

คำอธิบายและ
การวิเคราะห์ของฝ่ายจัดการ
(MD&A)
ปี 2566



จุดหมายที่ยิ่งใหญ่เริ่มต้นที่
ใส่ใจเรื่อง
ตรงเวลา

แอร์เอเชียใส่ใจมากกว่าที่เห็น



บทสรุปผู้บริหาร

ปริมาณการขนส่งในภาคการบินทั่วโลกกลับมาฟื้นตัว ไกล่ระดับโควิด-19 โดยสายการบินในเอเชียแปซิฟิก เติบโตแข็งแกร่ง

ปริมาณการขนส่งด้านผู้โดยสาร¹ (RPK) ทั่วโลกในปีที่ผ่านมาฟื้นตัวมาที่ร้อยละ 94 ของปี 2562 (ปีก่อนโควิด-19) โดยสายการบินในภูมิภาคอเมริกาเหนือและละตินอเมริกามีปริมาณการขนส่งเกินระดับก่อนโควิด-19 ไปแล้ว ในขณะที่ปริมาณการขนส่งของสายการบินในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกอยู่ที่ร้อยละ 86 ของระดับก่อนโควิด-19 จากการเปิดประเทศของจีนที่ช้ากว่าประเทศอื่นๆ สำหรับประเทศไทย ปีที่ผ่านมา มีนักท่องเที่ยวเดินทางเข้ามาทั้งสิ้น 28.2 ล้านคน ฟื้นตัวจาก 11.1 ล้านคนในปีที่แล้ว แต่ยังคงต่ำกว่าในปี 2562 ที่ 39.9 ล้านคน ตามข้อมูลจาก บมจ. ท่าอากาศยานไทย² (“ทอท”) ปริมาณผู้โดยสารทางอากาศระหว่างประเทศและในประเทศ ฟื้นตัวมาอยู่ที่ร้อยละ 64 และร้อยละ 80 ของระดับในปี 2562 ตามลำดับ แสดงถึงจำนวนอากาศยานที่กลับมาให้บริการเพิ่มขึ้นอย่างค่อยเป็นค่อยไป และมีแนวโน้มเติบโตต่อเนื่องในปี 2567

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ขนส่งผู้โดยสารรวม 18.9 ล้านคน โดยเป็นผู้นำตลาดภายในประเทศอย่างชัดเจน

ในปี 2566 สายการบินไทยแอร์เอเชียขนส่งผู้โดยสารรวม 18.9 ล้านคน โดยมีสัดส่วนผู้โดยสารในประเทศและระหว่างประเทศที่ร้อยละ 63 และร้อยละ 37 ตามลำดับ อัตราขนส่งผู้โดยสารยังคงสูงที่ร้อยละ 90 โดยจำนวนฝูงบินทั้งหมดเติบโตจาก 54 ลำในปีก่อนหน้าเป็น 56 ลำในปี 2566 แต่จำนวนเครื่องบินที่ปฏิบัติการบินเพิ่มขึ้นมากกว่า จาก 42 ลำ เป็น 52 ลำในช่วงเวลาเดียวกัน ณ สิ้นปี 2566 บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีส่วนแบ่งตลาดของผู้โดยสารภายในประเทศที่ร้อยละ 37 ซึ่งเป็นระดับสถิติสูงสุดใหม่ จากการเพิ่มฝูงบินเพื่อให้บริการได้เร็วกว่าสายการบินอื่นในอุตสาหกรรม รวมทั้งความโดดเด่นด้านความตรงต่อเวลา ทั้งนี้ สายการบินไทยแอร์เอเชีย มีอัตราขนส่งผู้โดยสารในประเทศสูงถึงร้อยละ 94

แสดงถึงความต้องการท่องเที่ยวของตลาดในประเทศที่คึกคักตลอดทั้งปี

สำหรับเที่ยวบินระหว่างประเทศ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังคงเป็นหนึ่งในสายการบินหลักของภูมิภาคอาเซียน โดยกว่าร้อยละ 20 ของปริมาณที่นั่งทั้งหมดถูกนำมาให้บริการในภูมิภาคนี้ ในอีกด้านหนึ่ง แม้การเปิดประเทศของจีนไม่ได้ส่งผลให้นักท่องเที่ยวจีนเดินทางออกนอกประเทศสูงอย่างที่คาด ซึ่งส่วนหนึ่งเป็นผลจากการส่งเสริมการท่องเที่ยวในประเทศจีนเอง แต่สายการบินไทยแอร์เอเชียยังคงเป็นผู้นำในการขนส่งนักท่องเที่ยวระหว่างประเทศไทยและจีน โดยขนส่งผู้โดยสาร 1.1 ล้านคน และครองส่วนแบ่งตลาดประมาณร้อยละ 15 ทั้งนี้ จากการฟื้นตัวต่อเนื่องทั้งปีของประเทศในภูมิภาคเอเชียตะวันออก ทำให้สัดส่วนปริมาณที่นั่งที่สายการบินไทยแอร์เอเชียทำการบินไปยังจีน ฮองกง และมาเก๊าในปี 2566 เพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 25 ของปริมาณที่นั่งทั้งหมด แต่ยังคงต่ำกว่าร้อยละ 44 ที่ให้บริการในปี 2562

