

คำอธิบายและ การวิเคราะห์ของฝ่ายจัดการ (MD&A)

ไตรมาสที่ 2 ปี 2566





สายการบินราคาประหยัด
ดีที่สุดในโลก

AIRASIA
14

ปีซ้อน

พวกเรา คือแชมป์



ขอบคุณที่อยู่กับเราในทุกก้าวของความสำเร็จ ไม่ว่าจะเล็กหรือใหญ่
เพราะทุกสิ่งที่เราทำ ก็เพื่อทุกคนเสมอ

AirAsia

บทสรุปผู้บริหาร

ในไตรมาส 2 ปี 2566 เศรษฐกิจในภูมิภาคฟื้นตัวอย่างค่อยเป็นค่อยไป โดยการเติบโตของประเทศไทยเป็นปัจจัยสำคัญ

ภาวะเศรษฐกิจของตลาดที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้บริการ ซึ่งได้แก่ อาเซียน เอเชียตะวันออก และเอเชียใต้ มีการเติบโตอย่างค่อยเป็นค่อยไปในไตรมาส 2 ที่ผ่านมา โดยมีการพึ่งพาการเติบโตของประเทศไทยหลังประกาศเปิดประเทศเมื่อต้นปีที่ผ่านมา ถึงแม้เศรษฐกิจของประเทศไทยในไตรมาส 2 เติบโตเพียงร้อยละ 0.8 เทียบกับไตรมาสก่อนหน้า แต่สำนักงานเศรษฐกิจต่างๆ ยังคงคาดการณ์ว่า GDP ในปี 2566 ของจีนจะเพิ่มขึ้นร้อยละ 5.5 - 6 จากยอดขยายปลีกและการใช้จ่ายภาคบริการภายในประเทศที่มีแนวโน้มดีขึ้น ส่วนเศรษฐกิจของประเทศอินเดียและเวียดนามมีแนวโน้มเติบโตได้ดีจากกิจกรรมทางเศรษฐกิจในประเทศที่คึกคัก ในขณะที่ตลาดอื่นๆ มีแนวโน้มการเติบโตของ GDP ในปีนี้ต่ำกว่าร้อยละ 5 จากแรงส่งของการเปิดประเทศจีนที่อาจแผ่วลงและการค้าระหว่างประเทศที่อาจอ่อนตัวจากอุปสงค์ของประเทศคู่ค้าที่ลดลง

สำหรับประเทศไทย ธนาคารแห่งประเทศไทย (ธปท.) ยังคงเป้าหมาย GDP ของปีนี้ไว้ที่ร้อยละ 3.6 จากภาคการท่องเที่ยวและการบริโภคภาคเอกชนที่แข็งแกร่ง อัตราเงินเฟ้อพื้นฐาน (Core Inflation) คาดว่าจะลดลงเหลือร้อยละ 2.4 ในปีนี้ และลดลงสู่กรอบเป้าหมายร้อยละ 2 ในปีถัดไป อย่างไรก็ตามภาคเอกชนมีความต้องการให้การจัดตั้งรัฐบาลใหม่เกิดขึ้นโดยเร็ว เพื่อสร้างความเชื่อมั่นแก่นักลงทุนและลดความเสี่ยงการปรับลดคาดการณ์การเติบโตของประเทศ

ปริมาณที่นึ่งที่ทำการบินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ฟื้นตัวร้อยละ 77 และจำนวนผู้โดยสารฟื้นตัวร้อยละ 83 ของระดับก่อนโควิด-19

ในไตรมาสนี้ ประเทศไทยมีนักท่องเที่ยวต่างชาติเข้าประเทศรวม 6.4 ล้านคน โดยเป็นคนมาเลเซีย จีน และอินเดีย สัดส่วนร้อยละ 18 ร้อยละ 14 และร้อยละ 7 ตามลำดับ สำหรับครึ่งปีแรกของปีนี้ จำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติเดินทางเข้าไทยแล้ว

รวม 12.9 ล้านคน หรือคิดเป็นร้อยละ 47 ของเป้าหมายทั้งปีของการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย (ททท.) ที่อยู่ในช่วง 25-30 ล้านคน

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ขนส่งผู้โดยสารทั้งสิ้น 4.6 ล้านคน เพิ่มขึ้นร้อยละ 176 จากช่วงเดียวกันของปีก่อน และร้อยละ 1 จากไตรมาสก่อน ต่างจากไตรมาส 2 ในช่วงก่อนเกิดโรคระบาดที่ปกติจะมีแนวโน้มอ่อนตัวลงจากไตรมาส 1 ส่วนแบ่งจำนวนผู้โดยสารในประเทศและระหว่างประเทศอยู่ที่ร้อยละ 61 ต่อร้อยละ 39 โดยมีอัตราขนส่งผู้โดยสารสูงร้อยละ 89 ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังคงครองส่วนแบ่งตลาดเป็นอันดับหนึ่งสำหรับตลาดภายในประเทศที่ร้อยละ 37 จากจำนวนเครื่องบินที่มากกว่าสายการบินอื่น และเน้นการเพิ่มเที่ยวบินไปยังประเทศจีนสำหรับตลาดระหว่างประเทศ ทำให้อัตราค่าโดยสารเฉลี่ยในไตรมาสนี้เพิ่มขึ้นเป็น 1,755 บาทต่อผู้โดยสารเพิ่มขึ้นร้อยละ 10 จากไตรมาสก่อนหน้า

