

## ส่วนที่ 2

## ข้อมูลสรุป (Executive Summary)

## รายละเอียดเกี่ยวกับผู้เสนอขายหลักทรัพย์ :

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ก่อตั้งขึ้นเมื่อวันที่ 19 กันยายน 2546 เพื่อดำเนินธุรกิจสายการบินราคาประหยัด ด้วยทุนจดทะเบียนจำนวน 400,000,000 บาท โดย บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ถือหุ้น ร้อยละ 51 ของจำนวนทุนจดทะเบียนของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย (ก่อน IPO) และ AirAsia Aviation Group Limited (“AAAGL”) (ชื่อเดิมคือ AirAsia Investment Ltd.) ถือหุ้นร้อยละ 49 โดย AAAGL เป็นบริษัทที่ประกอบธุรกิจด้านการลงทุนด้วยการถือหุ้นในบริษัทอื่น (Holding Company) โดยมี Capital A Berhad (“Capital A”) ถือหุ้นร้อยละ 100 (เดิมถือหุ้นโดย AAB แต่ภายหลังได้นำ Capital A เข้าตลาดหลักทรัพย์ และถือหุ้นของ AAAGL แทน AAB) ซึ่ง Capital A เป็นบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ของประเทศมาเลเซีย ประกอบธุรกิจด้านการลงทุนด้วยการถือหุ้นในบริษัทอื่น (Holding Company) โดยดำเนินธุรกิจผู้ให้บริการสายการบินแอร์เอเชียในประเทศมาเลเซียผ่านการถือหุ้น AAB ต่อมาในวันที่ 29 พฤษภาคม 2555 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้เพิ่มทุนจดทะเบียนเป็นจำนวน 435,555,600 บาท เป็นหุ้นสามัญจำนวน 43,555,560 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 10 บาท โดย บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ได้จองหุ้นเพิ่มทุนดังกล่าว ส่งผลให้มีสัดส่วนการถือหุ้นเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 55 และ AAAGL มีสัดส่วนการถือหุ้นลดลงเหลือร้อยละ 45 โดยเมื่อวันที่ 8 ธันวาคม 2564 บริษัทมีการเพิ่มทุนจำนวน 3,900 ล้านบาท ต่อมา บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ซื้อหุ้นจากผู้ถือหุ้นรายอื่นส่งผลให้ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ถือหุ้นใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย ในสัดส่วนร้อยละ 100 ต่อมาเมื่อวันที่ 17 กุมภาพันธ์ 2565 บจ. ไทยแอร์เอเชียมีการเพิ่มทุนจำนวน 6,000 ล้านบาท ในวันที่ 5 กันยายน 2566 ได้มีการเพิ่มทุนอีกครั้ง จำนวน 21,786,250 บาท และครั้งสุดท้ายเมื่อวันที่ 14 พฤษภาคม 2568 จำนวน 36,000,000 บาท ส่งผลให้ บจ. ไทยแอร์เอเชียมีทุนจดทะเบียน ณ วันที่ 31 มีนาคม 2569 จำนวนทั้งสิ้น 1,003,969,520 บาท และเรียกชำระแล้วเต็มจำนวน

ปัจจุบันประกอบธุรกิจให้บริการสายการบินราคาประหยัดด้วยเครื่องบินตระกูลแอร์บัสในขนาดรุ่น A320 และ A321 โดยมีรายได้หลักจากการให้บริการขนส่งผู้โดยสารแบบประจำ (Scheduled Passenger Services) และการให้บริการเสริม (Ancillary Services) ให้บริการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศแบบประจำด้วยราคาค่าโดยสารที่ประหยัดกว่าค่าโดยสารของสายการบินที่ให้บริการแบบเต็มรูปแบบ โดยค่าโดยสารดังกล่าวไม่รวมถึงบริการเสริมต่างๆ อาทิเช่น ค่าบริการฝากสัมภาระใต้ท้องเครื่อง ค่าเลือกที่นั่ง ค่าอาหารและเครื่องดื่มบนเครื่อง และบริการอื่นๆ ซึ่งหากผู้โดยสารมีความประสงค์ใช้บริการดังกล่าว ผู้โดยสารสามารถซื้อเพิ่มเติมได้ตามต้องการ โดยรายได้จะอยู่ในส่วนของการให้บริการเสริม (Ancillary Services) นอกจากนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ควบคุมดูแลความตรงต่อเวลาของเที่ยวบินอย่างต่อเนื่อง โดยมีประสิทธิภาพในการตรงต่อเวลา (ซึ่งประเมินตามสัดส่วนของเที่ยวบินที่ออกเดินทางภายใน 15 นาทีของกำหนดการเดินทาง) อยู่ที่ร้อยละ 77

บจ. ไทยแอร์เอเชีย เน้นให้บริการเส้นทางบินระยะใกล้ไปยังท่าอากาศยานที่อยู่ใกล้เคียงกับบริเวณที่มีประชากรหนาแน่นและจุดหมายปลายทางในการท่องเที่ยว ซึ่งโดยปกติอยู่ในรัศมีไม่เกิน 3,500 กิโลเมตร และระยะเวลาของเที่ยวบินไม่เกิน 4 ชั่วโมง 30 นาที จากฐานปฏิบัติการบินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้บริการเส้นทางบินแบบไม่มีการเชื่อมต่อ (Point-to-Point) โดยจะไม่จัดเที่ยวบินที่จะต้องจอดเครื่องบินค้างคืนที่ท่าอากาศยาน ยกเว้นการจอดเครื่องบินค้างคืนในท่าอากาศยานที่เป็นฐานปฏิบัติการบินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดย ณ วันที่ 31 มีนาคม 2569 จำนวน 4 แห่งประกอบไปด้วยกรุงเทพฯ (ดอนเมือง) กรุงเทพฯ (สุวรรณภูมิ) ภูเก็ต และเชียงใหม่

