

คำอธิบายและ  
การวิเคราะห์ของฝ่ายจัดการ  
(MD&A)

ไตรมาสที่ 3 ปี 2566





สายการบินราคาประหยัด  
ดีที่สุดในโลก

AIRASIA  
**14**

ปีซ้อน

# พวกเรา คือแชมป์



ขอบคุณที่อยู่กับเราในทุกก้าวของความสำเร็จ ไม่ว่าจะเล็กหรือใหญ่  
เพราะทุกสิ่งที่เราทำ ก็เพื่อทุกคนเสมอ

*AirAsia*

## บทสรุปผู้บริหาร

**ในไตรมาสที่ 3/2566 อุตสาหกรรมการท่องเที่ยวในประเทศไทยยังคงเติบโตต่อจากช่วงครึ่งปีแรก โดยต้อนรับนักท่องเที่ยวต่างชาติกว่า 7 ล้านคน**

การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย (“ททท.”) รายงานตัวเลขนักท่องเที่ยวต่างชาติที่เดินทางเข้าไทยในไตรมาสนี้ที่ 7 ล้านคน คิดเป็นร้อยละ 73 ของจำนวนนักท่องเที่ยวในไตรมาสที่ 3/2562 (ก่อนโควิด-19) ทั้งนี้ เมื่อรวมกับจำนวนนักท่องเที่ยว 6.5 ล้านคนต่อไตรมาสในช่วงครึ่งปีแรก ทำให้จำนวนนักท่องเที่ยวใน 9 เดือนแรกของปีนี้อยู่ที่ 20 ล้านคน โดยนักท่องเที่ยวสามอันดับแรกเป็นชาวมาเลเซีย จีน และเกาหลี จำนวน 1.20 ล้านคน 1.05 ล้านคน และ 0.43 ล้านคน ตามลำดับ นอกจากนี้ แนวโน้มการท่องเที่ยวภายในประเทศยังคงคึกคักต่อเนื่อง และมีจำนวนการเยี่ยมชมเยือนสูงกว่าช่วงเดียวกันในปี 2562 กว่าร้อยละ 8

ประเทศจีนซึ่งเป็นตลาดการท่องเที่ยวที่สำคัญของไทย รายงานการเติบโตของ GDP ในไตรมาสที่ 3/2566 ที่ร้อยละ 4.9 เทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน และร้อยละ 1.3 เทียบกับไตรมาสก่อน ซึ่งมีแนวโน้มดีขึ้นกว่าตัวเลขที่รายงานในไตรมาสที่แล้ว ทั้งนี้ นักท่องเที่ยวจีนยังคงเลือกเดินทางท่องเที่ยวภายในประเทศมากกว่าเดินทางไปต่างประเทศ โดยหากเทียบกับไตรมาส 3/2562 คนจีนท่องเที่ยวภายในประเทศเติบโตกว่าร้อยละ 110 ในขณะที่การเดินทางไปต่างประเทศฟื้นตัวร้อยละ 60<sup>1</sup> อย่างไรก็ตาม นักท่องเที่ยวจีนยังคงเดินทางมาประเทศไทยเพิ่มขึ้นทุกไตรมาสตั้งแต่ต้นปี โดยในไตรมาสนี้เดินทางเข้าประเทศไทยเฉลี่ย 11,400 คนต่อวัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 13 จากไตรมาสก่อน

**บจ. ไทยแอร์เอเชีย รักษาความเป็นผู้นำในตลาดภายในประเทศ พร้อมรุกเส้นทางบินระหว่างประเทศในตลาดที่เติบโต**

ในไตรมาสนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้บริการที่นั่งทั้งหมด 5.08 ล้านที่นั่ง หรือคิดเป็นร้อยละ 78 เมื่อเทียบกับไตรมาส 3/2562 โดยขนส่งผู้โดยสารทั้งสิ้น 4.56 ล้านคน เพิ่มขึ้นร้อยละ 65

จากช่วงเดียวกันของปีก่อน และฟื้นตัวร้อยละ 86 เมื่อเทียบกับไตรมาส 3/2562 อัตราขนส่งผู้โดยสารยังคงสูงที่ร้อยละ 90 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ใช้เครื่องบินทำการบินทั้งสิ้น 46 ลำ ณ สิ้นไตรมาสจากฝูงบินทั้งหมด 54 ลำ โดยจำนวนเครื่องบินที่ทำการบินเพิ่มขึ้น 11 ลำ เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน และเพิ่มขึ้น 1 ลำ เมื่อเทียบกับไตรมาสก่อน

สำหรับตลาดภายในประเทศ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีส่วนแบ่งการตลาดสูงสุดใหม่ที่ร้อยละ 38 เพิ่มขึ้นจากร้อยละ 34 เมื่อต้นปีนี้ สะท้อนถึงความแข็งแกร่งของแบรนด์และจำนวนที่นั่งที่ให้บริการแก่ผู้โดยสารที่มากกว่าคู่แข่ง ทั้งนี้ ในระหว่างไตรมาส บจ. ไทยแอร์เอเชีย ลดปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (“ASK”) ภายในประเทศลงร้อยละ 4 จากไตรมาสก่อน เพื่อไปเพิ่มจำนวนเที่ยวบินในตลาดระหว่างประเทศที่มีศักยภาพ แต่จากความต้องการท่องเที่ยวในประเทศที่ยังคงแข็งแกร่งทำให้อัตราขนส่งผู้โดยสารของเที่ยวบินภายในประเทศยังคงอยู่ในระดับสูงที่ร้อยละ 93