ณ สิ้นไตรมาส บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีเที่ยวบินไปยังประเทศจีนจำนวน 108 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ และขนส่งผู้โดยสารจากเที่ยวบินดังกล่าวรวม 323,400 คน คิดเป็นร้อยละ 18 ของจำนวนผู้โดยสารระหว่างประเทศทั้งหมด ด้วยอัตราการบินดังกล่าว ทำให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เป็นสายการบินที่มีจำนวนที่นั่งให้บริการระหว่างประเทศไทยและจีนสูงที่สุดในไตรมาสนี้ นอกเหนือจากเที่ยวบินเส้นทางจีน มีเพียงเที่ยวบินไปยังมาเก๊าและเมียนมาร์ที่จำนวนที่นั่งที่ให้บริการยังฟื้นตัวต่ำกว่าร้อยละ 50 เทียบกับช่วงก่อนโควิด-19 จากการบริหารเที่ยวบินไปยังจุดหมายที่มีความพร้อมของท่าอากาศยานและมีความต้องการเดินทางของผู้โดยสารที่มากกว่า

บริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน) ("บริษัท") รายงานผลกำไร EBITDA สูงสุดตั้งแต่เกิดโควิด-19 แต่ค่าเงินบาทที่อ่อนลงทำให้เกิดขาดทุนสุทธิ

จากอัตราค่าโดยสารและจำนวนผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้น ทำให้บริษัทบันทึกรายได้รวมทั้งสิ้น 10,398.8 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 275 เทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อนและร้อยละ 6 เทียบ



กับไตรมาสก่อน รายได้บริการเสริมต่อผู้โดยสารเพิ่มขึ้นเป็น 409 บาท ตามการเติบโตของจำนวนผู้โดยสารระหว่างประเทศ และ EBITDA อยู่ที่ 1,817.2 ล้านบาท ซึ่งเป็นระดับสูงสุดตั้งแต่เกิดโควิด-19 และเป็นบวกไตรมาสที่สามติดต่อกัน โดยในไตรมาสนี้ ราคาน้ำมันอากาศยานลดลงมาอยู่ที่ 95 ดอลลาร์สหรัฐฯ ต่อบาร์เรล ชดเชยกับค่าธรรมเนียมผู้โดยสารและสนามบิน และค่าซ่อมบำรุงอากาศยานที่ปรับตัวสูงขึ้น ทั้งนี้ จากค่าเงินบาทที่อ่อนค่าในช่วงปลายไตรมาส ทำให้บริษัทมีขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนจำนวน (1,390.6) ล้านบาท ซึ่งส่วนใหญ่เป็นขาดทุนที่ยังไม่รับรู้ ทำให้บริษัทรายงานผลขาดทุนสุทธิ (1,012.5) ล้านบาทในไตรมาสนี้

คาดว่าการท่องเที่ยวครึ่งปีหลังยังคงดีต่อเนื่อง พร้อมบริหารฝูงบินอย่างมีประสิทธิภาพ

บริษัทยังคงเป้าผู้โดยสารที่จะขนส่งในปีนี้อยู่ที่ 20 ล้านคน หลังจากครึ่งปีแรกที่ให้บริการไปแล้ว 9.2 ล้านคน ในขณะเดียวกัน ททท. ยังคงเชื่อมั่นว่าจำนวนนักท่องเที่ยวขาจีนที่เดินทางเข้าประเทศไทยทั้งปีจะอยู่ในกรอบ 4-5 ล้านคน แม้การนำเครื่องบินมาปฏิบัติการบินมีแนวโน้มดีขึ้นแต่ยังคงค่อยเป็นค่อยไป บจ. ไทยแอร์เอเชีย จึงได้เริ่มเจรจาในการเช่าเครื่องบินจำนวนหนึ่งลำที่ค้างส่งมอบกลับมาทำการบินต่อ ซึ่งจะส่งผลให้จำนวนฝูงบินรวมอยู่ที่ 54 ลำ โดย ณ ปลายไตรมาสนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีเครื่องบินที่ปฏิบัติการบินจำนวน 45 ลำ



สรุปผลการดำเนินงาน

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เป็นผู้ถือหุ้นทั้งหมดใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งประกอบธุรกิจสายการบินไทยแอร์เอเชีย โดยถือหุ้นร้อยละ 100 ผลประกอบการของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น สำหรับงวดสามเดือนและงวดหกเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2565 และ 2566 เป็นดังนี้:

งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ

บริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน) หน่วย: ล้านบาท	งบการเงินรวม สำหรับงวด สามเดือนสิ้นสุด วันที่ 30 มิถุนายน			งบการเงินรวม สำหรับงวด หกเดือนสิ้นสุด วันที่ 30 มิถุนายน		
			เปลี่ยนแปลง			เปลี่ยนแปลง
	2566	2565		2566	2565	
รายได้รวม	10,398.8	2,773.8	+275%	19,641.5	4,627.8	+324%
ค่าใช้จ่ายรวม	11,160.7	7,794.8	+43%	19,416.6	12,373.6	+57%
กำไร (ขาดทุน) จากกิจกรรมดำเนินงาน	(761.9)	(5,021.0)	-85%	224.9	(7,745.8)	N.A.
กำไร (ขาดทุน) สำหรับงวด	(1,012.5)	(4,723.6)	-79%	(653.1)	(7,278.5)	-91%
ส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัท	(1,012.5)	(4,723.6)	-79%	(653.1)	(7,094.2)	-91%
ส่วนที่เป็นของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมของบริษัทย่อย	-	-	N.A.	-	(184.4)	N.A.
กำไร (ขาดทุน) เบ็ดเสร็จรวมสำหรับงวด	(1,012.5)	(4,723.6)	-79%	(653.1)	(7,167.6)	-91%
ส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัท	(1,012.5)	(4,723.6)	-79%	(653.1)	(7,035.6)	-91%
ส่วนที่เป็นของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมของบริษัทย่อย	-	-	N.A.	-	(132.0)	N.A.
กำไร (ขาดทุน) ต่อหุ้นขั้นพื้นฐาน และปรับลด (บาท)	(0.0832)	(0.4067)	-80%	(0.0537)	(0.6205)	-91%
การคำนวณ EBITDA						
กำไร (ขาดทุน) จากการดำเนินงาน	(761.9)	(5,021.0)	-85%	224.9	(7,745.8)	N.A.
กำไร (ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยน	(1,390.6)*	(2,398.8)	-42%	(828.0)	(2,188.9)	-62%
กำไร (ขาดทุน) จากตราสารอนุพันธ์	61.4	27.0	+128%	51.8	(32.0)	N.A.
กำไร (ขาดทุน) จากการขายสินทรัพย์	1.6	-	N.A.	1.6	(40.9)	N.A.
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	1,251.4	1,602.7	-22%	2,558.5	3,178.5	-20%
EBITDA	1,817.2*	(1,046.5)	N.A.	3,558.0	(2,305.5)	N.A.

* ปรับปรุงรายการทางบัญชี ไม่มีผลกระทบต่อกำไร(ขาดทุน)สุทธิที่รายงานในไตรมาสก่อน

รายได้

รายได้รวมในไตรมาส 2 ปี 2566 อยู่ที่ 10,398.8 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 275 จากไตรมาสเดียวกันของปีก่อน และร้อยละ 6 จากไตรมาสก่อน จากอุปสงค์การเดินทางในประเทศและโมเมนตัมของการท่องเที่ยวหลังจากจีนเปิดประเทศที่ยังอยู่ในระดับสูง สำหรับตลาดภายในประเทศ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังคงเป็นผู้นำด้วยส่วนแบ่งการตลาดที่ร้อยละ 37 หลังจากขนส่งผู้โดยสารภายในประเทศจำนวน 2.8 ล้านคน โดยมีอัตราการขนส่งผู้โดยสารสูงถึงร้อยละ 94 นอกจากนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ขนส่งผู้โดยสารระหว่างประเทศ

จำนวน 1.8 ล้านคน ด้วยอัตราการขนส่งผู้โดยสารร้อยละ 83 ทั้งนี้ ประเทศจีนถือเป็นตลาดสำคัญในภูมิภาคนี้ โดยภายในสองไตรมาสที่ผ่านมาจำนวนเที่ยวบินระหว่างประเทศของจีนฟื้นตัวได้เกินร้อยละ 50 ของช่วงก่อนโควิด-19 ในขณะที่จำนวนเที่ยวบินภายในประเทศมีปริมาณมากกว่าช่วงก่อนโควิด-19 แล้ว

ในไตรมาสนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ขนส่งผู้โดยสารเที่ยวบินจีนกว่า 323,400 คน หรือคิดเป็นร้อยละ 18 ของผู้โดยสารระหว่างประเทศทั้งหมด โดยมีจำนวนเที่ยวบินต่อสัปดาห์เพิ่มขึ้นเป็น 108 เที่ยวบิน และกลับมาให้บริการเส้นทางบินจากดอนเมืองไปยังเจดุดูและซีอาน และเชียงใหม่ไปยังปักกิ่ง ฉางชา และหางโจว ส่วนจำนวนเที่ยวบินไปยังตลาดอาเซียนและเอเชียใต้กลับมาให้บริการแล้วมากกว่าร้อยละ 90 ของปี 2562 ทั้งนี้ จากการเพิ่มเที่ยวบินจำนวนมากและอัตราขนส่งผู้โดยสารในระดับสูง ทำให้ประสิทธิภาพความตรงเวลา ("OTP") ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ในไตรมาสนี้ลดลงเหลือร้อยละ 80 โดยคาดว่าจะปรับตัวดีขึ้นในช่วงครึ่งหลังของปี

- **รายได้จากการขายและบริการอยู่ที่ 10,036.5 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 273** เทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน และปรับตัวขึ้นร้อยละ 10 จากไตรมาสก่อน หนุนจากจำนวนผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้นและค่าโดยสารเฉลี่ยที่เพิ่มขึ้นร้อยละ 33 จากช่วงเดียวกันของปีก่อน และร้อยละ 10 จากไตรมาสก่อน มาอยู่ที่ 1,755 บาท ส่งผลให้รายได้ต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร ("RASK") เพิ่มขึ้นเป็น 1.69 บาท ซึ่งมากกว่าในช่วงก่อนโควิด-19 ที่ 1.49 บาท ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ใช้เครื่องบินปฏิบัติการ 45 ลำในไตรมาสนี้ เทียบกับ 25 ลำในไตรมาส 2 ปี 2565 และมีอัตราการใช้เครื่องบินทำสถิติสูงสุดใหม่ที่ 12.9 ชั่วโมงปฏิบัติการบินต่อลำต่อวัน
 - **รายได้จากบริการเสริมอยู่ที่ 1,900.2 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 296** จากช่วงเดียวกันของปีก่อน และร้อยละ 5 จากไตรมาสก่อน จากรายได้บริการฝากสัมภาระใต้ท้องเครื่องที่เพิ่มตามปริมาณผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้นโดยเฉพาะผู้โดยสารระหว่างประเทศ โดยรายได้จากบริการเสริมคิดเป็นร้อยละ 19 ของรายได้จากการขายและบริการในไตรมาสนี้ ขณะที่รายได้จากบริการเสริมต่อผู้โดยสารแต่ละระดับสูงสุดใหม่ที่ 409 บาท เพิ่มขึ้นจาก 285 บาทในไตรมาส 2 ปี 2565
- **รายได้อื่นอยู่ที่ 362.3 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 342** เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน สาเหตุหลักมาจากการหมดอายุของเครดิตที่ผู้โดยสารไม่ได้ใช้ ซึ่งออกให้เพื่อชดเชยการยกเลิกเที่ยวบินในช่วงโควิด-19

