

12. ฐานะการเงินและผลการดำเนินงาน

ผู้ลงทุนควรพิจารณางบการเงินรวมและหมายเหตุประกอบงบการเงินของบมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และบจ. ไทยแอร์เอเชีย ที่ระบุไว้ในเอกสารแนบ 3 ของเอกสารฉบับนี้ประกอบการพิจารณาคำอธิบายและการวิเคราะห์ฐานะทางการเงินและผลการดำเนินงานของบมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และบจ. ไทยแอร์เอเชีย ในหัวข้อนี้ เว้นแต่จะระบุไว้เป็นอย่างอื่น สกิลเงินที่ใช้นำเสนอในเอกสารฉบับนี้และในงบการเงินเป็นสกุลเงินบาทตามหลักการบัญชีที่รับรองทั่วไปในประเทศไทย (Thai GAAP) บรรดาข้อมูลทางการเงินสำหรับรอบปีบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2551 ถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2553 และสำหรับงวดเก้าเดือนสิ้นสุด ณ วันที่ 30 กันยายน 2553 และ 2554 ได้ระบุไว้เป็นงบการเงิน นอกจากนี้ นักลงทุนควรอ่านข้อมูลในหัวข้อ “นโยบายการบัญชีที่สำคัญ” โดยละเอียด และควรอ่านหมายเหตุประกอบงบการเงินของบมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และบจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งมีการสรุปนโยบายการบัญชีที่สำคัญ ซึ่งในบางกรณี ฝ่ายบริหารจะต้องใช้ดุลพินิจและการตัดสินใจในการประมาณการข้อสมมติฐานของรายการทางธุรกิจนั้นๆ เพื่อให้การจัดทำงบการเงินรวมถูกต้องตามมาตรฐานการบัญชีที่เป็นที่ยอมรับกันโดยทั่วไป รายการดังกล่าวอาจมีผลกระทบต่อฐานะทางการเงินและผลประกอบการของบมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น คำอธิบายและการวิเคราะห์ของฝ่ายบริหารนี้ มีข้อความที่เป็นการคาดการณ์เหตุการณ์ในอนาคต (Forward-Looking Statements) ที่สะท้อนความเห็นในปัจจุบันของฝ่ายบริหารเกี่ยวกับเหตุการณ์ในอนาคตและผลการดำเนินงาน ดังนั้น ผลการประกอบที่แท้จริงของบมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และบจ. ไทยแอร์เอเชีย อาจแตกต่างจากการประมาณการที่ระบุไว้ในข้อความที่เป็นการคาดการณ์เหตุการณ์ในอนาคต เนื่องจากปัจจัยต่างๆ ดังที่ได้มีการระบุไว้ในหัวข้อ “ปัจจัยความเสี่ยง” และที่ได้ระบุไว้ในที่อื่นๆ ในเอกสารฉบับนี้

12.1 งบการเงิน

12.1.1 บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น

งบการเงินของบมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น จัดทำงบการเงินรวมตามวิธีรวมตามสัดส่วนและงบการเงินเฉพาะกิจการสำหรับรอบระยะเวลาบัญชีสิ้นสุด ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2551 ถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2553 และสำหรับงวดเก้าเดือนสิ้นสุด ณ วันที่ 30 กันยายน 2554 โดยมี นายชาญชัย ชัยประสิทธิ์ ผู้สอบบัญชีรับอนุญาตเลขที่ 3760 จากบริษัท ไพร์ชวอเตอร์เฮาส์คูเปอร์ส เอบีเอส จำกัด เป็นผู้สอบบัญชี

สรุปรายงานการสอบบัญชี

นายชาญชัย ชัยประสิทธิ์ ผู้สอบบัญชีรับอนุญาตเลขที่ 3760 จากบริษัท ไพร์ชวอเตอร์เฮาส์คูเปอร์ส เอบีเอส จำกัด ได้ปฏิบัติงานตรวจสอบบัญชีตามมาตรฐานการสอบบัญชีที่รับรองทั่วไป สำหรับงบการเงินรวมตามวิธีสัดส่วนและงบการเงินเฉพาะของบมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เพื่อวัตถุประสงค์เฉพาะ สำหรับรอบปีบัญชีสิ้นสุด ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2551 2552 และ 2553 โดยผู้สอบบัญชีได้แสดงความเห็นอย่างไม่มีเงื่อนไข ว่างบการเงินที่ได้ตรวจสอบได้แสดงฐานะการเงิน ผลการดำเนินงาน และกระแสเงินสดของบมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ถูกต้องตามที่ควรในสาระสำคัญตามหลักการบัญชีที่รับรองทั่วไป

นายชาญชัย ชัยประสิทธิ์ ผู้สอบบัญชีรับอนุญาตเลขที่ 3760 จากบริษัท ไพร์ชวอเตอร์เฮาส์คูเปอร์ส เอบีเอส จำกัด ได้ปฏิบัติงานสอบทานบัญชีตามมาตรฐานการสอบบัญชีที่เกี่ยวกับการสอบทาน สำหรับงบการเงินรวมตามวิธีสัดส่วนระหว่างกาลและงบการเงินเฉพาะระหว่างกาลของบมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น สำหรับงวดสามเดือนและเก้าเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2554 โดยผู้สอบบัญชีไม่พบสิ่งที่เป็นเหตุให้เชื่อว่างบการเงินดังกล่าวไม่ถูกต้องตามที่ควรในสาระสำคัญตามหลักการบัญชีที่รับรองทั่วไป

ตารางสรุปงบการเงินรวมตามวิธีรวมตามสัดส่วนของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น สำหรับระยะเวลา 3 ปีที่ผ่านมา และ
สำหรับงวดเก้าเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2554

งบแสดงฐานะการเงินรวมตามวิธีรวมตามสัดส่วนของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น

	วันที่ 31 ธันวาคม						วันที่ 30 กันยายน	
	ปี 2551		ปี 2552		ปี 2553		ปี 2554	
	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ
สินทรัพย์								
สินทรัพย์หมุนเวียน								
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	385.1	33.8	333.6	25.2	260.4	9.6	643.6	30.3
เงินลงทุนระยะสั้น	4.3	0.4	4.4	0.3	4.5	0.2	4.5	0.2
ลูกหนี้การค้า-สุทธิ	21.1	1.9	71.5	5.4	42.0	1.5	81.7	3.9
ลูกหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน	8.8	0.8	38.6	2.9	1,366.1	50.1	144.0	6.8
เงินให้ผู้มีระยะสั้นแก่กรรมการ	-	-	93.5	7.0	52.6	1.9	-	-
สินค้าคงเหลือ	2.7	0.2	2.4	0.2	3.2	0.1	5.9	0.3
ค่าใช้จ่ายจ่ายล่วงหน้า	34.1	3.0	15.9	1.2	89.1	3.3	153.5	7.2
ภาษีมูลค่าเพิ่มค้างรับ-สุทธิ	84.2	7.4	103.2	7.8	135.4	5.0	307.0	14.5
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	14.6	1.2	22.3	1.7	57.1	2.1	39.3	1.8
รวมสินทรัพย์หมุนเวียน	554.9	48.7	685.4	51.7	2,010.4	73.8	1,379.5	65.0
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน								
เงินฝากสถาบันการเงินที่มีภาระค้ำประกัน	-	-	-	-	37.5	1.4	36.0	1.7
เงินลงทุนทั่วไป	3.7	0.3	4.1	0.3	3.7	0.1	3.5	0.2
ส่วนปรับปรุงอาคาร และอุปกรณ์ – สุทธิ	158.8	13.9	144.0	10.9	137.3	5.0	140.6	6.6
สินทรัพย์ไม่มีตัวตน-สุทธิ	4.8	0.4	5.4	0.4	10.6	0.4	9.1	0.4
ค่าความนิยม	286.2	25.1	286.2	21.6	286.2	10.5	286.2	13.5
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น	131.1	11.6	201.2	15.1	240.1	8.8	268.4	12.6
รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน	584.6	51.3	640.9	48.3	715.4	26.2	743.8	35.0
รวมสินทรัพย์	1,139.5	100.0	1,326.3	100.0	2,725.8	100.0	2,123.3	100.0
หนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น								
หนี้สินหมุนเวียน								
เงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงิน	-	-	-	-	100.0	3.7	-	-
เจ้าหนี้การค้า	169.3	14.9	213.7	16.1	135.6	5.0	109.6	5.2
เจ้าหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน	1,692.1	148.5	2,109.3	159.0	2,081.1	76.3	175.2	8.2
รายได้รับล่วงหน้า	620.2	54.4	737.2	55.6	1,186.7	43.5	1,483.8	69.9
ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย	253.3	22.2	196.6	14.8	146.9	5.4	169.8	8.0
สำรองผลขาดทุนจากการยกเลิกสัญญา แลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย	197.5	17.3	-	-	-	-	-	-
เจ้าหนี้อื่น	73.6	6.5	14.8	1.1	13.5	0.5	38.4	1.8
เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงินที่ถึง กำหนดชำระภายใน 1 ปี	-	-	-	-	-	-	243.0	11.4
หนี้สินตามสัญญาเช่าการเงินที่ถึงกำหนด ชำระภายใน 1 ปี	0.7	0.1	0.7	0.1	0.6	0.0	2.5	0.1
หนี้สินหมุนเวียนอื่น	9.3	0.8	17.1	1.3	20.1	0.8	16.4	0.8
รวมหนี้สินหมุนเวียน	3,016.0	264.7	3,289.4	248.0	3,684.5	135.2	2,238.7	105.4
หนี้สินไม่หมุนเวียน								
เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน	-	-	-	-	-	-	126.8	6.0
หนี้สินตามสัญญาเช่าการเงิน	2.0	0.1	1.2	0.1	0.7	0.0	5.1	0.3
ภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน	-	-	-	-	-	-	38.6	1.8
รวมหนี้สินไม่หมุนเวียน	2.0	0.1	1.2	0.1	0.7	0.0	170.5	8.1
รวมหนี้สิน	3,018.0	264.8	3,290.6	248.1	3,685.2	135.2	2,409.2	113.5
ส่วนของผู้ถือหุ้น								
ทุนที่ออกและชำระแล้ว	410.0	36.0	410.0	30.9	410.0	15.0	410.0	19.3
ขาดทุนสะสม	(2,288.5)	(200.8)	(2,374.3)	(179.0)	(1,369.4)	(50.2)	(695.9)	(32.8)
รวมส่วนผู้ถือหุ้น	(1,878.5)	(164.8)	(1,964.3)	(148.1)	(959.4)	(35.2)	(285.9)	(13.5)
รวมหนี้สินและส่วนผู้ถือหุ้น	1,139.5	100.0	1,326.3	100.0	2,725.8	100.0	2,123.3	100.0

งบกำไรขาดทุนรวมตามวิธีรวมตามสัดส่วนของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น

	รอบปีบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม						งวด 9 เดือนสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน	
	ปี 2551		ปี 2552		ปี 2553		ปี 2554	
	ล้านบาท	ร้อยละ ⁽¹⁾	ล้านบาท	ร้อยละ ⁽¹⁾	ล้านบาท	ร้อยละ ⁽¹⁾	ล้านบาท	ร้อยละ ⁽¹⁾
รายได้จากการขายและให้บริการ	4,402.5	97.8	4,640.6	96.4	6,049.4	94.4	5,859.5	95.7
ต้นทุนจากการดำเนินงาน	(5,954.5)	(132.3)	(4,658.0)	(96.8)	(4,982.6)	(77.8)	(5,056.1)	(82.6)
กำไร (ขาดทุน) ขั้นต้น	(1,552.0)	(34.5)	(17.4)	(0.4)	1,066.8	16.6	803.4	13.1
กำไรสุทธิจากอัตราแลกเปลี่ยน	8.8	0.2	64.8	1.3	178.4	2.8	61.5	1.0
รายได้อื่น	89.5	2.0	109.0	2.3	181.5	2.9	204.0	3.4
กำไรก่อนค่าใช้จ่าย	(1,453.7)	(32.3)	156.4	3.2	1,426.7	22.3	1,068.9	17.5
ค่าใช้จ่ายในการขาย	(114.3)	(2.6)	(121.6)	(2.5)	(178.9)	(2.8)	(142.2)	(2.4)
ค่าใช้จ่ายในการบริหาร	(109.7)	(2.4)	(108.1)	(2.2)	(106.9)	(1.7)	(116.6)	(1.9)
ค่าตอบแทนผู้บริหาร	(14.8)	(0.3)	(12.4)	(0.3)	(14.4)	(0.2)	(18.2)	(0.3)
กำไร (ขาดทุน) ก่อนต้นทุนทางการเงินและภาษีเงินได้	(1,692.5)	(37.6)	(85.7)	(1.8)	1,126.5	17.6	791.9	12.9
ต้นทุนทางการเงิน	(0.2)	(0.0)	(0.2)	(0.0)	(121.6)	(1.9)	(86.8)	(1.4)
กำไร (ขาดทุน) ก่อนภาษีเงินได้	(1,692.7)	(37.6)	(85.9)	(1.8)	1,004.9	15.7	705.1	11.5
ภาษีเงินได้	-	-	-	-	-	-	-	-
กำไร (ขาดทุน) สุทธิสำหรับงวด	(1,692.7)	(37.6)	(85.9)	(1.8)	1,004.9	15.7	705.1	11.5
กำไร (ขาดทุน) ต่อหุ้นขั้นพื้นฐาน (บาทต่อหุ้น)⁽²⁾	(0.41)		(0.02)		0.25		0.17	

(1) ร้อยละของรายได้รวม ประกอบด้วยรายได้จากการขายและให้บริการ กำไรสุทธิจากอัตราแลกเปลี่ยน และรายได้อื่น

(2) คำนวณจากจำนวนหุ้นทั้งหมด 4,100,000,000 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้ 0.1 บาท

งบกระแสเงินสดรวมตามวิธีรวมตามสัดส่วนของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น

(หน่วย : ล้านบาท)	รอบบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม			งวด 9 เดือนสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน
	ปี 2551	ปี 2552	ปี 2553	ปี 2554
กระแสเงินสดจากกิจกรรมดำเนินงาน				
กำไร(ขาดทุน)สุทธิสำหรับงวด	(1,692.7)	(85.9)	1,004.9	705.1
รายการปรับปรุง				
หนี้สงสัยจะสูญ	1.1	1.3	(1.0)	-
ค่าเสื่อมราคา	57.3	64.4	59.4	25.0
ค่าตัดจำหน่าย	1.8	1.5	2.2	1.9
ขาดทุน(กำไร)จากการจำหน่ายและการตัดจำหน่ายส่วนปรับปรุงอาคารและอุปกรณ์	0.4	0.5	(0.7)	(1.9)
ประมาณการต้นทุนจากการคืนเครื่องบินเช่าก่อนครบกำหนด (ปรับประมาณการตามที่ยั่งยืน)	-	173.3	(57.1)	-
ขาดทุนจากการยกเลิกสัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย (ปรับประมาณการตามที่ยั่งยืน)	197.5	(3.0)	-	-
ขาดทุนจากการตัดจำหน่ายสินทรัพย์	-	-	-	1.1
การผูกพันผลประโยชน์พนักงาน	-	-	-	7.0
กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนที่ยังไม่เกิดขึ้น	(4.3)	(7.8)	(1.0)	(8.0)
ต้นทุนทางการเงิน	0.2	0.2	121.6	86.8
ดอกเบี้ยรับ	(3.8)	(4.8)	(25.2)	(61.5)
	(1,442.4)	139.8	1,103.1	755.5
การเปลี่ยนแปลงของสินทรัพย์และหนี้สินดำเนินงาน				
เงินฝากสถาบันการเงินที่มีภาระค้ำประกัน	-	-	(37.5)	1.5
ลูกหนี้การค้า	7.1	(51.6)	30.5	(39.8)
ลูกหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน	55.1	(29.7)	(1,306.3)	829.2
สินค้าคงเหลือ	(0.9)	0.3	(0.8)	(2.7)
ค่าใช้จ่ายจ่ายล่วงหน้า	10.7	18.2	(73.2)	(64.4)
ภาษีมูลค่าเพิ่มค้างรับ	(32.8)	(19.0)	(32.2)	(171.6)
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	25.0	(7.8)	(34.8)	17.9
สินทรัพย์ไม่มีหมุนเวียนอื่น	(55.1)	(70.1)	(39.0)	(28.4)
เจ้าหนี้การค้า	91.9	44.4	(77.0)	(26.0)
เจ้าหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน	1,272.2	243.9	(92.4)	(1,530.1)
รายได้รับล่วงหน้า	268.2	117.0	449.5	297.0
ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย	(2.2)	(56.7)	(49.7)	22.9
สำรองผลขาดทุนจากการยกเลิกสัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย	-	(194.5)	-	-
เจ้าหนี้อื่น	69.0	(60.0)	(1.4)	24.9
หนี้สินหมุนเวียนอื่น	(1.7)	7.6	3.2	(3.6)
เงินสดสุทธิได้จาก(ใช้ไป)การดำเนินงาน	263.8	81.9	(158.1)	82.4
ดอกเบี้ยจ่าย	(0.2)	(0.2)	(0.1)	(24.5)
ดอกเบี้ยรับ	-	-	-	14.2
เงินสดสุทธิได้จาก(ใช้ไป)กิจกรรมดำเนินงาน	263.6	81.7	(158.3)	72.0
กระแสเงินสดจากกิจกรรมลงทุน				
เงินให้กู้ยืมระยะสั้นแก่กรรมการ	-	(93.5)	(31.7)	(31.5)
เงินสดจากการรับชำระหนี้เงินให้กู้ยืมระยะสั้นแก่กรรมการ	-	-	75.2	81.5
เงินสดรับจากเงินลงทุนระยะสั้น	60.0	-	-	-
เงินสดจ่ายในเงินลงทุนระยะสั้น	(4.3)	-	-	-
เงินสดรับจากเงินลงทุนทั่วไป	-	-	0.4	0.3
เงินสดจ่ายในเงินลงทุนทั่วไป	(0.5)	(0.4)	-	-
เงินสดรับจากการจำหน่ายส่วนปรับปรุงอาคารและอุปกรณ์	0.1	1.7	1.2	3.0
เงินสดจ่ายเพื่อส่วนปรับปรุงอาคารและอุปกรณ์	(112.4)	(50.6)	(54.3)	(20.6)
เงินสดจ่ายเพื่อสินทรัพย์ไม่มีตัวตน	(1.8)	(2.2)	(7.3)	(1.2)
ดอกเบี้ยรับ	3.8	4.6	1.4	4.6
เงินสดสุทธิได้จาก(ใช้ไป)กิจกรรมลงทุน	(55.0)	(140.3)	(15.2)	36.1
กระแสเงินสดจากกิจกรรมจัดหาเงิน				
เงินสดรับจากเงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงิน	-	-	100.0	-
จ่ายคืนเงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงิน	-	-	-	(100.0)
เงินสดจ่ายภายใต้สัญญาเช่าการเงิน	(0.8)	(0.7)	(0.7)	(2.7)

(หน่วย : ล้านบาท)	รอบปีบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม			งวด 9 เดือนสิ้นสุด วันที่ 30 กันยายน
	ปี 2551	ปี 2552	ปี 2553	ปี 2554
เงินสดรับจากเงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน	-	-	-	480.6
จ่ายคืนเงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน	-	-	-	(110.8)
เงินสดสุทธิได้จาก(ใช้ไป)กิจกรรมจัดหาเงิน	(0.8)	(0.7)	99.3	267.1
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น(ลดลง)สุทธิ	207.8	(59.3)	(74.2)	375.2
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันต้นงวด	172.9	385.1	333.6	260.4
ผลกระทบจากอัตราแลกเปลี่ยน	4.3	7.8	1.0	8.0
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันสิ้นงวด	385.1	333.6	260.4	643.6

ตารางแสดงอัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น

	รอบปีบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม			งวด 9 เดือนสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน	
	ปี 2551	ปี 2552	ปี 2553	ปี 2554	
อัตราส่วนสภาพคล่อง (Liquidity Ratio)					
อัตราส่วนสภาพคล่อง	เท่า	0.2	0.2	0.5	0.6
อัตราส่วนสภาพคล่องหมุนเร็ว	เท่า	0.1	0.1	0.1	0.3
อัตราส่วนสภาพคล่องกระแสเงินสด	เท่า	0.2	0.0	(0.0)	0.0
อัตราส่วนหมุนเวียนลูกหนี้การค้า ⁽¹⁾	เท่า	108.8	96.5	103.2	123.4
ระยะเวลาเก็บหนี้เฉลี่ย	วัน	3.3	3.7	3.5	2.9
อัตราส่วนหมุนเวียนสินค้าคงเหลือ ⁽¹⁾	เท่า	4,435.1	1,845.3	1,792.9	1,479.5
ระยะเวลาขายสินค้าเฉลี่ย	วัน	0.1	0.2	0.2	0.2
อัตราส่วนหมุนเวียนเจ้าหนี้ ⁽¹⁾	เท่า	35.2	24.3	28.5	55.0
ระยะเวลาชำระหนี้	วัน	10.2	14.8	12.6	6.5
Cash Cycle	วัน	(6.8)	(10.9)	(8.9)	(3.4)
อัตราส่วนแสดงความสามารถในการทำกำไร (Profitability Ratio)					
อัตรากำไรขั้นต้น	ร้อยละ	(35.3)	(0.4)	17.6	13.7
อัตรากำไรจากการดำเนินงาน ⁽³⁾	ร้อยละ	(38.4)	(1.8)	18.6	13.5
อัตราส่วนเงินสดต่อการทำกำไร	ร้อยละ	(15.6)	(95.4)	(14.0)	9.1
อัตรากำไรสุทธิ ⁽⁴⁾	ร้อยละ	(38.4)	(1.9)	16.6	12.0
อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น ^{(1),(2)}	ร้อยละ	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.
อัตราส่วนแสดงประสิทธิภาพในการดำเนินงาน (Efficiency Ratio)					
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ ⁽¹⁾	ร้อยละ	(295.1)	(7.0)	49.6	38.8
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ถาวร ⁽¹⁾	ร้อยละ	(2,059.1)	(14.2)	756.6	700.4
อัตราการหมุนของสินทรัพย์ ⁽¹⁾	เท่า	7.8	3.9	3.2	3.4
อัตราส่วนวิเคราะห์นโยบายทางการเงิน (Financial Policy Ratio)					
อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น ⁽²⁾	เท่า	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.
อัตราส่วนความสามารถชำระดอกเบี้ย	เท่า	1,145.9	423.9	(0.3)	1.8
อัตราส่วนความสามารถชำระภาระผูกพัน (Cash Basis)	เท่า	2.2	1.5	(2.5)	0.5
อัตราการจ่ายเงินปันผล	ร้อยละ	-	-	-	-

(1) ปรับตัวเลขของงวด 9 เดือนสิ้นสุด ณ วันที่ 30 กันยายน เป็นตัวเลขเต็มปี (Annualized figure)

(2) เนื่องจากส่วนของผู้ถือหุ้น ณ สิ้นปี 2551 ปี 2552 และ ปี 2553 และ ณ สิ้นไตรมาส 3 ปี 2554 แสดงมูลค่าติดลบ ดังนั้นอัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น และอัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้นจึงไม่สามารถคำนวณเป็นตัวเลขได้

(3) กำไร(ขาดทุน)ก่อนหักต้นทุนทางการเงินและภาษีเงินได้หารด้วยรายได้จากการขายและให้บริการ

(4) กำไร(ขาดทุน)สุทธิหารด้วยรายได้จากการขายและให้บริการ

12.1.2 บจ. ไทยแอร์เอเชีย**งบการเงินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย**

บจ. ไทยแอร์เอเชีย จัดทำงบการเงินสำหรับรอบระยะเวลาบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2551 ถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2553 และสำหรับงวดเก้าเดือนสิ้นสุด ณ วันที่ 30 กันยายน 2554 โดยมี นายชาญชัย ชัยประสิทธิ์ ผู้สอบบัญชีรับอนุญาตเลขที่ 3760 จากบริษัท ไพร์ชวอเตอร์เฮาส์คูเปอร์ส เอบีเอส จำกัด เป็นผู้สอบบัญชี

สรุปรายงานการสอบบัญชีของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

นายชาญชัย ชัยประสิทธิ์ ผู้สอบบัญชีรับอนุญาตเลขที่ 3760 จากบริษัท ไพร์ชวอเตอร์เฮาส์คูเปอร์ส เอบีเอส จำกัด ได้ปฏิบัติงานตรวจสอบบัญชีตามมาตรฐานการสอบบัญชีที่รับรองทั่วไป สำหรับงบการเงินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เพื่อวัตถุประสงค์เฉพาะ สำหรับรอบปีบัญชีสิ้นสุด ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2551 2552 และ 2553 โดยผู้สอบบัญชีได้แสดงความเห็นอย่างไม่มีเงื่อนไข ว่างบการเงินที่ได้ตรวจสอบได้แสดงฐานะการเงิน ผลการดำเนินงาน และกระแสเงินสดของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ถูกต้องตามที่ควรในสาระสำคัญตามหลักการบัญชีที่รับรองทั่วไป

นายชาญชัย ชัยประสิทธิ์ ผู้สอบบัญชีรับอนุญาต เลขที่ 3760 จากบริษัท ไพร์ชวอเตอร์เฮาส์คูเปอร์ส เอบีเอส จำกัด ได้ปฏิบัติงานสอบทานบัญชีตามมาตรฐานการสอบบัญชีที่เกี่ยวกับการสอบทาน สำหรับงบการเงินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย สำหรับงวดสามเดือนและเก้าเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2554 โดยผู้สอบบัญชีไม่พบสิ่งที่เป็นเหตุให้เชื่อว่างบการเงินดังกล่าวไม่ถูกต้องตามที่ควรในสาระสำคัญตามหลักการบัญชีที่รับรองทั่วไป

ตารางสรุปงบการเงินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย สำหรับระยะเวลา 3 ปีที่ผ่านมาและสำหรับงวดเก้าเดือนสิ้นสุด ณ วันที่ 30 กันยายน 2554

งบแสดงฐานะการเงินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

	วันที่ 31 ธันวาคม						วันที่ 30 กันยายน	
	ปี 2551		ปี 2552		ปี 2553		ปี 2554	
	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ
สินทรัพย์								
สินทรัพย์หมุนเวียน								
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	756.0	44.7	654.1	31.6	507.8	10.4	1,280.3	35.0
เงินลงทุนระยะสั้น	8.6	0.5	8.9	0.4	9.0	0.2	9.0	0.2
ลูกหนี้การค้า-สุทธิ	42.3	2.5	142.9	6.9	84.0	1.7	163.5	4.5
ลูกหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน	17.7	1.0	77.2	3.7	2,732.2	56.1	288.0	7.9
เงินให้ผู้มีระยะสั้นแก่กรรมการ	-	-	187.0	9.0	105.2	2.2	-	-
สินค้าคงเหลือ	5.4	0.3	4.7	0.2	6.4	0.1	11.8	0.3
ค่าใช้จ่ายจ่ายล่วงหน้า	68.3	4.0	31.8	1.5	178.2	3.7	307.1	8.4
ภาษีมูลค่าเพิ่มค้างรับ-สุทธิ	168.4	10.0	206.5	10.0	270.8	5.6	614.0	16.8
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	29.0	1.7	44.8	2.4	114.7	2.4	73.5	1.9
รวมสินทรัพย์หมุนเวียน	1,095.7	64.7	1,357.9	65.7	4,008.3	82.4	2,747.2	75.0
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน								
เงินฝากสถาบันการเงินที่มีภาระค้ำประกัน	-	-	-	-	75.0	1.5	72.0	2.0
เงินลงทุนทั่วไป	7.4	0.4	8.2	0.4	7.5	0.2	6.9	0.2
ส่วนปรับปรุงอาคาร และอุปกรณ์ – สุทธิ	317.6	18.8	288.0	13.9	274.6	5.6	281.2	7.7
สินทรัพย์ไม่มีตัวตน-สุทธิ	9.7	0.6	10.9	0.5	21.1	0.4	18.2	0.5
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น	262.0	15.5	402.1	19.5	480.3	9.9	537.0	14.6
รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน	596.7	35.3	709.2	34.3	858.5	17.6	915.3	25.0
รวมสินทรัพย์	1,692.4	100.0	2,067.1	100.0	4,866.8	100.0	3,662.5	100.0
หนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น								
หนี้สินหมุนเวียน								
เงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงิน	-	-	-	-	200.0	4.1	-	-
เจ้าหนี้การค้า	338.6	20.0	427.4	20.7	271.1	5.6	219.2	6.0
เจ้าหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน	3,384.1	200.0	4,218.4	204.1	4,161.7	85.5	349.5	9.5
รายได้รับล่วงหน้า	1,240.3	73.3	1,474.4	71.3	2,373.4	48.8	2,967.5	81.0
ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย	506.5	29.9	393.2	19.0	293.6	6.0	337.1	9.2
สำรองผลขาดทุนจากการยกเลิกสัญญา	395.0	23.3	-	-	-	-	-	-
แลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย	-	-	-	-	-	-	-	-
เจ้าหนี้อื่น	147.2	8.7	29.7	1.4	26.9	0.6	76.7	2.1
เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงินที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี	-	-	-	-	-	-	486.0	13.3
หนี้สินตามสัญญาเช่าการเงินที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี	1.4	0.1	1.5	0.1	1.2	0.0	4.9	0.1
หนี้สินหมุนเวียนอื่น	18.8	1.1	34.0	1.6	40.5	0.8	33.3	1.0
รวมหนี้สินหมุนเวียน	6,031.9	356.4	6,578.6	318.2	7,368.4	151.4	4,474.2	122.2
หนี้สินไม่หมุนเวียน								
เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน	-	-	-	-	-	-	253.7	6.9
หนี้สินตามสัญญาเช่าการเงิน	4.0	0.2	2.5	0.2	1.3	0.0	10.1	0.3
ภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน	-	-	-	-	-	-	77.2	2.1
รวมหนี้สินไม่หมุนเวียน	4.0	0.2	2.5	0.2	1.3	0.0	341.0	9.3
รวมหนี้สิน	6,035.9	356.6	6,581.1	318.4	7,369.7	151.4	4,815.2	131.5
ส่วนของผู้ถือหุ้น								
ทุนที่ออกและชำระแล้ว	400.0	23.6	400.0	19.4	400.0	8.2	400.0	10.9
ส่วนเกินมูลค่าหุ้น	1.2	0.1	1.2	0.1	1.2	0.0	1.2	0.0
ขาดทุนสะสม	(4,744.7)	(280.3)	(4,915.2)	(237.9)	(2,904.2)	(59.6)	(1,553.9)	(42.4)
รวมส่วนผู้ถือหุ้น	(4,343.5)	(256.6)	(4,514.0)	(218.4)	(2,503.0)	(51.4)	(1,152.7)	(31.5)
รวมหนี้สินและส่วนผู้ถือหุ้น	1,692.4	100.0	2,067.1	100.0	4,866.8	100.0	3,662.5	100.0

งบกำไรขาดทุนของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

	รอบปีบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม						งวด 9 เดือนสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน	
	ปี 2551 ⁽¹⁾		ปี 2552 ⁽¹⁾		ปี 2553 ⁽¹⁾		ปี 2554 ⁽¹⁾	
	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ
รายได้จากการขายและให้บริการ	8,805.1	97.8	9,281.2	96.4	12,098.7	94.4	11,718.9	95.7
ต้นทุนจากการดำเนินงาน	(11,909.1)	(132.3)	(9,315.9)	(96.8)	(9,965.2)	(77.8)	(10,112.1)	(82.6)
กำไร (ขาดทุน) ขั้นต้น	(3,104.0)	(34.5)	(34.7)	(0.4)	2,133.5	16.6	1,606.8	13.1
กำไรสุทธิจากอัตราแลกเปลี่ยน	17.6	0.2	129.5	1.3	356.8	2.8	122.9	1.0
รายได้อื่น	178.9	2.0	217.9	2.3	363.0	2.9	408.2	3.4
กำไรก่อนค่าใช้จ่าย	(2,907.5)	(32.3)	312.7	3.2	2,853.3	22.3	2,137.9	17.5
ค่าใช้จ่ายในการขาย	(228.5)	(2.6)	(243.0)	(2.5)	(357.9)	(2.8)	(284.4)	(2.3)
ค่าใช้จ่ายในการบริหาร	(218.4)	(2.4)	(215.0)	(2.2)	(212.5)	(1.7)	(230.0)	(1.9)
ค่าตอบแทนผู้บริหาร	(29.6)	(0.3)	(24.8)	(0.3)	(28.8)	(0.2)	(36.5)	(0.3)
กำไร (ขาดทุน) ก่อนต้นทุนทางการเงินและภาษีเงินได้	(3,384.0)	(37.6)	(170.1)	(1.8)	2,254.1	17.6	1,587.0	13.0
ต้นทุนทางการเงิน	(0.5)	(0.0)	(0.4)	(0.0)	(243.1)	(1.9)	(173.7)	(1.5)
กำไร (ขาดทุน) ก่อนภาษีเงินได้	(3,384.5)	(37.6)	(170.5)	(1.8)	2,011.0	15.7	1,413.3	11.5
ภาษีเงินได้	-	-	-	-	-	-	-	-
กำไร (ขาดทุน) สุทธิสำหรับงวด	(3,384.5)	(37.6)	(170.5)	(1.8)	2,011.0	15.7	1,413.3	11.5
กำไร (ขาดทุน) ต่อหุ้นขั้นพื้นฐาน (บาทต่อหุ้น)⁽²⁾	(84.61)		(4.26)		50.28		35.33	

(1) ร้อยละของรายได้รวม ประกอบด้วยรายได้จากการขายและให้บริการ กำไรสุทธิจากอัตราแลกเปลี่ยน และรายได้อื่น

(2) คำนวณจากจำนวนหุ้นทั้งหมด 40,000,000 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้ 10 บาท

งบกระแสเงินสดของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

(หน่วย : ล้านบาท)	รอบบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม			งวด 9 เดือนสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน
	ปี 2551	ปี 2552	ปี 2553	ปี 2554
กระแสเงินสดจากกิจกรรมดำเนินงาน				
กำไร (ขาดทุน) สุทธิสำหรับงวด	(3,384.5)	(170.5)	2,011.0	1,413.3
รายการปรับปรุง				
หนี้สงสัยจะสูญ	2.3	2.5	(1.9)	-
ค่าเสื่อมราคา	114.7	128.8	118.7	49.9
ค่าตัดจำหน่าย	3.5	3.1	4.4	3.7
ขาดทุน(กำไร)จากการจำหน่ายและการตัดจำหน่ายส่วนปรับปรุงอาคารและอุปกรณ์	0.9	1.0	(1.4)	(3.8)
ประมาณการต้นทุนจากการคืนเครื่องบินเช่าก่อนครบกำหนด (ปรับประมาณการตามที่ย้ายจริง)	-	346.7	(114.3)	-
ขาดทุนจากการยกเลิกสัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย (ปรับประมาณการตามที่ย้ายจริง)	395.0	(6.1)	-	-
ขาดทุนจากการตัดจำหน่ายสินทรัพย์	-	-	-	2.2
การผูกพันผลประโยชน์พนักงาน	-	-	-	14.1
กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนที่ซึ่งไม่เกิดขึ้น	(8.7)	(15.5)	(2.0)	(15.9)
ต้นทุนทางการเงิน	0.5	0.4	243.1	173.7
ดอกเบี้ยรับ	(7.5)	(9.6)	(50.3)	(122.9)
	(2,883.9)	280.9	2,207.4	1,514.2
การเปลี่ยนแปลงของสินทรัพย์และหนี้สินดำเนินงาน				
เงินฝากสถาบันการเงินที่มีภาระค้ำประกัน	-	-	(75.0)	3.0
ลูกหนี้การค้า	14.1	(103.2)	60.9	(79.5)
ลูกหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน	110.2	(59.5)	(2,612.7)	1,658.4
สินค้าคงเหลือ	(1.8)	0.6	(1.7)	(5.4)
ค่าใช้จ่ายจ่ายล่วงหน้า	21.3	36.5	(146.4)	(128.8)
ภาษีมูลค่าเพิ่มค้างรับ	(65.7)	(38.1)	(64.3)	(343.2)
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	50.0	(15.6)	(70.0)	41.3
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น	(110.2)	(140.2)	(78.0)	(56.7)
เจ้าหนี้การค้า	183.8	88.8	(154.1)	(51.9)
เจ้าหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน	2,544.5	487.6	(185.3)	(3,060.6)
รายได้รับล่วงหน้า	536.4	234.1	899.1	594.1
ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย	(4.5)	(113.3)	(99.6)	43.5
สำรองผลขาดทุนจากการยกเลิกสัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย	-	(388.9)	-	-
เจ้าหนี้อื่น	137.9	(120.0)	(2.8)	49.8
หนี้สินหมุนเวียนอื่น	(3.5)	15.2	6.4	(7.2)
เงินสดสุทธิได้มาจาก (ใช้ไปใน) การดำเนินงาน	528.7	164.9	(316.0)	170.9
ดอกเบี้ยจ่าย	(0.5)	(0.4)	(0.3)	(49.1)
ดอกเบี้ยรับ	-	-	-	28.4
เงินสดสุทธิได้มาจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมดำเนินงาน	528.2	164.5	(316.3)	150.2
กระแสเงินสดจากกิจกรรมลงทุน				
เงินให้กู้ยืมระยะสั้นแก่กรรมการ	-	(187.0)	(63.4)	(63.0)
เงินสดจากการรับชำระหนี้เงินให้กู้ยืมระยะสั้นแก่กรรมการ	-	-	150.4	163.0
เงินสดรับจากเงินลงทุนระยะสั้น	120.0	-	-	-
เงินสดจ่ายในเงินลงทุนระยะสั้น	(8.6)	-	-	-
เงินสดรับจากเงินลงทุนทั่วไป	-	-	0.7	0.6
เงินสดจ่ายในเงินลงทุนทั่วไป	(0.9)	(0.8)	-	-
เงินสดรับจากการจำหน่ายส่วนปรับปรุงอาคารและอุปกรณ์	0.3	3.5	2.4	6.1
เงินสดจ่ายเพื่อส่วนปรับปรุงอาคารและอุปกรณ์	(224.7)	(101.2)	(108.6)	(41.2)
เงินสดจ่ายเพื่อสินทรัพย์ไม่มีตัวตน	(3.7)	(4.3)	(14.7)	(2.5)
ดอกเบี้ยรับ	7.5	9.2	2.7	9.2
เงินสดสุทธิได้มาจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมลงทุน	(110.1)	(280.6)	(30.5)	72.1
กระแสเงินสดจากกิจกรรมจัดหาเงิน				
เงินสดรับจากเงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงิน	-	-	200.0	-
จ่ายคืนเงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงิน	-	-	-	(200.0)
เงินสดจ่ายภายใต้สัญญาเช่าการเงิน	(1.5)	(1.4)	(1.5)	(5.4)

(หน่วย : ล้านบาท)	รอบปีบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม			งวด 9 เดือนสิ้นสุด วันที่ 30 กันยายน
	ปี 2551	ปี 2552	ปี 2553	ปี 2554
เงินสดรับจากเงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน	-	-	-	961.2
จ่ายคืนเงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน	-	-	-	(221.5)
เงินสดสุทธิที่ได้มาจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมจัดหาเงิน	(1.5)	(1.4)	198.5	534.3
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น (ลดลง) สุทธิ	416.6	(117.5)	(148.3)	756.6
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันต้นงวด	330.8	756.0	654.1	507.8
ผลกระทบจากอัตราแลกเปลี่ยน	8.7	15.5	2.0	15.9
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันสิ้นงวด	756.0	654.1	507.8	1,280.3

ตารางแสดงอัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

	รอบปีบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม			งวด 9 เดือนสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน	
	ปี 2551	ปี 2552	ปี 2553	ปี 2554	
อัตราส่วนสภาพคล่อง (Liquidity Ratio)					
อัตราส่วนสภาพคล่อง	เท่า	0.2	0.2	0.5	0.6
อัตราส่วนสภาพคล่องหมุนเร็ว	เท่า	0.1	0.1	0.1	0.3
อัตราส่วนสภาพคล่องกระแสเงินสด	เท่า	0.1	0.0	(0.0)	0.0
อัตราส่วนหมุนเวียนลูกหนี้การค้า ⁽¹⁾	เท่า	170.7	96.5	103.2	123.4
ระยะเวลาเก็บหนี้เฉลี่ย	วัน	2.1	3.7	3.5	2.9
อัตราส่วนหมุนเวียนสินค้าคงเหลือ ⁽¹⁾	เท่า	2,650.8	1,845.3	1,792.9	1,479.5
ระยะเวลาขายสินค้าเฉลี่ย	วัน	0.1	0.2	0.2	0.2
อัตราส่วนหมุนเวียนเจ้าหนี้ ⁽¹⁾	เท่า	48.3	24.3	28.5	55.0
ระยะเวลาชำระหนี้	วัน	7.5	14.8	12.6	6.5
Cash Cycle	วัน	(5.2)	(10.9)	(8.9)	(3.4)
อัตราส่วนแสดงความสามารถในการทำกำไร (Profitability Ratio)					
อัตรากำไรขั้นต้น	ร้อยละ	(35.3)	(0.4)	17.6	13.7
อัตรากำไรจากการดำเนินงาน ^{3/}	ร้อยละ	(38.4)	(1.8)	18.6	13.5
อัตราส่วนเงินสดต่อการทำกำไร	ร้อยละ	(15.6)	(96.7)	(14.0)	9.5
อัตรากำไรสุทธิ ^{4/}	ร้อยละ	(38.4)	(1.8)	16.6	12.1
อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น ^{(1),(2)}	ร้อยละ	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.
อัตราส่วนแสดงประสิทธิภาพในการดำเนินงาน (Efficiency Ratio)					
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ ⁽¹⁾	ร้อยละ	(227.1)	(9.1)	58.0	44.2
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ถาวร ⁽¹⁾	ร้อยละ	(1,242.5)	(13.8)	757.1	702.0
อัตรากำไรของสินทรัพย์ ⁽¹⁾	เท่า	6.0	5.1	3.7	3.8
อัตราส่วนวิเคราะห์นโยบายทางการเงิน (Financial Policy Ratio)					
อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น ⁽²⁾	เท่า	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.
อัตราส่วนความสามารถชำระดอกเบี้ย	เท่า	1,148.1	426.7	(0.3)	1.9
อัตราส่วนความสามารถชำระภาระผูกพัน (Cash Basis)	เท่า	2.2	1.5	(2.5)	0.6
อัตรากำไรจ่ายเงินปันผล	ร้อยละ	-	-	-	-

(1) ปรับตัวเลขของงวด 9 เดือนสิ้นสุด ณ วันที่ 30 กันยายน เป็นตัวเลขเต็มปี (Annualized figure)

(2) เนื่องจากส่วนของผู้ถือหุ้น ณ สิ้นปี 2551 ปี 2552 และ ปี 2553 และ ณ สิ้นไตรมาส 3 ปี 2554 แสดงมูลค่าติดลบ ดังนั้นอัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น และอัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้นจึงไม่สามารถคำนวณเป็นตัวเลขได้

(3) กำไร(ขาดทุน)ก่อนต้นทุนทางการเงินและภาษีเงินได้หารด้วยรายได้จากการขายและให้บริการ

(4) กำไร(ขาดทุน)สุทธิหารด้วยรายได้จากการขายและให้บริการ

ตารางแสดงข้อมูลการดำเนินงานที่สำคัญของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

	ปีสิ้นสุด ณ วันที่ 31 ธันวาคม			งวดเก้าเดือนสิ้นสุด ณ วันที่ 30 กันยายน	
	2551	2552	2553	2553	2554
ปริมาณที่นั่ง (ล้านที่นั่ง).....	5.4	6.6	7.3	5.3	6.2
จำนวนผู้โดยสาร (ล้านคน).....	4.2	5.0	5.7	4.1	5.0
ระหว่างประเทศ (ล้านคน)	1.7	2.1	2.4	1.7	2.2
ภายในประเทศ (ล้านคน)	2.5	2.9	3.3	2.4	2.8
อัตราส่วนการขนส่งผู้โดยสาร (Load factor) (ร้อยละ) ⁽¹⁾	77	76	78	78	81
ระหว่างประเทศ (ร้อยละ)	71	73	77	75	81
ภายในประเทศ (ร้อยละ)	82	78	79	79	81
ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ASK) (ล้านที่นั่ง - กม.).....	5,101	6,511	7,605	5,562	6,766
ระหว่างประเทศ (ล้านที่นั่ง - กม.)	3,063	4,040	4,680	3,493	4,256
ภายในประเทศ (ล้านที่นั่ง - กม.)	2,038	2,470	2,925	2,069	2,510
ปริมาณการขนส่งด้านผู้โดยสาร (RPK) (ล้านที่นั่ง - กม.) ⁽³⁾	3,867	4,921	5,923	4,285	5,494
ระหว่างประเทศ (ล้านที่นั่ง - กม.)	2,194	2,974	3,600	2,643	3,449
ภายในประเทศ (ล้านที่นั่ง - กม.)	1,673	1,947	2,323	1,641	2,045
ค่าโดยสารเฉลี่ย (บาท)	1,170	1,520	1,791	1,756	1,829
รายได้ต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร ⁽⁴⁾ (RASK):					
(บาท).....	1.73	1.43	1.59	1.51	1.73
(เซ็นต์สหรัฐฯ) ⁽⁷⁾	4.94	4.27	5.28	4.97	5.56
ต้นทุนต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร ⁽⁵⁾ (CASK):					
(บาท).....	2.43	1.51	1.39	1.40	1.58
(เซ็นต์สหรัฐฯ) ⁽⁷⁾	6.95	4.51	4.61	4.60	5.06
ต้นทุนต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ไม่รวมน้ำมันเชื้อเพลิง) ⁽⁶⁾ :					
(บาท).....	1.20	0.99	0.87	0.87	0.89
(เซ็นต์สหรัฐฯ) ⁽⁷⁾	3.43	2.96	2.87	2.86	2.84
จำนวนเครื่องบิน ณ สิ้นงวด	16	20	19	18	21
โบอิง 300-737	8	8	0	0	0
แอร์บัส A320.....	8	12	19	18	21
จำนวนเครื่องบินที่ใช้ดำเนินงาน โดยเฉลี่ย ⁽⁸⁾	15.0	15.6	18.0	18.0	19.1
จำนวนเที่ยวบิน	34,052	39,388	41,823	30,516	34,661
ระหว่างประเทศ.....	14,582	16,612	17,577	13,086	15,127
ภายในประเทศ.....	19,470	22,776	24,246	17,430	19,534
ระยะทางบิน โดยเฉลี่ย (กิโลเมตร) ⁽⁹⁾	929	979	1,032	1,043	1,084
อัตราการใช้เครื่องบินต่อลำ (ชั่วโมงปฏิบัติการบินต่อวัน) ⁽¹⁰⁾	10.6	9.4	9.9	9.8	11.3
รายได้จากบริการเสริม ⁽¹¹⁾ (ล้านบาท).....	593.2	893.0	1,686.7	1,081.7	1,942.9
รายได้จากบริการเสริมต่อผู้โดยสาร (บาท).....	142	179	296	265	385
ปริมาณการใช้น้ำมันเชื้อเพลิง (บาร์เรล)	1,032,597	1,217,727	1,346,476	986,745	1,173,628
ราคาเฉลี่ยของน้ำมันเชื้อเพลิง (ดอลลาร์สหรัฐฯ ต่อบาร์เรล).....	125.5	68.0	88.3	86.7	123.7
ประสิทธิภาพในการตรงต่อเวลา (ร้อยละ) ⁽¹²⁾	87	89	88	90	87

(1) หมายถึงจำนวนผู้โดยสารเทียบเป็นสัดส่วนกับปริมาณที่นั่ง ซึ่งเป็นจำนวนที่นั่งผู้โดยสารที่มีอยู่ (180 ที่นั่งสำหรับเครื่องบินรุ่นแอร์บัส A320 และ 148 ที่นั่งสำหรับเครื่องบินรุ่นโบอิง 737-300 บจ. ไทยแอร์เอเชีย เริ่มเปลี่ยนมาใช้เครื่องบินรุ่นแอร์บัส A320 ในเดือนตุลาคม 2550

(2) ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (Available Seat Kilometer) คือ จำนวนที่นั่งบนเที่ยวบินแบบประจำคูณด้วยระยะทางบินเป็นกิโลเมตร

(3) ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (Re-venue Passenger Kilometer) คือจำนวนบรรทุกผู้โดยสารที่จ่ายค่าโดยสารของเที่ยวบินแบบประจำคูณด้วยระยะทางบินเป็นกิโลเมตร

(4) คำนวณโดยนำรายได้จากการขายและให้บริการ ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย หารด้วยปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร

(5) คำนวณโดยนำผลรวมของต้นทุนจากการดำเนินงาน ค่าใช้จ่ายในการขาย ค่าใช้จ่ายในการบริหาร และค่าตอบแทนผู้บริหารของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย (แต่ไม่รวมต้นทุนทางการเงิน) หารด้วยปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร

(6) คำนวณโดยนำผลรวมของต้นทุนจากการดำเนินงาน ค่าใช้จ่ายในการขาย ค่าใช้จ่ายในการบริหาร และค่าตอบแทนผู้บริหาร ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย (แต่ไม่รวมต้นทุนทางการเงิน) หักด้วยค่าน้ำมันเชื้อเพลิง หารด้วยปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร

(7) เทียบจากอัตราแลกเปลี่ยน 1.00 ดอลลาร์สหรัฐฯ = 34.94 บาทในปี 2551 1.00 ดอลลาร์สหรัฐฯ = 33.37 บาทในปี 2552 1.00 ดอลลาร์สหรัฐฯ = 30.15 บาทในปี 2553 1.00 ดอลลาร์สหรัฐฯ = 30.42 บาทในงวดเก้าเดือนสิ้นสุด ณ วันที่ 30 กันยายน 2553 และ 1.00 ดอลลาร์สหรัฐฯ = 31.17 บาท ในงวดเก้าเดือนสิ้นสุด ณ วันที่ 30 กันยายน 2554

(8) ค่าเฉลี่ย ณ ตอนสิ้นเดือนของช่วงเวลาที่เราดูไว้

-
- (9) หมายถึงจำนวนกิโลเมตรที่ทำการบินเฉลี่ยต่อเที่ยวบิน
 - (10) หมายถึงจำนวนชั่วโมงปฏิบัติการบินเฉลี่ยต่อวันต่อลำในช่วงระยะเวลาที่เกี่ยวข้อง โดยจำนวนชั่วโมงปฏิบัติการบินเริ่มนับตั้งแต่ช่วงเวลาที่เครื่องบินเคลื่อนที่ ณ สนามบินหนึ่ง ถึงเครื่องบินหยุดนิ่ง ณ สนามบินอีกแห่งหนึ่ง
 - (11) ประกอบด้วยรายได้ที่เกี่ยวข้องกับค่าบริการด้านสัมภาระ ค่าธรรมเนียมสัมภาระเกินขนาด ค่าธรรมเนียมการเลือกที่นั่ง การขายอาหารและเครื่องดื่มบนเครื่องบิน การขายสินค้าบนเครื่องบิน ค่าธรรมเนียมการชำระเงินด้วยบัตรเครดิต ค่าระวางขนส่งและค่าธรรมเนียมการยกเลิกเที่ยวบินและการจัดทำเอกสาร
 - (12) เที่ยวบินจะถือว่า “ตรงเวลา” เมื่อเครื่องบินออกเดินทางไม่เกิน 15 นาทีของเวลาออกเดินทางตามกำหนดการ

12.2 คำอธิบายและการวิเคราะห์ของฝ่ายบริหารเกี่ยวกับฐานะทางการเงินและผลการดำเนินงาน

บทนำ

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ประกอบธุรกิจโดยการถือหุ้นใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งประกอบธุรกิจสายการบินราคาประหยัด

บจ. ไทยแอร์เอเชีย เป็นผู้ดำเนินธุรกิจสายการบินราคาประหยัดของประเทศไทย ตามข้อมูลของ S-A-P บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีส่วนแบ่งทางการตลาดคิดเป็นร้อยละ 12.7 สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2553 ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีวิสัยทัศน์ในการเป็นสายการบินราคาประหยัดที่มีต้นทุนต่ำที่สุดในทุกๆ ตลาด โดยไม่ลดทอนคุณภาพการให้บริการ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มุ่งเน้นการให้บริการด้วยจำนวนเที่ยวบินที่สูงในเส้นทางบินระยะใกล้แบบไม่มีการเชื่อมต่อ (point-to-point) ทั้งเส้นทางบินระหว่างประเทศและภายในประเทศ

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ประกอบกิจการโดยมีศูนย์กลางการบิน (Hub) จำนวน 3 แห่งในประเทศไทย ได้แก่ กรุงเทพมหานคร จังหวัดภูเก็ต และจังหวัดเชียงใหม่ และมีแผนเปิดศูนย์กลางการบินแห่งใหม่เป็นแห่งที่ 4 ที่หาดใหญ่ในปี 2556 และแห่งที่ 5 ที่จังหวัดอุดรธานีในปี 2557 ตลาดเป้าหมายของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย คือตลาดในพื้นที่ที่ใช้เวลาเดินทางต่อเที่ยวบิน ไม่เกิน 4 ชั่วโมงจากศูนย์กลางการบินแต่ละแห่ง ซึ่งทำให้สายการบินไทยแอร์เอเชีย สามารถเข้าถึงประชากรในแถบเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ประเทศอินเดีย และจีน จำนวนประมาณ 3,153 ล้านคนในสิ้นปี 2553 โดยตลาดที่สำคัญในปัจจุบันของสายการบินไทยแอร์เอเชีย คือ ตลาดภายในประเทศ ซึ่งในปี 2553 ประเทศไทย มีจำนวนประชากรประมาณ 64 ล้านคน ทั้งนี้ บริษัทฯ เชื่อว่า จำนวนประชากรที่เพิ่มขึ้นของไทย ทำให้ตลาดในประเทศมีความน่าสนใจในการทำตลาดในกลุ่มเป้าหมายกับกลุ่มลูกค้าซึ่งเดิมไม่มีกำลังซื้อเพียงพอในการใช้บริการการขนส่งทางอากาศหรือประชากรที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ที่สายการบินอื่นไม่เปิดให้บริการ หันมาเดินทางโดยเครื่องบินได้

บจ. ไทยแอร์เอเชียนำรูปแบบธุรกิจ (Business model) ของ AAB ซึ่งเป็นพันธมิตรทางกลยุทธ์ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย และจะเป็นผู้ถือหุ้นร้อยละ 45.0 ของทุนจดทะเบียนของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ภายหลังจากการเสนอขายหลักทรัพย์ต่อประชาชนในครั้งนี้แล้วเสร็จ และหลังจากที่บริษัทฯ เข้าซื้อหุ้นสามัญเพิ่มทุนของ บจ. ไทยแอร์เอเชียซึ่งเป็นพันธมิตรทางธุรกิจของบริษัทฯ ทั้งนี้ บริษัทฯ เชื่อว่า โดยการให้บริการการเดินทางโดยขึ้นบินเพียงชั้นเดียว ผู้บินที่ประกอบด้วยเครื่องบินรุ่นเดียว การให้บริการแบบไม่มีการเชื่อมต่อ (point-to-point) มีอัตราการใช้เครื่องบินต่อลำในระดับสูง การประหยัดต่อขนาด ช่องทางการจัดจำหน่าย และเครือข่ายเส้นทางบินที่ครอบคลุม ทำให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย สามารถให้บริการด้วยต้นทุนที่ต่ำกว่าสายการบินอื่นในประเทศไทย และในระดับต้นทุนที่น่าพอใจเมื่อเทียบกับผู้ประกอบการสายการบินราคาประหยัดรายอื่นทั่วโลก โดย บจ. ไทยแอร์เอเชียมียอดได้เปรียบในด้านต้นทุนโดยเห็นได้จากการมีต้นทุนต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร อยู่ที่ 1.39 บาท และ 1.58 บาท ในปี 2553 และในงวดเก้าเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2554 ตามลำดับ ดังนั้น ด้วยต้นทุนที่ต่ำกว่าค่าโดยสารที่ต่ำ ช่องทางการค้าและการตลาดที่แข็งแกร่งของไทยแอร์เอเชีย รวมถึงการให้บริการที่เชื่อถือได้ ทำให้ธุรกิจของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เติบโตขึ้นอย่างมากนับตั้งแต่เริ่มประกอบธุรกิจในปี 2547

รายได้ค่าโดยสารของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เติบโตอย่างต่อเนื่องนับแต่เริ่มดำเนินงานในปี 2547 โดยรายได้ค่าโดยสารเพิ่มขึ้นจาก 4,893.5 ล้านบาทในปี 2551 เป็น 7,582.3 ล้านบาทในปี 2552 และยังคงเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องเป็น 10,260.3 ล้านบาท ในปี 2553 ซึ่งคิดเป็นอัตราการเติบโตเฉลี่ยต่อปี (CAGR) ร้อยละ 44.7 ระหว่างปี 2551 ถึง 2553 และมีรายได้ค่าโดยสารเป็นจำนวน 9,490.0 ล้านบาทสำหรับงวดเก้าเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2554 ในขณะเดียวกัน ขนาดฝูงบินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เพิ่มขึ้นจากจำนวน 16 ลำ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2551 เป็น 22 ลำ (รวมเครื่องบินสำรองจำนวน 1 ลำ) ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554 และ บจ. ไทยแอร์เอเชียได้รับมอบเครื่องบินเพิ่มเติมอีก 2 ลำในเดือนมกราคม และกุมภาพันธ์ 2555 และมีแผนขยายฝูงบิน ให้มีเครื่องบินรุ่นแอร์บัส A320 จำนวน 48 ลำภายในปี 2559 นอกจากนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังมีอัตรากำไรก่อน

ดอกเบี้ยจ่าย ภาษีเงินได้ ค่าเสื่อมราคา ค่าตัดจำหน่าย และค่าเช่าเครื่องบิน (EBITDAR Margin) อยู่ในระดับสูง โดยคิดเป็นร้อยละ 37.8 และร้อยละ 31.1 ในปี 2553 และในงวดเก้าเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2554 ตามลำดับ ทั้งนี้ รายได้ค่าโดยสารจากเส้นทางบินภายในประเทศของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เปรียบเทียบกับรายได้ค่าโดยสารทั้งหมด คิดเป็นร้อยละ 46.6 และร้อยละ 42.1 ในปี 2553 และในงวดเก้าเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2554 ตามลำดับ และรายได้ค่าโดยสารจากเส้นทางบินระหว่างประเทศของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เปรียบเทียบกับรายได้ค่าโดยสารทั้งหมด คิดเป็นร้อยละ 53.4 และร้อยละ 57.9 ในปี 2553 และในงวดเก้าเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2554 ตามลำดับ

บจ. ไทยแอร์เอเชีย สามารถประสบความสำเร็จทางธุรกิจได้ แม้ผ่านการดำเนินธุรกิจในช่วงที่อุตสาหกรรมการบินตกต่ำเนื่องจากปัจจัยหลายประการ รวมทั้งภาวะวิกฤติเศรษฐกิจโลกในปี 2550 การก่อการร้าย และปัญหาราคาน้ำมันเชื้อเพลิง และค่าเบี่ยประกันที่เพิ่มสูงขึ้น ความสำเร็จของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย สามารถเกิดขึ้นได้นับแต่เริ่มดำเนินธุรกิจในปี 2547 แม้ในท่ามกลางการแข่งขันที่รุนแรงกับสายการบินที่ให้บริการอยู่เดิม ซึ่งบางรายมีแหล่งเงินทุนมากกว่าบริษัทฯ และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มาก

