

3. การวิเคราะห์และคำอธิบายของฝ่ายจัดการ

บทสรุปผู้บริหาร

ในไตรมาสที่ 2 ปี 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 ขณะที่จำนวนนักท่องเที่ยวจากสหรัฐอเมริกาทรงตัวใกล้เคียงกับปีก่อน สำหรับการท่องเที่ยวในประเทศยังคงมีความแข็งแกร่งและฟื้นตัวได้ดี โดยมีจำนวนการเยี่ยมชมเยือนอยู่ที่ 90.0 ล้านคน-ครั้ง เติบโตเล็กน้อยร้อยละ 1 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน แม้ว่าจำนวนเที่ยวบินภายในประเทศ จะหดตัวลงร้อยละ 7 จากการที่สายการบินปรับแผนบริหารจัดการเที่ยวบินให้สอดคล้องกับความต้องการเดินทาง บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังคงรองความเป็นผู้นำในตลาดในประเทศ ควบคู่ไปกับการปรับปริมาณที่นั่งให้เหมาะสม

จากความต้องการเดินทางที่ลดลงตามฤดูกาล และผลกระทบด้านต้นทุนน้ำมันที่พุ่งสูงขึ้นจากความขัดแย้งในภูมิภาคตะวันออกกลาง บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ดำเนินการปรับลดปริมาณที่นั่งอย่างรอบคอบ โดยลดปริมาณที่นั่งรวมลงร้อยละ 13 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน มาอยู่ที่ 5.14 ล้านที่นั่ง ส่งผลให้จำนวนผู้โดยสารรวมลดลงร้อยละ 16 มาอยู่ที่ 4.03 ล้านคน ทำให้อัตรากาไรขั้นต้นของผู้โดยสารอยู่ที่ร้อยละ 78 และใช้เครื่องบินปฏิบัติการบินเฉลี่ยตลอดไตรมาสทั้งสิ้น 46 ลำ โดยบจ. ไทยแอร์เอเชียได้ให้ความสำคัญกับเรื่องของความตรงต่อเวลาในทุกส่วนของการปฏิบัติการบิน ส่งผลให้อัตราความตรงต่อเวลา (OTP) เพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 88 จากร้อยละ 66 ในไตรมาสก่อน แม้ว่าจะมีการลดปริมาณที่นั่งที่ให้บริการลง แต่ บจ. ไทยแอร์เอเชียยังคงสามารถรักษาความเป็นผู้นำในตลาดภายในประเทศด้วยส่วนแบ่งตลาดร้อยละ 37 โดยให้บริการ 3.56 ล้านที่นั่ง และมีอัตราการขนส่งผู้โดยสารในประเทศอยู่ที่ร้อยละ 80 ส่วนปริมาณที่นั่งในเส้นทางระหว่างประเทศมีการปรับลดลงเหลือ 1.58 ล้านที่นั่ง และมีอัตราการขนส่งผู้โดยสารระหว่างประเทศร้อยละ 76 โดยมุ่งเน้นการจัดสรรเครื่องบินไปยังตลาดที่มีผลประกอบการดี ส่งผลให้พอร์ตโฟลิโอเส้นทางบินระหว่างประเทศในปัจจุบันมีเที่ยวบินให้บริการไปยังประเทศยอดนิยมมากที่สุด ตามด้วยจีนและอินเดีย

ผลประกอบการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย สำหรับงวดปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2567 วันที่ 31 ธันวาคม 2568 และงวดหกเดือนสิ้นสุดวันที่วันที่ 30 มิถุนายน 2568 และ 30 มิถุนายน 2569 เป็นดังนี้

งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ

รายได้รวม

โครงสร้างรายได้ แบ่งตามประเภทของรายได้ มีรายละเอียด ดังนี้

โครงสร้างรายได้	ปี 2567		ปี 2568		6 เดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิ.ย. 2568		6 เดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิ.ย. 2569	
	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ
รายได้ค่าโดยสาร	34,793.9	68.5	32,380.5	66.0	16,131.5	64.8	17,521.5	71.7
รายได้ค่าน้ำหนักสัมภาระและค่าบริการอื่น	13,846.6	27.3	12,666.3	25.8	6,596.3	26.5	5,741.3	23.5

โครงสร้างรายได้	ปี 2567		ปี 2568		6 เดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิ.ย. 2568		6 เดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิ.ย. 2569	
	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ
รายได้ค่าระวางขนส่ง	195.2	0.4	148.8	0.3	76.0	0.3	68.3	0.3
รายได้จากเที่ยวบินเช่าเหมาลำ	108.2	0.2	59.6	0.1	11.2	0.0	36.9	0.2
รายได้ค่าโฆษณา	3.9	0.0	4.4	0.0	3.3	0.0	(3.9)	0.0
รายได้จากการขายสินค้าบนเครื่องบิน	487.9	1.0	431.3	0.9	226.8	0.9	211.2	0.9
รวมรายได้จากการขายและบริการ	49,435.6	97.3	45,690.9	93.1	23,045.1	92.5	23,575.3	96.5
กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยน	589.0	1.2	2,541.9	5.2	1,435.2	5.8	-	0.0
กำไรจากตราสารอนุพันธ์	36.9	0.1	-	0.0	-	0.0	299.6	0.0
รายได้อื่น	731.9	1.4	859.1	1.7	423.3	1.7	550.4	3.5
รวมรายได้	50,793.4	100.0	49,091.9	100.0	24,903.6	100.0	24,425.3	100.0

หมายเหตุ รายได้อื่น ได้แก่ กำไรจากการให้เช่า รายได้จากการเรียกคืนไหมขัดเชยและรายได้จากภาษีสนามบินที่ผู้โดยสารไม่ได้เรียกคืน

สำหรับปี 2567

ผลการดำเนินงาน ปี 2567 บริษัทฯ มีรายได้รวม 50,793.4 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 18 จากช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อน ภายหลังจากการเพิ่มขึ้นของจำนวนผู้โดยสารและค่าโดยสาร รวมถึงการขายจำนวนเครื่องบินปฏิบัติการเป็น 56 ลำ จาก 52 ลำ ในปี 2566 โดยในปี 2567 บริษัทฯ มีจำนวนผู้โดยสารจำนวน 20.8 ล้านคนเพิ่มขึ้น 1.9 ล้านคนคิดเป็นการเพิ่มขึ้นร้อยละ 10 จากปีก่อนหน้า โดยมีสัดส่วนผู้โดยสารภายในประเทศและระหว่างประเทศที่ร้อยละ 63 และ 37 ตามลำดับ ราคาค่าโดยสารโดยเฉลี่ยอยู่ที่ 1,967 บาทต่อผู้โดยสารและอัตราภาระขนส่งผู้โดยสารรวมอยู่ที่ร้อยละ 91 โดยเที่ยวบินภายในประเทศมีอัตราภาระขนส่งผู้โดยสารสูงถึงร้อยละ 93 นอกจากนี้บริษัทฯ ยังคงรักษาความเป็นผู้นำในอุตสาหกรรมด้านประสิทธิภาพความตรงเวลา (OTP) ซึ่งในปี 2567 อยู่ที่ร้อยละ 79 โดยในช่วงเวลาดังกล่าว บริษัทฯ มีเครื่องบินปฏิบัติการจำนวน 56 ลำ จากฝูงบินทั้งหมด 60 ลำ และมีอัตราการใช้เครื่องบินต่อลำอยู่ที่ 12.5 ชั่วโมงต่อวัน ลดลงเล็กน้อยจาก 12.7 ชั่วโมงต่อลำในช่วงเดียวกันของปีที่แล้ว