สำหรับตลาดระหว่างประเทศ ในไตรมาสนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้เพิ่มจำนวนเที่ยวบินไปยังประเทศฮ่องกงและมาเก๊าเป็น 34 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ และ 17 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ ตามลำดับ (เพิ่มขึ้นร้อยละ 23 จากไตรมาสก่อน) สำหรับเที่ยวบินไปยังประเทศจีน ให้บริการอยู่ที่ 71 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ ณ ปลายไตรมาส โดย บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ขนส่งนักท่องเที่ยวเส้นทางบินจีนจำนวน 349,000 คนในไตรมาสนี้ เพิ่มขึ้นร้อยละ 8 จากไตรมาสก่อน และมีอัตราขนส่งผู้โดยสารที่ร้อยละ 87 สำหรับตลาดเอเชียใต้ ได้กลับมาให้บริการเที่ยวบินไปยังโคลัมโบ (ศรีลังกา) อีกครั้งตั้งแต่เดือนกรกฎาคมจำนวน 4 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ ซึ่งได้รับการตอบรับจากผู้โดยสารเป็นอย่างดี

**ผลการดำเนินงานของบริษัทได้รับผลกระทบจากต้นทุนค่าน้ำมันเชื้อเพลิงที่เพิ่มขึ้นและค่าเงินบาทที่อ่อนค่า**

บริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด มหาชน (“บริษัท”) รายงานรายได้รวมทั้งสิ้น 9,898.7 ล้านบาท ในไตรมาสนี้ เพิ่มขึ้นร้อยละ 102 จากช่วงเดียวกันของปีก่อน แต่ลดลงร้อยละ 5 จาก

<sup>1</sup> OAG



ไตรมาสก่อน อัตราค่าโดยสารเฉลี่ยต่อผู้โดยสารอยู่ที่ 1,720 บาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 22 จากช่วงเดียวกันของปีก่อน แต่ลดลงเล็กน้อยร้อยละ 2 จากไตรมาสก่อน ต้นทุนค่าน้ำมันเชื้อเพลิงเพิ่มขึ้นร้อยละ 61 จากช่วงเดียวกันของปีก่อน และร้อยละ 19 จากไตรมาสก่อน เนื่องจากราคาน้ำมันอากาศยานที่เพิ่มขึ้นตลอดทั้งไตรมาสและการปรับอัตราภาษีสรรพสามิตน้ำมันอากาศยานสำหรับเที่ยวบินในประเทศตั้งแต่เดือนกรกฎาคม จาก 0.2 บาทต่อลิตรเป็น 5.2 บาทต่อลิตร ทั้งนี้ บริษัทยังคงสามารถควบคุมต้นทุนและค่าใช้จ่ายอื่นๆ ได้อย่างมีประสิทธิภาพ ทำให้มี EBITDA อยู่ที่ 389.1 ล้านบาท พลิกจากขาดทุนในไตรมาส 3/2565 ที่ (601.3) ล้านบาท นอกจากนี้ บริษัทมีขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนในไตรมาสนี้จำนวน (813.5) ล้านบาท ซึ่งเกือบทั้งหมดเป็นผลขาดทุนที่ยังไม่รับรู้ โดยสรุป บริษัทรายงานขาดทุนสุทธิ (1,694.7) ล้านบาท ในไตรมาสนี้ พลิกดีขึ้นจากขาดทุน (4,050.2) ล้านบาท ในไตรมาสที่ 3/2565

## คาดการณ์กำไรการท่องเที่ยวสดใสในช่วงไตรมาสสุดท้ายของปี แต่มีความเสี่ยงเรื่องราคาน้ำมันที่อาจผันผวน

ททท. คาดการณ์ว่าจะมีนักท่องเที่ยวต่างชาติอีก 8-10 ล้านคน เดินทางเข้าประเทศไทยในไตรมาสที่ 4/2566 โดย บจ. ไทยแอร์เอเชีย คงเป้าหมายที่จะขนส่งผู้โดยสารทั้งปีที่ 20 ล้านคน และเร่งนำเครื่องบินในฝูงบินมาปฏิบัติการบินเพิ่มเติม ทั้งนี้ จากที่ภาครัฐสามารถบริหารจัดการเหตุการณ์ความไม่สงบในกรุงเทพฯ ในช่วงต้นเดือนตุลาคมได้ดี รวมทั้งได้ออกนโยบายงดวีซ่า (วีซ่าฟรี) สำหรับนักท่องเที่ยวจีน ค้าชัคสถาน อินเดีย และไต้หวัน ควรส่งผลให้ความเชื่อมั่นด้านการท่องเที่ยวดีขึ้นในไตรมาสสุดท้ายจนถึงอย่างน้อยช่วงต้นปีหน้า และคาดว่าจะส่งผลกระทบต่อราคาค่าโดยสารในช่วงเวลาดังกล่าว ซึ่งส่วนหนึ่งจะช่วยชดเชยกับความผันผวนของราคาน้ำมันในช่วงนี้จากความขัดแย้งในตะวันออกกลางที่ยังไม่ยุติ



## สรุปผลการดำเนินงาน

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เป็นผู้ถือหุ้นทั้งหมดใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งประกอบธุรกิจสายการบินไทยแอร์เอเชีย โดยถือหุ้นร้อยละ 100

**ผลประกอบการของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น สำหรับงวดสามเดือนและงวดเก้าเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2565 และ 2566 เป็นดังนี้:**

### งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ

บริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน) หน่วย: ล้านบาท	งบการเงินรวม สำหรับงวด สามเดือนสิ้นสุด วันที่ 30 กันยายน			เปลี่ยนแปลง	งบการเงินรวม สำหรับงวด เก้าเดือนสิ้นสุด วันที่ 30 กันยายน			เปลี่ยนแปลง
	2566	2565			2566	2565		
	<b>รายได้รวม</b>	9,898.7	4,892.3		+102%	29,540.2	9,503.98	
<b>ค่าใช้จ่ายรวม</b>	11,433.3	9,903.0	+15%	30,849.9	22,260.3	+39%		
<b>กำไร (ขาดทุน) จากกิจกรรมดำเนินงาน</b>	(1,534.6)	(5,010.7)	+69%	(1,309.7)	(12,756.4)	+90%		
<b>กำไร (ขาดทุน) สำหรับงวด</b>	(1,694.7)	(4,050.2)	+58%	(2,347.8)	(11,328.8)	+79%		
ส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัท	(1,694.7)	(4,050.2)	+58%	(2,347.8)	(11,144.4)	+79%		
ส่วนที่เป็นของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมของบริษัทย่อย	-	-	N.A.	-	(184.4)	+100%		
<b>กำไร (ขาดทุน) เบ็ดเสร็จรวมสำหรับงวด</b>	(1,694.7)	(4,050.2)	+58%	(2,347.8)	(11,217.9)	+79%		
ส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัท	(1,694.7)	(4,050.2)	+58%	(2,347.8)	(11,085.8)	+79%		
ส่วนที่เป็นของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมของบริษัทย่อย	-	-	N.A.	-	(132.0)	+100%		
<b>กำไร (ขาดทุน) ต่อหุ้นขั้นพื้นฐานและปรับลด (บาท)</b>	(0.1393)	(0.3451)	+60%	(0.1930)	(0.9661)	+80%		
<b>การคำนวณ EBITDA</b>								
กำไร (ขาดทุน) จากการดำเนินงาน	(1,534.6)	(5,010.7)	+69%	(1,309.7)	(12,756.4)	+90%		
กำไร (ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยน	(813.5)	(2,885.1)	+72%	(1,641.5)	(5,073.9)	+68%		
กำไร (ขาดทุน) จากตราสารอนุพันธ์	17.6	14.6	+21%	69.4	(17.5)	N.A.		
กำไร (ขาดทุน) จากการขายสินทรัพย์	0.1	1.7	-92%	-	(39.1)	+100%		
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	1,128.0	1,540.8	-27%	3,686.5	4,719.2	-22%		
<b>EBITDA</b>	<b>389.1</b>	<b>(601.1)</b>	<b>N.A.</b>	<b>3,948.9</b>	<b>(2,906.8)</b>	<b>N.A.</b>		

### รายได้

ในไตรมาสที่ 3/2566 บริษัทมี**รายได้รวม**ทั้งสิ้น 9,898.7 ล้านบาท เพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญที่ร้อยละ 102 จากช่วงเดียวกันของปีก่อน เป็นผลมาจากจำนวนผู้โดยสารและค่าโดยสารที่เติบโตขึ้น โดยในไตรมาสนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้บริการที่นั่งรวม 5.08 ล้านที่นั่ง และมีอัตราการโดยสารเฉลี่ยสูงร้อยละ 90 ต่อเนื่องมาตั้งแต่ต้นปี สำหรับตลาดภายในประเทศ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้กลับมาให้บริการปริมาณที่นั่งกว่าร้อยละ 89 ของระดับก่อนโควิด-19 ซึ่งทำให้บริษัทคงตำแหน่งผู้นำในตลาดภายในประเทศ และมีส่วนแบ่งตลาดสูงสุดใหม่ที่ร้อยละ 38 ในไตรมาสนี้ ส่วนตลาดระหว่างประเทศ ปริมาณที่นั่งฟื้นกลับมาที่ร้อยละ 83 ของระดับก่อนโควิด-19



หนุนด้วยการเร่งเปิดเที่ยวบินไปยังภูมิภาคเอเชียตะวันออกโดยเฉพาะไปยังประเทศจีน ส่งผลให้ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (“ASK”) โดยรวมเพิ่มเป็น 5,921 ล้านที่นั่ง-กิโลเมตร หรือเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญกว่าร้อยละ 107 จากช่วงเดียวกันของปีก่อน ทั้งนี้ จากเที่ยวบินที่เพิ่มขึ้นหนาแน่นตามความต้องการท่องเที่ยวที่ฟื้นตัว ทำให้อัตรากำไรต่อเวลาของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย (“OTP”) ลดลงมาอยู่ที่ร้อยละ 83 โดยบริษัทคาดว่าตัวเลขนี้จะปรับตัวดีขึ้นตามจำนวนเครื่องบินที่นำมาปฏิบัติการบินเพิ่มเติม

