

ส่วนที่ 3.2

การประกอบธุรกิจและผลการดำเนินงาน

โครงสร้างและการดำเนินงานของกลุ่มบริษัท

1. นโยบายและภาพรวมการประกอบธุรกิจ

1.1 ภาพรวมการประกอบธุรกิจของบริษัท

บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีวิสัยทัศน์เป็นบริษัทชั้นนำทางด้านเทคโนโลยีดิจิทัลเพื่อการเดินทางที่ยั่งยืนในเอเชีย พร้อมให้บริการที่คุ้มค่ามากกว่าราคา อีกทั้งมีพันธมิตรที่นำเสนอผลิตภัณฑ์ที่มีคุณภาพสูงสุด โดยใช้เทคโนโลยีจัดการต้นทุนและเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการ สร้างการจ้างงานในภูมิภาค และเป็นบริษัทชั้นนำที่ทำให้ความฝันของทุกคนเป็นจริง ดูแลผู้มีส่วนได้เสียทุกภาคส่วน ตั้งแต่พนักงาน Allstars ลูกค้า พันธมิตรทางธุรกิจ นักลงทุน ครอบคลุมถึงชุมชนและภาครัฐ ผลักดัน “แอร์เอเชีย” ให้เป็นแบรนด์อาเซียนที่ได้รับการยอมรับระดับโลก ตอกย้ำคุณค่าที่ยั่งยืนต่อเศรษฐกิจสังคมและสิ่งแวดล้อม และเปิดโอกาสให้ “ใคร ใคร... ก็บินได้” นอกจากนี้ยังมุ่งเน้นการให้บริการที่หลากหลายเส้นทางบินและเพิ่มความถี่ของเที่ยวบินทั้งเส้นทางบินระหว่างประเทศและภายในประเทศ ที่ใช้เวลาเดินทางต่อเที่ยวบินไม่เกิน 4 ชั่วโมง 30 นาที จากฐานปฏิบัติการบิน (Hub) แต่ละแห่งในประเทศไทย ได้แก่ กรุงเทพฯ (ท่าอากาศยานดอนเมือง) กรุงเทพฯ (ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ) ภูเก็ต และเชียงใหม่ ซึ่งทำให้สายการบินไทยแอร์เอเชีย สามารถเข้าถึงประชากรในประเทศและในแถบเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เอเชียใต้ ตอนใต้ของประเทศจีน และญี่ปุ่น ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มุ่งเน้นการให้บริการกลุ่มผู้โดยสารที่เลือกใช้บริการสายการบินเพื่อการท่องเที่ยวและเพื่อวัตถุประสงค์ทางธุรกิจโดยคำนึงถึงราคาค่าโดยสาร เที่ยวบินที่หลากหลาย และตรงต่อเวลาเป็นสำคัญ

บจ. ไทยแอร์เอเชีย นำรูปแบบธุรกิจ (Business Model) ของ AirAsia Berhad (“AAB”) มาใช้ โดย AAB ซึ่งเป็นผู้ให้บริการสายการบินราคาประหยัดภายใต้ชื่อทางการค้า “AirAsia” ในประเทศมาเลเซีย โดยบริษัทเชื่อว่าการให้บริการการเดินทางโดยขึ้นบินประเภทเดียว ผู้บินที่ประกอบด้วยเครื่องบินตระกูลเดียว การให้บริการแบบไม่มีการเชื่อมต่อ (Point-to-Point) มีอัตราการใช้เครื่องบินต่อลำในระดับสูง การประหยัดต่อขนาด ช่องทางการจัดจำหน่าย โปรแกรมสมาชิกแอร์เอเชีย รีวอร์ด และเครือข่ายเส้นทางบินที่ครอบคลุม ทำให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย สามารถให้บริการด้วยต้นทุนที่ต่ำกว่าสายการบินอื่นในประเทศไทย และในระดับต้นทุนที่น่าพอใจเมื่อเทียบกับผู้ประกอบการธุรกิจสายการบินราคาประหยัดรายอื่นทั่วโลก ดังนั้น ด้วยต้นทุนที่ต่ำ ราคาค่าโดยสารที่ประหยัด ชื่อทางการค้าและการตลาดที่แข็งแกร่งของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย รวมถึงการให้บริการที่เชื่อถือได้ ทำให้ธุรกิจของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เติบโตขึ้นอย่างต่อเนื่องนับตั้งแต่เริ่มประกอบธุรกิจเมื่อปี 2547

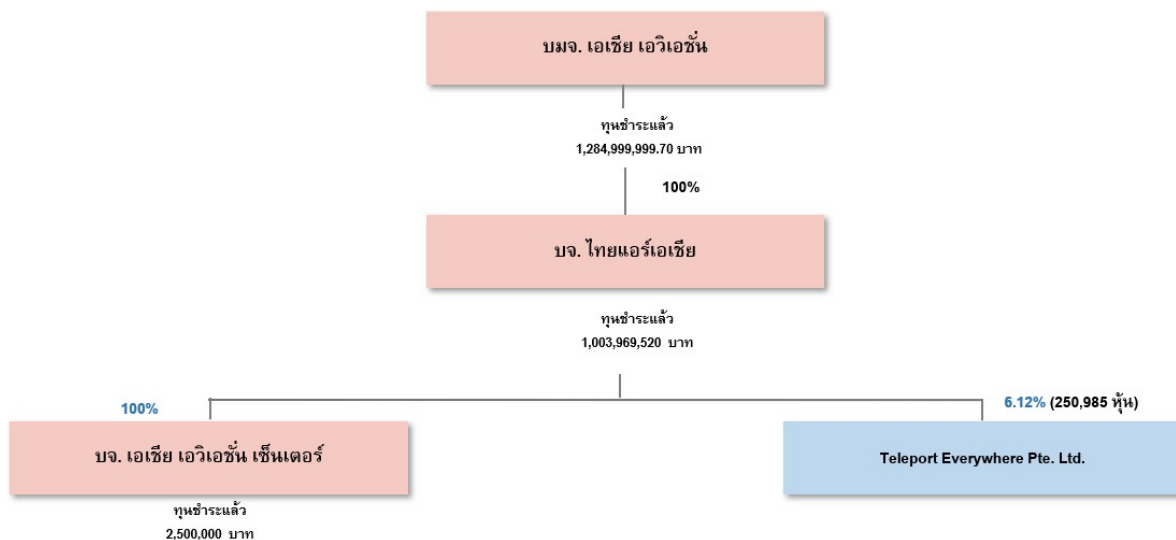
1.2 ความเป็นมา

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ก่อตั้งขึ้นเมื่อวันที่ 19 กันยายน 2546 เพื่อดำเนินธุรกิจสายการบินราคาประหยัดด้วยทุนจดทะเบียนจำนวน 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 เข้าตลาดหลักทรัพย์และถือหุ้นของ AAAGL แทน AAB) ซึ่ง Capital A เป็นบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ของประเทศมาเลเซีย ประกอบ

ธุรกิจด้านการลงทุนด้วยการถือหุ้นในบริษัทอื่น (Holding Company) โดยดำเนินธุรกิจผู้ให้บริการสายการบินแอร์เอเชียในประเทศไทยผ่านการถือหุ้น 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 ซื้อหุ้นจากผู้ถือหุ้นรายอื่น ส่งผลให้ 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 และครั้งล่าสุดเมื่อวันที่ 14 พฤษภาคม 2568 จำนวน 36,000,000 บาท ส่งผลให้ บจ. ไทยแอร์เอเชียมีทุนจดทะเบียน ณ วันที่ 31 มีนาคม 2569 จำนวนทั้งสิ้น 1,003,969,520 บาท และเรียกชำระแล้วเต็มจำนวน

1.3 โครงสร้างการถือหุ้น

โครงสร้างการถือหุ้น ณ วันที่ 31 มีนาคม 2569 เป็นดังนี้



1.4 การดำเนินธุรกิจของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ต้องพึ่งพาความสัมพันธ์ของบมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น กับ AirAsia Berhad

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้รับการสนับสนุนจาก Capital A ในหลายด้าน รวมถึงอนุญาตให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีสิทธิแต่เพียงผู้เดียวในประเทศไทยสำหรับการใช้ชื่อทางการค้า AirAsia เพื่อการดำเนินธุรกิจของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย และการเข้าถึงทักษะความรู้ทางด้านการตลาด การประกอบธุรกิจและการบริการลูกค้า นอกจากนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เช่าเครื่องบินในลักษณะสัญญาเช่าดำเนินงานจาก AirAsia Mauritius ("AAM") ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของ AAB รวมทั้งพึ่งพาช่องทางจำหน่ายออนไลน์ จาก AirAsia Com Travel Sdn. Bhd. ("AACOM") และใช้บริการแผนกสนับสนุนร่วมจาก AirAsia Sea Sdn. Bhd. ("AASEA") อีกทั้งเทคโนโลยีสารสนเทศซึ่งระบบซอฟต์แวร์หลักของบริษัทมีศูนย์กลางอยู่ในกัวลาลัมเปอร์ ประเทศมาเลเซีย

นอกจากนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังมีช่องทางในการได้รับชิ้นส่วนอะไหล่ที่จัดเก็บและการซ่อมบำรุงเครื่องบินโดย AAB และ Asia Digital Engineering Sdn. Bhd. (“ADE”) ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของ AAB อีกทั้งได้รับประโยชน์จากบริการประจำท่าอากาศยานซึ่งให้บริการโดยสมาชิกในกลุ่ม Capital A ในบางท่าอากาศยาน รวมทั้งได้รับบริการอื่นๆ อาทิ การป้องกันความเสี่ยงจากน้ำมันเชื้อเพลิง ซอฟต์แวร์สำรองที่นั่ง และโปรแกรมสมาชิกแอร์เอเชีย รีเวิร์ด เป็นต้น อย่างไรก็ตามอำนาจการตัดสินใจในการเข้าทำรายการดังกล่าวเป็นของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยต้องผ่านการอนุมัติจากคณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการตรวจสอบ

1.5 พัฒนาการที่สำคัญของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

ปี	เหตุการณ์
กุมภาพันธ์ 2547	บจ. ไทยแอร์เอเชีย เริ่มให้บริการเที่ยวบินในประเทศ ภายใต้ชื่อทางการค้าไทยแอร์เอเชีย จากท่าอากาศยานดอนเมือง กรุงเทพฯ ไปยังอำเภอหาดใหญ่ จังหวัดสงขลา จังหวัดภูเก็ต และ จังหวัดเชียงใหม่ ด้วยเครื่องบินรุ่นโบอิง 737 จำนวน 2 ลำ
	บจ. ไทยแอร์เอเชีย เริ่มให้บริการเที่ยวบินระหว่างประเทศเป็นครั้งแรก จากกรุงเทพฯ ไปยัง ประเทศสิงคโปร์
กุมภาพันธ์ 2549	จัดตั้ง บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เข้าซื้อหุ้นร้อยละ 50 ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย
กันยายน 2550	บจ. ไทยแอร์เอเชีย ย้ายฐานปฏิบัติการการบิน (Hub) จากท่าอากาศยานดอนเมืองไปยัง ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
ตุลาคม 2550	บจ. ไทยแอร์เอเชีย รับมอบเครื่องบินรุ่นแอร์บัส A320 ลำแรก
พฤศจิกายน 2552	เปิดฐานปฏิบัติการการบิน (Hub) แห่งที่สองที่ท่าอากาศยานภูเก็ต
สิงหาคม 2553	บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยกเลิกการใช้เครื่องบินรุ่นโบอิง 737 ดังนั้นฝูงบินจึงประกอบด้วยเครื่องบินรุ่นแอร์บัส A320 เพียงรุ่นเดียว
พฤษภาคม 2555	บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เข้าจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย และถือหุ้นเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 55 ใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย
กันยายน 2555	บจ. ไทยแอร์เอเชีย รับมอบเครื่องบินลำแรกภายใต้สัญญาเช่าทางการเงิน
ตุลาคม 2555	บจ. ไทยแอร์เอเชีย ย้ายฐานปฏิบัติการการบินจากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิมายัง ท่าอากาศยานดอนเมือง
ธันวาคม 2555	บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีฝูงบินจำนวน 27 ลำ (เป็นสัญญาเช่าทางการเงินจำนวน 2 ลำ) ให้บริการเที่ยวบิน 604 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ไปยัง 30 จุดหมายปลายทางทั้งในและระหว่างประเทศ

ปี	เหตุการณ์
ธันวาคม 2556	เปิดฐานปฏิบัติการการบิน (Hub) แห่งที่สามที่ท่าอากาศยานเชียงใหม่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีฝูงบินจำนวน 35 ลำ (เป็นสัญญาเช่าทางการเงินจำนวน 8 ลำ) ให้บริการเที่ยวบิน 803 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ไปยัง 36 จุดหมายปลายทางทั้งในและระหว่างประเทศ
กุมภาพันธ์ 2557	บจ. ไทยแอร์เอเชีย คว่ำแชมป์ สายการบินที่ตรงเวลาที่สุดของโลกจาก FlightStats ของปี 2556
ตุลาคม 2557	เปิดฐานปฏิบัติการการบิน (Hub) แห่งที่สี่ที่ท่าอากาศยานกระบี่
ธันวาคม 2557	บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีฝูงบินจำนวน 40 ลำ (เป็นสัญญาเช่าทางการเงินจำนวน 12 ลำ) ให้บริการเที่ยวบิน 912 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ไปยัง 36 จุดหมายปลายทางทั้งในและระหว่างประเทศ
มิถุนายน 2558	บจ. ไทยแอร์เอเชีย คว่ำรางวัลชนะเลิศ ประเภทสายการบินที่ดีที่สุด หรือ “The Best of Airline” จากงาน The Best of Thailand Awards Voted by Chinese Tourists
สิงหาคม 2558	เปิดฐานปฏิบัติการการบิน (Hub) แห่งที่ห้าที่เมืองพัทยา (อู่ตะเภา)
ธันวาคม 2558	บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีฝูงบินจำนวน 45 ลำ (เป็นสัญญาเช่าทางการเงินจำนวน 14 ลำ) ให้บริการเที่ยวบิน 1,019 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ไปยัง 44 จุดหมายปลายทางทั้งในและระหว่างประเทศ
เมษายน 2559	เปิดฐานปฏิบัติการการบิน (Hub) แห่งที่หกที่ท่าอากาศยานหาดใหญ่
ตุลาคม 2559	บจ. ไทยแอร์เอเชีย รับมอบเครื่องบินรุ่นแอร์บัส A320 นีโอ ลำแรกของประเทศไทย
ธันวาคม 2559	บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีฝูงบินจำนวน 51 ลำ (เป็นสัญญาเช่าทางการเงินจำนวน 14 ลำ) ให้บริการเที่ยวบิน 1,144 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ไปยัง 48 จุดหมายปลายทางทั้งในและระหว่างประเทศ
เมษายน 2560	บจ. ไทยแอร์เอเชีย สายการบินราคาประหยัดรายแรกของไทยที่ได้รับใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศใหม่
ธันวาคม 2560	บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีฝูงบินจำนวน 56 ลำ (เป็นสัญญาเช่าทางการเงินจำนวน 15 ลำ) ให้บริการเที่ยวบิน 1,293 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ไปยัง 56 จุดหมายปลายทางทั้งในและระหว่างประเทศ
มีนาคม 2561	บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีฝูงบินจำนวน 59 ลำ (เป็นสัญญาเช่าทางการเงินจำนวน 15 ลำ) ให้บริการเที่ยวบิน 1,338 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ไปยัง 56 จุดหมายปลายทางทั้งในและระหว่างประเทศ
พฤศจิกายน 2561	บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้รับรางวัลความเป็นเลิศทางการตลาดจากสมาคมการจัดการธุรกิจแห่งประเทศไทย (TMA) รางวัลพระราชทานสมเด็จพระเทพรัตนราชสุดาฯ สยามบรมราชกุมารี
ธันวาคม 2562	บจ. ไทยแอร์เอเชีย รับมอบเครื่องบินรุ่นแอร์บัส A321 นีโอ 2 ลำแรกของประเทศไทย
กันยายน 2563	เปิดฐานปฏิบัติการการบิน (Hub) ที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
พฤศจิกายน 2564	บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ได้รับคัดเลือกเข้าสู่รายชื่อนักลงทุนยั่งยืน (THSI) ประจำปี 2564

