

คำอธิบายและ
การวิเคราะห์ของฝ่ายจัดการ
ไตรมาสที่ 3 ปี 2565



บทสรุปผู้บริหาร

อุตสาหกรรมการท่องเที่ยวมีแนวโน้มฟื้นตัวแข็งแกร่ง แม้ว่าความไม่แน่นอนทางเศรษฐกิจจากไตรมาสที่ผ่านมา ยังคงอยู่

การผ่อนคลายมาตรการจำกัดการเดินทางเนื่องจากโควิด-19 ยังคงทยอยเกิดขึ้นทั่วโลก ทำให้ในไตรมาสที่ 3 ปี 2565 ปริมาณการขนส่งด้านผู้โดยสาร (“RPK”) เฉลี่ยทั่วโลกเพิ่มเป็นร้อยละ 74¹ เทียบกับช่วงเดียวกันในปี 2562 (“ช่วงก่อนโควิด-19”) สะท้อนถึงอุปสงค์การท่องเที่ยวคงค้างและความมั่นใจของผู้โดยสารที่ปรับตัวดีขึ้น แม้การเดินทางในแถบทวีปเอเชียแปซิฟิกยังคงตามหลังภูมิภาคอื่น จากการที่ประเทศจีนยังคงมาตรการโควิดเป็นศูนย์ ทั้งนี้ ราคาน้ำมันดิบเบรนท์เฉลี่ยอยู่ที่ 97.5 ดอลลาร์สหรัฐฯ ลดลงร้อยละ 13 จากไตรมาสก่อน แต่ความกังวลด้านอุปทานน้ำมันยังคงไม่คลี่คลายเนื่องจากสงครามระหว่างรัสเซียและยูเครนที่ยังดำเนินต่อ

กองทุนการเงินระหว่างประเทศ (“IMF”) คาดการณ์การเติบโตของเศรษฐกิจโลกในปีที่ร้อยละ 3.2 เทียบกับปีก่อน อย่างไรก็ตาม นโยบายทางการเงินที่ดำเนินการโดยธนาคารกลางทั่วโลกเพื่อควบคุมระดับอัตราเงินเฟ้ออาจทำให้เกิดเศรษฐกิจชะลอตัวได้ในช่วงระยะสั้นจากนี้ โดยเฉพาะเศรษฐกิจของประเทศสหรัฐอเมริกาและกลุ่มสหภาพยุโรป ทั้งนี้ ในไตรมาสนี้ ค่าเงินดอลลาร์สหรัฐฯ ได้ปรับตัวแข็งค่าขึ้นสูงสุดในรอบ 20 ปี ทำให้ค่าเงินสกุลอื่นๆ อ่อนค่าลง รวมทั้งค่าเงินบาทที่อ่อนค่าจาก 35.5 บาทต่อดอลลาร์สหรัฐฯ ในไตรมาสก่อน มาอยู่ที่ 38.1 บาทต่อดอลลาร์สหรัฐฯ ในไตรมาสนี้ ซึ่งลดทอนผลประโยชน์ที่ได้จากราคาน้ำมันที่ปรับตัวลงมา

นักท่องเที่ยวเดินทางเข้าประเทศไทยสูงกว่า 1 ล้านคน ตั้งแต่เดือนกรกฎาคม ส่งผลบวกต่ออุตสาหกรรมการบิน และการบริการ

นักท่องเที่ยวในไตรมาสที่ 3 ของปีนี้ มีจำนวน 3.61 ล้านคน เพิ่มขึ้นจาก 1.58 ล้านคน ในไตรมาสก่อน หลังจากที่มีมาตรการ Thailand Pass ถูกยกเลิกตั้งแต่ต้นเดือนกรกฎาคม โดย

นักท่องเที่ยวจากอาเซียน ยุโรป และเอเชียใต้ มีสัดส่วนร้อยละ 47 ร้อยละ 16 และร้อยละ 11 ของนักท่องเที่ยวทั้งหมด ตามลำดับ การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย (“ททท”) ยังคงส่งสัญญาณเชื่อมั่นว่าจำนวนนักท่องเที่ยวจะถึง 10 ล้านคนในปีนี้ สอดคล้องกับคาดการณ์ของธนาคารแห่งประเทศไทย (“ธปท”) ที่ 9.5 ล้านคน ทั้งนี้ การท่องเที่ยวภายในประเทศเติบโตกว่าร้อยละ 10 เทียบกับไตรมาสก่อน มาอยู่ที่ 56.1 ล้านคน-ครั้ง บางส่วนได้รับานิสงค์จากแคมเปญกระตุ้นการท่องเที่ยวของภาครัฐ จากแนวโน้มดังกล่าว ทั้งภาครัฐและเอกชนมีมุมมองสอดคล้องกันว่าการท่องเที่ยวและการบริโภคภายในประเทศจะเป็นปัจจัยสำคัญสำหรับการเติบโตของประเทศไทยในปีหน้า

ผลประกอบการของบมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น (“บริษัท”) และบจ. ไทยแอร์เอเชีย ฟื้นตัวชัดเจน แต่ยังคงถูกกดดันจากขาดทุนอัตราแลกเปลี่ยนที่ยังไม่รับรู้

