

3. การวิเคราะห์และคำอธิบายของฝ่ายจัดการ

บทสรุปผู้บริหาร

ในไตรมาสที่ 1 ปี 2569 อุตสาหกรรมการท่องเที่ยวของประเทศไทยยังคงมีทิศทางฟื้นตัวอย่างต่อเนื่อง แม้ตลาดนักท่องเที่ยวจีนจะยังฟื้นตัวอย่างค่อยเป็นค่อยไป โดยคิดเป็นร้อยละ 28 ของช่วงก่อนเกิดการแพร่ระบาด (ปี 2562) แต่ยังคงปรับตัวเพิ่มขึ้นร้อยละ 11.8 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน อย่างไรก็ตาม อุตสาหกรรมการบินต้องเผชิญกับปัจจัยท้าทายอย่างยิ่งจากสถานการณ์ความตึงเครียดทางภูมิรัฐศาสตร์ในตะวันออกกลางระหว่างอิสราเอลและอิหร่าน ซึ่งส่งผลให้ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยาน (Jet A-1) ปรับตัวสูงขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ ในขณะเดียวกัน ความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยนที่เงินบาทแข็งค่าขึ้นร้อยละ 8.5 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน ได้เป็นปัจจัยเชิงบวกที่ช่วยบรรเทาผลกระทบด้านต้นทุนการดำเนินงานที่อยู่ในรูปสกุลเงินต่างประเทศได้บางส่วน

เพื่อรับมือกับต้นทุนพลังงานที่ผันผวน บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ปรับกลยุทธ์เครือข่ายเส้นทางบินอย่างรัดกุม โดยเน้นการบริหารสัดส่วนเที่ยวบินภายในประเทศเป็นหลัก พร้อมทั้งดำเนินมาตรการพิจารณาปรับอัตราค่าโดยสารและค่าธรรมเนียมน้ำมัน (Fuel Surcharge) ให้ครอบคลุมต้นทุนที่แท้จริง

สำหรับตลาดภายในประเทศ บริษัทมุ่งเน้นการตอบสนองอุปสงค์การเดินทางที่แข็งแกร่งในช่วงการท่องเที่ยว โดยเพิ่มปริมาณที่นั่งร้อยละ 18 ส่งผลให้จำนวนผู้โดยสารเติบโตถึงร้อยละ 15 มาอยู่ที่ 4.29 ล้านคน

สำหรับตลาดระหว่างประเทศ บริษัทบริหารจัดการต้นทุนโดยปรับลดปริมาณที่นั่งลงร้อยละ 4 เพื่อให้สอดคล้องกับอุปสงค์และหลีกเลี่ยงเส้นทางที่มีต้นทุนไม่เหมาะสม อย่างไรก็ตาม จำนวนผู้โดยสารในตลาดต่างประเทศยังคงรักษาระดับการเติบโตได้ที่ร้อยละ 1 มาอยู่ที่ 1.87 ล้านคน สำหรับทิศทางในช่วงที่เหลือของปี 2569 ภายใต้ความไม่แน่นอนของเศรษฐกิจโลก บริษัทยังคงตั้งเป้าหมายปริมาณขนส่งผู้โดยสารรวมทั้ง 23-24 ล้านคน ด้วยอัตราการขนส่งผู้โดยสาร (Load Factor) ใกล้เคียงร้อยละ 84 และเป้าหมายอัตรากำไรต่อเวลา (OTP) ที่ร้อยละ 85 ท่ามกลางความท้าทายจากปัญหาคอขวดของอุปทานเครื่องบินในอุตสาหกรรม ทั้งนี้ บริษัทจะมุ่งเน้นการบริหารจัดการสภาพคล่องอย่างรัดกุม ควบคู่ไปกับการป้องกันความเสี่ยงราคาน้ำมัน (Hedging) เพื่อรักษาระดับอัตรากำไร EBITDA ให้อยู่ในระดับใกล้เคียงกับปีที่ผ่านมา

ผลประกอบการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย สำหรับงวดปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2567 วันที่ 31 ธันวาคม 2568 วันที่ 31 มีนาคม 2568 และ 31 มีนาคม 2569 เป็นดังนี้

งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ

รายได้รวม

โครงสร้างรายได้ แบ่งตามประเภทของรายได้ มีรายละเอียด ดังนี้

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

โครงสร้างรายได้	ปี 2567		ปี 2568		ณ 31 มี.ค 68		ณ 31 มี.ค 69	
	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ
รายได้ค่าระวางขนส่ง	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	0.0	0.0
รายได้อื่น	731.9	1.4	859.1	1.7	214.3	1.7	527.2	3.8
รวมรายได้	50,793.4	100.0	49,091.9	100.0	13,554.4	100.0	14,057.0	100.0

หมายเหตุ 1: รายได้อื่น ได้แก่ กำไรจากการให้เช่า รายได้จากการเรียกคืนไมล์และรายได้จากภาษีสนามบินที่ผู้โดยสารไม่ได้เรียกคืน

สำหรับปี 2567

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

สำหรับปี 2568

ผลการดำเนินงานปี 2568 รายได้จากการขายและบริการอยู่ที่ 49,091.9 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 3.3 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน โดยรายได้จากค่าโดยสารลดลงร้อยละ 6.9 เหลือ 32,380.5 ล้านบาท อันมีสาเหตุหลักมาจากการปรับตัวลดลงของราคาบัตรโดยสาร ร้อยละ 9 เหลือ 1,798 บาท/คน ในขณะที่อัตราส่วนการขนส่งผู้โดยสาร (Load factor) ลดลงจากร้อยละ 91 เป็นร้อยละ 83 รายได้จากการบริการเสริมอยู่ที่ 7,719.7 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 7 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน อันเนื่องมาจากพฤติกรรมของผู้โดยสารที่หันมาจองตั๋วผ่านช่องทาง OTA (Online Travel Agency) ที่เพิ่มขึ้น ทำให้บริษัทมีรายได้จากค่าธรรมเนียมการดำเนินการเมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อนหน้าลดลง 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

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

สำหรับงวด 3 เดือน ปี 2569

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 แต่อัตราภาระขนส่งผู้โดยสาร (Load Factor) โดยรวมยังคงแข็งแกร่งและขยับเพิ่มขึ้นมาอยู่ที่ร้อยละ 88 บริษัทมีเครื่องบินปฏิบัติการจำนวน 58 ลำ จาก 62 ลำ และมีอัตราการใช้เครื่องบินต่อลำอยู่ที่ 12.5 ชั่วโมงต่อวัน ลดลงเล็กน้อยจาก 12.7 ชั่วโมงต่อวันในช่วงเดียวกันของปีที่แล้ว