สำหรับปี 2568

ผลการดำเนินงานปี 2568 รายได้จากการขายและบริการอยู่ที่ 49,091.9 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 3.3 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน โดยรายได้จากค่าโดยสารลดลงร้อยละ 6.9 เหลือ 32,380.5 ล้านบาท อันมีสาเหตุหลักมาจากการปรับตัวลดลงของราคาบัตรโดยสาร ร้อยละ 9 เหลือ 1,798 บาท/คน ในขณะที่อัตราส่วนการขนส่งผู้โดยสาร (Load factor) ลดลงจากร้อยละ 91 เป็นร้อยละ 83 รายได้จากการบริการเสริมอยู่ที่ 7,719.7 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 7 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน อันเนื่องมาจากพฤติกรรมของผู้โดยสารที่หันมาจองตั๋วผ่านช่องทาง OTA (Online Travel Agency) ที่เพิ่มขึ้น ทำให้บริษัทฯ มีรายได้จากค่าธรรมเนียมการดำเนินการเมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อนหน้าลดลง ตลอดจนค่าธรรมเนียมบริการฝากสัมภาระใต้ท้องเครื่องบินปรับตัวลงเนื่องจากบริษัทฯ ได้ปรับลดจำนวนเที่ยวบินที่ต่างประเทศลงร้อยละ 5 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า อันเนื่องมาจากการบินต่างประเทศยังไม่ฟื้นตัว จึงทำให้มีค่าธรรมเนียมบริการฝากสัมภาระที่ลดลง ส่งผลให้รายได้ค่าบริการเสริมต่อผู้โดยสารลดลงร้อยละ 8 จาก 409 บาท/คน เหลือ 376 บาท/คน ด้วยเหตุผลดังกล่าวนี้ทำให้รายได้ต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร ("RASK") ในปี 2568 ลดลงร้อยละ 11 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า มาอยู่ที่ 1.77 บาท

รายได้ขึ้นอยู่กับที่ 3,401.0 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 150 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน โดยหลักมาจากกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนจำนวน 2,541.9 ล้านบาทในปีนี้ เทียบกับกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนจำนวน 589.0 ล้านบาทจากปีก่อน

สำหรับงวด 6 เดือน ปี 2569

ผลการดำเนินงานงวด 6 เดือน ปี 2569 รายได้รวมอยู่ที่ 24,425.3 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 2 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อนหน้า สาเหตุหลักมาจากจำนวนผู้โดยสารที่ลดลงร้อยละ 2 มาอยู่ที่ 10.2 ล้านคน ขณะที่รายได้จากการขายและบริการอยู่ที่ 23,575.3 ล้านบาท เติบโตร้อยละ 2 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า หนุนจากค่าโดยสารเฉลี่ยที่เพิ่มขึ้นร้อยละ 7 อยู่ที่ 1,951 บาท ค่าโดยสารเฉลี่ยปรับสูงขึ้นร้อยละ 7 มาอยู่ที่ 1,951 บาท และเนื่องจากราคาน้ำมันที่ปรับสูงขึ้น ส่งผลให้รายได้ต่อปริมาณการผลิตจากผู้โดยสาร ("RASK") เพิ่มขึ้นร้อยละ 10 มาอยู่ที่ 1.99 โดยรายได้จากการบริการเสริมอยู่ที่ 3,604.4 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 11 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปี แต่อัตราการขนส่งผู้โดยสาร (Load Factor) ยังคงที่อยู่ที่ร้อยละ 84 บริษัทฯ มีเครื่องบินปฏิบัติการจำนวน 52 ลำ จาก 62 ลำ และมีอัตราการใช้เครื่องบินต่อลำอยู่ที่ 11.8 ชั่วโมงต่อวัน ลดลงเล็กน้อยจาก 12.2 ชั่วโมงต่อวันในช่วงเดียวกันของปีที่แล้ว

ค่าใช้จ่ายรวม

ค่าใช้จ่าย	ปี 2567		ปี 2568		6 เดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิ.ย. 2568		6 เดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิ.ย. 2569	
	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ
เงินเดือนและค่าจ้างพนักงาน	5,347.2	12.1	5,449.8	12.5	2,737.9	12.5	2,685.1	11.1
ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง	16,426.5	37.3	14,830.1	33.9	7,542.8	34.5	9,035.1	37.3
ค่าซ่อมแซมและซ่อมบำรุงรักษา	8,106.9	18.4	7,920.5	18.1	3,986.5	18.3	3,989.4	16.5
ค่าใช้จ่ายบริการภาคพื้นและการจัดจำหน่าย	496.2	1.1	473.5	1.1	223.5	1.0	227.4	0.9
ค่าใช้บริการสนามบินและลานจอด	6,004.6	13.6	6,062.3	13.9	3,001.5	13.7	2,754.3	11.4
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	3,999.5	9.1	4,766.4	10.9	2,254.4	10.3	2,469.0	10.2
ค่าใช้จ่ายอื่น	498.0	1.1	471.1	1.1	257.8	1.2	256.7	1.1
รวมต้นทุนขายและบริการ	40,878.9	92.7	39,973.7	91.4	20,004.4	91.6	21,417.0	88.5
ค่าใช้จ่ายในการขายและจัดจำหน่าย	2,052.5	4.7	2,243.0	5.1	1,159.6	5.3	775.3	3.2
ค่าใช้จ่ายในการบริหาร	1,129.8	2.6	1,404.5	3.2	612.9	2.8	715.4	3.0
ค่าใช้จ่ายอื่นๆ	30.7	0.1	102.6	0.2	61.3	0.3	1,289.8	5.3
รวมค่าใช้จ่าย	44,092.0	100.0	43,723.8	100.0	21,838.2	100.0	24,197.5	100.0

กำไร/ขาดทุน

กำไร/ขาดทุน	ปี 2567	ปี 2568	6 เดือนสิ้นสุด วันที่ 30 มิ.ย. 2568	6 เดือนสิ้นสุด วันที่ 30 มิ.ย. 2569
	ล้านบาท	ล้านบาท	ล้านบาท	ล้านบาท
กำไร (ขาดทุน) จากกิจกรรมดำเนินงาน	6,701.3	5,368.1	3,065.4	227.8
รายได้ทางการเงิน	79.7	309.6	121.6	120.6
ต้นทุนทางการเงิน	(2,596.4)	(2,826.4)	(1,379.7)	(1,324.5)
กำไร (ขาดทุน) ก่อนรายได้ภาษีเงินได้	4,184.6	2,851.3	1,807.4	(976.1)
รายได้ภาษีเงินได้	(702.5)	(515.0)	(205.2)	(497.6)
กำไร (ขาดทุน) สำหรับงวด	3,482.1	2,336.3	1,602.2	(1,473.7)

สำหรับปี 2567

สำหรับปี 2567 บริษัทฯ มีค่าใช้จ่ายรวมทั้งสิ้น 44,092.0 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 9.8 เทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน โดยต้นทุนขายและการบริการมีจำนวน 40,878.9 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 11 จากช่วงเดียวกันของปีก่อน โดยหลักมาจากค่าน้ำมันเชื้อเพลิงที่เพิ่มขึ้นเป็น 16,426.5 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 7 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า ตามปริมาณการใช้น้ำมันที่เพิ่มขึ้นจากปีก่อน ค่าใช้จ่ายด้านพนักงานที่เพิ่มขึ้นเป็น 5,347.2 ล้านบาท หรือร้อยละ 30 จากชั่วโมงการปฏิบัติการการบินที่เพิ่มขึ้นร้อยละ 10 จากปีก่อนและโบนัสพนักงานในเดือนธันวาคม 2567 ในขณะที่ค่าบำรุงรักษาเครื่องบินเพิ่มขึ้นเป็น 8,106.9 ล้านบาท หรือร้อยละ 30 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้าอันเนื่องมาจากจำนวนเที่ยวบินที่ให้บริการเพิ่มขึ้นมาอยู่ที่ 125,413 เที่ยวบิน และจำนวนเครื่องบินปฏิบัติการที่เพิ่มขึ้นจำนวน 4 ลำ นอกจากนี้ ต้นทุนขายและการให้บริการอื่นๆ เป็น 10,998.3 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 1 จากปีก่อน ค่าใช้จ่ายในการขายและบริหารอยู่ที่ 3,182.4 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 5 เทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน โดยหลักมาจากค่าโฆษณาและรายการส่งเสริมการขายเพิ่มขึ้น ทั้งนี้ บริษัทฯ มีค่าใช้จ่ายอื่นจำนวน 30.7 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 92 จากการรับรู้หนี้สูญที่ลดลง ต้นทุนต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (CASK Ex-Fuel) อยู่ที่ 1.19 บาท สูงขึ้นร้อยละ 6 จาก 1.14 บาท ในช่วงเดียวกันของปีก่อน