ต้นทุนและค่าใช้จ่าย

ค่าใช้จ่ายรวมของบริษัทอยู่ที่ 11,160.7 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 43 จากช่วงเดียวกันของปีก่อน จากจำนวนเที่ยวบินที่เพิ่มขึ้นร้อยละ 131 ชดเชยด้วยขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนที่ลดลง

- **ต้นทุนขายและการบริการอยู่ที่ 9,038.3 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 81** จากช่วงเดียวกันของปีก่อน
 - **ค่าน้ำมันเชื้อเพลิงอยู่ที่ 3,368.5 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 116** เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน เนื่องจากปริมาณการใช้เชื้อเพลิงที่เพิ่มขึ้น ในขณะที่ราคาอ้างอิงน้ำมันอากาศยานลดลงร้อยละ 31 จากช่วงเดียวกันของปีก่อน มาอยู่ที่ 95 ดอลลาร์สหรัฐฯ ต่อบาร์เรล โดยปัจจุบันบริษัทไม่มีสถานะในสัญญาป้องกันความเสี่ยงราคาน้ำมัน
 - **ค่าใช้จ่ายพนักงานอยู่ที่ 1,022.9 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 87** จากช่วงเดียวกันของปีก่อน เนื่องจากจำนวนบุคลากรที่เพิ่มขึ้นตามจำนวนเครื่องบินปฏิบัติการบินที่เพิ่มขึ้น
 - **ค่าซ่อมบำรุงอากาศยานอยู่ที่ 1,642.1 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 76** จากช่วงเดียวกันของปีก่อน จากรายการตรวจเช็คเครื่องบินที่เพิ่มขึ้นตามอัตราการใช้เครื่องบินและจำนวนเที่ยวบินที่เพิ่มขึ้น



- **ต้นทุนขายและการให้บริการอื่นๆ** อยู่ที่ 3,004.8 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 54 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน สาเหตุหลักมาจากการเพิ่มขึ้นของค่าธรรมเนียมผู้ใช้บริการและสนามบินตามการเติบโตของจำนวนผู้โดยสารและส่วนลดค่าธรรมเนียมจากบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ที่สิ้นสุดตั้งแต่ปลายไตรมาสที่แล้ว
- **ค่าใช้จ่ายในการขายและบริหาร** อยู่ที่ 652.3 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 80 จากช่วงเดียวกันของปีก่อน โดยมีสาเหตุหลักมาจากค่าบริการจัดจำหน่ายและรับชำระเงินสำหรับการขายตั๋วโดยสารแบบออนไลน์ให้แก่บริษัท AirAsia Com Travel ทั้งนี้ ค่าใช้จ่ายในการขายและบริหารคิดเป็นร้อยละ 6 ของรายได้จากการขายและบริการ ซึ่งเป็นระดับก่อนโควิด-19 และลดลงจากร้อยละ 14 ในไตรมาสที่ 2 ปี 2565
- **ค่าใช้จ่ายอื่น** อยู่ที่ 1,470.1 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 40 จากช่วงเดียวกันของปีก่อน จากผลขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนที่ลดลง

โดยสรุป จากต้นทุนและค่าใช้จ่ายดังกล่าว ทำให้ต้นทุนต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (“CASK”) ในไตรมาสนี้ลดลงมาอยู่ที่ 1.70 บาท เทียบกับ 3.19 บาทในไตรมาส 2 ปี 2565 ซึ่งหากไม่รวมค่าน้ำมันเชื้อเพลิง ต้นทุนดังกล่าวจะอยู่ที่ 1.14 บาท ลดลงอย่างมีนัยสำคัญเมื่อเทียบกับ 2.33 บาท ในไตรมาส 2 ปี 2565 โดยได้แรงหนุนจากปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (“ASK”) ที่เพิ่มขึ้นร้อยละ 228 เทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน มาอยู่ที่ 5,940 ล้านที่นั่ง-กม. ในไตรมาสนี้

กำไร/ขาดทุน

จากผลการดำเนินงานที่ดีขึ้น ส่งผลให้ในไตรมาส 2 ปี 2566 บริษัทมีกำไร EBITDA อยู่ที่ 1,817.2 ล้านบาท พลิกจากขาดทุน (1,046.5) ล้านบาทในไตรมาส 2 ปี 2565 ต้นทุนทางการเงินอยู่ที่ 549.1 ล้านบาท ทรงตัวเมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน โดยมีรายได้ภาษีเงินได้ออยู่ที่ 289.0 ล้านบาท โดยสรุป บริษัทรายงานผลขาดทุนสุทธิจำนวน (1,012.5) ล้านบาท เทียบกับผลขาดทุนสุทธิ (4,723.6) ล้านบาท ในไตรมาส 2 ปี 2565