รายได้อื่นอยู่ที่ 527.2 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 59.9 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน โดยหลักมาจากกำไรจากตราสารอนุพันธ์จำนวน 263.8 ล้านบาทในไตรมาสนี้

ค่าใช้จ่ายรวม

ค่าใช้จ่าย	2567		2568		ณ 31 มี.ค 68		ณ 31 มี.ค 69	
	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ
เงินเดือนและค่าจ้างพนักงาน	5,347.2	12.1	5,449.8	12.5	1,374.5	12.3	1,485.3	11.8
ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง	16,426.5	37.3	14,830.1	33.9	4,038.7	36.1	4,024.4	32.6
ค่าซ่อมแซมและซ่อมบำรุงรักษา	8,106.9	18.4	7,920.5	18.1	1,934.3	17.3	1,911.5	15.5
ค่าใช้จ่ายบริการภาคพื้นและการจัดจำหน่าย	496.2	1.1	473.5	1.1	124.2	1.1	132.9	1.1
ค่าใช้บริการสนามบินและลานจอด	6,004.6	13.6	6,062.3	13.9	1,592.7	14.2	1,622.1	13.2
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	3,999.5	9.1	4,766.4	10.9	1,080.6	9.7	1,229.9	10.0
ค่าใช้จ่ายอื่น	498.0	1.1	471.1	1.1	122.3	1.1	127.2	1.0
รวมต้นทุนขายและบริการ	40,878.9	92.7	39,973.7	91.4	10,267.3	91.8	10,533.3	85.4
ค่าใช้จ่ายและจัดจำหน่าย	2,052.5	4.7	2,243.0	5.1	615.0	5.5	439.9	3.6
ค่าใช้จ่ายในการบริหาร	1,129.8	2.6	1,404.5	3.2	304.9	2.7	354.5	2.9

ค่าใช้จ่าย	2567		2568		ณ 31 มี.ค 68		ณ 31 มี.ค 69	
	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ
ค่าใช้จ่ายอื่นๆ	30.7	0.1	102.6	0.2	(6.1)	(0.1)	1,006.6	8.2
รวมค่าใช้จ่าย	44,092.0	100.0	43,723.8	100.0	11,181.1	100.0	12,334.3	100.0

กำไร/ขาดทุน

กำไร/ขาดทุน	ปี 2567	ปี 2568	ณ 31 มี.ค 68	ณ 31 มี.ค 69
	ล้านบาท	ล้านบาท	ล้านบาท	ล้านบาท
กำไร/(ขาดทุน) จากกิจกรรมดำเนินงาน	6,701.3	5,368.1	2,373.3	1,722.6
รายได้ทางการเงิน	79.7	309.6	11.4	27.3
ต้นทุนทางการเงิน	(2,596.4)	(2,826.4)	(682.4)	(680.7)
กำไร/(ขาดทุน) ก่อนรายได้ภาษีเงินได้	4,184.6	2,851.3	1,702.3	1,069.2
รายได้ภาษีเงินได้	(702.5)	(515.0)	(315.1)	(227.2)
กำไร/(ขาดทุน) สำหรับงวด	3,482.1	2,336.3	1,387.2	842.0

สำหรับปี 2567

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 และมีผลขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นจำนวนทั้งสิ้น 510.8 ล้านบาท จากผลขาดทุนจากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย จึงทำให้กิจกรรมมีผลกำไรเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี 2567 ทั้งสิ้นจำนวน 2,971.3 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากกำไรเบ็ดเสร็จรวมของปีก่อนหน้าที่มีจำนวน 455.1 ล้านบาท

สำหรับปี 2568

ในปี 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 10 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน โดยเป็นผลจากราคาตลาดของน้ำมันอากาศยานที่ปรับตัวลดลงร้อยละ 7 จากช่วงเดียวกันของปีก่อน มาอยู่ที่ 86 ดอลลาร์สหรัฐฯ ต่อบาร์เรล ตามความผันผวนของนโยบายเศรษฐกิจระหว่างประเทศ รวมถึงค่าเงินบาทที่แข็งค่าขึ้นร้อยละ 7 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน อย่างไรก็ตาม ปริมาณการใช้เชื้อเพลิงในปี 2568 เพิ่มขึ้นร้อยละ 5 มาอยู่ที่ 4.3 ล้านบาร์เรล สอดคล้องกับจำนวนเที่ยวบินที่เพิ่มขึ้น ค่าใช้จ่ายพนักงานอยู่ที่ 5,451.7 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 2 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน จากชั่วโมงการบินที่เพิ่มขึ้นร้อยละ 4 ค่าซ่อมบำรุงอากาศยานอยู่ที่ 7,920.5 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 2 จากช่วงเดียวกันของปีก่อน เนื่องจากค่าเช่าเครื่องบินที่ลดลง ต้นทุนขายและการให้บริการอื่นๆ อยู่ที่ 11,773.5 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 7 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน โดยหลักมาจากค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่ายสินทรัพย์สิทธิการใช้เครื่องบินที่เพิ่มขึ้นอันเนื่องมาจากจำนวนเครื่องบินที่เพิ่มขึ้นจาก 60 ลำ ณ สิ้นปี 2567 เป็น 62 ลำ ณ สิ้นปี 2568 ค่าใช้จ่ายในการขายและบริหารอยู่ที่ 3,647.5 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 14.6 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน โดยส่วนใหญ่เกิดจากค่าใช้จ่ายด้านโฆษณาและการตลาดที่สูงขึ้น จากปัจจัยที่ได้กล่าวมาแล้วจึงทำให้ต้นทุนต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร ("CASK") ในปี 2568 นี้ ลดลงร้อยละ 5 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน มาอยู่ที่ 1.76 บาท โดยหลักมาจากต้นทุนค่าน้ำมันเชื้อเพลิงที่ลดลง ซึ่งหากไม่รวมค่าน้ำมันเชื้อเพลิง ต้นทุนดังกล่าวจะอยู่ที่ 1.19 บาท เท่ากับปีก่อนหน้า

