

คำอธิบายและ
การวิเคราะห์ของฝ่ายจัดการ
สำหรับปี 2565



บทสรุปผู้บริหาร

อุตสาหกรรมการท่องเที่ยวทั่วโลกจับป้ออย่างแข็งแกร่ง แม้มีปัจจัยกดดัน แต่อุตสาหกรรมเดินทางไปได้ดี

ภาพรวมการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศฟื้นตัวอย่างโดดเด่นในปีที่ผ่านมา ทำให้ปริมาณการขนส่งด้านผู้โดยสาร (RPK) โดยเฉลี่ยทั่วโลกกลับมาที่ร้อยละ 68.5¹ ของปี 2562 สะท้อนให้เห็นถึงความต้องการท่องเที่ยวและเดินทางทางอากาศตามความเชื่อมั่นที่ฟื้นตัวขึ้น ทั้งนี้ ในปีที่ผ่านมาการเดินทางภายในประเทศฟื้นตัวได้เร็วกว่าการเดินทางระหว่างประเทศ ซึ่งเริ่มขยายตัวตามมาในช่วงครึ่งปีหลัง หลังจากมีการยกเลิกข้อจำกัดมาตรการควบคุมโควิด-19 ในหลายประเทศ อย่างไรก็ตาม การฟื้นตัวของภูมิภาคเอเชีย-แปซิฟิกเป็นไปได้ช้ากว่าภูมิภาคอื่นๆ จากการทยอยเปิดด่านพรมแดนกับประเทศจีนที่คงนโยบายโควิดเป็นศูนย์ตลอดทั้งปี ทั้งนี้ ตามการคาดการณ์ของกองทุนการเงินระหว่างประเทศ ("IMF") GDP ของโลกในปีที่ผ่านมาเติบโตขึ้นร้อยละ 3.4 โดยมีแรงกดดันจากการเติบโตที่อ่อนลงของจีนและสงครามระหว่างรัสเซีย-ยูเครน ซึ่งเป็นผลทำให้ราคาน้ำมันดิบเบรนท์เฉลี่ยในปี 2565 อยู่ที่ 100.9 ดอลลาร์สหรัฐฯ ต่อบาร์เรล สูงขึ้นกว่าร้อยละ 42 เมื่อเทียบกับปีก่อน หลังจากรัสเซียถูกคว่ำบาตรจากหลายประเทศ ทั้งนี้ นโยบายทางการเงินของธนาคารกลางต่างๆ เพื่อชะลออัตราเงินเฟ้อสูงอาจส่งผลให้เกิดการชะลอตัวของเศรษฐกิจในระยะสั้น โดยเฉพาะในสหรัฐอเมริกาและยุโรป และในปีที่ผ่านมาก่อให้เกิดความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยนหลายสกุล โดยในช่วงเก้าเดือนแรกของปี 2565 ค่าเงินดอลลาร์สหรัฐฯ แข็งค่าขึ้นสูงสุดในรอบ 13 ปี และอ่อนค่าอย่างมากในไตรมาสสุดท้าย ส่งผลให้ค่าเงินบาทปรับตัวจากต้นปีที่ 33.6 บาทต่อดอลลาร์สหรัฐฯ เป็น 38.1 บาทต่อดอลลาร์สหรัฐฯ ในไตรมาสที่ 3/2565 ก่อนจบปีที่ 34.7 บาทต่อดอลลาร์สหรัฐฯ

ประเทศไทยรับนักท่องเที่ยว 11.25 ล้านคน ทะลุเป้าหมายที่ 10 ล้านคน และเพิ่มขึ้นจาก 428,000 คน ในปีก่อนหน้า

จำนวนนักท่องเที่ยวที่เกินเป้าหมายของภาครัฐ แสดงให้เห็นถึงการฟื้นตัวอย่างมีนัยสำคัญของอุตสาหกรรมท่องเที่ยวในประเทศไทย โดยในไตรมาสที่ 4/2565 มีนักท่องเที่ยวเข้าประเทศไทยทั้งหมด 5.46 ล้านคน เหนือจาก 3.61 ล้านคน ในไตรมาสที่ 3/2565 จากสภาพเศรษฐกิจที่ผ่อนคลายขึ้นและเป็นฤดูท่องเที่ยวดีปีนี้ ทำให้ทั้งปีมีจำนวน

นักท่องเที่ยวต่างประเทศเข้ามาถึง 11.2 ล้านคน เพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญจาก 428,000 คนในปี 2564 โดยมีสัดส่วนนักท่องเที่ยวจากอาเซียน ยุโรป และเอเชียใต้ ร้อยละ 41 ร้อยละ 23 และร้อยละ 11 ตามลำดับ ในขณะที่เดียวกันการท่องเที่ยวภายในประเทศคึกคักขึ้นมาก โดยมีจำนวนนักท่องเที่ยวทั้งหมด 224.8 ล้านคนครั้ง เพิ่มขึ้นร้อยละ 208 เทียบกับปีก่อน ส่วนหนึ่งเป็นเพราะการสนับสนุนจากภาครัฐและความต้องการท่องเที่ยวที่คงค้างจากปีก่อน สำหรับปี 2566 การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย ("ททท.") คาดว่าจะมีนักท่องเที่ยวต่างประเทศเดินทางเข้าประเทศไทยจำนวน 30 ล้านคน โดยเป็นนักท่องเที่ยวจากจีนจำนวน 7-8 ล้านคน ซึ่งถือเป็นฐานนักท่องเที่ยวที่สำคัญในช่วงก่อนการระบาดของโควิด-19

ผลประกอบการของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ("บริษัท") และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ปรับตัวดีขึ้นอย่างมาก แต่ถูกกดดันจากขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนที่ยังไม่รู้