- **รายได้จากการขายและบริการ**อยู่ที่ 9,662.2 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 101 จากช่วงเดียวกันของปีก่อน จากการขนส่งผู้โดยสารจำนวน 4.56 ล้านคน และอัตราค่าโดยสารเฉลี่ยที่ 1,720 บาท ซึ่งเพิ่มขึ้นร้อยละ 65 และร้อยละ 22 จากช่วงเดียวกันของปีก่อนตามลำดับ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ใช้เครื่องบินปฏิบัติการบินทั้งสิ้น 46 ลำ จากฝูงบินจำนวน 54 ลำในไตรมาสนี้ โดยมีอัตรากำไรใช้เครื่องบินเฉลี่ยต่อลำที่ 12.8 ชั่วโมงต่อวัน ส่งผลให้รายได้ต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (Revenue per Available Seat Kilometres - RASK) ในไตรมาสนี้อยู่ที่ 1.63 บาท เพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญจาก 1.39 บาท ในไตรมาสที่ 3/2562
  - **รายได้จากบริการเสริม**อยู่ที่ 1,838.8 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 93 จากช่วงเดียวกันของปีก่อน โดยส่วนใหญ่มาจากค่าธรรมเนียมบริการฝากสัมภาระใต้ท้องเครื่อง การเลือกที่นั่ง และค่าบริการอื่นๆ ตามการเติบโตของเที่ยวบินระหว่างประเทศ ทั้งนี้ รายได้จากบริการเสริมคิดเป็นร้อยละ 19 ของรายได้จากการขายและบริการ ซึ่งเป็นระดับเดียวกับช่วงก่อนโควิด-19 หากคิดเป็นต่อผู้โดยสาร รายได้จากบริการเสริมเพิ่มขึ้นเป็น 404 บาท จาก 347 บาท ในช่วงเดียวกันของปีก่อน
- **รายได้อื่น**อยู่ที่ 236.5 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 192 จากช่วงเดียวกันของปีก่อน เป็นผลมาจากการหมดอายุของเครดิตที่ผู้โดยสารไม่ได้ใช้ ซึ่งออกให้เพื่อชดเชยการยกเลิกเที่ยวบินในช่วงโควิด-19

### ต้นทุนและค่าใช้จ่าย

**ค่าใช้จ่ายรวม**ในไตรมาสนี้อยู่ที่ 11,433.3 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 15 จากช่วงเดียวกันของปีก่อน ส่วนใหญ่มาจากต้นทุนขายและบริการที่เพิ่มขึ้น ชดเชยด้วยขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนที่ลดลง

- **ต้นทุนขายและการบริการ**อยู่ที่ 9,635.4 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 46 จากช่วงเดียวกันของปีก่อน
  - **ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง**อยู่ที่ 4,009.9 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 61 จากช่วงเดียวกันของปีก่อน เนื่องจากปริมาณการใช้เชื้อเพลิงที่สูงขึ้นตามระยะทางบินในเที่ยวบินระหว่างประเทศที่เพิ่มขึ้น ทั้งนี้ เทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน ราคาอ้างอิงน้ำมันอากาศยานลดลงร้อยละ 29 มาอยู่ที่ 102 ดอลลาร์ต่อบาร์เรลในไตรมาสนี้ โดยปัจจุบันบริษัทไม่มีสถานะในสัญญาป้องกันความเสี่ยงราคาน้ำมัน
  - **ค่าใช้จ่ายพนักงาน**อยู่ที่ 1,068.9 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 50 จากช่วงเดียวกันของปีก่อน เนื่องจากการเพิ่มบุคลากรตามจำนวนเที่ยวบินและชั่วโมงทำการบินที่เพิ่มขึ้น
  - **ค่าซ่อมบำรุงอากาศยาน**อยู่ที่ 1,713.6 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 48 จากช่วงเดียวกันของปีก่อน จากการนำเครื่องบินเข้าซ่อมบำรุงเพิ่มขึ้นตามจำนวนเที่ยวบินและอัตรากำไรใช้เครื่องบินที่เพิ่มขึ้น
  - **ต้นทุนขายและการให้บริการอื่นๆ** อยู่ที่ 2,843.1 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 26 จากช่วงเดียวกันของปีก่อน ส่วนใหญ่มาจากค่าธรรมเนียมผู้ใช้บริการและสนามบินที่เพิ่มขึ้นตามจำนวนเที่ยวบิน โดยเฉพาะเที่ยวบินระหว่างประเทศ รวมทั้งมาตรการส่วนลดค่าธรรมเนียมสนามบินของบมจ.ท่าอากาศยานแห่งประเทศไทย ที่สิ้นสุดลงตั้งแต่สิ้นเดือนมีนาคมของปีนี้ ทำให้ค่าเช่าสถานที่และค่าธรรมเนียมการลงจอดเครื่องบินเพิ่มขึ้น



- **ค่าใช้จ่ายในการขายและบริหาร**อยู่ที่ 905.3 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 120 จากช่วงเดียวกันของปีก่อน โดยมีสาเหตุหลักมาจากค่าบริการจัดจำหน่ายและรับชำระเงินสำหรับการขายตั๋วโดยสารแบบออนไลน์นี้ให้แก่บริษัท AirAsia Com Travel ทั้งนี้ ค่าใช้จ่ายในการขายและบริหารคิดเป็นร้อยละ 9 ของรายได้จากการขายและบริการ เท่ากับระดับในไตรมาสที่ 3 ปี 2565
- **ค่าใช้จ่ายอื่น**อยู่ที่ 892.6 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 69 จากช่วงเดียวกันของปีก่อน จากผลขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนที่ลดลง

