เอเชีย หรือหากระบบซอฟต์แวร์หลักเกิดความขัดข้องอาจส่งผลกระทบต่อผลการดำเนินงานของ บจ.ไทยแอร์เอเชีย ด้วยเช่นกัน

ทั้งนี้ Capital A ยังคงมีสถานะเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ทางอ้อมของ AAV ซึ่งเป็นบริษัทแม่ของบริษัทฯ จึงคาดว่าบริษัทฯ จะยังคงได้รับการสนับสนุนจาก Capital A อย่างต่อเนื่องในอนาคต และผู้บริหารระดับสูงของบริษัทฯ มีการประชุมกันเป็นระยะ เพื่อประเมินสถานการณ์ที่เกี่ยวข้องกับประเด็นด้านความสัมพันธ์และการพึ่งพาจากทาง Capital A มีการเพิ่มแผนการดำเนินงานสำรองสำหรับระบบซอฟต์แวร์หลักที่ใช้สำหรับ บจ.ไทยแอร์เอเชีย และจัดลำดับความสำคัญสำหรับชิ้นส่วนอะไหล่อากาศยานของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เพื่อดำเนินตามแผนการซ่อมบำรุงและการซ่อมที่รวดเร็ว

ณ วันที่ 11 มีนาคม 2569 บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ถือหุ้นร้อยละ 100 ใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยผู้ถือหุ้นของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น โดยมีสัดส่วนดังนี้

รายชื่อผู้ถือหุ้น ¹⁾	สัดส่วนการถือหุ้น (ร้อยละ)
1. AirAsia Aviation Group Limited ^{2) 3)}	40.71
2. นายบรรพพล จูแบลเวิลด์	17.75
3. บริษัท ไทยเอ็นวีดีอาร์ จำกัด	8.45
4. นายทรงศักดิ์ จิตเจื้อจุน	1.66
5. นายพิธาน องค์โฆสิต	1.18
6. นายธนรัชต์ พสงวศ์	1.06
7. นางธัญญา ตูจินดา	0.35
8. กองทุนเปิด เค Mid Small Cap หุ้นทุนเพื่อการเลี้ยงชีพ	0.35
9. นางคันสนีย์ แพรอาภรณ์	0.31
10. นายจิรสิทธิ์ วุฒิไกร	0.31
อื่นๆ	27.87
รวม	100.00

- หมายเหตุ 1) รายชื่อผู้ถือหุ้น 10 รายแรก รวมถึงผู้ถือหุ้นที่ถือหุ้นตั้งแต่ร้อยละ 0.5 ของทุนชำระแล้วของบริษัทจดทะเบียน
- 2) AirAsia Aviation Group Limited (“AAAGL”) (ชื่อเดิมคือ AirAsia Aviation Limited) เป็นบริษัทย่อยในกลุ่มแอร์เอเชียซึ่งจดทะเบียนจัดตั้งขึ้นตามกฎหมายของประเทศมาเลเซีย โดยมี Capital A Berhad (“Capital A”) (ชื่อเดิมคือ AirAsia Group Berhad) ถือหุ้นร้อยละ 100

- 3) Capital A ประกอบธุรกิจลงทุนโดยการถือหุ้นในบริษัทอื่นซึ่งเป็นบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์เบอร์ชา ประเทศมาเลเซีย

2.3 ความเสี่ยงที่เกิดขึ้นใหม่ (Emerging Risk)

2.3.1 ความเสี่ยงจากการไม่สามารถดำเนินการบินในเส้นทางสาธารณรัฐประชาชนจีนซึ่งเป็นตลาดการบินหลักของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้เท่ากับช่วง Pre COVID

หลังจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของ COVID-19 เริ่มคลี่คลายลงในช่วงหลายปีที่ผ่านมา ทำให้อุตสาหกรรมการบินเริ่มกลับมาฟื้นตัวอย่างต่อเนื่อง รวมไปถึงนโยบายการเปิดประเทศของสาธารณรัฐประชาชนจีนซึ่งถือเป็นปัจจัยบวกที่สำคัญต่อสายการบินในประเทศไทย เนื่องจากเป็นตลาดผู้โดยสารที่ใหญ่เป็นอันดับต้นๆ ของโลก ซึ่งรวมไปถึง บจ. ไทยแอร์เอเชีย ที่สาธารณรัฐประชาชนจีนถือเป็นเส้นทางบินหลักที่ทำรายได้สูงในช่วงก่อนเกิดสถานการณ์การแพร่ระบาดของ COVID-19 ซึ่งประเทศจีนได้เปิดประเทศอย่างเป็นทางการในเดือนมกราคม 2566 อย่างไรก็ตาม ถึงแม้จะมีข่าวที่ส่งผลกระทบในด้านลบสำหรับนักท่องเที่ยวจีนที่มีต่อการท่องเที่ยวในประเทศไทยอย่างต่อเนื่อง จีนยังคงเป็นตลาดระหว่างประเทศที่ใหญ่ที่สุดของไทยแอร์เอเชีย โดยภาพรวมของนักท่องเที่ยวจีนที่เดินทางมายังประเทศไทยในช่วง 6 เดือน ปี 2569 คิดเป็นเพียงร้อยละ 26 ของในช่วงเดียวกันในปี 2562 เท่านั้น แต่ปรับตัวเพิ่มขึ้นร้อยละ 117 เมื่อเทียบกับในช่วง 6 เดือน ปี 2568

อย่างไรก็ตาม บจ. ไทยแอร์เอเชีย ตระหนักถึงสถานการณ์ปัจจุบันที่นักท่องเที่ยวจีนไม่ได้เดินทางออกนอกประเทศสูงอย่างที่คาด ซึ่งส่วนหนึ่งเป็นผลจากการส่งเสริมการท่องเที่ยวในประเทศจีนเอง และรัฐบาลจีนได้ประกาศว่าจะดำเนินนโยบายขาดดุล ซึ่งอาจทำให้การบินในเส้นทางจีนไม่เป็นไปตามแผนที่คาดไว้และส่งผลต่อรายรับของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จึงได้ดำเนินการวางแผนเส้นทางบินอย่างละเอียดรอบคอบ รวมไปถึงการพิจารณาเพิ่มเส้นทางในตลาดใหม่ๆ เช่น อินเดีย บังกลาเทศ และในประเทศแถบเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เพื่อเป็นการลดผลกระทบของความเสี่ยงที่อาจจะเกิดขึ้น

2.3.2 ความเสี่ยงอันเกิดจากผลพวงจากการหยุดชะงักของห่วงโซ่อุปทานในช่วงสถานการณ์การแพร่ระบาดของ COVID-19 ส่งผลให้ต้นทุนของการซ่อมบำรุงและอัตราค่าเช่าอากาศยานเพิ่มขึ้น

แม้ว่าสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคโควิด-19 จะคลี่คลายลงและห่วงโซ่อุปทานของการผลิตและบำรุงรักษาอากาศยานกลับมาฟื้นตัวแล้ว แต่อุปสงค์ของทั้งอากาศยานใหม่และการซ่อมบำรุงที่ค้างค้ำมาจากการหยุดให้บริการในช่วงการแพร่ระบาดของโรคโควิด-19 ยังคงอยู่ในระดับสูง และเกินกว่ากำลังการผลิตของผู้ผลิตและกำลังการให้บริการซ่อมบำรุงของผู้ให้บริการจะรับได้ทั้งหมด จนส่งผลให้ต้นทุนราคาเช่าอากาศยานใหม่ และค่าบำรุงรักษามีแนวโน้มสูงขึ้นอย่างรวดเร็วและจะกระทบกับต้นทุนของทุกสายการบินในท้ายที่สุด