บจ. ไทยแอร์เอเชียขนส่งผู้โดยสาร 2.75 ล้านราย ในไตรมาสนี้ โดยคงความเป็นผู้นำในตลาดภายในประเทศจากจำนวนเครื่องบินที่มากกว่าคู่แข่ง และได้ขยายเส้นทางบินระหว่างประเทศอย่างต่อเนื่องทั้งในตลาดอาเซียนและเอเชียใต้ ทำให้ปริมาณที่นึ่งรวมในไตรมาสนี้ ฟื้นตัวได้ร้อยละ 48 ของช่วงก่อนโควิด-19 โดยบริษัทรายงานรายได้รวมอยู่ที่ 4,892.3 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 969 เทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน และร้อยละ 76 เทียบกับไตรมาสก่อน จากอัตราขนส่งผู้โดยสารที่สูงถึงร้อยละ 87 บริษัทยังคงให้ความสำคัญกับการบริหารต้นทุน ทำให้ต้นทุนต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (“CASK”) ลดลงร้อยละ 18 จากไตรมาสก่อน มาอยู่ที่ 2.62 บาท ในไตรมาสนี้ อย่างไรก็ตาม บริษัทยังมีผลขาดทุนสุทธิอยู่ที่ (4,050.2) ล้านบาท แต่หากไม่รวมผลขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนและกำไร/ขาดทุนจากตราสารอนุพันธ์ บริษัทมีขาดทุนก่อนดอกเบี้ย ภาษี ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย (“EBITDA”) ลดลงต่อเนื่องมาอยู่ที่ (601.1) ล้านบาท

¹ สหประชาชาติระหว่างประเทศ หรือ IATA



คงเป้าหมายผู้โดยสาร 10 ล้านราย หนุนด้วยจำนวนเครื่องบินที่ปฏิบัติการบินและความถี่เส้นทางบินที่เพิ่มขึ้น

ในไตรมาสนี้ กลุ่มสายการบินแอร์เอเชียได้รับรางวัล “สายการบินราคาประหยัดที่ดีที่สุดในโลก” จาก Skytrax ติดต่อกันเป็นปีที่ 13 อีกทั้งบริษัทยังได้ถูกคัดเลือกให้อยู่ในดัชนีหุ้นยั่งยืน (“THSI”) จากตลาดหลักทรัพย์ฯ ติดต่อกันเป็นปีที่ 4 สะท้อนถึงการให้ความสำคัญต่อผู้มีส่วนได้เสียของบริษัท ทั้งนี้ ในช่วง 9

เดือนของปี 2565 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ขนส่งผู้โดยสารรวม 5.89 ล้านราย และใช้เครื่องบินปฏิบัติการบินทั้งสิ้น 35 ลำ จากจำนวนฝูงบินรวม 58 ลำ เครื่องบินที่ยังไม่ได้ปฏิบัติการบินที่เหลือ มีแผนรองรับการท่องเที่ยวในไตรมาสถัดๆ ไป รวมถึงเส้นทางบินไปยังเมืองฟูกูโอกะ ธากา และไทเปในไตรมาสสุดท้ายของปีนี้ โดยบริษัทยังคงเป้าหมายขนส่งผู้โดยสารจำนวน 10 ล้านราย จากช่วงไฮซีซั่นและการเพิ่มเครื่องบินปฏิบัติการบินในช่วงที่เหลือของปีนี้

สรุปผลการดำเนินงาน

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งประกอบธุรกิจสายการบินไทยแอร์เอเชีย โดยถือหุ้นร้อยละ 100 ผลประกอบการของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น สำหรับงวดสามเดือนและงวดเก้าเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2564 และ 2565 เป็นดังนี้:

รายได้

ในช่วงระหว่างวันที่ 12 กรกฎาคม 2564 ถึง 2 กันยายน 2564 บจ. ไทยแอร์เอเชียได้หยุดให้บริการการบินชั่วคราว เพื่อให้ความร่วมมือในการควบคุมจำนวนผู้ติดเชื้อโควิด-19 ที่เพิ่มสูงขึ้นในช่วงดังกล่าว

รายได้รวมในไตรมาสนี้อยู่ที่ 4,892.3 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 969 เทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน และยังเติบโตร้อยละ 76 เมื่อเทียบกับไตรมาสก่อน จากแนวโน้มการท่องเที่ยวที่ฟื้นตัวต่อเนื่องมาจากไตรมาสที่แล้ว บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ให้บริการที่นั่งรวม 3.16 ล้านที่นั่ง และมีอัตราขนส่งผู้โดยสารอยู่ที่ร้อยละ 87 ซึ่งสูงที่สุดนับตั้งแต่ไตรมาสที่ 1 ปี 2562 ทั้งนี้ จำนวนเที่ยวบินภายในประเทศกลับมาร้อยละ 62 ของช่วงก่อนโควิด-19 ตอกย้ำความเป็นผู้นำของบจ. ไทยแอร์เอเชีย ในตลาดภายในประเทศ ในอีกด้านหนึ่ง จำนวนเที่ยวบินระหว่างประเทศที่ไม่รวมประเทศจีนฟื้นตัวร้อยละ 43 ของช่วงก่อนโควิด-19 จากการเพิ่มจำนวนเที่ยวบินในภูมิภาคอาเซียนและเอเชียใต้ โดยเฉพาะในประเทศเวียดนาม มาเลเซีย สิงคโปร์ และอินเดีย ทำให้ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (“ASK”) เพิ่มขึ้นเป็น 2,863 ล้านที่นั่ง-กม. หรือเติบโตร้อยละ 2,791 เทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน และร้อยละ 58 เทียบกับไตรมาสก่อน ในขณะที่อัตราการตรงต่อเวลายังคงสูงที่ระดับร้อยละ 92