สถิติการดำเนินงานที่สำคัญ

บริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด	ไตรมาส 2	ไตรมาส 2	เปลี่ยน	ครึ่งปีแรก	ครึ่งปีแรก	เปลี่ยน
	ปี 2566	ปี 2565	แปลง	ปี 2566	ปี 2565	แปลง
จำนวนผู้โดยสาร (ล้านคน)	4.64	1.68	+176%	9.22	3.14	+194%
ปริมาณที่นั่ง (ล้านที่นั่ง)	5.19	2.24	+132%	10.17	4.23	+141%
อัตราการขนส่งผู้โดยสาร (ร้อยละ)	89	75	+14 จุด	91	74	+17 จุด
ปริมาณการขนส่งด้านผู้โดยสาร (ล้านที่นั่ง-กม.)	5,148	1,363	+278%	9,565	2,375	+303%
ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ล้านที่นั่ง-กม.)	5,940	1,811	+228%	10,835	3,198	+239%
ค่าโดยสารเฉลี่ย (บาท)	1,755	1,317	+33%	1,673	1,179	+42%
รายได้ต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (บาท)	1.69	1.49	+14%	1.76	1.40	+26%
ต้นทุนต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (บาท)	1.70	3.19	-47%	1.76	3.40	-48%
ต้นทุนต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ไม่รวมน้ำมันเชื้อเพลิง) (บาท)	1.14	2.33	-52%	1.16	2.64	-56%



สรุปผลประกอบการของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น สำหรับงวดหกเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2565 และ 2566 ดังนี้:

ในครึ่งปีแรกของปี 2566 ความต้องการเดินทางที่ค้างมาจากช่วงโควิด-19 ส่งผลให้อุตสาหกรรมการท่องเที่ยวฟื้นตัวอย่างชัดเจน โดยเฉพาะหลังจากที่ประเทศจีนประกาศเปิดประเทศ นอกจากนี้ องค์การอนามัยโลกได้ประกาศยกเลิกให้โควิด-19 เป็นภาวะฉุกเฉินด้านสาธารณสุขในวันที่ 5 พฤษภาคม 2566 ที่ผ่านมา ซึ่งถือเป็นก้าวสำคัญในการกลับเข้าสู่ภาวะปกติ โดย บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ให้บริการขนส่งผู้โดยสารรวม 9.2 ล้านคน เป็นผู้โดยสารภายในประเทศ 6.0 ล้านคน และผู้โดยสารระหว่างประเทศ 3.2 ล้านคน อัตราการขนส่งผู้โดยสารโดยรวมสูงถึงร้อยละ 91 นอกจากนี้ เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันในปี 2562 ปริมาณที่นั่งและจำนวนผู้โดยสารที่ขึ้นตัวกลับมาอยู่ที่ร้อยละ 77 และร้อยละ 81 ตามลำดับ จากเครื่องบินที่ปฏิบัติการบินจำนวน 45 ลำ จากฝูงบินทั้งหมด 54 ลำ และมีอัตราการใช้เครื่องบินเพิ่มขึ้นทำจุดสูงสุดใหม่ที่ 12.4 ชั่วโมงปฏิบัติการบินต่อลำต่อวัน (สำหรับไตรมาส 2 ของปีนี้อยู่ที่ 12.9 ชั่วโมง) โดยมีประสิทธิภาพความตรงเวลา (OTP) ที่ร้อยละ 84

ค่าโดยสารเฉลี่ยในช่วงครึ่งปีแรกอยู่ที่ 1,673 บาท ซึ่งสนับสนุนให้รายได้ต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (RASK) เพิ่มขึ้นร้อยละ 17 จากช่วงเดียวกันของปี 2562 มาอยู่ที่ 1.76 บาท สะท้อนการแข่งขันในอุตสาหกรรมที่สมเหตุสมผลในช่วงครึ่งปีที่ผ่านมา ในขณะที่ต้นทุนต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (CASK) และต้นทุนต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารไม่รวมน้ำมันเชื้อเพลิง (CASK ex-fuel) ลดลงมาอยู่ที่ 1.76 บาท และ 1.16 บาท ตามลำดับ ซึ่งยังคงสูงกว่าช่วงเดียวกันของปี 2562 ประมาณร้อยละ 15

โดยสรุป ในครึ่งปีแรกของปี 2566 บริษัทมีรายได้รวม 19,641.5 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 324 จากช่วงเดียวกันของปีก่อน โดยมี EBITDA อยู่ที่ 3,558.0 ล้านบาท ปรับตัวดีขึ้นอย่างมากจาก (2,305.5) ล้านบาทในช่วงเดียวกันของปีก่อน เนื่องจากจำนวนเครื่องบินปฏิบัติการบินที่เพิ่มขึ้นและราคาน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยานที่ลดลง อย่างไรก็ตาม จากผลกระทบของค่าเงินบาทที่อ่อนค่า ทำให้บริษัทมีผลขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยน (828.0) ล้านบาท ส่งผลให้บริษัทมีผลขาดทุนสุทธิที่เป็นส่วนของผู้ถือหุ้นบริษัทจำนวน (653.1) ล้านบาท แต่ยังคงปรับตัวดีขึ้นอย่างมีนัยสำคัญจากขาดทุนสุทธิ (7,094.2) ล้านบาท ในช่วงเดียวกันของปีก่อน

งบแสดงฐานะการเงิน

บริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน)