ในไตรมาสที่ 4/2565 บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีผลการดำเนินงานที่ดีที่สุดตั้งแต่มีการระบาดของโควิด-19 โดยขนส่งผู้โดยสารจำนวน 4.06 ล้านคน มีอัตราขนส่งผู้โดยสารร้อยละ 90 และจากการควบคุมต้นทุนอย่างต่อเนื่อง อัตรากำไรก่อนดอกเบี้ย ภาษี ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย ("EBITDA") ในไตรมาสที่ 4/2565 เป็นบวกครั้งแรกในรอบ 11 ไตรมาส อยู่ที่ 1,628.9 ล้านบาท สำหรับทั้งปี 2565 บจ. ไทยแอร์เอเชียขนส่งผู้โดยสารรวม 9.95 ล้านคน ในขณะที่ปริมาณที่หนึ่งรวมกลับมาอยู่ที่ร้อยละ 46 ของระดับก่อนโควิด-19 (หรือร้อยละ 72 สำหรับไตรมาสที่ 4/2565) และอัตราขนส่งผู้โดยสารอยู่ที่ร้อยละ 84 ส่งผลให้บริษัทมีรายได้รวมเท่ากับ 18,290.8 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 306 เทียบกับปีก่อน ต้นทุนต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร ("CASK") ยังคงลดลงร้อยละ 42 จากปีก่อน มาอยู่ที่ 2.62 บาท อย่างไรก็ตาม เนื่องจากขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนและราคาน้ำมันอากาศยานที่เพิ่มสูงขึ้น ทำให้บริษัทรายงานผลขาดทุนสุทธิ (8,214.4) ล้านบาท หากไม่รวมขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนและตราสารอนุพันธ์จำนวน (1,460.0) ล้านบาท บริษัทจะมีขาดทุน EBITDA ในปี 2565 ลดลงเป็น (1,277.9) ล้านบาท ปรับตัวดีขึ้นจากขาดทุน (3,109.6) ล้านบาท ในปี 2564

¹ สหประชาชาติขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ หรือ ไออาตา (IATA)



สรุปผลการดำเนินงาน

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เป็นผู้ถือหุ้นทั้งหมดใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งประกอบธุรกิจสายการบินไทยแอร์เอเชีย โดยถือหุ้นร้อยละ 100

ผลประกอบการของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น สำหรับงวดสามเดือนและปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564 และ 2565 เป็นดังนี้:

งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ

บริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน) หน่วย: ล้านบาท	งบการเงินรวม สำหรับงวด สามเดือนสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม		เปลี่ยนแปลง	งบการเงินรวม สำหรับงวดปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม		เปลี่ยนแปลง
	2565	2564		2565	2564	
	รายได้รวม	12,498.8		2,152.1	+481%	
ค่าใช้จ่ายรวม	8,218.0	4,266.1	+93%	26,766.4	16,358.8	+64%
กำไร (ขาดทุน) จากกิจกรรมดำเนินงาน	4,280.8	(2,114.0)	N.A.	(8,475.6)	(11,850.6)	+28%
กำไร (ขาดทุน) สำหรับงวด	3,114.4	(1,671.4)	N.A.	(8,214.4)	(11,957.9)	+31%
ส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัท	3,114.4	(992.7)	N.A.	(8,030.0)	(6,647.5)	-21%
ส่วนที่เป็นของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจ ควบคุมของบริษัทย่อย	-	(678.6)	N.A.	(184.4)	(5,310.5)	+97%
กำไร (ขาดทุน) เบ็ดเสร็จรวมสำหรับงวด	3,239.6	(1,486.3)	N.A.	(7,978.3)	(11,531.5)	+31%
ส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัท	3,239.6	(864.9)	N.A.	(7,846.2)	(6,386.9)	-23%
ส่วนที่เป็นของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจ ควบคุมของบริษัทย่อย	-	(621.3)	N.A.	(132.0)	(5,144.6)	+97%
กำไร (ขาดทุน) ต่อหุ้นขั้นพื้นฐาน และปรับลด (บาท)	0.2393	(0.1939)	N.A.	(0.6921)	(1.2985)	+47%
การคำนวณ EBITDA						
กำไร (ขาดทุน) จากการดำเนินงาน	4,280.8	(2,114.0)	N.A.	(8,475.6)	(11,850.6)	+28%
กำไร (ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยน	3,712.0	532.8	+597%	(1,361.9)	(3,654.4)	+63%
กำไร (ขาดทุน) จากตราสารอนุพันธ์	(80.6)	18.2	N.A.	(98.0)	391.2	N.A.
กำไร (ขาดทุน) จากการขายสินทรัพย์	415.4	(43.2)	N.A.	376.3	(43.5)	N.A.
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	1,394.8	1,886.1	-26%	6,114.1	5,434.3	+13%
EBITDA	1,628.9	(735.7)	N.A.	(1,277.9)	(3,109.6)	+59%

รายได้

จากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคโควิด-19 ในประเทศไทย และการปฏิบัติตามกฎระเบียบ ไทยแอร์เอเชียจึงระงับการบินชั่วคราวระหว่างวันที่ 12 กรกฎาคม ถึง 2 กันยายน 2564

รายได้รวมในปี 2565 อยู่ที่ 18,290.8 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 306 จากปีก่อน จากการฟื้นตัวของการท่องเที่ยวภายหลังสถานการณ์การแพร่ระบาดเริ่มคลี่คลาย โดยเฉพาะหลังจากรัฐบาลผ่อนคลายนโยบายมาตรการควบคุมโควิด-19 และเปิดพรมแดนอย่าง