12.2.1 เกณฑ์ในการจัดทางการเงิน

การบัญชีสำหรับส่วนได้เสียในการร่วมค้า

ในปี 2551 ปี 2552 และปี 2553 และงวดเก้าเดือนสิ้นสุด ณ วันที่ 30 กันยายน 2554 รายได้ร้อยละ 100.0 ของรายได้ทั้งหมดของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มาจาก บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งเป็นการร่วมค้าที่ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ถือหุ้นร้อยละ 50.0 ของหุ้นทั้งหมดของบริษัทดังกล่าวในปี 2551 ปี 2552 และปี 2553 และงวดเก้าเดือนสิ้นสุด ณ วันที่ 30 กันยายน 2554 ทั้งนี้ ในการจัดทางการเงินรวมโดยใช้วิธีรวมตามสัดส่วน (Proportionate Consolidation) ของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่นนั้น บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ถือว่าส่วนได้เสียใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย เป็นส่วนได้เสียในการร่วมค้ามากกว่าการเป็นบริษัทย่อยอันเป็นผลมาจากการมีอำนาจควบคุมร่วม ทั้งนี้ ในการจัดทางการเงินรวมโดยใช้วิธีรวมตามสัดส่วนนั้น การร่วมค้าหมายถึง การประกอบกิจกรรมเชิงเศรษฐกิจของบุคคลหรือกิจการตั้งแต่สองรายขึ้นไป โดยให้มีการควบคุมร่วมกันตามสัญญา ดังนั้น ในงบการเงินรวมตามวิธีรวมตามสัดส่วนของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น พิจารณา บจ. ไทยแอร์เอเชีย ตามวิธีรวมตามสัดส่วนในอัตราร้อยละ 50.0 ของสินทรัพย์ หนี้สิน รายได้ และค่าใช้จ่ายต่างๆ ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งสอดคล้องกับอัตราส่วนของหุ้นที่ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ถือหรือมีอำนาจควบคุม ณ เวลาที่เกี่ยวข้อง และได้นำสินทรัพย์ หนี้สิน รายได้ และค่าใช้จ่ายต่างๆ ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เฉพาะส่วนที่เป็นของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มารวมกับสินทรัพย์ หนี้สิน รายได้ และค่าใช้จ่ายต่างๆ ของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น โดยใช้เกณฑ์รวมแต่ละรายการภายหลังจากหักรายการระหว่างกันออก โปรดดูหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 3.3 ของงบการเงินรวมตามวิธีรวมตามสัดส่วนของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น

ในเดือนพฤศจิกายน 2554 บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ได้ซื้อหุ้นจำนวน 399,993 หุ้น คิดเป็นร้อยละ 1.0 ของจำนวนหุ้นทั้งหมดของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จากนายทัศนัย แบลเวลด์ ประธานเจ้าหน้าที่บริหารของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ในราคา 10 บาทต่อหุ้น ส่งผลให้ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ถือหุ้นใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย ร้อยละ 51.0 นอกจากนี้ ภายหลังจากการเสนอขายหุ้นต่อประชาชนในครั้งนี้อันแล้วเสร็จ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น จะดำเนินการนำเงินสุทธิต่อส่วนใหญ่ที่ได้จากการเสนอขายหุ้นต่อประชาชนในครั้งนี้อันแล้วเสร็จนี้ เข้าซื้อหุ้นสามัญของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ที่จะเสนอขายให้แก่ผู้ถือหุ้นเดิมในทันที ซึ่ง AAI และผู้ถือหุ้นรายย่อยอื่นตกลงที่จะไม่เข้าจองซื้อหุ้นสามัญเพิ่มทุนของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ตามสิทธิของตน ดังนั้น ภายหลังจากการเสนอขายหุ้นต่อผู้ถือหุ้นเดิมโดย บจ. ไทยแอร์เอเชีย แล้วเสร็จ สัดส่วนการถือหุ้นของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะเพิ่มขึ้นจากร้อยละ 51.0 เป็นร้อยละ 55.0 และสัดส่วนการถือหุ้นของ AAI ใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะลดลงเหลือร้อยละ 45.0

ทั้งนี้ นับแต่วันที่สำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ออกจดหมายแจ้ง บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ว่าได้เริ่มนับการมีผลใช้บังคับของร่างหนังสือชี้ชวนการเสนอขายหุ้นสามัญเพิ่มทุนของประชาชนทั่วไป (“วันที่มีผลใช้

บังคับ”) บจ.ไทยแอร์เอเชีย จะมีสถานะเป็นบริษัทย่อยของบมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น แทนที่จะเป็นกิจการร่วมค้าเช่นเดิม ดังนั้นในการจัดทำงบการเงินรวมของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น จะรวมงบการเงินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เข้าในงบการเงินรวมของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น อย่างเต็มรูปแบบ (Full Consolidation) (โดยหักส่วนของผู้ถือหุ้นที่ไม่มีอำนาจควบคุมที่ AAI ถืออยู่ร้อยละ 49 ใน บจ.ไทยแอร์เอเชีย) แทนการจัดทำงบการเงินรวมตามวิธีรวมตามสัดส่วนเช่นเดิม

ทั้งนี้ ในการจัดทำงบการเงินรวมอย่างเต็มรูปแบบ ของบมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น จะรับรู้กำไรหรือขาดทุนในงบกำไรขาดทุนรวมจากส่วนต่างระหว่างมูลค่าหุ้นทุนที่บันทึกภายใต้งบการเงินรวมตามวิธีรวมตามสัดส่วนกับมูลค่ายุติธรรมของหุ้นที่ถืออยู่ร้อยละ 51 ณ วันที่มีผลใช้บังคับ นอกจากนี้ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น จะบันทึกส่วนเกิน ระหว่างผลรวมของส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมและมูลค่ายุติธรรมของหุ้นทุนร้อยละ 51.0 ที่บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ถืออยู่ใน บจ.ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งสูงกว่ามูลค่ายุติธรรมของสินทรัพย์สุทธิที่สามารถระบุได้ของบจ.ไทยแอร์เอเชีย เป็นค่าความนิยมในงบการเงินรวมของบมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น นอกจากนี้ ในกรณีที่สินทรัพย์ไม่มีตัวตน ถูกระบุเพิ่มเป็นส่วนหนึ่งของสินทรัพย์สุทธิที่สามารถระบุได้ของบจ.ไทยแอร์เอเชีย บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น อาจมีภาระการตัดจำหน่ายสินทรัพย์ที่ไม่มีตัวตนบางรายการที่มีอายุการให้ประโยชน์ที่ทราบแน่นอนตามอายุที่มีอยู่ของสินทรัพย์ไม่มีตัวตนดังกล่าว และอาจจะต้องรับรู้การขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์ไม่มีตัวตน ทั้งที่มีอายุการให้ประโยชน์ที่ทราบแน่นอนและไม่แน่นอนในงบการเงินรวมของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ถ้าสินทรัพย์ไม่มีตัวตนนั้นเกิดการด้อยค่าขึ้นภายหลัง ดังนั้น งบการเงินรวมอย่างเต็มรูปแบบของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ตั้งแต่วันที่สัญญาผู้ถือหุ้นมีผลบังคับใช้เป็นต้น ไป อาจไม่สามารถนำไปเปรียบเทียบได้โดยตรงกับงบการเงินรวมตามวิธีรวมตามสัดส่วนของบมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ที่ทำขึ้นก่อนวันที่มีผลใช้บังคับได้

ในการอธิบายและวิเคราะห์ของฝ่ายบริหารเกี่ยวกับฐานะทางการเงินและผลการดำเนินงาน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น จะวิเคราะห์ฐานะทางการเงินและผลการดำเนินงานของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย แทนการวิเคราะห์สินทรัพย์ หนี้สิน รายได้ และค่าใช้จ่ายร้อยละ 50.0 ตามอัตราส่วนที่ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ถือหุ้นใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย

การปรับปรุงงบการเงินประจำปี 2551 และปี 2552

เนื่องจากงบการเงินของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ที่ได้รับการตรวจสอบแล้ว สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2551 และ 2552 ฉบับเดิม ซึ่งไม่ได้รวมอยู่ในเอกสารฉบับนี้ ได้รับการปรับปรุงย้อนหลังจากการด้อยค่าของมูลค่าเงินลงทุนในการร่วมค้า ดังนั้น บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น จึงนำงบการเงินของบริษัท ซึ่งได้รับการปรับปรุงใหม่และตรวจสอบแล้ว สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2551 และ 2552 มาใช้ในการวิเคราะห์และอธิบายในเอกสารฉบับนี้แทนงบการเงินที่ได้รับการตรวจสอบแล้วของช่วงระยะเวลาเดียวกันฉบับเดิม โปรดพิจารณาหมายเหตุข้อ 6 ประกอบงบการเงินที่สอบทานแล้วรอบ 9 เดือนสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2554 สำหรับรายละเอียดการปรับปรุงงบการเงินประจำปี

การดำเนินงานต่อเนื่อง

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2553 บจ.ไทยแอร์เอเชีย มีหนี้สินหมุนเวียนรวมสูงกว่าสินทรัพย์หมุนเวียนรวมเป็นจำนวน 3,360.0 ล้านบาท นอกจากนี้ ในปี 2553 บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีส่วนของผู้ถือหุ้นติดลบเป็นจำนวน 2,503.0 ล้านบาท มีผลกำไรสุทธิเป็นจำนวน 2,011.0 ล้านบาท และมีกระแสเงินสดจากกิจกรรมดำเนินงานติดลบจำนวน 316.3 ล้านบาท ทั้งนี้ ในงบการเงินของ บจ.ไทยแอร์เอเชีย ที่ได้มีการตรวจสอบแล้ว ได้กล่าวถึงเรื่องดังกล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 2 ที่ระบุว่า แม้ว่าจะมีกรณีดังกล่าวข้างต้นงบการเงินนี้ก็ได้ออกจัดทำขึ้นตามสมมติฐานว่า บริษัทฯ จะดำเนินงานอย่างต่อเนื่องเนื่องจากข้อมูลทางการเงิน สำหรับงวดเก้าเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2554 แสดงให้เห็นถึงผลการดำเนินงานที่ดีขึ้นอย่างมาก โดยในปี 2553 ยอดหนี้สินหมุนเวียนส่วนใหญ่ของบจ.ไทยแอร์เอเชียเป็นยอดรายได้ค่าโดยสารรับล่วงหน้า ซึ่งจะสามารถรับรู้เป็นรายได้ได้เนื่องจาก บจ. ไทยแอร์เอเชีย เชื่อว่าจะสามารถให้บริการได้ตามปกติ ส่วนหนี้สินที่เหลือเป็นหนี้สินเดิมที่ค้างชำระกับ AAB และบริษัทย่อยของ AAB ซึ่ง บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ชำระหนี้เต็มตามจำนวนแล้ว ทั้งนี้ ผู้บริหารของ

บจ.ไทยแอร์เอเชีย เชื่อว่า บจ.ไทยแอร์เอเชีย จะมีกระแสเงินสดจากการดำเนินงานในช่วงระยะเวลา 12 เดือนถัดไป เพียงพอที่จะชำระหนี้ที่เหลื่ออยู่ได้ เนื่องจากบจ.ไทยแอร์เอเชียได้เช่าเครื่องบินรุ่นแอร์บัส A320 ลำใหม่ ซึ่ง บจ.ไทยแอร์เอเชีย คาดว่าจะสามารถเพิ่มรายได้และลดรายจ่ายในการซ่อมบำรุงลงได้

งบการเงินรวมตามวิธีรวมตามสัดส่วนและงบการเงินเฉพาะของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ที่ได้มีการตรวจสอบแล้วได้มีการระบุข้อความที่คล้ายคลึงกันเกี่ยวกับสมมติฐานการดำเนินงานต่อเนื่องในการจัดเตรียมงบการเงิน ตลอดจนรายงานของผู้สอบบัญชีเกี่ยวกับงบการเงินก็มีข้อสังเกตในสมมติฐานเกี่ยวกับการดำเนินงานต่อเนื่องดังกล่าวไว้ด้วย

12.2.2 ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อผลการดำเนินงานของ บจ.ไทยแอร์เอเชีย

ราคาน้ำมันเชื้อเพลิง

รายการต้นทุนจากการดำเนินงานที่สูงที่สุดของ บจ.ไทยแอร์เอเชีย คือต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิงเครื่องบิน ซึ่งรวมถึงค่าน้ำมันเชื้อเพลิงเครื่องบิน และภาษีที่เกี่ยวข้อง รวมถึงผลกำไรหรือขาดทุนภายใต้สัญญาป้องกันความเสี่ยงราคาน้ำมันเชื้อเพลิง ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 52.7 ร้อยละ 36.0 ร้อยละ 39.9 และร้อยละ 46.1 ของต้นทุนจากการดำเนินงานรวมของบจ.ไทยแอร์เอเชีย ในปี 2551 ปี 2552 ปี 2553 และงวดเก้าเดือนสิ้นสุด ณ วันที่ 30 กันยายน 2554 ตามลำดับ ทั้งนี้ ต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิงของ บจ.ไทยแอร์เอเชีย จะแปรผันอย่างเป็นนัยสำคัญตามการเปลี่ยนแปลงของราคาน้ำมันโลกซึ่งมีความผันผวนตามความเคลื่อนไหวและความผันผวนของราคาตามอุปสงค์และอุปทานทั้งในอดีตที่ผ่านมาและในอนาคต โดยราคาซื้อโดยเฉลี่ยของน้ำมันเชื้อเพลิงของ บจ.ไทยแอร์เอเชีย ได้ลดลงจาก 125.5 ดอลลาร์สหรัฐ ต่อบาร์เรลในปี 2551 เป็น 68.0 ดอลลาร์สหรัฐ ต่อบาร์เรลในปี 2552 จากนั้นเพิ่มขึ้นเป็น 88.3 ดอลลาร์สหรัฐ ต่อบาร์เรลในปี 2553 และ 123.7 ดอลลาร์สหรัฐ ต่อบาร์เรล ในงวดเก้าเดือนสิ้นสุด ณ วันที่ 30 กันยายน 2554

บจ.ไทยแอร์เอเชีย จัดซื้อน้ำมันเชื้อเพลิงเครื่องบินส่วนใหญ่สำหรับเที่ยวบินต่างๆ ตามสัญญาที่ทำไว้กับบพท. และเชลล์ โดยก่อนปี 2554 AAB ได้เข้าทำสัญญาซื้อน้ำมันเชื้อเพลิงในนามของ บจ.ไทยแอร์เอเชีย ในกัวลาลัมเปอร์ ปีนัง และ มาเก๊า โดย บจ.ไทยแอร์เอเชีย ได้ชำระค่าน้ำมันเชื้อเพลิงดังกล่าวแก่ AAB ตามราคาต้นทุนซื้อขายจริงเป็นดอลลาร์สหรัฐ เพื่อให้ บจ.ไทยแอร์เอเชีย ได้รับประโยชน์จากการประหยัดต่อขนาด (Economies of Scale) ทั้งนี้ ตั้งแต่ปี 2554 เป็นต้นมา บจ.ไทยแอร์เอเชีย จัดซื้อน้ำมันเชื้อเพลิงที่บริษัทต้องการในกัวลาลัมเปอร์และปีนังโดยตรง และ AAB ยังคงจัดซื้อน้ำมันเชื้อเพลิงในนามของ บจ.ไทยแอร์เอเชีย ในมาเก๊าต่อไป โดยปกติ บจ.ไทยแอร์เอเชียจะเข้าทำสัญญาซื้อน้ำมันเชื้อเพลิงโดยมีระยะเวลา 24 เดือนกับผู้จัดจำหน่ายน้ำมันเชื้อเพลิงในประเทศไทย และทำสัญญาซื้อน้ำมันเชื้อเพลิงโดยมีระยะเวลา 12 ถึง 20 เดือนกับผู้จัดจำหน่ายน้ำมันเชื้อเพลิงในต่างประเทศ ทั้งนี้ ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงในประเทศไทย ตามสัญญาซื้อน้ำมันเชื้อเพลิง ระบุเป็นสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐ แต่กำหนดให้ชำระเป็นสกุลเงินบาท โดยใช้อัตราแลกเปลี่ยนเฉลี่ยของเดือนก่อนวันที่ออกไปแจ้งหนี้ (invoice) ส่วนราคาน้ำมันเชื้อเพลิงในต่างประเทศ ตามสัญญาซื้อน้ำมันเชื้อเพลิง ระบุเป็นสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐ และโดยทั่วไปต้องชำระเป็นสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐ โดยราคาน้ำมันเชื้อเพลิงตามสัญญาซื้อขายน้ำมันเชื้อเพลิงเครื่องบินของ บจ.ไทยแอร์เอเชีย โดยทั่วไปจะถูกกำหนดตามราคาเฉลี่ยของน้ำมันที่ซื้อขายผ่านประเทศสิงคโปร์ ซึ่งประกาศโดย Platts ในช่อง Mean of Platts Singapore ("MOPS") หรือ Average Arab Gulf

บจ.ไทยแอร์เอเชีย ได้ป้องกันความเสี่ยงราคาน้ำมันเชื้อเพลิงเครื่องบินของ บจ.ไทยแอร์เอเชีย เป็นครั้งคราวผ่านทาง AAB โดยมีวัตถุประสงค์หลักเพื่อให้ต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิงเครื่องบินของ บจ.ไทยแอร์เอเชียคงที่ แต่การป้องกันความเสี่ยงดังกล่าวนี้ อาจไม่ทำให้รายจ่ายค่าน้ำมันเชื้อเพลิงเครื่องบินลดลง บจ.ไทยแอร์เอเชีย ได้ทำความเข้าใจกับ AAB ว่าผลกำไรหรือขาดทุนจากการป้องกันความเสี่ยงดังกล่าวจะถูกปันส่วนให้แก่ บจ.ไทยแอร์เอเชีย เป็นรายเดือนโดยคำนวณเป็นสัดส่วนจากปริมาณน้ำมันเชื้อเพลิงที่ บจ.ไทยแอร์เอเชีย กำหนดว่าจะใช้ในระหว่างเดือนต่อปริมาณน้ำมันเชื้อเพลิงที่มีการกำหนดที่จะใช้ในกลุ่มแอร์เอเชีย ทั้งนี้ เนื่องจากลักษณะของสัญญาแลกเปลี่ยนราคาน้ำมันเชื้อเพลิง (Swap) และสัญญาออปชั่นราคาน้ำมัน

เชื้อเพลิง (Option) ถือเป็นสินทรัพย์ทางการเงินที่ต้องมีการปรับมูลค่าตามราคาตลาด (Mark to market) โดยกำไรหรือขาดทุนจะถูกบันทึกในงบการเงินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เป็นรายได้หรือค่าใช้จ่าย ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ผลัดการระราคาน้ำมันเชื้อเพลิงบางส่วนที่เพิ่มขึ้นไปยังผู้โดยสารสำหรับเที่ยวบินระหว่างประเทศในรูปของค่าธรรมเนียมน้ำมันเชื้อเพลิง อย่างไรก็ตาม ค่าธรรมเนียมน้ำมันเชื้อเพลิงของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย สำหรับเที่ยวบินระหว่างประเทศ ก็ไม่สามารถชดเชยราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่เพิ่มขึ้นได้ทั้งหมด ทั้งนี้ กรมการบินพลเรือนไม่อนุญาตให้เรียกเก็บค่าธรรมเนียมน้ำมันเชื้อเพลิงแยกต่างหากจากค่าโดยสารสำหรับเที่ยวบินแบบประจำภายในประเทศ