โดยสรุป ต้นทุนต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (Cost per Available Seat Kilometres - CASK) ลดลงอย่างมีนัยสำคัญจาก 2.62 บาท ในไตรมาสที่ 3/2565 มาอยู่ที่ 1.85 บาท ในไตรมาสนี้ ทั้งนี้ หากไม่รวมค่าเชื้อเพลิงอากาศยาน ต้นทุนต่อหน่วย (CASK ex-fuel) ลดลงอย่างมีนัยสำคัญจาก 1.75 บาทในไตรมาส 3/2565 มาอยู่ที่ 1.17 บาทในไตรมาสนี้ จากการบริหารจัดการต้นทุนที่มีประสิทธิภาพและ ASK ที่เพิ่มขึ้น

### กำไร/ขาดทุน

บริษัทรายงานกำไร EBITDA ที่ 389.1 ล้านบาท ในไตรมาสนี้ ปรับตัวดีขึ้นอย่างมีนัยสำคัญจากขาดทุน (601.3) ล้านบาท ในช่วงเดียวกันของปีก่อน ตามพัฒนาการของธุรกิจการบินที่กลับเข้าสู่ภาวะปกติมากขึ้น ต้นทุนทางการเงินอยู่ที่ 596.4 ล้านบาท ลดลงเล็กน้อยร้อยละ 5 จากช่วงเดียวกันของปีก่อน ในไตรมาสนี้ บริษัทมีรายได้ภาษีเงินได้ 429.0 ล้านบาท และรายงานขาดทุนสุทธิที่ (1,694.7) ล้านบาท ดีขึ้นอย่างมีนัยสำคัญจากขาดทุนสุทธิ (4,050.2) ล้านบาท ในไตรมาส 3/2565

### สถิติการดำเนินงานที่สำคัญ

บริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด	ไตรมาส 3	ไตรมาส 3	เปลี่ยนแปลง	เก้าเดือน	เก้าเดือน	เปลี่ยนแปลง
	ปี 2566	ปี 2565		ปี 2566	ปี 2565	
จำนวนผู้โดยสาร (ล้านคน)	4.56	2.75	+65%	13.78	5.89	+134%
<i>ในประเทศ</i>	2.71	2.05	+32%	8.72	5.00	+74%
<i>ระหว่างประเทศ</i>	1.85	0.70	+165%	5.06	0.89	+472%
ปริมาณที่นั่ง (ล้านที่นั่ง)	5.08	3.16	+61%	15.25	7.38	+107%
<i>ในประเทศ</i>	2.92	2.31	+26%	9.30	6.26	+48%
<i>ระหว่างประเทศ</i>	2.16	0.85	+155%	5.95	1.12	+432%
อัตราการขนส่งผู้โดยสาร (ร้อยละ)	90	87	+3 ppts	90	80	+10 ppts
ปริมาณการขนส่งด้านผู้โดยสาร (ล้านที่นั่ง-กม.)	5,219	2,478	+111%	14,785	4,854	+205%
ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ล้านที่นั่ง-กม.)	5,921	2,863	+107%	16,756	6,062	+176%
ค่าโดยสารเฉลี่ย (บาท)	1,720	1,404	+22%	1,688	1,284	+31%
รายได้ต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (บาท)	1.63	1.68	-3%	1.72	1.53	+12%
ต้นทุนต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (บาท)	1.85	2.62	-29%	1.79	3.03	-41%
ต้นทุนต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ไม่รวมน้ำมันเชื้อเพลิง) (บาท)	1.17	1.75	-33%	1.16	2.22	-48%



## สรุปผลประกอบการของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น สำหรับงวดเก้าเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2565 และ 2566 ดังนี้:

สำหรับช่วง 9 เดือนของปี 2566 ความต้องการท่องเที่ยวยังคงค้างคั้งเป็นปัจจัยสำคัญของการฟื้นตัวของอุตสาหกรรม โดยเฉพาะอย่างยิ่งหลังจากประเทศจีนประกาศเปิดประเทศในเดือนมกราคม ทั้งนี้ ในช่วง 9 เดือนที่ผ่านมา จำนวนนักท่องเที่ยวเข้าประเทศไทย อยู่ที่ 20.0 ล้านคน คิดเป็นการฟื้นตัวร้อยละ 68 เมื่อเทียบกับจำนวนนักท่องเที่ยวทั้งหมด 29.5 ล้านคนในช่วง 9 เดือนแรกของปี 2562 หากเทียบกับช่วง 9 เดือนของปี 2565 จำนวนนักท่องเที่ยวเพิ่มขึ้นถึงร้อยละ 255

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ขนส่งผู้โดยสารทั้งหมด 13.8 ล้านคน ประกอบด้วยผู้โดยสารภายในประเทศ 8.7 ล้านคน และผู้โดยสารระหว่างประเทศ 5.1 ล้านคน มีอัตราการขนส่งผู้โดยสารอยู่ที่ร้อยละ 90 ทั้งนี้ หากคิดเทียบกับช่วงเดียวกันของปี 2562 จำนวนที่นั่งที่ให้บริการและจำนวนผู้โดยสารฟื้นตัวร้อยละ 77 และร้อยละ 82 ตามลำดับ โดย บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้บริการด้วยเครื่องบินที่ปฏิบัติการบินทั้งหมด 46 จากฝูงบินทั้งหมด 54 ลำ ด้วยอัตราการใช้เครื่องบินต่อลำเฉลี่ยที่ 12.5 ชั่วโมงต่อวัน (12.8 ชั่วโมง สำหรับ ไตรมาสที่ 3/2566) อัตราการตรงต่อเวลาอยู่ที่ร้อยละ 83