ธันวาคม 2564	บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีฝูงบินจำนวน 60 ลำ ให้บริการเที่ยวบินในประเทศ 878 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ สู่ 23 จุดหมายปลายทาง และเที่ยวบินระหว่างประเทศ 3 เที่ยวบินต่อสัปดาห์จาก 2 จุดหมายปลายทาง
ธันวาคม 2564	บจ. ไทยแอร์เอเชีย เพิ่มทุนโดยการทำ Right Offering และได้รับเงินเพิ่มทุนจำนวน 3,900 ล้านบาท
มกราคม 2565	บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ถือหุ้นร้อยละ 100 ใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย
กุมภาพันธ์ 2565	บจ. ไทยแอร์เอเชีย เพิ่มทุนจำนวน 6,000 ล้านบาท และคณะกรรมการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีมติอนุมัติให้ไทยแอร์เอเชียเข้าซื้อหุ้นสามัญเพิ่มทุนใน AirAsia SuperApp Sdn. Bhd. ("AASP") โดยเข้าซื้อหุ้นสามัญเพิ่มทุนในจำนวน 39,267,972 หุ้น คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 7.5 ของหุ้นทั้งหมดของ AASP
มีนาคม 2565	ไทยแอร์เอเชีย ติด 3 อันดับแรก "สายการบินราคาประหยัดที่ตรงเวลาที่สุดในโลก" จากการจัดอันดับของ Cirium ประเภทสายการบินราคาประหยัด (The most on-time Low Cost Carriers) ประจำปี 2564 ด้วยอัตราความตรงต่อเวลาเฉลี่ย 97.47%
ธันวาคม 2565	บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีฝูงบินจำนวน 54 ลำ (1 ลำ อยู่ในระหว่างส่งคืน) ให้บริการเที่ยวบินในประเทศ 696 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ สู่ 33 จุดหมายปลายทาง และเที่ยวบินระหว่างประเทศ 303 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ สู่ 34 จุดหมายปลายทาง
มิถุนายน 2566	บจ. ไทยแอร์เอเชีย เพิ่มจำนวนเที่ยวบินไปยังประเทศจีนเพิ่มขึ้นกว่า 108 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ และเปิดเส้นทางบินใหม่ไปยังกรุงเทพฯ และกรุงเทพฯ
กันยายน 2566	บจ. ไทยแอร์เอเชีย เพิ่มทุนจำนวน 22 ล้านบาท โดยเป็นการเพิ่มทุนตามเงื่อนไขเพื่อสิทธิประโยชน์ทางภาษีจากคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (BOI)
ธันวาคม 2566	บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีฝูงบินจำนวน 56 ลำ ให้บริการเที่ยวบินในประเทศ 752 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ สู่ 23 จุดหมายปลายทาง และเที่ยวบินระหว่างประเทศ 494 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ สู่ 44 จุดหมายปลายทาง
กุมภาพันธ์ 2567	บจ. ไทยแอร์เอเชีย เปิด 2 เส้นทางใหม่ ได้แก่ ท่าอากาศยานดอนเมืองไปยังเมืองเกาสงและท่าอากาศยานหาดใหญ่ไปยังประเทศสิงคโปร์
มิถุนายน 2567	บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีฝูงบินจำนวน 57 ลำ ให้บริการเที่ยวบินในประเทศ 629 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ สู่ 23 จุดหมายปลายทาง และเที่ยวบินระหว่างประเทศ 441 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ สู่ 43 จุดหมายปลายทาง
ธันวาคม 2567	บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีฝูงบินจำนวน 60 ลำ ให้บริการเที่ยวบินในประเทศ 930 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ สู่ 23 จุดหมายปลายทาง และเที่ยวบินระหว่างประเทศ 560 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ สู่ 47 จุดหมายปลายทาง โดยเปิดเส้นทางบินระหว่างประเทศใหม่ ได้แก่ ท่าอากาศยานดอนเมืองไปยังไถ่หวะ ไช่เตอราบาด การูมาณฑุ พุกเกีว และตรูจิบปัลลิก อีกทั้งยังเพิ่มเส้นทางบินจากท่าอากาศยานภูเก็ตไปยังโกลกกาตา เจนไน และเสียมราฐ

มีนาคม 2568	บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีฝูงบินจำนวน 61 ลำ บริษัทฯ ได้เพิ่มเส้นทางบินจากกรุงเทพฯ (สุวรรณภูมิ) ไปยังขอนแก่นและอุดรธานี เพื่อรองรับนักท่องเที่ยวต่างชาติที่ต้องการต่อเครื่องจากสนามบินสุวรรณภูมิไปยังจุดหมายปลายทางดังกล่าวและเปิดเส้นทางบินใหม่ระหว่างประเทศจาก กรุงเทพฯ (ดอนเมือง) ไปยังไถ่หวะ ประเทศเนปาล
พฤษภาคม 2568	บจ. ไทยแอร์เอเชีย เพิ่มทุนจำนวน 36 ล้านบาท โดยเป็นการเพิ่มทุนตามเงื่อนไขเพื่อสิทธิประโยชน์ทางภาษีจากคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (BOI)
กันยายน 2568	บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ใช้สิทธิในการซื้อเครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าทางการเงิน 1 ลำ
ธันวาคม 2568	บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีฝูงบินทั้งสิ้น 62 ลำ และบินไปยัง 69 เมืองในทวีปเอเชีย
มีนาคม 2569	บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้บริการเส้นทางบินภายในประเทศจำนวน 42 เส้นทาง และเส้นทางบินระหว่างประเทศจำนวน 55 เส้นทาง รวมทั้งสิ้น 97 เส้นทาง โดยไม่มีการเปลี่ยนแปลงเส้นทางบินนับตั้งแต่เดือนธันวาคม 2568 เป็นต้นมา แต่เนื่องจากภาวะราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่ปรับตัวสูงขึ้น บริษัทฯ ได้ดำเนินการปรับลดความถี่ของเที่ยวบินเพื่อให้สอดคล้องกับต้นทุนที่สูงขึ้น

2. ลักษณะการประกอบธุรกิจ

โครงสร้างรายได้ที่สำคัญของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ตามงบการเงินรอบปีบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2567 วันที่ 31 ธันวาคม 2568 วันที่ 31 มีนาคม 2568 และวันที่ 31 มีนาคม 2569 มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

โครงสร้างรายได้	ปี 2567		ปี 2568		ณ 31 มี.ค 68		ณ 31 มี.ค 69	
	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ
รายได้ค่าโดยสาร	34,793.9	68.5	32,380.5	66.0	9,282.4	68.5	9,927.5	70.6
รายได้ค่าน้ำหนักสัมภาระและค่าบริการอื่น	13,846.6	27.3	12,666.3	25.8	3,767.3	27.8	3,425.3	24.4
รายได้ค่าธรรมเนียมขนส่ง	195.2	0.4	148.8	0.3	43.0	0.3	34.1	0.2
รายได้จากเที่ยวบินเช่าเหมาลำ	108.2	0.2	59.6	0.1	6.2	0.0	16.0	0.1
รายได้ค่าโฆษณา	3.9	0.0	4.4	0.0	3.0	0.0	0.0	0.0
รายได้จากการขายสินค้าบนเครื่องบิน	487.9	1.0	431.3	0.9	122.9	0.9	126.8	0.9
รวมรายได้จากการขายและบริการ	49,435.6	97.3	45,690.9	93.1	13,224.9	97.5	13,529.8	96.2
กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยน	589.0	1.2	2,541.9	5.2	110.8	0.8	0.0	0.0
กำไรจากตราสารอนุพันธ์	36.9	0.1	-	0.0	4.5	0.0	263.8	1.9
รายได้อื่น	731.9	1.4	859.1	1.7	214.3	1.7	263.4	1.9
รวมรายได้	50,793.4	100.0	49,091.9	100.0	13,554.4	100.0	14,057.0	100.0

หมายเหตุ ⁽¹⁾ รายได้อื่น แบ่งออกเป็น 2 ส่วน ได้แก่ 1. รายได้จากภาษีสนามบินที่ไม่ได้เรียกคืน รายได้จากบัตรกำนัลค่าโดยสารที่ไม่ได้นำมาใช้ รายได้จากการเรียกคืนใหม่ และรายได้ค่าธรรมเนียมประกันการเดินทาง เป็นต้น ซึ่งเป็นรายได้ของบจ. ไทยแอร์เอเชีย และ 2. รายได้จากการให้บริการอบรมและจัดอบรมตลอดจนการให้เข้าพื้นที่ซึ่งเป็นรายได้จาก บจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เซ็นเตอร์ โดยเป็นบริษัทย่อยของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

2.1 การประกอบธุรกิจของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ประกอบธุรกิจให้บริการสายการบินราคาประหยัดด้วยเครื่องบินตระกูลแอร์บัสในขนาดรุ่น A320 และ A321 โดยมีรายได้หลักจากการให้บริการขนส่งผู้โดยสารแบบประจำ (Scheduled Passenger Services) และการให้บริการเสริม (Ancillary Services)

2.1.1 บริการขนส่งผู้โดยสารแบบประจำของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้บริการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศแบบประจำด้วยราคาค่าโดยสารที่ประหยัดกว่าค่าโดยสารของสายการบินที่ให้บริการแบบเต็มรูปแบบ โดยค่าโดยสารดังกล่าวไม่รวมถึงบริการเสริมต่างๆ อาทิเช่น ค่าบริการฝากสัมภาระใต้ท้องเครื่อง ค่าเลือกที่นั่ง ค่าอาหารและเครื่องดื่มบนเครื่อง และบริการอื่นๆ ซึ่งหากผู้โดยสารมีความประสงค์ใช้บริการดังกล่าว ผู้โดยสารสามารถซื้อเพิ่มเติมได้ตามต้องการ โดยรายได้จะอยู่ในส่วนของการให้บริการเสริม (Ancillary Services) นอกจากนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ควบคุมดูแลความตรงต่อเวลาของเที่ยวบินอย่างต่อเนื่อง โดยมีประสิทธิภาพในการตรงต่อเวลา (ซึ่งประเมินตามสัดส่วนของเที่ยวบินที่ออกเดินทางภายใน 15 นาทีของกำหนดการเดินทาง) อยู่ที่ร้อยละ 66

ในไตรมาสที่ 1 ปี 2569 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้บริการขนส่งผู้โดยสาร 6.17 ล้านคน โดยร้อยละ 70 เป็นผู้โดยสารเส้นทางบินภายในประเทศและร้อยละ 30 เป็นผู้โดยสารในเส้นทางบินระหว่างประเทศ

ตารางต่อไปนี้แสดงข้อมูลการดำเนินงานของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย สำหรับช่วงเวลาที่ระบุไว้

	ปีสิ้นสุด		งวดสามเดือน
	ณ วันที่ 31 ธันวาคม		ณ วันที่ 31 มีนาคม
	2567	2568	2569
ปริมาณที่นั่ง (ล้านที่นั่ง)	22.9	25.2	7.02
จำนวนผู้โดยสาร (ล้านคน)	20.8	21	6.17
อัตราส่วนการขนส่งผู้โดยสาร (Load Factor) (ร้อยละ) ⁽¹⁾	91	83	88
ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ASK) (ล้านที่นั่ง – กม.) ⁽²⁾	24,771	25,822	6,039

ปริมาณการขนส่งด้านผู้โดยสาร (RPK) (ล้านที่นั่ง – กม.) ⁽³⁾	22,019	21,036	6,966
ค่าโดยสารเฉลี่ย (บาท) ⁽⁴⁾	1,967	1,798	1,836
รายได้ต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (RASK) (บาท) ⁽⁵⁾	2.00	1.77	1.94
ต้นทุนต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (CASK) (บาท) ^(6,12)	1.85	1.76	1.69
ต้นทุนต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ไม่รวมน้ำมันเชื้อเพลิง) (บาท) ^(7,12)	1.19	1.19	1.11
จำนวนเครื่องบิน ณ สิ้นงวด	60	62	62
จำนวนเที่ยวบิน	125,413	134,978	37,409
ระหว่างประเทศ	48,552	45,580	25,654
ภายในประเทศ	76,861	89,398	11,755
ระยะทางบินโดยเฉลี่ย (กิโลเมตร) ⁽⁸⁾	1,075	1,025	993
อัตราการใช้เครื่องบินต่อลำ (ชั่วโมงปฏิบัติการบินต่อวัน) ⁽⁹⁾	12.5	12.3	12.5
รายได้จากบริการเสริม (ล้านบาท)	8,280	7,720	2,173
รายได้จากบริการเสริมต่อผู้โดยสาร (บาท)	409	376	359
ปริมาณการใช้น้ำมันเชื้อเพลิง (ล้านบาร์เรล)	4.03	4.22	1.16
ราคาถัวเฉลี่ยน้ำมันเชื้อเพลิงในตลาด (ดอลลาร์สหรัฐฯ ต่อบาร์เรล) ⁽¹⁰⁾	96.3	86.8	85.56
ประสิทธิภาพในการตรงต่อเวลา (ร้อยละ) ⁽¹¹⁾	79	77	66

- (1) หมายถึงจำนวนผู้โดยสารเทียบเป็นสัดส่วนกับปริมาณที่นั่ง ซึ่งเป็นจำนวนที่นั่งผู้โดยสารที่มีอยู่
- (2) ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (Available Seat Kilometres) คือ จำนวนที่นั่งบนเที่ยวบินทั้งหมดคูณด้วยจำนวนกิโลเมตรที่ทำการบินบนที่นั่งเหล่านั้น
- (3) ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (Revenue Passenger Kilometres) คือ จำนวนบรรทุกผู้โดยสารที่จ่ายค่าโดยสารของเที่ยวบินทั้งหมดคูณด้วยจำนวนกิโลเมตรที่ทำการบินบนที่นั่งเหล่านั้น
- (4) คำนวณโดยนำรายได้ค่าโดยสาร ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย หาดด้วยจำนวนผู้โดยสาร
- (5) คำนวณโดยนำรายได้ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย หาดด้วยปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร
- (6) คำนวณโดยนำผลรวมของต้นทุนจากการดำเนินงาน และค่าใช้จ่าย ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย (แต่ไม่รวมค่าใช้จ่ายอื่น) หาดด้วยปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร
- (7) คำนวณโดยนำผลรวมของต้นทุนจากการดำเนินงาน และค่าใช้จ่ายของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย (แต่ไม่รวมค่าใช้จ่ายอื่น) หักด้วยค่าน้ำมันเชื้อเพลิงหาดด้วยปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร
- (8) หมายถึงจำนวนกิโลเมตรที่ทำการบินเฉลี่ยต่อเที่ยวบิน
- (9) หมายถึงจำนวนชั่วโมงปฏิบัติการบินเฉลี่ยต่อวันต่อลำในช่วงระยะเวลาที่เกี่ยวข้อง โดยจำนวนชั่วโมงปฏิบัติการบินเริ่มนับตั้งแต่ช่วงขณะที่เครื่องบินเคลื่อนที่ ณ สนามบินหนึ่ง ถึงเครื่องบินหยุดนิ่ง ณ สนามบินอีกแห่งหนึ่ง
- (10) คำนวณโดยใช้ราคาตลาดถั่วเฉลี่ยของน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยาน (Jet Kerosene) ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย สำหรับช่วงเวลาที่จะระบุไว้ (ราคาเฉลี่ยอ้างอิงของ Platt ที่สิงคโปร์ MOPS)
- (11) เที่ยวบินจะถือว่า “ตรงเวลา” เมื่อเครื่องบินออกเดินทางไม่เกินกว่า 15 นาทีของเวลาออกเดินทางตาม กำหนดการ
- (12) จัดประเภทรายการในงบการเงินใหม่ในงบการเงินปี 2563

2.1.1.1 เครือข่ายเส้นทางบินและตารางการบินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

บจ. ไทยแอร์เอเชีย เน้นให้บริการเส้นทางบินระยะใกล้ไปยังท่าอากาศยานที่อยู่ในและใกล้เคียงกับบริเวณที่มีประชากรหนาแน่นและจุดหมายปลายทางในการท่องเที่ยว 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

เครือข่ายเส้นทางบินระหว่างประเทศและภายในประเทศ ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ณ วันที่ 31 มีนาคม 2569 มีดังนี้

เที่ยวบินระหว่างประเทศ

เส้นทางการบินไปและกลับ	วันที่เริ่มให้บริการ	จำนวนเที่ยวบินไปกลับต่อสัปดาห์
กรุงเทพฯ – สิงคโปร์	16 กุมภาพันธ์ 2547	13
กรุงเทพฯ – ปีนัง	16 มิถุนายน 2547	14
กรุงเทพฯ – มาเก๊า	5 กรกฎาคม 2547	14
กรุงเทพฯ – กัวลาลัมเปอร์	7 กุมภาพันธ์ 2548	5
กรุงเทพฯ – ฮานอย	17 ตุลาคม 2548	21
กรุงเทพฯ – พนมเปญ	1 พฤศจิกายน 2548	12
กรุงเทพฯ – ย่างกุ้ง	16 สิงหาคม 2549	14
กรุงเทพฯ – เซินเจิ้น	15 กรกฎาคม 2550	1
กรุงเทพฯ – ไชจิมีนห์	4 เมษายน 2551	21
กรุงเทพฯ – ฮोंกง	26 ตุลาคม 2551	7
กรุงเทพฯ – กวางโจว	20 มกราคม 2552	1
กรุงเทพฯ – บาห์ลี (เดนปาร์ซาร์)	20 มกราคม 2552	7
กรุงเทพฯ – หางโจว	2 เมษายน 2554	4
กรุงเทพฯ – เซินไน	23 มีนาคม 2555	7
กรุงเทพฯ – ฉงชิ่ง	23 มีนาคม 2555	10
กรุงเทพฯ – อุฮั่น	19 ตุลาคม 2555	7
กรุงเทพฯ – ซีอาน	16 พฤศจิกายน 2555	1
กรุงเทพฯ – เสียมราฐ	1 ตุลาคม 2556	20
กรุงเทพฯ – कुนหมิง	15 พฤศจิกายน 2556	7
กรุงเทพฯ – ฉางซา	24 มกราคม 2557	7
กรุงเทพฯ – บังกอลอร์	1 กันยายน 2558	7
กรุงเทพฯ – หลวงพระบาง	24 มีนาคม 2559	9