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ตระหนักถึงสถานการณ์ดังกล่าวเป็นอย่างดี บริษัทฯ มีความมุ่งมั่นที่จะพัฒนาปรับปรุงแผนการใช้งานและซ่อมบำรุงอากาศยานให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้นอย่างต่อเนื่องเพื่อลดต้นทุนการซ่อมบำรุงโดยรวม และเจรจากับผู้ให้บริการซ่อมบำรุงทั้งรายเดิมและรายใหม่ เพื่อให้เกิดข้อตกลงที่จะเป็นประโยชน์กับบริษัทฯ มากขึ้น นอกจากนี้บริษัทฯ ได้ปรับแผนธุรกิจให้สอดคล้องกับสภาพห่วงโซ่อุปทานในลักษณะนี้เอาไว้แล้ว

2.3.3 ความเสี่ยงจากการขาดความพร้อมในการกลับมาให้บริการในเส้นทางบินเดิมของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ข้อจำกัดในการรองรับปริมาณเที่ยวบินของสนามบินในประเทศไทยทำให้บริษัทฯ ไม่สามารถเพิ่มจำนวนเที่ยวบินต่อวันได้

บริษัทฯ ใช้ท่าอากาศยานนานาชาติดอนเมือง (ทดม.) เป็นฐานการบินหลักสำหรับเส้นทางบินภายในประเทศ และเส้นทางบินต่างประเทศเพื่อสร้างเครือข่ายการบินในระดับภูมิภาค ตามมาด้วยท่าอากาศยานนานาชาติกรุงเทพมหานครสุวรรณภูมิ (ทสภ.) ท่าอากาศยานนานาชาติเชียงใหม่ ท่าอากาศยานนานาชาติภูเก็ต และท่าอากาศยานหาดใหญ่ เป็นต้น ท่าอากาศยานเหล่านี้เป็นฐานการบินหลักของประเทศไทย อยู่ภายใต้การบริหารของ บมจ. ท่าอากาศยานไทย (ทอท.) ซึ่งมีศักยภาพในการจัดสรรเวลาการบิน (Slot) ตามกรอบการบริหารและแผนธุรกิจของ ทอท. เวลาการบินที่สามารถจัดสรรได้จากท่าอากาศยานเหล่านี้มีจำนวนจำกัดและมีการแข่งขันสูงโดยเฉพาะเวลาที่ได้รับความนิยมจากผู้โดยสาร ซึ่งหากบริษัทฯ ไม่ได้รับการจัดสรรเวลาที่ดีที่สุด หรือสูญเสียการจัดสรรในเวลาที่ได้รับความนิยม ย่อมส่งผลกระทบต่อความสามารถในการแข่งขัน นอกจากนี้ ยังมีข้อจำกัดด้านอื่นที่ต้องพิจารณาเพิ่มเติม ได้แก่ จำนวนเครื่องบินที่สามารถลงจอดได้ ความจุผู้โดยสารในอาคารผู้โดยสารคุณภาพของการบริหารจัดการของสนามบินในประเทศไทยโดยผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้อง ข้อจำกัดด้านความยาวและความแข็งแรงของทางวิ่งซึ่งจำกัดน้ำหนักบรรทุกสูงสุดของเครื่องบิน เป็นต้น ดังนั้น หากบริษัทฯ มีแผนขยายปริมาณเที่ยวบินให้เพิ่มมากขึ้น บริษัทฯ จึงต้องคำนึงถึงความสามารถในการรองรับปริมาณเที่ยวบินของท่าอากาศยานเป็นปัจจัยในการวางแผนกลยุทธ์ของบริษัทฯ ด้วย อนึ่ง ทอท. กำลังอยู่ระหว่างดำเนินการโครงการพัฒนาสนามบินดอนเมือง ระยะที่ 3 ซึ่งจะแล้วเสร็จและเปิดใช้งานในปี พ.ศ. 2572 ซึ่งในแผนฉบับปัจจุบัน แม้ว่าจะเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับผู้โดยสารขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ แต่ยังมีข้อจำกัดในการรองรับจำนวนเที่ยวบินต่อชั่วโมง

2.4 ความเสี่ยงด้านการเงิน

2.4.1 ความเสี่ยงจากผลประกอบการขาดทุนต่อเนื่องในอดีตเป็นผลให้ส่วนของผู้ถือหุ้นเป็นลบ ซึ่งอาจกระทบต่อความสามารถในการชำระหนี้

เนื่องจากสถานการณ์ระบาดของไวรัสโคโรนา (COVID-19) ที่เกิดขึ้นกระทบต่อปริมาณเที่ยวและจำนวนผู้โดยสารที่ลดลงอย่างมาก ประกอบกับการหยุดให้บริการเที่ยวบินตามมาตรการของรัฐ ทำให้บริษัทฯ มีรายได้ไม่เพียงพอต่อค่าใช้จ่าย ส่งผลให้บริษัทฯ มีผลการดำเนินงานขาดทุนต่อเนื่องตั้งแต่ปี 2562 จนบริษัทฯ มีส่วนของผู้ถือหุ้นติดลบ ซึ่งบริษัทฯ ได้มีการแก้ไขปัญหาดังกล่าวโดยการเพิ่มทุนจำนวน 2 ครั้ง เมื่อวันที่ 8 ธันวาคม 2564 จำนวน 3,900 ล้านบาท และเมื่อวันที่ 17 กุมภาพันธ์ 2565 จำนวน 6,000 ล้านบาท รวมทั้งสิ้น จำนวน 9,900 ล้านบาท แต่ยังไม่สามารถทำให้ส่วนของผู้ถือหุ้นพลิกกลับมาเป็นบวกได้ แม้ว่าสถานการณ์การระบาดของไวรัสโคโรนา (COVID-19) จะดีขึ้น แต่จำนวนเที่ยวบินโดยรวมยังไม่กลับไปสู่จำนวนใกล้เคียงก่อนการแพร่ระบาด สถานการณ์ดังกล่าวส่งผลกระทบต่อฐานะการเงิน ซึ่งฐานะการเงินของบริษัทฯ ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2569 ยังคงขาดทุนสะสมจนทำให้ส่วนของผู้ถือหุ้นติดลบและมีหนี้สินหมุนเวียนสูงกว่าสินทรัพย์หมุนเวียนอย่างมีนัยสำคัญ (ตามที่ระบุในรายงานของผู้สอบบัญชีที่มีข้อสังเกตเพิ่มในเรื่องของความไม่แน่นอนที่มีสาระสำคัญที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานต่อเนื่อง รายละเอียดเพิ่มเติมตามหมายเหตุประกอบงบการเงินระหว่างกาล ข้อ 2) ทำให้บริษัทฯ ยังคงมีส่วนของผู้ถือหุ้นติดลบจำนวน 8,701.4 ล้านบาท