ในปี 2568 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

สำหรับงวด 3 เดือน ปี 2569

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 ดอลลาร์สหรัฐฯ ต่อบาร์เรล ในขณะที่เงินเดือนและค่าจ้างพนักงานเพิ่มขึ้นร้อยละ 8.1 เป็น 1,485.3 ล้านบาท ค่าใช้บริการสนามบินและลาดจอดเพิ่มขึ้นร้อยละ 1.8 เป็น 1,622.1 ล้านบาทตามจำนวนเที่ยวบินและชั่วโมงบินที่ปรับตัวเพิ่มขึ้นเมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า อีกทั้งค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่ายได้ปรับเพิ่มขึ้นร้อยละ 13.8 มาอยู่ที่ 1,229.9 ล้านบาท โดยมีสาเหตุหลักมาจากการรับรู้ค่าเสื่อมราคาในส่วนของเครื่องบินที่เพิ่มขึ้น ทั้งนี้ แม้ในภาพรวมบริษัทจะมีค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้น 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 ล้านบาทโดยสาเหตุ

หลักมาจากค่านายหน้าที่ย้ายให้กับตัวแทนขายที่ลดลง ในขณะที่ค่าใช้จ่ายอื่นๆ ปรับตัวเพิ่มขึ้นเป็น 1,006.6 ล้านบาท โดยหลักมาจากผลขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนจำนวน 1,013.1 ล้านบาทจากการที่อัตราแลกเปลี่ยนระหว่างค่าเงินบาทและเงินเหรียญดอลลาร์สหรัฐ อ่อนค่าลงร้อยละ 3.9 เมื่อเทียบกับสิ้นปี 2568 มาอยู่ที่ 32.99 บาทต่อเหรียญดอลลาร์สหรัฐ หักลบกับผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นจำนวน 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 กิจกรรมมีผลกำไรสำหรับงวด 3 เดือน ปี 2569 จำนวน 842.0 ล้านบาท ลดลงจากช่วงเดียวกันของปีก่อนที่มีกำไร 1,387.2 ล้านบาท และมีผลกำไรเบ็ดเสร็จอื่นจำนวนทั้งสิ้น 14.1 ล้านบาท จึงทำให้กิจกรรมมีผลกำไรเบ็ดเสร็จรวมสำหรับงวด 3 เดือน ปี 2569 ทั้งสิ้นจำนวน 856.1 ล้านบาท

บริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด	ไตรมาส 1 ปี 2569	ไตรมาส 1 ปี 2568	เปลี่ยนแปลง	ปี 2568	ปี 2567	เปลี่ยนแปลง
จำนวนผู้โดยสาร (ล้านคน)	6.17	5.57	11%	21.04	20.82	1%
ในประเทศ	4.29	3.72	15%	14.29	13.10	9%
ระหว่างประเทศ	1.87	1.86	1%	6.74	7.72	-13%
ปริมาณที่นั่ง (ล้านที่นั่ง)	7.02	6.39	10%	25.23	22.96	10%
ในประเทศ	4.83	4.10	18%	16.73	14.06	19%
ระหว่างประเทศ	2.19	2.29	-4%	8.50	8.90	-4%
อัตราการขนส่งผู้โดยสาร (ร้อยละ)	88	87	+1 จุด	83	91	-9 จุด
ปริมาณการขนส่งด้านผู้โดยสาร (ล้านที่นั่ง-กม.)	6,039	5,657	7%	21,036	22,019	-4%
ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ล้านที่นั่ง-กม.)	6,966	6,713	4%	25,822	24,771	4%
ค่าโดยสารเฉลี่ย (บาท)	1,836	1,945	-6%	1,798	1,967	-9%
รายได้ต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (บาท)	1.94	1.97	-2%	1.77	2.00	-12%
ต้นทุนต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (บาท)	1.69	1.73	-2%	1.76	1.85	-5%
ต้นทุนต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ไม่รวมน้ำมันเชื้อเพลิง) (บาท)	1.11	1.13	-2%	1.19	1.19	0%
อัตราการใช้เครื่องบินต่อลำ (ชั่วโมงปฏิบัติการบินต่อวัน)	12.5	12.7	-2%	12.5	12.5	0%

งบแสดงฐานะการเงิน

สินทรัพย์

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 หักกลบกับสินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีลดลงจำนวน 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 ซึ่งส่วนใหญ่เกิดจากรายได้รับที่บริษัทในกลุ่มแอร์เอเชีย ดำเนินการแทนบริษัทขณะเดียวกัน ค่าใช้จ่ายจ่ายล่วงหน้าเพิ่มขึ้นร้อยละ 37.4 เป็น 861.2 ล้านบาท โดยหลักเป็นค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับน้ำมันเชื้อเพลิง บริษัทมีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด เพิ่มขึ้นร้อยละ 74.8 เป็น 3,650.7 ล้านบาท
- (2) สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนลดลง 172.9 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 0.4 จากสิ้นปี 2567 จากการลดลงของการตัดจำหน่ายสินทรัพย์สิทธิการใช้จำนวน 720.7 ล้านบาท และการลดลงของเงินสำรองค่าซ่อมเครื่องบินเนื่องจากสามารถเบิกคืนกับผู้ให้เช่าได้อีก 982.5 ล้านบาท และในปี 2568 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 – กิจการที่เกี่ยวข้องกันเพิ่มขึ้น 3,601.1 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 40.1 โดยหลักเกิดจากรายได้ที่บริษัทในกลุ่มแอร์เอเชียดำเนินการแทนบริษัทเพิ่มขึ้นตามยอดขายที่เติบโตเพิ่มขึ้น ขณะเดียวกัน เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดลดลง 2,757.9 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 75.5 เนื่องจากการจัดสรรกระแสเงินสดไปชำระคืนหนี้สินตามสัญญาเช่าและไถ่ถอนหุ้นกู้ระยะยาวที่ครบกำหนดชำระ จำนวน 1,500 ล้านบาท

- (2) สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนลดลง 1,252.3 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 3.2 เมื่อเทียบกับสิ้นปี 2568 โดยสินทรัพย์สิทธิการให้เช่าลดลง 1,158.2 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 4.6 โดยหลักมาจากการตัดค่าเสื่อมราคาทางบัญชี อีกทั้งสินทรัพย์ภาษีเงินได้รอตัดการบัญชีลดลง 230.8 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 5.9 เนื่องจากบริษัทมีการใช้สิทธิประโยชน์ทางภาษีจากผลประกอบการที่มีกำไรในไตรมาสที่ 3 เดียวกัน ที่ดิน อาคาร เครื่องบิน และ อุปกรณ์ ลดลง 42.1 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 0.7 อันเป็นผลมาจากการตัดค่าเสื่อมราคา