กรุงเทพฯ – โคตติ	16 พฤษภาคม 2559	7
กรุงเทพฯ – เวียงจันทน์	1 กรกฎาคม 2559	14
หาดใหญ่ - กัวลาลัมเปอร์	20 กันยายน 2559	7
กรุงเทพฯ – กัลกัตตา	16 ธันวาคม 2559	7
กรุงเทพฯ – ดานัง	9 มิถุนายน 2560	21
กรุงเทพฯ – มาเล (มัลดีฟส์)	11 สิงหาคม 2560	7
กรุงเทพฯ – ชัยปุระ	28 กันยายน 2560	5
กรุงเทพฯ – เจิงตู	1 กุมภาพันธ์ 2561	7
กรุงเทพฯ – ยะโฮร์บาห์รู	10 กุมภาพันธ์ 2561	11
เชียงใหม่ - ไทเป	30 กันยายน 2561	7
เชียงใหม่ - ฮานอย	28 ตุลาคม 2561	7
กรุงเทพฯ – คยา	3 ธันวาคม 2561	5
กรุงเทพฯ – โคลัมโบ	14 ธันวาคม 2561	10
กรุงเทพฯ – ญากาง	2 พฤษภาคม 2562	7
กรุงเทพฯ – อาห์เมดาบาด	31 พฤษภาคม 2562	5
กรุงเทพฯ – ฟูกูโอะกะ	12 ตุลาคม 2565	7
กรุงเทพฯ – ลัคเนา	4 ธันวาคม 2565	4
กรุงเทพฯ – ไทเป	9 มกราคม 2566	7
กรุงเทพฯ – กัวฮาทิ	1 ธันวาคม 2566	4
กรุงเทพฯ – เกาสง	2 กุมภาพันธ์ 2567	7
กรุงเทพฯ – โอกินาวา	2 เมษายน 2567	4
ไทเป - โอกินาวา	15 มิถุนายน 2567	7
เกาสง - นาริตะ	16 มิถุนายน 2567	7
กรุงเทพฯ – กาฐมาณฑุ	2 ตุลาคม 2567	4
กรุงเทพฯ – ไฮเดอราบาด	27 ตุลาคม 2567	4
ภูเก็ต - เซนไน	27 ตุลาคม 2567	4
กรุงเทพฯ – ฟูจิโอกะ	27 ตุลาคม 2567	7
ภูเก็ต - เสียมราฐ	28 ตุลาคม 2567	4

กรุงเทพฯ – ลุมพินี	3 กุมภาพันธ์ 2568	2
ภูเก็ต - โคชี	3 เมษายน 2568	3
ฮ่องกง - โอกินาวา	1 มิถุนายน 2568	7
ไทเป - ซัปโปโร	15 มิถุนายน 2568	7
หลวงพระบาง - ฮานอย	1 ธันวาคม 2568	6
รวมระหว่างประเทศ		431

เที่ยวบินภายในประเทศ

เส้นทางการบินไปและกลับ	วันที่เริ่มให้บริการ	จำนวนเที่ยวบินไปกลับ ต่อสัปดาห์
กรุงเทพฯ – เชียงใหม่	3 กุมภาพันธ์ 2547	88
กรุงเทพฯ – หาดใหญ่	3 กุมภาพันธ์ 2547	54
กรุงเทพฯ – ภูเก็ต	3 กุมภาพันธ์ 2547	97
กรุงเทพฯ – เชียงราย	28 มีนาคม 2547	29
กรุงเทพฯ – อุดรธานี	7 เมษายน 2547	35
กรุงเทพฯ – อุบลราชธานี	16 มิถุนายน 2547	28
กรุงเทพฯ – นราธิวาส	9 กุมภาพันธ์ 2548	12
กรุงเทพฯ – กระบี่	1 มีนาคม 2549	61
กรุงเทพฯ – สุราษฎร์ธานี	1 เมษายน 2549	40
กรุงเทพฯ – นครศรีธรรมราช	1 มีนาคม 2550	26
เชียงใหม่ - ภูเก็ต	3 ธันวาคม 2552	25
ภูเก็ต - อุดรธานี	21 ธันวาคม 2552	4
เชียงใหม่ - หาดใหญ่	24 มกราคม 2554	9
กรุงเทพฯ – นครพนม	15 มกราคม 2555	26
กรุงเทพฯ – ตรัง	15 มกราคม 2555	15
กรุงเทพฯ – ขอนแก่น	28 ตุลาคม 2556	34
กรุงเทพฯ – พิษณุโลก	30 พฤศจิกายน 2556	21
เชียงใหม่ - กระบี่	15 ธันวาคม 2556	21

กรุงเทพฯ – สกลนคร	1 ตุลาคม 2557	13
เชียงใหม่ – สุราษฎร์ธานี	1 พฤศจิกายน 2557	11
กรุงเทพฯ – น่าน	9 กุมภาพันธ์ 2558	21
กรุงเทพฯ – เลย	9 กุมภาพันธ์ 2558	14
กรุงเทพฯ – ร้อยเอ็ด	9 กุมภาพันธ์ 2558	23
กรุงเทพฯ – บุรีรัมย์	2 เมษายน 2558	14
เชียงใหม่ – ขอนแก่น	28 เมษายน 2559	10
ภูเก็ต – ขอนแก่น	22 ธันวาคม 2560	3
กรุงเทพฯ – ระนอง	16 กุมภาพันธ์ 2561	14
กรุงเทพฯ – ชุมพร	25 มีนาคม 2561	10
เชียงใหม่ – หัวหิน	7 สิงหาคม 2563	4
กรุงเทพฯ (สุวรรณภูมิ)- เชียงใหม่	25 กันยายน 2563	42
กรุงเทพฯ (สุวรรณภูมิ)- ภูเก็ต	25 กันยายน 2563	39
กรุงเทพฯ (สุวรรณภูมิ)- กระบี่	25 กันยายน 2563	21
กรุงเทพฯ (สุวรรณภูมิ)- หาดใหญ่	25 ตุลาคม 2563	14
กรุงเทพฯ – ลำปาง	1 ตุลาคม 2567	14
กรุงเทพฯ (สุวรรณภูมิ)- ขอนแก่น	1 กุมภาพันธ์ 2568	14
กรุงเทพฯ (สุวรรณภูมิ)- อุตรดิตถ์	1 กุมภาพันธ์ 2568	14
กรุงเทพฯ (สุวรรณภูมิ)- บุรีรัมย์	1 กรกฎาคม 2568	4
กรุงเทพฯ (สุวรรณภูมิ)- นราธิวาส	1 กรกฎาคม 2568	7
กรุงเทพฯ (สุวรรณภูมิ)- สุราษฎร์ธานี	1 กรกฎาคม 2568	7
กรุงเทพฯ (สุวรรณภูมิ)- นครศรีธรรมราช	1 ธันวาคม 2568	7
กรุงเทพฯ (สุวรรณภูมิ)- เชียงราย	1 ธันวาคม 2568	14
เชียงใหม่ – อุตรดิตถ์	1 ธันวาคม 2568	4
รวมภายในประเทศ		963
รวมระหว่างประเทศและภายในประเทศ		1,394

2.1.1.2 การขยายเส้นทางบิน

ในการพิจารณาเปิดให้บริการเส้นทางบินใหม่ในเครือข่ายเส้นทางบิน บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะพิจารณาปัจจัยต่างๆ เช่น ศักยภาพในการเพิ่มอัตราส่วนการขนส่งผู้โดยสาร (Load Factor) ความหนาแน่นของประชากรและอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว ต้นทางและจุดหมายปลายทาง ศักยภาพทางเศรษฐกิจ รวมทั้งภาวะการแข่งขันทั้งในปัจจุบันและในอนาคต ค่าธรรมเนียมท่าอากาศยาน สิทธิการบิน และระยะทางบิน ซึ่งกระบวนการพิจารณาการเปิดเส้นทางบินใหม่โดยปกติใช้เวลาประมาณ 3 เดือน และเส้นทางบินใหม่จะได้รับการอนุมัติโดยคณะกรรมการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ในการพิจารณาอนุมัติงบประมาณของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยหากเส้นทางบินใหม่ไม่สามารถทำกำไรได้หลังจากช่วงทดลองดำเนินการระหว่าง 6 - 8 เดือน บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะพิจารณาลดจำนวนความถี่ของเที่ยวบินในเส้นทางบินหรือระงับ/ยกเลิกเส้นทางบิน

ในปี 2564 อุตสาหกรรมการบินได้เผชิญกับความท้าทายจากการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโคโรนา ("COVID-19") โดยเฉพาะในช่วงปลายเดือนธันวาคม 2563 และปลายเดือนเมษายน 2564 จนทำให้ความต้องการเดินทางลดลงและสายการบินมีการลดจำนวนเที่ยวบิน ให้สอดคล้องกับจำนวนผู้โดยสาร อีกทั้งภาครัฐจำเป็นต้องมีมาตรการป้องกันการแพร่ระบาดของ COVID-19 โดยจำกัดการเดินทางเข้าหรือออกพื้นที่ที่มีการแพร่ระบาดในระดับวิกฤต สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ("กพท.") จึงได้ออกประกาศเรื่องแนวปฏิบัติสำหรับผู้ดำเนินการสนามบินและผู้ดำเนินการเดินอากาศในเส้นทางบินภายในประเทศในระหว่างสถานการณ์การแพร่ระบาดของ COVID-19 กำหนดว่า "ห้ามสายการบินทำการบินรับส่งผู้โดยสารเข้าหรือออกพื้นที่ที่กำหนดเป็นพื้นที่ควบคุมสูงสุดและเข้มงวด ตั้งแต่วันที่ 21 กรกฎาคม 2564 เป็นต้นไป จนกว่าสถานการณ์ดังกล่าวจะสิ้นสุดไป" ทำให้สายการบินไม่สามารถทำการบิน ณ สนามบินดอนเมือง และสนามบินสุวรรณภูมิตั้งแต่วันที่ประกาศดังกล่าวกำหนด จนถึงวันที่ 31 สิงหาคม 2564 จึงส่งผลต่อจำนวนเส้นทางภายในประเทศที่สายการบินให้บริการในช่วงดังกล่าวลดลงเป็นอย่างมาก อย่างไรก็ตาม บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้กลับมาให้บริการเส้นทางภายในประเทศตั้งแต่วันที่ 3 กันยายน 2564 จากการผ่อนปรนของหน่วยงานกำกับดูแล โดยกำหนดมาตรการเว้นระยะห่างทางสังคมบนเที่ยวบิน โดยปรับความถี่เที่ยวบินให้สอดคล้องกับความต้องการเดินทาง ในระหว่างปี 2564 บจ. ไทยแอร์เอเชีย เปิดเส้นทางบินใหม่กรุงเทพฯ (สุวรรณภูมิ) สุโขทัยและกระบี่ อีกทั้งเพิ่มความถี่ของเที่ยวบินอย่างต่อเนื่องในจุดหมายปลายทางที่สำคัญภายในประเทศ อย่างไรก็ตามเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการทำการบินและบริหารการใช้เครื่องบินให้สอดคล้องกับความต้องการเดินทางนั้น บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ยกเลิกการให้บริการเส้นทางบิน อาทิเช่น กรุงเทพฯ(สุวรรณภูมิ) สู่หาดใหญ่ อุตะกา (พัทลุง) สุโขทัยใหม่ หาดใหญ่ ภูเก็ต และอุดรธานี ในระหว่างปี 2564

ในปี 2565 บริษัทฯ ได้พิจารณาเพิ่มเส้นทางการบินภายในประเทศอย่างต่อเนื่องและได้เปิดดำเนินการเส้นทางการบินระหว่างประเทศจำนวน 30 เส้นทาง เพิ่มเติมจากปี 2564 ที่มีจำนวน 2 เส้นทาง โดยจะเปิดเส้นทางระหว่างประเทศอื่นเพิ่มเติมตามการผ่อนคลายมาตรการควบคุมการเดินทางและตามความต้องการของแต่ละเส้นทาง

ในปี 2566 บริษัท มีจำนวนเที่ยวบินไปยังประเทศจีนกว่า 76 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ ลดลงจากจำนวนเที่ยวบิน ณ มิถุนายน 2566 ที่มีเที่ยวบินไปยังประเทศจีนกว่า 108 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ โดยการลดลงของเที่ยวบินไปยังประเทศจีนเป็นการปรับเพื่อให้เกิดความเหมาะสมของความต้องการของผู้โดยสาร และมีการเพิ่มเติมเที่ยวบินไปยังประเทศอินเดียเพื่อรองรับความต้องการของนักท่องเที่ยว โดยมีจำนวนเที่ยวบินไปยังประเทศอินเดียกว่า 45 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ นอกจากนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย วางกลยุทธ์ให้ฐานการบินที่ทำอากาศยานสุวรรณภูมิเสริมความแข็งแกร่งเส้นทางบินในประเทศ พร้อมทั้งรวมเส้นทางขนส่งสินค้าเป็นส่วนหนึ่งของแผนการขยายเส้นทางบินระหว่างประเทศเพื่อให้แน่ใจว่าเราจะได้เปรียบในการแข่งขันทั้งในส่วนผู้โดยสารและการขนส่งสินค้า เพื่อคงความเป็นผู้นำตลาดในประเทศ

ในปี 2567 บริษัท มีการเปิดให้บริการในประเทศจำนวน 34 เส้นทาง และระหว่างประเทศจำนวน 69 เส้นทาง โดยในปี 2567 บริษัท ได้เพิ่มปริมาณที่นั่งในเที่ยวบินไปยังจีน เอเชียตะวันออก เอเชียใต้ และอินโดนีเซีย เมื่อเทียบกับปีก่อน และใช้สิทธิเสรีภาพที่ 5 (Fifth Freedom) แวะรับส่งผู้โดยสารที่ได้หัวนุ่ปลายทางญี่ปุ่น (ไทเป-โอกินาวา) นอกจากนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ขยายเที่ยวบินภายในประเทศอินเดีย หลังจากที่สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) ประสบความสำเร็จในการเจรจาเพิ่มโควตาเที่ยวบินระหว่างประเทศไทยและอินเดีย โดยในครั้งปีหลังได้เพิ่มเส้นทางจากภูเก็ตไปยังเจนไนและโกลกาตา นอกจากนี้ยังได้เปิดเปิดเส้นทางใหม่ไปยังไฮเดอราบาด กาฐมาณฑุ ฟูโกวก และดิล्ली

ในปี 2568 บริษัท มีการเปิดให้บริการเที่ยวบินในประเทศจำนวน 42 เส้นทาง และระหว่างประเทศจำนวน 55 เส้นทาง โดยบริษัท ได้เพิ่มเส้นทางบินจากกรุงเทพฯ (สุวรรณภูมิ) ไปยังขอนแก่น อุตรดิตถ์ นุ่รัมย์ นราธิวาส สุราษฎร์ธานี นครศรีธรรมราช และเชียงราย เพื่อรองรับนักท่องเที่ยวต่างชาติที่ต้องการต่อเครื่องจากสนามบินสุวรรณภูมิไปยังจุดหมายปลายทางดังกล่าว นอกจากนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้เปิดเส้นทางบินใหม่ระหว่างประเทศจากกรุงเทพฯ (ดอนเมือง) ไปยังไกว๊รา ประเทศเนปาล จากภูเก็ตไปยังโคชิ จากฮ่องกงไปยังโอกินาวะ ประเทศญี่ปุ่น (Fifth Freedom) จากไทเปไปยังซัปโปโร ประเทศญี่ปุ่น (Fifth Freedom) และจากภูเก็ตไปยังเมดาน ประเทศอินโดนีเซีย

ในไตรมาสที่ 1 ปี 2569 บริษัท มีการเปิดให้บริการเที่ยวบินในประเทศจำนวน 42 เส้นทาง และระหว่างประเทศจำนวน 55 เส้นทาง โดยไม่มีการเปลี่ยนแปลงในเส้นทางบินจากปี 2568 อย่างไรก็ดีตาม บริษัท ได้ดำเนินการปรับความถี่เที่ยวบินไปกลับต่อสัปดาห์ทั้งในเส้นทางภายในประเทศและระหว่างประเทศ เพื่อให้สอดคล้องกับต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิงที่ปรับตัวสูงขึ้น อันเป็นผลมาจากสถานการณ์ความตึงเครียดในภูมิภาคตะวันออกกลางระหว่างอิสราเอลและอิหร่าน

2.1.2 บริการเสริม (Ancillary Services)

บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีบริการเสริมที่หลากหลายให้แก่ผู้โดยสาร ซึ่งเริ่มตั้งแต่การให้บริการเสริมก่อนขึ้นเครื่อง บริการเสริมบนเครื่อง และรวมถึงสินค้าและบริการอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศ โดยถือเป็นรายได้ช่องทางหนึ่ง

นอกเหนือจากรายได้จากการให้บริการขนส่งผู้โดยสารแบบประจำซึ่งเป็นธุรกิจหลักของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทั้งนี้ รายได้จากการบริการเสริมคิดเป็นสัดส่วน ร้อยละ 17 ร้อยละ 17 และร้อยละ 16 ของรายได้จากการขายและให้บริการทั้งหมดของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ในปี 2567 ปี 2568 และในไตรมาสที่ 1 ปี 2569 ตามลำดับ โดยบริการเสริมสามารถแบ่งเป็นกลุ่มต่างๆ ดังนี้