ในไตรมาสแรกปี 2569 บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีเครือข่ายเส้นทางบินครอบคลุม 69 เมือง ในทวีปเอเชีย โดยมีเครือข่ายเส้นทางบินไปยังจุดหมายปลายทางภายในประเทศจำนวน 23 เมือง และจุดหมายปลายทางระหว่างประเทศจำนวน 46 เมือง พร้อมด้วยเส้นทางบินภายในประเทศ 42 เส้นทาง และเส้นทางบินระหว่างประเทศ 55 เส้นทาง รวมทั้งสิ้น 97 เส้นทางบิน นอกจากนี้ผู้โดยสารของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย สามารถใช้บริการเดินทางเชื่อมต่อในเครือข่ายเส้นทางบินของสายการบินในกลุ่ม Capital A ในประเทศมาเลเซีย อินโดนีเซีย และฟิลิปปินส์

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้บริการขนส่งผู้โดยสาร 21 ล้านคน โดยร้อยละ 66 เป็นผู้โดยสารเส้นทางบินภายในประเทศและร้อยละ 34 เป็นผู้โดยสารในเส้นทางบินระหว่างประเทศ เอเชีย โดยเน้นให้บริการเส้นทางบินระยะใกล้ไปยังท่าอากาศยานที่อยู่ในและใกล้เคียงกับบริเวณที่มีประชากรหนาแน่นและจุดหมายปลายทางในการท่องเที่ยว ซึ่งโดยปกติอยู่ในรัศมีไม่เกิน 3,500 กิโลเมตร และระยะเวลาของเที่ยวบินไม่เกิน 4 ชั่วโมง 30 นาที จากฐานปฏิบัติการบินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้บริการเส้นทางบินแบบไม่มีการเชื่อมต่อ (Point-to-Point) โดยจะไม่จัดเที่ยวบินที่จะต้องจอดเครื่องบินค้างคืนที่ท่าอากาศยาน ยกเว้นการจอดเครื่องบินค้างคืนในท่าอากาศยานที่เป็นฐานปฏิบัติการบินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดย ณ วันที่ 31 มีนาคม 2569 มีจำนวน 4 แห่งประกอบไปด้วยกรุงเทพฯ (ดอนเมือง) กรุงเทพฯ (สุวรรณภูมิ) ภูเก็ต และ เชียงใหม่

ในไตรมาสแรก ปี 2569 บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีเครือข่ายเส้นทางบินครอบคลุม 69 เมือง ในทวีปเอเชีย โดยมีเครือข่ายเส้นทางบินไปยังจุดหมายปลายทางภายในประเทศจำนวน 23 เมือง และจุดหมายปลายทางระหว่างประเทศจำนวน 46 เมือง พร้อมด้วยเส้นทางบินภายในประเทศ 42 เส้นทาง และเส้นทางบินระหว่างประเทศ 55 เส้นทาง รวมทั้งสิ้น 97 เส้นทางบิน นอกจากนี้ผู้โดยสารของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย สามารถใช้บริการเดินทางเชื่อมต่อในเครือข่ายเส้นทางบินของสายการบินในกลุ่ม Capital A ในประเทศมาเลเซีย อินโดนีเซีย ฟิลิปปินส์ และกัมพูชา

ในไตรมาสที่ 1 ปี 2569 บริษัทฯ มีการเปิดให้บริการเที่ยวบินในประเทศจำนวน 42 เส้นทาง และระหว่างประเทศจำนวน 55 เส้นทาง โดยไม่มีการเปลี่ยนแปลงในเส้นทางบินจากปี 2568 อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ ได้ดำเนินการปรับความถี่เที่ยวบินไปกลับต่อสัปดาห์ทั้งในเส้นทางภายในประเทศและระหว่างประเทศ เพื่อให้สอดคล้องกับต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิงที่ปรับตัวสูงขึ้น อันเป็นผลมาจากสถานการณ์ความตึงเครียดในภูมิภาคตะวันออกกลางระหว่างอิสราเอลและอิหร่าน

### **สรุปฐานะการเงินและผลการดำเนินงาน**

ผลการดำเนินงานปี 2567 บริษัทฯ มีรายได้รวม 50,793.4 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 18 จากช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อนหน้า หนุนจากการเพิ่มขึ้นของจำนวนผู้โดยสารและค่าโดยสาร รวมถึงการขยายจำนวนเครื่องบินปฏิบัติการเป็น 56 ลำ จาก 52 ลำในปี 2566 โดยในปี 2567 บริษัทฯ มีจำนวนผู้โดยสารจำนวน 20.8 ล้านคนเพิ่มขึ้น 1.9 ล้านคนคิดเป็นการเพิ่มขึ้นร้อยละ 10 จากปีก่อนหน้า โดยมีสัดส่วนผู้โดยสารภายในประเทศและระหว่างประเทศที่ร้อยละ 63 และ 37 ตามลำดับ ทั้งนี้บริษัทฯ จาการค่าน้ำมัน ค่าซ่อมบำรุงรักษาอากาศยาน และค่าเงินบาทที่แข็งค่าขึ้น ทำให้ปี 2567 บริษัทฯ มีกำไรสุทธิรวม 3,482.1 ล้านบาท เพิ่มขึ้นเทียบกับช่วงเดียวกันของปี 2566 ที่มีผลกำไรสุทธิ 463.0 ล้านบาท