หนี้สิน

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

- (1) หนี้สินหมุนเวียนเพิ่มขึ้น 3,664.1 ล้านบาท โดยหลักมาจากเงินกู้ระยะสั้นจากสถาบันการเงินจำนวน 500.0 ล้านบาท หนี้สินตามสัญญาเช่าส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปีเพิ่มขึ้นเป็นจำนวน 1,133.8 ล้านบาท เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงินส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปีเพิ่มขึ้นจำนวน 407.4 ล้านบาท ค่าใช้จ่ายค้างจ่ายและรายได้รับล่วงหน้าที่ปรับตัวเพิ่มขึ้นในทิศทางเดียวกันกับยอดขายจำนวน 1,540.5 ล้านบาท และ 786.6 ล้านบาทตามลำดับ 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 สาเหตุโดยหลักเกิดจากการจ่าย

ค่าน้ำมันเชื้อเพลิงและค่าบริการภาคพื้นตามปริมาณเที่ยวบินที่เพิ่มขึ้น 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 บริษัทมีขาดทุนเกินทุนจำนวน 9,456.7 ล้านบาท ขาดทุนลดลงจากขาดทุนเกินทุนจำนวน 12,428.0 ล้านบาทจากสิ้นปี 2566 โดยหลักเกิดจากผลกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จสำหรับปี 2567 จำนวน 2,971.3 ล้านบาท

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568 บริษัทมีขาดทุนเกินทุนจำนวน 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 บริษัทมีขาดทุนเกินทุนจำนวน 6,387.7 ล้านบาท ขาดทุนลดลงจากขาดทุนเกินทุนจำนวน 7,243.8 ล้านบาท จากสิ้นปี 2568 คิดเป็นร้อยละ 11.8 โดยหลักเกิดจากผลกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมจำนวน 856.1 ล้านบาทในปี 2569

งบกระแสเงินสด

สำหรับงวดสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2567 บริษัทมีเงินสดสุทธิจากกิจกรรมดำเนินงานจำนวน 7,495.3 ล้านบาท โดยหลักมาจากกำไรก่อนภาษีเงินได้จำนวน 4,184.6 ล้านบาท ค่าใช้จ่ายที่ไม่เป็นต้นทุนและดอกเบี้ยจ่ายจำนวน 6,883.1 ล้านบาท หักลบด้วยรายการเงินทุนหมุนเวียนที่เพิ่มขึ้นจำนวน 3,567.5 ล้านบาท จึงทำให้บริษัทมีกระแสเงินสดจากการดำเนินงานเพิ่มขึ้น ในขณะที่กระแสเงินสดสุทธิจากการลงทุนลดลง จำนวน 842.4 ล้านบาท โดยมาจากเงินสดจ่ายเพื่ออาคาร เครื่องบิน ส่วนปรับปรุงอาคารเช่า อุปกรณ์และอสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน จำนวน 373.5 ล้านบาท ทั้งนี้กระแสเงินสดสุทธิจากการจัดหาเงินลดลง จำนวน 5,663.4 ล้านบาท จากการจ่ายชำระหนี้ที่ครบกำหนดอายุไถ่ถอนจำนวน 1,431.5 ล้านบาท ทั้งนี้บริษัทได้ออกหุ้นกู้โดยได้รับเงินสุทธิทั้งสิ้นจำนวน 3,000.0 ล้านบาท เพื่อมาไถ่ถอนหนี้ที่ครบกำหนดดังกล่าวในไตรมาสที่ 2 ของปี 2567 และเพื่อชำระค่าใช้จ่ายในกิจการ นอกจากนี้บริษัทยังชำระหนี้สินภายใต้สัญญาเช่า จำนวน 6,231.0 ล้านบาท และชำระเงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงินอีกจำนวน 1,041.0 ล้านบาทจึงทำให้บริษัทมีกระแสเงินสดจากการจัดหาเงินลดลง โดยรวมแล้วบริษัทมีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น จำนวน 989.5 ล้านบาท และมีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดปลายงวด จำนวน 2,088.2 ล้านบาท

สำหรับงวดสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2568 บริษัทมีเงินสดสุทธิจากกิจกรรมดำเนินงานจำนวน 9,133.5 ล้านบาท โดยหลักมาจากกำไรก่อนภาษีเงินได้จำนวน 2,851.3 ล้านบาท ค่าใช้จ่ายที่ไม่เป็นต้นทุนและดอกเบี้ยจ่ายจำนวน 5,225.0 ล้านบาท รวมกับรายการเงินทุนหมุนเวียนที่เพิ่มขึ้นจำนวน 1,059.0 ล้านบาท จึงทำให้บริษัทมีกระแสเงินสดจากการดำเนินงานเพิ่มขึ้น ในขณะที่กระแสเงินสดสุทธิจากการลงทุนจำนวน 764.3 ล้านบาท โดยมาจากเงินสดจ่ายเพื่อสินทรัพย์สิทธิการใช้และเงินสดจ่ายเพื่อปรับปรุงอาคารเช่าและซื้ออุปกรณ์จำนวน 704.6 ล้านบาท ในส่วนของกระแสเงินสดสุทธิจากการจัดหาเงินลดลง จำนวน 6,609.4 ล้านบาท จากการจ่ายชำระหนี้ที่ครบกำหนดอายุไถ่ถอนจำนวน 1,500 ล้านบาท ทั้งนี้บริษัทได้ออกหุ้นกู้โดยได้รับเงินสุทธิทั้งสิ้นจำนวน 4,650.0 ล้านบาท เพื่อมาไถ่ถอนหนี้ที่ครบกำหนดดังกล่าวในไตรมาสที่ 2 ของปี 2568 และได้ออกหุ้นกู้เพิ่มอีกหนึ่งครั้งในไตรมาสที่ 3 ของปี 2568 อีกจำนวน 2,650.0 ล้านบาท เพื่อซื้อเครื่องบินปฏิบัติการเพิ่มอีก 1 ลำ จากการที่บริษัทได้ใช้สิทธิซื้อเครื่องบินตามที่

กำหนดไว้ในสัญญาเช่าทางการเงินกับผู้ให้เช่า นอกจากนี้บริษัทยังชำระหนี้สินภายใต้สัญญาเช่า จำนวน 7,990.2 ล้านบาท และชำระเงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงินอีกจำนวน 1,629.9 ล้านบาทจึงทำให้บริษัทมีกระแสเงินสดจากการจัดหาเงินที่เป็นลบโดยรวมแล้วบริษัทมีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น จำนวน 1,759.8 ล้านบาท และมีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดปลายงวด จำนวน 3,650.7 ล้านบาท