สำหรับตลาดเอเชียใต้ ปริมาณนักท่องเที่ยวไป/กลับไทยและอินเดียได้ฟื้นตัวกลับมาเท่ากับระดับในปี 2562 แล้ว หนุนด้วยอัตราขนส่งผู้โดยสารที่สูงถึงร้อยละ 90 เทียบกับร้อยละ 81 ปี 2562 และการเปิดเส้นทางบินใหม่ไปยังลัคเนา อัมมิตาบาด และกัวฮาตี นอกจากนี้ สายการบินไทยแอร์เอเชียให้บริการเส้นทางบินดอนเมือง-ฟูกูโอกะจำนวน 7 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ ซึ่งได้รับความนิยมเป็นอย่างดี และแสดงให้เห็นถึงโอกาสในการขยายเส้นทางบินไปยังประเทศญี่ปุ่นเพิ่มเติม

ยังมีผลขาดทุนเล็กน้อยจากการดำเนินงานหลัก³ เนื่องจากต้นทุนการดำเนินงานธุรกิจที่สูงขึ้น

ในปี 2566 บริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน) (“บริษัท”) รายงานรายได้จากการขายและบริการที่ 41,421.5 ล้านบาท เพิ่มขึ้นถึงร้อยละ 135 เมื่อเทียบกับปีก่อน จากจำนวนผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้นร้อยละ 90 เมื่อเทียบกับปีก่อน และการเติบโตของอัตราค่าโดยสารเฉลี่ยที่ร้อยละ 24 เมื่อเทียบกับปี

¹ IATA

² สถิติขนส่งทางอากาศ, ทอท.

³ กำไรสุทธิปรับด้วยกำไร/ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยน



ก่อน มาอยู่ที่ 1,780 บาท รายได้จากการเสริมต่อผู้โดยสาร ยังคงอยู่ในระดับสูงที่ 407 บาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 22 จากปีก่อน ค่าใช้จ่ายรวมอยู่ที่ 40,165.1 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 50 เมื่อเทียบกับปีก่อน จากการเพิ่มขึ้นของค่าน้ำมันอากาศยาน ค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวกับอากาศยานและสนามบิน ตามปริมาณที่นั่งที่ให้บริการมากขึ้น ทั้งนี้ บริษัทรายงาน EBITDA ที่ 7,032.4 ล้านบาท พลิกจากขาดทุน (1,277.9) ล้านบาทในปี ก่อน กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนที่ยังไม่รับรู้อยู่ที่ 672.3 ล้านบาทจากค่าเงินบาทที่แข็งค่าขึ้น ส่งผลให้บริษัทรายงานกำไรสุทธิจำนวน 465.8 ล้านบาท ซึ่งปรับตัวดีขึ้นอย่างมากจากขาดทุนสุทธิ (8,214.4) ล้านบาทในปีที่แล้ว ทั้งนี้ หากไม่รวมกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยน บริษัทจะมีขาดทุนจากการดำเนินงานหลัก⁴ ที่ (206.5) ล้านบาท ดีขึ้นอย่างมากจากขาดทุน (6,852.5) ล้านบาทในปีก่อน

ตั้งเป้ารายได้จากการขายและบริการเติบโตร้อยละ 20-23 ในปี 2567 และมีผลกำไรจากการดำเนินงานหลัก (ดูแนวโน้มธุรกิจหน้า 10)

บริษัทคาดว่าอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวจะยังคงมีแนวโน้มเติบโตในปี 2567 จากโมเมนตัมของความต้องการท่องเที่ยวในประเทศและคาดการณ์นักท่องเที่ยวจีนที่จะเดินทางเข้าไทยในปี 2567 จำนวน 8.2 ล้านคน⁵ จากแนวโน้มดังกล่าว บริษัทคาดว่ารายได้จากการขายและบริการในปี 2567 จะเติบโตร้อยละ 20-23 เมื่อเทียบกับปี 2566 หนุนด้วยการขยายฝูงบินเป็น 60 ลำ การเติบโตของจำนวนผู้โดยสารและอัตราค่าโดยสารที่อยู่ในระดับใกล้เคียงปัจจุบัน ทั้งนี้ บริษัทยังคงเน้นการควบคุมต้นทุนให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น และสามารถมีกำไรจากการดำเนินงานหลักได้ รวมทั้งยังคงให้ความร่วมมือกับผู้กำกับดูแลเพื่อขับเคลื่อนงานด้านความยั่งยืนต่อเนื่องในปี 2567

⁴ กำไรสุทธิปรับด้วยกำไร/ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยน

⁵ การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย



สรุปผลการดำเนินงาน

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เป็นผู้ถือหุ้นทั้งหมดใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งประกอบธุรกิจสายการบินไทยแอร์เอเชีย โดยถือหุ้นร้อยละ 100 ผลประกอบการของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น สำหรับงวดสามเดือนและงวดปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565 และ 2566 เป็นดังนี้:

งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ

บริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน) หน่วย: ล้านบาท	งบการเงินรวม สำหรับงวด สามเดือนสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม			งบการเงินรวม สำหรับงวด ปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม		
	2566	2565	เปลี่ยนแปลง	2566	2565	เปลี่ยนแปลง
รายได้รวม	15,051.4	12,498.8	+20%	42,950.1	18,290.8	+135%
ค่าใช้จ่ายรวม	10,956.8	8,218.0	+33%	40,165.1	26,766.4	+50%
กำไร (ขาดทุน) จากกิจกรรมดำเนินงาน	4,094.7	4,280.8	-4%	2,785.0	(8,475.6)	N.A.
กำไร (ขาดทุน) สำหรับงวด	2,813.6	3,114.4	-10%	465.8	(8,214.4)	N.A.
ส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัท	2,813.6	3,114.4	-10%	465.8	(8,030.0)	N.A.
ส่วนที่เป็นของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมของบริษัทย่อย	-	-	-	-	(184.4)	+100%
กำไร (ขาดทุน) เบ็ดเสร็จรวมสำหรับงวด	2,813.6	3,239.6	-13%	457.9	(7,978.3)	N.A.
ส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัท	2,813.6	3,239.6	-13%	457.9	(7,846.3)	N.A.
ส่วนที่เป็นของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมของบริษัทย่อย	-	-	-	-	(132.0)	+100%
กำไร (ขาดทุน) ต่อหุ้นขั้นพื้นฐานและปรับลด (บาท)	0.2221	0.2393	-7%	0.0379	(0.6921)	N.A.
การคำนวณ EBITDA						
กำไร (ขาดทุน) จากการดำเนินงาน	4,094.7	4,280.8	-4%	2,785.0	(8,475.6)	N.A.
กำไร (ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยน	2,313.8	3,712.0	-38%	672.3	(1,361.9)	N.A.
กำไร (ขาดทุน) จากตราสารอนุพันธ์	1.4	(80.6)	N.A.	70.9	(98.0)	N.A.
กำไร (ขาดทุน) จากการขายสินทรัพย์	0.1	415.4	-100%	1.8	376.3	-100%
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	1,305.9	1,394.8	-6%	4,992.4	6,114.1	-18%
EBITDA	3,085.2	1,628.9	+89%	7,032.4	(1,277.9)	N.A.

รายได้

ในปี 2566 บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีผลประกอบการที่ดีขึ้นอย่างเด่นชัด จากการผ่อนคลายข้อจำกัดด้านการเดินทางทั่วโลกและความต้องการเดินทางทางอากาศที่เพิ่มขึ้น ทำให้รายได้รวมของบริษัทในปีนี้อยู่ที่ 42,950.1 ล้านบาท เพิ่มขึ้นถึงร้อยละ 135 จากปีก่อน โดยขนส่งผู้โดยสารจำนวน 18.9 ล้านคน เพิ่มขึ้นร้อยละ 90 จากปีก่อน หนุนด้วยการฟื้นตัวของเส้นทางบินระหว่างประเทศและการขยายเครือข่ายเส้นทางบินใหม่ๆ เพิ่มเติม ทำให้มีอัตราขนส่งผู้โดยสารสูงถึงร้อยละ 90 ในด้านปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (Available Seat Kilometre - ASK) เติบโตร้อยละ 123 และปริมาณที่นั่งที่ให้บริการเพิ่มขึ้นร้อยละ 76 สำหรับตลาดภายในประเทศ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีอัตราการฟื้นตัวที่เร็วกว่าคู่แข่ง โดยจำนวนผู้โดยสารภายในประเทศเติบโตมาที่อยู่ที่ร้อยละ 91 เมื่อเทียบกับระดับ



ก่อนโควิด-19 และครองส่วนแบ่งตลาดผู้โดยสารภายในประเทศที่ร้อยละ 37 ในอีกด้านหนึ่ง จำนวนผู้โดยสารระหว่างประเทศฟื้นตัวมาที่ร้อยละ 77 ของระดับก่อนโควิด-19 โดยจาก 16 ประเทศ ที่สายการบินไทยแอร์เอเชียให้บริการ มีเพียงผู้โดยสารเที่ยวบินจีนฮ่องกง มาเก๊า พม่า และกัมพูชาที่ยังคงมีจำนวนอยู่ต่ำกว่าระดับโควิด-19 ทั้งนี้ อัตราการตรงต่อเวลา (On-Time Performance - OTP) ของสายการบินไทยแอร์เอเชียอยู่ที่ร้อยละ 83 ซึ่งสูงที่สุดในอุตสาหกรรม แต่ต่ำกว่าร้อยละ 92 จากปีที่แล้ว จากปริมาณผู้โดยสารต่อลำที่เพิ่มขึ้น

- **รายได้จากการขายและบริการอยู่ที่ 41,241.5 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 135 จากปีก่อน** เป็นผลจากการเติบโตของทั้งจำนวนผู้โดยสารและอัตราค่าโดยสารเฉลี่ย โดยสายการบินไทยแอร์เอเชียขนส่งผู้โดยสารทั้งสิ้น 18.9 ล้านคน เพิ่มขึ้นร้อยละ 90 จากปีก่อน ส่วนอัตราค่าโดยสารเฉลี่ยเพิ่มขึ้นร้อยละ 24 มาอยู่ที่ 1,780 บาท ตามสภาวะอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวที่ฟื้นตัว ณ สิ้นปี 2566 สายการบินไทยแอร์เอเชียมีเครื่องบินปฏิบัติการบินจำนวน 52 ลำ จากฝูงบินทั้งหมด 56 ลำ และมีอัตราการใช้งานเครื่องบินที่เพิ่มขึ้นเป็น 12.7 ชั่วโมงต่อลำต่อวัน ทำให้**รายได้ต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (Revenue per Available Seat Kilometres - RASK) เพิ่มขึ้นจาก 1.70 บาท ในปีก่อน เป็น 1.80 บาทในปี**
 - **รายได้จากบริการเสริมอยู่ที่ 7,676.0 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 131 จากปีที่แล้ว** จากค่าธรรมเนียมบริการฝากสัมภาระใต้ท้องเครื่อง การเลือกที่นั่ง ค่าอาหารและเครื่องดื่มบนเครื่องบิน และค่าธรรมเนียมบริการอื่นๆ ตามเที่ยวบินระหว่างประเทศที่เพิ่มขึ้น ทั้งนี้ รายได้จากบริการเสริมต่อรายได้จากการขายและบริการอยู่ที่ร้อยละ 19 ซึ่งเป็นระดับก่อนโควิด-19
- **รายได้อื่นอยู่ที่ 1,708.7 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 132 จากปีก่อน** ส่วนใหญ่มาจากกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนที่ยังไม่รับรู้จำนวน 672.3 ล้านบาท รวมถึงการหมดอายุของเครดิตที่ผู้โดยสารไม่ได้ใช้ ซึ่งออกให้เพื่อชดเชยการยกเลิกเที่ยวบินในช่วงโควิด-19 และการรับรู้ค่าธรรมเนียมสนามบินจากผู้โดยสารที่ไม่มาใช้บริการ