เต็มทีเมื่อวันที่ 1 กรกฎาคม 2565 ส่งผลให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ให้บริการขนส่งผู้โดยสาร 9.95 ล้านคนในระหว่างปี เพิ่มขึ้นร้อยละ 240 จากปีที่แล้ว ทำให้ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (“ASK”) เพิ่มขึ้นร้อยละ 243 และปริมาณที่นั่งเพิ่มขึ้นร้อยละ 176 ทั้งนี้ ปริมาณที่นั่งของเที่ยวบินในประเทศฟื้นตัวขึ้นร้อยละ 63 เมื่อเทียบกับช่วงก่อนโควิด-19 ตอกย้ำความเป็นผู้นำของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ในตลาดภายในประเทศ ส่วนปริมาณที่นั่งระหว่างประเทศที่ไม่รวมประเทศจีนฟื้นตัวขึ้นร้อยละ 31 ของช่วงก่อนโควิด-19 จากเที่ยวบินไปยังอาเซียนและเอเชียใต้ที่เติบโต โดยเฉพาะเที่ยวบินไปยังเวียดนาม มาเลเซีย สิงคโปร์ และอินเดีย นอกจากนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังคงรักษาประสิทธิภาพอัตราการตรงต่อเวลาในระดับสูงที่ร้อยละ 92

- **รายได้จากการขายและบริการ** อยู่ที่ 17,553.3 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 358 เทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน จากการขนส่งผู้โดยสารจำนวน 9.95 ล้านคน และค่าโดยสารเฉลี่ยที่เพิ่มขึ้นร้อยละ 32 มาอยู่ที่ 1,434 บาท จากการกลับมาให้บริการเที่ยวบินระหว่างประเทศมากขึ้น รวมไปถึงการเก็บค่าธรรมเนียมความผันผวนราคาน้ำมันสำหรับเที่ยวบินภายในประเทศ ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ใช้เครื่องบินปฏิบัติการบินเฉลี่ย 29 ลำ ในปี 2565 เทียบกับ 15 ลำในปีก่อน โดยมีอัตราการใช้เครื่องบินสูงถึง 9.6 ชั่วโมงปฏิบัติการบินต่อลำต่อวัน ซึ่งสูงที่สุดนับตั้งแต่โควิด-19 แพร่ระบาด ทำให้รายได้ต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (“RASK”) อยู่ที่ 1.70 บาท สูงกว่า 1.49 บาท และ 1.28 บาท ในปี 2562 และ 2564 ตามลำดับ
 - **รายได้จากบริการเสริม** อยู่ที่ 3,318.7 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 410 จากปีก่อน เนื่องจากการปรับตัวดีขึ้นของรายได้บริการฝากสัมภาระใต้ท้องเครื่อง ค่าธรรมเนียมเลือกที่นั่งล่วงหน้า และค่าธรรมเนียมอื่นๆ ตามการฟื้นตัวของเที่ยวบินระหว่างประเทศ โดยรายได้จากบริการเสริมคิดเป็นร้อยละ 19 ของรายได้จากการขายและบริการ และคิดเป็นรายได้จากบริการเสริมต่อผู้โดยสารเท่ากับ 334 บาท เพิ่มขึ้นจาก 222 บาท ในปี 2564
- **รายได้อื่นๆ** อยู่ที่ 737.5 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 8 เทียบกับปีก่อน หลักๆ มาจากกำไรจากการคืนอากาศยาน จำนวน 422.9 ล้านบาท ในไตรมาส 4/2565

ต้นทุนและค่าใช้จ่าย

ค่าใช้จ่ายรวมของบริษัทอยู่ที่ 26,766.4 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 64 จากปีก่อน โดยหลักมาจากค่าเชื้อเพลิงและค่าซ่อมบำรุงอากาศยานที่สูงขึ้นตามการปรับตัวขึ้นของราคาเชื้อเพลิงและการนำเครื่องบิน 17 ลำ ที่จอดอยู่กลับมาให้บริการเครื่องบินในปีนี

- **ต้นทุนขายและการบริการ** อยู่ที่ 23,533.5 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 111 จากช่วงเดียวกันของปีก่อน ซึ่งเพิ่มขึ้นสอดคล้องกับจำนวนเที่ยวบินที่เพิ่มขึ้นร้อยละ 172 จากปีก่อน
 - **ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง** อยู่ที่ 8,277.0 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 489 จากปีก่อน โดยต้นทุนที่เพิ่มขึ้นจากปีก่อนเป็นผลจากปริมาณการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงที่เพิ่มขึ้นร้อยละ 226 ในขณะที่ราคาอ้างอิงน้ำมันอากาศยานเพิ่มขึ้นร้อยละ 71 มาอยู่ที่ 124.4 ดอลลาร์สหรัฐ ต่อบาร์เรล โดยปัจจุบันบริษัทไม่มีสถานะในสัญญาป้องกันความเสี่ยงราคาน้ำมัน
 - **ค่าใช้จ่ายพนักงาน** อยู่ที่ 2,824.5 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 40 เทียบกับปีก่อน จากจำนวนพนักงานปฏิบัติการที่เพิ่มขึ้นตามจำนวนเครื่องบินปฏิบัติการ
 - **ค่าซ่อมบำรุงอากาศยาน** อยู่ที่ 4,000.5 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 145 จากปีก่อน จากการเร่งนำเครื่องบินที่จอดอยู่มาให้บริการมากขึ้น ทั้งนี้ บริษัทได้ส่งคืนเครื่องบินจำนวน 6 ลำ และอยู่ระหว่างการคืนเครื่องบินอีกจำนวน 1 ลำ ในไตรมาส 1/2565



○ **ต้นทุนขายและการให้บริการอื่นๆ** อยู่ที่ 8,431.5 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 38 จากปีก่อน จากค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่ายของสินทรัพย์สิทธิการเช่า ในขณะที่จำนวนเที่ยวบินที่เพิ่มขึ้น ทำให้ค่าใช้จ่ายบริการในสนามบินและลานจอดเพิ่มขึ้น