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2569 บริษัทมีเงินสดสุทธิจากการดำเนินงานจำนวน 647.1 ล้านบาท โดย ซึ่งลดลงจากช่วงเดียวกันของปีก่อนหน้าที่มีจำนวน 1,561.2 ล้านบาท โดยปัจจัยหลักมาจากลูกหนี้หมุนเวียนอื่น – กิจกรรมที่เกี่ยวข้องจำนวน 3,505.5 ล้านบาทเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อนอยู่ที่ 1,685.0 ล้านบาท ที่ ซึ่งสอดคล้องกับยอดขายที่เพิ่มขึ้นจากพฤติกรรมการจองตั๋วผ่านช่องทาง OTA (Online Travel Agency) ที่เพิ่มขึ้นขณะที่มีเงินสดรับเพิ่มขึ้นจากเจ้าหนี้การค้าจำนวน 571.6 ล้านบาท ในขณะที่กระแสเงินสดสุทธิใช้ไปในการลงทุนเป็นลบ 253.5 ล้านบาท ลดลงจากช่วงเดียวกันของปีก่อนที่ 268.7 ล้าน อีกทั้งบริษัทมีกระแสเงินสดใช้ไปในการจัดหาเงินเป็นลบ 3,157.4 ล้านบาทเพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อน จากเดิมอยู่ที่ 1,956.7 ล้านบาทโดยมีการชำระคืนหุ้นกู้ระยะยาว 1,200 ล้านบาท การชำระหนี้สินตามสัญญาเช่า 1,223.8 ล้านบาทและการชำระคืนเงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบัน 368.4 ล้านบาท พร้อมจ่ายดอกเบี้ยจำนวน 365.2 ล้านบาท โดยรวมแล้วบริษัทมีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดลดลงจำนวน 2,763.9 ล้านบาท และมีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดปลายงวด 892.9 ล้านบาท

บริษัทมีเงินสดสุทธิจากกิจกรรมดำเนินงานจำนวน 647.1 ล้านบาท โดยหลักมาจากกำไรก่อนภาษีเงินได้จำนวน 1,069.2 ล้านบาท ค่าใช้จ่ายที่ไม่เป็นตัวเงินและดอกเบี้ยจ่ายจำนวน 3,007.6 ล้านบาท รวมกับรายการเงินทุนหมุนเวียนที่ลดลงจำนวน 3,428.9 ล้านบาท จึงทำให้บริษัทมีกระแสเงินสดจากการดำเนินงานเพิ่มขึ้น ในขณะที่กระแสเงินสดสุทธิจากการลงทุนจำนวน 253.5 ล้านบาท โดยมาจากเงินสดจ่ายเพื่อสินทรัพย์สิทธิการใช้และเงินสดจ่ายเพื่อปรับปรุงอาคารเช่าและซื้ออุปกรณ์จำนวน 160.9 ล้านบาท ในส่วนของกระแสเงินสดสุทธิจากการจัดหาเงินลดลง จำนวน 3,157.4 ล้านบาท จากการจ่ายชำระคืนหุ้นกู้ที่ครบกำหนดอายุไถ่ถอนจำนวน 1,200 ล้านบาท นอกจากนี้บริษัทยังชำระหนี้สินภายใต้สัญญาเช่า จำนวน 1,223.8 ล้านบาท และชำระเงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงินอีกจำนวน 368.4 ล้านบาท แล้วบริษัทมีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดลดลง จำนวน 2,763.9 ล้านบาท และมีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดปลายงวด จำนวน 892.9 ล้านบาท

ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อผลการดำเนินงานในอนาคต

1. สภาวะเศรษฐกิจโลก ความผันผวนของราคาน้ำมันและการแข็งค่าของเงินตราต่างประเทศ

ความขัดแย้งระหว่างอิสราเอลและอิหร่านที่ทวีความรุนแรงขึ้นในช่วงกลางเดือนมีนาคม ปี 2569 ส่งผลให้ราคาน้ำมันดิบทั่วโลกปรับตัวสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยในไตรมาสที่ 1 ปี 2569 ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยานเฉลี่ยพุ่งสูงขึ้น ซึ่งต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิงถือเป็นค่าใช้จ่ายหลักในการดำเนินธุรกิจ เพื่อรับมือกับสถานการณ์ดังกล่าว บริษัทได้ดำเนินการปรับอัตราค่าโดยสารและค่าธรรมเนียมน้ำมัน (Fuel surcharge) ให้ครอบคลุมต้นทุนที่สูงขึ้น ควบคู่ไปกับการใช้เครื่องมือป้องกันความเสี่ยงราคาน้ำมัน (Hedging) นอกจากนี้ บริษัทยังได้ปรับลดความถี่ของเที่ยวบินในเส้นทางที่ผลตอบแทนไม่เหมาะสม เพื่อบริหารจัดการต้นทุนอย่างมีประสิทธิภาพ ในทางกลับกัน ความขัดแย้งในตะวันออกกลางส่งผลให้อัตราค่าเงินบาทโดยเฉลี่ยในไตรมาสที่ 1 ปี 2569 แข็งค่าขึ้นมาอยู่ที่ 31.05 บาทต่อดอลลาร์สหรัฐฯ (แข็งค่าขึ้นร้อยละ 8.1 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน) ปัจจัยนี้ส่งผลดีโดยตรงต่อบริษัท เนื่องจากช่วยลดภาระต้นทุนที่เป็นสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐฯ เช่น ค่าเช่าเครื่องบิน ค่าซ่อมบำรุง และค่าน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยาน

2. การบริโภคภายในประเทศและการท่องเที่ยวเป็นปัจจัยหลักในการขับเคลื่อนการเติบโตของไทย

สภาพพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (“สศช.”) คาดการณ์เศรษฐกิจไทยในปี 2569 จะเติบโตเพียงร้อยละ 2.0 จากปีก่อนโดยมีปัจจัยเสี่ยงทางด้านการลงทุนรวมที่ชะลอตัวลงโดยเฉพาะการลงทุนภาครัฐที่จะเติบโตเพียงร้อยละ 1.7 ในขณะที่การลงทุนภาคเอกชนจะเติบโตเพียงร้อยละ 1.9 เมื่อเทียบกับปีก่อน