ต้นทุนและค่าใช้จ่าย

ค่าใช้จ่ายรวมในปี 2566 อยู่ที่ 40,165.1 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 50 จากปีก่อน ตามปริมาณที่หนึ่งที่ให้บริการเพิ่มขึ้น

- **ต้นทุนขายและการบริการอยู่ที่ 36,811.6 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 56 จากปีก่อน**
 - **ค่าน้ำมันเชื้อเพลิงอยู่ที่ 15,302.2 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 85 จากปีก่อน** เนื่องจากปริมาณเชื้อเพลิงที่ใช้เพิ่มขึ้นตามจำนวนเที่ยวบินที่เติบโตร้อยละ 75 จากปีก่อน มาอยู่ที่ 114,571 เที่ยวบิน ทั้งนี้ ราคาเฉลี่ยของน้ำมันอากาศยานเพิ่มขึ้นร้อยละ 16 จากปีก่อนมาอยู่ที่ 105 ดอลลาร์สหรัฐฯ ต่อบาร์เรล ปัจจุบันบริษัทไม่มีสถานะในสัญญาป้องกันความเสี่ยงราคาน้ำมัน
 - **ค่าใช้จ่ายพนักงานอยู่ที่ 4,109.5 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 45 จากปีก่อน** จากบุคลากรที่เพิ่มขึ้นตามจำนวนเที่ยวบินและชั่วโมงที่ทำการบิน
 - **ค่าซ่อมบำรุงอากาศยานอยู่ที่ 6,222.2 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 56 จากปีก่อน** จากการนำเครื่องบินเข้าซ่อมบำรุงเพิ่มขึ้นตามจำนวนเที่ยวบินและอัตราการใช้เครื่องบินที่เพิ่มขึ้น
 - **ต้นทุนขายและการให้บริการอื่นๆ อยู่ที่ 11,177.8 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 33 จากปีก่อน** จากการเพิ่มขึ้นของค่าธรรมเนียมผู้ให้บริการ สนามบิน และลานจอด ตามจำนวนเที่ยวบินที่เพิ่มขึ้น โดยเฉพาะเที่ยวบินระหว่างประเทศ รวมถึงมาตรการส่วนลดค่าธรรมเนียมสนามบินของทอท. ที่สิ้นสุดลงตั้งแต่นั้นเดือนมีนาคมที่ผ่านมา



- ค่าใช้จ่ายในการขายและบริหารอยู่ที่ 2,966.5 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 73 จากปีก่อน โดยมีสาเหตุหลักมาจากค่าบริการจัดจำหน่ายและรับชำระเงินสำหรับการขายตั๋วโดยสารแบบออนไลน์ให้แก่บริษัท AirAsia Com Travel ทั้งนี้ ค่าใช้จ่ายในการขายและบริหารคิดเป็นร้อยละ 7.2 ของรายได้จากการขายและบริการเทียบกับร้อยละ 8.2 ในปี 2565
- ค่าใช้จ่ายอื่นอยู่ที่ 387.0 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 75 จากปีก่อน จากขาดทุนอัตราแลกเปลี่ยนในปีก่อนที่กลับเป็นกำไรในปี นี้ตามค่าเงินบาทเทียบกับดอลลาร์สหรัฐ ที่แข็งค่าขึ้น

โดยสรุป ต้นทุนต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (Cost per Available Seat Kilometres - CASK) ลดลงอย่างมากจาก 2.62 บาทในปีก่อน มาอยู่ที่ 1.81 บาทในปี นี้ หากไม่รวมค่าเชื้อเพลิงอากาศยาน ต้นทุนต่อหน่วย (CASK ex-fuel) อยู่ที่ 1.14 บาท ลดลงอย่างมากจาก 1.81 บาทในปีก่อน จากการบริหารต้นทุนต่อเนื่องและ ASK ที่ขยายตัว

กำไร/ขาดทุน

ในปี 2566 บริษัทมี EBITDA อยู่ที่ 7,032.4 ล้านบาท ปรับตัวดีขึ้นอย่างมากจากขาดทุน (1,277.9) ล้านบาทในปีก่อนตามการฟื้นตัวของผลการดำเนินงาน ต้นทุนทางการเงินอยู่ที่ 2,291.2 ล้านบาท เพิ่มขึ้นเล็กน้อยร้อยละ 3 จากหนี้สินและต้นทุนของแหล่งเงินทุนที่เพิ่มขึ้น ทั้งนี้ บริษัทมีค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้ที่ 60.8 ล้านบาท และรายงานกำไรสุทธิที่ 465.8 ล้านบาท ซึ่งฟื้นตัวขึ้นอย่างมากจากขาดทุนสุทธิที่ (8,214.4) ล้านบาท ในปีก่อน โดยหากไม่รวมกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยน บริษัทจะมีขาดทุนจากการดำเนินงานหลักที่ (206.5) ล้านบาท