- **ค่าใช้จ่ายในการขายและบริหาร** อยู่ที่ 1,711.0 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 38 จากปีก่อน ส่วนใหญ่มาจากค่าบริการจัดจำหน่ายและรับชำระเงินสำหรับการขายตั๋วโดยสารแบบออนไลน์ให้แก่บริษัท AirAsia Com Travel ซึ่งเพิ่มขึ้นตามยอดขาย ทั้งนี้ ค่าใช้จ่ายในการขายและบริหารคิดเป็นร้อยละ 10 ของรายได้จากการขายและบริการ ลดลงจากร้อยละ 32 ในปีก่อน และอยู่ในระดับใกล้เคียงกับช่วงก่อนโควิดที่ร้อยละ 8
- **ค่าใช้จ่ายอื่นๆ** อยู่ที่ 1,521.9 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 61 เทียบกับปีก่อน ส่วนใหญ่มาจากการลดลงของผลขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนที่ยังไม่รับรู้

จากต้นทุนและค่าใช้จ่ายดังกล่าว ทำให้ต้นทุนต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (“CASK”) ในปีนี้ลดลงมาอยู่ที่ 2.62 บาท เทียบกับ 4.51 บาทในปีก่อน ซึ่งหากไม่รวมค่าน้ำมันเชื้อเพลิง ต้นทุนดังกล่าวจะอยู่ที่ 1.81 บาท ลดลงอย่างมีนัยสำคัญเมื่อเทียบกับ 4.04 บาท ในปีก่อน โดยเป็นผลจากการควบคุมต้นทุนและการขยายตัวของปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร

กำไร/ขาดทุน

ในปี 2565 จากผลการดำเนินงานหลักที่ดีขึ้น ทำให้บริษัทมีขาดทุน EBITDA ลดลงมาอยู่ที่ (1,277.9) ล้านบาท ซึ่งปรับตัวดีขึ้นร้อยละ 59 จากปีก่อน ต้นทุนทางการเงินอยู่ที่ 2,219.5 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 17 จากปีก่อน จากค่าใช้จ่ายดอกเบี้ยของหนี้สินตามสัญญาเช่า (“TFRS 16”) และต้นทุนทางการเงินที่สูงขึ้น ทั้งนี้ อัตราต้นทุนทางการเงินสุทธิ (“effective interest rate”) อยู่ที่ร้อยละ 5.0 เพิ่มขึ้นจากร้อยละ 4.5 ในปี 2564 รายได้ภาษีเงินได้อยู่ที่ 2,451.6 ล้านบาท โดยหลักมาจากผลขาดทุนทางภาษีในงวดที่นำไปใช้ได้ในอนาคต ทำให้บริษัทรายงานผลขาดทุนส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทสำหรับงวดเท่ากับ (8,030.0) ล้านบาท เทียบกับผลขาดทุน (6,647.5) ล้านบาท ในปี 2564 หรือคิดเป็นขาดทุนต่อหุ้นขั้นพื้นฐานและปรับลดอยู่ที่ (0.69) บาท โดยบริษัทรับรู้ผลขาดทุนของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ที่ร้อยละ 100 ในปีนี้ เทียบกับร้อยละ 55 ในช่วงเดียวกันของปีก่อน

สถิติการดำเนินงานที่สำคัญ

บริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด	ไตรมาส 4	ไตรมาส 4	เปลี่ยนแปลง	ปี 2565	ปี 2564	เปลี่ยนแปลง
	ปี 2565	ปี 2564				
จำนวนผู้โดยสาร (ล้านคน)	4.06	1.15	+253%	9.95	2.93	+240%
ปริมาณที่นั่ง (ล้านที่นั่ง)	4.52	1.51	+199%	11.90	4.31	+176%
อัตราการขนส่งผู้โดยสาร (ร้อยละ)	90	76	+14 จุด	84	68	+16 จุด
ปริมาณการขนส่งด้านผู้โดยสาร (ล้านที่นั่ง-กม.)	3,774	783	+382%	8,627	2,083	+314%
ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ล้านที่นั่ง-กม.)	4,246	1,030	+312%	10,308	3,002	+243%
ค่าโดยสารเฉลี่ย (บาท)	1,652	1,130	+46%	1,434	1,090	+32%
รายได้ต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (บาท)	1.95	1.49	+31%	1.70	1.28	+34%
ต้นทุนต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (บาท)	2.02	4.33	-53%	2.62	4.51	-42%
ต้นทุนต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ไม่รวมน้ำมันเชื้อเพลิง) (บาท)	1.23	3.75	-67%	1.81	4.04	-55%



ผลประกอบการโดยสรุปของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น สำหรับงวดสามเดือนสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564 และ 2565 เป็นดังนี้:

สำหรับไตรมาส 4/2565 บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีผลประกอบการที่ดีที่สุดในรอบ 3 ปี โดยขนส่งผู้โดยสารจำนวน 4.06 ล้านคน เพิ่มขึ้นร้อยละ 253 เทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน และร้อยละ 47 เทียบกับไตรมาสก่อน ทั้งนี้ จำนวนผู้โดยสารภายในประเทศเติบโตขึ้นร้อยละ 43 เทียบกับไตรมาสก่อน ในขณะที่จำนวนผู้โดยสารต่างประเทศเร่งตัวเพิ่มขึ้นที่ร้อยละ 61 เทียบกับไตรมาสก่อน ในไตรมาสนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้เปิดเส้นทางบินใหม่ ได้แก่ เส้นทางดอนเมืองไปยังฟุกุโอกะ อากา และลัคเนา และเพิ่มเส้นทางบินใหม่จาก ศูนย์ปฏิบัติการบินเชียงใหม่ไปยังดานังและฮานอย นอกจากนี้ยังเพิ่มความถี่เที่ยวบินไปสิงคโปร์ขึ้น 2 เท่า เป็น 42 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ หลังจากสนามบินชางฮีเปิดชานชาลาที่ 4 ในช่วงครึ่งปีหลัง โดย ณ ปลายปี 2565 บริษัทมีเครื่องบินที่ปฏิบัติการบินอยู่ 42 ลำ โดยมีอัตราขนส่งผู้โดยสารสูงกว่าร้อยละ 90 ซึ่งเป็นระดับที่เคยทำได้ย้อนไปในไตรมาส 1/2562