ทั้งนี้ในปี 2569 การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย (ททท.) คาดการณ์ว่าการท่องเที่ยวในประเทศไทยจะฟื้นตัวอย่างต่อเนื่อง โดยตั้งเป้าหมายนักท่องเที่ยวต่างชาติที่ 34 - 36.7 ล้านคนและจะสามารถสร้างรายได้รวม 1.64 - 2 ล้านล้านบาท ผ่านการผลักดันการท่องเที่ยวภายใต้แนวคิด “Amazing 5 Economy” ที่จะมุ่งเน้นสินค้าและบริการด้านการแพทย์แบบองค์รวม เจาะกลุ่มนักท่องเที่ยวกลุ่มเฉพาะตัวเช่น นักกีฬา การถ่ายทำภาพยนตร์ ตลอดจนนักท่องเที่ยวที่เดินทางโดยเครื่องบินส่วนตัว เป็นต้น

3. ไทยแอร์เอเชียคงเป้าหมายปี 2569 ไว้ พร้อมประเมินความเสี่ยงและปรับคาดการณ์จากความไม่แน่นอน

เพื่อลดความเสี่ยงจากการลดลงของนักท่องเที่ยวต่างชาติอันเนื่องมาจากอุปสงค์ที่ชะลอตัวและปัญหามักรัฐศาสตร์ บริษัทได้ปรับแผนการบินใหม่สำหรับปี 2569 โดยมุ่งจัดสรรสัดส่วนเที่ยวบินในประเทศเป็นหลักที่ร้อยละ 70 และเที่ยวบินต่างประเทศร้อยละ 30 พร้อมทั้งเพิ่มปริมาณเที่ยวบินในประเทศผ่านฐานปฏิบัติการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เพื่อรองรับผู้โดยสารที่ต้องการเดินทางต่อเครื่อง (Fly-thru) นอกจากนี้ บริษัทยังได้ขยายเส้นทางบินไปยังตลาดใหม่ ๆ เพื่อลดการพึ่งพิงตลาดจีน เช่น อินเดีย บังกลาเทศ และประเทศในกลุ่มอาเซียน

ในด้านห่วงโซ่อุปทาน แม้ความต้องการเดินทางจะฟื้นตัว แต่อุตสาหกรรมการบินยังคงเผชิญปัญหาคอขวดในกระบวนการผลิตและการซ่อมบำรุงอากาศยานซึ่งจะทำให้เกิดความล่าช้าจากการซ่อมบำรุงอากาศยานตลอดจนการส่งมอบเครื่องบินลำใหม่ตามสัญญากับผู้ผลิตเครื่องบิน อย่างไรก็ดีบริษัทยังคงเหลือสิทธิประโยชน์ทางภาษีจากคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน ที่สามารถทยอยรับรู้ได้อีกจำนวน 5,680 ล้านบาท

ภายใต้ความไม่แน่นอนดังกล่าว บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังคงเป้าหมายการขนส่งผู้โดยสารสำหรับปี 2569 ในกรอบ 23-24 ล้านคน ด้วยอัตราการใช้เครื่องบินโดยสาร (Load Factor) ใกล้เคียงร้อยละ 84 และอัตราการใช้เวลาเที่ยวบินที่ร้อยละ 85 บริษัทยังคงเป้าหมายในการรักษาระดับอัตรากำไร EBITDA ให้อยู่ในระดับใกล้เคียงกับปีที่ผ่านมา ควบคู่ไปกับการบริหารสภาพคล่องอย่างรัดกุม

การวิเคราะห์อัตราส่วนทางการเงิน (Key Financial Ratio)

ตารางแสดงอัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญ	2567	2568	ณ 31 มี.ค 69
อัตราส่วนสภาพคล่องหมุนเร็ว	0.50	0.56	0.61
อัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยต่อกำไรก่อนดอกเบี้ยจ่าย	4.14	4.07	4.14*
ภาษีเงินได้ ค่าเสื่อมราคา และค่าตัดจำหน่าย			
อัตราส่วนความสามารถในการชำระดอกเบี้ย (ICR)	4.19	3.74	4.43

ตารางแสดงอัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญ	2567	2568	ณ 31 มี.ค 69
อัตราส่วนความสามารถในการชำระภาระผูกพัน (DSCR)	0.94	1.02	1.06*
อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น	N/A**	N/A**	N/A**

หมายเหตุ * ปรับเป็นอัตราส่วนเต็มปีด้วยตัวเลข 12 เดือนย้อนหลัง

****** อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น ไม่สามารถคำนวณได้เนื่องจากส่วนของผู้ถือหุ้นติดลบ

การวิเคราะห์อัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญ

อัตราส่วนสภาพคล่องหมุนเร็ว

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567 บริษัทมีอัตราส่วนสภาพคล่องหมุนเร็วเพิ่มขึ้นเท่ากับ 0.50 เท่า โดยมีสาเหตุหลักมาจากเงินสดถูกหักกิจการที่เกี่ยวข้องกันและค่าใช้จ่ายจ่ายล่วงหน้าที่เคยได้เพิ่มขึ้นตามยอดขายของกิจการที่เพิ่มขึ้น

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568 บริษัทมีอัตราส่วนสภาพคล่องหมุนเร็วเพิ่มขึ้นเท่ากับ 0.56 เท่า โดยมีสาเหตุหลักมาจากลูกหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกันที่ลดลง

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2569 บริษัทมีอัตราส่วนสภาพคล่องหมุนเร็วเพิ่มขึ้นเท่ากับ 0.61 เท่า โดยมีสาเหตุหลักมาจากการบริหารจัดการสินทรัพย์หมุนเวียนและการลดลงของหนี้สินหมุนเวียนจากการชำระคืนหุ้นกู้และหนี้สินตามสัญญาเช่าในระหว่างงวด

อัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยต่อกำไรก่อนดอกเบี้ยจ่าย ภาษีเงินได้ ค่าเสื่อมราคา และค่าตัดจำหน่าย (IBD to EBITDA)

สำหรับปี 2567 บริษัทมีกำไรก่อนดอกเบี้ยจ่าย ภาษีเงินได้ ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย 10,880.5 ล้านบาท จึงทำให้บริษัทสามารถคำนวณอัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยต่อกำไรก่อนดอกเบี้ยจ่าย ภาษีเงินได้ ค่าเสื่อมราคา และค่าตัดจำหน่าย (IBD to EBITDA) เป็น 4.14 เท่า

สำหรับปี 2568 บริษัทมีกำไรก่อนดอกเบี้ยจ่าย ภาษีเงินได้ ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย จำนวน 10,559.8 ล้านบาท จึงทำให้บริษัทสามารถคำนวณอัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยต่อกำไรก่อนดอกเบี้ยจ่าย ภาษีเงินได้ ค่าเสื่อมราคา และค่าตัดจำหน่าย (IBD to EBITDA) เป็น 4.07 เท่า