หน่วย: ล้านบาท

	งบการเงินรวม		เปลี่ยนแปลง
	ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2566	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565	
รวมสินทรัพย์	66,074.0	64,685.5	+2%
รวมสินทรัพย์หมุนเวียน	7,446.2	5,236.3	+42%
รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน	58,627.8	59,449.2	-1%
รวมหนี้สิน	58,772.7	56,731.1	+4%
รวมหนี้สินหมุนเวียน	23,588.6	21,893.1	+8%
รวมหนี้สินไม่หมุนเวียน	35,184.2	34,838.0	+1%
รวมส่วนของผู้ถือหุ้น	7,301.3	7,954.4	-8%



สินทรัพย์

ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2566 บริษัทมีสินทรัพย์รวม 66,074.0 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 2 จากสิ้นปีก่อน โดยหลักมาจากการเพิ่มขึ้นของเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด และลูกหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน

- **สินทรัพย์หมุนเวียน**อยู่ที่ 7,446.2 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 42 เทียบกับสิ้นปีก่อน เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดอยู่ที่ 1,272.3 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 59 ส่วนใหญ่มาจากการระดมเงินสดจากการดำเนินงานที่ดีขึ้น ทั้งนี้ ลูกหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกันเพิ่มขึ้นร้อยละ 52 มาอยู่ที่ 3,858.2 ล้านบาท จากรายได้รับของบริษัทผ่านบริษัทอื่นๆ ในกลุ่มแอร์เอเชีย
- **สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน**อยู่ที่ 58,627.8 ล้านบาท ลดลงเล็กน้อยร้อยละ 1 เทียบกับสิ้นปีก่อน จากการตัดค่าเสื่อมราคาของสินทรัพย์สิทธิการใช้ในระหว่างงวด

หนี้สิน

ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2566 บริษัทมีหนี้สินรวม 58,772.7 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 4 เทียบกับสิ้นปีก่อน โดยหลักมาจากค่าใช้จ่ายค้างจ่ายและรายได้รับล่วงหน้า ทั้งนี้ หากไม่รวมหนี้สินตามสัญญาเช่า บริษัทมีหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยจ่าย (Interest-bearing debt) จำนวน 7,303.2 ล้านบาท

- **หนี้สินหมุนเวียน**อยู่ที่ 23,588.6 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 8 เทียบกับสิ้นปีก่อน โดยมีค่าใช้จ่ายค้างจ่ายเพิ่มขึ้นร้อยละ 36 มาอยู่ที่ 5,644.7 ล้านบาท จากต้นทุนการดำเนินงานที่สูงขึ้น เช่น ค่าน้ำมันเชื้อเพลิงและค่าซ่อมบำรุงอากาศยาน ทั้งนี้ รายได้รับล่วงหน้าอยู่ที่ 5,261.4 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 11 ตามปริมาณการขายตัวโดยสารที่สูงขึ้น
- **หนี้สินไม่หมุนเวียน**อยู่ที่ 35,184.2 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 1 เทียบกับสิ้นปีก่อน จากหนี้สินตามสัญญาเช่าที่เพิ่มขึ้น

ส่วนของผู้ถือหุ้น

ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2566 บริษัทมีส่วนของผู้ถือหุ้นรวม 7,301.3 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 8 จากสิ้นปีก่อน โดยหลักมาจากผลขาดทุนสำหรับงวด

งบกระแสเงินสด

บริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน)

หน่วย: ล้านบาท

งบการเงินรวม
สำหรับงวดหกเดือนสิ้นสุด
วันที่ 30 มิถุนายน

	2566	2565
เงินสดสุทธิได้มาจาก (ใช้ไปใน) กิจการดำเนินงาน	3,940.0	(2,504.9)
เงินสดสุทธิได้มาจาก (ใช้ไปใน) กิจการลงทุน	(529.5)	(226.9)
เงินสดสุทธิได้มาจาก (ใช้ไปใน) กิจการจัดหาเงิน	(2,947.9)	(1,303.9)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น (ลดลง) สุทธิ	462.6	(4,035.6)
ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนที่ยังไม่เกิดขึ้นจริงของเงินสด และรายการเทียบเท่าเงินสด	12.0	1.6
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดต้นงวด	797.8	5,359.6
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดปลายงวด	1,272.3	1,325.6

ในช่วงครึ่งปีแรกของปี 2566 บริษัทมีเงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมดำเนินงานจำนวน 3,940.0 ล้านบาท ซึ่งครอบคลุมกระแสเงินสดจ่ายอื่นๆ ในส่วนของเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุนมีจำนวน (529.5) ล้านบาท ส่วนใหญ่มาจากการจ่ายเงินสำรองค่าบำรุงรักษาเครื่องบิน ขณะที่เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงินมีจำนวน (2,947.9) ล้านบาท ส่วนใหญ่มาจากการชำระหนี้สินตามสัญญาเช่าจำนวน 2,703.8 ล้านบาท ทั้งนี้ หนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยอยู่ที่ 7,303.2 ล้านบาท คงที่จากสิ้นปี 2565 จากหุ้นกู้ที่ออกใหม่ในเดือนเมษายนที่ผ่านมาจำนวน 1,500 ล้านบาท ชดเชยกับหนี้ที่ครบกำหนดชำระ ทำให้โดยสรุป บริษัทมีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น 462.6 ล้านบาท มาอยู่ที่ 1,272.3 ล้านบาท ณ ปลายเดือนมิถุนายน 2566

อัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญ

บริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน)	ไตรมาส 2 ปี 2566	ไตรมาส 2 ปี 2565	ครึ่งปีแรก ปี 2566	ครึ่งปีแรก ปี 2565
อัตราส่วนทุนหมุนเวียน (Current ratio) (ไม่รวมหนี้สินสัญญาเช่า)	0.4x	0.4x	0.4x	0.4x
อัตรากำไรก่อนต้นทุนทางการเงิน, ภาษีเงินได้, ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย (EBITDA)	18%	(39%)	19%	(51%)
อัตรากำไรสุทธิ	(10%)	(175%)	(3%)	(163%)
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์	(2%)	(7%)	(1%)	(11%)
อัตราส่วนผลตอบแทนผู้ถือหุ้น	(13%)	(48%)	(8%)	(87%)
หนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยต่อส่วนของผู้ถือหุ้นรวม (ไม่รวมหนี้สินสัญญาเช่า)	1.0x	0.8x	1.0x	0.8x
อัตราส่วนความสามารถในการจ่ายดอกเบี้ย (ไม่รวมดอกเบี้ยจาก TFRS16)	14.5x	(8.8x)	16.5x	(8.7x)



ภาพรวมการดำเนินงานในอนาคต

บริษัทคาดว่าอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวจะมีแนวโน้มดีต่อเนื่องในครึ่งปีหลัง

สำนักงานเศรษฐกิจหลายแห่งมีมุมมองว่ากลุ่มประเทศที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้บริการมีความเสี่ยงต่อภาวะเศรษฐกิจถดถอยต่ำกว่ากลุ่มประเทศที่พัฒนาแล้วในฝั่งตะวันตก อีกทั้ง ททท. เปิดเผยว่าจำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติที่เดินทางเข้าประเทศไทยในเดือนกรกฎาคมที่ผ่านมาอยู่ที่ 2.4 ล้านคน ซึ่งเป็นระดับสูงสุดในปีนี้ จากจำนวนนักท่องเที่ยวชาวจีนและเกาหลีใต้ที่เพิ่มขึ้น และกระบวนการออกวีซ่าและหนังสือเดินทางของประเทศจีนที่ปรับตัวดีขึ้น สำหรับการท่องเที่ยวในประเทศ คาดว่าจะรักษาโมเมนตัมที่ดีจากครึ่งปีแรก โดยในช่วงที่ออกบทวิเคราะห์นี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีอัตราการจองที่นั่งล่วงหน้าของเที่ยวบินภายในประเทศในไตรมาส 3 ของปีนี้แตะระดับเกินร้อยละ 60 แล้ว

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ตั้งเป้าขนส่งผู้โดยสาร 20 ล้านคนในปี 2566 เทียบกับตัวเลขสูงสุด 22.2 ล้านคน ที่ทำได้ในปี 2562 จำนวนผู้โดยสารภายในประเทศคาดว่าจะฟื้นตัวได้เท่ากับระดับปี 2562 ซึ่งคิดเป็นประมาณ 13 ล้านคน และคาดว่าจำนวนผู้โดยสารระหว่างประเทศจะเพิ่มขึ้นเกือบสี่เท่า จาก 2 ล้านคนในปีที่ผ่านมา เป็น 7 ล้านคน จากความต้องการท่องเที่ยวในภูมิภาคอาเซียน การฟื้นตัวที่ดีต่อเนื่องของภูมิภาคเอเชียใต้ และการเริ่มให้บริการเที่ยวบินไปและกลับจากประเทศจีน บจ. ไทยแอร์เอเชีย มุ่งมั่นในการรักษาความเป็นผู้นำในตลาดภายในประเทศด้วยเครือข่ายเส้นทางที่ครอบคลุมและอัตราค่าโดยสารที่เหมาะสมได้ พร้อมทั้งให้ความสำคัญกับตลาดระหว่างประเทศมากขึ้น โดยภายในปลายปีนี้จะเพิ่มเที่ยวบินไปยังประเทศจีนให้ได้ใกล้เคียงกับที่เคยทำการบินในปี 2562 นอกจากนี้ ยังมีแผนการเปิดให้บริการเส้นทางระหว่างประเทศอื่นๆ เพิ่มเติมในครึ่งปีหลัง เช่น จากดอนเมืองไปมะนิลา (ฟิลิปปินส์) โคโลมโบ (ศรีลังกา) อหัมเดบาด (อินเดีย) และจากเชียงใหม่ไปมาเก๊า ด้วยจำนวนฝูงบินทั้งหมด 54 ลำ พร้อมทั้งพิจารณาจัดสรรเครื่องบินภายในกลุ่มแอร์เอเชียเพื่อมาปฏิบัติการบินเพิ่มเติมหากจำเป็น

จากแนวโน้มรายได้ที่จะเติบโตแข็งแกร่ง บริษัทตั้งเป้าในการมีกำไรสุทธิในปีนี้

โดยมีแผนงานลดต้นทุนการดำเนินงานต่อหน่วยจากการเพิ่มอัตราการใช้งานเครื่องบินขึ้นเป็น 12.5 ชั่วโมงต่อลำต่อวัน รวมถึงตั้งเป้า