ผลการดำเนินงานปี 2568 รายได้จากการขายและบริการอยู่ที่ 49,091.9 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 3.3 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน โดยรายได้จากบริการเสริมอยู่ที่ 7,719.7 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 7 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน อย่างไรก็ตาม สัดส่วนการจองตั๋วผ่านช่องทาง OTA (Online Travel Agency) ที่เพิ่มขึ้น ยังคงกดดันรายได้จากค่าธรรมเนียมการดำเนินการเมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อนหน้า นอกจากนี้การลดจำนวนเที่ยวบิน

ต่างประเทศลงในปีนี้ยังส่งผลถึงรายได้ค่าฝากสัมภาระที่ลดลงเนื่องจากผู้โดยสารในประเทศไม่นิยมใช้บริการฝากสัมภาระเนื่องจากการเป็นการบินระยะใกล้และใช้เวลาไม่นาน จึงเป็นอีกหนึ่งปัจจัยที่ทำให้รายได้จากบริการเสริมลงจากปีก่อนหน้า ทำให้ปี 2568 บริษัทมีกำไรสุทธิรวม 2,336.3 ล้านบาท ลดลงเทียบกับช่วงเดียวกันของปี 2567 ที่มีผลกำไรสุทธิ 3,482.1 ล้านบาท

ผลการดำเนินงานงวด 3 เดือน ปี 2569 รายได้จากการขายและบริการอยู่ที่ 13,529.8 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 2.3 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน สาเหตุหลักมาจากจำนวนผู้โดยสารที่ปรับฐานเพิ่มขึ้นร้อยละ 11.0 มาอยู่ที่ 6.2 ล้านคน โดยได้รับแรงหนุนจากผู้โดยสารที่บินภายในประเทศเพิ่มขึ้นร้อยละ 15.5 มาอยู่ที่ 4.3 ล้านคน แม้ว่าค่าโดยสารเฉลี่ยจะปรับลดลงร้อยละ 5.6 มาอยู่ที่ 1,836 บาทในไตรมาสนี้ ส่งผลให้รายได้ต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร ("RASK") ลดลงร้อยละ 1.5 มาอยู่ที่ 1.94 โดยรายได้จากการบริการเสริมอยู่ที่ 3,425.3 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 9 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปี ทำให้กิจการมีผลกำไรสำหรับงวด 3 เดือน ปี 2569 จำนวน 842.0 ล้านบาท ลดลงจากช่วงเดียวกันของปีก่อนที่มีกำไร 1,387.2 ล้านบาท

## **ผลการดำเนินงาน**

### **รายได้รวม**

ผลการดำเนินงาน ปี 2567 บริษัทมีรายได้รวม 50,793.4 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 18 จากช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อนหน้าหนุนจากการเพิ่มขึ้นของจำนวนผู้โดยสารและค่าโดยสาร รวมถึงการขายจำนวนเครื่องบินปฏิบัติการเป็น 56 ลำ จาก 52 ลำในปี 2566 โดยในปี 2567 บริษัทมีจำนวนผู้โดยสารจำนวน 20.8 ล้านคนเพิ่มขึ้น 1.9 ล้านคน คิดเป็นการเพิ่มขึ้นร้อยละ 10 จากปีก่อนหน้า โดยมีสัดส่วนผู้โดยสารภายในประเทศและระหว่างประเทศที่ร้อยละ 63 และ 37 ตามลำดับ ราคาค่าโดยสารโดยเฉลี่ยอยู่ที่ 1,967 บาทต่อผู้โดยสารและอัตราค่าธรรมเนียมผู้โดยสารรวมอยู่ที่ร้อยละ 91 โดยเที่ยวบินภายในประเทศมีอัตราค่าธรรมเนียมผู้โดยสารสูงถึงร้อยละ 93 นอกจากนี้บริษัทยังคงรักษาความเป็นผู้นำในอุตสาหกรรมด้านประสิทธิภาพความตรงเวลา (OTP) ซึ่งในปี 2567 อยู่ที่ร้อยละ 79 โดยในช่วงเวลาดังกล่าว บริษัทมีเครื่องบินปฏิบัติการจำนวน 56 ลำ จากฝูงบินทั้งหมด 60 ลำ และมีอัตราการใช้เครื่องบินต่อลำอยู่ที่ 12.5 ชั่วโมงต่อวัน ลดลงเล็กน้อยจาก 12.7 ชั่วโมงต่อลำในช่วงเดียวกันของปีที่แล้ว