สำหรับงวด 3 เดือนปี 2569 บริษัทมีกำไรก่อนดอกเบี้ยจ่าย ภาษีเงินได้ ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย จำนวน 3,012.5 ล้านบาท จึงทำให้บริษัทสามารถคำนวณอัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยต่อกำไรก่อนดอกเบี้ยจ่าย ภาษีเงินได้ ค่าเสื่อมราคา และค่าตัดจำหน่าย (IBD to EBITDA) เป็น 4.14 เท่า

อัตราส่วนความสามารถในการชำระดอกเบี้ย

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

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

สำหรับงวด 3 เดือน ปี 2569 อัตราส่วนอยู่ที่ 4.43 เพิ่มขึ้นจากปี 2568 จากต้นทุนทางการเงินที่ลดลงจากการชำระหนี้สินทางการเงินที่บริษัทมีกับสถาบันการเงินตลอดจนบริษัทได้ออกหุ้นกู้ที่มีอัตราดอกเบี้ยที่ลดต่ำลงเมื่อเทียบกับปีก่อนๆ และบริษัทยังมีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันที่ 31 มีนาคม 2569 อีกจำนวน ซึ่งสามารถใช้เงินสดดังกล่าวสนับสนุนการชำระคืนดอกเบี้ยได้

อัตราส่วนความสามารถในการชำระภาระผูกพัน

สำหรับปี 2567 อัตราส่วนอยู่ที่ 0.94 เท่า อัตราส่วนดังกล่าวต่ำกว่า 1.00 เท่า แสดงให้เห็นว่า EBITDA ยังไม่เพียงพอต่อการชำระคืนภาระผูกพันที่จะครบกำหนดใน 1 ปีได้ ทั้งนี้ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567 บริษัทมีภาระหนี้ที่ครบกำหนดใน 1 ปี จำนวน 11,635.7 ล้านบาท ซึ่งบริษัทได้วางแผนการเงินเพื่อชำระคืนภาระผูกพันที่ครบกำหนดอย่างรัดกุม ประกอบกับ บริษัทยังมีเงินสดภายใต้การบริหารอีกจำนวน 2,088.2 ล้านบาท ซึ่งสามารถใช้สนับสนุนการชำระคืนภาระผูกพันที่จะครบกำหนดใน 1 ปี ได้

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

สำหรับงวด 3 เดือน ปี 2569 อัตราส่วนอยู่ที่ 1.06 เท่า ซึ่งอัตราส่วนดังกล่าวสูงกว่า 1.00 เท่า แสดงให้เห็นว่า EBITDA เพียงพอต่อการชำระคืนภาระผูกพันที่จะครบกำหนดใน 1 ปีได้ ทั้งนี้ ณ วันที่ 31 มีนาคม 2569 บริษัทมีภาระหนี้ที่ครบกำหนดใน 1 ปี จำนวน 9,523.0 ล้านบาท ซึ่งบริษัทยังมีเงินสดภายใต้การบริหารอีกจำนวน 892.9 ล้านบาท ซึ่งสามารถใช้เพื่อชำระภาระผูกพันที่ครบกำหนดที่จะครบกำหนดใน 1 ปี ได้

อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567 ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568 และ ณ วันที่ 31 มีนาคม 2569 บริษัทมีอัตราส่วนหนี้สินต่อทุนที่ไม่สามารถคำนวณได้เนื่องจากบริษัทมีส่วนทุน -9,456.7 ล้านบาท -7,243.8 ล้านบาท และ -6,387.7 ล้านบาท ตามลำดับ โดยมีสาเหตุหลักมาจากผลกระทบจากการระบาดของโรค Covid-19 ในขณะที่ปี 2569 ส่วนทุนของบริษัทเริ่มฟื้นตัวตามลำดับ ส่งผลให้ส่วนทุนติดลบน้อยลงจากปีก่อนหน้า

การวิเคราะห์ผลการดำเนินงานของผู้ค้าประกัน บริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน)

ผลประกอบการของ บริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน) สำหรับงวดปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2568 และ งวด 3 เดือนสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2569 เป็นไปดังนี้:

งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ (งบเฉพาะกิจการ)

รายได้รวม

โครงสร้างรายได้ แบ่งตามประเภทของรายได้ มีรายละเอียด ดังนี้

โครงสร้างรายได้	ปี 2568		ณ 31 มี.ค 69	
	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ
รายได้จากการขายและบริการ	25.0	98.2	6.3	100.0
รายได้อื่น	0.5	1.8	-	0.0
รวมรายได้	25.5	100.0	6.3	100.0

สำหรับผลการดำเนินงานปี 2569 บริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน) มีรายได้จำนวน 6.3 ล้านบาท โดยรายได้ของบริษัทมาจากรายได้ค่าบริการจัดการ ในขณะที่ไม่มีรายได้จากเงินปันผลจาก บจ. ไทยแอร์เอเชีย

ค่าใช้จ่ายรวม

ค่าใช้จ่าย	ปี 2568		ณ 31 มี.ค 69	
	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ
ค่าใช้จ่ายในการบริหาร	25.6	100.0	7.3	100.0
ค่าใช้จ่ายอื่น	-	-	-	-
รวมค่าใช้จ่าย	25.6	100.0	7.3	100.0

กำไร/ขาดทุน

	ปี 2568 (ล้านบาท)	ณ 31 มี.ค 69 (ล้านบาท)
กำไร (ขาดทุน) จากกิจกรรมดำเนินงาน	(0.067)	(1.027)
รายได้ทางการเงิน	0.034	-
ต้นทุนทางการเงิน	(0.022)	(0.006)
ขาดทุนก่อนรายได้ภาษีเงินได้	(0.055)	(1.033)
รายได้ (ค่าใช้จ่าย) ภาษีเงินได้	-	-
ขาดทุนสำหรับงวด	(0.055)	(1.033)

สำหรับไตรมาสที่ 1 ปี 2569 บริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน) มีค่าใช้จ่ายในการบริหารอันเนื่องมาจากค่าที่ปรึกษา และค่าตอบแทนกรรมการจำนวน 7.3 ล้านบาท และ 25.6 ล้านบาทในปี 2568 ตามลำดับ ในขณะที่ไม่มีรายได้จากเงินปันผลจาก บจ. ไทยแอร์เอเชียในช่วงปี 2568 และไตรมาสที่ 1 ปี 2569 ส่งผลให้ในช่วงเวลาดังกล่าว บริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน) ขาดทุนสุทธิจำนวน 1.0 ล้านบาท ในไตรมาสที่ 1 ปี 2569 และ 0.1 ล้านบาท ในปี 2568