ในช่วง 9 เดือนที่ผ่านมา บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีอัตราค่าโดยสารเฉลี่ยเพิ่มขึ้นมาอยู่ที่ 1,688 บาท ทำให้ RASK เพิ่มขึ้นร้อยละ 17 จากช่วงเดียวกันของปี 2562 มาอยู่ที่ 1.72 บาท สนับสนุนด้วยภาวะอุตสาหกรรมที่แข่งขันอย่างเป็นเหตุเป็นผลมากขึ้นหลังจากวิกฤตโควิด-19 และจำนวนเครื่องบินในอุตสาหกรรมที่ยังไม่กลับมาปฏิบัติการบินได้ปกติ ส่วน CASK และ CASK ex-fuel ลดลงจากช่วงเดียวกันของปีก่อนมาอยู่ที่ 1.79 บาท และ 1.16 บาท ตามลำดับ แต่ยังคงสูงกว่าช่วงเดียวกันของปี 2562 อยู่ร้อยละ 16

โดยสรุป บริษัทบันทึกรายได้รวมในช่วง 9 เดือนแรกของปี 2566 อยู่ที่ 29,540.2 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 211 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน กำไร EBITDA อยู่ที่ 3,948.9 ล้านบาท ปรับตัวดีขึ้นอย่างมีนัยสำคัญจากขาดทุน (2,906.8) ล้านบาท ในช่วงเดียวกันของปีก่อน จากจำนวนเครื่องบินปฏิบัติการบินที่เพิ่มขึ้นและราคาน้ำมันอากาศยานที่ลดลง อย่างไรก็ตาม จากค่าเงินบาทที่อ่อนค่า ทำให้บริษัทมีขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยน (1,641.5) ล้านบาท จึงส่งผลให้บริษัทรายงานขาดทุนสุทธิที่ (2,347.8) ล้านบาท แต่ปรับตัวดีขึ้นอย่างมากจากขาดทุนสุทธิ (11,328.8) ล้านบาท ในช่วงเดียวกันของปีก่อน





## งบแสดงฐานะการเงิน

บริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน)

หน่วย: ล้านบาท

### งบการเงินรวม

	ณ วันที่	ณ วันที่	เปลี่ยนแปลง
	30 กันยายน 2566	31 ธันวาคม 2565	
<b>รวมสินทรัพย์</b>	<b>67,740.4</b>	<b>64,685.5</b>	<b>+5%</b>
รวมสินทรัพย์หมุนเวียน	9,511.4	5,236.3	+82%
รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน	58,229.0	59,449.2	-2%
<b>รวมหนี้สิน</b>	<b>62,133.8</b>	<b>56,731.1</b>	<b>+10%</b>
รวมหนี้สินหมุนเวียน	25,830.3	21,893.1	+18%
รวมหนี้สินไม่หมุนเวียน	36,303.5	34,838.0	+4%
<b>รวมส่วนของผู้ถือหุ้น</b>	<b>5,606.6</b>	<b>7,954.4</b>	<b>-30%</b>

### สินทรัพย์

ณ วันที่ 30 กันยายน 2566 บริษัทมี**สินทรัพย์รวม** 67,740.4 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 5 จากสิ้นปีก่อน โดยหลักมาจากการเพิ่มขึ้นของลูกหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกันและค่าใช้จ่ายจ่ายล่วงหน้า

- **สินทรัพย์หมุนเวียน**อยู่ที่ 9,511.4 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 82 เทียบกับสิ้นปีก่อน เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดอยู่ที่ 997.0 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 25 ส่วนใหญ่มาจากกระแสเงินสดจากการดำเนินงานที่ดีขึ้น ทั้งนี้ ลูกหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกันเพิ่มขึ้นร้อยละ 122 มาอยู่ที่ 5,644.2 ล้านบาท จากรายได้รับของบริษัทผ่านบริษัทอื่นๆ ในกลุ่มแอร์เอเชีย ค่าใช้จ่ายจ่ายล่วงหน้าเพิ่มขึ้นร้อยละ 184 มาอยู่ที่ 1,283.7 ล้านบาท จากค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับน้ำมันอากาศยานและค่าซ่อมบำรุงเครื่องบิน
- **สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน**อยู่ที่ 58,229.0 ล้านบาท ลดลงเล็กน้อยร้อยละ 2 เทียบกับสิ้นปีก่อน จากการตัดค่าเสื่อมราคาของสินทรัพย์สิทธิการใช้ในระหว่างงวด ชดเชยกับสินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีที่เพิ่มขึ้นจากผลขาดทุนสุทธิในงวดที่ยกไปใช้ในอนาคต

### หนี้สิน

ณ วันที่ 30 กันยายน 2566 บริษัทมี**หนี้สินรวม** 62,133.8 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 10 เทียบกับสิ้นปีก่อน โดยหลักมาจากค่าใช้จ่ายค้างจ่าย รายได้รับล่วงหน้า และหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยจ่าย ทั้งนี้ หากไม่รวมหนี้สินตามสัญญาเช่า บริษัทมีหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยจ่าย (Interest-bearing debt) จำนวน 8,628.4 ล้านบาท ณ สิ้นงวด