ผลการดำเนินงาน ปี 2568 รายได้จากการขายและบริการอยู่ที่ 49,091.9 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 3.3 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน โดยรายได้จากค่าโดยสารลดลงร้อยละ 6.9 เหลือ 32,380.5 บาท สาเหตุหลักมาจากค่าโดยสารเฉลี่ยต่อผู้โดยสารที่ปรับลดลงจากฐานสูงในปีก่อนร้อยละ 9 มาอยู่ที่ 1,798 บาทในปีนี้ ส่งผลให้รายได้ต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร ("RASK") ลดลงร้อยละ 11 มาอยู่ที่ 1.77 บาท โดยรายได้จากการบริการเสริมอยู่ที่ 7,719.7 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 7 เมื่อเทียบกับปีก่อนโดยสาเหตุหลักมาจากพฤติกรรมผู้โดยสารที่หันมาจองตั๋วผ่านช่องทาง OTA (Online Travel Agency) มากขึ้นจึงทำให้บริษัทมีรายได้จากค่าธรรมเนียมการดำเนินการลดลงเมื่อเทียบกับปีก่อน ตลอดจนค่าธรรมเนียมบริการฝากสัมภาระใต้ท้องเครื่องก็ปรับตัวลงเนื่องจากบริษัทได้ปรับแผนลดจำนวนเที่ยวบินที่ต่างประเทศลงร้อยละ 5 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า อันเนื่องมาจากสถานการณ์การบินต่างประเทศยังไม่ฟื้นตัว จึงทำให้มีค่าธรรมเนียมบริการฝากสัมภาระที่ลดลง ส่งผลให้รายได้ค่าบริการเสริมต่อผู้โดยสารลดลงร้อยละ 8 จาก 409 บาท/คน เหลือ 376 บาท/คน ด้วยเหตุผลดังกล่าวนี้ทำให้รายได้ต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร ("RASK") ในปี 2568 ลดลงร้อยละ 11 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า มาอยู่ที่ 1.77 บาท

ผลการดำเนินงานงวด 3 เดือน ปี 2569 รายได้จากการขายและบริการอยู่ที่ 13,529.8 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 2.3 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน สาเหตุหลักมาจากการจำนวนผู้โดยสารที่ปรับฐานเพิ่มขึ้นร้อยละ 11.0 มาอยู่ที่ 6.2 ล้านคน โดยได้รับแรงหนุนจากผู้โดยสารที่บินภายในประเทศเพิ่มขึ้นร้อยละ 15.5 มาอยู่ที่ 4.3 ล้านคน แม้ว่าค่าโดยสารเฉลี่ยจะปรับลดลงร้อยละ 5.6 มาอยู่ที่ 1,836 บาทในไตรมาสนี้ ส่งผลให้รายได้ต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร ("RASK") ลดลงร้อยละ 1.5 มาอยู่ที่ 1.94 โดยรายได้จากการบริการเสริมอยู่ที่ 3,425.3 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 9 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปี แต่อัตราการขนส่งผู้โดยสาร (Load Factor) โดยรวมยังคงแข็งแกร่งและขยับเพิ่มขึ้นมาอยู่ที่ร้อยละ 88 บริษัทมีเครื่องบินปฏิบัติการจำนวน 58 ลำ จาก 62 ลำ และมีอัตราการใช้เครื่องบินต่อลำอยู่ที่ 12.5 ชั่วโมงต่อวัน ลดลงเล็กน้อยจาก 12.7 ชั่วโมงต่อวันในช่วงเดียวกันของปีที่แล้ว

### ค่าใช้จ่ายรวมและกำไร (ขาดทุน)

สำหรับปี 2567 บริษัทมีค่าใช้จ่ายรวมทั้งสิ้น 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 บริษัทมีค่าใช้จ่ายอื่นจำนวน 30.7 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 92 จากการรับรู้หนี้สูญที่ลดลง ต้นทุนต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (CASK Ex-Fuel) อยู่ที่ 1.19 บาท สูงขึ้นร้อยละ 6 จาก 1.14 บาท ในช่วงเดียวกันของปีก่อน

ในปี 2567 บริษัทมีต้นทุนทางการเงินอยู่ที่ 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 และมีผลขาดทุนเบ็ดเสร็จจื๋นจำนวนทั้งสิ้น 510.8 ล้านบาท จากผลขาดทุนจากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย จึงทำให้กิจกรรมมีผลกำไรเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี 2567 ทั้งสิ้นจำนวน 2,971.3 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากกำไรเบ็ดเสร็จรวมของปีก่อนหน้าที่มีจำนวน 455.1 ล้านบาท

สำหรับผลการดำเนินงานปี 2568 ค่าใช้จ่ายรวมของบริษัทอยู่ที่ 43,723.8 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 0.8 จากช่วงเดียวกันของปีก่อน โดยต้นทุนขายและการบริการอยู่ที่ 39,973.7 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 2.2 จากช่วงเดียวกันของปีก่อน โดยหลักจากค่าน้ำมันเชื้อเพลิงซึ่งอยู่ที่ 14,830.1 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 2 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน โดยเป็นผลจากราคาตลาดของน้ำมันอากาศยานที่ปรับตัวลดลงร้อยละ 7 จากช่วงเดียวกันของปีก่อน มาอยู่ที่ 86 ดอลลาร์สหรัฐ ต่อบาร์เรล โดยเฉลี่ย ตามความผันผวนที่ลดลงของนโยบายเศรษฐกิจระหว่างประเทศ รวมถึงค่าเงินบาทที่แข็งค่าขึ้นร้อยละ 7 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน อย่างไรก็ตาม ปริมาณการใช้เชื้อเพลิงในไตรมาสนี้