ในปี 2567 บริษัทฯ มีต้นทุนทางการเงินอยู่ที่ 2,596.4 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 13.3 จากปีก่อนหน้าจากสัญญาเช่าและหนี้สินทางการเงินที่เพิ่มสูงขึ้น ในขณะที่ค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้เท่ากับ 702.5 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปี 2566 คิดเป็นจำนวน 642.4 ล้านบาทอันเนื่องมาจากกำไรก่อนภาษีที่เพิ่มขึ้นจำนวน 3,661.6 ล้านบาท กิจกรรมมีผลกำไรสำหรับปี 2567 จำนวน 3,482.1 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อนที่มีกำไรสำหรับปี 463.0 ล้านบาท และมีผลขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นจำนวนทั้งสิ้น 510.8 ล้านบาท จากผลขาดทุนจากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย จึงทำให้กิจกรรมมีผลกำไรเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี 2567 ทั้งสิ้นจำนวน 2,971.3 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากกำไรเบ็ดเสร็จรวมของปีก่อนหน้าที่มีจำนวน 455.1 ล้านบาท

สำหรับปี 2568

ในปี 2568 ค่าใช้จ่ายรวมของบริษัทฯ อยู่ที่ 43,723.8 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 0.8 จากช่วงเดียวกันของปีก่อน โดยต้นทุนขายและการบริการอยู่ที่ 39,973.7 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 2.2 จากช่วงเดียวกันของปีก่อน โดยหลักจากค่าน้ำมันเชื้อเพลิงซึ่งอยู่ที่ 14,830.1 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 10 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน โดยเป็นผลจากราคาตลาดของน้ำมันอากาศยานที่ปรับตัวลดลงร้อยละ 7 จากช่วงเดียวกันของปีก่อน มาอยู่ที่ 86 ดอลลาร์สหรัฐ ต่อบาร์เรล ตามความผันผวนของนโยบายเศรษฐกิจระหว่าง

ประเทศ รวมถึงค่าเงินบาทที่แข็งค่าขึ้นร้อยละ 7 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน อย่างไรก็ตาม ปริมาณการใช้เชื้อเพลิงในปี 2568 เพิ่มขึ้นร้อยละ 5 มาอยู่ที่ 4.3 ล้านบาร์เรล สอดคล้องกับจำนวนเที่ยวบินที่เพิ่มขึ้น ค่าใช้จ่ายพนักงานอยู่ที่ 5,451.7 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 2 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน จากชั่วโมงการบินที่เพิ่มขึ้นร้อยละ 4 ค่าซ่อมบำรุงอากาศยานอยู่ที่ 7,920.5 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 2 จากช่วงเดียวกันของปีก่อน เนื่องจากค่าเช่าเครื่องบินที่ลดลง ต้นทุนขายและการให้บริการอื่นๆ อยู่ที่ 11,773.5 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 7 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน โดยหลักมาจากค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่ายสินทรัพย์สิทธิการใช้เครื่องบินที่เพิ่มขึ้นอันเนื่องมาจากจำนวนเครื่องบินที่เพิ่มขึ้นจาก 60 ลำ ณ สิ้นปี 2567 เป็น 62 ลำ ณ สิ้นปี 2568 ค่าใช้จ่ายในการขายและบริหารอยู่ที่ 3,647.5 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 14.6 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน โดยส่วนใหญ่เกิดจากค่าใช้จ่ายด้านโฆษณาและการตลาดที่สูงขึ้น จากปัจจัยที่ได้กล่าวมาแล้วจึงทำให้ต้นทุนต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร ("CASK") ในปี 2568 นี้ ลดลงร้อยละ 5 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน มาอยู่ที่ 1.76 บาท โดยหลักมาจากต้นทุนค่าน้ำมันเชื้อเพลิงที่ลดลง ซึ่งหากไม่รวมค่าน้ำมันเชื้อเพลิง ต้นทุนดังกล่าวจะอยู่ที่ 1.19 บาท เท่ากับปีก่อนหน้า

ในปี 2568 บริษัทฯ มีต้นทุนทางการเงินอยู่ที่ 2,826.4 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 8.9 จากปีก่อนหน้าจากสัญญาเช่าและหนี้สินทางการเงินที่เพิ่มสูงขึ้น ในขณะที่ค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้เท่ากับ 515.0 ล้านบาท ลดลงจากปี 2567 คิดเป็นจำนวน 187.6 ล้านบาท อันเนื่องมาจากการกำไรก่อนภาษีที่ลดลงจำนวน 1,333.3 ล้านบาท กิจกรรมมีผลกำไรสำหรับปี 2568 จำนวน 2,336.3 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อนที่มีกำไร 3,482.1 ล้านบาท และมีผลขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นจำนวนทั้งสิ้น 159.4 ล้านบาท จากผลขาดทุนจากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย จึงทำให้กิจกรรมมีผลกำไรเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี 2568 ทั้งสิ้นจำนวน 2,176.9 ล้านบาท ลดลงจากกำไรเบ็ดเสร็จรวมของปีก่อนหน้าที่มีจำนวน 2,971.3 ล้านบาท

สำหรับงวด 6 เดือน ปี 2569

สำหรับผลการดำเนินงานงวด 6 เดือนปี 2569 ค่าใช้จ่ายรวมของบริษัทฯ อยู่ที่ 24,197.6 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 11 จากช่วงเดียวกันของปีก่อนหน้า โดยต้นทุนขายและการบริการอยู่ที่ 21,417.0 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 7 จากช่วงเดียวกันของปีก่อนหน้า โดยมาจากค่าน้ำมันเชื้อเพลิงซึ่งยังคงเป็นสัดส่วนต้นทุนที่ใหญ่ที่สุดโดยอยู่ที่ 9,035.1 ล้านบาท ปรับตัวสูงขึ้นร้อยละ 20 จากปีก่อนหน้า อันเป็นผลมาจากการปรับตัวสูงขึ้นของราคาน้ำมันในตลาดโลก ในขณะที่เงินเดือนและค่าจ้างพนักงานลดลงร้อยละ 2 เป็น 2,685.1 ล้านบาท ค่าใช้บริการสนามบินและลาดจอดลดลงร้อยละ 8 เป็น 2,754.3 ล้านบาท ตามจำนวนเที่ยวบินและชั่วโมงบินที่ปรับตัวลดลงเมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า อีกทั้งค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่ายได้ปรับเพิ่มขึ้นร้อยละ 10 มาอยู่ที่ 2,469.0 ล้านบาท โดยสาเหตุหลักมาจากการตัดค่าเสื่อมราคาลงหลังการซ่อมบำรุงของเครื่องบินที่เป็นกรรมสิทธิ์ของบริษัทฯ ค่าใช้จ่ายในการขายและบริหารลดลงร้อยละ 16 เป็น 1,490.7 ล้านบาท โดยสาเหตุหลักมาจากค่านายหน้าที่ยจ่ายให้กับตัวแทนขายที่ลดลง ในขณะที่ค่าใช้จ่ายอื่นๆ ปรับตัวเพิ่มขึ้นเป็น 1,289.8 ล้านบาท โดยหลักมาจากผลขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนจำนวน 1,306.9 ล้านบาทจากการอ่อนค่าของเงินบาท

สำหรับงวด 6 เดือน ปี 2569 บริษัทฯ มีต้นทุนทางการเงินอยู่ที่ 1,324.5 ล้านบาท ลดลงเล็กน้อยจำนวน 55.2 ล้านบาท จากช่วงเดียวกันของปีก่อนหน้า ในขณะที่ค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้เท่ากับ 497.6 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากงวดเดียวกันของปีก่อนหน้า คิดเป็นจำนวน 292.4 ล้านบาท อันเนื่องมาจากการกำไรก่อนภาษีที่ลดลงจำนวน 2,783.5 ล้านบาท กิจกรรมมีผลขาดทุนสำหรับงวด 6 เดือนปี 2569 จำนวน 1,473.7 ล้านบาท ลดลง 3,075.9 ล้านบาทจากช่วงเดียวกันของปีก่อนที่มีกำไร และมีผลกำไรเบ็ดเสร็จอื่นจำนวนทั้งสิ้น 16.1 ล้านบาท จึงทำให้กิจกรรมมีผลขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมสำหรับงวด 6 เดือน ปี 2569 ทั้งสิ้นจำนวน 1,457.6 ล้านบาท

บริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด	6 เดือน ปี 2569	6 เดือน ปี 2568	เปลี่ยน แปลง	ปี 2568	ปี 2567	เปลี่ยน แปลง
จำนวนผู้โดยสาร (ล้านคน)	10.20	10.40	-2%	21.04	20.82	1%
ในประเทศ	7.12	7.05	1%	14.29	13.10	9%
ระหว่างประเทศ	3.08	3.35	-8%	6.74	7.72	-13%
ปริมาณที่นั่ง (ล้านที่นั่ง)	12.16	12.31	-1%	25.23	22.96	10%
ในประเทศ	8.34	8.06	3%	16.73	14.06	19%
ระหว่างประเทศ	3.78	4.25	-11%	8.50	8.90	-4%
อัตราการขนส่งผู้โดยสาร (ร้อยละ)	83	84	-1 จุด	83	91	-9 จุด
ปริมาณการขนส่งด้านผู้โดยสาร (ล้านที่นั่ง-กม.)	11,875	12,743	-7%	21,036	22,019	-4%
ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ล้านที่นั่ง-กม.)	9,912	9,075	9%	25,822	24,771	4%
ค่าโดยสารเฉลี่ย (บาท)	2,092	1,551	34%	1,798	1,967	-9%
รายได้ต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (บาท)	1.99	2.09	-5%	1.77	2.00	-12%
ต้นทุนต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (บาท)	1.80	1.57	14%	1.76	1.85	-5%
ต้นทุนต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ไม่รวมน้ำมันเชื้อเพลิง) (บาท)	1.11	0.98	13%	1.19	1.19	0%
อัตราการใช้เครื่องบินต่อลำ (ชั่วโมงปฏิบัติการบินต่อวัน)	11.8	12.1	-2%	12.5	12.5	0%

งบแสดงฐานะการเงิน

สินทรัพย์

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567 บริษัทฯ มีสินทรัพย์ทั้งสิ้น 54,230.4 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 7,204.6 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 15 เทียบจากปีก่อน โดยหลักมาจาก

- (1) สินทรัพย์หมุนเวียนเพิ่มขึ้น 5,122.1 ล้านบาท ส่วนใหญ่มาจากสินทรัพย์ดำเนินงานที่เพิ่มขึ้นจากยอดขายที่เพิ่มขึ้นได้แก่ ลูกหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกันที่เพิ่มขึ้น 3,926.5 ล้านบาท ค่าใช้จ่ายจ่ายล่วงหน้าที่เพิ่มขึ้น 24.0 ล้านบาท และเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดที่เพิ่มขึ้น 852.1 ล้านบาท
- (2) สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนเพิ่มขึ้น 2,082.6 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 6 เมื่อเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันของปี 2566 อันเนื่องมาจากสินทรัพย์สิทธิการใช้ที่เพิ่มขึ้น 2,116.5 ล้านบาทจากการเพิ่มขึ้นของเครื่องบินจาก 56 ลำในปีก่อนหน้ามาเป็น 60 ลำในปี 2567 และสินทรัพย์ทางการเงินไม่หมุนเวียนเพิ่มขึ้น 477.0 ล้านบาท หักลบกับสินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีลดลงจำนวน 574.8 ล้านบาทเนื่องจากผลประกอบการที่เป็นบวกในปี 2567

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568 บริษัทฯ มีสินทรัพย์รวม 55,297.0 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 1,066.5 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 2.0 จากสิ้นปี 2567 โดยมีสาเหตุมาจาก

- (1) สินทรัพย์หมุนเวียนเพิ่มขึ้น 1,239.5 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 8.2 เมื่อเทียบกับสิ้นปี 2567 โดยลูกหนี้จากกิจการที่เกี่ยวข้องกันลดลงร้อยละ 12.4 เหลือ 8,979.1 ล้านบาท ซึ่งส่วนใหญ่เกิดจากรายได้รับที่บริษัทในกลุ่มแอร์เอเชียดำเนินการแทนบริษัทฯ ขณะเดียวกัน ค่าใช้จ่ายจ่ายล่วงหน้าเพิ่มขึ้นร้อยละ 37.4 เป็น 861.2 ล้านบาท โดยหลักเป็นค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับน้ำมันเชื้อเพลิง บริษัทฯ มีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด เพิ่มขึ้นร้อยละ 74.8 เป็น 3,650.7 ล้านบาท
- (2) สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนลดลง 172.9 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 0.4 จากสิ้นปี 2567 จากการลดลงของการตัดจำหน่ายสินทรัพย์สิทธิการใช้จำนวน 720.7 ล้านบาท และการลดลงของเงินสำรองค่าซ่อมเครื่องบินเนื่องจากสามารถเบิกคืนกับผู้ให้เช่าได้อีก 982.5 ล้านบาท และในปี 2568 บริษัทฯ ได้ซื้อเครื่องบินเพิ่มอีก 1 เครื่อง จึงทำให้บริษัทฯ มีสินทรัพย์ถาวรเพิ่มขึ้นอีกจำนวน 1,997.6 ล้านบาท

ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2569 บริษัทฯ มีสินทรัพย์รวม 58,264.1 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจำนวน 2,967.1 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 5 จากสิ้นปี 2568 โดยมีสาเหตุมาจาก

- (1) สินทรัพย์หมุนเวียนเพิ่มขึ้น 5,658.2 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 26 เมื่อเทียบกับสิ้นปีของ 2568 โดยลูกหนี้หมุนเวียนอื่น – กิจการที่เกี่ยวข้องกันเพิ่มขึ้น 5,669.5 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 39 เมื่อเทียบกับสิ้นปีของ 2568 โดยหลักเกิดจากรายได้รับที่บริษัทในกลุ่มแอร์เอเชียดำเนินการแทนบริษัทฯ ขณะเดียวกัน เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดลดลง 771.4 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 27 เนื่องจากการจัดสรรกระแสเงินสดไปชำระคืนหนี้สินตามสัญญาเช่า จำนวน 3,193.7 ล้านบาทและได้ถอนหุ้นกู้ระยะยาวที่ครบกำหนดชำระ จำนวน 1,200.0 ล้านบาท
- (2) สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนลดลง 2,691.05 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 7 เมื่อเทียบกับสิ้นปี 2568 โดยสินทรัพย์สิทธิการใช้ ลดลง 2,220.5 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 10 โดยหลักมาจากการตัดค่าเสื่อมราคาทางบัญชี อีกทั้งสินทรัพย์ภาษีเงินได้รอตัดการบัญชีลดลง 501.7 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 15 ขณะเดียวกัน ที่ดิน อาคาร เครื่องบิน และ อุปกรณ์ ลดลง 124.6 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 2 เป็นผลมาจากการตัดค่าเสื่อมราคา

หนี้สิน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567 บริษัทฯ มีหนี้สินทั้งสิ้น 63,687 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 4,233.4 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 7 เทียบจากสิ้นปีก่อน โดยหลักมาจาก

- (1) หนี้สินหมุนเวียนเพิ่มขึ้น 3,664.1 ล้านบาท โดยหลักมาจากเงินกู้ระยะสั้นจากสถาบันการเงินจำนวน 500.0 ล้านบาท หนี้สินตามสัญญาเช่าส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปีเพิ่มขึ้นเป็นจำนวน 1,133.8 ล้านบาท เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงินส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปีเพิ่มขึ้นจำนวน 407.4 ล้านบาท ค่าใช้จ่ายค้างจ่ายและรายได้รับล่วงหน้าที่ปรับตัวเพิ่มขึ้นในทิศทางเดียวกันกับยอดขายจำนวน 1,540.5 ล้านบาท และ 786.6 ล้านบาทตามลำดับ หักกลบกับเจ้าหนี้การค้าที่ปรับตัวลดลง 842.1 ล้านบาท
- (2) หนี้สินไม่หมุนเวียนเพิ่มขึ้น 569.2 ล้านบาท ส่วนใหญ่มาจากหนี้สินระยะยาวจากสถาบันการเงินที่ปรับลดลง 1,191.8 ล้านบาท จากการทยอยจ่ายชำระคืนเงินต้นและดอกเบี้ยตลอดปี 2567 และหุ้นกู้ระยะยาวที่เพิ่มขึ้นจำนวน 1,490.7 จากการออกหุ้นกู้ของกิจการในเดือนตุลาคม 2567 ที่ผ่านมา