ในปี 2551 และปี 2552 AAB ได้เข้าทำสัญญาป้องกันความเสี่ยงราคาน้ำมันเชื้อเพลิงหลายฉบับกับบุคคลภายนอก ในนามของบจ. ไทยแอร์เอเชีย ทั้งนี้ เนื่องจากปริมาณน้ำมันเชื้อเพลิงที่ต้องทำการป้องกันความเสี่ยงมีจำนวนมากและระดับของความผันผวนของราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่อยู่ในระดับสูง สัญญาป้องกันความเสี่ยงราคาน้ำมันเชื้อเพลิงดังกล่าวจึงมีสถานะขาดทุน (Out of the money) ซึ่งส่งผลให้มีการเรียกหลักประกันเพิ่ม (Margin calls) ดังนั้น AAB จึงได้ยกเลิกสัญญาป้องกันความเสี่ยงราคาน้ำมันเชื้อเพลิงดังกล่าวก่อนครบกำหนด ส่งผลให้ต้องมีการชำระเบี้ยปรับ โดยในปี 2551 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้บันทึกค่าใช้จ่ายรายการแลกเปลี่ยนราคาน้ำมันเชื้อเพลิงจำนวน 1,741.8 ล้านบาท ประกอบด้วยผลขาดทุนจากการยกเลิกสัญญาแลกเปลี่ยนราคาน้ำมันเชื้อเพลิงจำนวน 1,765.8 ล้านบาท ซึ่งถูกชดเชยบางส่วนด้วยผลกำไรของสัญญาแลกเปลี่ยนราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่ครบกำหนดจำนวน 24.0 ล้านบาท ในปี 2552 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้บันทึกค่าใช้จ่ายรายการแลกเปลี่ยนราคาน้ำมันเชื้อเพลิงจำนวน 275.6 ล้านบาท ประกอบด้วยผลขาดทุนของสัญญาแลกเปลี่ยนราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่ครบกำหนดจำนวน 253.0 ล้านบาท และผลขาดทุนจากการยกเลิกสัญญาแลกเปลี่ยนราคาน้ำมันเชื้อเพลิงจำนวน 22.6 ล้านบาท

ในปี 2553 บจ. ไทยแอร์เอเชีย บันทึกกำไรได้จากการทำรายการแลกเปลี่ยนราคาน้ำมันเชื้อเพลิงจำนวน 76.3 ล้านบาท ซึ่งมาจากผลกำไรจากสัญญาป้องกันความเสี่ยงของบจ. ไทยแอร์เอเชีย ระหว่างปี 2553 ทั้งนี้ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2553 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ไม่มีสัญญาป้องกันความเสี่ยงราคาน้ำมันเชื้อเพลิงคงค้างอยู่ ในปี 2554 บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีนโยบายป้องกันความเสี่ยง (โดยผ่านทาง AAB) ความต้องการน้ำมันเชื้อเพลิงเป็นรายเดือน เพื่อให้สอดคล้องกับปริมาณการจองบัตรโดยสารล่วงหน้าของบจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยบจ. ไทยแอร์เอเชีย จะทำสัญญาป้องกันความเสี่ยงตามนโยบายดังกล่าวต่อไปในปี 2555 ในงวดเก้าเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2554 บจ. ไทยแอร์เอเชีย บันทึกกำไรได้จากการทำรายการแลกเปลี่ยนราคาน้ำมันเชื้อเพลิงจำนวน 18.4 ล้านบาท อันเป็นผลมาจากกำไรจากสัญญาป้องกันความเสี่ยงราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่ครบกำหนด ซึ่งมีสาเหตุจากการที่ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงในตลาดมีราคาสูงกว่าราคาน้ำมันเชื้อเพลิงตามสัญญาแลกเปลี่ยนราคาน้ำมันเชื้อเพลิง

ปริมาณที่นั่งและเครือข่ายเส้นทางบิน (Capacity and Route Mix)

ธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ได้รับผลกระทบจากปริมาณที่นั่ง และเครือข่ายเส้นทางบินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งปัจจัยเหล่านี้ต่างก็ได้รับผลกระทบจากองค์ประกอบของฝูงบิน กลยุทธ์ด้านเครือข่ายเส้นทางบิน และสิทธิทางการบินสำหรับจุดหมายปลายทางต่างๆ ที่มีอยู่ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ประเมินปริมาณที่นั่งผู้โดยสารสองวิธี วิธีแรก ประเมินจากจำนวนที่นั่งที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีเพื่อจำหน่ายในช่วงระยะเวลานั้นๆ และวิธีที่สอง ประเมินจากปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ASK) ซึ่งคำนวณจากจำนวนที่นั่งที่มีในเที่ยวบินตามตารางการบินคูณด้วยจำนวนกิโลเมตรที่ให้บริการบินในช่วงระยะเวลานั้นๆ ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เริ่มให้บริการแก่ผู้โดยสารในปี 2547 โดยใช้เครื่องบินรุ่นโบอิง 737-300 ซึ่งมีที่นั่งจำนวน 148 ที่นั่ง จากนั้นได้เริ่มเปลี่ยนมาเป็นเครื่องบินรุ่นแอร์บัส A320 ซึ่งมีที่นั่งจำนวน 180 ที่นั่ง ตั้งแต่เดือนตุลาคม 2550 ทั้งนี้ ฝูงบินที่ใช้ในการให้บริการเที่ยวบินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ประกอบด้วยเครื่องบินรุ่นโบอิง 737-300 จำนวน 8 ลำ และเครื่องบินรุ่นแอร์บัส A320 จำนวน 8 ลำ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2551 เครื่องบินรุ่นโบอิง 737-300 จำนวน 8 ลำ และเครื่องบินรุ่นแอร์บัส A320 จำนวน 12 ลำ ณ วันที่ 31

ธันวาคม 2552 เครื่องบินรุ่นแอร์บัส A320 จำนวน 19 ลำ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2553 และ เครื่องบินรุ่นแอร์บัส A320 จำนวน 21 ลำ ณ วันที่ 30 กันยายน 2554 ดังนั้น ปริมาณที่นั่งของ บจ. ไทยแอร์เอเชียจึงเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญตั้งแต่ต้นปี 2551 เป็นต้นมา

กลยุทธ์ด้านเครือข่ายเส้นทางบิน

บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีเป้าหมายในการเพิ่มความสามารถในการทำกำไรสูงสุดด้วยการกำหนดกลยุทธ์ด้านเครือข่ายเส้นทางบิน โดยเน้นถึงอัตราส่วนการขนส่งผู้โดยสาร (Load factor) ที่สูงซึ่งมีรายได้ต่อหน่วยเป็นที่พอใจของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดย บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ทำการประเมินเครือข่ายเส้นทางการบิน อย่างน้อยทุกๆไตรมาส โดยใช้เครื่องมือที่หลากหลาย ในการประเมิน ซึ่งรวมถึง ซอฟต์แวร์ Navitaire's NewSkies เพื่อเพิ่มรายได้ รายได้ต่อหน่วย อัตราการใช้ประโยชน์ และปริมาณที่นั่งให้สูงที่สุด ทั้งนี้ เครือข่ายเส้นทางบินจะถูกกำหนดจากปัจจัยด้านอุปสงค์และอุปทานเป็นหลัก ในขณะที่การประเมินอัตราส่วนการขนส่งผู้โดยสารจะแตกต่างกันไปตามแต่ละเส้นทางบิน และตามช่วงระยะเวลา ที่แตกต่างกันไป บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ประเมินและปรับเปลี่ยนเครือข่ายเส้นทางบินอย่างต่อเนื่องหลังจากได้พิจารณาถึงปริมาณที่นั่งรวมทั้งหมดที่ได้จัดสรรให้กับเส้นทางบินนั้นๆ การแข่งขันในเส้นทางบินนั้น จำนวนผู้โดยสารซึ่งใช้บริการ และราคาบัตรโดยสาร โดยเฉลี่ย ตลอดจนต้นทุน และต้นทุนที่อาจเพิ่มขึ้นในอนาคต

ในขณะที่สายการบินอื่นๆ ของไทย ใช้ยุทธศาสตร์ระบบขนส่งมวลชนทางอากาศผ่านเมืองศูนย์กลาง (hub-and-spoke system) โดยใช้กรุงเทพฯ เป็นศูนย์กลางการบิน แต่ บจ. ไทยแอร์เอเชียใช้ยุทธศาสตร์แบบผสมผสานระหว่างระบบขนส่งมวลชนทางอากาศผ่านเมืองศูนย์กลาง โดยใช้ศูนย์กลางการบินหลายแห่งและใช้การเชื่อมต่อระหว่างศูนย์กลางการบิน (hub-to-hub) บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เชื่อว่ายุทธศาสตร์นี้จะทำให้ บจ. ไทยแอร์เอเชียสามารถดึงดูดผู้โดยสารที่ประสงค์จะเดินทางจากภาคหนึ่งไปยังอีกภาคหนึ่งของประเทศไทย โดยไม่ต้องเดินทางผ่านกรุงเทพฯ เพิ่มขึ้น ซึ่งจะทำให้ผู้โดยสารประหยัดเวลาเดินทางและค่าใช้จ่ายได้

สิทธิการบินและการจัดสรรเวลาการขึ้นลงของเครื่องบิน ณ สนามบิน (Traffic Rights and Slot Availability)

ปัจจัยที่มีผลต่อปริมาณที่นั่งและเครือข่ายเส้นทางบินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย คือ สิทธิการบินและการจัดสรรเวลาการขึ้นลงของเครื่องบิน ณ สนามบิน เนื่องจากในแต่ละประเทศ ผู้ดำเนินการสนามบิน และ/หรือหน่วยงานของรัฐซึ่งกำกับดูแลด้านการบินหรือการขนส่ง จะให้สิทธิบางประการตามปริมาณที่นั่งและจำนวนของเที่ยวบิน ทั้งนี้ การจัดสรรเวลาการขึ้นลงของเครื่องบิน ณ สนามบิน จะสอดคล้องกับความพร้อมของสิ่งอำนวยความสะดวกในสนามบินและความสามารถของผู้ขนส่งในการลงจอดหรือการบินขึ้น ตามวันและเวลาที่กำหนดไว้ นอกจากนี้ ยังอาจมีการจำกัดจำนวนที่นั่งรวมทั้งหมดที่สายการบินแต่ละแห่งจะได้รับอนุญาตให้บินไปยังจุดหมายปลายทางนั้น ทั้งนี้ ประเทศไทยยังคงมีสิทธิการบินภายใต้สัญญาทวิภาคีกับหลายประเทศที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้บริการเส้นทางบินไปถึง ยกเว้นเส้นทางบินไปเคลีในประเทศอินเดีย อย่างไรก็ตาม การจัดการเวลาเข้าออกของเครื่องบิน ณ สนามบินนั้นๆ ที่วางอยู่ (โดยเฉพาะอย่างยิ่งในประเทศจีน) และการจำกัดจำนวนที่นั่งรวมทั้งหมด อาจส่งผลกระทบต่อความสามารถของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ในการปรับเปลี่ยนเครือข่ายเส้นทางบินได้ เนื่องจากข้อจำกัดบางประการอาจทำให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ไม่สามารถเพิ่มจำนวนเที่ยวบิน ไปยังจุดหมายปลายทางที่มีกำไรมากกว่า หรือมีอุปสงค์สูงกว่าได้ ดังนั้น ความสามารถของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ในการเพิ่มปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ASK) อาจถูกจำกัดเนื่องจากกรณีที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ไม่สามารถปรับเปลี่ยนเครือข่ายเส้นทางการบินได้

ค่าโดยสาร

ค่าโดยสารที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เรียกเก็บมีผลกระทบต่อรายได้และความสามารถในการทำกำไรของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ซึ่งได้รับผลกระทบจากปัจจัยต่างๆ ดังนี้

กลยุทธ์ในการกำหนดราคาและการบริหารจัดการรายได้

บจ.ไทยแอร์เอเชีย มีโครงสร้างค่าโดยสารหลากหลายซึ่งประกอบด้วยอัตราค่าโดยสารไม่เกิน 12 ระดับ หรือ “ระดับค่าโดยสาร (Fare Bucket)” ต่อเส้นทางบิน ในการกำหนดจำนวนที่นั่งในแต่ละระดับค่าโดยสารสำหรับแต่ละเที่ยวบินในแต่ละวันเดินทางนั้น บจ.ไทยแอร์เอเชีย จะพิจารณาปัจจัยต่างๆ ซึ่งรวมถึงอุปสงค์ในตลาด การแข่งขัน ผลประกอบการในอดีต และการประมาณการ โดยปกติแล้ว บจ.ไทยแอร์เอเชีย ไม่มีนโยบายในการลดค่าโดยสารที่ได้ประกาศออกไปแล้วลง และเนื่องจากที่นั่งที่มีค่าโดยสารระดับต่ำนั้นมีจำกัด ดังนั้น ยิ่งผู้โดยสารสำรองที่นั่งล่วงหน้าเร็ว ค่าโดยสารก็จะยิ่งถูกลงมากขึ้น บจ.ไทยแอร์เอเชีย พยายามที่จะเพิ่มรายได้ให้สูงที่สุดในช่วงที่มีอุปสงค์สูง ด้วยการลดจำนวนที่นั่งที่มีอยู่ในระดับค่าโดยสารต่ำกว่าลง และเพิ่มจำนวนที่นั่งที่มีอยู่ในระดับค่าโดยสารสูงกว่าแทน ซึ่งโดยปกติแล้ว บจ.ไทยแอร์เอเชีย จะขายที่นั่งในระดับค่าโดยสารสูงสุดเมื่อใกล้ถึงวันเดินทาง ซึ่งเป็นช่วงที่ความอ่อนไหวด้านเวลาที่มีความสำคัญมากกว่าความอ่อนไหวด้านราคา อย่างไรก็ตาม ระดับค่าโดยสารของที่นั่งดังกล่าวจะอยู่ในอัตราที่ต่ำกว่าค่าโดยสารภายในประเทศที่ประกาศและเสนอโดยสายการบินที่ให้บริการแบบเต็มรูปแบบเฉลี่ยร้อยละ 10 รายได้จากค่าโดยสาร “นาทีสุดท้าย” เหล่านี้ ช่วยรักษาระดับรายได้ค่าโดยสารต่อที่นั่งของบจ.ไทยแอร์เอเชีย เอาไว้

บจ.ไทยแอร์เอเชียใช้ระบบการบริหารจัดการรายได้ระบบเดียวกันกับที่ใช้โดย AAB โดยใช้ซอฟต์แวร์ของ Navitaire's NewSkies ซึ่งเป็นระบบการจัดการสินค้าคงคลังและยอดขายที่สายการบินราคาประหยัดชั้นนำส่วนใหญ่ใช้อยู่ ระบบนี้จะช่วยในการตรวจสอบและตัดสินใจการจัดสรรสินค้าคงคลังเป็นรายวัน โดยให้คำแนะนำเกี่ยวกับการปรับราคาโดยใช้หลักการการกำหนดราคาที่ดีที่สุดให้สอดคล้องกับอุปสงค์และโดยที่ยังคงสามารถดำเนินการให้มีผลกำไรได้ นอกจากนี้ บจ.ไทยแอร์เอเชีย จัดให้มีการประชุมทุกๆ สองสัปดาห์เพื่อวิเคราะห์แนวโน้มการสำรองที่นั่ง พิจารณาเส้นทางบินที่ต้องมีการปรับเปลี่ยน และหารือเกี่ยวกับการส่งเสริมการขาย ในขณะที่บจ.ไทยแอร์เอเชีย พยายามเพิ่มรายได้ให้สูงที่สุดนั้น ด้วยโครงสร้างที่มีต้นทุนต่ำของบจ.ไทยแอร์เอเชีย ทำให้บจ.ไทยแอร์เอเชีย สามารถเสนอขายบัตรโดยสารในราคาโดยเฉลี่ยแล้วต่ำกว่าคู่แข่งของบจ.ไทยแอร์เอเชีย ในเส้นทางบินเดียวกันได้ นอกจากนี้ บจ.ไทยแอร์เอเชีย ยังได้เสนอขายบัตรโดยสารราคาพิเศษในราคาที่ต่ำกว่าราคาขั้นต่ำที่มีอยู่ของบจ.ไทยแอร์เอเชีย เป็นครั้งคราว เพื่อเป็นการส่งเสริมการขายบัตรโดยสารสำหรับเส้นทางการบินที่ได้รับความนิยมน้อยกว่า

กลยุทธ์ในการกำหนดราคาค่าโดยสารภายในประเทศของบจ.ไทยแอร์เอเชีย ต้องเป็นไปตามข้อกำหนดเกี่ยวกับอัตราค่าโดยสารขั้นสูงสุดที่รัฐบาลกำหนดไว้ที่ไม่เกิน 30 บาทต่อกิโลเมตรต่อที่นั่ง แต่เนื่องจากบจ.ไทยแอร์เอเชีย เป็นผู้ให้บริการสายการบินราคาประหยัด บจ.ไทยแอร์เอเชียคาดว่า ข้อกำหนดอัตราค่าโดยสารขั้นสูงสุดจะไม่เป็นข้อจำกัดในการกำหนดค่าโดยสารภายในประเทศในระดับที่บจ.ไทยแอร์เอเชียเห็นว่าเป็นราคาที่เหมาะสมได้

การแข่งขัน

บจ.ไทยแอร์เอเชียต้องเผชิญกับการแข่งขันที่รุนแรง ในเส้นทางบินภายในประเทศและในเส้นทางบินระหว่างประเทศ ทั้งจากสายการบินราคาประหยัดอื่นๆ และจากสายการบินที่ให้บริการแบบเต็มรูปแบบ โดยเมื่อไม่นานมานี้บมจ. การบินไทยได้แสดงความประสงค์ในการจัดตั้งสายการบินใหม่ที่น่าจะเป็นคู่แข่งกับบจ.ไทยแอร์เอเชีย ได้ในอนาคต นอกจากนี้ คู่แข่งรายอื่นที่มีอยู่ในปัจจุบันของบจ.ไทยแอร์เอเชีย และคู่แข่งรายใหม่ที่จะเข้าสู่ตลาด อาจลดราคาค่าโดยสารในอนาคตหรือเพิ่มปริมาณที่นั่ง ในเส้นทางบินเพื่อเพิ่มส่วนแบ่งการตลาดของตนเอง หรือพยายามที่จะประกอบกิจการสายการบินราคาประหยัดหรือสายการบินต้นทุนต่ำด้วยตนเอง ซึ่งเหตุการณ์ดังกล่าวอาจทำให้ราคาค่าโดยสาร อัตราส่วนการขนส่งผู้โดยสาร และส่วนแบ่งการตลาดของ บจ.ไทยแอร์เอเชีย ลดลง และอาจส่งผลให้ บจ.ไทยแอร์เอเชีย ต้องปรับโครงสร้างต้นทุนและราคา ค่าโดยสาร ทั้งนี้ อุตสาหกรรมการบินมีความอ่อนไหวต่อการลดราคาค่าโดยสารมากเป็นพิเศษ เนื่องจากสายการบินจะแบกรับเพียงแค่ต้นทุนผันแปรที่เพิ่มขึ้นเพียงเล็กน้อยจากการให้บริการแก่ผู้โดยสารเพิ่มขึ้น เมื่อเทียบกับการปล่อยให้ที่นั่งนั้นว่างไว้ การเปลี่ยนแปลงใดๆ ที่เกิดขึ้นกับสภาพการแข่งขันในตลาดสายการบินภายในประเทศและในภูมิภาค ซึ่งรวมถึงผลที่เกิดขึ้น

จากนโยบาย “การเปิดน่านฟ้าเสรี” ของอาเซียน (ASEAN) อาจส่งผลกระทบต่ออย่างมีนัยสำคัญต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และบจ. ไทยแอร์เอเชีย

ผลกระทบจากอัตราแลกเปลี่ยน

บจ.ไทยแอร์เอเชีย มีรายได้เป็นเงินตราต่างประเทศหลายสกุล ค่าโดยสารที่กำหนดเป็นสกุลเงินต่างประเทศจะไม่มี ความผันผวน ถึงแม้้อตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศกับเงินบาทจะมีความผันผวน ดังนั้นการอ่อนค่าลงของเงินบาทจะมี ผลทำให้รายได้ต่อหน่วยเพิ่มขึ้นในเส้นทางบินที่ขายบัตรโดยสารเป็นสกุลเงินต่างประเทศ การลดลงของรายได้ต่อหน่วยที่ เป็นผลจากการแข็งค่าขึ้นของเงินบาทจะถูกชดเชยบางส่วนด้วยการลดลงของค่าใช้จ่ายที่กำหนดเป็นสกุลเงินต่างประเทศ และ ในทางกลับกันด้วยเช่นกัน