อย่างไรก็ดี บริษัทฯ ได้ปรับเปลี่ยนแผนการดำเนินธุรกิจ โดยลดค่าใช้จ่ายต่างๆ และขยายเส้นทางการบินตามการเดินทางทั้งในและต่างประเทศที่เพิ่มมากขึ้นโดยเฉพาะในประเทศในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้และเอเชียใต้และรวมถึงการเปิดเส้นทางบินใหม่ ตลอดจนเพิ่มความถี่ของเที่ยวบินที่มีอยู่เดิม สถานการณ์ความขัดแย้งระหว่างอิหร่านและสหรัฐฯ ซึ่งเริ่มทวีความรุนแรงขึ้นในช่วงเดือนมีนาคม 2569 ที่ผ่านมา และยังคงมีความไม่แน่นอนในปัจจุบัน ส่งผลกระทบต่อธุรกิจการบินอย่างมีนัยสำคัญจากการปิดช่องแคบฮอร์มุซ ซึ่งส่งผลกระทบต่อระบบห่วงโซ่อุปทานในตะวันออกกลางเป็นอย่างมาก โดยเฉพาะการขนถ่ายน้ำมัน ซึ่งทำให้ราคาน้ำมันดิบโลกปรับตัวขึ้นมาอย่างต่อเนื่องซึ่งทำให้ต้นทุนน้ำมันของกิจการปรับตัวเพิ่มขึ้นเป็นอย่างมาก อย่างไรก็ตาม กิจการได้พยายามปรับแผนธุรกิจเพื่อให้สอดคล้องกับสถานการณ์ที่เปลี่ยนไปโดยกิจการได้มีการปรับเพิ่มอัตราค่าโดยสารให้สอดคล้องกับต้นทุนที่ปรับตัวเพิ่มขึ้น ลดและยกเลิกเที่ยวบินเส้นทางต่างๆ ที่จะทำให้กิจการมีผลขาดทุนจากการเพิ่มขึ้นของราคาน้ำมันอากาศยาน และมีการติดตามสถานการณ์อย่างใกล้ชิดเพื่อที่จะได้ปรับแผนการดำเนินธุรกิจให้ทันกับสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลงไป

สำหรับงวด 6 เดือน ปี 2569 บริษัทฯ มีกำไรก่อนดอกเบี้ยจ่าย ภาษีเงินได้ ค่าเสื่อมราคาและค่าจัดจำหน่าย (EBITDA) เท่ากับ 2,884.2 ล้านบาท (EBITDA 12 เดือนย้อนหลัง เท่ากับ 7,974.1 ล้านบาท) และหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ย เท่ากับ 45,817.3 ล้านบาท ทำให้อัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยต่อกำไรก่อนดอกเบี้ยจ่าย ภาษีเงินได้ค่าเสื่อมราคา และค่าจัดจำหน่าย (interest bearing debt to EBITDA) มีค่าเท่ากับ 5.75 เท่า นอกจากนี้ อัตราส่วนความสามารถในการชำระดอกเบี้ย (ICR) มีค่าเท่ากับ 2.18 เท่า และอัตราส่วนความสามารถในการชำระภาระผูกพัน (DSCR) เท่ากับ 0.73 เท่า รวมถึงมีอัตราส่วนสภาพคล่องอยู่ในระดับต่ำ เท่ากับ 0.73 เท่า ซึ่งอยู่ในระดับที่ต่ำกว่า 1 เท่า แสดงให้เห็นว่า EBITDA ของบริษัทฯ ไม่เพียงพอสำหรับการชำระหนี้ที่มีภาระผูกพันระยะสั้น และมีสภาพคล่องต่ำ ซึ่งจากอัตราส่วนทั้งหมดข้างต้นแสดงให้เห็นว่าบริษัทฯ มีความเสี่ยงในความสามารถในการชำระหนี้และอาจเป็นเหตุให้ผิดนัดชำระหนี้ได้

โดย ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2569 บริษัทฯ มีหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี จำนวน 10,865.6 ล้านบาท ประกอบด้วย เงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงิน จำนวน 1,750.0 ล้านบาท เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงินส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี จำนวน 362.5 ล้านบาท หนี้กู้ยืมระยะยาวส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี จำนวน 2,992.1 ล้านบาท และหนี้สินตามสัญญาเช่าส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี จำนวน 5,761.0 ล้านบาท ในขณะที่บริษัทฯ หนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยส่วนที่ถึงกำหนดชำระเกินกว่าหนึ่งปี จำนวน 34,951.7 ล้านบาท ประกอบด้วย เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงินจำนวน 732.5 ล้านบาท และหนี้กู้ยืมจำนวน 9,874.1 ล้านบาท และหนี้สินตามสัญญาเช่าซื้อส่วนที่ครบกำหนดเกิน 1 ปี จำนวน 24,345.1 ล้านบาท

อย่างไรก็ตาม การออกหุ้นกู้ในครั้งนี้ บริษัทฯ มีวัตถุประสงค์ในการนำเงินที่ได้รับส่วนหนึ่งไปชำระคืนหุ้นกู้ TAA26NA ซึ่งจะครบกำหนดไถ่ถอนในวันที่ 10 พฤศจิกายน 2569 จำนวน 1,500.0 ล้านบาท หากบริษัทฯ ไม่สามารถเสนอขายหุ้นกู้ได้ครบตามเป้าหมาย รวมถึงหากไม่สามารถชำระคืนหุ้นกู้ดังกล่าวได้ บริษัทฯ อาจมีความเสี่ยงในการผิดนัดชำระหนี้หุ้นกู้ TAA26NA ซึ่งอาจส่งผลให้หุ้นกู้คงค้างของบริษัทฯ ทั้งหมดถือเป็นเหตุผิดนัดชำระหนี้ และเป็นอันถึงกำหนดชำระโดยพลัน (Cross Default) (รายละเอียดเพิ่มเติมตามที่ปรากฏในข้อ 11.1 ของข้อกำหนดสิทธิ)

นอกจากนี้ การออกและเสนอขายหุ้นกู้ครั้งนี้มีวัตถุประสงค์อีกส่วนหนึ่ง เพื่อใช้ในการขยายธุรกิจ และ/หรือ เป็นค่าใช้จ่าย ในกิจการที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินธุรกิจสายการบินซึ่งเป็นธุรกิจหลักในปัจจุบันของบริษัทฯ ทั้งนี้หากบริษัทฯ ไม่

สามารถจัดจำหน่ายหุ้นกู้ที่เสนอขายในครั้งนี้ได้เต็มจำนวน บริษัทฯ ยังคงมีแหล่งเงินทุนสำรองจากเงินสดภายในกิจการประมาณ 2,879.3 ล้านบาท หากแหล่งเงินทุนสำรองดังกล่าวไม่เพียงพอ บริษัทฯ จะต้องจัดหาสภาพคล่องเพิ่มเติมจากแหล่งอื่นเพื่อใช้ชำระหนี้ที่จะครบกำหนด หรือเจรจาขอปรับเงื่อนไขในการชำระคืน ซึ่งหากบริษัทฯ ไม่สามารถจัดหาสภาพคล่องเพิ่มเติมได้ อาจมีผลกระทบต่อการขยายธุรกิจและ/หรือความสามารถในการชำระค่าใช้จ่ายในกิจการ ซึ่งอาจส่งผลให้การขยายธุรกิจและ/หรือชำระค่าใช้จ่ายในกิจการล่าช้า

2.4.2 ความเสี่ยงจากการไม่ระบุข้อกำหนดด้านการเงินที่ต้องดำรง (Financial Covenants)