จากเหตุผลดังกล่าว บริษัทรายงาน**รายได้รวม**อยู่ที่ 12,498.8 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 481 เทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน และร้อยละ 155 เทียบกับไตรมาสก่อน โดยมีอัตราค่าโดยสารเฉลี่ยอยู่ที่ 1,652 บาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 46 เทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน และร้อยละ 18 เทียบกับไตรมาสก่อน ส่วนหนึ่งมาจากค่าธรรมเนียมความผันผวนราคาน้ำมันของเส้นทางบินในประเทศ และอัตราค่าโดยสารเที่ยวบินระหว่างประเทศที่ยังปรับตัวดีขึ้น นอกจากนี้ **รายได้จากบริการเสริม**อยู่ที่ 1,571.3 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 567 เทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน และร้อยละ 65 เทียบกับไตรมาสก่อน โดย**รายได้จากบริการเสริมต่อผู้โดยสาร**ปรับตัวขึ้นเป็น 387 บาท สูงที่สุดเป็นประวัติการณ์ หนุนโดยรายได้บริการฝากสัมภาระใต้ท้องเครื่อง รายได้ค่าธรรมเนียมอื่น และรายได้จากบริการเสริมบนเครื่องบิน

ต้นทุนขายและบริการอยู่ที่ 7,591.9 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 100 เทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน และร้อยละ 15 เทียบกับไตรมาสก่อน โดย**ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง**อยู่ที่ 3,369.1 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 464 จากช่วงเดียวกันของปีก่อน และร้อยละ 35 จากไตรมาสก่อน จากราคาน้ำมันอากาศยานที่เพิ่มขึ้น และจำนวนเที่ยวบินที่เพิ่มขึ้นร้อยละ 196 จากช่วงเดียวกันของปีก่อน และร้อยละ 43 จากไตรมาสก่อน ในขณะเดียวกัน **ค่าใช้จ่ายพนักงาน**อยู่ที่ 971.2 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 54 เทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน และร้อยละ 37 เทียบกับไตรมาสก่อน สอดคล้องกับจำนวนเที่ยวบินที่เพิ่มขึ้น **ค่าซ่อมบำรุงอากาศยาน**อยู่ที่ 900.6 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 50 จากช่วงเดียวกันของปีก่อน แต่ลดลงร้อยละ 22 จากไตรมาสก่อน โดยการลดลงจากไตรมาสก่อนเกิดจากค่าใช้จ่ายในการคืนเครื่องบินที่ลดลงและจำนวนเครื่องบินที่นำมาปฏิบัติการบินเพิ่มขึ้นน้อยกว่าในไตรมาสก่อน ส่วน**ค่าใช้จ่ายในการขายและบริหาร**อยู่ที่ 555.5 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 66 จากช่วงเดียวกันของปีก่อน และร้อยละ 35 จากไตรมาสก่อน โดยส่วนใหญ่มาจากค่าคอมมิชชั่นการขายผ่านช่องทางออนไลน์ที่จ่ายให้กับ AirAsia Com Travel ทั้งนี้ **ค่าใช้จ่ายในการขายและบริหารต่อรายได้จากการขายและบริการ**ลดลงจากร้อยละ 22 ในไตรมาสที่ 4/2564 และร้อยละ 9 ในไตรมาสที่ 3/2565 มาอยู่ที่ร้อยละ 7 ในไตรมาสนี้

โดยสรุป บริษัทรายงาน EBITDA เท่ากับ 1,628.9 ล้านบาท ซึ่งกลับมาเป็นบวกเป็นครั้งแรกตั้งแต่การระบาดของโควิด-19 ทั้งนี้ จากค่าเงินบาทที่แข็งขึ้นจากจาก 38.1 บาทต่อดอลลาร์สหรัฐฯ ในไตรมาสที่ 3/2565 เป็น 34.7 บาทต่อดอลลาร์สหรัฐฯ ในไตรมาสนี้ ทำให้บริษัทมีกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนที่ยังไม่รับรู้จำนวนเงิน 3,712.0 ล้านบาท ในขณะเดียวกัน **ต้นทุนทางการเงิน**อยู่ที่ 484.2 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 15 จากช่วงเดียวกันของปีก่อน และร้อยละ 23 จากไตรมาสก่อน จากหนี้สินและหนี้สินตามสัญญาเช่าที่ลดลง นอกจากนี้ บริษัทบันทึก**ค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้**จำนวน 689.9 ล้านบาท ทำให้บริษัทมี**กำไรสุทธิส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัท**จำนวน 3,114.4 ล้านบาท ปรับตัวดีขึ้นจากขาดทุน (992.7) ล้านบาท ในไตรมาสที่ 4/2564 และขาดทุน (4,050.2) ล้านบาท ในไตรมาสที่ 3/2565



งบแสดงฐานะการเงิน

บริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน) หน่วย: ล้านบาท	งบการเงินรวม		เปลี่ยนแปลง
	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564	
สินทรัพย์	64,685.5	71,208.3	-9%
หนี้สิน	56,731.1	54,379.5	+4%
ส่วนของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ	7,954.4	20,201.1	-61%
ส่วนของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมของบริษัทย่อย	-	(3,372.3)	N.A.
รวมส่วนของผู้ถือหุ้น	7,954.4	16,828.8	-53%