- **หนี้สินหมุนเวียน**อยู่ที่ 25,830.3 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 18 เทียบกับสิ้นปีก่อน โดยค่าใช้จ่ายค้างจ่ายเพิ่มขึ้นร้อยละ 53 มาอยู่ที่ 6,324.7 ล้านบาท โดยส่วนใหญ่เป็นค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับค่าน้ำมันเชื้อเพลิงและค่าซ่อมบำรุงอากาศยาน ส่วนรายได้รับล่วงหน้าอยู่ที่ 6,152.2 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 29 ตามปริมาณการขายตั๋วโดยสารที่สูงขึ้น
- **หนี้สินไม่หมุนเวียน**อยู่ที่ 36,303.5 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 4 เทียบกับสิ้นปีก่อน โดยหลักมาจากหุ้นกู้ที่ออกใหม่ในเดือนกันยายนที่ผ่านมาจำนวน 1,200 ล้านบาท

### ส่วนของผู้ถือหุ้น

ณ วันที่ 30 กันยายน 2566 บริษัทมี**ส่วนของผู้ถือหุ้นรวม** 5,606.6 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 30 จากสิ้นปีก่อน โดยหลักมาจากผลขาดทุนสำหรับงวด



งบกระแสเงินสด

บริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน)

หน่วย: ล้านบาท

งบการเงินรวม  
สำหรับงวดเก้าเดือนสิ้นสุด  
วันที่ 30 กันยายน

	2566	2565
เงินสดสุทธิได้มาจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมดำเนินงาน	4,379.9	(1,319.4)
เงินสดสุทธิได้มาจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมลงทุน	(691.3)	(240.7)
เงินสดสุทธิได้มาจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมจัดหาเงิน	(3,503.5)	(2,351.9)
<b>เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น (ลดลง) สุทธิ</b>	<b>185.0</b>	<b>(3,912.0)</b>
ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนที่ยังไม่เกิดขึ้นจริงของเงินสด และรายการเทียบเท่าเงินสด	14.2	8.7
<b>เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดต้นงวด</b>	<b>797.8</b>	<b>5,359.6</b>
<b>เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดปลายงวด</b>	<b>997.0</b>	<b>1,456.3</b>

ในช่วง 9 เดือนแรกของปีนี้ บริษัทมีเงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมดำเนินงานจำนวน 4,379.9 ล้านบาท จากการดำเนินธุรกิจที่ปรับตัวดีขึ้น เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุนมีจำนวน (691.3) ล้านบาท ส่วนใหญ่มาจากการจ่ายเงินสำรองค่าบำรุงรักษาเครื่องบิน ขณะที่เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงินมีจำนวน (3,503.5) ล้านบาท ส่วนใหญ่มาจากการชำระหนี้สินตามสัญญาเช่า ทั้งนี้ บริษัทมีเงินสดได้มาสุทธิจากเงินกู้และหุ้นกู้จำนวน 396 ล้านบาท และ 934 ล้านบาท ตามลำดับ โดยสรุป บริษัทมีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น 185.0 ล้านบาท มาอยู่ที่ 997.0 ล้านบาท ณ ปลายเดือนกันยายน 2566

อัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญ

บริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน)	ไตรมาส 3 ปี 2566	ไตรมาส 3 ปี 2565	เก้าเดือน ปี 2566	เก้าเดือน ปี 2565
อัตราส่วนทุนหมุนเวียน (Current ratio) (ไม่รวมหนี้สินสัญญาเช่า)	0.5x	0.3x	0.5x	0.3x
อัตรากำไรก่อนต้นทุนทางการเงิน, ภาษีเงินได้, ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย (EBITDA)	4%	(12%)	14%	(31%)
อัตรากำไรสุทธิ	(18%)	(84%)	(8%)	(122%)
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์	(3%)	(6%)	(3%)	(17%)
อัตราส่วนผลตอบแทนผู้ถือหุ้น	(33%)	(67%)	(42%)	(189%)
หนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยต่อส่วนของผู้ถือหุ้นรวม (ไม่รวมหนี้สินสัญญาเช่า)	1.5x	1.6x	1.5x	1.6x
อัตราส่วนความสามารถในการจ่ายดอกเบี้ย (ไม่รวมดอกเบี้ยจาก TFRS16)	2.2x	(4.0x)	10.1x	(7.0x)



## ภาพรวมการดำเนินงานในอนาคต

### บริษัทคาดว่าอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวจะมีแนวโน้มดีต่อเนื่องในไตรมาสสุดท้าย

ททท. และสำนักวิจัยอื่นๆ คาดว่าจะมีนักท่องเที่ยวต่างชาติเดินทางเข้าประเทศไทยอีก 8-10 ล้านคนในไตรมาสสุดท้ายเพื่อบรรลุเป้าหมายนักท่องเที่ยวทั้งปีที่ 28-30 ล้านคน สำหรับการท่องเที่ยวในประเทศ คาดว่าจะรักษาโมเมนตัมที่ดีจากครึ่งปีแรก โดยในช่วงที่ออกบทวิเคราะห์นี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีอัตราการจองที่นั่งล่วงหน้าของเที่ยวบินภายในประเทศในไตรมาส 4 ของปีนี้แตะระดับเกินร้อยละ 65 แล้ว