เนื่องปัจจุบันบริษัทฯ มีส่วนของผู้ถือหุ้นเป็นลบ ส่งผลให้หุ้นกู้ที่ออกและเสนอขายในครั้งนี้อาจไม่สามารถกำหนดอัตราส่วนทางการเงินที่บริษัทฯ ต้องดำรงไว้ในข้อกำหนดสิทธิของหุ้นกู้ที่เสนอขายในครั้งนี้อย่างเพียงพอ ส่งผลให้มีความเสี่ยงที่ไม่สามารถควบคุมระดับการก่อหนี้ของบริษัทฯ ได้ อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ มีการกำหนด Internal Financial Covenants ให้สอดคล้องกับ Financial Covenants ตามสัญญาเงินกู้ โดยบริษัทฯ ต้องดำรงอัตราส่วนหนี้สินทางการเงินสุทธิต่อทุน กับสถาบันการเงินไว้ไม่เกิน 3 เท่า

2.4.3 ความเสี่ยงในการดำรงอัตราส่วนทางการเงินกับสถาบันการเงิน

บริษัทฯ ต้องดำรงอัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยจ่ายต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Net Interest Bearing Debt to Equity) กับสถาบันการเงินแห่งหนึ่งในอัตราไม่เกิน 3 เท่า ณ วันสิ้นงวด 6 เดือน และ ณ สิ้นปี โดย ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2568 บริษัทฯ ได้ชำระคืนเงินกู้ยืมจากสถาบันการเงินที่มีเงื่อนไขการดำรงอัตราส่วนทางการเงินครบถ้วนแล้ว จึงทำให้บริษัทฯ ไม่มีรายการหนี้สินดังกล่าว

2.4.4 ความเสี่ยงในการบริหารกระแสเงินสดในกิจการ

อุตสาหกรรมการบินต้องเผชิญกับความเสี่ยงอย่างมีนัยสำคัญเรื่องการบริหารกระแสเงินสดของกิจการอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ ทั้งนี้ เป็นผลมาจากเหตุการณ์ที่ไม่คาดคิดซึ่งมีโอกาสดังกล่าวเกิดขึ้นได้ตลอดเวลา ตัวอย่างเช่น กรณีที่เครื่องบินของบริษัทฯ เกิดสูญหายประสบเหตุฉุกเฉิน เกิดอุบัติเหตุรุนแรง มีการก่อการร้าย รวมไปถึงภัยพิบัติ หรือโรคระบาดร้ายแรงเกิดขึ้นและส่งผลกระทบต่อการบินธุรกิจ เป็นเหตุให้บริษัทฯ อาจมีความจำเป็นต้องระงับการให้บริการเที่ยวบินเป็นการชั่วคราวหรือถาวร กระทั่งกระทบกับกระแสเงินสดจากการดำเนินงานของบริษัทฯ ซึ่งในบางครั้งความเสียหายที่เกิดขึ้นมีมูลค่าเกินกว่ามูลค่าการชดเชยตามกรมธรรม์ประกันความเสียหายที่ทำได้

อีกทั้งบริษัทฯ มีรายการลูกหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน ซึ่งเป็นลูกหนี้ค้างชำระระหว่างกลุ่มบริษัทฯ และกิจการที่เกี่ยวข้องกัน โดยมียอดคงค้างก่อนหักค่าเผื่อผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้น ณ สิ้นไตรมาส 2 ปี 2569 และสิ้นปี 2568 จำนวน 14,648.6 ล้านบาท และจำนวน 8,979.6 ล้านบาท ตามลำดับ รายละเอียดในหมายเหตุประกอบงบการเงิน ข้อ 6) โดยมีรายละเอียดดังนี้

(หน่วย : พันบาท)

ลูกหนี้หมุนเวียนอื่น - บริษัทฯ ที่เกี่ยวข้องกัน

ลูกหนี้หมุนเวียนอื่น - บริษัทฯ ที่เกี่ยวข้องกัน (มีผู้ถือหุ้นและ/หรือกรรมการร่วมกัน)

อายุหนี้คงค้างนับจากวันที่ถึงกำหนดชำระ

ยังไม่ถึงกำหนดชำระ

ไตรมาส 2/2569 2568

6,411,209 6,082,659

ค่างชำระ		
ไม่เกิน 3 เดือน	7,321,577	2,003,118
3 - 6 เดือน	154,819	175,435
6 - 12 เดือน	33,547	11,559
มากกว่า 12 เดือน	106,346	100,263
รวม	14,027,587	8,373,034

โดยลูกหนี้บริษัท ที่เกี่ยวข้องกันส่วนใหญ่จะประกอบไปด้วยรายได้ค่าโดยสารที่รับแทนกันจากช่องทางการขายผ่านตัวแทนจัดจำหน่าย (Agent) ภายในเครือข่ายบริษัท ที่รับค่าโดยสารแทนกันภายในกลุ่ม ทั้งนี้ ลูกหนี้บริษัท ที่เกี่ยวข้องกันจะมีกำหนดชำระเงินภายใน 30 วัน โดยการชำระหนี้ระหว่างกันยังคงเป็นไปตามธุรกิจปกติ ทั้งนี้ การติดตามทวงถามหนี้และการบริหารจัดการลูกหนี้ที่เกี่ยวข้องกันจะกระทำผ่านการประชุมคณะกรรมการบริษัท เพื่อให้ชำระหนี้ตามระยะเวลาที่กำหนด ตลอดจนให้บริษัท ในกลุ่มที่ค้างชำระจัดทำแผนการชำระเงินทุกเดือน และขอหนังสือยืนยันที่จะชำระเงินจากบริษัท ในเครือข่าย ดังกล่าว โดยบริษัท ในเครือข่าย ออกหนังสือยืนยันที่ลงนามโดยผู้มีอำนาจอนุมัติเพื่อให้รายละเอียดและคำยืนยันที่จะชำระเงินในแต่ละเดือน ซึ่งถ้าหากไม่ได้ชำระตามที่ระบุไว้ บริษัท อาจจะพิจารณาเบี้ยปรับและนำเรื่องดังกล่าวเข้าที่ประชุมคณะกรรมการบริษัท อีกครั้ง ซึ่ง ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2569 ลูกหนี้ดังกล่าวมีการปรับเพิ่มขึ้นจาก ณ สิ้นปี 2568 เป็น 14,027.6 ล้านบาท จาก 8,373.0 ล้านบาท โดยในปี 2568 และไตรมาส 2 ปี 2569 บริษัท ได้ดำเนินการคิดเบี้ยปรับกับบริษัท ในเครือข่าย ที่ชำระเงินล่าช้ากว่ากำหนดไปแล้วทั้งสิ้น จำนวน 242.1 ล้านบาท และ 80.2 ล้านบาท ตามลำดับ