สินทรัพย์

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 บริษัทมีสินทรัพย์รวม 64,685.5 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 9 จากสิ้นปีก่อน โดยหลักมาจากการลดลงของเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด สินทรัพย์สิทธิการใช้ เงินสำรองบำรุงรักษาเครื่องบิน และสินทรัพย์ถาวร² ในขณะที่ได้รับการชดเชยบางส่วนด้วยสินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีที่เพิ่มขึ้น

- สินทรัพย์หมุนเวียนอยู่ที่ 5,236.3 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 32 เทียบกับสิ้นปีก่อน เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดอยู่ที่ 797.8 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 85 จากการจ่ายชำระคืนเงินกู้ ทั้งนี้ ลูกหนี้ก็การที่เกี่ยวข้องกันเพิ่มขึ้นร้อยละ 132 มาอยู่ที่ 2,539.9 ล้านบาท จากรายได้ของบริษัทที่รับผ่านกลุ่มแอร์เอเชีย
- สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอยู่ที่ 59,449.2 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 6 เทียบกับสิ้นปีก่อน จากสินทรัพย์ถาวรที่ตัดค่าเสื่อมราคาและสิทธิการใช้จากการยกเลิกสัญญาเช่าก่อนกำหนดรวม 4,351.0 ล้านบาท และการลดลงของเงินสำรองบำรุงรักษาเครื่องบินจำนวน 1,902.9 ล้านบาท ในขณะที่สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีเพิ่มขึ้น 2,084.6 ล้านบาท จากผลขาดทุนจากการดำเนินงานเป็นหลัก

หนี้สิน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 บริษัทมีหนี้สินรวม 56,731.1 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 4 เทียบกับสิ้นปีก่อน โดยหลักจากรายได้รับล่วงหน้าและค่าใช้จ่ายค้างจ่าย แต่ถูกชดเชยด้วยหนี้สินตามสัญญาเช่าและหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยที่ลดลง

- หนี้สินหมุนเวียนอยู่ที่ 21,893.1 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 25 เทียบกับสิ้นปีก่อน โดยมีรายได้รับล่วงหน้าอยู่ที่ 4,750.9 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 96 ตามการฟื้นตัวของภาคการท่องเที่ยว ทั้งนี้ ค่าใช้จ่ายค้างจ่ายเพิ่มขึ้นร้อยละ 68 มาอยู่ที่ 4,137.8 ล้านบาท จากเงินคงค้างสำรองการซ่อมบำรุงอากาศยานที่สูงขึ้น
- หนี้สินไม่หมุนเวียนอยู่ที่ 34,838.0 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 5 เทียบกับสิ้นปีก่อน จากหนี้สินตามสัญญาเช่าที่ลดลงร้อยละ 4 มาอยู่ที่ 30,125.4 ล้านบาท จากการจ่ายชำระหนี้สินภายใต้สัญญาเช่าระหว่างปี
- หนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยไม่รวมหนี้สินตามสัญญาเช่ามีจำนวน 7,298.8 ล้านบาท ลดลงจาก 7,664.3 ล้านบาท จากการชำระคืนหุ้นกู้และเงินกู้ยืม

² สินทรัพย์ถาวรประกอบด้วยที่ดิน อาคาร เครื่องบิน ส่วนปรับปรุงอาคารเช่าและอุปกรณ์



ส่วนของผู้ถือหุ้น

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 บริษัทมีส่วนของผู้ถือหุ้นทั้งสิ้น 7,954.4 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 53 จากสิ้นปีก่อน โดยหลักมาจากผลขาดทุนในงวด และชดเชยบางส่วนด้วยส่วนเกินมูลค่าหุ้นสามัญที่เพิ่มขึ้นจากการเพิ่มทุนให้แก่ผู้ถือหุ้นเดิมตามสัดส่วนการถือหุ้น (Right Offering) และหุ้นที่แปลงสภาพในระหว่างปี บริษัทมีอัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยจ่าย (ไม่รวมหนี้สินตามสัญญาเช่า) ต่อส่วนของผู้ถือหุ้นอยู่ที่ 0.92 เท่า ทั้งนี้ หากหักด้วยเงินสดที่บริษัทมี อัตราส่วนดังกล่าวจะอยู่ที่ 0.82 เท่า

งบกระแสเงินสด

บริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน) หน่วย: ล้านบาท	งบการเงินรวม	
	สำหรับปี 2565	สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564
เงินสดสุทธิได้มาจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมดำเนินงาน	564.0	(4,347.0)
เงินสดสุทธิได้มาจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมลงทุน	(589.7)	1,283.7
เงินสดสุทธิได้มาจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมจัดหาเงิน	<u>(4,530.7)</u>	<u>7,313.6</u>
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น(ลดลง)สุทธิ	(4,556.4)	4,250.3
กำไร(ขาดทุน)จากอัตราแลกเปลี่ยนที่ยังไม่เกิดขึ้นจริงของเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	(5.4)	(1.1)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดต้นงวด	<u>5,359.6</u>	<u>1,110.4</u>
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดปลายงวด	<u>797.8</u>	<u>5,359.6</u>