สถิติการดำเนินงานที่สำคัญ

บริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด	ไตรมาส 4 ปี 2566	ไตรมาส 4 ปี 2565	เปลี่ยนแปลง	ปี 2566	ปี 2565	เปลี่ยนแปลง
จำนวนผู้โดยสาร (ล้านคน)	5.10	4.06	+26%	18.88	9.95	+90%
ในประเทศ	3.14	2.94	+7%	11.85	7.94	+49%
ระหว่างประเทศ	1.96	1.12	+75%	7.03	2.01	+250%
ปริมาณที่นั่ง (ล้านที่นั่ง)	5.64	4.52	+25%	20.89	11.90	+76%
ในประเทศ	3.37	3.21	+5%	12.66	9.47	+34%
ระหว่างประเทศ	2.27	1.31	+75%	8.23	2.43	+239%
อัตราการขนส่งผู้โดยสาร (ร้อยละ)	90	90	-	90	84	+6 จุด
ปริมาณการขนส่งด้านผู้โดยสาร (ล้านที่นั่ง-กม.)	5,477	3,774	+45%	20,262	8,627	+135%
ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ล้านที่นั่ง-กม.)	6,189	4,246	+46%	22,945	10,308	+123%
ค่าโดยสารเฉลี่ย (บาท)	2,029	1,652	+23%	1,780	1,434	+24%
รายได้ต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (บาท)	2.01	1.95	+3%	1.80	1.70	+6%
ต้นทุนต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (บาท)	1.84	2.02	-9%	1.81	2.62	-31%
ต้นทุนต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ไม่รวมน้ำมันเชื้อเพลิง) (บาท)	1.08	1.23	-13%	1.14	1.81	-37%



สรุปผลประกอบการของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น สำหรับงวดสามเดือนสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565 และ 2566 ดังนี้:

ในไตรมาสที่ 4 ปี 2566 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังคงมีทิศทางการดำเนินงานที่เติบโตต่อเนื่องจากไตรมาสก่อน โดยมีจำนวนผู้โดยสารอยู่ที่ 5.1 ล้านคน เพิ่มขึ้นร้อยละ 26 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน และเพิ่มขึ้นร้อยละ 12 เมื่อเทียบกับไตรมาสก่อน สำหรับตลาดภายในประเทศ สายการบินไทยแอร์เอเชียขนส่งผู้โดยสาร 3.1 ล้านคน เพิ่มขึ้นร้อยละ 7 เทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน และร้อยละ 16 เทียบกับไตรมาสก่อน ขณะที่ตลาดระหว่างประเทศ จำนวนผู้โดยสารอยู่ที่ 2.0 ล้านคน เพิ่มขึ้นร้อยละ 75 และร้อยละ 6 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อนและไตรมาสก่อน ตามลำดับ ในระหว่างไตรมาส สายการบินไทยแอร์เอเชียได้เพิ่มเส้นทางบินโดยกลับมาเปิดเที่ยวบินจากดอนเมืองไปยังคยา (อินเดีย) และชัวเถา (จีน) และเปิดเส้นทางใหม่ เช่น ดอนเมืองไปยังกัวฮาดาลูเปร์และฮัมดาบาด (อินเดีย) ณ สิ้นไตรมาส บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีฝูงบิน 56 ลำ โดยจำนวนเครื่องบินปฏิบัติการบินอยู่ที่ 52 ลำ และอัตราขนส่งผู้โดยสารอยู่ที่ร้อยละ 90

รายได้รวมของไตรมาสนี้อยู่ที่ 15,051.4 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 20 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน และเพิ่มขึ้นร้อยละ 52 เมื่อเทียบกับไตรมาสก่อน อัตราค่าโดยสารเฉลี่ยอยู่ที่ 2,029 บาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 23 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน และร้อยละ 18 เมื่อเทียบกับไตรมาสก่อน สะท้อนถึงการท่องเที่ยวที่คึกคักในช่วงเทศกาล **รายได้จากบริการเสริม**อยู่ที่ 2,121.2 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 35 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน และร้อยละ 15 เมื่อเทียบกับไตรมาสก่อน โดยมีรายได้จากบริการเสริมต่อผู้โดยสารที่ 416 บาท หนุนด้วยรายได้จากบริการฝากสัมภาระใต้ท้องเครื่องและการเลือกที่นั่ง

ต้นทุนการขายและบริการอยู่ที่ 10,236.4 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 35 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน โดยค่าน้ำมันเชื้อเพลิงอยู่ที่ 4,733.6 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 40 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน ตามจำนวนเที่ยวบินและราคาน้ำมันอากาศยานที่ยังอยู่ในระดับสูง ค่าใช้จ่ายพนักงานอยู่ที่ 1,060.4 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 9 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน ในขณะที่ค่าซ่อมบำรุงอากาศยานอยู่ที่ 1,737.3 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 91 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน ตามจำนวนเครื่องบินที่ปฏิบัติการบินมากขึ้น ต้นทุนขายและการให้บริการอื่นๆ อยู่ที่ 729.4 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 31 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อนจากค่าคอมมิชชั่นที่จ่ายให้กับ AirAsia Com Travel ที่สูงขึ้น