ค่าใช้จ่าย

อุตสาหกรรมการบินมีอัตรากำไรต่ำ แต่มีภาระต้นทุนสูง ซึ่งต้นทุนส่วนใหญ่เกิดจากค่าเช่าเครื่องบิน ค่าซ่อมแซม และบำรุงรักษา ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงาน และค่าธรรมเนียมการขึ้นลงของเครื่องบิน ทั้งนี้ ความสามารถในการรักษาต้นทุนจากการดำเนินงานให้อยู่ในระดับต่ำนั้น เป็นลักษณะที่สำคัญของรูปแบบธุรกิจของ บจ.ไทยแอร์เอเชีย โดย ต้นทุนในการนำเครื่องบินขึ้นบินไม่แปรผันอย่างมีนัยสำคัญต่อจำนวนของผู้โดยสารที่เครื่องบินสามารถรองรับได้ในช่วง ระยะเวลาหนึ่ง เนื่องจากการมีภาระต้นทุนคงที่ที่สูงของบจ.ไทยแอร์เอเชีย ทำให้การเปลี่ยนแปลงของจำนวนผู้โดยสารเพียง เล็กน้อยและการเปลี่ยนแปลงของราคาค่าโดยสาร อาจส่งผลกระทบต่ออย่างมีนัยสำคัญต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการ ดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบจ.ไทยแอร์เอเชีย นอกจากนี้ อัตราการใช้เครื่องบินต่อลำที่สูงขึ้นจะส่งผลให้ต้นทุนต่อ หน่วยลดลงเนื่องจากสามารถให้บริการผู้โดยสารในจำนวนที่เพิ่มขึ้น

ต้นทุนจากการดำเนินงานอื่นๆ ของ บจ.ไทยแอร์เอเชียบางรายการ ซึ่งรวมถึง ค่าซ่อมแซมและบำรุงรักษา ได้รับการ คาดการณ์ว่าจะมีแนวโน้มสูงขึ้น ทั้งที่เป็นจำนวนเงินรวม และที่เป็นต้นทุนต่อหน่วย เนื่องจากฝูงบินของ บจ.ไทยแอร์เอเชีย จะมีอายุมากขึ้น และการรับประกันเครื่องบินจากผู้ผลิตอาจสิ้นสุดลงแล้ว โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554 อายุโดยเฉลี่ยของ ฝูงบินของ บจ.ไทยแอร์เอเชีย อยู่ที่ 2 ปี 4 เดือน บจ.ไทยแอร์เอเชีย ยังมีต้นทุนในส่วนอื่นๆ ได้แก่ ค่าน้ำมันเชื้อเพลิงและ ค่าตอบแทนของนักบิน ลูกเรือ และพนักงานภาคพื้นดิน ซึ่งจะแปรผันตามจำนวนเที่ยวบินที่ทำการบิน ดังนั้น หากมีการ เปลี่ยนแปลงแม้เพียงเล็กน้อยของรายได้ต่อหน่วยหรืออัตราส่วนการขนส่งผู้โดยสาร อาจส่งผลกระทบต่ออย่างมีนัยสำคัญต่อผล การดำเนินงานของบจ.ไทยแอร์เอเชียได้ ทั้งนี้ บจ.ไทยแอร์เอเชีย พยายามบริหารจัดการต้นทุนโดยการเพิ่มอัตราการใช้ เครื่องบินต่อลำให้มากขึ้น อย่างไรก็ตาม เมื่ออัตราส่วนการขนส่งผู้โดยสารลดลง บจ.ไทยแอร์เอเชีย อาจปรับความถี่ของ เที่ยวบินหรือปรับเส้นทางบินเพื่อบริหารจัดการต้นทุนและหลีกเลี่ยงไม่ให้เกิดการขาดทุนสุทธิ โดยอัตราส่วนการขนส่ง ผู้โดยสารที่เป็น “จุดคุ้มทุน” อาจแตกต่างกันออกไปในแต่ละเส้นทางบินและในแต่ละช่วงเวลา โดยขึ้นอยู่กับราคาค่าโดยสาร และต้นทุนในขณะนั้น

บจ.ไทยแอร์เอเชียมีเป้าหมายที่จะให้อัตราการใช้เครื่องบินต่อลำ อยู่ในระดับสูงที่ 12 ชั่วโมงปฏิบัติการบิน (Block hours) ต่อวัน เมื่อเปรียบเทียบกับสายการบินที่ให้บริการแบบเต็มรูปแบบที่มีอัตราการใช้เครื่องบินต่อลำอยู่ที่ 8 ชั่วโมง ปฏิบัติการบินต่อวันเท่านั้น อัตราการใช้เครื่องบินต่อลำที่สูงขึ้นอาจทำได้บางส่วน โดยการลดระยะเวลาในการเตรียมพร้อม สำหรับเที่ยวบินต่อไป เพื่อให้เครื่องบินของ บจ.ไทยแอร์เอเชีย สามารถทำการบินได้ชั่วโมงที่มากขึ้นในแต่ละวัน อัตราการใช้เครื่องบินต่อลำอาจได้รับผลกระทบจากปัจจัยหลายประการ ซึ่งปัจจัยบางประการนั้นอยู่นอกเหนือการควบคุมของ บจ.ไทย แอร์เอเชีย ซึ่งรวมถึง การจราจรทางอากาศและความหนาแน่นของท่าอากาศยาน (โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ที่ศูนย์กลางการบินของ บจ.ไทยแอร์เอเชีย ที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิในกรุงเทพฯ และท่าอากาศยานภูเก็ต ทั้งจังหวัดภูเก็ต) สภาพอากาศที่แปรปรวน ข้อกำหนดในการรักษาความปลอดภัย ปัญหาทางด้านเครื่องยนต์ที่เกิดกับเครื่องบิน และความล่าช้าที่เกิดจากผู้รับเหมาที่เป็น

บุคคลภายนอกในการให้บริการ เช่น การจัดการภาคพื้นดินและการบริการเติมน้ำมันเชื้อเพลิง เป็นต้น ทั้งนี้ เนื่องจาก บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ทำการขยายฝูงบิน บจ. ไทยแอร์เอเชีย คาดว่าจะมีรายจ่ายเพิ่มขึ้นจากการจัดหาและฝึกอบรมนักบินและลูกเรือเพื่อรองรับอัตราการใช้เครื่องบินต่อลำที่สูงของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

มาตรการการบริหารจัดการต้นทุนของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะเน้นไปที่การบริหารจัดการเส้นทางบิน การบริหารจัดการและการป้องกันความเสี่ยงจากราคาน้ำมันเชื้อเพลิง (ผ่าน AAB) การเจรจาต่อรองค่าธรรมเนียมการนำร่องและค่าธรรมเนียมเกี่ยวกับการบินอื่นๆ การควบคุมจำนวนบุคลากรและการชะลอการขึ้นเงินเดือน การทบทวนผลประโยชน์ของฝ่ายบริหาร และเงินค่าทำงานล่วงเวลา ตลอดจนการควบคุมรายจ่ายด้านลูกเรือ ทั้งนี้ หนึ่งในมาตรการการบริหารจัดการต้นทุนของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้แก่ การที่บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีนโยบายไม่ทำการบินในเส้นทางบินที่จะต้องนำเครื่องบินจอดค้างคืนที่ท่าอากาศยานอื่นใด (ยกเว้นท่าอากาศยานที่เป็นศูนย์กลางการบินของบจ. ไทยแอร์เอเชีย) ซึ่งนโยบายดังกล่าวทำให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ประหยัดต้นทุนลงได้ เนื่องจาก บจ. ไทยแอร์เอเชีย ไม่จำเป็นต้องตั้งทีมวิศวกร (หรือจัดจ้างผู้ให้บริการ) ที่ท่าอากาศยานต่างๆ เหล่านี้ เพื่อทำการตรวจสอบซ่อมบำรุงในช่วงที่เครื่องบินจอดค้างคืน หรือต้องหาสถานที่เก็บอะไหล่ที่ท่าอากาศยานที่ไม่ใช่ศูนย์กลางการบิน และบจ. ไทยแอร์เอเชีย ไม่ต้องจ่ายค่าจ้างเพิ่มเติมหรือค่าที่พักของนักบินและลูกเรือที่ต้องอยู่ค้างคืนที่จุดหมายปลายทางที่ไม่ใช่ศูนย์กลางการบินของบจ. ไทยแอร์เอเชีย

จำนวนผู้โดยสารและสภาพทางเศรษฐกิจและการเมืองทั่วไป

รายได้ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มาจากการขนส่งผู้โดยสาร ซึ่งรวมถึงการขายบัตรโดยสาร รายได้เสริม ค่าธรรมเนียมน้ำมันเชื้อเพลิงและค่าธรรมเนียมต่างๆ ซึ่งเป็นรายได้ส่วนสำคัญของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จำนวนผู้โดยสารในระดับที่สูงมีความสำคัญต่อ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ในการรักษาและเพิ่มรายได้จากการขายบัตรโดยสารและรายได้เสริม โดย บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ให้บริการผู้โดยสารเพิ่มขึ้นจาก 4.2 ล้านคน ในปี 2551 เป็น 5.0 ล้านคน ในปี 2552 และเพิ่มเป็น 5.7 ล้านคน ในปี 2553 และจากผู้โดยสารจำนวน 4.1 ล้านคน ในงวดเก้าเดือนสิ้นสุด ณ วันที่ 30 กันยายน 2553 เป็น 5.0 ล้านคน ในงวดเก้าเดือนสิ้นสุด ณ วันที่ 30 กันยายน 2554 ทั้งนี้ จำนวนผู้โดยสารที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้บริการจะขึ้นอยู่กับการท่องเที่ยวภายในประเทศและระหว่างประเทศเป็นส่วนใหญ่ และขึ้นอยู่กับการเดินทางเพื่อวัตถุประสงค์ทางธุรกิจในประเทศไทยเป็นส่วนน้อย ซึ่งจำนวนผู้โดยสารอาจได้รับผลกระทบจากความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ สถานการณ์เศรษฐกิจทั่วโลกและในประเทศ เหตุการณ์ความวุ่นวายภายในประเทศ ภัยธรรมชาติ และการเปลี่ยนแปลงตามฤดูกาลและการเปลี่ยนแปลงอื่นๆ ในการจราจรทางอากาศ สภาพเศรษฐกิจที่แข็งแกร่งในประเทศจะเป็นตัวกระตุ้นรายได้ที่ใช้จ่ายได้จริงของผู้บริโภคและอาจเพิ่มอุปสงค์ของผู้โดยสาร อีกทั้งทำให้บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีความยืดหยุ่นในการเพิ่มค่าโดยสาร และ/หรือจำนวนผู้โดยสารของบจ. ไทยแอร์เอเชีย ในทางกลับกัน สภาพเศรษฐกิจที่อ่อนแอของประเทศไทยจะทำให้จำนวนผู้โดยสารลดลง และ/หรือทำให้บจ. ไทยแอร์เอเชีย ต้องเสนอราคาค่าโดยสารในอัตราพิเศษ หรือต้องขายบัตรโดยสารในระดับราคาที่ต่ำกว่าเดิมในจำนวนที่มากขึ้น

เหตุการณ์สำคัญที่ผ่านมา

นับแต่ต้นปี 2550 เป็นต้นมา มีเหตุการณ์สำคัญบางเหตุการณ์ที่ส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมการท่องเที่ยวโดยทั่วไป ตลอดจนมีผลกระทบต่อธุรกิจและผลการดำเนินงานของบจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยเฉพาะอย่างยิ่งวิกฤตการเงินโลกซึ่งเกิดขึ้นเมื่อปี 2551 และภาวะเศรษฐกิจถดถอยทำให้อุปสงค์และการเดินทางทางอากาศทั่วโลกลดลง และส่งผลกระทบต่อรายได้ของผลการดำเนินงานของบจ. ไทยแอร์เอเชีย นอกจากนี้ สภาวะที่ตกต่ำของตลาดทุนทั่วโลก และสภาพเศรษฐกิจโดยรวมในปี 2554 รวมถึงวิกฤตหนี้ของประเทศในสหภาพยุโรปที่ใช้สกุลเงินยูโร หรือยูโรโซน (Eurozone) ได้ส่งผลกระทบต่อและยังคงมีผลกระทบต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบจ. ไทยแอร์เอเชีย

ระหว่างเดือนกันยายนถึงเดือนธันวาคม 2554 ประเทศไทยประสบปัญหาอุทกภัยที่ครอบคลุมหลายพื้นที่ซึ่งส่งผลกระทบต่อการเดินทางมายังประเทศไทย และการเดินทางภายในประเทศไทย เหตุการณ์ดังกล่าวทำให้การเดินทางภายในประเทศและระหว่างประเทศต้องหยุดชะงัก และส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมการท่องเที่ยวของประเทศไทย ซึ่งส่งผลกระทบต่อทางลอบอย่างมีนัยสำคัญต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของ บจ.ไทยแอร์เอเชีย ในไตรมาสที่สี่ของปี 2554

นอกจากนี้ ยังมีเหตุการณ์ทางการเมืองและเหตุการณ์ความไม่สงบในประเทศไทยเกิดขึ้นหลายเหตุการณ์ โดยในช่วงปลายปี 2551 ได้มีการชุมนุมประท้วงต่อต้านรัฐบาล ส่งผลให้มีการปิดท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและท่าอากาศยานภูเก็ตตั้งแต่ปลายเดือนพฤศจิกายน 2551 ไปจนถึงต้นเดือนธันวาคม 2551 การระบาดของไข้หวัดใหญ่สายพันธุ์ใหม่ H1N1 ซึ่งส่งผลกระทบต่ออุปสงค์การเดินทางทางอากาศของโลกและต่ออุตสาหกรรมการท่องเที่ยวในไตรมาสที่สองของปี 2552 ซึ่งส่งผลกระทบต่ออุปสงค์การเติบโตของผลการดำเนินงานของบจ.ไทยแอร์เอเชีย นอกจากนี้ เหตุการณ์ในช่วงเทศกาลสงกรานต์ในเดือนเมษายน 2552 ได้ส่งผลกระทบต่อการเดินทางมายังประเทศไทย และการเดินทางภายในประเทศไทย อีกทั้งในปี 2553 ยังคงมีเหตุการณ์ที่ส่งผลกระทบต่อการเดินทางทางอากาศในประเทศไทยขึ้นอีก ได้แก่ เหตุการณ์ชุมนุมทางการเมืองและเหตุจลาจลที่เกิดขึ้นระหว่างเดือนเมษายนถึงพฤษภาคม 2553 ซึ่งเป็นการชุมนุมประท้วงภายในประเทศที่ขยายวงกว้าง ซึ่งทำให้รัฐบาลต้องเข้ามาควบคุมและส่งผลให้มีการเสียชีวิตของประชาชนและทหาร

เหตุการณ์สำคัญที่อยู่เหนือการควบคุมของบจ.ไทยแอร์เอเชีย เช่น การก่อการร้ายและการระบาดของโรครบาด ได้ส่งผลกระทบต่อทางลอบต่ออุตสาหกรรมการบิน เศรษฐกิจไทย และกิจกรรมทางเศรษฐกิจในภูมิภาค ซึ่งทำให้อุปสงค์สำหรับเที่ยวบินและบริการเสริมลดลง ราคาต่ำโดยสารลดลง เบียดเบียนกันสูงขึ้น และค่าใช้จ่ายด้านการรักษาความปลอดภัยเพิ่มมากขึ้น ทั้งนี้ เหตุการณ์ที่ไม่ปกติเหล่านี้อาจเกิดขึ้นได้ในอนาคตและอาจส่งผลกระทบต่อในระยะสั้นหรือระยะยาวต่ออุตสาหกรรมการบิน ตลอดจนธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบจ.ไทยแอร์เอเชีย

อย่างไรก็ดี บจ.ไทยแอร์เอเชีย คาดว่าอุปสงค์ของการเดินทางด้วยสายการบินราคาประหยัด เช่น บจ.ไทยแอร์เอเชีย จะได้รับผลกระทบจากความผันผวนในการเติบโตทางเศรษฐกิจน้อยกว่าสายการบินที่ให้บริการแบบเต็มรูปแบบซึ่งคิดค่าโดยสารที่สูงกว่า พิจารณาได้จากปริมาณการขนส่งด้านผู้โดยสาร (RPK) ของ บจ.ไทยแอร์เอเชียที่เพิ่มขึ้น จาก 3,867 ล้านคน-กม. ในปี 2551 เป็น 4,921 ล้านคน-กม. ในปี 2552 แม้ว่า จะเกิดวิกฤตทางเศรษฐกิจก็ตาม ในขณะที่อุปสงค์ของสายการบินที่ให้บริการแบบเต็มรูปแบบในช่วงระยะเวลาเดียวกันมีการลดลงหรือเพิ่มขึ้นเพียงเล็กน้อย

ความผันผวนตามฤดูกาล

รายได้และความสามารถในการทำกำไรของบจ.ไทยแอร์เอเชียนั้น ได้รับผลกระทบจากความผันผวนตามฤดูกาลของอุตสาหกรรมการบินของไทย ความผันผวนตามฤดูกาลอาจส่งผลกระทบต่อรายได้และความสามารถในการทำกำไรจากการให้บริการผู้โดยสารของ บจ.ไทยแอร์เอเชีย ในแต่ละไตรมาส โดยทั่วไปแล้ว บจ.ไทยแอร์เอเชียบันทึกรายได้ในช่วงไตรมาสแรกและไตรมาสที่สูงกว่าไตรมาสอื่นๆ เนื่องจากเป็นช่วงสูงสุดของฤดูกาลท่องเที่ยว ดังนั้น รายได้ กำไรจากการดำเนินงาน และกระแสเงินสดของ บจ.ไทยแอร์เอเชียจะลดลงในช่วงไตรมาสที่สองและที่สาม เนื่องจากในช่วงระยะเวลาดังกล่าวมีการเดินทางที่น้อยลง

ความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ

สกุลเงินที่บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และบจ.ไทยแอร์เอเชีย ใช้ในการนำเสนองบการเงิน คือ สกุลเงินบาท อย่างไรก็ตาม การซื้อน้ำมันเชื้อเพลิงเครื่องบิน สัญญาประกันภัย และการเช่าเครื่องบินทั้งหมดของ บจ.ไทยแอร์เอเชีย ส่วนใหญ่เป็นรายการที่เป็นสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐฯ หรือกำหนดราคาเป็นสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐฯ แต่เรียกเก็บเป็นสกุลเงินบาทตามอัตราแลกเปลี่ยนในขณะนั้น ทั้งนี้ ประมาณร้อยละ 77 ของต้นทุนจากการดำเนินงานของ บจ.ไทยแอร์เอเชีย ในปี 2553 เป็นสกุล

เงินดอลลาร์สหรัฐฯ ส่วนที่เหลือเป็นสกุลเงินอื่นๆ โดยส่วนใหญ่เป็นสกุลเงินบาท นอกจากนี้ ประมาณร้อยละ 69 ของรายได้จากการขายและให้บริการของ บจ.ไทยแอร์เอเชีย ในปี 2553 เป็นสกุลเงินบาท ส่วนที่เหลือเป็นสกุลเงินตราอื่นๆ ซึ่งรวมถึงสกุลเงินมาเก๊า ปาตาคาส์ มาเลเซียริงกิต ดอลลาร์สิงคโปร์ ดอลลาร์ฮ่องกง และดอลลาร์สหรัฐฯ นอกจากนี้ ประมาณร้อยละ 69 ของสินทรัพย์และประมาณร้อยละ 58 ของหนี้สินของบจ.ไทยแอร์เอเชีย ในปี 2553 อยู่ในสกุลเงินอื่นๆ ที่ไม่ใช่สกุลเงินบาท