เพิ่มขึ้นร้อยละ 5 มาอยู่ที่ 4.3 ล้านบาร์เรล สอดคล้องกับจำนวนเที่ยวบินที่เพิ่มขึ้น ค่าใช้จ่ายพนักงานอยู่ที่ 5,451.7 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 2 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน จากจำนวนเครื่องบินปฏิบัติการและจำนวนเที่ยวบินที่เพิ่มขึ้นในปีนั้น ค่าซ่อมบำรุงอากาศยานอยู่ที่ 7,920.5 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 2 จากช่วงเดียวกันของปีก่อนเนื่องจากค่าเช่าเครื่องบินอากาศยานที่ลดลง ต้นทุนขายและการให้บริการอื่นๆ อยู่ที่ 11,773.5 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 7 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน โดยหลักมาจากค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่ายสินทรัพย์สิทธิการใช้เครื่องบินที่เพิ่มขึ้นอันเนื่องมาจากจำนวนเครื่องบินที่เพิ่มขึ้นจาก 60 ลำ ณ สิ้นปี 2567 เป็น 62 ลำ ณ สิ้นปี 2568 ค่าใช้จ่ายในการขายและบริหารอยู่ที่ 3,694.5 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 16 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน โดยส่วนใหญ่เกิดจากค่าใช้จ่ายด้านโฆษณาและการตลาดที่สูงขึ้น จากปัจจัยที่ได้กล่าวมาแล้วจึงทำให้ต้นทุนต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร ("CASK") ในปี 2568 นี้ลดลงร้อยละ 5 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน มาอยู่ที่ 1.76 บาท โดยหลักมาจากต้นทุนค่าน้ำมันเชื้อเพลิงที่ลดลง ซึ่งหากไม่รวมค่าน้ำมันเชื้อเพลิง (CASK Ex-Fuel) ต้นทุนดังกล่าวจะอยู่ที่ 1.19 บาท เท่ากับปีก่อนหน้า

ในปี 2568 บริษัทมีต้นทุนทางการเงินอยู่ที่ 2,826.4 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 8.9 จากปีก่อนหน้าจากสัญญาเช่าและหนี้สินทางการเงินที่เพิ่มสูงขึ้น ในขณะที่ค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้เท่ากับ 515.0 ล้านบาท ลดลงจากปี 2567 คิดเป็นจำนวน 187.6 ล้านบาท อันเนื่องมาจากกำไรก่อนภาษีที่ลดลงจำนวน 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

สำหรับผลการดำเนินงานงวด 3 เดือนปี 2569 ค่าใช้จ่ายรวมของบริษัทอยู่ที่ 12,334.4 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 10.3 จากช่วงเดียวกันของปีก่อน โดยต้นทุนขายและการบริการอยู่ที่ 10,533.3 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 2.6 จากช่วงเดียวกันของปี โดยมาจากค่าน้ำมันเชื้อเพลิงยังคงเป็นสัดส่วนต้นทุนที่ใหญ่ที่สุดโดยอยู่ที่ 4,024.4 ล้านบาท ปรับตัวลงเล็กน้อยจากปีก่อนหน้า อันเป็นผลมาจากการปรับตัวลดลงของราคาน้ำมันอากาศยานที่ปรับตัวลดลงร้อยละ 6.0 เป็น 85.56 ดอลลาร์สหรัฐ ต่อบาร์เรล ในขณะที่เงินเดือนและค่าจ้างพนักงานเพิ่มขึ้นร้อยละ 8.1 เป็น 1,485.3 ล้านบาท ค่าใช้บริการสนามบินและตลาดจอดเพิ่มขึ้นร้อยละ 1.8 เป็น 1,622.1 ล้านบาทตามจำนวนเที่ยวบินและชั่วโมงบินที่ปรับตัวเพิ่มขึ้นเมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า อีกทั้งค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่ายได้ปรับเพิ่มขึ้นร้อยละ 13.8 มาอยู่ที่ 1,229.9 ล้านบาท โดยมีสาเหตุหลักมาจากการรับรู้ค่าเสื่อมราคาในส่วนของเครื่องบินที่เพิ่มขึ้น ทั้งนี้ แม้อุปกรณ์ของบริษัทจะมีค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้น แต่ด้วยการบริหารจัดการฝูงบินอย่างรัดกุม ส่งผลให้บริษัทสามารถลดต้นทุนต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (CASK) ลงได้ร้อยละ 2 มาอยู่ที่ 1.69 บาทต่อที่นั่ง-กิโลเมตร และเมื่อพิจารณาต้นทุนต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารที่ไม่รวมค่าน้ำมันเชื้อเพลิง (CASK Ex-Fuel) ก็พบว่าปรับตัวลดลงในอัตราส่วนร้อยละ 1.8 เช่นเดียวกัน มาอยู่ที่ระดับ 1.11 บาท ค่าใช้จ่ายในการขายและบริหารลดลงร้อยละ 13.6 ล้านบาท เป็น 794.5 ล้านบาทโดยสาเหตุหลักมาจากค่านายหน้าที่ย้ายให้กับตัวแทนขายที่ลดลง ในขณะที่ค่าใช้จ่ายอื่นๆ ปรับตัวเพิ่มขึ้นเป็น 1,006.6 ล้านบาท โดยหลักมาจากผลขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนจำนวน 1,013.1 ล้านบาทจากการที่อัตราแลกเปลี่ยนระหว่างค่าเงินบาทและเงินเหรียญดอลลาร์สหรัฐ อ่อนค่าลงร้อยละ 3.9 เมื่อเทียบกับสิ้นปี 2568 มาอยู่ที่ 32.99 บาทต่อเหรียญดอลลาร์สหรัฐ หักกลบกับผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นจำนวน 7.2 ล้านบาท