อัตราขนส่งผู้โดยสารที่ร้อยละ 87 ทั้งนี้ ตั้งแต่เดือนกรกฎาคมที่ผ่านมา กรมสรรพสามิตได้ปรับอัตราภาษีสรรพสามิตน้ำมันอากาศยานภายในประเทศเป็นอัตราเดิมที่ 4.726 บาทต่อลิตร จากอัตราก่อนหน้านี้ที่ 0.2 บาทต่อลิตรที่ประกาศใช้ในช่วงโควิด-19 จนกว่าจะมีการพิจารณาใหม่โดยคณะรัฐมนตรีชุดหน้า จากโครงสร้างตลาดปัจจุบัน บริษัทคาดว่าอัตราค่าโดยสารภายในประเทศจะเพิ่มขึ้นในไตรมาส 3 ของปีนี้เพื่อสะท้อนอัตราภาษีสรรพสามิตดังกล่าว นอกจากนี้ บริษัทยังคาดว่าจะมีความเสี่ยงจากสถานการณ์ที่อยู่นอกเหนือการควบคุม เช่น สถานการณ์ความขัดแย้งระหว่างรัสเซียและยูเครนที่ยังคงยืดเยื้อ และอาจส่งผลต่อราคาน้ำมันอากาศยานให้ยังคงอยู่ในระดับสูงหรือลดลงอย่างช้าๆ ด้วยเหตุนี้ บริษัทจะให้ความสำคัญระมัดระวังในการเข้าทำสัญญาป้องกันความเสี่ยงราคาน้ำมันอากาศยาน โดยพิจารณาถึงอัตราผลตอบแทนต่อความเสี่ยงที่เหมาะสม ในขณะเดียวกัน บริษัทยังคงเข้าทำสัญญาป้องกันความเสี่ยงอัตราแลกเปลี่ยนบางส่วนตามนโยบายของบริษัท และพยายามลดความเสี่ยงผ่านการบริหารกระแสเงินสดรับและจ่ายให้อยู่ในสกุลเงินเดียวกัน

โดยสรุป บริษัทคาดว่าปี 2566 จะเป็นปีแห่งการกลับสู่สภาพปกติ หลังจากทั่วโลกคุ้นเคยกับโควิด-19

บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะยังคงรักษามาตรฐานการให้บริการให้อยู่ในระดับสูง สะท้อนด้วยการรักษาสถิติด้านความตรงต่อเวลา รวมทั้งมุ่งมั่นในการพัฒนาธุรกิจสู่ความยั่งยืนผ่านการทำงานร่วมกับองค์กรต่างๆ ในภาคการท่องเที่ยวและยกระดับการสื่อสารกับผู้โดยสารเกี่ยวกับประเด็นการท่องเที่ยวแบบยั่งยืนมากขึ้น ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้เข้าร่วมแผนการลดและชดเชยการปล่อยคาร์บอนสำหรับธุรกิจการบินที่กำหนดขึ้นโดย ICAO โดยบริษัทต้องตรวจสอบและรายงานปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกแก่สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยทุกปี รวมถึงเข้าร่วมโครงการชดเชยการปล่อยคาร์บอน ทั้งนี้ ตามแผนการบินในปัจจุบัน บริษัทคาดว่าค่าใช้จ่ายในการซื้อคาร์บอนเครดิต (หากมี) ในปี 2566 จะอยู่ในระดับที่ไม่มีนัยสำคัญ อย่างไรก็ตาม บริษัทยังคงปฏิบัติการบินโดยในรูปแบบ Green Operation ซึ่งช่วยเพิ่มประสิทธิภาพการการบิน รวมถึงแสวงหาโอกาสและเวลาที่เหมาะสมในการใช้เชื้อเพลิงอากาศยานแบบยั่งยืน (Sustainable Aviation Fuel: SAF) เพื่อลดผลกระทบของการปล่อยก๊าซเรือนกระจกในลำดับถัดไป



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) คือจำนวนชั่วโมงปฏิบัติการบินเฉลี่ยต่อวันต่อลำในช่วงระยะเวลาที่เกี่ยวข้อง โดยจำนวนชั่วโมงปฏิบัติการบินเริ่มนับตั้งแต่ช่วงขณะที่เครื่องบินเคลื่อนที่ ณ สนามบินหนึ่ง ถึงเครื่องบินหยุดนิ่ง ณ สนามบินอีกแห่งหนึ่ง

อัตราส่วนเงินกู้ยืมต่อส่วนของผู้ถือหุ้น คำนวณโดยนำผลรวมของหนี้สินเฉพาะที่มีภาระดอกเบี้ยจ่ายทั้งหมด หารด้วยส่วนของผู้ถือหุ้น

อัตราส่วนเงินกู้ยืมสุทธิต่อส่วนของผู้ถือหุ้น คำนวณโดยนำผลรวมของหนี้สินเฉพาะที่มีภาระดอกเบี้ยจ่ายทั้งหมด หักด้วยเงินสด รายการเทียบเท่าเงินสด เงินลงทุนระยะสั้น และเงินฝาก หารด้วยส่วนของผู้ถือหุ้น

อัตรากำไรขั้นต้น คำนวณโดยนำรายได้จากการขายและบริหาร หักด้วยต้นทุนขายและบริการ หารด้วยรายได้จากการขายและบริการ

อัตรากำไรก่อนต้นทุนทางการเงิน, ภาษีเงินได้, ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย (EBITDA) จากรายได้รวม (ไม่รวมรายได้เงินปันผล กำไร/ขาดทุนจากการขายเงินลงทุนและสินทรัพย์ กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยน ดอกเบี้ยรับและกำไรจากตราสารอนุพันธ์) หักด้วยค่าใช้จ่ายรวม บวกกลับด้วยค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่ายหารด้วยรายได้จากการขายและบริการ

อัตรากำไรสุทธิ คำนวณโดยนำกำไรสุทธิ หารด้วยรายได้จากการขายและบริการ

อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ คำนวณโดยนำกำไรสุทธิ หารด้วยค่าเฉลี่ยของสินทรัพย์รวม

อัตราผลตอบแทนจากส่วนของผู้ถือหุ้น คำนวณโดยนำกำไรสุทธิหารด้วยค่าเฉลี่ยของส่วนของผู้ถือหุ้นรวม