ในปี 2568 และไตรมาส 2 ปี 2569 กิจกรรมียอดลูกหนี้การค้าและลูกหนี้หมุนเวียนอื่นที่ยังไม่ถึงกำหนดชำระ จำนวน 217.7 ล้านบาท และ 304.3 ล้านบาท ตามลำดับ ทั้งนี้ ลูกหนี้อื่นที่ยังไม่ครบกำหนดชำระจะเป็นลูกหนี้ผู้ให้บริการบัตรเครดิตและผู้ให้บริการจัดจำหน่าย ตลอดจนลูกค้าบริษัท อื่นๆ โดยลูกหนี้ที่เป็นผู้ให้บริการบัตรเครดิตและผู้ให้บริการจัดจำหน่ายจะมีเทอมการชำระเงิน 1 ถึง 3 วันแล้วแต่ผู้ให้บริการแต่ละราย ส่วนลูกค้าบริษัท จะได้รับเทอมการชำระเงินภายใน 30 วัน สำหรับลูกหนี้ที่คาดว่าจะเรียกเก็บไม่ได้ในส่วนใหญ่เป็นส่วนลดหรือค่าธรรมเนียมที่จะได้รับการใช้บริการท่าอากาศยาน และลูกค้าที่บริษัท ได้ให้บริการโฆษณาบนเครื่องบิน คิดเป็นจำนวน 9.2 ล้านบาท หรือร้อยละ 2.3 ของลูกหนี้อื่นทั้งหมด ในไตรมาส 2 ปี 2569 ซึ่งบริษัท ก็ได้มีการติดตามทวงถามเป็นประจำทุกๆ เดือน

บริษัท ได้มอบหมายให้ฝ่ายการเงิน (Finance) มีการวางแผนและการจัดทำงบประมาณกระแสเงินสดอย่างต่อเนื่อง รวมถึงมีการวางแผนการจัดหาแหล่งเงินทุน เพื่อนำมาเพิ่มสภาพคล่องหากมีความจำเป็น ในขณะที่ฝ่ายทรัพยากรบุคคล (People and Culture) ขอความร่วมมือพนักงานร่วมกันประหยัดต้นทุนเพื่อเป็นประโยชน์ในการบริหารจัดการกระแสเงินสดให้เกิดสภาพคล่องสูงสุดภายใต้ภาวะวิกฤต เช่น การให้พนักงานปฏิบัติงานที่บ้านได้ (Work from Home) หรือการขอความร่วมมือพนักงานสมัครใจลาโดยไม่รับค่าจ้าง (Leave without Pay) เป็นต้น

2.4.5 ความเสี่ยงผลกระทบในทางลบอย่างมีนัยสำคัญจากต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิง

ต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิงเป็นค่าใช้จ่ายหลักในการดำเนินธุรกิจการบิน โดยบริษัท มีต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิงคิดเป็น ร้อยละ 40 ร้อยละ 37 และร้อยละ 46 ของต้นทุนขายและบริการ ในปี 2567 ในปี 2568 และไตรมาส 2 ปี 2569 ตามลำดับ ดังนั้น ผล

การดำเนินงานของ บริษัทฯ จะได้รับผลกระทบอย่างมากหากราคาน้ำมันอากาศยานมีการปรับตัวสูงขึ้น บริษัทฯ จึงมีนโยบายการป้องกันความเสี่ยงจากราคาน้ำมันอากาศยาน (Fuel Hedging) เพื่อลดความผันผวนของต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิง มิใช่เป็นการแสวงหากำไร แต่เป็นการชะลอและลดผลกระทบต่อต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิงหากราคามีความผันผวนสูง นอกจากนี้ บริษัทฯ มีนโยบายบริหารจัดการอัตราดอกเบี้ยของเชื้อเพลิงเครื่องบินในส่วนการปฏิบัติการการบิน

ทั้งนี้ นับแต่ต้นปี 2569 จนถึง ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2569 กิจการได้ซื้อน้ำมันอากาศยานล่วงหน้าจำนวน 0.12 ล้านบาร์เรล เพื่อป้องกันความเสี่ยงจากการปรับตัวสูงขึ้นของราคาน้ำมัน แต่ทั้งนี้บริษัทฯ ยังสามารถบรรเทาผลกระทบของความผันผวนของราคาน้ำมันได้ดังนี้

1. บริษัทฯ สามารถคิด Fuel Surcharge เพิ่มจากผู้โดยสารระหว่างประเทศได้ ในขณะที่เที่ยวบินภายในประเทศ จะเน้นที่การกำหนดค่าโดยสารให้ครอบคลุมต้นทุนต่างๆ และอยู่ในระหว่างหารือกับการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ในการขอเก็บค่า Fuel Surcharge เพิ่มเติม ซึ่งคาดว่าจะช่วยลดผลกระทบด้านต้นทุนจากราคาน้ำมันที่สูงขึ้นได้ อย่างไรก็ตามอาจพิจารณายกเลิกเที่ยวบิน หากเที่ยวบินนั้นๆ มีอัตราขนส่งผู้โดยสารต่ำกว่า 75%

2. บริษัทฯ มีนโยบายลดต้นทุนในด้านเชื้อเพลิงให้ต่ำที่สุดในการจัดหา น้ำมัน โดยบริษัทฯ จะพิจารณาจัดซื้อน้ำมันในปริมาณมากในแต่ละครั้ง รวมไปถึงการชำระเงินล่วงหน้าสำหรับการซื้อน้ำมัน เพื่อเพิ่มอำนาจในการต่อรอง และได้มาซึ่งราคาที่ต่ำที่สุด

3. ในปี 2565-2566 ราคาเชื้อเพลิงเครื่องบินปรับเพิ่มสูงขึ้นจากระดับปกติ อยู่ที่ประมาณ 120-140 ดอลลาร์สหรัฐฯ ต่อบาร์เรล เนื่องจากภาคการท่องเที่ยว และสายการบินฟื้นตัวอย่างรวดเร็ว ทำให้ความต้องการน้ำมันเครื่องบินอยู่ในระดับสูง อย่างไรก็ตาม ราคาน้ำมันเครื่องบินทยอยปรับลดลงมาอยู่ในระดับปกติแล้ว โดยในปี 2567 ราคาเชื้อเพลิงดังกล่าวปรับลดลงเป็นราคาเฉลี่ยที่ 95.1 ดอลลาร์สหรัฐฯ ต่อบาร์เรล และในปี 2568 ราคาเชื้อเพลิงเฉลี่ยอยู่ที่ 86.75 ดอลลาร์สหรัฐฯ ต่อบาร์เรล แต่อย่างไรก็ตาม ราคาเชื้อเพลิงกลับปรับตัวขึ้นสูงเป็น 200 เหรียญสหรัฐฯ ต่อบาร์เรล ณ สิ้นเดือนมีนาคม 2569 อันเนื่องมาจากเหตุการณ์ความขัดแย้งในตะวันออกกลาง ทั้งนี้เหตุการณ์ความขัดแย้งดังกล่าวยังคงมีความไม่แน่นอนในปัจจุบัน ซึ่งราคาเชื้อเพลิง ณ สิ้นเดือนมิถุนายน 2569 อยู่ที่ 151.73 เหรียญสหรัฐฯ ต่อบาร์เรล

2.4.6 ความเสี่ยงจากความผันผวนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศอาจส่งผลกระทบในทางลบต่อธุรกิจฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