2.1.2.1 บริการเสริมก่อนขึ้นเครื่องและค่าธรรมเนียม

บจ. ไทยแอร์เอเชีย เสนอสินค้าและบริการเพิ่มเติมให้แก่ผู้โดยสาร ซึ่งสามารถเลือกซื้อได้ผ่านเว็บไซต์ของแอร์เอเชีย และเคาน์เตอร์จำหน่ายบัตรโดยสารของแอร์เอเชีย ได้แก่

- **บริการฝากสัมภาระใต้ท้องเครื่อง (Checked Baggage):** อัตราค่าธรรมเนียมขึ้นอยู่กับน้ำหนักของสัมภาระที่ต้องการใช้บริการ เส้นทางการบิน และช่วงเวลาในการเลือกซื้อบริการ และช่วงเวลาเดินทาง การซื้อบริการฝากสัมภาระใต้ท้องเครื่องพร้อมบัตรโดยสารจะมีค่าธรรมเนียมที่ประหยัดกว่า หากผู้โดยสารมีน้ำหนักสัมภาระเกินกว่าที่ซื้อบริการไว้ ผู้โดยสารจะต้องชำระค่าธรรมเนียมน้ำหนักส่วนเพิ่มตามน้ำหนักที่เกิน
- **บริการรับกระเป๋าสัมภาระด่วน (Xpress Baggage)** ผู้โดยสารสามารถรับกระเป๋าสัมภาระที่สถานีปลายทางเป็นการเร่งด่วนพิเศษ สามารถซื้อบริการรับสัมภาระด่วน Xpress Baggage ได้ขณะจองน้ำหนักสัมภาระล่วงหน้าพร้อมการสำรองบัตรโดยสาร
- **บริการเพิ่มน้ำหนักสัมภาระขึ้นเครื่อง (Xtra Carry-On)** ผู้โดยสารสามารถนำสัมภาระพกพาขึ้นเครื่องได้มากขึ้นจากปกติจำนวน 2 ใบน้ำหนักรวมไม่เกิน 7 กก. ฟรี สามารถซื้อบริการเพิ่มน้ำหนักสัมภาระพกพา Xtra Carry-On เพื่อนำสัมภาระขึ้นเครื่องเพิ่มขึ้นเป็นใบละไม่เกิน 7 กก.
- **การเลือกที่นั่ง (Seat Selection):** ผู้โดยสารสามารถเลือกที่นั่งบนเที่ยวบินตามที่ต้องการได้โดยชำระค่าธรรมเนียมในการเลือกที่นั่ง ที่อาจแตกต่างกันอยู่กับโซนแถวที่นั่งที่ผู้โดยสารเลือก เส้นทางการบิน และช่วงเวลาในการเลือกซื้อบริการ การจองที่นั่งบนเที่ยวบินพร้อมบัตรโดยสารจะมีค่าธรรมเนียมที่ประหยัดกว่า
- **บริการฝากสัมภาระอุปกรณ์กีฬาใต้ท้องเครื่อง (Checked Sports Equipment):** ผู้โดยสารสามารถฝากสัมภาระอุปกรณ์กีฬาใต้ท้องเครื่อง เช่น ถุงกอล์ฟ อุปกรณ์ดำน้ำ กระดานโต้คลื่น และจักรยาน โดยอัตราค่าธรรมเนียมจะขึ้นอยู่กับน้ำหนักของสัมภาระอุปกรณ์กีฬาที่ต้องการใช้บริการ เส้นทางการบินและช่วงเวลาในการเลือกซื้อบริการ รวมถึงช่วงเวลาเดินทาง การซื้อบริการฝากสัมภาระอุปกรณ์กีฬาใต้ท้องเครื่องพร้อมบัตรโดยสารจะมีค่าธรรมเนียมที่ประหยัดกว่าหากผู้โดยสารมีน้ำหนักอุปกรณ์กีฬาเกินกว่าที่ซื้อไว้ ผู้โดยสารจะต้องชำระค่าธรรมเนียมส่วนเพิ่มตามน้ำหนักที่เกิน
- **การสำรองที่นั่งและการเปลี่ยนแปลงการสำรองที่นั่ง (Bookings and Amendments):** ผู้โดยสารสามารถทำการสำรองที่นั่งผ่านเคาน์เตอร์จำหน่ายบัตรโดยสารของแอร์เอเชีย โดยมีค่าธรรมเนียมการสำรองที่นั่ง ทั้งนี้ ผู้โดยสารสามารถทำการ

เปลี่ยนแปลงกำหนดการเดินทางไม่น้อยกว่า 48 ชั่วโมงก่อนเวลาออกเดินทางของเที่ยวบิน (ไม่สามารถเปลี่ยนชื่อและเส้นทางได้) อย่างไรก็ตาม บจ. ไทยแอร์เอเชีย อาจเรียกเก็บค่าธรรมเนียมอื่นๆ เพิ่มเติมแล้วแต่กรณี

- **ค่าธรรมเนียมการชำระเงิน (Payment Processing Fees):** การซื้อบัตรโดยสารผ่านเว็บไซต์ของแอร์เอเชีย หรือเคาน์เตอร์จำหน่ายตั๋ว ณ สนามบิน ผู้โดยสารสามารถเลือกชำระค่าบัตรโดยสารได้หลากหลายช่องทาง อาทิ บัตรเครดิต, เดบิต, หักบัญชีธนาคาร, ตู้เอทีเอ็ม (ATM), เคาน์เตอร์เซอร์วิส, พร้อมเพย์ และ QR Code ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จัดเก็บค่าธรรมเนียมในการรับชำระเงินในกรณีดังกล่าว

- **การประกันภัยการเดินทาง (Tune Protect):** ผู้โดยสารสามารถเลือกรับความคุ้มครองเพิ่มเติมโดยซื้อประกันภัยการเดินทางของ Tune Protect จากแอร์เอเชีย ซึ่งจะรวมถึงความคุ้มครองจากการประกันการเสียชีวิตและการสูญเสียอวัยวะจากอุบัติเหตุ ค่ารักษาพยาบาลกรณีเจ็บป่วยหรือเกิดอุบัติเหตุ การยกเลิกเที่ยวบิน ความล่าช้าของเที่ยวบิน ความเสียหายต่อกระเป๋าเดินทางและทรัพย์สินส่วนตัว รวมถึงความคุ้มครอง COVID -19 และอื่นๆ ซึ่ง บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ร่วมมือกับบริษัท ทุนประกันภัย จำกัด (มหาชน) ในการให้บริการดังกล่าว ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีรายได้จากค่าธรรมเนียมการขายประกันภัยการเดินทางดังกล่าวผ่านเว็บไซต์ของแอร์เอเชีย

- **บริการต่อเที่ยวบิน (Fly-Thru):** ผู้โดยสารสามารถเลือกใช้บริการต่อเที่ยวบิน ในเส้นทางที่มีให้บริการ ทั้งเที่ยวบินภายในประเทศและระหว่างประเทศ ซึ่งบริการนี้จะอำนวยความสะดวกสบายให้แก่ผู้โดยสาร โดยไม่ต้องรอรับสัมภาระ ณ จุดเปลี่ยนเครื่อง สัมภาระจะถูกนำส่งไปยังจุดหมายปลายทางสุดท้ายของผู้โดยสาร ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จัดเก็บค่าธรรมเนียมในการดำเนินการเพิ่มเติม

- **บริการ Red Carpet:** ผู้โดยสารสามารถเลือกใช้บริการพิเศษเพื่อเพิ่มความสะดวกสบายรวดเร็วในการเดินทางครอบคลุมทั้งการเช็คอินที่เคาน์เตอร์เช็คอินพิเศษ พักผ่อนพร้อมอาหารและเครื่องดื่มในห้องรับรองพิเศษก่อนขึ้นเครื่อง รวมทั้งบริการเรียกขึ้นเครื่องก่อนและรับสัมภาระรวดเร็วก่อนใครที่สนามบินปลายทาง พร้อมให้บริการให้กับผู้โดยสารที่เดินทางออกจากสนามบินดอนเมือง ภูเก็ต เชียงใหม่ (เที่ยวบินภายในและระหว่างประเทศ) และสนามบินอุดรธานี หาดใหญ่ เชียงราย (เที่ยวบินภายในประเทศ) ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะมีรายได้จากค่าธรรมเนียมในการดำเนินการเพิ่มเติม

- **แพ็คเกจสุดคุ้ม (Value Pack):** ผู้โดยสารสามารถเลือกจองเที่ยวบินประหยัดพร้อมบริการเสริมแบบคุ้มค่าที่สุด ด้วยแพ็คเกจสุดคุ้ม ที่จัดให้ครบทุกสิ่งจำเป็นในการเดินทาง ประกอบไปด้วย น้ำหนักสัมภาระได้ท้องเครื่อง 20 กิโลกรัม เลือกที่นั่งมาตรฐาน บริการอาหารบนเที่ยวบิน พร้อมรับความคุ้มครองการล่าช้าของเที่ยวบิน และความคุ้มครองการล่าช้าของสัมภาระบริการเสริมที่กล่าวมาทั้งหมดจะรวมอยู่ด้วยกันในราคาสุดประหยัด

2.1.2.2 บริการเสริมบนเครื่องบิน

หนึ่งในบริการเสริมบนเครื่องบินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย คือการจำหน่ายเครื่องดื่มและอาหารให้แก่ผู้โดยสาร หากผู้โดยสารได้ทำการสั่งจองอาหารล่วงหน้าขณะที่ทำการสำรองที่นั่งทางออนไลน์ หรือผ่าน จัดการบุกกิ่ง (Manage My Booking) ผู้โดยสารจะมีรายการอาหารที่หลากหลายให้เลือกพร้อมทั้งยังจะได้รับส่วนลดเพิ่มจากราคาอาหารที่จำหน่ายบนเครื่องบิน และจะได้รับบริการก่อนที่บริการจำหน่ายอาหารและเครื่องดื่มบนเครื่องบินจะเริ่มต้นขึ้น โดยผู้โดยสารสามารถสั่งซื้อบริการดังกล่าวอย่างน้อย 24 ชั่วโมงก่อนถึงเวลาเดินทาง

นอกจากนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังจำหน่ายสินค้า ซึ่งรวมถึงของที่ระลึก (เช่น เครื่องบินจำลองและเสื้อโปโล) อุปกรณ์เดินทางแบบพกพา (เช่น สายชาร์จแบตเตอรี่โทรศัพท์มือถือและหูฟัง) สินค้าตามฤดูกาลหรือเทศกาล สิ่งจำเป็นสำหรับการเดินทาง (เช่น แม่ก๊วยแอลกอฮอล์และหมอนกับชุดเครื่องนอนสำหรับการเดินทาง)

2.1.2.3 บริการอื่น ๆ

- **บัตรเครดิต แอร์เอเชีย แพลทินัม มาสเตอร์การ์ด ธนาคารกรุงเทพ:** บจ. ไทยแอร์เอเชีย ร่วมมือกับธนาคารกรุงเทพ ให้บริการบัตรเครดิตร่วม ที่มีสิทธิประโยชน์มากมาย อาทิ ทุกการใช้จ่ายผ่านบัตร 20 บาท รับ 1 คะแนนสะสมแอร์เอเชีย รีวอร์ด เพื่อใช้แทนเงินจ่ายค่าเที่ยวบินได้ โดยเมื่อใช้บัตรที่แอร์เอเชีย รับคะแนนสะสมแอร์เอเชีย รีวอร์ด สูงสุด 10 เท่า จากการเป็นสมาชิกระดับแพลทินัมของแอร์เอเชีย รีวอร์ด บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะได้รับส่วนแบ่งรายได้ทุกยอดใช้จ่ายผ่านบัตรเครดิตร่วมดังกล่าวจากธนาคาร

- **พื้นที่ระวางสินค้า (AirAsia Cargo):** บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีรายได้จากบริการขนส่งสินค้า และไปรษณีย์ ดังนั้น บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะสามารถให้บริการดังกล่าวได้เมื่อมีพื้นที่และระวางน้ำหนักสำหรับขนส่งสินค้าได้เท่านั้น

- **การให้บริการเชื่อมต่อไปยังเกาะและเมืองต่างๆ:** บจ. ไทยแอร์เอเชียมีรายได้จากการบริการเชื่อมต่อการเดินทางไปยังสถานที่ต่างๆ โดยร่วมมือกับผู้ดำเนินธุรกิจให้บริการรถโดยสารระหว่างสนามบินไปยังเมืองต่างๆ เช่น เมืองปาย เชียงคาน เมืองภูเก็ต ปาดอง สุโขทัย และสุรินทร์ รวมถึงบริษัทผู้ให้บริการเรือเฟอร์รี่ไปยังหมู่เกาะต่างๆ เช่น เกาะลันตา เกาะหลีเป๊ะ เกาะพะงัน เกาะพีพี และเกาะสมุย เพื่อให้ผู้โดยสารสามารถวางแผนการเดินทางท่องเที่ยวได้ง่าย ทั้งนี้บริการรถโดยสารระหว่างสนามบินไปยังเมืองต่างๆ ได้หยุดให้บริการชั่วคราวในปี

2.1.3 การกำหนดราคา

บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีการกำหนดโครงสร้างค่าโดยสารหลายระดับต่อเส้นทางบิน (Dynamic Pricing) เพื่อบริหารให้เกิดรายได้รวมสูงสุดในแต่ละเที่ยวบิน ในการกำหนดจำนวนที่นั่งในแต่ละระดับค่าโดยสาร แต่ละเที่ยวบิน แต่ละวันเดินทางนั้น บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้พิจารณาปัจจัยต่างๆ ซึ่งรวมถึงอุปสงค์และอุปทานในตลาด การแข่งขัน ผลประกอบการในอดีต และการประมาณการจากสภาพเศรษฐกิจทั้งภายในและภายนอกประเทศ

โดยปกติที่นั่งที่มีค่าโดยสารระดับต่ำนั้นมีจำนวนจำกัด ดังนั้น ยิ่งผู้โดยสารสำรองที่นั่งล่วงหน้าเร็ว ผู้โดยสารจึงมีโอกาสที่จะซื้อบัตรโดยสารในราคาต่ำที่สุดตามที่ประกาศไว้ได้มากขึ้น ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย กำหนดค่าโดยสารทั้งแบบการเดินทางเที่ยวเดียว และการเดินทางเชื่อมเส้นทางระหว่างเมือง การสำรองที่นั่งจะได้รับการยืนยันหลังจากที่ท่านได้ชำระเงินค่าโดยสารเต็มจำนวนนั้น ไม่สามารถขอคืนค่าโดยสารได้ แต่ผู้โดยสารสามารถดำเนินการขอคืนเงินในส่วนของภาษีสนามบินได้ ในส่วนของการเปลี่ยนแปลงการเดินทาง ผู้โดยสารไม่สามารถเปลี่ยนแปลงเส้นทางบิน แต่สามารถเปลี่ยนแปลงวันและเวลาการเดินทางล่วงหน้าได้อย่างน้อย 48 ชั่วโมงก่อนกำหนดเดินทางได้ (ยกเว้นในกรณีค่าโดยสารราคาพิเศษ) โดยชำระค่าธรรมเนียมการจัดการและชำระส่วนต่างของราคาค่าโดยสารเพิ่มเติมแล้วแต่กรณี

เพื่อให้บรรลุเป้าหมายในการเพิ่มรายได้ให้สูงสุด บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีการบริหารจัดการต้นทุนที่ดี ทำให้โครงสร้างต้นทุนของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ต่ำพอที่จะสามารถเสนอขายบัตรโดยสารในราคาเฉลี่ยที่ประหยัดกว่าคู่แข่ง ในเส้นทางบินเดียวกันได้ นอกจากนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังได้เสนอขายบัตรโดยสารราคาพิเศษขึ้นไปอีกนั้น เป็นส่วนหนึ่งของการจัดโปรโมชั่นที่จัดเป็นครั้งคราว เพื่อเป็นการส่งเสริมการขายบัตรโดยสารสำหรับเส้นทางบินที่ได้รับความนิยมน้อยกว่า

2.1.4 การจำหน่ายและช่องทางการจัดจำหน่าย

บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีช่องทางการจัดจำหน่ายหลัก 3 ช่องทาง ได้แก่ ทางอินเทอร์เน็ต การขายตรงโดยผ่านสำนักงานขายของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย และการขายทางอ้อมโดยผ่านตัวแทนจำหน่ายหรือตัวกลางในการสำรองที่นั่ง โดยการเดินทางทั้งหมดทางบริษัทจะดำเนินการจัดส่งบัตรโดยสารอิเล็กทรอนิกส์ (Confirmation Itinerary) ซึ่งช่วยลดต้นทุนที่เกี่ยวข้องกับการพิมพ์ การส่งไปรษณีย์ และการแก้ไขบัตรโดยสาร รวมถึงการออกบัตรโดยสารใหม่ทดแทนบัตรโดยสารที่สูญหายหรือถูกขโมย โดยในไตรมาสแรกปี 2569 บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีสัดส่วนของการสำรองที่นั่งผ่านทางเว็บไซต์และแอปพลิเคชันอยู่ที่ร้อยละ 29 ช่องทางขายตรงที่ร้อยละ 1 และช่องทางขายทางอ้อมที่ร้อยละ 70