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568 บริษัทฯ มีหนี้สินรวม 62,540.8 ล้านบาท ลดลง 1,146.4 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 1.8 เทียบจากสิ้นปี 2567 โดยหลักมาจาก

- (1) หนี้สินหมุนเวียนลดลง 670.8 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 2.3 จากสิ้นปี 2567 อันเนื่องมาจากการลดลงของหนี้สินตามสัญญาเช่าส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปีที่ปรับตัวลดลง 1,603.9 ล้านบาท หักลบกับการเพิ่มขึ้นของหนี้กู้ระยะยาวส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปีที่เพิ่มขึ้นจำนวน 1,195.5 ล้านบาท
- (2) หนี้สินไม่หมุนเวียนลดลง 475.6 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 1.4 จากสิ้นปี 2567 ส่วนใหญ่เกิดจากหนี้สินตามสัญญาเช่า – สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปีที่ลดลงจำนวน 2,554.5 ล้านบาท อันเนื่องมาจากการเปลี่ยนแปลงสัญญาเช่าเครื่องบิน หักลบกับหนี้กู้ระยะยาว – สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปีที่เพิ่มขึ้น 1,935.8 ล้านบาท จากการออกหุ้นกู้เพิ่มเติมในเดือนสิงหาคม 2568 จำนวน 2,650 ล้านบาท

ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2569 บริษัทฯ มีหนี้สินรวม 66,965.5 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจำนวน 4,424.7 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 7 เทียบจากสิ้นปี 2568 โดยหลักมาจาก

- (1) หนี้สินหมุนเวียนเพิ่มขึ้น 2,055.5 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 7 จากสิ้นปี 2568 อันเนื่องมาจากรายได้รับล่วงหน้าเพิ่มขึ้น 1,145.7 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 17 เจ้าหนี้การค้าเพิ่มขึ้น 711.7 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 42 สาเหตุโดยหลักเกิดจากการจ่ายค่าน้ำมันเชื้อเพลิงที่เพิ่มขึ้น และเจ้าหนี้หมุนเวียนอื่น – กิจกรรมที่เกี่ยวข้องกันเพิ่มขึ้น 883.3 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 26 นอกจากนี้ยังมีหนี้สินตามสัญญาเช่าที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปีที่เพิ่มขึ้น 442.1 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 8 จากสิ้นปี 2568
- (2) หนี้สินไม่หมุนเวียนเพิ่มขึ้น 2,369.2 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 6 จากสิ้นปี 2568 ส่วนใหญ่เกิดจากหนี้กู้ระยะยาวที่เพิ่มขึ้น 3,774.1 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 38 ในขณะที่หนี้สินตามสัญญาเช่าลดลง 1,241.2 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 5 จากการจ่ายชำระค่าเช่าเครื่องบิน และเงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน ลดลง 181.3 ล้านบาท

ส่วนของผู้ถือหุ้น

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567 บริษัทฯ มีขาดทุนเกินทุนจำนวน 9,456.7 ล้านบาท ขาดทุนลดลงจากขาดทุนเกินทุนจำนวน 12,428.0 ล้านบาทจากสิ้นปี 2566 โดยหลักเกิดจากผลกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จสำหรับปี 2567 จำนวน 2,971.3 ล้านบาท

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568 บริษัทฯ มีขาดทุนเกินทุนจำนวน 7,243.8 ล้านบาท ขาดทุนลดลงจากขาดทุนเกินทุนจำนวน 9,456.7 ล้านบาท จากสิ้นปี 2567 คิดเป็นร้อยละ 23.4 โดยหลักเกิดจากผลกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมจำนวน 2,176.9 ล้านบาท ในปี 2568

ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2569 บริษัทฯ มีขาดทุนเกินทุนจำนวน 8,701.4 ล้านบาท ขาดทุนเพิ่มขึ้นจากขาดทุนเกินทุนจำนวน 1,457.6 ล้านบาท จากสิ้นปี 2568 คิดเป็นร้อยละ 17 โดยหลักเกิดจากผลขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมจำนวน 1,457.6 ล้านบาทในงวด 6 เดือนปี 2569

งบกระแสเงินสด

สำหรับงวดสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2567 บริษัทฯ มีเงินสดสุทธิจากกิจกรรมดำเนินงานจำนวน 7,495.3 ล้านบาท โดยหลักมาจากกำไรก่อนภาษีเงินได้จำนวน 4,184.6 ล้านบาท ค่าใช้จ่ายที่ไม่เป็นตัวเงินและดอกเบี้ยจ่ายจำนวน 6,883.1 ล้านบาท หัก

กลบด้วยรายการเงินทุนหมุนเวียนที่เพิ่มขึ้นจำนวน 3,567.5 ล้านบาท จึงทำให้บริษัทฯ มีกระแสเงินสดจากการดำเนินงานเพิ่มขึ้น ในขณะที่กระแสเงินสดสุทธิจากการลงทุนลดลง จำนวน 842.4 ล้านบาท โดยมาจากเงินสดจ่ายเพื่ออาคาร เครื่องบิน ส่วนปรับปรุงอาคารเช่า อุปกรณ์และอสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน จำนวน 373.5 ล้านบาท ทั้งนี้กระแสเงินสดสุทธิจากการจัดหาเงินลดลง จำนวน 5,663.4 ล้านบาท จากการจ่ายชำระหุ้นกู้ที่ครบกำหนดอายุไถ่ถอนจำนวน 1,431.5 ล้านบาท ทั้งนี้บริษัทฯ ได้ออกหุ้นกู้โดยได้รับเงินสุทธิทั้งสิ้น จำนวน 3,000.0 ล้านบาท เพื่อมาไถ่ถอนหุ้นกู้ที่ครบกำหนดดังกล่าวในไตรมาสที่ 2 ของปี 2567 และเพื่อชำระค่าใช้จ่ายในกิจการ นอกจากนี้บริษัทฯ ยังชำระหนี้สินภายใต้สัญญาเช่า จำนวน 6,231.0 ล้านบาท และชำระเงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงินอีกจำนวน 1,041.0 ล้านบาทจึงทำให้บริษัทฯ มีกระแสเงินสดจากการจัดหาเงินลดลง โดยรวมแล้วบริษัทฯ มีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น จำนวน 989.5 ล้านบาท และมีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดปลายงวด จำนวน 2,088.2 ล้านบาท

สำหรับงวดสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2568 บริษัทฯ มีเงินสดสุทธิจากกิจกรรมดำเนินงานจำนวน 9,133.5 ล้านบาท โดยหลักมาจากกำไรก่อนภาษีเงินได้จำนวน 2,851.3 ล้านบาท ค่าใช้จ่ายที่ไม่เป็นต้นทุนและดอกเบี้ยจ่ายจำนวน 5,225.0 ล้านบาท รวมกับรายการเงินทุนหมุนเวียนที่เพิ่มขึ้นจำนวน 1,059.0 ล้านบาท จึงทำให้บริษัทฯ มีกระแสเงินสดจากการดำเนินงานเพิ่มขึ้น ในขณะที่กระแสเงินสดสุทธิจากการลงทุนจำนวน 764.3 ล้านบาท โดยมาจากเงินสดจ่ายเพื่อสิทธิทรัพย์สินถาวรใช้และเงินสดจ่ายเพื่อปรับปรุงอาคารเช่าและซื้ออุปกรณ์จำนวน 704.6 ล้านบาท ในส่วนของกระแสเงินสดสุทธิจากการจัดหาเงินลดลง จำนวน 6,609.4 ล้านบาท จากการจ่ายชำระหุ้นกู้ที่ครบกำหนดอายุไถ่ถอนจำนวน 1,500 ล้านบาท ทั้งนี้บริษัทฯ ได้ออกหุ้นกู้โดยได้รับเงินสุทธิทั้งสิ้น จำนวน 4,650.0 ล้านบาท เพื่อมาไถ่ถอนหุ้นกู้ที่ครบกำหนดดังกล่าวในไตรมาสที่ 2 ของปี 2568 และได้ออกหุ้นกู้เพิ่มอีกหนึ่งครั้งในไตรมาสที่ 3 ของปี 2568 อีกจำนวน 2,650.0 ล้านบาท เพื่อซื้อเครื่องบินปฏิบัติการเพิ่มอีก 1 ลำ จากการที่บริษัทฯ ได้ใช้สิทธิซื้อเครื่องบินตามที่กำหนดไว้ในสัญญาเช่าทางการเงินกับผู้ให้เช่า นอกจากนี้บริษัทฯ ยังชำระหนี้สินภายใต้สัญญาเช่า จำนวน 7,990.2 ล้านบาท และชำระเงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงินอีกจำนวน 1,629.9 ล้านบาทจึงทำให้บริษัทฯ มีกระแสเงินสดจากการจัดหาเงินที่เป็นลบ โดยรวมแล้วบริษัทฯ มีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น จำนวน 1,759.8 ล้านบาท และมีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดปลายงวด จำนวน 3,650.7 ล้านบาท

ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2569 บริษัทฯ มีเงินสดสุทธิใช้ไปจากการดำเนินงานจำนวน 297.4 ล้านบาท ซึ่งลดลงจากช่วงเดียวกันของปีก่อนหน้าที่มีจำนวน 3,658.9 ล้านบาท โดยปัจจัยหลักมาจากลูกหนี้หมุนเวียนอื่น – กิจการที่เกี่ยวข้องกัน จำนวน 5,440.1 ล้านบาท เทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน ซึ่งอยู่ที่ 1,493.7 ล้านบาท บริษัทฯ มีเงินสดรับเพิ่มขึ้นจากเจ้าหนี้การค้าจำนวน 686.7 ล้านบาทและรายได้รับล่วงหน้าจำนวน 1,145.7 ล้านบาท ในขณะที่กระแสเงินสดสุทธิใช้ไปในการลงทุน จำนวน 380.9 ล้านบาท ลดลงจากช่วงเดียวกันของปีก่อนหน้าที่มีกระแสเงินสดสุทธิใช้ไปในการลงทุน จำนวน 471.4 ล้านบาท อีกทั้งบริษัทฯ มีกระแสเงินสดใช้ไปในการจัดหาเงิน จำนวน 142.2 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อนหน้าที่มีกระแสเงินสดใช้ไปในการจัดหาเงิน อยู่ที่ 3,504.2 ล้านบาท เนื่องจากมีเงินสดรับจากการออกหุ้นกู้ระยะยาวจำนวน 5,315.3 ล้านบาท โดยมีการชำระคืนหุ้นกู้ระยะยาว 1,200.0 ล้านบาท การชำระหนี้สินตามสัญญาเช่า 3,193.7 ล้านบาท และการชำระคืนเงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบัน 459.1 ล้านบาท พร้อมจ่ายดอกเบี้ยจำนวน 543.8 ล้านบาท โดยรวมแล้วบริษัทฯ มีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดลดลงสุทธิ จำนวน 820.5 ล้านบาท และมีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดปลายงวด จำนวน 2,879.3 ล้านบาท

ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อผลการดำเนินงานในอนาคต

1. ความผันผวนของสถานการณ์ภูมิรัฐศาสตร์และราคาน้ำมันส่งผลกระทบต่อค่าการันตีเศรษฐกิจมหภาค

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

2. ปรับปริมาณที่นั่งให้สอดคล้องกับสถานการณ์ และบริหารราคาโดยสายเพื่อลดผลขาดทุนจากการดำเนินงาน

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

3. มาตรการกระตุ้นการท่องเที่ยวจากภาครัฐหนุนบรรยากาศเชิงบวกครึ่งปีหลัง แม้เศรษฐกิจอาจไม่สดใส

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

4. 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 ฝ่ายบริหารจะยังคงให้ความสำคัญกับการรักษากระแส

เงินสดและมีการพิจารณาทางเลือกในการบริหารสภาพคล่องเพิ่มเติม รวมถึงการทำธุรกรรมขายและเช่ากลับเครื่องบินตามความเหมาะสม

การวิเคราะห์อัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญ

อัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญ (Key Financial Ratio)

ตารางแสดงอัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญ	2567	2568	ณ 30 มิ.ย. 69
อัตราส่วนสภาพคล่องหมุนเร็ว	0.50	0.56	0.71
อัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยต่อกำไรก่อนดอกเบี้ยจ่าย ภาษีเงินได้ ค่าเสื่อมราคา และค่าตัดจำหน่าย	4.14	4.07	5.75
อัตราส่วนความสามารถในการชำระดอกเบี้ย (ICR)	4.19	3.74	2.18
อัตราส่วนความสามารถในการชำระภาระผูกพัน (DSCR)	0.94	1.02	0.73
อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น	N/A**	N/A**	N/A**

หมายเหตุ * ปรับเป็นอัตราส่วนเต็มปีด้วยตัวเลข 12 เดือนย้อนหลัง

** อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น ไม่สามารถคำนวณได้เนื่องจากส่วนของผู้ถือหุ้นติดลบ

อัตราส่วนสภาพคล่องหมุนเร็ว

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567 บริษัทฯ มีอัตราส่วนสภาพคล่องหมุนเร็วเพิ่มขึ้นเท่ากับ 0.50 เท่า โดยมีสาเหตุหลักมาจากเงินสด ลูกหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกันและค่าใช้จ่ายจ่ายล่วงหน้าที่เติบโตเพิ่มขึ้นตามยอดขายของกิจการที่เพิ่มขึ้น

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568 บริษัทฯ มีอัตราส่วนสภาพคล่องหมุนเร็วเพิ่มขึ้นเท่ากับ 0.56 เท่า โดยมีสาเหตุหลักมาจากลูกหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกันที่ลดลง

ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2569 บริษัทฯ มีอัตราส่วนสภาพคล่องหมุนเร็วเพิ่มขึ้นเท่ากับ 0.71 เท่า โดยมีสาเหตุหลักมาจากการเพิ่มขึ้นของสินทรัพย์หมุนเวียน ซึ่งมาจากการเพิ่มขึ้นของลูกหนี้หมุนเวียนอื่น – กิจการที่เกี่ยวข้องกันในระหว่างงวด

อัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยต่อกำไรก่อนดอกเบี้ยจ่าย ภาษีเงินได้ ค่าเสื่อมราคา และค่าตัดจำหน่าย (IBD to EBITDA)

สำหรับปี 2567 บริษัทฯ มีกำไรก่อนดอกเบี้ยจ่าย ภาษีเงินได้ ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย 10,880.5 ล้านบาท ในขณะที่หนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยอยู่ที่ 45,001.3 ล้านบาท จึงทำให้บริษัทฯ สามารถคำนวณอัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยต่อกำไรก่อนดอกเบี้ยจ่าย ภาษีเงินได้ ค่าเสื่อมราคา และค่าตัดจำหน่าย (IBD to EBITDA) เป็น 4.14 เท่า

สำหรับปี 2568 บริษัทฯ มีกำไรก่อนดอกเบี้ยจ่าย ภาษีเงินได้ ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย จำนวน 10,559.8 ล้านบาท ในขณะที่หนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยอยู่ที่ 43,001.1 ล้านบาท จึงทำให้บริษัทฯ สามารถคำนวณอัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยต่อกำไรก่อนดอกเบี้ยจ่าย ภาษีเงินได้ ค่าเสื่อมราคา และค่าตัดจำหน่าย (IBD to EBITDA) เป็น 4.07 เท่า

สำหรับงวด 6 เดือนปี 2569 บริษัทฯ มีกำไรก่อนดอกเบี้ยจ่าย ภาษีเงินได้ ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย จำนวน 2,884.2 ล้านบาท (จำนวน 7,974.1 ล้านบาท (Annualized)) ในขณะที่หนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยอยู่ที่ 45,817.3 ล้านบาท จึง

ทำให้บริษัทฯ สามารถคำนวณอัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยต่อกำไรก่อนดอกเบี้ยจ่าย ภาษีเงินได้ ค่าเสื่อมราคา และค่าตัดจำหน่าย (IBD to EBITDA) เป็น 5.75 เท่า

อัตราส่วนความสามารถในการชำระดอกเบี้ย

สำหรับปี 2567 อัตราส่วนอยู่ที่ 4.19 เท่า เพิ่มขึ้นจากปี 2566 ถึงแม้ว่าต้นทุนทางการเงินจะเพิ่มสูงขึ้นเมื่อเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันในปี 2566 แต่ EBITDA ก็สูงขึ้นจากรายได้จากการขายและการบริการที่เพิ่มขึ้นเช่นเดียวกัน นอกจากนี้บริษัทฯ ยังมีเงินสดจากการดำเนินงานอีกจำนวน 2,088.2 ล้านบาท ณ สิ้นปี 2567 ซึ่งสามารถใช้เงินสดดังกล่าวสนับสนุนการชำระคืนดอกเบี้ยได้