- **รายได้จากการขายและบริการ** อยู่ที่ 4,811.2 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 2,733 เทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน และร้อยละ 79 เทียบกับไตรมาสก่อน จากการขนส่งผู้โดยสารจำนวน 2.75 ล้านราย และค่าโดยสารเฉลี่ยที่เพิ่มขึ้นร้อยละ 7 จากไตรมาสก่อน มาอยู่ที่ 1,404 บาท ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชียใช้เครื่องบินปฏิบัติการบินรวม 35 ลำ ในไตรมาสนี้ เพิ่มขึ้นจาก 25 ลำในไตรมาสก่อน โดยมีอัตราการใช้เครื่องบินสูงถึง 9.9 ชั่วโมงปฏิบัติการบินต่อลำต่อวัน ซึ่งสูงที่สุดนับตั้งแต่ไตรมาสที่ 4 ปี 2562 ทำให้รายได้ต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (“RASK”) อยู่ที่ 1.68 บาท เทียบกับ 1.72 บาท ในไตรมาสที่ 3 ปี 2564 และ 1.49 บาท ในไตรมาสที่แล้ว
 - **รายได้จากบริการเสริม** อยู่ที่ 954.7 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 3,767 จากช่วงเดียวกันของปีก่อน และร้อยละ 99 จากไตรมาสก่อน จากการปรับตัวดีขึ้นของรายได้บริการฝากสัมภาระใต้ท้องเครื่องและรายได้ค่าธรรมเนียมอื่นๆ ตามการฟื้นตัวของเที่ยวบินระหว่างประเทศ ทำให้ในไตรมาสนี้ รายได้จากบริการเสริมคิดเป็นร้อยละ 20 ของรายได้จากการขายและบริการ เพิ่มขึ้นจากร้อยละ 15 ในช่วงเดียวกันของปีก่อน และคิดเป็นรายได้จากบริการ



เสริมต่อผู้โดยสารเท่ากับ 347 บาท เพิ่มขึ้นจาก 310 บาท ในช่วงเดียวกันของปีก่อน และจาก 285 บาท ในไตรมาสที่แล้ว

รายได้อื่นๆ อยู่ที่ 81.1 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 72 เทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน จากกำไรจากตราสารอนุพันธ์ที่ลดลง แต่ทรงตัวหากเทียบกับไตรมาสที่แล้ว

งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ

บริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน) หน่วย: ล้านบาท	งบการเงินรวม สำหรับงวด สามเดือนสิ้นสุด วันที่ 30 กันยายน			งบการเงินรวม สำหรับงวด เก้าเดือนสิ้นสุด วันที่ 30 กันยายน		
	2565	2564	เปลี่ยนแปลง	2565	2564	เปลี่ยนแปลง
รายได้รวม	4,892.3	457.5	+969%	9,503.9	2,888.9	+229%
ค่าใช้จ่ายรวม	9,903.0	4,174.4	+137%	22,260.3	12,625.5	+76%
กำไร (ขาดทุน) จากกิจกรรมดำเนินงาน	(5,010.7)	(3,716.9)	-35%	(12,756.4)	(9,736.6)	-31%
กำไร (ขาดทุน) สำหรับงวด	(4,050.2)	(3,818.1)	-6%	(11,328.8)	(10,286.6)	-10%
ส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัท	(4,050.2)	(2,098.3)	-93%	(11,144.4)	(5,654.7)	-97%
ส่วนที่เป็นของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมของบริษัทย่อย	-	(1,719.8)	N.A.	(184.4)	(4,631.8)	+96%
กำไร (ขาดทุน) เบ็ดเสร็จรวมสำหรับงวด	(4,050.2)	(3,776.7)	-7%	(11,217.9)	(10,045.2)	-12%
ส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัท	(4,050.2)	(2,075.5)	-95%	(11,085.8)	(5,522.0)	-101%
ส่วนที่เป็นของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมของบริษัทย่อย	-	(1,701.2)	N.A.	(132.0)	(4,523.2)	+97%
กำไร (ขาดทุน) ต่อหุ้นขั้นพื้นฐานและปรับลด (บาท)	(0.3451)	(0.4326)	+20%	(0.9661)	(1.1659)	+17%
การคำนวณ EBITDA						
กำไร (ขาดทุน) จากการดำเนินงาน	(5,010.7)	(3,716.9)	-35%	(12,756.4)	(9,736.6)	-31%
กำไร (ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยน	(2,885.1)	(2,066.6)	-40%	(5,073.9)	(4,187.2)	-21%
กำไร (ขาดทุน) จากตราสารอนุพันธ์	14.6	135.4	-89%	(17.5)	373.0	N.A.
กำไร (ขาดทุน) จากการขายสินทรัพย์	1.7	(0.0)	N.A.	(39.1)	(0.1)	-26,751%
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	1,540.8	1,119.7	+38%	4,719.2	3,548.2	+33%
EBITDA	(601.1)	(665.9)	+10%	(2,906.8)	(2,374.1)	-22%

ต้นทุนและค่าใช้จ่าย

ในไตรมาสที่ 3 ปี 2565 บริษัทมี**ค่าใช้จ่ายรวม**อยู่ที่ 9,903.0 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 137 จากช่วงเดียวกันของปีก่อน และร้อยละ 27 จากไตรมาสก่อน โดยหลักมาจากต้นทุนขายและการบริการ และผลขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนที่เพิ่มขึ้นในไตรมาสนี้

- **ต้นทุนขายและการบริการ**อยู่ที่ 6,618.5 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 264 จากช่วงเดียวกันของปีก่อน และร้อยละ 33 จากไตรมาสก่อน ซึ่งเพิ่มขึ้นสอดคล้องกับจำนวนเที่ยวบินที่เพิ่มขึ้นร้อยละ 40 จากไตรมาสก่อน