เนื่องจาก บริษัทฯ มีรายได้และค่าใช้จ่ายเป็นเงินตราต่างประเทศหลายสกุลเงิน บริษัทฯ ได้ดำเนินการบริหารความเสี่ยงอันเนื่องมาจากความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยนให้มีประสิทธิภาพ โดยมีการบริหารภายใต้นโยบายการบริหารความเสี่ยงแบบธรรมชาติ (Natural Hedging) คือ จัดการให้รายจ่ายอยู่ในสกุลเงินเดียวกับรายรับให้มากที่สุด หลังจากนั้น บริษัทฯ บริหารกระแสเงินสดโดยจัดการแลกเปลี่ยนเงินคงเหลือในแต่ละสกุลเข้ามาเป็นเงินสกุลเงินที่เป็นค่าใช้จ่ายหลักของ บริษัทฯ เช่น สัญญาซ่อมบำรุง สัญญาเช่าเครื่องบิน สัญญาการจัดหาน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับเครื่องบิน โดยโครงสร้างเงินกู้ในสกุลเงินต่างๆ ถูกปรับให้สอดคล้องกับสกุลเงินของเงินสดสุทธิจากการดำเนินงาน (Net Operating Cash Flow) ไปพร้อมกับลดความเสี่ยงของการมีหนี้สินเป็นเงินสกุลต่างประเทศมากเกินไป โดยพยายามมีหนี้สินสกุลบาทเพิ่มขึ้น เพื่อลดความผันผวนของรายการผลกำไร/ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศของบริษัทฯ ทั้งนี้ บริษัทฯ มีการบริหารความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนด้วยเครื่องมือทางการเงิน เช่น สัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ (Cross Currency Swap: CCS) การแลกเปลี่ยนเงินตรา

แบบทันที (Spot) และการแลกเปลี่ยนเงินตราล่วงหน้า (Forward) แม้ว่า บริษัทฯ ได้เข้าทำธุรกรรมป้องกันความเสี่ยงสกุลเงินต่างประเทศ แต่การบริหารความเสี่ยงดังกล่าวอาจจะไม่กำจัดความเสี่ยงนั้นได้ทั้งหมด

2.4.7 ความเสี่ยงจากความผันผวนของอัตราดอกเบี้ย

บริษัทฯ อาจต้องก่อภาระหนี้เพิ่มอย่างมีนัยสำคัญในอนาคต เพื่อระดมทุนในการจัดซื้อเครื่องบิน เพื่อเป็นค่าใช้จ่ายในการลงทุนหรือเพื่อเป็นค่าใช้จ่ายตามแผนขยายธุรกิจ ทั้งนี้ คาดว่าหนี้สินในอนาคตของบริษัทฯ บางส่วนอาจเป็นหนี้สินที่กำหนดอัตราดอกเบี้ยลอยตัว การเพิ่มขึ้นของอัตราดอกเบี้ยมีผลให้ต้นทุนการกู้ยืมในอนาคตของบริษัทฯ เพิ่มขึ้น บริษัทฯ มีมาตรการลดความผันผวนของอัตราดอกเบี้ยโดยกำหนดอัตราดอกเบี้ยบางส่วนเป็นอัตราคงที่ในกระบวนการเจรจาสัญญาเช่าทางการเงินและพิจารณานำเครื่องมือทางการเงินมาใช้ในเวลาที่เหมาะสม ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2569 บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีสัดส่วนของภาระหนี้สินที่มีอัตราดอกเบี้ยลอยตัวต่ออัตราดอกเบี้ยคงที่ประมาณร้อยละ 13 ต่อ 87

2.5 ความเสี่ยงของตราสาร

2.5.1 ความเสี่ยงด้านเครดิต (Credit Risk)

ผู้ถือหุ้นมีความเสี่ยงที่ผู้ออกหุ้นกู้ อาจไม่สามารถจ่ายดอกเบี้ยหรือไม่สามารถคืนเงินต้น ในกรณีที่ธุรกิจและผลการดำเนินงานของผู้ออกหุ้นกู้ไม่เป็นไปตามที่คาดหมาย หรือทรัพย์สินของผู้ออกหุ้นกู้มีไม่เพียงพอต่อการชำระหนี้ เป็นต้น ก่อนการตัดสินใจลงทุน ผู้ลงทุนควรพิจารณาฐานะการเงินและความสามารถในการชำระหนี้ของผู้ออกหุ้นกู้จากข้อมูลที่ระบุไว้ในแบบแสดงรายการข้อมูลการเสนอขายตราสารหนี้และร่างหนังสือชี้ชวน

ผู้ลงทุนควรพิจารณาฐานะการเงินและความสามารถในการชำระหนี้ของผู้ออกหุ้นกู้จากข้อมูลที่ระบุไว้ในหนังสือชี้ชวน และควรติดตามข้อมูลข่าวสารของบริษัทฯ ผู้ออกหุ้นกู้อย่างต่อเนื่อง เนื่องจากผู้ออกหุ้นกู้ไม่เป็นบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย ผู้ลงทุนจึงสามารถติดตามข้อมูลข่าวสารของผู้ออกหุ้นกู้ได้จากเว็บไซต์ของบริษัทฯ เอเซีย เอ วิเอชั่น จำกัด (มหาชน) (AAV) (“บริษัทแม่”) (www.aavplc.com) และสำหรับข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับหุ้นกู้ของผู้ออกหุ้นกู้ ผู้ลงทุนสามารถขอข้อมูลเพิ่มเติมได้ที่สมาคมตลาดตราสารหนี้ไทย

2.5.2 ความเสี่ยงด้านราคา (Price Risk)

ความเสี่ยงที่จะเกิดขึ้นเมื่อผู้ถือหุ้นกู้ต้องการขายหุ้นกู้ก่อนวันครบกำหนดไถ่ถอน หุ้นกู้ อาจขายได้ต่ำกว่ามูลค่าที่ตราไว้ หรือราคาที่ยกมา ซึ่งเป็นผลมาจากการเปลี่ยนแปลงของอัตราดอกเบี้ยในตลาด กล่าวคือ หากอัตราดอกเบี้ยของตลาดสูงขึ้น ราคาหุ้นกู้จะลดลง ทั้งนี้ โดยทั่วไปราคาของหุ้นกู้ที่มีอายุคงเหลือยาวกว่าจะได้รับผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงอัตราดอกเบี้ยในตลาดมากกว่า

2.5.3 ความเสี่ยงด้านสภาพคล่อง (Liquidity Risk)

ความเสี่ยงที่จะเกิดขึ้นเมื่อผู้ถือหุ้นกู้ประสงค์จะขายหุ้นกู้ในตลาดรองก่อนวันครบกำหนดไถ่ถอน ผู้ถือหุ้นกู้ อาจไม่สามารถขายหุ้นกู้ได้ทันทีในราคาที่ตนต้องการ เนื่องจากการซื้อขายเปลี่ยนมือของตราสารในตลาดรองอาจมีไม่มาก ทั้งนี้ ผู้ออกหุ้นกู้ไม่ได้นำหุ้นกู้ไปซื้อขายในตลาดรองใดๆ อย่างไรก็ตาม ผู้ออกหุ้นกู้สามารถซื้อขายหุ้นกู้ในตลาดรองได้กับผู้มีใบอนุญาตค้าตราสารหนี้ ซึ่งส่วนใหญ่เป็นธนาคารพาณิชย์และบริษัทหลักทรัพย์ หากมีผู้ประสงค์จะซื้อหุ้นกู้จากผู้ออกหุ้นกู้ที่ต้องการขายหุ้นกู้ตัวเอง