ปี 2565 บริษัทมีเงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมดำเนินงานจำนวน 564.0 ล้านบาท โดยพลิกกลับมาเป็นบวกอีกครั้งตั้งแต่ปี 2562 โดยมีสาเหตุหลักมาจากการฟื้นตัวของธุรกิจที่แข็งแกร่งในช่วงครึ่งหลังของปี 2565 ในส่วนของเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุนมีจำนวน 589.7 ล้านบาท โดยหลักมาจากการจ่ายเงินสำรองบำรุงรักษาเครื่องบิน การจ่ายเพื่อส่วนปรับปรุงอาคารเช่าและซื้ออุปกรณ์ และการเข้าซื้อหุ้นเพื่อเพิ่มสัดส่วนการถือหุ้นใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย เป็นร้อยละ 100 จำนวน 14,789.1 ล้านบาท ในขณะที่มีเงินสดรับจากการจำหน่ายเครื่องบินและอุปกรณ์มูลค่า 4,292.2 ล้านบาท ขณะที่เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงินมีจำนวน 4,530.7 ล้านบาท ส่วนใหญ่เกิดจากการชำระหนี้สินภายใต้สัญญาเช่า (รวมค่าใช้จ่ายเพื่อยกเลิกสัญญาเช่าก่อนกำหนด) มูลค่า 6,763.6 ล้านบาท และชำระคืนหุ้นกู้และเงินกู้สุทธิ 370.9 ล้านบาท แต่ได้ชดเชยบางส่วนจากการเสนอขายหุ้นเพิ่มทุนต่อผู้ถือหุ้นเดิมจำนวน 3,000.0 ล้านบาท ทำให้โดยสรุป บริษัทมีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดลดลง 4,556.4 ล้านบาท และมีเงินสดปลายงวดอยู่ที่ 797.8 ล้านบาท



อัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญ

บริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน)	งบการเงินรวม	
	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม	
	2565	2564
อัตราส่วนทุนหมุนเวียน (Current ratio) (ไม่รวมหนี้สินสัญญาเช่า)	0.2 เท่า	0.4 เท่า
อัตรากำไรก่อนค่าใช้จ่ายทางการเงิน, ภาษีเงินได้, ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย (EBITDA)	(7%)	(81%)
อัตรากำไรสุทธิ	(47%)	(312%)
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์	(12%)	(17%)
อัตราส่วนผลตอบแทนผู้ถือหุ้น	(66%)	(70%)
หนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยต่อส่วนของผู้ถือหุ้นรวม (ไม่รวมหนี้สินสัญญาเช่า)	0.8 เท่า	0.1 เท่า
อัตราส่วนความสามารถในการจ่ายดอกเบี้ย (ไม่รวมดอกเบี้ยจาก TFRS16)	(2.8 เท่า)	(4.4 เท่า)



ภาพรวมการดำเนินงานในอนาคต

บริษัทคาดว่าแนวโน้มของอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวทั่วโลกจะยังคงฟื้นตัวแข็งแกร่งต่อเนื่องในปี 2566 จากคาดการณ์ของธนาคารโลก การเติบโตของ GDP ในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงและแปซิฟิก (ซึ่งครอบคลุมปริมาณเที่ยวบินกว่าร้อยละ 96 ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ในปี 2562) คาดว่าจะเพิ่มขึ้นร้อยละ 4.3 ในปีนี้ ซึ่งสูงกว่าการเติบโตของ GDP ทั่วโลกถึง 260 จุดร้อยละ โดยมีสาเหตุจากการที่จีนเปิดประเทศและภาวะเงินเฟ้อในภูมิภาคนี้ที่มีผ่อนคลายน้อยกว่า ทำให้ภูมิภาคนี้มีโอกาสเข้าสู่สภาวะเศรษฐกิจถดถอยต่ำกว่าเมื่อเทียบกับภูมิภาคอื่นๆ

นอกจากนี้ ธนาคารแห่งประเทศไทย ("ธปท") คาดการณ์ว่าการเติบโตของ GDP ในประเทศไทยจะเท่ากับร้อยละ 3.7 ในปีนี้ โดยส่วนใหญ่เนื่องจากการท่องเที่ยวที่ฟื้นตัวต่อเนื่องและการบริโภคภายในประเทศที่ยังมีแนวโน้มแข็งแกร่ง แต่ภาคการส่งออกอาจชะลอตัว ผนวกกับการลงทุนในโครงการต่างๆ ที่อาจลดลงจากปีก่อน อย่างไรก็ตาม ล่าสุด ทพท. ได้ปรับเป้าตัวเลขนักท่องเที่ยวเป็น 30 ล้านคน จากเดิมที่ตั้งเป้าไว้ที่ 25 ล้านคนในช่วงปลายเดือนมกราคม หลังจากตัวเลขนักท่องเที่ยวจีนในช่วงสองเดือนที่ผ่านมามีแนวโน้มที่ดี อีกทั้งคาดว่าปริมาณการท่องเที่ยวภายในประเทศจะยังคงเติบโตได้ต่อเนื่อง

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ตั้งเป้าขนส่งผู้โดยสาร 20 ล้านคนในปี 2566 เทียบกับตัวเลขสูงสุด 22.2 ล้านคน ที่ทำได้ในปี 2562 จำนวนผู้โดยสารภายในประเทศคาดว่าจะฟื้นตัวได้เท่ากับระดับปี 2562 ซึ่งคิดเป็นประมาณ 13 ล้านคน และคาดว่าจำนวนผู้โดยสารระหว่างประเทศจะเพิ่มขึ้นมากกว่าสามเท่า จาก 2 ล้านคนในปีที่ผ่านมาเป็น 7 ล้านคน สนับสนุนโดยความต้องการท่องเที่ยวในภูมิภาคอาเซียน การฟื้นตัวที่ต่อเนื่องของภูมิภาคเอเชียใต้ และการเริ่มให้บริการเที่ยวบินไปและกลับจากประเทศจีน บจ. ไทยแอร์เอเชีย มุ่งมั่นในการรักษาความเป็นผู้นำในตลาดภายในประเทศด้วยเครือข่ายเส้นทางที่กว้างขวางและอัตราค่าโดยสารที่แข่งขันได้ พร้อมทั้งให้ความสำคัญกับตลาดระหว่างประเทศมากขึ้น โดยภายในเดือนมิถุนายนของปีนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีแผนในการทำการบินไปยัง 11 เมืองในประเทศจีน ซึ่งจะมีจำนวนเที่ยวบินคิดเป็นกว่าร้อยละ 73 ของจำนวนเที่ยวบินไปยังประเทศจีนในปี 2562 นอกจากนี้ ยังมีแผนการเปิดให้บริการเส้นทางระหว่างประเทศอื่นๆ เพิ่มเติม เช่น จากดอนเมือง