- **ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง**อยู่ที่ 2,490.2 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 5,357 จากช่วงเดียวกันของปีก่อน และร้อยละ 60 จากไตรมาสก่อน โดยต้นทุนที่เพิ่มขึ้นจากไตรมาสก่อนเป็นผลจากปริมาณการใช้ น้ำมันเชื้อเพลิงที่เพิ่มขึ้นร้อยละ 53 ค่าเงินบาทที่อ่อนค่า และราคาอ้างอิงน้ำมันอากาศยานที่ยังคงเพิ่มขึ้นร้อยละ 5 มาอยู่ที่ 143.8 ดอลลาร์สหรัฐ ต่อบาร์เรล ทั้งนี้ บริษัทไม่มีสถานะในสัญญาป้องกันความเสี่ยงราคาน้ำมัน
- **ค่าใช้จ่ายพนักงาน**อยู่ที่ 710.7 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 266 เทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน และร้อยละ 30 เทียบกับไตรมาสก่อน จากจำนวนพนักงานปฏิบัติการที่เพิ่มขึ้นตามจำนวนเครื่องบินปฏิบัติการ
- **ค่าซ่อมบำรุงอากาศยาน**อยู่ที่ 1,160.2 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 245 เทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน และร้อยละ 24 เทียบกับไตรมาสก่อน จากการเร่งนำเครื่องบินที่จอดอยู่มาให้บริการมากขึ้น ทั้งนี้ บริษัทได้ส่งคืนเครื่องบินจำนวนหนึ่งลำ และอยู่ระหว่างการคืนเครื่องบินอีกจำนวน 5 ลำ ในช่วงไตรมาสสุดท้าย
- **ต้นทุนขายและการให้บริการอื่น ๆ** อยู่ที่ 2,257.4 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 82 เทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน และร้อยละ 16 เทียบกับไตรมาสก่อน จากค่าใช้จ่ายบริการในสนามบินและลานจอดที่เพิ่มขึ้น
- **ค่าใช้จ่ายในการขายและบริหาร**อยู่ที่ 412.4 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 45 เทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน และร้อยละ 10 จากไตรมาสก่อน ส่วนใหญ่มาจากค่าบริการจัดจำหน่ายและรับชำระเงินสำหรับการขายตั๋วโดยสารแบบออนไลน์ให้แก่บริษัท AirAsia Com Travel ซึ่งเพิ่มขึ้นตามยอดขาย ทั้งนี้ ค่าใช้จ่ายในการขายและบริหารคิดเป็นร้อยละ 9 ของรายได้จากการขายและบริการ ลดลงจากร้อยละ 14 ในไตรมาสก่อน และอยู่ในระดับใกล้เคียงกับช่วงก่อนโควิด-19 ที่ร้อยละ 8
- **ค่าใช้จ่ายอื่น ๆ** อยู่ที่ 2,872.0 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 39 เทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน และร้อยละ 18 เทียบกับไตรมาสก่อน ส่วนใหญ่มาจากผลขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนที่ยังไม่รับรู้ของหนี้สินตามสัญญาเช่าจำนวน 2,885.1 ล้านบาท ในไตรมาสนี้

จากต้นทุนและค่าใช้จ่ายดังกล่าว ทำให้ต้นทุนต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (“CASK”) ในไตรมาสนี้อยู่ที่ 2.62 บาท ลดลงร้อยละ 89 เทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน และร้อยละ 18 เทียบกับไตรมาสก่อน หากไม่รวมค่าน้ำมันเชื้อเพลิง ต้นทุนดังกล่าวจะอยู่ที่ 1.75 บาท ลดลงอย่างมากจาก 23.83 บาท ในช่วงเดียวกันของปีก่อน และ 2.33 บาท จากไตรมาสก่อน โดยเป็นผลจากการควบคุมต้นทุนและการขยายตัวของปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร

กำไร/ขาดทุน

ในไตรมาสนี้ จากผลการดำเนินงานหลักที่ดีขึ้น ทำให้บริษัทมีขาดทุน EBITDA ลดลงมาอยู่ที่ (601.1) ล้านบาท ซึ่งลดลงจากขาดทุน (665.9) ล้านบาท และ (1,046.5) ล้านบาท เทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อนและไตรมาสก่อน ตามลำดับ ต้นทุนทางการเงินอยู่ที่ 625.1 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 31 เทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน และร้อยละ 13 เทียบกับไตรมาสก่อน จากค่าใช้จ่ายดอกเบี้ยของหนี้สินตามสัญญาเช่า (“TFRS 16”) และต้นทุนทางการเงินที่สูงขึ้น ทั้งนี้ อัตราต้นทุนทางการเงินสุทธิ (“effective interest rate”) อยู่ที่ร้อยละ 5.4 เพิ่มขึ้นจากร้อยละ 4.4 ในช่วงเดียวกันของปีก่อน รายได้ภาษีเงินได้อยู่ที่ 1,578.1 ล้านบาท โดยหลักมาจากผลขาดทุนทางภาษีในงวดที่นำไปใช้ได้ในอนาคต ทำให้โดยสรุปบริษัทรายผลขาดทุนส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทสำหรับงวดเท่ากับ (4,050.2) ล้านบาท เทียบกับผลขาดทุน (2,098.3) ล้านบาท ในช่วงเดียวกันของปีก่อน และผลขาดทุน (4,723.6) ล้านบาท ในไตรมาสก่อน หรือคิดเป็นขาดทุนต่อหุ้นขั้นพื้นฐานและปรับลดอยู่ที่ (0.35) บาท โดยบริษัทรับรู้ผลขาดทุนของ บจ. ไทยแอร์เอเชียที่ร้อยละ 100 ในไตรมาสนี้ เทียบกับร้อยละ 55 ในช่วงเดียวกันของปีก่อน



สถิติการดำเนินงานที่สำคัญ

บริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด	ไตรมาส 3 ปี 2565	ไตรมาส 3 ปี 2564	เปลี่ยนแปลง	9 เดือน แรกปี 2565	9 เดือน แรกปี 2564	เปลี่ยนแปลง
จำนวนผู้โดยสาร (ล้านคน)	2.75	0.80	+3,354%	5.89	1.78	+231%
ปริมาณที่นั่ง (ล้านที่นั่ง)	3.16	0.13	+2,263%	7.38	2.80	+164%
อัตราการขนส่งผู้โดยสาร (ร้อยละ)	87	60	+27 จุด	80	64	+16 จุด
ปริมาณการขนส่งด้านผู้โดยสาร (ล้านที่นั่ง-กม.)	2,478	64	+3,767%	4,854	1,300	+273%
ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ล้านที่นั่ง-กม.)	2,863	99	+2,791%	6,062	1,972	+207%
ค่าโดยสารเฉลี่ย (บาท)	1,404	1,836	-24%	1,284	1,064	+21%
รายได้ต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (บาท)	1.68	1.72	-2%	1.53	1.17	+31%
ต้นทุนต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (บาท)	2.62	24.29	-89%	3.03	4.60	-34%
ต้นทุนต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ไม่รวมน้ำมันเชื้อเพลิง) (บาท)	1.75	23.83	-93%	2.22	4.20	-47%

ผลประกอบการโดยสรุปของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น สำหรับงวดเก้าเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2564 และ 2565 เป็นดังนี้:

ในช่วงเก้าเดือนแรกของปี 2565 บริษัทรายงานรายได้รวมเท่ากับ 9,503.9 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 229 เทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน จากการฟื้นตัวของอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวต่อเนื่องมาจากไตรมาสที่แล้ว รายได้จากการขายและให้บริการอยู่ที่ 9,289.4 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 304 เทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน โดยกว่าร้อยละ 52 มาจากรายได้ของไตรมาสนี้ จำนวนเที่ยวบินเพิ่มขึ้นเป็น 40,597 เที่ยวบิน จาก 15,670 เที่ยวบินในปีก่อน โดย บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้กลับมาบินเส้นทางในประเทศครบทุกเส้นทางที่เคยบินก่อนช่วงโควิด-19 และเพิ่มเที่ยวบินในประเทศจากสนามบินสุวรรณภูมิมากขึ้นนอกเหนือจากสนามบินดอนเมือง โดยเฉพาะเส้นทางบินที่ไปยังเชียงใหม่และภูเก็ต นอกจากนั้น บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้เพิ่มเที่ยวบินในภูมิภาคอาเซียนและภูมิภาคเอเชียใต้ที่ยังมีแนวโน้มการท่องเที่ยวที่โดดเด่น โดยในช่วงเก้าเดือนแรกของปีนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ขนส่งผู้โดยสาร 5.89 ล้านราย เทียบกับเป้าหมายที่ตั้งไว้ทั้งปีที่ 10 ล้านราย อัตราการขนส่งผู้โดยสารอยู่ที่ร้อยละ 80 เพิ่มขึ้นจากร้อยละ 64 ในช่วงเดียวกันของปีก่อน และสามารถรักษาอัตราตรงต่อเวลาได้ที่ร้อยละ 95 ทั้งนี้ จากเที่ยวบินต่างประเทศที่เพิ่มขึ้น ทำให้รายได้จากบริการเสริมเติบโตร้อยละ 320 เทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อนเป็น 1,747.7 ล้านบาท หนุนจากรายได้บริการฝากสัมภาระใต้ท้องเครื่อง รายได้จากการขายสินค้าบนเครื่องบิน และรายได้ค่าธรรมเนียมอื่นๆ รายได้อื่น ๆ อยู่ที่ 214.4 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 64 เทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน เนื่องจากบริษัทมีผลขาดทุนตราสารอนุพันธ์ในช่วงเก้าเดือนของปีนี้ ในขณะที่มีผลกำไรจากตราสารอนุพันธ์ในช่วงเก้าเดือนของปีที่แล้ว

ค่าใช้จ่ายรวมอยู่ที่ 22,260.3 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 76 เทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน จากการเพิ่มของต้นทุนขายและค่าบริการร้อยละ 115 และผลขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนที่ยังไม่รับรู้ร้อยละ 21 ทั้งนี้ ค่าใช้จ่ายในการขายและบริหารอยู่ที่ 1,155.6 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 28 เทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน จากค่าบริการจัดจำหน่ายและรับชำระเงินสำหรับการขายตั๋วโดยสารแบบออนไลน์ให้แก่บริษัท AirAsia Com Travel ตามยอดขายที่เพิ่มขึ้น บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ดำเนินการคืนเครื่องบินทั้งสิ้น 2



ลำ ทำให้ปัจจุบันมีฝูงบินรวม 58 ลำ โดย 35 ลำ เป็นเครื่องบินที่ปฏิบัติการบิน ทั้งนี้ ยังคงแผนการคืนเครื่องบินอีก 5 ลำ ที่เหลือในช่วงไตรมาสสุดท้ายของปีนี้

ขาดทุน EBITDA อยู่ที่ (2,906.8) ล้านบาท เทียบกับขาดทุน (2,374.1) ล้านบาท ในช่วงเดียวกันของปีก่อน ต้นทุนทางการเงินเพิ่มขึ้นร้อยละ 31 เทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน มาอยู่ที่ 1,735.3 ล้านบาท จากผลของ TFRS 16 และต้นทุนทางการเงินที่สูงขึ้น รายได้ภาษีเงินได้อยู่ที่ 3,141.5 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก 732.9 ล้านบาท ในช่วงเดียวกันของปีก่อน โดยหลักมาจากผลขาดทุนทางภาษีในงวดที่นำไปใช้ได้ในอนาคต ทำให้โดยสรุป บริษัทมีผลขาดทุนส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทสำหรับงวดเท่ากับ (11,144.4) ล้านบาท เทียบกับผลขาดทุน (5,654.7) ล้านบาท ในช่วงเดียวกันของปีก่อน โดยปัจจุบัน บริษัทถือหุ้นร้อยละ 100 ใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย

งบแสดงฐานะการเงิน

บริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน) หน่วย: ล้านบาท	งบการเงินรวม		
	ณ วันที่ 30	ณ วันที่ 31	เปลี่ยนแปลง
	กันยายน 2565	ธันวาคม 2564	
สินทรัพย์	66,670.8	71,208.3	-6%
หนี้สิน	61,956.0	54,379.5	+14%
ส่วนของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ	4,714.8	20,201.1	-77%
ส่วนของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมของบริษัทย่อย	-	(3,372.3)	N.A.
รวมส่วนของผู้ถือหุ้น	4,714.8	16,828.8	-72%