โดยสรุป บริษัทมี EBITDA ในไตรมาสที่ 4 ปี 2566 อยู่ที่ 3,085.2 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 89 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน และรายงานกำไรสุทธิอยู่ที่ 2,813.6 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 10 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน ทั้งนี้ หากไม่รวมกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนจำนวน 2,313.8 ล้านบาท **กำไรจากการดำเนินงานหลัก**อยู่ที่ 499.9 ล้านบาท ซึ่งปรับตัวขึ้นอย่างมากจากขาดทุน (472.4) ล้านบาทในไตรมาสที่ 4 ปี 2565

⁶ กำไรสุทธิปรับด้วยกำไร/ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยน



งบแสดงฐานะการเงิน

บริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน)

หน่วย: ล้านบาท

งบการเงินรวม

	ณ วันที่	ณ วันที่	เปลี่ยนแปลง
	31 ธันวาคม 2566	31 ธันวาคม 2565	
รวมสินทรัพย์	67,793.9	64,685.5	+5%
รวมสินทรัพย์หมุนเวียน	10,005.0	5,236.3	+91%
รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน	57,788.9	59,449.2	-3%
รวมหนี้สิน	59,381.5	56,731.1	+5%
รวมหนี้สินหมุนเวียน	25,023.1	21,893.1	+14%
รวมหนี้สินไม่หมุนเวียน	34,358.5	34,838.0	-1%
รวมส่วนของผู้ถือหุ้น	8,412.3	7,954.4	+6%

สินทรัพย์

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 บริษัทมี**สินทรัพย์รวม** 67,793.9 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 5 จากสิ้นปีก่อน โดยหลักมาจากการเพิ่มขึ้นของลูกหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน

- **สินทรัพย์หมุนเวียน**อยู่ที่ 10,005.0 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 91 เทียบกับสิ้นปีก่อน เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดอยู่ที่ 1,284.5 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 61 ส่วนใหญ่มาจากการแสวงเงินสดจากการดำเนินงานที่ดีขึ้น ทั้งนี้ ลูกหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกันเพิ่มขึ้นร้อยละ 149 มาอยู่ที่ 6,331.3 ล้านบาท จากรายได้รับของบริษัทผ่านบริษัทอื่นๆ ในกลุ่มแอร์เอเชีย ค่าใช้จ่ายจ่ายล่วงหน้าเพิ่มขึ้นร้อยละ 40 มาอยู่ที่ 1,199.1 ล้านบาท ตามการเติบโตของรายได้และค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับค่าซ่อมบำรุงเครื่องบิน
- **สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน**อยู่ที่ 57,788.9 ล้านบาท ลดลงเล็กน้อยร้อยละ 3 เทียบกับสิ้นปีก่อน จากการตัดค่าเสื่อมราคาของสินทรัพย์สิทธิการใช้และการตัดจำหน่ายของทุนสำรองบำรุงรักษาเครื่องบินในระหว่างงวด

หนี้สิน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 บริษัทมี**หนี้สินรวม** 59,381.5 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 5 เทียบกับสิ้นปีก่อน โดยหลักมาจากค่าใช้จ่ายค้างจ่าย หนี้กู้ และรายได้รับล่วงหน้า ทั้งนี้ หากไม่รวมหนี้สินตามสัญญาเช่า บริษัทมีหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยจ่าย (Interest-bearing debt) จำนวน 8,661.3 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก 7,298.8 ล้านบาท ในสิ้นปีก่อน โดยมีต้นทุนทางการเงินเฉลี่ยอยู่ที่ร้อยละ 5.3

- **หนี้สินหมุนเวียน**อยู่ที่ 25,023.1 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 14 เทียบกับสิ้นปีก่อน โดยค่าใช้จ่ายค้างจ่ายเพิ่มขึ้นร้อยละ 36 มาอยู่ที่ 6,615.3 ล้านบาท โดยส่วนใหญ่เป็นค่าซ่อมบำรุงอากาศยาน ค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงาน รวมไปถึงหนี้สินระยะสั้น ส่วนรายได้รับล่วงหน้าเพิ่มขึ้นร้อยละ 24 มาอยู่ที่ 4,972.0 ล้านบาท ตามปริมาณการขายตั๋วโดยสารที่สูงขึ้น
- **หนี้สินไม่หมุนเวียน**อยู่ที่ 34,358.5 ล้านบาท ลดลงเล็กน้อยร้อยละ 1 เทียบกับสิ้นปีก่อน โดยหลักมาจากหนี้สินตามสัญญาเช่าที่ลดลง หักกลบกับหนี้สินระยะยาวที่เพิ่มขึ้น

ส่วนของผู้ถือหุ้น

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 บริษัทมี**ส่วนของผู้ถือหุ้นรวม** 8,412.3 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 6 จากสิ้นปีก่อน โดยหลักมาจากผลกำไรระหว่างงวด



งบกระแสเงินสด

บริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน)

หน่วย: ล้านบาท

งบการเงินรวม
สำหรับงวดปีสิ้นสุด
วันที่ 30 ธันวาคม

	2566	2565
เงินสดสุทธิได้มาจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมดำเนินงาน	6,239.1	564.0
เงินสดสุทธิได้มาจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมลงทุน	(926.3)	(589.7)
เงินสดสุทธิได้มาจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมจัดหาเงิน	(4,820.8)	(4,530.7)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น (ลดลง) สุทธิ	491.9	(4,556.4)
ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนที่ยังไม่เกิดขึ้นจริงของเงินสด และรายการเทียบเท่าเงินสด	(5.2)	(5.4)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดต้นงวด	797.8	5,359.6
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดปลายงวด	1,284.5	797.8