งบแสดงฐานะการเงิน

สินทรัพย์

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

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

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2569 สินทรัพย์มีจำนวน 17,011.0 ล้านบาท ลดลง 0.9 ล้านบาท เทียบจากสิ้นปีก่อน ซึ่งเป็นผลมาจาก

- (1) สินทรัพย์หมุนเวียนลดลง 0.9 ล้านบาท โดยหลักมาจากการลดลงของเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดจำนวน 6.1 ล้านบาท
- (2) ไม่มีการเปลี่ยนแปลงของสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน

หนี้สิน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568 หนี้สินมีจำนวน 1.4 ล้านบาท ลดลง 0.1 ล้านบาทจากสิ้นปีก่อนซึ่งเป็นผลมาจาก

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

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2569 หนี้สินมีจำนวน 1.5 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 0.1 ล้านบาทจากสิ้นปีก่อนซึ่งเป็นผลมาจาก

- (1) หนี้สินหมุนเวียนเพิ่มขึ้นจำนวน 0.1 ล้านบาท อันมีเหตุผลมาจากการเพิ่มขึ้นของค่าใช้จ่ายค้างจ่ายจำนวน 0.2 ล้านบาท
- (2) ไม่มีการเปลี่ยนแปลงของหนี้สินไม่หมุนเวียน

ส่วนของผู้ถือหุ้น

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

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2569 ส่วนของผู้ถือหุ้นมีจำนวน 17,009.5 ล้านบาท ลดลง 1.0 ล้านบาท เทียบกับสิ้นปี 2568 ซึ่งเป็นผลมาจากการผลประกอบการที่มีขาดทุนสุทธิที่เกิดขึ้นในไตรมาสที่ 1 ปี 2569 จำนวน 1.0 ล้านบาท

การวิเคราะห์อัตราส่วนทางการเงิน (Key Financial Ratio)

ตารางแสดงอัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญ		ปี 2568	งวด 3 เดือน ปี 2569
อัตราส่วนสภาพคล่องหมุนเร็ว	(เท่า)	61.75	55.04
อัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยต่อกำไรก่อนดอกเบี้ยจ่าย ภาษีเงิน ได้ ค่าเสื่อมราคา และค่าตัดจำหน่าย	(เท่า)	0.0*	0.0*
อัตราส่วนความสามารถในการชำระดอกเบี้ย	(เท่า)	(2.93)	(184.44)
อัตราส่วนความสามารถในการชำระภาระผูกพัน (DSCR)	(เท่า)	N/A**	N/A**
อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น	(เท่า)	0.0	0.0

หมายเหตุ * อัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยต่อกำไรก่อนดอกเบี้ยจ่าย ภาษีเงินได้ ค่าเสื่อมราคา และค่าตัดจำหน่าย และอัตราส่วนความสามารถในการชำระภาระผูกพัน คำนวณได้เท่ากับศูนย์ได้เนื่องจากบริษัทไม่มีหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ย

** อัตราส่วนความสามารถในการชำระภาระผูกพัน (DSCR) ไม่สามารถคำนวณได้ เนื่องจากบริษัทไม่ได้มีหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ย

การวิเคราะห์อัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญ
อัตราส่วนสภาพคล่องหมุนเร็ว

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568 บริษัทมีอัตราส่วนสภาพคล่องหมุนเร็วเท่ากับ 61.75 เท่า และ ณ วันที่ 31 มีนาคม 2569 บริษัทมีอัตราส่วนสภาพคล่องหมุนเร็วลดลงเป็นเท่ากับ 55.04 เท่า ซึ่งอัตราส่วนยังมากกว่า 2.00 เท่า แสดงให้เห็นว่าบริษัทมีสภาพคล่องอยู่ในเกณฑ์ที่ดี เนื่องจากบริษัทมีหนี้สินหมุนเวียนเพียง 1.5 ล้านบาท

อัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยต่อกำไรก่อนดอกเบี้ยจ่าย ภาษีเงินได้ ค่าเสื่อมราคา และค่าตัดจำหน่าย (Net Debt to EBITDA)

สำหรับปี 2568 และงวด 3 เดือน ปี 2569 บริษัทไม่มีหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยจึงทำให้อัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยต่อกำไรก่อนดอกเบี้ยจ่าย ภาษีเงินได้ ค่าเสื่อมราคา และค่าตัดจำหน่าย (Net Debt to EBITDA) เป็นศูนย์เนื่องจากบริษัทไม่มีหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ย

อัตราส่วนความสามารถในการชำระดอกเบี้ย

สำหรับงวดปี 2568 อัตราส่วนความสามารถในการชำระดอกเบี้ย (interest coverage ratio : ICR) อยู่ที่ -2.93 เท่า ในขณะที่งวด 3 เดือนปี 2569 บริษัทมีอัตราส่วนความสามารถในการชำระดอกเบี้ยอยู่ที่ -184.44 เท่า

อัตราส่วนความสามารถในการชำระภาระผูกพัน

สำหรับงวดปี 2568 และงวด 3 เดือน ปี 2569 บริษัทไม่สามารถคำนวณอัตราส่วนความสามารถในการชำระภาระผูกพัน (Debt service coverage ratio: DSCR) ได้ เนื่องจากบริษัทไม่มีหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ย ณ สิ้นปี 2568 และงวด 3 เดือน ปี 2569

อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568 และ ณ วันที่ 31 มีนาคม 2569 บริษัทมีอัตราส่วนหนี้สินต่อทุนอยู่ที่ 0.0 เท่า โดยบริษัทมีหนี้สินจำนวน 1.4 ล้านบาท และ 1.5 ล้านบาท ตามลำดับ ซึ่งไม่เป็นนัยสำคัญเมื่อเทียบกับส่วนของผู้ถือหุ้นจำนวน 17,009.5 ล้านบาทและ 17,010.5 ล้านบาท ในทั้งสองช่วงเวลา

ความสามารถในการชำระหนี้หากต้องชำระหนี้ตามภาระค้ำประกัน

บริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน) ไม่มีหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ย มีส่วนทุนที่ค่อนข้างมาก อีกทั้งเป็นบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย หากบริษัทต้องชำระหนี้ตามภาระค้ำประกัน บริษัทสามารถหาแหล่งเงินทุนได้หลายช่องทาง เช่น การกู้ยืมเงิน การเพิ่มทุนโดยผู้ถือหุ้นปัจจุบัน หรือการเพิ่มทุนโดยการออกหุ้นเพิ่มทุนให้นักลงทุนรายใหม่