2.1.4.1 การขายทางอินเทอร์เน็ต

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ขายบัตรโดยสารทางอินเทอร์เน็ต ผ่านทางเว็บไซต์ www.airasia.com ซึ่งเป็นเว็บไซต์ของกลุ่มแอร์เอเชียและการสำรองที่นั่งผ่านโมบายแอปพลิเคชันบนโทรศัพท์เคลื่อนที่แบบสมาร์ตโฟน ซึ่งปัจจุบันแอปพลิเคชัน “airasia Super App” ครอบคลุมระบบปฏิบัติการทั้งแบบ iOS และ Android ในการสำรองที่นั่งทางออนไลน์นั้น จะสามารถเลือกชำระเงินผ่านบัตรเครดิต การหักบัญชีอัตโนมัติ (Direct Debit and Internet Banking) การชำระผ่านตู้เอทีเอ็ม (ATM) โมบายแบงก์กิ้ง (Mobile Banking) และการชำระเงินสดผ่านเคาน์เตอร์บริการ อันได้แก่ เคาน์เตอร์เซอร์วิส เทสโก้โลตัส บิ๊กซีซูเปอร์เซ็นเตอร์ ไปรษณีย์ไทย ท็อปซูเปอร์มาร์เก็ต ทรูมันนี่ และอื่นๆ ทั่วประเทศ ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ส่งเสริมการสำรองที่นั่งทางอินเทอร์เน็ต โดยเสนอค่าโดยสารราคาต่ำสุด (ซึ่งรวมถึงค่าโดยสารราคาพิเศษ) ผ่านเว็บไซต์และ airasia Super App ซึ่ง บจ. ไทยแอร์เอเชีย คาดว่าแนวโน้มดังกล่าวจะคงดำเนินไปอย่างต่อเนื่องในอนาคต อีกทั้งการสำรองที่นั่งทางออนไลน์ช่วยลดต้นทุนการดำเนินงานของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จึงเป็นช่องทางการจัดจำหน่ายที่มีต้นทุนการดำเนินงานต่ำที่สุดของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

2.1.4.2 การขายทางตรง

บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีการขายบัตรโดยสารผ่านช่องทางขายตรงที่สำนักงานขาย เคาน์เตอร์ประจำท่าอากาศยานทุกท่าอากาศยานที่มีเที่ยวบินให้บริการ โดยสามารถทำการชำระเงินในรูปแบบเงินสด, บัตรเครดิต, พร้อมเพย์ และ QR Code รวมถึงการชำระด้วยเงินสดผ่านทางจุดรับชำระเงินของเคาน์เตอร์เซอร์วิสที่ให้บริการ

2.1.4.3 การขายทางอ้อม

การขายทางอ้อมโดยผ่านตัวแทนจำหน่ายหรือตัวกลางในการสำรองที่นั่ง อันประกอบด้วย การจองที่นั่งของผู้โดยสารผ่านตัวแทนจำหน่าย ทั้งในรูปแบบออนไลน์ (Online Travel Agents - OTA) และออฟไลน์ (ผ่านตัวแทนจำหน่ายในรูปแบบอื่นๆ)

- **การจองที่นั่งผ่านตัวแทนจำหน่ายซึ่งเป็นบุคคลภายนอก:** บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีเครือข่ายหลายประเภท ได้แก่ “ตัวแทนจำหน่ายประเภทจดทะเบียน” ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย คือตัวแทนจำหน่ายที่จดทะเบียนและคงบัญชีประเภทวางเงินล่วงหน้ากับ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งใช้ในการหักบัญชีสำหรับลูกค้าที่สำรองที่นั่งผ่านตัวแทนดังกล่าว และ “ตัวแทนจำหน่ายประเภทบีเอสพี” คือตัวแทนที่เป็นสมาชิกและมีวงเงินเครดิตกับสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA) ทั้งนี้ รูปแบบการดำเนินธุรกิจของตัวแทนจำหน่ายภายนอกได้มีการขยายธุรกิจไปยังรูปแบบออนไลน์นั้น บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้รับรายได้จากตัวแทนจำหน่ายรูปแบบออนไลน์ ในส่วนของค่าบัตรโดยสาร ที่เป็นส่วนหนึ่งของแพ็คเกจท่องเที่ยวหรือเพียงบัตรโดยสารเท่านั้น

- **การจองที่นั่งผ่านโครงการ MyCorporate:** บจ. ไทยแอร์เอเชีย เสนอโครงการ MyCorporate ให้แก่ผู้เดินทางเพื่อธุรกิจซึ่งคงบัญชีองค์กรไว้กับ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

- **การจองที่นั่งผ่านโครงการ GoGovernment:** บจ. ไทยแอร์เอเชีย เสนอโครงการ GoGovernment ให้แก่ผู้เดินทางภาครัฐและรัฐวิสาหกิจ โดยสามารถใช้สิทธิการซื้อผ่านทางเคาน์เตอร์จำหน่ายบัตรโดยสารที่สนามบินในประเทศไทย หรือ ผ่านทางตัวแทนจำหน่ายตัวโดยสารที่ร่วมโครงการ

- **การจองที่นั่งผ่านโครงการ Book and Pay:** บจ. ไทยแอร์เอเชีย ร่วมกับ เคาน์เตอร์เซอร์วิส ได้บริการสำรองที่นั่งและชำระผ่านเคาน์เตอร์เซอร์วิสทุกสาขาทั่วประเทศ อาทิ ร้านสะดวกซื้อ ห้างสรรพสินค้าและซูเปอร์มาร์เก็ต เพื่อขยายฐานผู้ใช้บริการให้ครอบคลุมทั่วประเทศ การจองที่นั่งและชำระค่าบริการสามารถทำล่วงหน้า 24 ชั่วโมงสำหรับการเดินทางทุกเส้นทางบินภายในประเทศและระหว่างประเทศ ทั้งแบบเที่ยวเดียวและไปกลับ

2.1.5 การโฆษณาและการส่งเสริมการขาย

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ทำการจัดสรรงบประมาณในสัดส่วนที่เหมาะสม สำหรับการทำการตลาด และการสื่อสาร โดยจะทำการเลือกสื่อโฆษณาที่เข้าถึงผู้บริโภคตามวัตถุประสงค์ที่แตกต่างกัน เพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุด กล่าวคือ บจ. ไทยแอร์เอเชียจะเลือกใช้สื่อโฆษณาแบบวงกว้าง (แมสมีเดีย) เพื่อให้เกิดการรับรู้ในผู้บริโภคส่วนใหญ่ อย่างกว้างขวาง ซึ่งได้แก่ สื่อ

โฆษณาทางโทรทัศน์ สื่อกลางแจ้ง (Billboard) จอแอลอีดีภายในท่าอากาศยานและนอกอาคาร สื่อวิทยุ และเลือกใช้สื่อโฆษณาออนไลน์เพื่อให้เข้าถึงกลุ่มผู้บริโภคหลัก ซึ่งทางช่องทางนี้ ยังสามารถทำให้เกิดการซื้อได้โดยตรง (Conversion) เนื่องจากช่องทางหลักของการขายคือ ช่องทางออนไลน์ (ทางเว็บไซต์ และ ทางแอปพลิเคชัน ของสายการบินฯ)

ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีการวางแผนการทำการตลาดอย่างต่อเนื่องตลอดทั้งปี โดยจัดให้มีโปรโมชั่นบัตรโดยสารราคาพิเศษเป็นประจำ และมักจะมีการจัดโปรโมชั่นครั้งใหญ่ปีละ 3 - 4 ครั้ง ซึ่งราคาบัตรโดยสารในช่วงเวลาดังกล่าวจะเป็นราคาที่ให้ส่วนลดเพิ่มเติมจากค่าโดยสารที่ประหยัดอยู่แล้ว ซึ่งค่าบัตรโดยสารในช่วงเวลานี้ อาจต่ำจนเหลือ 0 บาท เพื่อกระตุ้นให้เกิดการจองบัตรโดยสารล่วงหน้า

2.1.6 ฝ่ายบริการลูกค้า

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้ความสำคัญกับผู้โดยสาร และได้มีการเปิดช่องทางการติดต่อ เพื่อให้ข้อมูล ให้ความช่วยเหลือ รวมถึงรับฟังข้อเสนอแนะและคำติชมจากผู้โดยสารโดยสามารถติดต่อที่บริการช่วยเหลือของแอร์เอเชียผ่านหน้าเว็บไซต์ www.airasia.com หรือผ่านทางโมบายแอปพลิเคชัน airasia Super App ซึ่งที่ผ่านมาเรามีช่องทางการติดต่อที่หลากหลาย เพื่ออำนวยความสะดวกให้กับผู้โดยสาร เนื่องด้วยการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง ฝ่ายบริการลูกค้าได้ใช้เทคโนโลยีต่างๆ ช่วยให้การจัดการช่วยเหลือผู้โดยสารด้วยความรวดเร็ว ทันที โดยได้นำเทคโนโลยี Chatbot ซึ่งสามารถจัดการให้ข้อมูลที่ถูกต้อง อย่างรวดเร็ว ทุกวันตลอด 24 ชั่วโมง และพร้อมยังมีทีมงานหลังบ้าน Live Chat Agent ดูแลลูกค้าหากทาง Chatbot ไม่สามารถแก้ไขปัญหาให้กับทางผู้โดยสารได้

เพื่อให้การบริการลูกค้าเป็นไปอย่างมีคุณภาพสูงสุด พนักงานจะได้รับการคัดเลือกโดยผ่านกระบวนการสรรหาอย่างเข้มงวด หลังจากนั้นจะได้รับการฝึกอบรมและประเมินผลการปฏิบัติงานอย่างครอบคลุมและต่อเนื่อง ซึ่งในแต่ละปี บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้จัดสรรงบประมาณเฉพาะสำหรับการฝึกอบรมเจ้าหน้าที่ฝ่ายบริการลูกค้าแต่ละคน เพื่อให้เกิดความมั่นใจว่าพนักงานมีความพร้อมอย่างเต็มที่ในการช่วยเหลือและบริการผู้โดยสารอย่างมีประสิทธิภาพ

2.2 การจัดหาผลิตภัณฑ์หรือบริการ

2.2.1 ผู้บินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2569 บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีเครื่องบินตระกูลแอร์บัส A320 และ A321 จำนวน 62 ลำ โดย บจ. ไทยแอร์เอเชีย เช่าเครื่องบินในลักษณะสัญญาเช่าดำเนินงานรวมทั้งหมด 58 ลำ โดยเช่าจาก AirAsia Mauritius ("AAM") ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของ AirAsia Berhad ("AAB") จำนวน 13 ลำ และเช่าจากบุคคลภายนอก (Third Party) จำนวน 45 ลำ ส่วนที่เหลือเป็นกรรมสิทธิ์ของบริษัทอีก 4 ลำ

เครื่องบินตระกูลแอร์บัส A320 และ A321 เป็นเครื่องบินที่ได้รับการพิสูจน์แล้วว่ามีความน่าเชื่อถือในการให้บริการเส้นทางบินระยะสั้นที่มีความถี่ของเที่ยวบินสูงและรองรับจำนวนผู้โดยสารต่อเที่ยวบินอย่างเหมาะสม ปัจจุบันผู้บินของบริษัท

ประกอบด้วย แอร์บัส A320 จำนวน 44 ลำ แอร์บัส A320 นีโอ จำนวน 11 ลำ และแอร์บัส A321 นีโอ จำนวน 7 ลำ โดยมีอายุการใช้งานโดยเฉลี่ยของฝูงบินอยู่ที่ 9.7 ปี และมีอัตราการใช้เครื่องบินต่อลำต่อวันโดยเฉลี่ยที่ 12.5 ชั่วโมงปฏิบัติการบินต่อวัน

ในการจัดหาเครื่องบิน บจ. ไทยแอร์เอเชีย วิเคราะห์ความต้องการเครื่องบินอย่างเป็นอิสระจากสายการบินอื่นในกลุ่ม Capital A โดย AAB เป็นผู้รวบรวมจำนวนเครื่องบินที่สายการบินในกลุ่ม Capital A แต่ละสายต้องการ และส่งคำสั่งซื้อเครื่องบินแบบรวบยอดให้กับแอร์บัสซึ่งเป็นบริษัทผู้ผลิตเครื่องบิน โดยการจัดหาเครื่องบินแบบเป็นกลุ่มเช่นนี้ทำให้ ได้รับส่วนลดจากราคามาตรฐานตามปริมาณการสั่งซื้อในจำนวนมาก

สำหรับสิทธิประโยชน์ทางภาษีจากคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (BOI) นั้น ณ วันที่ 31 มีนาคม 2569 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้รับสิทธิประโยชน์ 3 โครงการ สำหรับเครื่องบินจำนวน 7 ลำ โดยมีสิทธิประโยชน์ (ก) ได้รับยกเว้นอากรขาเข้าสำหรับเครื่องจักรตามที่คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนอนุมัติ (ข) ได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับกำไรสุทธิที่ได้รับจากการประกอบกิจการที่ได้รับการส่งเสริมเป็นเวลา 5 ปี นับแต่วันที่เริ่มมีรายได้จากการประกอบกิจการนั้น (ค) ได้รับอนุญาตให้นำผลขาดทุนประจำปีที่เกิดขึ้นในระหว่างเวลาที่ได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลไปหักออกจากกำไรสุทธิที่เกิดขึ้นภายหลังระยะเวลาที่ได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล โดยมีกำหนดเวลาไม่เกิน 5 ปี นับแต่วันพ้นกำหนดเวลานั้น และ (ง) ได้รับยกเว้นไม่ต้องนำเงินปันผลจากกิจการที่ได้รับการส่งเสริมไปรวมคำนวณเพื่อเสียภาษีเงินได้ตลอดระยะเวลาที่ผู้ได้รับการส่งเสริมได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลนั้น ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขหลายประการตามที่คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนกำหนด เพื่อที่จะได้มาซึ่งสิทธิประโยชน์ดังกล่าว โดย ณ สิ้นเดือนมีนาคมปี 2569 บริษัทเหลือสิทธิประโยชน์ที่สามารถทยอยรับรู้ได้อีกจำนวน 5,680 ล้านบาท

2.2.2 น้ำมันเชื้อเพลิง

น้ำมันเชื้อเพลิงเป็นองค์ประกอบหลักของต้นทุนสำหรับสายการบินต่างๆ โดยบริษัทฯ มีค่าน้ำมันเชื้อเพลิงคิดเป็นร้อยละ 40.2 ร้อยละ 29.4 และร้อยละ 38.2 ของต้นทุนขายและบริการ ในปี 2567 ในปี 2568 และในไตรมาสที่ 1 ปี 2569 ตามลำดับ

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซื้อน้ำมันเชื้อเพลิงโดยส่วนใหญ่จาก บมจ. ปตท. น้ำมันและการค้าปลีก และ บมจ. บางจาก ซึ่งมีราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่ปรับเกณฑ์มาตรฐานตามราคาเฉลี่ยอ้างอิง MOPS (Mean of Platts Singapore: MOPS) โดยราคาน้ำมันเชื้อเพลิงเครื่องบินมีความผันผวนสูงขึ้นอยู่กับปัจจัยทางเศรษฐกิจและภูมิศาสตร์ของโลก บจ. ไทยแอร์เอเชีย จึงปรับใช้กลยุทธ์บริหารจัดการน้ำมันเชื้อเพลิงที่หลากหลาย เพื่อบริหารความเสี่ยงของราคาน้ำมันเชื้อเพลิง โดย บจ. ไทยแอร์เอเชีย ร่วมทำรายการกับ AAB ในการทำสัญญาป้องกันความเสี่ยง เพื่อบริหารความเสี่ยงจากความผันผวนของราคาน้ำมันเชื้อเพลิงในตลาดโลก

นอกจากการป้องกันความเสี่ยงราคาน้ำมันเชื้อเพลิงแล้ว บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังมีนโยบายลดต้นทุนและลดความเสี่ยงตามปกติให้อยู่ในระดับต่ำที่สุด โดยใช้กลยุทธ์การบริหารจัดการน้ำมันเชื้อเพลิงดังต่อไปนี้

- **การจัดหาน้ำมันเชื้อเพลิง:** บจ. ไทยแอร์เอเชีย จัดหาน้ำมันเชื้อเพลิงจากแหล่งที่มีราคาถูกที่สุด และจัดหาน้ำมันเชื้อเพลิงปริมาณมากในแต่ละครั้ง ภายใต้ข้อจำกัดทางการขนส่งที่เหมาะสมและเป็นไปตามระเบียบข้อบังคับ ทั้งนี้เพื่อให้ต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิงต่ำที่สุด
- **การชำระเงินล่วงหน้า:** การชำระเงินล่วงหน้าสำหรับการซื้อทำให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีอำนาจต่อรองเพื่อให้ได้ราคาที่ดีขึ้น
- **การใช้น้ำมันเชื้อเพลิง:** บจ. ไทยแอร์เอเชีย พยายามลดการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงให้ต่ำที่สุด ด้วยการกำหนดแนวทางอย่างชัดเจนที่ครอบคลุมทุกแง่มุมของการดำเนินการด้านการบิน เพื่อให้สามารถคงอัตราการเผาไหม้น้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับเครื่องบินให้อยู่ในระดับต่ำที่สุดสำหรับการปฏิบัติการ

2.2.3 ลูกค้าหลัก

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ไม่มีการพึ่งพิงลูกค้ารายใดในสัดส่วนเกินกว่าร้อยละ 30 ของรายได้รวมของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ในปี 2566 ปี 2567 และปี 2568 และในไตรมาสที่ 1 ปี 2569 โดยลูกค้าของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยส่วนใหญ่เป็นผู้โดยสารรายย่อย