ในปี 2566 บริษัทมีเงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมดำเนินงานจำนวน 6,239.1 ล้านบาท จากการดำเนินธุรกิจที่ปรับตัวดีขึ้น เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุนมีจำนวน (926.3) ล้านบาท ส่วนใหญ่มาจากการจ่ายเงินสำรองค่าบำรุงรักษาเครื่องบิน ขณะที่เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงินมีจำนวน (4,820.8) ล้านบาท ส่วนใหญ่มาจากการชำระหนี้สินตามสัญญาเช่า ทั้งนี้ บริษัทมีเงินสดได้มาสุทธิจากเงินกู้และหุ้นกู้จำนวน 422.6 ล้านบาท และ 939.9 ล้านบาท ตามลำดับ โดยสรุป บริษัทมีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น 491.9 ล้านบาท มาอยู่ที่ 1,284.5 ล้านบาท ณ สิ้นปี

อัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญ

บริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน)	ไตรมาส 4 ปี 2566	ไตรมาส 4 ปี 2565	ปี 2566	ปี 2565
อัตราส่วนทุนหมุนเวียน (Current ratio) (ไม่รวมหนี้สินสัญญาเช่า)	0.5x	0.3x	0.5x	0.3x
อัตรากำไรก่อนต้นทุนทางการเงิน, ภาษีเงินได้, ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย (EBITDA)	26%	20%	17%	(7%)
อัตรากำไรสุทธิ	23%	38%	1%	(47%)
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์	4%	5%	1%	(12%)
อัตราส่วนผลตอบแทนผู้ถือหุ้น	34%	25%	6%	(66%)
หนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยต่อส่วนของผู้ถือหุ้นรวม (ไม่รวมหนี้สินสัญญาเช่า)	1.0x	0.9x	3.1x	(0.6x)
อัตราส่วนความสามารถในการจ่ายดอกเบี้ย (ไม่รวมดอกเบี้ยจาก TFRS16)	13.9x	37.9x	11.5x	(2.8x)



ภาพรวมการดำเนินงานในอนาคต

การท่องเที่ยวคาดว่าจะยังคงเติบโต แม้เศรษฐกิจมีแนวโน้มชะลอตัวลง

จากคาดการณ์ของธนาคารโลกสำหรับปี 2567 ระบุว่า GDP ของเศรษฐกิจโลกอาจเติบโตชะลอตัวอยู่ที่ร้อยละ 2.4 จากร้อยละ 2.6 ในปี 2566 สาเหตุหลักมาจากการชะลอตัวในสหรัฐอเมริกาและจีน ซึ่งคาดว่าจะเติบโตที่ร้อยละ 1.6 และร้อยละ 4.5 ตามลำดับ ในทางตรงกันข้าม ภูมิภาคเอเชียใต้และอาเซียน-5 มีคาดการณ์อัตราการเติบโตที่ร้อยละ 6.4 และร้อยละ 4.5 ตามลำดับ สำหรับประเทศไทย สภาพัฒนา คาดว่า GDP จะเติบโตในกรอบร้อยละ 2.2-3.2 ปรับตัวดีขึ้นจากร้อยละ 1.9 ในปี 2566 ทั้งนี้ แม้เศรษฐกิจในแต่ละภูมิภาคมีแนวโน้มของพัฒนาการที่แตกต่างกัน แต่คาดว่าภาคการท่องเที่ยวซึ่งเป็นส่วนสำคัญหลักของการเติบโตของโลกนับตั้งแต่มีการเปิดพรมแดนหลังโควิด-19 จะยังคงมีโมเมนตัมการฟื้นตัวต่อไปในปี 2567

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ตั้งเป้ารักษาความเป็นผู้นำในตลาดภายในประเทศ พร้อมขยายฝูงบินเพิ่มเติม

สายการบินไทยแอร์เอเชียมีแผนขยายฝูงบินจาก 56 ลำในปี 2566 เป็น 60 ลำภายในปี 2567 โดยมีเป้าหมายเพิ่มจำนวนเครื่องบินปฏิบัติการบินเป็น 57 ลำ ตลาดการท่องเที่ยวภายในประเทศ คาดว่ายังคงแข็งแกร่งและซบเซาใกล้เคียงช่วงก่อนโควิด-19 มากขึ้น โดยสายการบินไทยแอร์เอเชียมีเป้าหมายที่จะเพิ่มปริมาณที่นั่งเพื่อให้บริการสำหรับตลาดภายในประเทศอีกร้อยละ 10 เพื่อรักษาตำแหน่งผู้นำในตลาดและคงสัดส่วนจำนวนผู้โดยสารในประเทศที่ร้อยละ 60 ของจำนวนผู้โดยสารทั้งหมด

คาดการณ์นักท่องเที่ยวต่างชาติเดินทางเข้าไทย 35 ล้านคน นำโดยนักท่องเที่ยวจีน

สำหรับตลาดระหว่างประเทศ การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย คาดการณ์ว่าจะมีนักท่องเที่ยวเดินทางเข้าไทย 35 ล้านคนในปี นี้ เพิ่มขึ้นจาก 28 ล้านคนในปี 2566 โดยกว่าร้อยละ 70 ของจำนวนนักท่องเที่ยวที่เพิ่มขึ้นจะมาจากนักท่องเที่ยวจีนที่จะเพิ่มขึ้นจาก 3.5 ล้านคนในปีที่แล้ว เป็น 8.2 ล้านคนในปีนี้