บจ.ไทยแอร์เอเชียปรับการกำหนดราคาโดยสารในแต่ละไตรมาส แต่ไม่สามารถปรับต้นทุนค่าน้ำมันเชื้อเพลิงและค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานอื่นๆ ที่เป็นสกุลเงินตราต่างประเทศ เพื่อให้สอดคล้องกับความผันผวนของสกุลเงินบาทได้ ดังนั้น การอ่อนค่าลงของเงินบาทเมื่อเทียบกับสกุลเงินตราต่างประเทศหลักของ บจ.ไทยแอร์เอเชีย อาจส่งผลดีกับรายได้จากการดำเนินงาน แต่อาจส่งผลเสียกับค่าใช้จ่ายจากการดำเนินงานของ บจ.ไทยแอร์เอเชีย ในทางกลับกัน การแข็งค่าขึ้นของเงินบาทเมื่อเทียบกับสกุลเงินตราต่างประเทศหลักของ บจ.ไทยแอร์เอเชียอาจส่งผลเสียกับรายได้จากการดำเนินงานของ บจ.ไทยแอร์เอเชีย แต่อาจส่งผลดีกับค่าใช้จ่ายจากการดำเนินงานของบจ.ไทยแอร์เอเชีย นอกจากนี้ เนื่องจากค่าใช้จ่ายของ บจ.ไทยแอร์เอเชีย ที่เป็นสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐนั้นมีจำนวนมากกว่ารายได้ที่เป็นสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐ จึงต้องมีการแลกเปลี่ยนเงินจากสกุลเงินอื่นเป็นสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐ เพื่อให้เพียงพอสำหรับการชำระภาระหนี้สินต่างๆและเจ้าหน้าที่การดำเนินงานของ บจ.ไทยแอร์เอเชีย ที่เป็นสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐ

บจ.ไทยแอร์เอเชีย ไม่ได้เข้าทำสัญญาป้องกันความเสี่ยงใดๆ เพื่อป้องกันความเสี่ยงจากความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ ทั้งนี้ เพื่อให้ครอบคลุมภาระส่วนต่างระหว่างค่าใช้จ่ายกับรายได้ของบจ.ไทยแอร์เอเชีย ในสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐ บจ.ไทยแอร์เอเชียมีนโยบายในการบริหารจัดการความเสี่ยงเกี่ยวกับอัตราแลกเปลี่ยนเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐ โดยในแต่ละเดือนจะทำการแลกเปลี่ยนรายได้ของบจ.ไทยแอร์เอเชีย ในสกุลเงินต่างประเทศอื่นที่ไม่ใช่สกุลเงินดอลลาร์สหรัฐ เป็นสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐ ในอัตราแลกเปลี่ยน ณ เวลาที่ทำการแลกเปลี่ยน (Spot rate) นอกจากนี้ บจ.ไทยแอร์เอเชีย ยังคำนวณภาระหนี้รายเดือนที่เป็นสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐ เพื่อเทียบกับรายได้ที่เป็นสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐ และรายได้ที่เป็นสกุลเงินต่างประเทศอื่นที่ไม่ใช่สกุลเงินดอลลาร์สหรัฐ ที่ได้ทำการแลกเปลี่ยนเป็นสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐ ทั้งนี้ หากรายได้ของ บจ.ไทยแอร์เอเชียที่เป็นเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐ กับรายได้ที่เป็นสกุลเงินต่างประเทศอื่นที่ไม่ใช่สกุลเงินดอลลาร์สหรัฐ แต่ได้ทำการแลกเปลี่ยนเป็นเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐ แล้ว มีจำนวนน้อยกว่าภาระหนี้ที่เป็นเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐ ในช่วงระยะเวลาใดๆ ก็ตาม บจ.ไทยแอร์เอเชีย จะแลกเปลี่ยนรายได้ที่อยู่ในสกุลเงินบาทส่วนหนึ่งเป็นเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐ เพื่อให้เพียงพอชำระหนี้ส่วนที่ขาดดังกล่าว

ความเสี่ยงของอัตราดอกเบี้ย

ภาระหนี้คงค้างของ บจ.ไทยแอร์เอเชีย มีอัตราดอกเบี้ยคงที่และอัตราดอกเบี้ยลอยตัว โดย ณ วันที่ 30 กันยายน 2554 บจ.ไทยแอร์เอเชีย มีหนี้สินคงค้างที่มีดอกเบี้ยจำนวน 754.7 ล้านบาท ซึ่งรวมเงินกู้จำนวน 739.7 ล้านบาท ภายใต้สัญญากู้กับ บมจ. ธนาคารซีไอเอ็มบี ไทย ซึ่งมีอัตราดอกเบี้ยลอยตัวที่ MLR (Minimum Lending Rate) ลอยร้อยละ 1 ต่อปี ทั้งนี้ บจ.ไทยแอร์เอเชีย ไม่มีการบริหารจัดการความเสี่ยงของอัตราดอกเบี้ย จึงทำให้ บจ.ไทยแอร์เอเชีย มีความเสี่ยงจากความผันผวนของอัตราดอกเบี้ย

12.2.3 นโยบายการบัญชีที่สำคัญ

งบการเงินรวมตามวิธีรวมตามสัดส่วน และงบการเงินเฉพาะกิจการของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และงบการเงินของ บจ.ไทยแอร์เอเชีย จัดทำขึ้นตามหลักการบัญชีที่รับรองทั่วไปของประเทศไทย ในการจัดทำงบการเงินรวมตามวิธีรวมตามสัดส่วน และงบการเงินเฉพาะกิจการของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และงบการเงินของ บจ.ไทยแอร์เอเชีย นั้น ผู้บริหารของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และบจ.ไทยแอร์เอเชีย เป็นผู้พิจารณาตัดสินใจ ประมาณการ และกำหนดสมมติฐานเกี่ยวกับความไม่แน่นอนอันจะมีผลต่อตัวเลขของสินทรัพย์และหนี้สินบางรายการ รวมทั้งการเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับสินทรัพย์และหนี้สินที่อาจเกิดขึ้น

ณ วันที่ในงบการเงิน และข้อมูลรายได้และค่าใช้จ่ายในรอบระยะเวลาที่เสนองบการเงินดังกล่าว ซึ่งโดยสภาพแล้วการตัดสินใจ การประมาณการ และการกำหนดสมมติฐานเป็นดุลพินิจของผู้บริหาร ความสามารถในการกำหนด ติดตาม และปรับปรุงนโยบายเหล่านี้ย่อมมีประสิทธิภาพและถูกต้อง อาจส่งผลกระทบต่อความถูกต้องและคุณภาพของข้อมูลทางการเงินในงบการเงิน

ทั้งนี้ การตัดสินใจ การประมาณการ และการกำหนดสมมติฐานของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บจ.ไทยแอร์เอเชีย นั้น อยู่บนพื้นฐานของประสบการณ์ในอดีต รวมทั้ง ความเปลี่ยนแปลงในสภาพแวดล้อมทางธุรกิจ อย่างไรก็ตาม ผลลัพธ์ที่เกิดขึ้นจริงอาจแตกต่างจากการตัดสินใจ การประมาณการ และสมมติฐานภายใต้เงื่อนไขที่แตกต่างกัน ซึ่งในบางครั้งอาจมีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญ นโยบายการบัญชีที่สำคัญจึงเป็นนโยบายซึ่งมีความสำคัญมากที่สุดในการแสดงฐานะการเงินและผลการดำเนินงานของบมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งจำเป็นต้องอาศัยการตัดสินใจ การประมาณการ และการกำหนดสมมติฐานซึ่งเป็นดุลพินิจของผู้บริหาร นโยบายการบัญชีที่สำคัญของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บจ.ไทยแอร์เอเชีย คือ

คำบำรุงรักษาเครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าดำเนินงาน

สัญญาเช่าดำเนินงานเครื่องบินกำหนดให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ต้องทำการซ่อมบำรุงเครื่องบินที่เช่าและกำหนดเงื่อนไขในการส่งมอบเครื่องบินที่เช่าคืน โดยเงื่อนไขดังกล่าวกำหนดไว้ว่าเครื่องบินที่เช่าจะต้องได้รับการซ่อมบำรุงก่อนส่งคืนเมื่อครบกำหนดตามสัญญา ทั้งนี้ ต้นทุนที่เกิดขึ้นจากการปฏิบัติตามเงื่อนไขดังกล่าวจะมีการคิดคำนวณตามการประเมินภายใน ซึ่งรวมถึงการประเมินค่าใช้จ่ายในอนาคตในการตรวจสอบและซ่อมบำรุงของตัวถังเครื่องบินและเครื่องยนต์หลัก ตลอดจนค่าใช้จ่ายในการส่งมอบเครื่องบินคืนซึ่งจะเกิดขึ้นครั้งเดียวเมื่อสิ้นสุดระยะเวลาการเช่าเครื่องบินแต่ละลำ โดยได้บันทึกเป็นค่าใช้จ่ายในงบกำไรขาดทุนสำหรับปีตามจำนวนชั่วโมงบินตลอดทั้งปี

12.2.4 องค์ประกอบหลักของงบกำไรขาดทุน

คำอธิบายและการวิเคราะห์ที่ปรากฏข้างล่างนี้ เป็นคำอธิบายและการวิเคราะห์ตามงบการเงินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เท่านั้น โดยไม่รวมถึงงบการเงินรวมตามวิธีรวมตามสัดส่วน และงบการเงินเฉพาะกิจการของบมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น

รายได้

รายละเอียดของรายได้ของ บจ.ไทยแอร์เอเชีย แยกตามประเภท สำหรับช่วงระยะเวลาที่ระบุไว้มีดังนี้

	รอบปีบัญชีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม						งวดเก้าเดือนสิ้นสุด วันที่ 30 กันยายน			
	2551		2552		2553		2553		2554	
	(ล้านบาท)	ร้อยละ	(ล้านบาท)	ร้อยละ	(ล้านบาท)	ร้อยละ	(ล้านบาท)	ร้อยละ	(ล้านบาท)	ร้อยละ
รายได้ค่าโดยสาร ⁽¹⁾	4,893.5	55.6	7,582.3	81.7	10,260.3	84.8	7,196.5	85.5	9,490.0	81.0
รายได้ค่าน้ำหนักสัมภาระและค่าบริการอื่น.....	3,755.0	42.6	1,492.5	16.1	1,538.9	12.7	1,006.5	12.0	1,974.4	16.8
รายได้จากการขายสินค้าบนเครื่องบิน.....	83.3	0.9	107.6	1.1	135.3	1.1	83.1	1.0	139.8	1.2
รายได้ค่าธรรมเนียมส่ง.....	73.3	0.9	98.8	1.1	164.2	1.4	129.4	1.5	114.7	1.0
รวม.....	8,805.1	100.0	9,281.2	100.0	12,098.7	100.0	8,415.5	100.0	11,718.9	100.0

(1) รายได้ค่าโดยสารสุทธิหลังหักเงินคืน (refund) โดยไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่มและภาษีสนามบิน

รายได้ค่าโดยสาร

รายได้ค่าโดยสาร ประกอบด้วยรายได้จากการขายบัตรโดยสารสำหรับเที่ยวบินตามตารางการบินของ บจ.ไทยแอร์เอเชีย หลังหักเงินคืน (Refund) โดยไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่มและภาษีสนามบิน รายได้ค่าโดยสารรวมถึงรายได้จากการให้บริการเช่าเหมาลำ ทั้งนี้ ปัจจัยหลักที่มีผลต่อรายได้ค่าโดยสาร คือจำนวนผู้โดยสาร และราคาค่าโดยสารของที่นั่งแต่ละที่

รายได้ค่าน้ำมันหมักสัปดาห์และค่าบริการอื่น

รายได้ค่าน้ำมันหมักสัปดาห์และค่าบริการอื่น รวมถึงค่าธรรมเนียมน้ำมันเชื้อเพลิงและค่าบริการด้านสัมภาระ ค่าธรรมเนียมสัมภาระเกินขนาด ค่าธรรมเนียมการเลือกที่นั่ง (เริ่มใช้เมื่อปี 2552) ค่าธรรมเนียมการขึ้นเครื่องก่อน (เฉพาะปี 2551 เท่านั้น) ค่าธรรมเนียมเปลี่ยนแปลงการจองและการทำเอกสารที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เรียกเก็บจากผู้โดยสารในการยกเลิกเที่ยวบิน ค่าธรรมเนียมที่เรียกเก็บในกรณีชำระด้วยบัตรเครดิต (เริ่มใช้เมื่อปี 2552) ค่าธรรมเนียมทางธุรการที่เรียกเก็บจากผู้โดยสาร (เลิกใช้เมื่อเดือนมิถุนายน 2552) ค่าธรรมเนียมประกันภัย (Insurance surcharge) (เลิกใช้เมื่อเดือนมิถุนายน 2552) และค่าธรรมเนียมการจองบัตรโดยสารผ่านศูนย์บริการ สำนักงานขาย หรือเคาน์เตอร์ที่ท่าอากาศยาน

ค่าธรรมเนียมน้ำมันเชื้อเพลิงเป็นค่าธรรมเนียมที่เรียกเก็บจากเที่ยวบินระหว่างประเทศของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เพื่อนำไปชดเชยค่าใช้จ่ายด้านน้ำมันเชื้อเพลิงที่เพิ่มขึ้นของ บจ. ไทยแอร์เอเชียบางส่วน โดยมีผลบังคับใช้ตั้งแต่เดือนพฤษภาคม 2554 เป็นต้นไป ทั้งนี้ ตามกฎหมายและระเบียบต่างๆ ของประเทศไทย บจ. ไทยแอร์เอเชียไม่สามารถเรียกเก็บค่าธรรมเนียมน้ำมันเชื้อเพลิงจากเที่ยวบินภายในประเทศได้ บจ. ไทยแอร์เอเชียเรียกเก็บค่าธรรมเนียมน้ำมันเชื้อเพลิงเป็นสามระดับตามระยะทางของเที่ยวบินตั้งแต่ 100 บาท ถึง 300 บาทต่อผู้โดยสาร

ก่อนเดือนพฤศจิกายน 2551 บจ. ไทยแอร์เอเชียได้มีการเรียกเก็บค่าธรรมเนียมน้ำมันเชื้อเพลิงจากเที่ยวบินระหว่างประเทศและภายในประเทศ เนื่องจากในขณะนั้นยังไม่มีกฎหมายและระเบียบของประเทศไทยห้ามมิให้เรียกเก็บ โดยค่าธรรมเนียมน้ำมันเชื้อเพลิงที่เรียกเก็บในปี 2551 อยู่ที่ 550 บาทสำหรับเที่ยวบินภายในประเทศ และสำหรับเที่ยวบินระหว่างประเทศแบ่งเป็นสามระดับตามระยะทางของเที่ยวบิน ตั้งแต่ 850 บาท ถึง 1,200 บาทต่อผู้โดยสาร

รายได้จากการขายสินค้าบนเครื่องบิน

รายได้จากการขายสินค้าบนเครื่องบิน รวมถึงรายได้จากการให้บริการบนเครื่องบิน ซึ่งรวมถึงรายได้จากการขายอาหารและเครื่องดื่มบนเครื่องบิน รายได้จากการขายสินค้าบนเครื่องบิน และรายได้จากการขายสินค้าปลอดอากรบนเที่ยวบินระหว่างประเทศ

รายได้ค่าระวางขนส่ง

รายได้ค่าระวางขนส่ง โดยหลักประกอบด้วย รายได้ที่มาจากค่าระวางขนส่งสินค้า

ต้นทุนจากการดำเนินงาน

รายละเอียดของต้นทุนจากการดำเนินงานของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย แยกตามประเภท สำหรับช่วงระยะเวลาที่ระบุไว้ มีดังนี้

	รอบปีบัญชีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม						งวดเก้าเดือนสิ้นสุด วันที่ 30 กันยายน			
	2551		2552		2553		2553		2554	
	(ล้านบาท)	ร้อยละ	(ล้านบาท)	ร้อยละ	(ล้านบาท)	ร้อยละ	(ล้านบาท)	ร้อยละ	(ล้านบาท)	ร้อยละ
ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง ⁽¹⁾	6,274.5	52.7	3,357.2	36.0	3,974.0	39.9	2,933.3	39.7	4,663.6	46.1
ค่าเช่าเครื่องบิน	1,236.2	10.4	1,712.4	18.4	2,200.6	22.1	1,595.5	21.6	2,005.7	19.8
ค่าใช้จ่ายการบริการในสนามบินและลานจอด	892.5	7.5	1,030.9	11.1	1,162.4	11.7	858.5	11.6	1,011.3	10.0
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงาน	816.0	6.9	834.3	9.0	1,036.8	10.4	775.3	10.5	950.3	9.4
ค่าซ่อมแซมและบำรุงรักษา	1,147.6	9.6	1,264.1	13.6	964.9	9.7	713.6	9.7	819.1	8.1
ค่าใช้จ่ายในการให้บริการและช่องทางการขาย	369.7	3.1	505.2	5.4	609.5	6.1	437.1	5.9	555.3	5.5
ค่าใช้จ่ายจากการดำเนินงานอื่น	1,172.6	9.8	611.8	6.5	17.0	0.1	77.2	1.0	106.8	1.1
รวมทั้งสิ้น	11,909.1	100.0	9,315.9	100.0	9,965.2	100.0	7,390.5	100.0	10,112.1	100.0

(1) รวมผลกำไรหรือขาดทุนจากสัญญาแลกเปลี่ยนราคาน้ำมันเชื้อเพลิง

ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง

ค่าน้ำมันเชื้อเพลิงประกอบด้วยค่าน้ำมันเชื้อเพลิงที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซื้อมาเพื่อใช้ในการให้บริการการบิน ซึ่งจะผันผวนไปตามราคาน้ำมันเชื้อเพลิงและจำนวนน้ำมันเชื้อเพลิงที่ใช้ ต้นทุนในส่วนนี้ได้รวมถึงผลกำไรหรือขาดทุนจากสัญญาแลกเปลี่ยนราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่ AAB เข้าทำในนามของ บจ.ไทยแอร์เอเชีย เพื่อป้องกันความเสี่ยงบางส่วนจากการเคลื่อนไหวของราคาน้ำมันเชื้อเพลิงในตลาดโลก ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชียได้รับกำไรจากหรือชำระในส่วนขาดทุนให้แก่ AAB จากสัญญาแลกเปลี่ยนราคาน้ำมันเชื้อเพลิง

ค่าเช่าเครื่องบิน

ค่าเช่าเครื่องบินเกี่ยวข้องกับต้นทุนในการเช่าเครื่องบินที่ บจ.ไทยแอร์เอเชียมีอยู่ตามสัญญาเช่าดำเนินงาน โดยในปัจจุบัน บจ.ไทยแอร์เอเชียเช่าเครื่องบินทั้งหมดภายใต้ข้อผูกพันตามสัญญาเช่า

ค่าใช้จ่ายการบริการในสนามบินและลานจอด

ค่าใช้จ่ายการบริการในสนามบินและลานจอด โดยหลักประกอบด้วยค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับอุปกรณ์ในลานจอด ซึ่งรวมถึงการซ่อมแซมและการบำรุงรักษาอุปกรณ์ดังกล่าว ต้นทุนการดำเนินการในสนามบินโดยหลักประกอบด้วยค่าธรรมเนียมในการขึ้นลงของเครื่องบิน ค่าธรรมเนียมการนำร่องที่เรียกเก็บโดยประเทศต่างๆ ที่เครื่องบินของบจ.ไทยแอร์เอเชีย บินผ่าน ค่าธรรมเนียมเคาน์เตอร์เช็คอิน ค่าสะพานเทียบเครื่องบิน และค่าธรรมเนียมศุลกากร การตรวจคนเข้าเมืองและการควบคุมโรค

ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงาน

ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงานโดยหลักประกอบด้วยค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับพนักงานของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ที่มีส่วนเกี่ยวข้องโดยตรงในการให้บริการการบิน ซึ่งรวมถึง นักบิน ลูกเรือ วิศวกร ช่างซ่อมบำรุง พนักงานให้บริการภาคพื้น และพนักงานในลานจอด ค่าใช้จ่ายดังกล่าวนี้ รวมถึง เงินเดือนและเบี้ยเลี้ยง ค่าฝึกอบรม ค่าที่พักและอาหาร และค่าใช้จ่ายเบ็ดเตล็ดและค่าเบี่ยงเบี่ยงอื่นๆ

ค่าซ่อมแซมและบำรุงรักษา

ค่าซ่อมแซมและบำรุงรักษา โดยหลักประกอบด้วยค่าบำรุงรักษา ค่าซ่อมแซม และค่าซ่อมแซมใหญ่สำหรับเครื่องบินและเครื่องยนต์ทั้งหมดของ บจ.ไทยแอร์เอเชีย ค่าธรรมเนียมดำเนินการทางเทคนิคที่เกี่ยวข้องกับการตรวจสอบเครื่องบินก่อนออกเดินทาง และค่าอะไหล่เครื่องบิน และอุปกรณ์ที่เกี่ยวข้องอื่น