2.2.4 ผู้จัดจำหน่ายหลัก

ใน ปี 2566 ปี 2567 และปี 2568 และไตรมาสที่ 1 ปี 2569 ไม่มีผู้จัดจำหน่ายที่มีสัดส่วนการจัดหาสินค้าร้อยละ 30 หรือมากกว่า ของต้นทุนการดำเนินงานและค่าใช้จ่ายรวมของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

2.2.5 การซ่อมบำรุงและชิ้นส่วนอะไหล่

2.2.5.1 การซ่อมบำรุง

ในการซ่อมบำรุงอากาศยานชั้นลานจอดและการซ่อมบำรุงย่อย (ต่ำกว่าระดับ C-Check) รวมถึงการแก้ไขข้อบกพร่องที่พบระหว่างการดำเนินงาน จะดำเนินการโดยฝ่ายวิศวกรรมของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย แต่สำหรับการซ่อมบำรุงอากาศยานชั้นโรงงาน (ตั้งแต่ระดับ C-Check ขึ้นไป) หรือการซ่อมแซมโครงสร้าง บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะว่าจ้างคู่ค้าผู้ให้บริการหน่วยซ่อมบำรุงรายอื่นๆ (Maintenance and Repair Organisation - MRO) ที่ได้รับการรับรองจากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ให้เป็นผู้ดำเนินการ เช่น บมจ. การบินไทย บจ. อุตสาหกรรมการบิน (ประเทศไทย) หรือ ST Aerospace (Guangzhou) Aviation Services Co., Ltd (ประเทศจีน) Sepang Aircraft Engineering (ประเทศมาเลเซีย) และ FL Technics (ประเทศอินโดนีเซีย) เป็นต้น ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย สามารถพึ่งพาการรับประกันของผู้ผลิตรวมถึงการสนับสนุนด้านอะไหล่และอุปกรณ์ที่ Capital A ได้รับ ผ่านทางสัญญาเช่าช่วงอากาศยานของกลุ่มแอร์เอเชีย

ในการรักษาระดับมาตรฐานความสมควรเดินอากาศ (airworthiness) และการบริหารด้านการเงินอย่างมีประสิทธิภาพ ทาง บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ดำเนินปัจจัยต่างๆ ในการเลือกผู้ให้บริการหน่วยซ่อมบำรุง เช่น

- การปรับตารางการซ่อมบำรุงอากาศยานขึ้นโรงงาน (Maintenance Schedule) ให้เหมาะสมกับจำนวนอากาศยานและผู้ให้บริการหน่วยซ่อมบำรุงเพื่อรักษามาตรฐานความปลอดภัยและควบคุมค่าใช้จ่ายให้เหมาะสม
- การคำนึงถึงความเสี่ยงห่วงโซ่อุปทานที่อาจชะงัก (Supply Chain Disruption) ซึ่งอาจทำให้กระบวนการจัดซื้ออุปกรณ์และอะไหล่อากาศยานเพื่อการซ่อมบำรุงล่าช้าโดยสายการบินจำเป็นต้องทำงานร่วมกับคู่ค้าอะไหล่อากาศยานและผู้ให้บริการหน่วยซ่อมบำรุงอย่างใกล้ชิดเพื่อหาทางแก้ปัญหาและสร้างนวัตกรรมเพื่อเพิ่มทางเลือกและประสิทธิภาพให้กับสายการบิน
- การใช้เทคโนโลยีในการยกระดับการบำรุงรักษาอากาศยานเชิงรุก (Proactive Maintenance) โดยทางฝ่ายวิศวกรรมสนับสนุนการใช้เทคโนโลยีเพื่อลดต้นทุนการซ่อมบำรุงโดยใช้ข้อมูลจากหลายแหล่งข้อมูลเพื่อคาดการณ์รูปแบบการซ่อมบำรุงที่จะเกิดขึ้นในอนาคตและสามารถยืดอายุการใช้งานของอะไหล่อากาศยานด้วยการบำรุงรักษาก่อนอะไหล่อากาศยานจะล้มเหลว ซึ่งหลีกเลี่ยงการเสียต้นทุนทั้งสินค้า เวลา และแรงงาน

2.2.5.2 ชิ้นส่วนอะไหล่

บจ. ไทยแอร์เอเชีย เก็บชิ้นส่วนอะไหล่เครื่องบินที่ศูนย์ปฏิบัติการการบินโดยส่วนใหญ่ถูกจัดเก็บที่กรุงเทพฯ แบ่งออกเป็น 2 ส่วนหลักคือ ทำอากาศยานดอนเมือง และทำอากาศยานสุวรรณภูมิ โดย ณ วันที่ 31 มีนาคม 2569 บจ. ไทยแอร์เอเชีย เก็บชิ้นส่วนอะไหล่เครื่องบินคิดเป็นมูลค่าสุทธิ 714.3 ล้านบาท

2.3 การดำเนินการอื่นๆ

2.3.1 ความปลอดภัยและความมั่นคง

บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีความมุ่งมั่นอย่างเต็มที่ในการดำเนินการเพื่อให้เกิดความปลอดภัยแก่ผู้โดยสาร และพนักงานทุกคน ทั้งนี้ความมุ่งมั่นดังกล่าวสอดคล้องกับการที่บริษัทนำระบบการบริหารจัดการด้านความปลอดภัย (Safety Management system: "SMS") ตามข้อกำหนดขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (The International Civil Aviation Organization: "ICAO") มาใช้ในบริษัท ซึ่งครอบคลุมทุกขั้นตอนการทำงานตั้งแต่การบริการภาคพื้น ระบบการซ่อมบำรุงอากาศยาน จนถึงขณะทำการบิน และที่สำคัญบริษัทมีการดำรงรักษาและปรับปรุงการบริหารจัดการด้านความปลอดภัยอย่างต่อเนื่อง ถึงแม้ว่าในปีที่ผ่านมา บริษัท ได้รับผลกระทบจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของ COVID-19 แต่บริษัทสามารถรับมือสถานการณ์ได้เป็นอย่างดีเนื่องจากมีแผนรับมือสถานการณ์ฉุกเฉิน (Emergency Response Plan: "ERP") และมีการฝึกอบรมและฝึกซ้อมให้กับพนักงานทุกระดับอย่างสม่ำเสมอ จึงทำให้การควบคุมการแพร่ระบาดของ COVID-19 ทั้งในทุกภาคส่วนการปฏิบัติงาน และของผู้โดยสารมีประสิทธิภาพที่ดี และมีความปลอดภัยตามนโยบายของระบบการบริหารจัดการด้านความปลอดภัย

2.3.1.1 ความปลอดภัยในการให้บริการการบิน

ความปลอดภัยถือเป็นหัวใจหลัก ในการดำเนินธุรกิจของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยเรามุ่งมั่นในการพัฒนา การนำไปสู่ การปฏิบัติ การดำรงตามกลยุทธ์และกระบวนการดำเนินงาน ตลอดจนการปรับเปลี่ยนกลยุทธ์และกระบวนการดังกล่าวอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้มั่นใจว่ามีการจัดสรรทรัพยากรอย่างเหมาะสมให้กับ การปฏิบัติงาน เพื่อนำไปสู่สมรรถนะสูงสุดด้านความปลอดภัย และเป็นไปตามมาตรฐานของประเทศ ตลอดจนมาตรฐานในระดับสากล พร้อมกับการให้บริการเที่ยวบินกับลูกค้า ด้วยราคาประหยัด อย่างมีความน่าเชื่อถือ และได้รับความสะดวกรบาย ถือเป็นภาระรับผิดชอบอย่างยั่งยืนของผู้บริหารทุกระดับ และพนักงานทุกคนขององค์กร ในการสร้างให้เกิดสมรรถนะสูงสุดด้านความปลอดภัย เริ่มตั้งแต่ประธานเจ้าหน้าที่บริหารของบริษัทฯ ลงไป

พันธกิจของเราคือ

- **สนับสนุน** การจัดการด้านความปลอดภัย ผ่านการจัดสรรทรัพยากรที่เหมาะสม ซึ่งจะก่อให้เกิดผลลัพธ์ในการสร้างวัฒนธรรมขององค์กร ที่ส่งเสริมการปฏิบัติงานอย่างปลอดภัย กระตุ้นให้เกิดการรายงาน และการสื่อสารอย่างมีประสิทธิภาพ ตลอดจนการจัดการความปลอดภัยอย่างจริงจัง ด้วยความใส่ใจเพื่อให้เกิดผลที่ดียิ่งขึ้นของระบบการจัดการด้านอื่นขององค์กร
- **บังคับใช้** ให้การจัดการด้านความปลอดภัยเป็นความรับผิดชอบหลัก ของผู้จัดการ และพนักงานทุกคน
- **กำหนดให้ชัดเจน** เกี่ยวกับภาระรับผิดชอบ และหน้าที่รับผิดชอบ ของผู้จัดการ พนักงาน และลูกจ้างทุกคน ในการดำเนินการให้ได้ตามสมรรถนะด้านความปลอดภัยของแต่ละหน่วยงาน และสมรรถนะของระบบการจัดการด้านความปลอดภัยโดยภาพรวม
- **จัดให้มีและปฏิบัติ** ตามกระบวนการขึ้นบันทึกรายและจัดการความเสี่ยง รวมถึงระบบการรายงานอันตราย เพื่อที่จะกำจัด หรือลดความเสี่ยง ของผลที่อาจเกิดขึ้นจากอันตรายที่มีอยู่ระหว่างการดำเนินการ หรือการปฏิบัติ เพื่อลดความเสี่ยงลงไปสู่ระดับที่น้อยที่สุดที่สามารถจะปฏิบัติได้จริงตามหลักเหตุผล
- **ยืนยันว่า** บริษัทฯ จะไม่มีมาตรการทางวินัยกับพนักงานที่เปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับความปลอดภัยผ่านทางระบบรายงานอันตราย ถ้าการรายงานหรือการปฏิบัตินั้น ไม่ใช่การกระทำที่ขาดเหตุผล การทำผิดกฎหมาย การประมาทร้ายแรง หรือการตั้งใจฝ่าฝืนกฎระเบียบ หรือข้อปฏิบัติ
- **ปฏิบัติตาม** ข้อกำหนดกฎหมาย และมาตรฐาน หากเป็นไปได้ปฏิบัติให้เกินกว่ามาตรฐานที่กฎหมายกำหนด
- **สร้างความมั่นใจว่า** ทรัพยากรบุคคลของบริษัทฯ ที่ได้รับการฝึกอบรม และมีทักษะที่เหมาะสม มีจำนวนเพียงพอ ที่จะปฏิบัติตามกลยุทธ์และกระบวนการดำเนินงานด้านความปลอดภัย

- **สร้างความมั่นใจว่า** พนักงานทุกคนได้รับข้อมูลด้านความปลอดภัยการบิน ได้รับการฝึกอบรมอย่างเพียงพอเหมาะสม และมีความสามารถที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัย ตลอดจนมีการจัดสรรพนักงานดังกล่าวให้ปฏิบัติงานได้อย่างเหมาะสมกับความชำนาญของตนเอง
- **กำหนดให้มีและวัดผล** สมรรถนะทางด้านความปลอดภัย ตามดัชนีชี้วัดและเป้าหมายด้านความปลอดภัยที่สะท้อนกับความเป็นจริง
- **ปรับปรุงอย่างต่อเนื่อง** เกี่ยวกับสมรรถนะด้านความปลอดภัย โดยผ่านกระบวนการจัดการที่รับประกันได้ว่าการปฏิบัติที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ
- **สร้างความมั่นใจว่า** ระบบการส่งเสริมและการบริการจากภายนอก ที่สนับสนุนการปฏิบัติงานของบริษัทฯ มีสมรรถนะเป็นไปตามมาตรฐานด้านความปลอดภัย และ
- **สร้างความเชื่อมั่น** ด้านการสื่อสารข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยภายในองค์กร สนับสนุนส่งเสริมให้ทุกคนมีความตระหนักด้านความปลอดภัยและมีการจัดสรรทรัพยากรที่จำเป็นในการปฏิบัติงาน เพื่อให้สอดคล้องกับนโยบายด้านความปลอดภัย

2.3.1.2 มาตรการด้านความมั่นคงทางการบิน

ในขณะที่ผู้ประกอบการกิจการทำอากาศยานที่เกี่ยวข้องจะรับผิดชอบดูแลด้าน ความมั่นคงปลอดภัยของผู้โดยสารและสัมภาระ ณ จุดหมายปลายทางภายในประเทศ และระหว่างประเทศ ทาง บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังคงฝึกอบรมพนักงานให้มีความรอบคอบ และเฝ้าระวังอยู่เสมอเพื่อให้สามารถรับรู้ถึงความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้น ซึ่งรวมถึงให้สามารถจัดการกับผู้โดยสารที่ประพฤติตนไม่เหมาะสมที่อาจเป็นภัยต่อสายการบิน และสนามบิน และผู้โดยสารที่ไม่ปฏิบัติตามกฎเกณฑ์ของสายการบินและสนามบิน อีกทั้ง บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะทำการตรวจสอบประวัติภูมิหลังของพนักงานที่จะรับเข้าทำงานทุกคนก่อนได้รับการว่าจ้าง

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้การฝึกอบรมพนักงานอย่างเข้มงวดเพื่อให้เกิดความมั่นใจว่า พนักงานของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีทักษะที่เหมาะสมในการปฏิบัติหน้าที่ที่เกี่ยวข้องตามที่ระบุไว้ในคู่มือพนักงาน ทั้งนี้ ลูกเรือและพนักงานภาคพื้นทุกคนต้องผ่านการฝึกอบรมด้านความตระหนักรู้ในสินค้าอันตราย เพื่อให้สามารถระบุสินค้าและวัตถุที่อาจมีอันตราย ซึ่งเป็นภัยคุกคามต่อความปลอดภัยของเที่ยวบิน (วัตถุเหล่านี้รวมถึงสารเหลวที่ติดไฟได้และ ภาชนะที่อาจระเบิดภายใต้แรงดัน) อีกทั้งจะมีการฝึกอบรมทบทวนรายปีจากเคสกรณีศึกษา เพื่อให้สามารถรับมือกับเหตุการณ์ต่างๆได้

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ปฏิบัติตามระเบียบข้อบังคับทั้งหมดของกพท. และ ICAO อย่างเคร่งครัด รวมทั้งติดตั้งประตูเสริมความแข็งแรงและกันกระสุนแก่ห้องนักบินในเครื่องบินทุกลำ

2.3.2 เทคโนโลยีสารสนเทศ

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ใช้เทคโนโลยีสารสนเทศในการปฏิบัติงานร่วมกับสายการบินอื่นในกลุ่ม Capital A ซึ่งลงทุนในเทคโนโลยีสารสนเทศที่ช่วยลดต้นทุนของกลุ่มโดยตรง ช่วยให้สามารถปรับขยายการดำเนินงานได้ รวมถึงช่วยปรับปรุงประสิทธิภาพและความปลอดภัย โดยที่ระบบซอฟต์แวร์หลัก (มีศูนย์กลางอยู่ในกัวลาลัมเปอร์ ประเทศมาเลเซีย) ที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ใช้ดำเนินการได้แก่ (1) NewSkies 4.2 และ Gonow 4.3 ซึ่งพัฒนาโดย Navitaire ใช้สำหรับดำเนินการขึ้นเครื่องของผู้โดยสาร การบริหารจัดการ/การสำรองสินค้าคงคลังและการขาย (2) Oracle Cloud Application ใช้สำหรับการดำเนินการด้านการเงิน และการจัดซื้อจัดจ้าง (3) AIMS ใช้สำหรับการกำหนดตารางบินและการจัดตารางบินของลูกค้าเรือ (4) Navtech ใช้สำหรับการวางแผนการบิน และ (5) Swiss Aviation Software Ltd.'s AMOS operating system ใช้สำหรับการบริหารจัดการวิศวกรรมการซ่อมบำรุงอากาศยานและการขนส่ง

2.3.3 การดำเนินการ ณ ท่าอากาศยาน

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้บริการลูกค้าภาคพื้นดินและบริการสนับสนุนภาคพื้นดิน รวมถึงบริการลานจอด ณ ท่าอากาศยานภายในประเทศส่วนใหญ่ด้วยตนเอง สำหรับจุดหมายปลายทางระหว่างประเทศ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ร่วมมือกับสายการบินในเครือข่ายที่บินไปยังจุดหมายปลายทางเดียวกัน ร่วมกันต่อรองจัดหาบริษัทภายนอกที่มีชื่อเสียงเป็นที่ยอมรับเป็นผู้ให้บริการแทน เพื่อประโยชน์ในการบริหารต้นทุนอย่างมีประสิทธิภาพ ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เชื่อว่าการให้บริการลูกค้าภาคพื้นดินและบริการสนับสนุนภาคพื้นดินด้วยตนเองจะเป็นหลักประกันว่า บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะคงต้นทุนในระดับต่ำและคงผลิตผลในระดับสูงอยู่เสมอ