สำหรับงวด 3 เดือน ปี 2569 บริษัทมีต้นทุนทางการเงินอยู่ที่ 680.7 ล้านบาท ลดลงเล็กน้อยจำนวน 1.7 ล้านบาทจากช่วงเดียวกันของปีก่อนหน้า ในขณะที่ค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้เท่ากับ 227.2 ล้านบาท ลดลงจากงวดเดียวกันของปี 2568 คิดเป็นจำนวน 87.9 ล้านบาท อันเนื่องมาจากกำไรก่อนภาษีที่ลดลงจำนวน 633.1 ล้านบาท กิจการมีผลกำไรสำหรับงวด 3 เดือน ปี 2569 จำนวน 842.0 ล้านบาท ลดลงจากช่วงเดียวกันของปีก่อนที่มีกำไร 1,387.2 ล้านบาท และมีผลกำไรเบ็ดเสร็จอื่นจำนวนทั้งสิ้น 14.1 ล้านบาท จึงทำให้กิจการมีผลกำไรเบ็ดเสร็จรวมสำหรับงวด 3 เดือน ปี 2569 ทั้งสิ้นจำนวน 856.1 ล้านบาท

### สินทรัพย์รวม

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567 บริษัทมีสินทรัพย์ทั้งสิ้น 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 บริษัทมีสินทรัพย์รวม 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 ซึ่งส่วนใหญ่เกิดจากรายได้ที่บริษัทในกลุ่มแอร์เอเชียดำเนินการแทนบริษัทขณะเดียวกัน ค่าใช้จ่ายจ่ายล่วงหน้าเพิ่มขึ้นร้อยละ 37.4 เป็น 861.2 ล้านบาท โดยหลักเป็นค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับน้ำมันเชื้อเพลิง บริษัทมีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้นร้อยละ 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 บริษัทได้ซื้อเครื่องบินเพิ่มอีก 1 เครื่องจึงทำให้บริษัทมีสินทรัพย์ถาวรเพิ่มขึ้นอีกจำนวน 1,997.6 ล้านบาท

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2569 บริษัทมีสินทรัพย์รวม 55,271.9 ล้านบาท ลดลง 25.1 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 0.05 จากสิ้นปี 2568 โดยมีสาเหตุมาจาก



- (1) สินทรัพย์หมุนเวียนเพิ่มขึ้น 1,227.2 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 7.5 เมื่อเทียบกับสิ้นปีของ 2568 โดยลูกหนี้หมุนเวียนอื่น – กิจกรรมที่เกี่ยวข้องกันเพิ่มขึ้น 3,601.1 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 40.1 โดยหลักเกิดจากรายได้ที่บริษัทในกลุ่มแอร์เอเชียดำเนินการแทนบริษัทเพิ่มขึ้นตามยอดขายที่เติบโตเพิ่มขึ้น ขณะเดียวกัน เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดลดลง 2,757.9 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 75.5 เนื่องจากการจัดสรรกระแสเงินสดไปชำระค่าน้ำร้อนน้ำชาตามสัญญาเช่าและไถ่ถอนหุ้นกู้ระยะยาวที่ครบกำหนดชำระจำนวน 1,500 ล้านบาท
- (2) สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนลดลง 1,252.3 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 3.2 เมื่อเทียบกับสิ้นปี 2568 โดยสินทรัพย์สิทธิการใช้ ลดลง 1,158.2 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 4.6 โดยหลักมาจากการตัดค่าเสื่อมราคาทางบัญชี อีกทั้งสินทรัพย์ภาษีเงินได้รอตัดการบัญชีลดลง 230.8 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 5.9 เนื่องจากบริษัทมีการใช้สิทธิประโยชน์ทางภาษีจากผลประกอบการที่มีกำไรในไตรมาสที่เดียวกัน ที่ดิน อาคาร เครื่องบิน และ อุปกรณ์ ลดลง 42.1 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 0.7 อันเป็นผลมาจากการตัดค่าเสื่อมราคา

### หนี้สินรวม

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567 บริษัทมีหนี้สินทั้งสิ้น 63,687.2 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 4,639.3 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 หักลบกับเจ้าหนี้การค้าที่ปรับตัวลดลง 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 บริษัทมีหนี้สินรวม 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 อันเนื่องมาจากการลดลงของหนี้สินตามสัญญาเช่าส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปีปรับตัวลดลง 1,603.9 ล้านบาท หักลบกับการเพิ่มขึ้นของหุ้นกู้ระยะยาวส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปีเพิ่มขึ้นจำนวน 1,195.5 ล้านบาท
- (2) หนี้สินไม่หมุนเวียนลดลง 475.6 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 1.4 จากสิ้นปี 2567 ส่วนใหญ่เกิดจากหนี้สินตามสัญญาเช่า – สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปีลดลงจำนวน 2,554.5 ล้านบาท อันเนื่องมาจากการเปลี่ยนแปลงสัญญาเช่าเครื่องบิน หักลบกับหุ้นกู้ระยะยาว – สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปีเพิ่มขึ้น 1,935.8 ล้านบาท จากการออกหุ้นกู้เพิ่มเติมในเดือนสิงหาคม 2568 จำนวน 2,650 ล้านบาท