### บจ. ไทยแอร์เอเชีย ตั้งเป้าขนส่งผู้โดยสาร 20 ล้านคนในปี 2566 เทียบกับตัวเลขสูงสุด 22.2 ล้านคน ที่ทำได้ในปี 2562

ในไตรมาสสุดท้าย บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีแผนเพิ่มที่นั่งที่ให้บริการสำหรับตลาดในประเทศอีกร้อยละ 20 จากไตรมาส 3/2566 เพื่อรองรับเทศกาลต้อนรับปีใหม่ที่ช่วงปลายปี สำหรับตลาดระหว่างประเทศ บริษัทมีแผนเพิ่มเที่ยวบินไปยังฮ่องกงและมาเก๊า และปรับแผนการเพิ่มเที่ยวบินไปยังประเทศจีนให้เท่ากับช่วงก่อนโควิดไปเป็นต้นปีหน้า นอกจากนี้ มีแผนเปิดเส้นทางใหม่ไปยังเมืองกัวฮาดาลูเปร์และกลับมาให้บริการเส้นทางบินไปยังเมืองคยา ประเทศอินเดีย ส่วนตลาดในอาเซียน เน้นเพิ่มเที่ยวบินไปยังเมืองที่มีผลตอบแทนสูงในช่วงนี้ เช่น ตลาดประเทศลาว เป็นต้น

### เน้นการบริหารจัดการที่มีประสิทธิภาพเพื่อลดต้นทุนต่อเนื่อง

โดยมีแผนงานลดต้นทุนการดำเนินงานต่อหน่วยจากการเพิ่มอัตราการใช้งานเครื่องบินขึ้นเป็น 12.5 ชั่วโมงต่อลำต่อวัน รวมถึงตั้งเป้าอัตราขนส่งผู้โดยสารที่ร้อยละ 87 ทั้งนี้ ตั้งแต่เดือนกรกฎาคมที่ผ่านมา กรมสรรพสามิตได้ปรับอัตราภาษีสรรพสามิตน้ำมันอากาศยานภายในประเทศเป็นอัตราเดิมที่ 5.2 บาทต่อลิตร จากอัตราก่อนหน้านี้ 0.2 บาทต่อลิตรที่ประกาศใช้ในช่วงโควิด-19 แต่คาดว่าภาครัฐกำลังพิจารณาลดอัตราภาษีสรรพสามิตลงเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวในประเทศ จากทิศทางตลาดปัจจุบัน บริษัทคาดว่าอัตราค่า

โดยสารภายในประเทศจะเพิ่มขึ้นในไตรมาสสุดท้ายของปีนี้ ทั้งนี้ บริษัทยังคงคาดว่าจะมีความเสี่ยงจากสถานการณ์ที่อยู่นอกเหนือการควบคุม เช่น สถานการณ์ความขัดแย้งในเอเชียและในตะวันออกกลาง และอาจส่งผลกระทบต่อราคาน้ำมันอากาศยานให้ยังคงอยู่ในระดับสูงหรือลดลงอย่างช้าๆ ด้วยเหตุนี้ บริษัทจะให้ความสำคัญระมัดระวังในการเข้าทำสัญญาป้องกันความเสี่ยงราคาน้ำมันอากาศยาน โดยพิจารณาถึงอัตราผลตอบแทนต่อความเสี่ยงที่เหมาะสม ในขณะเดียวกัน บริษัทยังคงเข้าทำสัญญาป้องกันความเสี่ยงอัตราแลกเปลี่ยนบางส่วนตามนโยบายของบริษัท และพยายามลดความเสี่ยงผ่านการบริหารกระแสเงินสดรับและจ่ายให้อยู่ในสกุลเงินเดียวกัน

### โดยสรุป บริษัทคาดว่าปี 2566 จะเป็นปีแห่งการกลับสู่สภาวะปกติ หลังจากทั่วโลกคุ้นเคยกับโควิด-19

บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะยังคงรักษามาตรฐานการให้บริการให้อยู่ในระดับสูง สะท้อนด้วยการรักษาสถิติด้านความตรงต่อเวลา รวมทั้งมุ่งมั่นในการพัฒนาธุรกิจความยั่งยืนผ่านการทำงานร่วมกับองค์กรต่างๆ ในภาคการท่องเที่ยวและยกระดับการสื่อสารกับผู้โดยสารเกี่ยวกับประเด็นการท่องเที่ยวแบบยั่งยืนมากขึ้น ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้เข้าร่วมแผนการลดและชดเชยการปล่อยคาร์บอนสำหรับธุรกิจการบินที่กำหนดขึ้นโดย ICAO โดยบริษัทต้องตรวจสอบและรายงานปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกแก่สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยทุกปี รวมถึงเข้าร่วมโครงการชดเชยการปล่อยคาร์บอน ทั้งนี้ ตามแผนการบินในปัจจุบัน บริษัทคาดว่าค่าใช้จ่ายในการซื้อคาร์บอนเครดิต (หากมี) ในปี 2566 จะอยู่ในระดับที่ไม่มีนัยสำคัญ อย่างไรก็ตาม บริษัทยังคงปฏิบัติการบินโดยในรูปแบบ Green Operation ซึ่งช่วยเพิ่มประสิทธิภาพการทำการบิน 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) คือจำนวนชั่วโมงปฏิบัติการบินเฉลี่ยต่อวันต่อลำในวงระยะเวลาที่เกี่ยวข้อง 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