สินทรัพย์

ณ วันที่ 30 กันยายน 2565 บริษัทมีสินทรัพย์รวม 66,670.8 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 6 จากสิ้นปีก่อน โดยหลักมาจากการลดลงของเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด สินทรัพย์ถาวร² และสินทรัพย์สิทธิการใช้ ชดเชยบางส่วนด้วยสินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีที่เพิ่มขึ้น

- (1) สินทรัพย์หมุนเวียนอยู่ที่ 5,184.7 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 32 เทียบกับสิ้นปีก่อน เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดอยู่ที่ 1,456.3 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 73 จากผลขาดทุนในงวด ค่าใช้จ่ายเพื่อยกเลิกสัญญาเช่าก่อนกำหนด และการคืนเงินกู้ ทั้งนี้ ลูกหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกันเพิ่มขึ้นร้อยละ 69 มาอยู่ที่ 1,852.4 ล้านบาท จากรายได้ของบริษัทที่รับผ่านกลุ่มแอร์เอเชีย
- (2) สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอยู่ที่ 61,486.1 ล้านบาท ลดลงเล็กน้อยที่ร้อยละ 3 จากการลดลง 5,057.8 ล้านบาท ของเงินสำรองบำรุงรักษาเครื่องบิน สินทรัพย์ถาวรที่ตัดค่าเสื่อมราคา และสิทธิการใช้จากการยกเลิกสัญญาเช่าก่อนกำหนด ในขณะที่สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีเพิ่มขึ้น 2,805.9 ล้านบาท

หนี้สิน

ณ วันที่ 30 กันยายน 2565 บริษัทมีหนี้สินรวม 61,956.0 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 14 เทียบกับสิ้นปีก่อน โดยหลักจากหนี้สินตามสัญญาเช่า รายได้รับล่วงหน้า และค่าใช้จ่ายค้างจ่าย

² สินทรัพย์ถาวรประกอบด้วยที่ดิน อาคาร เครื่องบิน ส่วนปรับปรุงอาคารเช่าและอุปกรณ์



- (1) หนี้สินหมุนเวียนอยู่ที่ 22,898.9 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 30 โดยมีรายได้รับล่วงหน้าอยู่ที่ 4,668.7 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 92 จากปริมาณการขายตัวไปรอโมชันที่เพิ่มขึ้นตามการฟื้นตัวของภาคการท่องเที่ยว ทั้งนี้ ค่าใช้จ่ายค้างจ่ายอยู่ที่ 4,218.4 ล้านบาท หนี้สินตามสัญญาเช่าที่ครบกำหนดชำระภายใน 1 ปี อยู่ที่ 7,642.4 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 71 และร้อยละ 29 ตามลำดับ ส่วนใหญ่มาจากธุรกรรมการขายและเช่ากลับอากาศยานที่เกิดขึ้นในงวด และผลกระทบจากค่าเงินบาทอ่อน
- (2) หนี้สินไม่หมุนเวียนอยู่ที่ 39,057.1 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 6 จากหนี้สินตามสัญญาเช่าที่เพิ่มขึ้นเป็น 34,235.8 ล้านบาท จากเหตุผลเช่นเดียวกับที่กล่าวไปข้างต้น

ส่วนของผู้ถือหุ้น

ณ วันที่ 30 กันยายน 2565 บริษัทมีส่วนของผู้ถือหุ้นทั้งสิ้น 4,714.8 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 72 จากสิ้นปีก่อน โดยหลักมาจากผลขาดทุนในงวด และขาดเซชบางส่วนด้วยส่วนเกินมูลค่าหุ้นสามัญที่เพิ่มขึ้นจากหุ้นกู้ที่แปลงสภาพในช่วงครึ่งปีแรก บริษัทมีอัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยจ่าย (“Interest-bearing debt”) และหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยจ่ายสุทธิ (“Net interest-bearing debt”) ต่อส่วนของผู้ถือหุ้นเท่ากับ 10.46 เท่า และ 10.15 เท่า ตามลำดับ ทั้งนี้ หากไม่รวมหนี้สินสัญญาเช่าดำเนินงาน อัตราส่วนดังกล่าวจะอยู่ที่ 1.86 เท่า และ 1.55 เท่า ตามลำดับ

งบกระแสเงินสด

บริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน) หน่วย: ล้านบาท	งบการเงินรวม สำหรับเก้าเดือน สิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน	
	2565	2564
เงินสดสุทธิได้มาจาก(ใช้ไปใน)กิจกรรมดำเนินงาน	(1,319.4)	(660.1)
เงินสดสุทธิได้มาจาก(ใช้ไปใน)กิจกรรมลงทุน	(240.7)	(37.1)
เงินสดสุทธิได้มาจาก(ใช้ไปใน)กิจกรรมจัดหาเงิน	(2,351.9)	(390.6)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น(ลดลง)สุทธิ	(3,912.0)	(1,087.9)
กำไร(ขาดทุน)จากอัตราแลกเปลี่ยนที่ยังไม่เกิดขึ้นจริงของเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	8.7	0.6
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดต้นงวด	5,359.6	1,110.4
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดปลายงวด	1,456.3	23.1