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2569 บริษัทมีหนี้สินรวม 61,659.6 ล้านบาท ลดลงจำนวน 881.2 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 1.4 เทียบจากสิ้นปี 2568 โดยหลักมาจาก

- (1) หนี้สินหมุนเวียนลดลง 480.6 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 1.7 จากสิ้นปี 2568 อันเนื่องมาจากหุ้นกู้ระยะยาวที่กำหนดชำระภายในหนึ่งปีลดลง 1,196.8 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 44.4 เนื่องจากการจ่ายชำระหุ้นกู้ที่ครบกำหนดในระหว่างงวดจำนวน 1,200 ล้านบาท รายได้รับล่วงหน้าลดลง 521.8 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 9.6 เนื่องจากฤดูกาลขายที่อ่อนตัวลงในไตรมาสที่ 2 และไตรมาสที่ 3 เจ้าหนี้การค้าเพิ่มขึ้น 659.1 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 67.7 สาเหตุโดยหลักเกิดจากการจ่ายค่าน้ำมันเชื้อเพลิงและค่าบริการภาคพื้นตามปริมาณเที่ยวบินที่เพิ่มขึ้น และหนี้สินตามสัญญาเช่าที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปีเพิ่มขึ้น 595.9 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 11.2 เนื่องจากมีการเปลี่ยนแปลงสัญญาเช่าเครื่องบิน
- (2) หนี้สินไม่หมุนเวียนลดลง 400.6 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 1.2 จากสิ้นปี 2568 ส่วนใหญ่เกิดจากหนี้สินตามสัญญาเช่าลดลง 300.2 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 1.2 จากการจ่ายชำระค่าเช่าเครื่องบินหักลบกับการรับรู้หนี้สินเพิ่มเติมจากสัญญาเช่าใหม่บางส่วน อีกทั้งเงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน ลดลง 90.6 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 ล้านบาทในปี 2568

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2569 บริษัทฯ มีขาดทุนเกินทุนจำนวน 6,387.7 ล้านบาท ขาดทุนลดลงจากขาดทุนเกินทุนจำนวน 7,243.8 ล้านบาท จากสิ้นปี 2568 คิดเป็นร้อยละ 11.8 โดยหลักเกิดจากผลกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมจำนวน 856.1 ล้านบาทในปี 2569

### สรุปปัจจัยความเสี่ยงของบริษัท

การลงทุนในตราสารหนี้ของบริษัทฯ ผู้ลงทุนควรพิจารณาปัจจัยความเสี่ยงอันอาจเกิดขึ้นกับบริษัทฯ ซึ่งหากเกิดขึ้นอาจมีผลกระทบต่อผลการดำเนินงาน และ/หรือ ฐานะทางการเงินของบริษัทฯ ทำให้ไม่เป็นไปตามที่ควรจะเป็นในสถานการณ์ปกติ และ/หรือ อาจมีผลกระทบต่อความสามารถในการบรรลุวัตถุประสงค์และเป้าหมายของบริษัทฯ โดยปัจจัยความเสี่ยงหลักที่เกี่ยวข้องกับบริษัทฯ โดยตรงที่บริษัทฯ ทราบและพิจารณาว่าหากเกิดขึ้นอาจมีผลกระทบต่อบริษัทนั้น มีดังนี้

#### 1. ความเสี่ยงด้านกลยุทธ์

- 1.1 ความเสี่ยงจากการแพร่ระบาดของ COVID-19 ทำให้มีผลดำเนินงานขาดทุนสุทธิต่อเนื่อง
- 1.2 ความเสี่ยงของอุตสาหกรรมการบินที่เผชิญกับปัจจัยภายนอก
- 1.3 ความเสี่ยงสงครามอิสราเอล-อิหร่าน
- 1.4 ความเสี่ยงจากการเสื่อมเสียชื่อเสียงของบริษัทฯ เนื่องจากสื่อสังคมออนไลน์