หนุนจากนโยบายการยกเว้นวีซ่าระหว่างประเทศไทยและจีน ซึ่งจะมีผลตั้งแต่วันที่ 1 มีนาคมนี้ รวมถึงมาตรการอื่นๆ ของรัฐบาล เพื่อตอบรับกับคาดการณ์ดังกล่าว บจ. ไทยแอร์เอเชียมีแผนเพิ่มสัดส่วนผู้โดยสารในเที่ยวบินไป/กลับประเทศจีน เอเชียตะวันออกเอเชีย และเอเชียใต้เป็นร้อยละ 20 จำนวนผู้โดยสารทั้งหมดในปี 2567 ซึ่งเพิ่มขึ้นจากสัดส่วนร้อยละ 15 ในปี 2566 นอกจากการเพิ่มเที่ยวบินสู่ภูมิภาคดังกล่าว ภายในครึ่งแรกของปี 2567 บจ. ไทยแอร์เอเชียมีแผนเปิดเส้นทางใหม่จากดอนเมืองไปยังเชียงใหม่ ปักกิ่ง และ โอ๊กินาวา รวมถึงเส้นทาง Fifth Freedom ไปยังโฮงก้าผ่านไทเป ส่วนผู้โดยสารระหว่างประเทศที่เพิ่มจะมาจากภูมิภาคอาเซียน ซึ่งคาดว่าจะมีสัดส่วนร้อยละ 20 ของจำนวนผู้โดยสารทั้งหมด

คงอัตราค่าโดยสารในระดับปัจจุบัน จากต้นทุนการดำเนินงานที่ยังอยู่ในระดับสูง

ความเสี่ยงด้านภูมิรัฐศาสตร์ส่งผลให้ภาคการกลั่นน้ำมันเชื้อเพลิงมีความไม่แน่นอน ในขณะที่ผลพวงของโควิด-19 ทำให้ค่าใช้จ่ายในการบำรุงและซ่อมแซมอากาศยานสูงขึ้นอย่างมาก รวมถึงค่าธรรมเนียมสนามบินและบริการภาคพื้นดินในแหล่งท่องเที่ยวหลักปรับตัวอยู่ในระดับสูง จากความท้าทายด้านต้นทุนผนวกกับคาดการณ์ในภาคการท่องเที่ยว บริษัทคาดว่าอัตราค่าโดยสารจะยังคงอยู่ในระดับที่เป็นอยู่ในปัจจุบันไปตลอดปี 2567

บริษัทคาดการณ์มีกำไรจากการดำเนินงานหลักในปี 2657

โดยสรุป บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีเป้าหมายขนส่งผู้โดยสาร 20-21 ล้านคนในปี 2567 ด้วยอัตราขนส่งผู้โดยสารที่ใกล้เคียงร้อยละ 90 ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ASK) คาดว่าจะเพิ่มเป็น 26,000 ล้านที่นั่ง-กิโลเมตร ใกล้เคียงกับ 26,940 ล้านที่นั่ง-กิโลเมตรในปี 2562 ส่วนรายได้จากการขายและบริการ คาดว่าจะเพิ่มขึ้นร้อยละ 20-23 จากปีก่อน หนุนด้วยอัตราค่าโดยสารเฉลี่ยทั้งปีที่จะเพิ่มขึ้นจากปีก่อนหน้า และการมุ่งเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารต้นทุน ซึ่งคาดว่าจะส่งผล



ให้บริษัทสามารถกลับมาทำกำไรจากการดำเนินงานหลักได้ด้วยแนวโน้มดังกล่าว บริษัทคาดว่ากระแสเงินสดและสถานะทางการเงินของบริษัทจะปรับตัวดีขึ้นและมีความยืดหยุ่นมากขึ้น

ร่วมมือกับภาครัฐในหลายด้าน รวมทั้งการพัฒนาด้านความยั่งยืน

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ร่วมกับสมาคมสายการบินแห่งประเทศไทย ได้ยื่นข้อเสนอต่อรัฐบาลในช่วงที่ผ่านมาเพื่อพิจารณาลดอัตราภาษีสรรพสามิตสำหรับเชื้อเพลิงที่ใช้ในเที่ยวบินใน

ประเทศ โดยบริษัทยังคงคาดว่าจะได้รับผลสรุปที่เป็นประโยชน์กับการส่งเสริมการท่องเที่ยวในประเทศ นอกจากนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังทำงานร่วมกับกรมการบินพลเรือน (กพท.) เพื่อส่งเสริมการใช้เชื้อเพลิงอากาศยานแบบยั่งยืน (SAF) และการพัฒนาโครงการซื้อขายคาร์บอนเครดิตที่มีมาตรฐาน ทั้งนี้ ในปี 2567 คาดว่าโครงการด้านความยั่งยืนทั้งหมด รวมถึงโครงการ "Journey D" ที่มุ่งเน้นการเพิ่มความตระหนักเกี่ยวกับประเด็นความยั่งยืนแก่ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียของบริษัท จะไม่มีผลกระทบต่อทางการเงินที่มีนัยสำคัญต่อบริษัท



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