สำหรับปี 2568 อัตราส่วนอยู่ที่ 3.74 เท่า ลดลงจากปี 2567 เนื่องจากมีต้นทุนทางการเงินที่เพิ่มขึ้นจากปีก่อนหน้าจำนวน 230.0 ล้านบาท อย่างไรก็ตามบริษัทฯ ยังมีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568 อีกจำนวน 3,650.7 ล้านบาท ซึ่งสามารถใช้เงินสดดังกล่าวสนับสนุนการชำระคืนดอกเบี้ยได้

สำหรับงวด 6 เดือน ปี 2569 อัตราส่วนอยู่ที่ 2.18 เท่า ลดลงจาก ณ สิ้นปี 2568 เนื่องจาก EBITDA ที่ลดลง ในขณะที่ต้นทุนทางการเงินลดลงเพียงเล็กน้อย เมื่อเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันในปี 2568 อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ มีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2569 จำนวน 2,879.3 ล้านบาท ซึ่งสามารถใช้เงินสดดังกล่าวสนับสนุนการชำระคืนดอกเบี้ยได้

อัตราส่วนความสามารถในการชำระภาระผูกพัน

สำหรับปี 2567 อัตราส่วนอยู่ที่ 0.94 เท่า อัตราส่วนดังกล่าวต่ำกว่า 1.00 เท่า แสดงให้เห็นว่า EBITDA ยังไม่เพียงพอต่อการชำระคืนภาระผูกพันที่จะครบกำหนดใน 1 ปีได้ ทั้งนี้ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567 บริษัทฯ มีภาระหนี้ที่ครบกำหนดใน 1 ปี จำนวน 11,635.7 ล้านบาท ซึ่งบริษัทฯ ได้วางแผนการเงินเพื่อชำระคืนภาระผูกพันที่ครบกำหนดอย่างรัดกุม ประกอบกับ บริษัทฯ ยังมีเงินสดภายใต้การบริหารอีกจำนวน 2,088.2 ล้านบาท ซึ่งสามารถใช้สนับสนุนการชำระคืนภาระผูกพันที่จะครบกำหนดใน 1 ปี ได้

สำหรับปี 2568 อัตราส่วนอยู่ที่ 1.02 เท่า ซึ่งอัตราส่วนดังกล่าวสูงกว่า 1.00 เท่า แสดงให้เห็นว่า EBITDA เพียงพอต่อการชำระคืนภาระผูกพันที่จะครบกำหนดใน 1 ปีได้ ทั้งนี้ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568 บริษัทฯ มีภาระหนี้ที่ครบกำหนดใน 1 ปี จำนวน 10,400.1 ล้านบาท แต่ทั้งนี้ ณ สิ้นปี 2568 กิจการยังมีการแสดงเงินสดอีกจำนวน 3,650.7 ล้านบาท ซึ่งสามารถใช้เพื่อชำระภาระผูกพันที่ครบกำหนดที่จะครบกำหนดใน 1 ปี ได้

สำหรับงวด 6 เดือน ปี 2569 อัตราส่วนอยู่ที่ 0.73 เท่า อัตราส่วนดังกล่าวต่ำกว่า 1.00 เท่า แสดงให้เห็นว่า EBITDA ยังไม่เพียงพอต่อการชำระคืนภาระผูกพันที่จะครบกำหนดใน 1 ปี ทั้งนี้ ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2569 บริษัทฯ มีภาระหนี้ที่ครบกำหนดใน 1 ปี จำนวน 10,865.6 ล้านบาท ซึ่งบริษัทฯ ได้วางแผนการเงินเพื่อชำระคืนภาระผูกพันที่จะครบกำหนดอย่างรัดกุม ประกอบกับ บริษัทฯ ยังมีเงินสดภายใต้การบริหารอีกจำนวน 2,879.3 ล้านบาท ซึ่งสามารถใช้ส่วนหนึ่งสำหรับการชำระภาระผูกพันที่จะครบกำหนดใน 1 ปี ได้

อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567 ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568 และ ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2569 บริษัทฯ มีอัตราส่วนหนี้สินต่อทุนที่ไม่สามารถคำนวณได้ เนื่องจากบริษัทฯ มีส่วนทุน -9,456.7 ล้านบาท -7,243.8 ล้านบาท และ -8,701.4 ล้านบาท ตามลำดับ โดยมีสาเหตุหลักมาจากผลกระทบจากการระบาดของโรค Covid-19 ตั้งแต่ปี 2563 เป็นต้นมา ในขณะที่ปี 2569 ส่วนทุนของบริษัทฯ ได้รับผลกระทบจากราคาน้ำมันโลกที่สูงขึ้น ส่งผลให้ส่วนทุนกลับมาติดลบเพิ่มขึ้นจากปีก่อนหน้า

การวิเคราะห์ผลการดำเนินงานของผู้ค้าประกัน บริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน) ("AAV")

ผลประกอบการของ บริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน) สำหรับงวดปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2568 และงวด 6 เดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2569 เป็นไปดังนี้:

งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ (งบเฉพาะกิจการ) ของ AAV

รายได้รวม

โครงสร้างรายได้ แบ่งตามประเภทของรายได้ มีรายละเอียด ดังนี้

โครงสร้างรายได้	ปี 2568		6 เดือน สิ้นสุดวันที่ 30 มิ.ย. 2569	
	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ
รายได้จากการขายและบริการ	25.0	98.2	12.5	100.0
รายได้อื่น	0.5	1.8	-	-
รวมรายได้	25.5	100.0	12.5	100.0

สำหรับผลการดำเนินงานงวด 6 เดือนปี 2569 บริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน) มีรายได้จำนวน 12.5 ล้านบาท โดยรายได้ของบริษัทฯ มาจากรายได้ค่าบริการจัดการ ในขณะที่ไม่มีรายได้จากเงินปันผลจาก บจ. ไทยแอร์เอเชีย

ค่าใช้จ่ายรวม

ค่าใช้จ่าย	ปี 2568		6 เดือน สิ้นสุดวันที่ 30 มิ.ย. 2569	
	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ
ค่าใช้จ่ายในการบริหาร	25.6	100.0	21.6	100.0
ค่าใช้จ่ายอื่น	-	-	-	-
รวมค่าใช้จ่าย	25.6	100.0	21.6	100.0

กำไร/ขาดทุน

กำไร/ขาดทุน	ปี 2568	6 เดือน สิ้นสุดวันที่ 30 มิ.ย. 2569
	ล้านบาท	ล้านบาท
กำไร (ขาดทุน) จากกิจกรรมดำเนินงาน	(0.067)	(9.1)
รายได้ทางการเงิน	0.034	0.008
ต้นทุนทางการเงิน	(0.022)	(0.011)

กำไร/ขาดทุน	ปี 2568	6 เดือน สิ้นสุดวันที่ 30 มิ.ย. 2569
	ล้านบาท	ล้านบาท
ขาดทุนก่อนรายได้ภาษีเงินได้	(0.055)	(9.059)
รายได้ (ค่าใช้จ่าย) ภาษีเงินได้	-	-
ขาดทุนสำหรับงวด	(0.055)	(9.059)

สำหรับงวด 6 เดือน ปี 2569 บริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน) มีค่าใช้จ่ายในการบริหารอันเนื่องมาจากค่าที่ปรึกษาและค่าตอบแทนกรรมการจำนวน 21.6 ล้านบาท และในปี 2568 มีจำนวน 25.6 ล้านบาท ตามลำดับ ในขณะที่ไม่มีรายได้จากเงินปันผลจาก บจ. ไทยแอร์เอเชียในช่วงปี 2568 และในงวด 6 เดือน ปี 2569 ส่งผลให้ในช่วงเวลาดังกล่าว บริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน) ขาดทุนสุทธิจำนวน 9.1 ล้านบาท ในงวด 6 เดือน ปี 2569 และ 0.1 ล้านบาท ในปี 2568