- 1.5 ความเสี่ยงเรื่องมลภาวะทางอากาศจากการปฏิบัติการบินและการปฏิบัติตามกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง
2. ความเสี่ยงด้านปฏิบัติการ
  - 2.1 ความเสี่ยงจากการพึ่งพาระบบอัตโนมัติและอินเทอร์เน็ตในการดำเนินธุรกิจ
  - 2.2 ความเสี่ยงจากการใช้เครื่องบินรุ่นแอร์บัส A320 และเครื่องยนต์ประเภท CFM56-5B และ เครื่องยนต์ประเภท LEAP-1A
  - 2.3 ความเสี่ยงจากความจำเป็นที่ต้องพึ่งพาความสัมพันธ์ของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น (“AAV”) บริษัทกับ Capital A Berhad (“Capital A”)
3. ความเสี่ยงที่เกิดขึ้นใหม่
  - 3.1 ความเสี่ยงจากการไม่สามารถดำเนินการบินในเส้นทางสาธารณะรัฐประชาชนจีนซึ่งเป็นตลาดการบินหลักของ บจ. ไทยแอร์เอเชียได้เท่ากับช่วง Pre COVID-19
  - 3.2 ความเสี่ยงอันเกิดจากผลพวงจากการหยุดชะงักของห่วงโซ่อุปทานในช่วงสถานการณ์การแพร่ระบาดของ COVID-19 ส่งผลให้ต้นทุนของการซ่อมบำรุงและอัตราค่าเช่าอากาศยานเพิ่มขึ้น
  - 3.3 ความเสี่ยงจากการขาดความพร้อมในการกลับมาให้บริการในเส้นทางบินเดิมของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ข้อจำกัดในการรองรับปริมาณเที่ยวบินของสนามบินในประเทศไทยทำให้บริษัทไม่สามารถเพิ่มจำนวนเที่ยวบินต่อวันได้
4. ความเสี่ยงด้านการเงิน
  - 4.1 ความเสี่ยงจากผลประกอบการขาดทุนต่อเนื่องเป็นผลให้ส่วนของผู้ถือหุ้นเป็นลบ
  - 4.2 ความเสี่ยงจากการไม่ระบุข้อกำหนดด้านการเงินที่ต้องดำรง
  - 4.3 ความเสี่ยงในการดำรงอัตราส่วนทางการเงินกับสถาบันการเงิน
  - 4.4 ความเสี่ยงในการบริหารกระแสเงินสดในกิจการ
  - 4.5 ความเสี่ยงผลกระทบในทางลบอย่างมีนัยสำคัญจากต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิง
  - 4.6 ความเสี่ยงจากความผันผวนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศอาจส่งผลกระทบในทางลบต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย
  - 4.7 ความเสี่ยงจากความผันผวนของอัตราดอกเบี้ย
5. ความเสี่ยงของตราสาร
  - 5.1 ความเสี่ยงด้านเครดิต (Credit Risk)
  - 5.2 ความเสี่ยงด้านราคา (Price Risk)
  - 5.3 ความเสี่ยงด้านสภาพคล่อง (Liquidity Risk)
  - 5.4 ความเสี่ยงจากการที่ผู้ออกหุ้นกู้อาจใช้สิทธิไถ่ถอนหุ้นกู้ก่อนครบกำหนดไถ่ถอน (Reinvestment Risk)
  - 5.5 ความเสี่ยงของผู้ค้าประกัน
  - 5.6 ความเสี่ยงเกี่ยวกับการด้อยสิทธิเชิงโครงสร้างของหุ้นกู้

ผู้ลงทุนสามารถศึกษารายละเอียดปัจจัยความเสี่ยงและการบริหารความเสี่ยงได้ในส่วนที่ 3.2(2) การบริหารจัดการความเสี่ยง ของ แบบแสดงรายการข้อมูลการเสนอขายตราสารหนี้ (แบบ 69-PP-รายครั้ง) และร่างหนังสือชี้ชวน

## การเสนอขายหลักทรัพย์

บริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด มีความประสงค์จะเสนอขาย “หุ้นกู้เสี่ยงสูงมีประกันโดยมีผู้ค้ำประกันของบริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด ครั้งที่ 2/2569 ชุดที่ 1 ครอบคลุมได้ออนปี พ.ศ. 2571 ซึ่งผู้ออกหุ้นกู้มีสิทธิไถ่ถอนหุ้นกู้ก่อนครบกำหนด” (“**หุ้นกู้ชุดที่ 1**”) และ “หุ้นกู้เสี่ยงสูงมีประกันโดยมีผู้ค้ำประกันของบริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด ครั้งที่ 2/2569 ชุดที่ 2 ครอบคลุมได้ออนปี พ.ศ. 2572 ซึ่งผู้ออกหุ้นกู้มีสิทธิไถ่ถอนหุ้นกู้ก่อนครบกำหนด” (“**หุ้นกู้ชุดที่ 2**”) เป็นหุ้นกู้ชนิดระบุชื่อผู้ถือประเภทไม่ด้อยสิทธิ มีประกัน มีผู้แทนผู้ถือหุ้นกู้ และผู้ออกหุ้นกู้มีสิทธิไถ่ถอนหุ้นกู้ก่อนครบกำหนด มีความประสงค์ที่จะเสนอขายหุ้นกู้โดยมีมูลค่ารวมไม่เกิน 3,900,000,000 (สามพันเก้าร้อยล้าน) บาท เสนอขายต่อผู้ลงทุนสถาบันและ/หรือ ผู้ลงทุนรายใหญ่ ซึ่งจะเป็นไปตามมติที่ประชุมคณะกรรมการของผู้ออกหุ้นกู้ ครั้งที่ 3/2569 เมื่อวันที่ 8 เมษายน พ.ศ. 2569 โดยมีวัตถุประสงค์ที่จะนำเงินที่ได้จากการเสนอขายหลักทรัพย์ในครั้งนี้ เพื่อใช้เป็นค่าใช้จ่ายในกิจการที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินธุรกิจสายการบินซึ่งเป็นธุรกิจหลักในปัจจุบันของบริษัท (**ผู้ลงทุนควรศึกษารายละเอียดข้อมูลในส่วนที่ 3 และ ส่วนที่ 4 ก่อนตัดสินใจจองซื้อหลักทรัพย์**)