ในช่วงเก้าเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2565 บริษัทมีเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมดำเนินงานจำนวน 1,319.4 ล้านบาท ส่วนใหญ่เกิดจากผลขาดทุนภายในงวด ในส่วนของเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุนมีจำนวน 240.7 ล้านบาท โดยหลักมาจากการเข้าซื้อหุ้นเพื่อเพิ่มสัดส่วนการถือหุ้นใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย เป็นร้อยละ 100 จำนวน 3,896.1 ล้านบาท ในขณะที่มีเงินสดรับจากการจำหน่ายเครื่องบินและอุปกรณ์มูลค่า 3,873.4 ล้านบาท ขณะที่เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงินมีจำนวน 2,351.9 ล้านบาท ส่วนใหญ่เกิดจากการชำระหนี้สินภายใต้สัญญาเช่า (รวมค่าใช้จ่ายเพื่อยกเลิกสัญญาเช่าก่อนกำหนด) มูลค่า 4,853.1 ล้านบาท และชำระคืนหุ้นกู้และเงินกู้สุทธิ 240.8 ล้านบาท แต่ได้ชดเชยบางส่วนจากการเสนอขายหุ้นเพิ่มทุนต่อผู้ถือหุ้นเดิมจำนวน 3,000.0 ล้านบาท ทำให้โดยสรุป บริษัทมีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดลดลง 3,912.0 ล้านบาท และมีเงินสดปลายงวดอยู่ที่ 1,456.3 ล้านบาท



ภาพรวมการดำเนินงานในอนาคต

เศรษฐกิจโลกยังเติบโตแต่แผ่วลง ท่ามกลางคาดการณ์เงินเฟ้อและราคาน้ำมันที่ยังอยู่ระดับสูง

จากรายงานเดือนตุลาคม 2565 กองทุนการเงินระหว่างประเทศ (“IMF”) คาดการณ์การเติบโตของเศรษฐกิจโลกในปี 2565 ขึ้นตัวที่ร้อยละ 3.2 โดยคงจากคาดการณ์ครั้งก่อนในเดือนกรกฎาคม อย่างไรก็ตาม เศรษฐกิจหลายแห่งอาจประสบกับภาวะถดถอยในระยะสั้นข้างหน้า จากการใช้นโยบายทางการเงินของธนาคารกลางในการขึ้นดอกเบี้ยเพื่อลดอัตราเงินเฟ้อ รวมทั้งความขัดแย้งระหว่างรัสเซียและยูเครนที่ยังไม่คลี่คลาย แต่ผลกระทบต่อ ASEAN³ และอินเดีย สองตลาดใหญ่ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย อาจได้รับผลกระทบน้อยกว่า โดยมีคาดการณ์การเติบโตเศรษฐกิจปีนี้ที่ร้อยละ 5.3 และ 6.8 ตามลำดับ ซึ่งสูงกว่าค่าเฉลี่ยในภูมิภาคอื่น

อัตราดอกเบี้ยระหว่างประเทศที่แตกต่างกันมากขึ้นส่งผลให้ค่าเงินดอลลาร์สหรัฐฯ แข็งค่าเทียบกับค่าเงินหลักอื่นๆ รวมทั้งเงินบาทไทย ซึ่งบริษัทอาจเสียประโยชน์จากค่าใช้จ่ายที่เป็นเงินตราต่างประเทศ เช่น สัญญาซ่อมบำรุงและสัญญาเช่าเครื่องบิน เป็นต้น ดังนั้นบริษัทจึงทำการบริหารภายใต้นโยบายการบริหารความเสี่ยงแบบธรรมชาติ โดยจัดการให้รายจ่ายอยู่ในสกุลเงินเดียวกับรายรับให้มากที่สุด นอกจากนี้โครงสร้างเงินกู้ในสกุลเงินต่างๆ จะถูกปรับให้สอดคล้องกับสกุลเงินของเงินสดสุทธิจากการดำเนินงาน โดยบริษัทจะพิจารณานำเครื่องมือทางการเงินมาใช้ในการบริหารความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนตามความเหมาะสม ทั้งนี้ แนวโน้มอุปทานน้ำมันดิบในตลาดโลกมีความเสี่ยงที่จะตึงตัวถึงปลายปี จากการคว่ำบาตรประเทศผู้ผลิตน้ำมันหลายประเทศ และกลุ่มโอเปกพลัสที่ยังเพิ่มกำลังการผลิตน้ำมันได้น้อยกว่าที่คาดไว้ โดย IATA คาดการณ์ราคาน้ำมันอากาศยานเฉลี่ยทั้งปี 2565 นี้อยู่ที่ 125.5 ดอลลาร์สหรัฐฯ ต่อบาร์เรล ทั้งนี้ ลีนไตรมาส์ที่ 3 ปี 2565 บริษัทไม่มีสถานะในสัญญาป้องกันความเสี่ยงราคาน้ำมัน

การบริโภคภายในประเทศและการท่องเที่ยวเป็นปัจจัยหลักในการขับเคลื่อนการเติบโตของไทย

สำหรับสถานการณ์ของประเทศไทย จากรายงานเดือนตุลาคม 2565 ธนาคารแห่งประเทศไทย (“ธปท.”) คาดการณ์เศรษฐกิจไทยในปี 2565 มีแนวโน้มขยายตัวร้อยละ 3.3 โดยมีการบริโภคภายในประเทศและการฟื้นตัวของอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวเป็นเครื่องยนต์ขับเคลื่อนเศรษฐกิจหลัก ทั้งนี้ ธปท. และ ททท. ประมาณการจำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติในปี 2565 เป็น 9.5 ล้านคน และ 10 ล้านคน ตามลำดับ หลังจากการผ่อนคลายมาตรการโรคติดเชื้อโควิด-19 ของรัฐบาลต่างๆ ก่อปรกับช่วงวันหยุดยาวช่วงปลายปี ส่วนการท่องเที่ยวภายในประเทศยังคงได้รับการกระตุ้นจากภาครัฐ เช่น โครงการเราเที่ยวด้วยกัน ที่คาดว่าจะดำเนินการจนถึงปลายปี

บริษัทตั้งเป้าขนส่งผู้โดยสาร 10 ล้านคนทั้งปี 2565 เติบโตเด่นช่วงครึ่งปีหลัง พร้อมเพิ่มอัตราขนส่งผู้โดยสารเป็นร้อยละ 81