ผ่านผู้มีใบอนุญาตค้าตราสารหนี้นั้นๆ นอกจากนี้ ผู้ถือหุ้นกู้จะไม่สามารถขายหรือโอนหุ้นกู้ให้แก่บุคคลใดๆ โดยทั่วไปได้ แต่จะถูกจำกัดให้ขายหรือโอนหุ้นกู้ได้เฉพาะภายในกลุ่มผู้ลงทุนสถาบัน และ/หรือ ผู้ลงทุนรายใหญ่ ตามที่ผู้ออกหุ้นกู้ได้จัดซื้อจำกัดการโอนไว้กับสำนักงาน ก.ล.ต. ให้จำกัดการโอนหุ้นกู้เฉพาะภายในกลุ่มผู้ลงทุนสถาบัน และ/หรือ ผู้ลงทุนรายใหญ่ ตามความหมายในประกาศคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ที่ กจ .39/2564 เรื่องการกำหนดบทนิยามผู้ลงทุนสถาบัน ผู้ลงทุนรายใหญ่พิเศษ และผู้ลงทุนรายใหญ่ ฉบับลงวันที่ 24 ธันวาคม พ.ศ.2564 (รวมถึงที่มีการแก้ไขเพิ่มเติมหรือใช้แทนที่) เว้นแต่เป็นการโอนทางมรดก

2.5.4 ความเสี่ยงจากการที่ผู้ออกหุ้นกู้อาจใช้สิทธิไถ่ถอนหุ้นกู้ก่อนครบกำหนดไถ่ถอน (Reinvestment Risk)

ผู้ออกหุ้นกู้สามารถใช้สิทธิชำระคืนหนี้หุ้นกู้ก่อนครบกำหนดได้ในวันครบกำหนดชำระดอกเบี้ยใด ๆ เริ่มจาก (และรวมถึง) วันครบกำหนด 6 เดือน นับจากวันออกหุ้นกู้ กล่าวคือ ผู้ออกหุ้นกู้สามารถใช้สิทธิไถ่ถอนหุ้นกู้ได้ตั้งแต่วันที่ 4 พฤษภาคม พ.ศ. 2570 เป็นต้นไป ทำให้ผู้ถือหุ้นกู้มีความเสี่ยงที่จะไม่สามารถคาดการณ์กระแสเงินสดรับจากหุ้นกู้ที่แน่นอน มีความเสี่ยงที่จะเสียโอกาสในการได้รับผลตอบแทนที่สูงจากการลงทุนในหุ้นกู้ที่เสนอขายหากผู้ออกหุ้นกู้ใช้สิทธิไถ่ถอนหุ้นกู้ก่อนวันครบกำหนดไถ่ถอนหุ้นกู้ ในช่วงที่ตลาดอัตราดอกเบี้ยในตลาดต่ำกว่าอัตราดอกเบี้ยของหุ้นกู้

ทั้งนี้ สามารถศึกษารายละเอียดการใช้สิทธิหุ้นกู้ได้ในข้อ 10.4 ของข้อกำหนดสิทธิ (แบบแสดงรายการข้อมูลการเสนอขายตราสารหนี้ (แบบ 69-PP-รายครั้ง) และร่างหนังสือชี้ชวนสำหรับหุ้นกู้ที่เสนอขายในครั้งนี้)

2.5.5 ความเสี่ยงของผู้ค้าประกัน

ผู้ค้าประกันของหุ้นกู้ ได้แก่ บริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน) (AAV) (“บริษัทแม่”) ถือหุ้นบริษัท ร้อยละ 100 สำหรับงวด 6 เดือน ปี 2569 มีอัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญ ดังนี้

งบการเงินเฉพาะกิจการ (ล้านบาท)	ณ 31 ธันวาคม 2567	ณ 31 ธันวาคม 2568	6 เดือน ปี 2569
กำไร (ขาดทุน) สุทธิ	(4.1)	(0.1)	(9.1)
อัตรากำไรสุทธิ	(15.9)	(0.2)	(72.5)
ส่วนของผู้ถือหุ้น	17,010.5	17,010.5	17,001.4
อัตราส่วนสภาพคล่อง (เท่า)	79.9	61.7	60.8
อัตราส่วนสภาพคล่องหมุนเร็ว (เท่า)	79.9	61.7	60.8

บริษัทแม่ดำเนินธุรกิจเป็น Holding Company ซึ่งผลการดำเนินงานจะอ้างอิงกับ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เป็นหลัก เนื่องจากการแพร่ระบาดของไวรัสโคโรนา (COVID-19) ส่งผลกระทบกับธุรกิจการบินและการท่องเที่ยวโดยตรง ทำให้บริษัทแม่มีผลการดำเนินงานขาดทุนต่อเนื่องตั้งแต่ปี 2562 จนถึงปี 2565 ถึงแม้ว่าตั้งแต่ปี 2566 – 2568 บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะมีกำไรอย่างต่อเนื่อง แต่ผลกำไรก็ยังไม่สามารถล้างขาดทุนสะสมที่เกิดขึ้นในช่วง COVID-19 ได้ทั้งหมด นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังมีความเสี่ยงจากความขัดแย้งอิสราเอล-อิหร่าน ซึ่งอาจทำให้ราคาน้ำมันปรับสูงขึ้นและเพิ่มต้นทุนเชื้อเพลิง ส่งผลให้งวด 6 เดือน ปี 2569 บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีผลขาดทุนสุทธิ จำนวน 1,473.7 ล้านบาท และส่งผลให้บริษัทแม่มีผลขาดทุน จำนวน 9.1 ล้านบาท ทั้งนี้ หากสถานการณ์ยืดเยื้อและยังไม่เข้าสู่ภาวะปกติ อาจส่งผลกระทบต่อผลการดำเนินงานของบริษัทฯ และส่งผลให้บริษัทแม่ที่ผลประกอบการหลักมาจาก บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีความเสี่ยงด้านความสามารถในการชำระภาระค้ำประกันหุ้นกู้ หาก บจ. ไทยแอร์

เอเชีย ผิดนัดชำระหนี้หุ้นกู้ โดยหุ้นกู้ที่บริษัทแม่ค้ำประกัน รวมกับมูลค่าหุ้นกู้ที่เสนอขายในครั้งนี้ โดยมีวงเงินค้ำประกันรวมทั้งสิ้น [•] ล้านบาท อย่างไรก็ตาม บริษัทแม่ได้ให้การสนับสนุนบริษัทฯ มาโดยตลอด เช่น ได้มีการเพิ่มทุนเพื่อเสริมความแข็งแกร่งของส่วนของผู้ถือหุ้น โดยเมื่อวันที่ 8 ธันวาคม 2564 จนถึงวันที่ 14 พฤษภาคม 2568 มีการเพิ่มทุนรวมทั้งสิ้น 9,957.8 ล้านบาท

ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2569 ในส่วนงบเฉพาะกิจการ บริษัทแม่มีส่วนของผู้ถือหุ้นจำนวน 17,001.4 ล้านบาท และไม่มีสินทรัพย์ที่มีตัวตน (สินทรัพย์ที่มีตัวตนจะอยู่ใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย) ซึ่งสินทรัพย์ส่วนใหญ่ของบริษัทแม่จะเป็นเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ลูกหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน และเงินลงทุนในบริษัทย่อย ทั้งนี้ หากมีเหตุผิดนัดชำระหนี้หุ้นกู้เกิดขึ้น ผู้ถือหุ้นกู้สามารถเรียกร้องให้ผู้ค้ำประกันรับผิดชอบชำระหนี้ได้เต็มวงเงินที่มีการค้ำประกัน โดยผู้ถือหุ้นกู้จะต้องทำการฟ้องร้องผู้ค้ำประกันให้รับผิดชอบร่วมกับผู้ออกหุ้นกู้ภายหลังจากบังคับขายทรัพย์สินหลักประกันแล้ว แต่ภาระค้ำประกันดังกล่าวตามกฎหมายแล้วจำกัดเพียงผู้ค้ำประกันเท่านั้น ซึ่งไม่ผูกพันไปถึงผู้ถือหุ้นของผู้ค้ำประกัน ดังนั้น ผู้ถือหุ้นกู้จึงมีความเสี่ยงที่อาจจะไม่ได้รับการชำระหนี้หรือไม่ครบเต็มจำนวน

อย่างไรก็ตาม ในกรณีที่มีเหตุผิดนัดชำระหนี้หุ้นกู้เกิดขึ้น (รวมถึงเหตุผิดนัดในกรณีที่ผู้ออกหุ้นกู้ผิดนัดชำระหนี้ (Financial Indebtedness) ใด ๆ ตามที่ระบุไว้ในข้อกำหนดสิทธิ ข้อ 11 และส่งผลให้หุ้นกู้คงค้างของบริษัทฯ ทั้งหมดถือเป็นเหตุผิดนัดชำระหนี้ และเป็นอันถึงกำหนดชำระโดยพลัน (Cross Default)) และผู้ถือหุ้นกู้ไม่สามารถเรียกร้องให้บริษัทแม่ในฐานะผู้ค้ำประกันรับผิดชอบชำระหนี้ได้เต็มวงเงินที่มีการค้ำประกันเนื่องจากผู้ค้ำประกันไม่มีสินทรัพย์ที่มีตัวตน หรือทรัพย์สินอื่นใดเพียงพอ ผู้ถือหุ้นก้วยังคงสามารถที่จะเรียกร้องให้ผู้ออกหุ้นกู้รับผิดชอบชำระหนี้ตามหุ้นกู้นี้ได้ และยังคงสามารถเรียกร้องให้ผู้ค้ำประกันรับผิดชอบชำระหนี้ได้เต็มวงเงินที่มีการค้ำประกัน โดยผู้ถือหุ้นกู้จะต้องทำการฟ้องร้องผู้ออกหุ้นกู้ร่วมกับผู้ค้ำประกันให้รับผิดชอบในการชำระหนี้หุ้นกุดังกล่าวจนกว่าจะครบถ้วนตามที่ได้มีการกำหนดเอาไว้ในข้อกำหนดสิทธิ และ/หรือ สัญญาค้ำประกันที่เกี่ยวข้อง ทั้งนี้ หากผู้ออกหุ้นกู้ และผู้ค้ำประกันมีทรัพย์สินไม่เพียงพอที่จะชำระหนี้ตามหุ้นกู้ของผู้ออกหุ้นกู้ ผู้ถือหุ้นก้วยาจจะต้องพิจารณาดำเนินการฟ้องผู้ออกหุ้นกู้ และ/หรือ ผู้ค้ำประกัน เป็นคดีล้มละลายหรือคดีฟื้นฟูกิจการ (แล้วแต่กรณี) เพื่อขอรับชำระหนี้ตามพระราชบัญญัติล้มละลาย พ.ศ. 2483 (รวมทั้งที่มีการแก้ไขเพิ่มเติม) ในฐานะเจ้าหนี้ไม่มีประกัน อย่างไรก็ตาม แม้ว่าผู้ถือหุ้นก้วยดำเนินการดังกล่าวแล้วก็ตาม ผู้ถือหุ้นก้วยอาจยังคงมีความเสี่ยงที่อาจจะไม่ได้รับการชำระหนี้หรือไม่ได้รับชำระหนี้ไม่ครบเต็มจำนวน

2.5.6 ความเสี่ยงเกี่ยวกับการด้อยสิทธิเชิงโครงสร้างของหุ้นกู้

หุ้นกู้ที่เสนอขายในครั้งนี้มีลักษณะเป็นหุ้นกู้มีประกันแต่เป็นการค้ำประกันโดยบริษัทแม่ ซึ่งไม่มีทรัพย์สินเป็นหลักประกันโดยตรง ผู้ถือหุ้นก้วยจึงถือเป็นเจ้าหนี้สามัญของผู้ออกหุ้นกู้ ดังนั้นจึงมีความเสี่ยงในกรณีที่ผู้ออกหุ้นก้วยถูกพิทักษ์ทรัพย์ถูกศาลพิพากษาให้ล้มละลาย หรือมีการชำระบัญชีเพื่อเลิกกิจการนั้น โครงสร้างลำดับชั้นในการได้รับชำระหนี้ของเจ้าหนี้จะจัดลำดับไปตามประเภทของเจ้าหนี้ โดยเจ้าหนี้ที่มีหลักประกันจะได้รับชำระหนี้ก่อนเจ้าหนี้รายอื่นๆ ที่มีลำดับชั้นที่ต่ำกว่า เช่น เจ้าหนี้สามัญ เป็นต้น ในกรณีดังกล่าว หากมีการขายทรัพย์สินที่เป็น หลักประกันออกไป ผู้ออกหุ้นก้วยจะต้องชำระหนี้ให้แก่เจ้าหนี้มีหลักประกันก่อน จึงมีความเป็นไปได้ว่าผู้ออกหุ้นก้วยจะมีทรัพย์สินไม่เพียงพอที่จะชำระหนี้ให้แก่ผู้ถือหุ้นกู้ที่ไม่มีหลักประกันหรือเจ้าหนี้ในลำดับถัดลงมา

อย่างไรก็ตาม ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2569 ตามข้อมูลทางการเงินเฉพาะกิจการ บริษัทฯ มีหนี้สินที่มีหลักประกันอยู่ที่ 2,846.0 ล้านบาท โดยมีสินทรัพย์ถาวรและสินทรัพย์ทางการเงินไม่หมุนเวียนอื่นที่ติดภาระผูกพันอยู่ทั้งสิ้น 2,105.3 ล้านบาท ซึ่ง

คิดเป็นร้อยละ 3.6 ของสินทรัพย์ทั้งหมดของบริษัทฯ ในขณะที่บริษัทฯ มีหนี้สินที่ไม่มีหลักประกันอยู่ที่ 12,965.3 ล้านบาท และสินทรัพย์ถาวรที่ไม่ติดภาระผูกพันอยู่ที่ 4,104.5 ล้านบาท โดยคิดเป็นร้อยละ 7.0 ของสินทรัพย์ทั้งหมดของบริษัทฯ ซึ่งในอนาคตหากเกิดเหตุการณ์ที่บริษัทฯ มีความจำเป็นต้องชำระหนี้สินที่ไม่มีหลักประกันนั้น ทรัพย์สินที่ไม่ติดภาระผูกพันของบริษัทฯ อาจมีมูลค่าไม่เพียงพอต่อการชำระหนี้สินที่ไม่มีหลักประกัน บริษัทฯ อาจพิจารณานำสินทรัพย์ที่ไม่ติดภาระผูกพันมาจำหน่ายหรือใช้เป็นหลักประกันการกู้ยืมกับสถาบันการเงินหรือแหล่งเงินทุนอื่นเพื่อนำมาชำระหนี้คืน