งบแสดงฐานะการเงิน (งบเฉพาะกิจการ) ของ AAV

สินทรัพย์

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568 สินทรัพย์มีจำนวน 17,011.9 ล้านบาท ลดลง 0.2 ล้านบาท เทียบจากสิ้นปีก่อน ซึ่งเป็นผลมาจาก

- (1) สินทรัพย์หมุนเวียนลดลง 36.2 ล้านบาท โดยหลักมาจากการลดลงของลูกหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกันจำนวน 33.4 ล้านบาท
- (2) สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนเพิ่มขึ้น 36.0 ล้านบาท จากการเพิ่มขึ้นของเงินลงทุนในบริษัทย่อยจำนวน 36.0 ล้านบาท เพื่อเพิ่มทุนให้กับบริษัทไทยแอร์เอเชีย จำกัด

ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2569 สินทรัพย์มีจำนวน 17,002.7 ล้านบาท ลดลง 9.2 ล้านบาท เทียบจากสิ้นปีก่อน ซึ่งเป็นผลมาจาก

- (1) สินทรัพย์หมุนเวียนลดลง 9.2 ล้านบาท โดยหลักมาจากการลดลงของเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดจำนวน 5.6 ล้านบาท
- (2) ไม่มีการเปลี่ยนแปลงของสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน

หนี้สิน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568 หนี้สินมีจำนวน 1.4 ล้านบาท ลดลง 0.1 ล้านบาท จากสิ้นปีก่อนซึ่งเป็นผลมาจาก

- (1) หนี้สินหมุนเวียนลดลงจำนวน 0.1 ล้านบาท อันมีเหตุผลการลดลงของค่าใช้จ่ายค้างจ่ายจำนวน 0.1 ล้านบาท
- (2) ไม่มีการเปลี่ยนแปลงของหนี้สินไม่หมุนเวียน

ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2569 หนี้สินมีจำนวน 1.3 ล้านบาท ลดลง 0.1 ล้านบาท จากสิ้นปีก่อนซึ่งเป็นผลมาจาก

- (1) หนี้สินหมุนเวียนลดลงจำนวน 0.1 ล้านบาท อันมีเหตุผลการลดลงของค่าใช้จ่ายค้างจ่ายจำนวน 0.3 ล้านบาท และการเพิ่มขึ้นของเจ้าหนี้อื่น จำนวน 0.1 ล้านบาท
- (2) ไม่มีการเปลี่ยนแปลงของหนี้สินไม่หมุนเวียน

ส่วนของผู้ถือหุ้น

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568 ส่วนของผู้ถือหุ้นมีจำนวน 17,010.5 ล้านบาท ลดลง 0.06 ล้านบาท เทียบกับสิ้นปี 2567 ซึ่งเป็นผลมาจากการผลประกอบการที่มีขาดทุนสุทธิสำหรับปี 2568 จำนวน 0.06 ล้านบาท

ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2569 ส่วนของผู้ถือหุ้นมีจำนวน 17,001.4 ล้านบาท ลดลง 9.1 ล้านบาท เทียบกับสิ้นปี 2568 ซึ่งเป็นผลมาจากการผลประกอบการที่มีขาดทุนสุทธิที่เกิดขึ้นในงวด 6 เดือน ปี 2569 จำนวน 9.1 ล้านบาท

การวิเคราะห์อัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญ

อัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญ (Key Financial Ratio)

ตารางแสดงอัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญ		ปี 2568	งวด 6 เดือน ปี 2569
อัตราส่วนสภาพคล่องหมุนเร็ว	(เท่า)	61.75	60.81
อัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยต่อกำไรก่อนดอกเบี้ยจ่าย ภาษีเงิน ได้ ค่าเสื่อมราคา และค่าตัดจำหน่าย	(เท่า)	0.0*	0.0*
อัตราส่วนความสามารถในการชำระดอกเบี้ย	(เท่า)	(2.93)	(823.27)
อัตราส่วนความสามารถในการชำระภาระผูกพัน (DSCR)	(เท่า)	N/A**	N/A**
อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น	(เท่า)	0.0	0.0

หมายเหตุ * อัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยต่อกำไรก่อนดอกเบี้ยจ่าย ภาษีเงินได้ ค่าเสื่อมราคา และค่าตัดจำหน่าย และอัตราส่วนความสามารถในการชำระภาระผูกพัน คำนวณได้เท่ากับศูนย์ได้เนื่องจากบริษัทไม่มีหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ย

** อัตราส่วนความสามารถในการชำระภาระผูกพัน (DSCR) ไม่สามารถคำนวณได้ เนื่องจากบริษัทไม่ได้มีหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ย

อัตราส่วนสภาพคล่องหมุนเร็ว

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568 บริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน) มีอัตราส่วนสภาพคล่องหมุนเร็วเท่ากับ 61.75 เท่า และ ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2569 บริษัทฯ มีอัตราส่วนสภาพคล่องหมุนเร็วลดลงเป็นเท่ากับ 60.81 เท่า ซึ่งอัตราส่วนยังมากกว่า 2.00 เท่า แสดงให้เห็นว่าบริษัทฯ มีสภาพคล่องอยู่ในเกณฑ์ที่ดี เนื่องจากบริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน) มีหนี้สินหมุนเวียนเพียง 1.2 ล้านบาท

อัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยต่อกำไรก่อนดอกเบี้ยจ่าย ภาษีเงินได้ ค่าเสื่อมราคา และค่าตัดจำหน่าย (Net Debt to EBITDA)

สำหรับปี 2568 และงวด 6 เดือน ปี 2569 บริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน) ไม่มีหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยจึงทำให้อัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยต่อกำไรก่อนดอกเบี้ยจ่าย ภาษีเงินได้ ค่าเสื่อมราคา และค่าตัดจำหน่าย (Net Debt to EBITDA) เป็นศูนย์เนื่องจากบริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน) ไม่มีหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ย

อัตราส่วนความสามารถในการชำระดอกเบี้ย

สำหรับงวดปี 2568 บริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน) อัตราส่วนความสามารถในการชำระดอกเบี้ย (interest coverage ratio : ICR) อยู่ที่ -2.93 เท่า ในขณะที่งวด 6 เดือนปี 2569 บริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน) มีอัตราส่วนความสามารถในการชำระดอกเบี้ยอยู่ที่ -823.27 เท่า เกิดจากการขาดทุนก่อนดอกเบี้ยจ่าย ภาษีเงินได้ ค่าเสื่อมราคา และค่าตัดจำหน่าย (EBITDA)

อัตราส่วนความสามารถในการชำระภาระผูกพัน

สำหรับงวดปี 2568 และงวด 6 เดือน ปี 2569 บริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน) ไม่สามารถคำนวณอัตราส่วนความสามารถในการชำระภาระผูกพัน (Debt service coverage ratio: DSCR) ได้ เนื่องจากบริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน) ไม่มีหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ย ณ สิ้นปี 2568 และ งวด 6 เดือน ปี 2569

อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568 และ ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2569 บริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน) มีอัตราส่วนหนี้สินต่อทุนอยู่ที่ 0.0 เท่า ในทั้งสองช่วงเวลา โดยบริษัทมีหนี้สินจำนวน 1.4 ล้านบาท และ 1.3 ล้านบาท ตามลำดับ ซึ่งไม่เป็นนัยสำคัญเมื่อเทียบกับส่วนของผู้ถือหุ้นจำนวน 17,010.5 ล้านบาท และ 17,001.4 ล้านบาท ตามลำดับ ในทั้งสองช่วงเวลา

ความสามารถในการชำระหนี้หากต้องชำระหนี้ตามภาระค่าประกัน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568 และ ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2569 บริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน) ไม่มีหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ย และมีส่วนของผู้ถือหุ้นที่ค่อนข้างมาก ซึ่งเท่ากับ 17,010.5 ล้านบาท และ 17,001.4 ล้านบาท ตามลำดับ อีกทั้งเป็นบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย หากบริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน) ต้องชำระหนี้ตามภาระค่าประกัน บริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน) สามารถหาแหล่งเงินทุนได้หลายช่องทาง เช่น การกู้ยืมเงิน การเพิ่มทุนโดยผู้ถือหุ้นปัจจุบัน หรือการเพิ่มทุนโดยการออกหุ้นเพิ่มทุนให้นักลงทุนรายใหม่