จากเหตุผลข้างต้น บริษัทคาดการณ์ว่ากิจกรรมการท่องเที่ยวจะฟื้นตัวแข็งแกร่งในช่วงที่เหลือของปี 2565 โดยมีเป้าจำนวนผู้โดยสารทั้งปีทั้งสิ้น 10 ล้านคน หนุนด้วยความต้องการท่องเที่ยวที่สะสมจากปีที่ผ่านมา โดยบริษัทได้ใช้กลยุทธ์ในการบริหารปริมาณที่นั่งและเส้นทางการบินให้เกิดรายได้สูงสุด และตั้งเป้าอัตราการขนส่งผู้โดยสารที่ร้อยละ 81 พร้อมทั้งเพิ่มการเติบโตของรายได้ผ่านโปรแกรมชั้นและแคมเปญ อาทิเช่น Super+ Pass และการเปิดเส้นทางใหม่ไปยังเมืองฟูกุโอกะ ธากา และไทเป ผนวกกับในเดือนกรกฎาคมที่ผ่านมาสำนักงานการบินพลเรือนฯ ได้อนุญาตให้สายการบินให้บริการอาหารและเครื่องดื่มเที่ยวบินในประเทศไทยได้ ซึ่งจะช่วยให้รายได้บริการเสริมของบริษัทปรับตัวดีขึ้น โดยในไตรมาสสุดท้าย บจ. ไทยแอร์เอเชีย ตั้งเป้าการกลับมาบินโดยมีปริมาณที่นั่งใกล้เคียงกับช่วงปลายปี 2562 ก่อนการระบาดของโควิด-19 ในขณะที่เส้นทางบินระหว่างประเทศจะกลับมาใกล้เคียงร้อยละ 50

³ ประกอบไปด้วยประเทศอินโดนีเซีย มาเลเซีย ไทย ฟิลิปปินส์ และเวียดนาม



นิยามศัพท์

อัตราส่วนการขนส่งผู้โดยสาร คือจำนวนผู้โดยสารเทียบเป็นสัดส่วนกับปริมาณที่นึ่ง ซึ่งเป็นจำนวนที่นึ่งผู้โดยสารที่มีอยู่

ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร คือจำนวนที่นั่งบนทุกเที่ยวบิน คูณด้วยจำนวนกิโลเมตรที่ทำการบินบนที่นั่งเหล่านั้น

ปริมาณการขนส่งด้านผู้โดยสาร คือจำนวนบรรทุกผู้โดยสารที่จ่ายค่าโดยสารบนทุกเที่ยวบิน คูณด้วยจำนวนกิโลเมตรที่ทำการบินบนที่นั่งเหล่านั้น

ค่าโดยสารเฉลี่ย คำนวณโดยนำรายได้ค่าโดยสารและค่าธรรมเนียมน้ำมันเชื้อเพลิง ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย หารด้วยจำนวนผู้โดยสาร

รายได้ต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร คำนวณโดยนำรายได้หารด้วยปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร

ต้นทุนต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร คำนวณโดยนำผลรวมของต้นทุนจากการดำเนินงาน และค่าใช้จ่าย ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย หารด้วยปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร

ต้นทุนต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ไม่รวมน้ำมันเชื้อเพลิง) คำนวณโดยนำผลรวมของต้นทุนจากการดำเนินงาน และค่าใช้จ่าย ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย หักด้วยค่าน้ำมันเชื้อเพลิง หารด้วยปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร

ระยะทางบินโดยเฉลี่ย (กิโลเมตร) คือจำนวนกิโลเมตรที่ทำการบินเฉลี่ยต่อเที่ยวบิน

อัตราการใช้เครื่องบินต่อลำ (ชั่วโมงปฏิบัติการบินต่อวัน) คือจำนวนชั่วโมงปฏิบัติการบินเฉลี่ยต่อลำในช่วงระยะเวลา

ที่เกี่ยวข้อง โดยจำนวนชั่วโมงปฏิบัติการบินเริ่มนับตั้งแต่ช่วงขณะที่เครื่องบินเคลื่อนที่ ณ สนามบินหนึ่ง ถึงเครื่องบินหยุดนิ่ง ณ สนามบินอีกแห่งหนึ่ง

อัตราส่วนเงินกู้ยืมต่อส่วนของผู้ถือหุ้น คำนวณโดยนำผลรวมของหนี้สินเฉพาะที่มีภาระดอกเบี้ยจ่ายทั้งหมด หารด้วยส่วนของผู้ถือหุ้น

อัตราส่วนเงินกู้ยืมสุทธิต่อส่วนของผู้ถือหุ้น คำนวณโดยนำผลรวมของหนี้สินเฉพาะที่มีภาระดอกเบี้ยจ่ายทั้งหมด หักด้วยเงินสด รายการเทียบเท่าเงินสด เงินลงทุนระยะสั้น และเงินฝาก หารด้วยส่วนของผู้ถือหุ้น

อัตรากำไรขั้นต้น คำนวณโดยนำรายได้จากการขายและบริหาร หักด้วยต้นทุนขายและบริการ หารด้วยรายได้จากการขายและบริการ

อัตรากำไรก่อนค่าใช้จ่ายทางการเงิน, ภาษีเงินได้, ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย (EBITDA) จากรายได้รวม (ไม่รวมรายได้เงินปันผล กำไร/ขาดทุนจากการขายเงินลงทุนและสินทรัพย์ กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยน ดอกเบี้ยรับ และกำไรจากตราสารอนุพันธ์) หักด้วยค่าใช้จ่ายรวม บวกกลับด้วยค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย หารด้วยรายได้จากการขายและบริการ

อัตรากำไรสุทธิ คำนวณโดยนำกำไรสุทธิ หารด้วยรายได้จากการขายและบริการ