ในด้านการให้บริการท่าอากาศยาน บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้เล็งเห็นถึงความสำคัญของการให้บริการอย่างสะดวกรวดเร็ว โดยมีการพัฒนาเทคโนโลยีด้านการเช็คอินด้วยตนเอง (ตู้เช็คอินอัตโนมัติ หรือ Kiosk และเคาน์เตอร์โหลดสัมภาระด้วยตนเอง หรือ Self Bag Drop) มาให้บริการ เพื่อตอบสนองการเดินทางของผู้โดยสารที่ต้องการความสะดวกและรวดเร็วในการเดินทางอย่างต่อเนื่อง ทั้งยังเป็นการลดต้นทุนได้อย่างมีประสิทธิภาพอีกด้วย และเพื่อการป้องกันการติดต่อของโรคระบาด COVID-19 ทางบริษัทได้เล็งเห็นถึงความสำคัญของการเดินทางแบบ New Normal โดยได้ปรับปรุงระบบการเช็คอินด้วยตนเอง (Self Check-in) ต่างๆ เป็นในรูปแบบลดการสัมผัส รวมถึงพัฒนาระบบ Scan2Fly แอปพลิเคชันเพื่อให้ผู้โดยสารทำการแนบเอกสารเกี่ยวกับการป้องกันการโรคระบาด COVID-19 ล่วงหน้าเพื่อลดการติดต่อกันระหว่างเจ้าหน้าที่ภาคพื้นและผู้โดยสารก่อนการเดินทาง

ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชียยังคงพัฒนาด้านการให้บริการพร้อมลดต้นทุนอย่างต่อเนื่อง โดยได้มีการศึกษาพัฒนาเทคโนโลยีนอกเหนือจากเทคโนโลยีด้านการเช็คอินด้วยตนเองตามที่กล่าวข้างต้น ยังได้มีการศึกษาเพิ่มเติมในเทคโนโลยีด้าน F.A.C.E.S หรือ Fast Airport Clearance Experience System โดยจะนำเทคโนโลยีการสแกนใบหน้ามาใช้ในการตรวจสอบการเรียกผู้โดยสารขึ้นเครื่อง (Boarding) เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและลดการทำงานของเจ้าหน้าที่บริการภาคพื้นดิน ซึ่งปัจจุบันอยู่ในระหว่างการปรับปรุง

ระบบและขออนุญาตจากหน่วยงานราชการ นอกจากนี้ หน่วยงานบริการลานจอดได้เริ่มทำการศึกษาระบบ Baggage Reconciliation System (“BRS”) เพื่อนำมาจัดการสัมภาระผู้โดยสารในแต่ละเที่ยวบิน โดยจะพิจารณาเริ่มจากเที่ยวบินภายในประเทศก่อน ซึ่งระบบ BRS จะช่วยให้การตรวจสอบสัมภาระของผู้โดยสารในแต่ละเที่ยวบินทำได้ง่ายและมีความแม่นยำมากขึ้น รวมถึงสามารถลดความผิดพลาดในการตกหล่นของสัมภาระให้น้อยที่สุด โดยระบบจะสามารถตรวจสอบได้ตั้งแต่ขั้นตอนออกบัตรโดยสาร ณ สนามบิน ผ่านการลงทะเบียนและนำส่งผ่านสายพานลำเลียง และตรวจสอบความถูกต้องก่อนนำกระเป๋าสัมภาระไปยังเครื่องบิน ซึ่งจะช่วยลดความเสี่ยงที่สัมภาระจะถูกนำส่งผิดเที่ยวบิน ทั้งนี้ยังมีการแสดงผลการทำงานผ่านหน้าจอแสดงผลแบบทันที (Dashboard) เพื่อให้ผู้ควบคุมงานเห็นได้ชัดเจนมากขึ้น

2.3.4 การประกันภัย

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้รับความคุ้มครองตามกฎหมายประกันภัยทั้งในส่วนธุรกิจการบินและส่วนที่ไม่ใช่ธุรกิจการบินที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยเชื่อว่าความคุ้มครองตามกฎหมายประกันภัยโดยรวมของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย สอดคล้องกับแนวทางปฏิบัติของอุตสาหกรรมการบินและวงเงินประกันภัยอยู่ในระดับที่เหมาะสมเพียงพอ ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้จัดทำกรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดชอบต่อผู้โดยสารและบุคคลภายนอก ซึ่งกรมธรรม์ประกันภัยดังกล่าวเป็นไปตามข้อกำหนดของสัญญาเช่าเครื่องบินและสอดคล้องกับแนวทางปฏิบัติของอุตสาหกรรมการบินภายใต้วงเงินความคุ้มครองขีดใช้รวม (กรณีการบาดเจ็บทางร่างกาย / ทรัพย์สินเสียหาย) จำนวน 750 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ต่อเหตุการณ์ และต่อเครื่องบินหนึ่งลำ โดยไม่จำกัดจำนวนครั้ง แต่สำหรับความรับผิดซึ่งเกิดจากผลิตภัณฑ์ รวมถึงความรับผิดชอบอันเนื่องมาจากการปฏิบัติการภาคพื้นดิน เป็นจำนวนเงิน 125 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ต่อการจอดภาคพื้น นอกจากนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังได้จัดทำกรมธรรม์แบบกำหนดมูลค่าเพื่อคุ้มครองความเสียหายต่อเครื่องบินสำหรับความเสี่ยงภัยทุกประเภท โดยมีการกำหนดวงเงินความรับผิดส่วนแรกสำหรับผู้เอาประกันภัยต้องรับผิดชอบเอง มูลค่า 750,000 ดอลลาร์สหรัฐฯ ต่อเหตุการณ์ แต่ไม่รวมถึงเหตุการณ์ความเสียหายโดยสิ้นเชิง ความเสียหายเสมือนหนึ่งเสียหายโดยสิ้นเชิง และความเสียหายโดยสิ้นเชิงของตัวเครื่องบิน ตามข้อตกลง

อย่างไรก็ตาม บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังได้จัดทำประกันวงเงินค่าความเสียหายส่วนแรกเพื่อคุ้มครองต่อความเสียหายของตัวเครื่องบิน เครื่องยนต์สำรองและอะไหล่ทั้งหมด แก่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ในส่วนต่างของจำนวนความเสียหายส่วนแรกที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะต้องรับผิดชอบที่วงเงินระหว่าง 750,000 ดอลลาร์สหรัฐฯ และ 50,000 ดอลลาร์สหรัฐฯ ต่อเหตุการณ์ โดยจัดทำวงเงินประกันค่าความเสียหายส่วนแรกของธุรกิจสายการบินภายใต้กลุ่ม Capital A รวมต่อปีจำนวน 10,000,000 ดอลลาร์สหรัฐฯ สำหรับเครื่องบิน เครื่องยนต์สำรองและอะไหล่ทั้งหมดรวมกันและตลอดระยะเวลาเอาประกันภัย

นอกเหนือจากที่กล่าวข้างต้น บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้จัดทำประกันภัยเพื่อคุ้มครองความเสียหายต่อเครื่องบินอันมีสาเหตุจากภัยสงครามรวมทั้งภัยอันตรายที่เกี่ยวข้อง เว้นแต่ภัยสงคราม การจี้เครื่องบิน และภัยอันตรายอื่นๆ ที่ระบุไว้ในข้อยกเว้น (AVN 48B) ภายใต้ความคุ้มครองกรมธรรม์ประกันภัยคุ้มครองความเสียหายต่อตัวเครื่องบินแบบเสี่ยงภัยทุก

ประเภทในขอบเขตที่จะสามารถคุ้มครองได้ซึ่งเป็นไปตามแบบกรมธรรม์ LSW555D ครอบคลุมมูลค่าเครื่องบินตามที่ได้ตกลงไว้ โดยความคุ้มครองดังกล่าวอยู่ภายใต้วงเงินรวมต่อปี จำนวน 1,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ต่อเหตุการณ์

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังได้จัดซื้อกรมธรรม์คุ้มครองความรับผิดสำหรับภัยสงคราม การจี้เครื่องบินและภัยอันตรายอื่นๆ ที่เกี่ยวเนื่อง (AVN52E) ซึ่งมีวงเงินคุ้มครองรวมต่อปีไม่เกิน 750 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ต่อเหตุการณ์และตลอดระยะเวลาเอาประกันภัย

2.4 สภาวะอุตสาหกรรมและการแข่งขัน

2.4.1 แนวโน้มเศรษฐกิจและสภาวะอุตสาหกรรม

กองทุนการเงินระหว่างประเทศ (IMF) ได้ปรับลดคาดการณ์การเติบโตทางเศรษฐกิจของสหรัฐอเมริกา จีน และอีกหลายประเทศ โดยสาเหตุของการปรับลดมาจากผลกระทบทางภาษีของสหรัฐฯ ซึ่งขณะนี้อัตราภาษีอยู่ในระดับสูงที่สุดในรอบ 100 ปี พร้อมเตือนว่าความตึงเครียดทางการค้าที่ยกระดับขึ้นนี้จะยิ่งจุดรั้งการเติบโตทางเศรษฐกิจให้ชะลอตัวลงอีก

IMF ได้ปรับลดคาดการณ์การเติบโตของเศรษฐกิจโลกในปี 2568 ลง 0.5 จุด มาอยู่ที่ 2.8% และในปี 2569 ลดลง 0.3 จุด เหลือ 3% จากที่เคยคาดการณ์ไว้ในเดือนมกราคม 2568 ว่าจะเติบโตที่ 3.3% ในทั้งสองปี โดย IMF ระบุว่าอัตราเงินเฟ้อของโลกน่าจะลดลงต่ำกว่าที่เคยคาดไว้ในเดือนมกราคม 2568 เนื่องจากผลกระทบของภาษี โดยคาดว่าอัตราเงินเฟ้อของโลกจะอยู่ที่ 4.3% ในปี 2568 และ 3.6% ในปี 2569 พร้อมทั้ง มีการปรับเพิ่มตัวเลขเงินเฟ้อของสหรัฐฯ และประเทศพัฒนาแล้วอื่นๆ อย่างมีนัยสำคัญ

2.4.2 การแข่งขัน

ในช่วงการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัส COVID-19 ได้ส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมการบินเป็นวงกว้าง ทำให้การบินระหว่างประเทศต้องหยุดชะงัก ดังนั้นการแข่งขันในปัจจุบันจะเน้นการบินในประเทศและเจาะกลุ่มนักท่องเที่ยวไทยเป็นหลัก ในขณะเดียวกันก็พยายามหารายได้จากช่องทางอื่นเพื่อความอยู่รอด และเปลี่ยนกลยุทธ์ไปสู่ธุรกิจใหม่ๆ เพื่อปรับสัดส่วนรายได้ในอนาคต นอกจากนี้การแพร่ระบาดยังทำให้หลายสายการบินประสบภาวะขาดทุน ขาดสภาพคล่อง การประกาศล้มละลาย และเข้าสู่กระบวนการฟื้นฟูกิจการ

การบินไทย เป็นสายการบินแห่งชาติที่ให้บริการเต็มรูปแบบ เน้นสร้างประสบการณ์การเดินทางด้วย“เสน่ห์ความเป็นไทย”และเสนอบริการหลายระดับ รวมถึงการให้บริการอาหารบนเครื่องบิน โปรแกรมสะสมไมล์และห้องพักผ่อนในท่าอากาศยาน มีฐานปฏิบัติการบิน ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ทั้งนี้การบินไทย ได้จัดตั้งสายการบินไทยสมายล์ เพื่อรองรับการเชื่อมต่อการเดินทางในประเทศ รวมถึงการเชื่อมโยงระหว่างประเทศในกลุ่มอาเซียน นอกจากนี้มีการหารายได้เพิ่มเติม อาทิ การขายปาท่องโก๋ อื่นๆ เมื่อวันที่ 27 พฤษภาคม 2563 ศาลล้มละลายกลางได้รับคำร้องขอฟื้นฟูกิจการของการบินไทยและต่อมาเมื่อวันที่ 15 มิถุนายน 2564 ศาลได้มีคำสั่งเห็นชอบด้วยแผนฟื้นฟูกิจการ

นกแอร์ เป็นสายการบินราคาประหยัด เน้นการให้บริการในกลุ่มลูกค้าที่ให้ความสำคัญกับราคา โดยสารอีกทั้งยังมีบริการให้เช่าเครื่องบิน โดยมีฐานปฏิบัติการบิน ณ ท่าอากาศยานดอนเมือง ปัจจุบันสายการบินนกแอร์ได้เข้าสู่การฟื้นฟูกิจการตามคำสั่งของศาลล้มละลายกลางในวันที่ 4 พฤศจิกายน 2563 และต่อมาเมื่อวันที่ 29 กันยายน 2564 ศาลได้มีคำสั่งเห็นชอบด้วยแผนฟื้นฟูกิจการ

บางกอกแอร์เวย์ส เป็นสายการบินที่เป็นทั้งเจ้าของและผู้ดำเนินกิจการสนามบินต่างๆ เช่น สนามบินสมุย สนามบินตราด และสนามบินสุโขทัย เน้นให้บริการการบินแบบเต็มรูปแบบ โดยเฉพาะเส้นทางไปยังเกาะสมุย นอกจากนี้สายการบินให้บริการเที่ยวบินไปยังจุดหมายปลายทางที่ใช้เวลาเดินทางต่อเที่ยวบินไม่เกิน 5 ชั่วโมงจากฐานปฏิบัติการการบินแต่ละแห่งของสายการบินครอบคลุมเส้นทางทั้งในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เอเชียใต้ และอินเดีย นอกจากนี้ยังคงให้ความสำคัญกับการลงทุนโครงการเมืองการบินในเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) รวมถึงธุรกิจบริการภาคพื้น ครั้วการบิน และคลังสินค้า เพื่อให้ธุรกิจมีความแข็งแกร่งมากขึ้นในอนาคต

ไทยไลอ้อนแอร์ เป็นสายการบินราคาประหยัดในเครือข่ายของไลอ้อนกรุ๊ปของประเทศอินโดนีเซีย ใช้ท่าอากาศยานดอนเมืองเป็นฐานปฏิบัติการบิน โดยชุกุลยุทธ์ราคาโดยสารถูกกว่าคู่แข่ง พร้อมแคมเปญในเมืองไทยคือ "อิสระในการบิน" โดยมุ่งเน้นเส้นทางบินหลักในประเทศ ช่วงปลายปี 2564 สายการบินเริ่มทำธุรกิจขนส่งสินค้าทางอากาศโดยใช้เครื่องบินรุ่นแอร์บัส A330 และมีฐานปฏิบัติการบินจากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

ไทยเวียดเจ็ทแอร์ ซึ่งเป็นสายการบินราคาประหยัดในเครือข่ายของสายการบินเวียดเจ็ทแอร์ ประเทศเวียดนาม โดยใช้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเป็นฐานปฏิบัติการบินและได้เปิดให้บริการเที่ยวบินในประเทศตั้งแต่วันที่ 1 กันยายน 2559 นับเป็นสายการบินราคาประหยัดที่มีการเติบโตอย่างรวดเร็วไม่ว่าจะเป็นด้านการทำโปรโมชันหรือขยายเส้นทางการบิน นอกจากนี้ยังเน้นธุรกิจขนส่งสินค้าทางอากาศเพิ่มหารายได้เสริม

ไทยแอร์เอเชีย ใช้กลยุทธ์แข่งขันทางราคาที่ประหยัด ความสะดวกของเที่ยวบิน คุณภาพในการให้บริการ และความตรงต่อเวลา โดย บจ. ไทยแอร์เอเชีย เชื่อว่าการเป็นสายการบินที่มีการบริหารต้นทุนอย่างมีประสิทธิภาพจะสามารถรับมือกับสถานการณ์ที่ราคาโดยสารจะลดลงเนื่องมาจากกลยุทธ์การลดราคาของคู่แข่งหรือจากคู่แข่งรายใหม่ได้ดี ในปี 2564 ที่ผ่าน มา บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังคงเผชิญการแพร่ระบาด COVID-19 สายพันธุ์ใหม่ๆ มีผลทำให้ปรับเส้นทางบิน โดยยกเลิกและลดเส้นทางบินในกลุ่มประเทศที่มีความเสี่ยงการแพร่ระบาด และปรับแผนปริมาณที่นั่ง เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการทำการบินและให้สอดคล้องกับความต้องการเดินทาง อีกทั้ง บจ. ไทยแอร์เอเชีย เน้นการให้บริการในเส้นทางบินที่ไม่มีคู่แข่งเพื่อหลีกเลี่ยงการแข่งขันที่รุนแรงและเพื่อการรักษาการเป็นผู้นำตลาดการบินในประเทศ ส่งผลให้ บจ. ไทยแอร์เอเชียสามารถเป็นผู้กำหนดราคาโดยสารในเส้นทางนั้นๆ ได้ อาทิ เชียงใหม่สู่สุราษฎร์ธานี ภูเก็ตสู่ขอนแก่น นอกจากนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย วางกลยุทธ์ให้ฐานการบินที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเสริมความแข็งแกร่งเส้นทางบินในประเทศ พร้อมทั้งรวมเส้นทางขนส่งสินค้าทางอากาศเป็น

ส่วนหนึ่งของแผนการขยายเส้นทางบินระหว่างประเทศเพื่อให้แน่ใจว่าเราจะได้เปรียบในการแข่งขันทั้งในส่วนผู้โดยสารและการขนส่งสินค้า