ไปจาร์กาตา (อินโดนีเซีย) มะนิลา (ฟิลิปปินส์) และโคลัมโบ (ศรีลังกา) โดยมีแผนที่จะนำเครื่องบินทิ้งฝูงจำนวน 53 ลำ มาทำการปฏิบัติการบินให้ครบในช่วงครึ่งหลังของปีนี้

จากแนวโน้มรายได้ที่จะเติบโตแข็งแกร่ง บริษัทตั้งเป้าในการมีกำไรสุทธิในปี นี้ โดยมีแผนงานลดต้นทุนการดำเนินงานต่อหน่วยจากการเพิ่มอัตราการใช้งานเครื่องบินขึ้นเป็น 12.5 ชั่วโมงต่อลำต่อวัน รวมถึงตั้งเป้าอัตราขนส่งผู้โดยสารที่ร้อยละ 87 อย่างไรก็ตาม บริษัทยังคงคาดว่าจะมีความเสี่ยงจากสถานการณ์ที่อยู่นอกเหนือการควบคุม เช่น สถานการณ์ความขัดแย้งระหว่างรัสเซียและยูเครนที่น่าจะยืดเยื้อ และอาจส่งผลกระทบต่อราคาน้ำมันอากาศยานให้ยังคงอยู่ในระดับสูงหรือลดลงอย่างช้าๆ ด้วยเหตุนี้ บริษัทจะใช้ความระมัดระวังในการเข้าทำสัญญาป้องกันความเสี่ยงราคาน้ำมันอากาศยาน โดยพิจารณาถึงอัตราผลตอบแทนต่อความเสี่ยงที่เหมาะสม ในขณะเดียวกัน บริษัทยังคงเข้าทำสัญญาป้องกันความเสี่ยงอัตราแลกเปลี่ยนบางส่วนตามนโยบายของบริษัท และพยายามลดความเสี่ยงผ่านการบริหารกระแสเงินสดรับและจ่ายให้อยู่ในสกุลเงินเดียวกัน

โดยสรุป บริษัทคาดว่าปี 2566 จะเป็นปีแห่งการกลับสู่สภาพปกติ หลังจากทั่วโลกคุ้นเคยกับโควิด-19 บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะยังคงรักษามาตรฐานการให้บริการให้อยู่ในระดับสูง สะท้อนด้วยการรักษาสถิติด้านความตรงต่อเวลา รวมทั้งมุ่งมั่นในการพัฒนาธุรกิจสู่ความยั่งยืนผ่านการดำเนินงานร่วมกับองค์กรต่างๆ ในภาคการท่องเที่ยวและยกระดับการสื่อสารกับผู้โดยสารเกี่ยวกับประเด็นการท่องเที่ยวแบบยั่งยืนมากขึ้น ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้เข้าร่วมแผนการลดและชดเชยการปล่อยคาร์บอนสำหรับธุรกิจการบินที่กำหนดขึ้นโดย ICAO โดยบริษัทต้องตรวจสอบและรายงานปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกแก่สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยทุกปี รวมถึงเข้าร่วมโครงการชดเชยการปล่อยคาร์บอน ทั้งนี้ ตามแผนการบินในปัจจุบัน บริษัทคาดว่าค่าใช้จ่ายในการซื้อคาร์บอนเครดิต (หากมี) ในปี 2566 จะอยู่ในระดับที่ไม่มีความสำคัญ อย่างไรก็ตาม บริษัทยังคงปฏิบัติ การบินโดยในรูปแบบ Green Operation ซึ่งช่วยเพิ่มประสิทธิภาพการทำการบิน รวมถึงแสวงหาโอกาสและเวลาที่เหมาะสมในการใช้เชื้อเพลิงอากาศยานแบบยั่งยืน (Sustainable Aviation Fuel: SAF) เพื่อลดผลกระทบของการปล่อยก๊าซเรือนกระจกในลำดับถัดไป



นิยามศัพท์

อัตราส่วนการขนส่งผู้โดยสาร คือจำนวนผู้โดยสารเทียบเป็นสัดส่วนกับปริมาณที่นึ่ง ซึ่งเป็นจำนวนที่นึ่งผู้โดยสารที่มีอยู่

ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร คือจำนวนที่นึ่งบนทุกเที่ยวบิน คูณด้วยจำนวนกิโลเมตรที่ทำการบินบนที่นึ่งเหล่านั้น

ปริมาณการขนส่งด้านผู้โดยสาร คือจำนวนบรรทุกผู้โดยสารที่จ่ายค่าโดยสารบนทุกเที่ยวบิน คูณด้วยจำนวนกิโลเมตรที่ทำการบินบนที่นึ่งเหล่านั้น

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) คือจำนวนชั่วโมงปฏิบัติการบินเฉลี่ยต่อวันต่อลำในช่วงระยะเวลา

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 บวกกลับด้วยค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่ายหารด้วยรายได้จากการขายและบริการ

อัตรากำไรสุทธิ คำนวณโดยนำกำไรสุทธิ หารด้วยรายได้จากการขายและบริการ