จากสถานการณ์ปัจจุบันที่ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงปรับตัวสูงขึ้นอันเป็นผลจากความตึงเครียดในภูมิภาคตะวันออกกลางระหว่างอิสราเอลและอิหร่าน โดยเฉพาะราคาน้ำมันอากาศยาน (Jet A-1) ที่ปรับตัวสูงขึ้นมากกว่าร้อยละ 100 ส่งผลกระทบโดยตรงต่อโครงสร้างต้นทุนของธุรกิจการบิน ด้วยเหตุนี้ สายการบินทั่วโลกจึงได้ดำเนินการปรับลดจำนวนเที่ยวบินในเส้นทางที่ไม่สามารถสร้างผลตอบแทนได้อย่างเหมาะสม เพื่อบริหารจัดการและควบคุมภาระต้นทุนของบริษัทในช่วงภาวะสงคราม ขณะเดียวกัน บริษัทได้ใช้การทำสัญญาป้องกันความเสี่ยงราคาน้ำมัน (Hedging) เป็นเครื่องมือในการบริหารจัดการความเสี่ยงด้านต้นทุนน้ำมัน อย่างไรก็ตาม ปัจจุบันบริษัทสามารถทำ Hedging ได้เพียงประมาณร้อยละ 10 ของปริมาณการใช้ น้ำมันทั้งหมดเท่านั้น ทั้งนี้ บริษัท มีความจำเป็นต้องดำเนินกลยุทธ์ในการปรับเปลี่ยนเส้นทางบิน รวมถึงปรับลดความถี่ของเที่ยวบินให้สอดคล้องกับสภาวะตลาดและต้นทุนที่เพิ่มสูงขึ้น เพื่อให้สามารถบริหารจัดการต้นทุนได้อย่างมีประสิทธิภาพ และเสริมสร้างความสามารถในการรับมือกับสถานการณ์ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่ผันผวนในปัจจุบันได้อย่างเหมาะสม

2.4.2.1 เส้นทางบินระหว่างประเทศ

คู่แข่งหลักในเส้นทางบินระหว่างประเทศของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย รวมถึงสายการบินที่ให้บริการแบบเต็มรูปแบบต่างๆ เช่น (1) การบินไทย (2) คาเธ่ย์แปซิฟิก (3) สิงคโปร์แอร์ไลน์ (4) เวียดนามแอร์ไลน์ (5) แอร์มาเก๊า (6) เมียนมาเนชั่นแนลแอร์ไลน์ และ (7) มาเลเซียแอร์ไลน์ นอกจากนี้ ยังมีการแข่งขันกับสายการบินราคาประหยัด เช่น (1) ไทเกอร์แอร์เวย์ส (2) เจ็ทสตาร์แอร์เวย์ส (3) สปริงแอร์ไลน์ (4) ไทยไลอ้อนแอร์ (5) ไทยเวียดเจ็ทแอร์ (6) อินเดียโก และ (7) ชีปแอร์

2.5 กลยุทธ์การแข่งขัน

เป้าหมายของเราคือเป็นผู้นำในธุรกิจสายการบินราคาประหยัดในทุกตลาดที่ให้บริการ โดยเสนอบริการเพื่อให้ผู้โดยสารได้รับคุณภาพและประสบการณ์การบินที่คุ้มค่าและได้มาตรฐานสากล นอกจากนี้จุดมุ่งหมายของเราคือการเป็นผู้นำส่วนแบ่งการตลาดในทุกๆ เส้นทางบิน สำหรับปี 2568 นั้น บจ. ไทยแอร์เอเชียมุ่งเน้นการเสริมสร้างความเป็นผู้นำในตลาดในประเทศ และบริหารจัดการปริมาณเที่ยวบินในตลาดต่างประเทศให้เหมาะสม สำหรับตลาดในประเทศ ยุทธศาสตร์การขยายเที่ยวบินจากสุวรรณภูมิเป็นไปได้ด้วยดี โดยไทยแอร์เอเชียตั้งเป้าที่จะเป็นสายการบินที่มีจำนวนเส้นทางบินในประเทศจากสุวรรณภูมิมากที่สุดภายในสิ้นปีนี้ ทั้งนี้ เหตุการณ์แผ่นดินไหวที่ผ่านมามีผลให้ช่วงเดือนเมษายน/สงกรานต์ลดความคึกคักลง แต่บริษัทประเมินว่าผลกระทบดังกล่าวจำกัดอยู่ในช่วงสั้น โดยเห็นอัตราขนส่งผู้โดยสารกลับมาฟื้นตัวได้ภายในสองสัปดาห์ด้วยความไม่แน่นอนในตลาดระหว่างประเทศ สัดส่วนเที่ยวบินของตลาดในประเทศอาจปรับสูงกว่าเป้าหมายเดิมที่ร้อยละ 65 เพื่อรองรับการจัดสรรเที่ยวบินในช่วงที่เหลือของปี

กล่าวโดยสรุป บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยึดมั่นกับแนวทางของการเป็นสายการบินราคาประหยัดที่มีการบริหารต้นทุนและการปฏิบัติงานอย่างมีประสิทธิภาพ โดยการขยายเครือข่ายและระบบการบริหารที่จะส่งเสริมให้เกิดการประหยัดและการบริหารจัดการอย่างมีประสิทธิภาพ (Lean Management) เพื่อเตรียมพร้อมกับการแข่งขันในอนาคต

3. ข้อมูลหลักทรัพย์และผู้ถือหุ้น

3.1 หลักทรัพย์

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2569 บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีทุนจดทะเบียนที่ออกและชำระแล้วจำนวน 1,003,969,520 บาท เป็นหุ้นสามัญจำนวน 100,396,952 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 10 บาท

3.2 ผู้ถือหุ้น

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2569 ผู้ถือหุ้นของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีจำนวน 7 ราย โดยมีรายละเอียดจำนวนหุ้นและสัดส่วนการถือหุ้นดังนี้

รายชื่อผู้ถือหุ้น	จำนวนหุ้น	สัดส่วนการถือหุ้น (ร้อยละ)
1. บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น	100,396,945	100.00
2. นายธรรพลฐ์ แบเลเวิลด์	2	0.00
3. นาวาอากาศเอกธนัททร งามปลั่ง	1	0.00
4. นายปรีชญา รัชมิธานินทร์	1	0.00
5. หม่อมหลวงบวรนวเทพ เทวกุล	1	0.00
6. นายสันติสุข คล่องใช้ยา	1	0.00
7. นางหทัยมาศ เอกลักษณ์ดิolk	1	0.00
รวม	100,396,952	100.00

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น

ณ วันที่ 11 มีนาคม 2569 บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มีผู้ถือหุ้นสูงสุด 10 รายแรก โดยมีรายละเอียดจำนวนหุ้นและสัดส่วนการถือหุ้นดังนี้

รายชื่อผู้ถือหุ้น ³⁾	จำนวนหุ้น	สัดส่วนการถือหุ้น (ร้อยละ)
1. AirAsia Aviation Group Limited ^{1) 2)}	5,230,616,671	40.71
2. นายบรรพตพล จูแบลเว็ลด์	2,280,661,686	17.75
3. บริษัท ไทยเอ็นวีดีอาร์ จำกัด	1,085,575,663	8.45
4. นายทรงศักดิ์ จิตเจื้อจุน	213,240,000	1.66
5. นายพิธาน องค์ไผะสีต	151,380,096	1.18
6. นายธนวัฒน์ พวงศ์	136,670,822	1.06
7. นางธัญญา ตูจินดา	45,000,000	0.35
8. กองทุนเปิด เค Mid Small Cap หุ้นทุนเพื่อการเลี้ยงชีพ	44,676,069	0.35
9. นางคันสนีย์ แพรอาภรณ์	40,150,00	0.31
10. นายจิรวิทย์ วุฒิไกร	40,023,700	0.31

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

3.3 หุ้นกู้

ณ วันที่ 5 พฤษภาคม 2569 บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีหุ้นกู้คงค้างทั้งสิ้น 9,150.0 ล้านบาท ดังนี้

หุ้นกู้	มูลค่าที่ยังไม่ได้ ไถ่ถอน (ล้านบาท)	วันที่ออกหุ้นกู้	วันที่ครบ กำหนดไถ่ถอน	อัตราดอกเบี้ย (ร้อยละต่อปี)	กำหนดชำระ ดอกเบี้ย
ครั้งที่ 1/2567	1,500.0	10 พ.ค. 2567	10 พ.ย. 2569	5.90	ทุกสามเดือน
ครั้งที่ 2/2567	1,500.0	18 ต.ค. 2567	18 เม.ย. 2570	5.65	ทุกสามเดือน
ครั้งที่ 1/2568	2,000.0	11 เม.ย. 2568	11 ต.ค. 2570	5.50	ทุกสามเดือน
ครั้งที่ 2/2568	2,650.0	06 ส.ค. 2568	06 ส.ค. 2571	5.50	ทุกสามเดือน
ครั้งที่ 1/2569	1,500.0	10 เม.ย. 2569	10 เม.ย. 2572	5.40	ทุกสามเดือน
รวม	9,150.0				

3.4 ตัวแลกเงิน

ณ วันที่ 5 พฤษภาคม 2569 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ไม่มีตัวแลกเงินคงค้าง

3.5 นโยบายการจ่ายเงินปันผล

ในการพิจารณาจ่ายเงินปันผลของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะคำนึงถึงผลการดำเนินงาน สภาพคล่อง กระแสเงินสด และสถานะทางการเงินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เงื่อนไขและข้อจำกัดในการจ่ายเงินปันผลตามที่กำหนดไว้ในสัญญาเงินกู้ หนี้กู้ หรือสัญญาต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง ที่กำหนดให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ต้องปฏิบัติตาม แผนธุรกิจในอนาคต และความจำเป็นในการใช้เงินลงทุน รวมถึงปัจจัยอื่นๆ ตามที่คณะกรรมการ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เห็นสมควร ทั้งนี้ ในปี 2566 ปี 2567 และไตรมาสที่ 1 ปี 2569 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ไม่มีการจ่ายปันผล

4. ทรัพย์สินที่ใช้ในการประกอบธุรกิจ

4.1 สินทรัพย์ถาวรหลัก

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2569 บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีสินทรัพย์ถาวรที่มีมูลค่าตามบัญชีสุทธิตามที่ปรากฏในงบการเงินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีดังนี้

ประเภท	มูลค่าตามบัญชีสุทธิ ณ วันที่ 31 มีนาคม 2569 (ล้านบาท)	เงินกู้คงค้าง (ล้านบาท)	วงเงิน (ล้านบาท)	ภาระผูกพัน และมูลค่าภาระจำนอง (ล้านบาท)
ที่ดิน	427.2	601.7	1,500	ติดภาระจำนองกับสถาบันการเงิน จำนวน 427.2 ล้านบาท
อาคาร	484.1			ติดภาระจำนองกับสถาบันการเงิน จำนวน 484.1 ล้านบาท
ส่วนปรับปรุงอาคารเช่า	61.0	-	-	ไม่มีภาระผูกพัน
คอมพิวเตอร์	40.0	-	-	ไม่มีภาระผูกพัน
เครื่องตกแต่งติดตั้งและ อุปกรณ์สำนักงาน	11.0	-	-	ไม่มีภาระผูกพัน
อุปกรณ์ในการดำเนินงาน	55.0	-	-	ไม่มีภาระผูกพัน
ยานพาหนะ	18.4			
เครื่องยนตเครื่องบิน	1,790.2			

ประเภท	มูลค่าตามบัญชีสุทธิ ณ วันที่ 31 มีนาคม 2569 (ล้านบาท)	เงินกู้คงค้าง (ล้านบาท)	วงเงิน (ล้านบาท)	ภาระผูกพัน และมูลค่าภาระจำนอง (ล้านบาท)
อะไหล่เครื่องบิน	714.3			
เครื่องบินจำนวน 4 ลำ	2,665.4	-	1,750	ติดภาระจำนองกับสถาบันการเงิน จำนวน 2,256.7 ล้านบาท
		585	650	ติดภาระจำนองกับสถาบันการเงิน จำนวน 684.0 ล้านบาท
สินทรัพย์ระหว่างติดตั้ง	25.6	-	-	ไม่มีภาระผูกพัน
รวม	6,292.2	1,186.7	3,900	3,852

หมายเหตุ ณ วันที่ 31 มีนาคม 2569 บริษัทมีสินทรัพย์ถาวรที่ไม่ติดภาระผูกพัน จำนวน 2,440.2 ล้านบาท คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 4.4 ของสินทรัพย์รวม

4.3 สินทรัพย์สิทธิการใช้

สินทรัพย์สิทธิการใช้ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ณ วันที่ 31 มีนาคม 2569 มีมูลค่าตามบัญชีจำนวน 24,143.9 ล้านบาท สินทรัพย์สิทธิการใช้นี้วัดมูลค่าด้วยราคาทุนหักค่าเสื่อมราคาสะสม ผลขาดทุนจากการด้อยค่าสะสม และปรับปรุงด้วยการวัดมูลค่าของหนี้สินตามสัญญาเช่าใหม่ ราคาทุนของสินทรัพย์สิทธิการใช้ประกอบด้วยความจำนวนเงินของหนี้สินตามสัญญาเช่าจากการรับรู้เริ่มแรก ต้นทุนทางตรงเริ่มแรกที่เกิดขึ้น จำนวนเงินที่จ่ายชำระตามสัญญาเช่า ณ วันที่สัญญาเช่าเริ่มมีผลหรือก่อนวันที่สัญญาเช่าเริ่มมีผล และหักด้วยสิ่งจูงใจตามสัญญาเช่าที่ได้รับ

4.4 สินทรัพย์ที่ไม่มีตัวตน

สินทรัพย์ที่ไม่มีตัวตนที่มีมูลค่าตามบัญชีสุทธิตามที่ปรากฏในงบการเงินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ณ วันที่ 31 มีนาคม 2569 เป็นจำนวน 0.6 ล้านบาท ประกอบด้วยโปรแกรมคอมพิวเตอร์ทั้งจำนวน

4.5 สัญญาเช่าระยะยาว

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2569 บจ. ไทยแอร์เอเชีย เช่าพื้นที่อาคารเพื่อใช้เป็นสำนักงาน รวมถึงเช่าพื้นที่สำหรับลานจอดเครื่องบินและพื้นที่สำหรับการดำเนินงานอื่นๆ กับท่าอากาศยานต่างๆ ทั้งในและต่างประเทศ รวมทั้งได้มีการทำสัญญาเช่าคลังสินค้า เพื่อใช้เป็นที่เก็บสินค้าขายบนเครื่องบิน และเก็บสิ่งของต่างๆ โดยสัญญาส่วนใหญ่จะมีอายุระหว่าง 1 ปี ถึง 3 ปี

4.6 การเช่าเครื่องบิน

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2569 ฟุ้งบินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ประกอบไปด้วย เครื่องบินตระกูลแอร์บัส A320 จำนวน 55 ลำ และเครื่องบินตระกูลแอร์บัส A321 จำนวน 7 ลำ แบ่งเป็นเครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าดำเนินงาน (Operating Lease) ที่เช่าช่วงจาก AAM (ซึ่งเป็นบริษัทย่อยในกลุ่มแอร์เอเชีย โดยมี AAB ถือหุ้นร้อยละ 100) จำนวน 13 ลำ จากบุคคลภายนอก (Third Party) 45 ลำ กรรมสิทธิ์ของบริษัทอีก 4 ลำ ใช้สำหรับเส้นทางบินภายในประเทศและระหว่างประเทศ โดยมีอายุสัญญาเฉลี่ยอยู่ที่ 11.4 ปี

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2569 บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีเครื่องบินจำนวน 58 ลำ ภายใต้สัญญาเช่าดำเนินงาน ซึ่งมีอายุสัญญาเป็นเวลา 6 - 18 ปี โดยมีวันสิ้นสุดสัญญาเช่าสำหรับเครื่องบินลำแรกในเดือนกรกฎาคม 2570 และจะทยอยสิ้นสุดสัญญาเช่าสำหรับลำถัดไปจนถึงเครื่องบินลำสุดท้ายภายใต้สัญญาเช่าลักษณะนี้ในเดือนธันวาคม 2580 โดยภาระภายใต้สัญญาดังกล่าวนี้นี้ เป็นส่วนหนึ่งของหนี้สินตามสัญญาเช่าที่มียอดปรากฏอยู่ในงบการเงินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ณ วันที่ 31 มีนาคม 2569 จำนวน 31,200.8 ล้านบาท ตามข้อกำหนดสัญญา บจ. ไทยแอร์เอเชีย ต้องจ่ายค่าเช่ารายเดือนในอัตราคงที่เป็นสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐ สำหรับเครื่องบินแต่ละลำ นอกจากนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังต้องจ่ายค่าเช่าเพิ่มเติมรายเดือน หรือสำรองค่าซ่อมบำรุงเพื่อเป็นค่าซ่อมบำรุงบางรายการสำหรับเครื่องบินแต่ละลำตามที่ได้ระบุไว้ในภายใต้สัญญาที่เกี่ยวข้อง ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ต้องส่งมอบเงินมัดจำให้แก่ AAM และบุคคลภายนอก (Third Party) เพื่อเป็นหลักประกันการชำระหนี้ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

4.7 การซ่อมแซมและการซ่อมบำรุงเครื่องบิน

AAB เข้าทำสัญญาซ่อมแซมและซ่อมบำรุงหลายฉบับ รวมถึงสัญญาที่ทำกับ GE Commercial Aviation Services และ ST Aerospace ซึ่งให้บริการครอบคลุมถึงเครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าดำเนินงานและสัญญาเช่าทางการเงินที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ใช้อยู่ตามข้อกำหนดของสัญญาที่ทำกับ GE Commercial Aviation Services และ ST Aerospace อนุญาตให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้รับผลประโยชน์จากการใช้อัตราค่าธรรมเนียมการซ่อมแซมและการซ่อมบำรุงที่ได้ตกลงไว้กับกลุ่มแอร์เอเชีย