ค่าใช้จ่ายในการให้บริการและช่องทางการขาย

ค่าใช้จ่ายในการให้บริการ ประกอบด้วยค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการขายบนเครื่องบิน ซึ่งรวมถึง การซื้ออาหารและเครื่องดื่มสำหรับขายบนเครื่องบิน ค่าสินค้าที่ขายบนเครื่องบิน ค่าคอมมิชชั่นสำหรับลูกเรือที่ขายอาหาร เครื่องดื่ม และสินค้าบนเครื่องบิน ตลอดจนค่าธรรมเนียมการบริการภาคพื้นดิน

ค่าใช้จ่ายสำหรับช่องทางการขาย ประกอบด้วยค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นเกี่ยวกับการขายบัตรโดยสาร ซึ่งรวมถึง ค่าคอมมิชชั่นที่ชำระให้แก่ศูนย์บริการ และตัวแทนจำหน่ายในการขายบัตรโดยสาร ค่าคอมมิชชั่นบัตรเครดิต และค่าธรรมเนียมการจองที่ชำระให้แก่ AAB ในการที่บจ.ไทยแอร์เอเชีย ต้องร่วมชำระค่าธรรมเนียมในการใช้ซอฟต์แวร์ NewSkies

ค่าใช้จ่ายจากการดำเนินงานอื่น

ค่าใช้จ่ายจากการดำเนินงานอื่น รวมถึง ค่าเสื่อมราคาและการตัดบัญชี ค่าเบี้ยประกันภัย และผลขาดทุนจากการยกเลิกสัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ยในปี 2551

กำไรสุทธิจากอัตราแลกเปลี่ยน

กำไรสุทธิจากอัตราแลกเปลี่ยน ประกอบด้วยผลกำไรและขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนที่เกิดขึ้นแล้วและที่ยังไม่เกิดขึ้นจากการเปลี่ยนแปลงของอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศในส่วนของรายได้ ค่าใช้จ่าย สินทรัพย์และหนี้สินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ที่กำหนดไว้เป็นเงินสกุลอื่นๆ ที่ไม่ใช่สกุลเงินบาท

รายได้อื่น

รายได้อื่น รวมถึงรายได้จากค่าธรรมเนียมท่าอากาศยานที่เรียกเก็บจากผู้โดยสาร ดอกเบี้ยรับจากเงินฝากธนาคาร และลูกหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน รายได้ที่ได้รับจากการใช้เว็บไซต์ของแอร์เอเชียเพื่อการขายกรมธรรม์ประกันภัยการท่องเที่ยวภายใต้ Go Insurance รายได้จากการขายพื้นที่โฆษณาในเครื่องบินของบจ. ไทยแอร์เอเชีย และรายได้อื่นๆ

รายละเอียดของรายได้อื่น ของบจ. ไทยแอร์เอเชีย แยกตามประเภท สำหรับช่วงระยะเวลาที่ระบุไว้ มีดังนี้

	รอบบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม						งวดเก้าเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน			
	2551		2552		2553		2553		2554	
	(ล้านบาท)	ร้อยละ	(ล้านบาท)	ร้อยละ	(ล้านบาท)	ร้อยละ	(ล้านบาท)	ร้อยละ	(ล้านบาท)	ร้อยละ
รายได้จากค่าธรรมเนียมท่าอากาศยานที่เรียกเก็บจากผู้โดยสาร	99.8	55.8	131.3	60.2	223.4	61.6	160.2	76.1	245.2	60.1
ดอกเบี้ยรับ	7.5	4.2	9.6	4.4	50.3	13.9	15.1	7.2	122.9	30.1
รายได้ที่ได้รับจากการใช้เว็บไซต์ของแอร์เอเชียเพื่อการขายกรมธรรม์ประกันภัย.....	16.5	9.2	25.8	11.8	26.9	7.4	17.9	8.5	21.4	5.2
รายได้จากการขายพื้นที่โฆษณาในเครื่องบิน.....	2.1	1.2	—	—	—	—	—	—	3.5	0.9
อื่นๆ	53.0	29.6	51.2	23.6	62.4	17.1	17.3	8.2	15.2	3.7
รวมทั้งสิ้น	178.9	100.0	217.9	100.0	363.0	100.0	210.5	100.0	408.2	100.0

ค่าใช้จ่ายในการขาย

ค่าใช้จ่ายในการขายส่วนใหญ่ประกอบด้วยค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวกับการโฆษณาและการส่งเสริมการขาย ตลอดจนค่าใช้จ่ายอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง เช่น ค่าคอมมิชชั่น เงินเดือน และค่าใช้จ่ายในการเดินทาง

รายการละเอียดของค่าใช้จ่ายในการขายของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย แยกตามประเภทสำหรับช่วงระยะเวลาที่ระบุไว้ มีดังนี้

	รอบบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม						งวดเก้าเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน			
	2551		2552		2553		2553		2554	
	(ล้านบาท)	ร้อยละ	(ล้านบาท)	ร้อยละ	(ล้านบาท)	ร้อยละ	(ล้านบาท)	ร้อยละ	(ล้านบาท)	ร้อยละ
ค่าโฆษณาและส่งเสริมการขาย.....	205.1	89.8	195.3	80.4	260.0	72.6	163.5	80.2	186.4	65.5
ค่าคอมมิชชั่นและเงินเดือน.....	10.1	4.4	14.1	5.8	18.9	5.3	12.6	6.2	21.5	7.6
อื่นๆ	13.3	5.8	33.6	13.8	79.0	22.1	27.8	13.6	76.5	26.9
รวมทั้งสิ้น	228.5	100.0	243.0	100.0	357.9	100.0	203.9	100.0	284.4	100.0

ค่าใช้จ่ายในการบริหาร

ค่าใช้จ่ายในการบริหารประกอบด้วยค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวกับเงินเดือนและเบี้ยเลี้ยงพนักงานที่ทำหน้าที่ในการบริหารและเทคโนโลยีสารสนเทศ ค่าธรรมเนียมการใช้สิทธิและอุปกรณ์ที่เกี่ยวกับเทคโนโลยีสารสนเทศ ค่าเช่าสำนักงาน ค่าวิชาชีพ ค่าเสื่อมราคาของอุปกรณ์ในสำนักงาน ค่าสาธารณูปโภค เช่น ค่าไฟฟ้า ค่าน้ำมัน ค่าน้ำประปา และอื่นๆ

รายละเอียดของค่าใช้จ่ายในการบริหารของ บจ.ไทยแอร์เอเชีย แยกตามประเภทสำหรับช่วงระยะเวลาที่ระบุไว้ มีดังนี้

	รอบปีบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม						งวดเก้าเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน			
	2551		2552		2553		2553		2554	
	(ล้านบาท)	ร้อยละ	(ล้านบาท)	ร้อยละ	(ล้านบาท)	ร้อยละ	(ล้านบาท)	ร้อยละ	(ล้านบาท)	ร้อยละ
เงินเดือนและเบี้ยเลี้ยงพนักงาน.....	45.3	20.8	47.2	22.0	37.9	17.8	18.5	11.6	58.9	25.6
ค่าวิชาชีพ.....	33.7	15.4	30.7	14.3	28.1	13.2	22.5	14.1	34.4	14.9
ค่าเช่าสำนักงาน.....	34.1	15.6	36.4	16.9	40.0	18.8	29.9	18.8	30.2	13.2
ค่าเสื่อมราคา.....	30.9	14.1	29.1	13.5	31.7	14.9	23.6	14.8	24.8	10.8
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับเทคโนโลยีสารสนเทศ..	12.4	5.7	9.7	4.5	7.7	3.6	10.2	6.4	9.1	4.0
ค่าสาธารณูปโภค.....	11.2	5.1	10.2	4.7	11.6	5.5	8.4	5.3	8.3	3.6
อื่นๆ.....	50.8	23.3	51.7	24.1	55.5	26.2	46.2	29.0	64.3	27.9
รวมทั้งสิ้น.....	218.4	100.0	215.0	100.0	212.5	100.0	159.3	100.0	230.0	100.0

ค่าตอบแทนผู้บริหาร

ค่าตอบแทนผู้บริหาร ประกอบด้วยเงินเดือน เบี้ยเลี้ยง และสิทธิประโยชน์ของกรรมการและผู้บริหาร

ต้นทุนทางการเงิน

ต้นทุนทางการเงินรวมถึงดอกเบี้ยจากเงินกู้ยืม เงินเบิกเกินบัญชี และสัญญาเช่าทางการเงิน

ภาษีเงินได้

ภาษีเงินได้ ประกอบด้วยภาษีเงินได้ที่ต้องชำระให้แก่หน่วยงานจัดเก็บภาษีที่เกี่ยวข้อง

12.2.5 การวิเคราะห์ผลการดำเนินงาน

สำหรับงวดเก้าเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2554 เปรียบเทียบกับงวดเก้าเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2553

รายได้จากการขายและให้บริการ รายได้จากการขายและให้บริการเพิ่มขึ้นร้อยละ 39.3 โดยเพิ่มขึ้นเป็น 11,718.9 ล้านบาทในงวดเก้าเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2554 จาก 8,415.5 ล้านบาท ในงวดเก้าเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2553 โดยมีสาเหตุหลักมาจากการเพิ่มขึ้นของรายได้ค่าโดยสาร รายได้ค่าน้ำหนักสัมภาระและค่าบริการอื่น และรายได้จากการขายบนเครื่องบิน ซึ่งได้ถูกหักลบบางส่วนจากการลดลงของรายได้ค่าระวางขนส่ง

รายได้ค่าโดยสาร รายได้ค่าโดยสารเพิ่มขึ้นร้อยละ 31.9 เป็น 9,490.0 ล้านบาท ในงวดเก้าเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2554 จาก 7,196.5 ล้านบาท ในงวดเก้าเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2553 โดยมีสาเหตุหลักมาจากการเพิ่มขึ้นของจำนวนผู้โดยสารที่ใช้บริการเพิ่มขึ้นเป็น 5.0 ล้านคน ในงวดเก้าเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2554 จาก 4.1 ล้านคนในงวดเก้าเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2553 เนื่องจากมีการเพิ่มปริมาณที่นั่งผู้โดยสารและค่าโดยสารเฉลี่ย ซึ่งส่งผลให้อัตราส่วนการขนส่งผู้โดยสารเฉลี่ยเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 81 ในงวดเก้าเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2554 จากร้อยละ 78 ในงวดเก้าเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2553 ทั้งนี้ รายได้ค่าโดยสารเพิ่มขึ้น เนื่องจากบรรยากาศทางการเมืองเริ่มดีขึ้นในปี 2554 ทั้งนี้ เหตุการณ์ความไม่สงบทางการเมืองทำให้เกิดการประท้วงในวงกว้างในช่วงระหว่างเดือนเมษายนถึงพฤษภาคม 2553

ปริมาณที่นั่งผู้โดยสารเพิ่มขึ้นเป็น 6.2 ล้านที่นั่งในงวดเก้าเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2554 จาก 5.3 ล้านที่นั่งในงวดเก้าเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2553 ในขณะที่ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ASK) เพิ่มขึ้นเป็นจำนวน 6,766 ล้านที่นั่ง-กม. ในงวดเก้าเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2554 จาก 5,562 ล้านที่นั่ง-กม. ในงวดเก้าเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2553 โดยมีสาเหตุหลักมาจากการที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้รับมอบเครื่องบินรุ่นแอร์บัส A320 จำนวน 3 ลำ นอกจากนี้ยังเพิ่มอัตราการใช้เครื่องบินต่อลำและเพิ่มระยะทางการบินให้ยาวขึ้น ทั้งนี้ อัตราการใช้เครื่องบินต่อลำเพิ่มขึ้นเป็น 11.3 ชั่วโมงปฏิบัติการบินต่อวันในงวดเก้าเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2554 จาก 9.8 ชั่วโมงปฏิบัติการบินต่อวันในงวดเก้าเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2553 เนื่องมาจากการเพิ่มความถี่ในเส้นทางบินที่มีอยู่และมีการเปิดตัวเส้นทางบินระหว่างประเทศใหม่สู่ประเทศสิงคโปร์จากศูนย์กลางการบินของ บจ. ไทยแอร์เอเชียแห่งใหม่ในจังหวัดเชียงใหม่ในช่วงเวลานั้น ระยะบินเฉลี่ยต่อเที่ยวของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เพิ่มขึ้นเป็น 1,084 กิโลเมตรในงวดเก้าเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2554 จาก 1,043 กิโลเมตรในงวดเก้าเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2553 โดยมีสาเหตุหลักมาจากการเปิดศูนย์กลางการบินของ บจ. ไทยแอร์เอเชียในจังหวัดเชียงใหม่และมีการเช่าเหมาลำเพิ่มขึ้น ค่าโดยสารเฉลี่ยเพิ่มขึ้นเป็น 1,829 บาทในงวดเก้าเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2554 จาก 1,756 บาทในงวดเก้าเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2553 โดยมีสาเหตุหลักมาจากการเพิ่มขึ้นของอัตราส่วนการขนส่งผู้โดยสาร และปริมาณการขนส่งด้านผู้โดยสาร (RPK) จึงเพิ่มขึ้นเป็น 5,494 ล้านคน-กม. ในงวดเก้าเดือนสิ้นสุด วันที่ 30 กันยายน 2554 จาก 4,285 ล้านคน-กม. ในงวดเก้าเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2553

รายได้ค่าน้ำหนักสัมภาระและค่าบริการอื่น รายได้ค่าน้ำหนักสัมภาระและค่าบริการอื่น เพิ่มขึ้นร้อยละ 96.2 เป็น 1,974.4 ล้านบาท ในงวดเก้าเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2554 จาก 1,006.5 ล้านบาทในงวดเก้าเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2553 โดยมีสาเหตุหลักมาจากค่าบริการด้านสัมภาระที่มากขึ้น ซึ่งเป็นผลมาจากการเพิ่มขึ้นของจำนวนผู้โดยสาร และการเพิ่มขึ้นของค่าบริการด้านสัมภาระต่อใบ ซึ่งการเพิ่มขึ้นดังกล่าวยังเป็นผลมาจากค่าธรรมเนียมน้ำมันเชื้อเพลิงที่ บจ. ไทยแอร์เอเชียได้กลับมาเรียกเก็บอีกครั้งสำหรับการจองบัตรโดยสารสำหรับเที่ยวบินระหว่างประเทศทุกเที่ยวบินนับตั้งแต่วันที่ 3 พฤษภาคม 2554 เป็นต้นไป โดยคิดเป็นจำนวน 132.0 ล้านบาทในงวดเก้าเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2554

รายได้จากการขายสินค้าบนเครื่องบิน รายได้จากการขายสินค้าบนเครื่องบินเพิ่มขึ้นร้อยละ 68.2 เป็น 139.8 ล้านบาท ในงวดเก้าเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2554 จาก 83.1 ล้านบาท ในงวดเก้าเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2553 รายได้จากการขายสินค้าบนเครื่องบินที่สูงขึ้นในงวดเก้าเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2554 มีสาเหตุหลักมาจากการเพิ่มขึ้นของปริมาณการขายอาหาร เครื่องดื่ม และสินค้าบนเครื่องบิน อันเป็นผลมาจากเพิ่มขึ้นของจำนวนผู้โดยสาร

รายได้ค่าระวางขนส่ง รายได้ค่าระวางขนส่งลดลงร้อยละ 11.4 เป็น 114.7 ล้านบาทในงวดเก้าเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2554 จาก 129.4 ล้านบาทในงวดเก้าเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2553 โดยมีสาเหตุหลักมาจากปริมาณระวางขนส่งสินค้าที่ลดลง

ต้นทุนจากการดำเนินงาน ต้นทุนจากการดำเนินงานเพิ่มขึ้นร้อยละ 36.8 เป็น 10,112.1 ล้านบาท ในงวดเก้าเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2554 จาก 7,390.5 ล้านบาท ในงวดเก้าเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2553 โดยมีสาเหตุหลักมาจากการเพิ่มขึ้นของค่าน้ำมันเชื้อเพลิง ค่าเช่าเครื่องบิน ค่าใช้จ่ายการบริการในสนามบินและลานจอด ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงาน ค่าซ่อมแซม และบำรุงรักษา และค่าใช้จ่ายในการให้บริการและช่องทางการขาย

ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง ค่าน้ำมันเชื้อเพลิงเพิ่มขึ้นร้อยละ 59.0 เป็น 4,663.6 ล้านบาท ในงวดเก้าเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2554 จาก 2,933.3 ล้านบาท ในงวดเก้าเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2553 โดยมีสาเหตุหลักมาจากราคาเฉลี่ยของน้ำมันเชื้อเพลิงเครื่องบินที่สูงขึ้นเป็น 123.7 ดอลลาร์สหรัฐฯ ต่อบาร์เรลในงวดเก้าเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2554 จาก 86.7 ดอลลาร์สหรัฐฯ ต่อบาร์เรลในงวดเก้าเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2553 และการเพิ่มจำนวนเที่ยวบินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งทำให้ปริมาณการใช้น้ำมันเพิ่มสูงขึ้น นอกจากนี้ ปริมาณการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงเครื่องบินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

เพิ่มขึ้นเป็น 1,173,628 บาร์เรล ในงวดเก้าเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2554 จาก 986,745 บาร์เรลในงวดเก้าเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2553 ทั้งนี้ ประสิทธิภาพในการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ดีขึ้นเนื่องจากจำนวนเครื่องบินรุ่นแอร์บัส A320 ที่เพิ่มขึ้นจากจำนวน 18 ลำ ณ วันที่ 30 กันยายน 2553 เป็นจำนวน 21 ลำ ณ วันที่ 30 กันยายน 2554

ค่าเช่าเครื่องบิน ค่าเช่าเครื่องบินเพิ่มขึ้นร้อยละ 25.7 เป็น 2,005.7 ล้านบาท ในงวดเก้าเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2554 จาก 1,595.5 ล้านบาทในงวดเก้าเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2553 โดยมีสาเหตุหลักมาจากจำนวนเครื่องบินรุ่นแอร์บัส A320 ที่เพิ่มขึ้น

ค่าใช้จ่ายการบริการในสนามบินและลานจอด ค่าใช้จ่ายการบริการในสนามบินและลานจอด เพิ่มขึ้นร้อยละ 17.8 เป็น 1,011.3 ล้านบาทในงวดเก้าเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2554 จาก 858.5 ล้านบาทในงวดเก้าเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2553 โดยมีสาเหตุหลักมาจากค่าธรรมเนียมการนำร่องที่เพิ่มขึ้น ซึ่งเป็นผลมาจากการเพิ่มความถี่ของเที่ยวบินไปยังจุดหมายปลายทางที่มีอยู่ และจำนวนเครื่องบินรุ่นแอร์บัส A320 ที่เพิ่มขึ้น

ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงาน ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงานเพิ่มขึ้นร้อยละ 22.6 เป็น 950.3 ล้านบาทในงวดเก้าเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2554 จาก 775.3 ล้านบาทในงวดเก้าเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2553 โดยมีสาเหตุหลักมาจากจำนวนพนักงานที่เพิ่มขึ้นเป็น 1,944 คน ณ วันที่ 30 กันยายน 2554 จาก 1,713 คน ณ วันที่ 30 กันยายน 2553 และการขึ้นเงินเดือนพนักงาน

ค่าซ่อมแซม และบำรุงรักษา ค่าซ่อมแซม และบำรุงรักษาเพิ่มขึ้นร้อยละ 14.8 เป็น 819.1 ล้านบาทในงวดเก้าเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2554 จาก 713.6 ล้านบาทในงวดเก้าเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2553 โดยมีสาเหตุหลักมาจากการเช่าเครื่องบินรุ่นแอร์บัส A320 เพิ่มเติมจำนวน 3 ลำ ในช่วงเวลาดังกล่าว

ค่าใช้จ่ายในการให้บริการและช่องทางการขาย ค่าใช้จ่ายในการให้บริการและช่องทางการขายเพิ่มขึ้นร้อยละ 27.0 เป็น 555.3 ล้านบาทในงวดเก้าเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2554 จาก 437.1 ล้านบาทในงวดเก้าเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2553 โดยมีสาเหตุหลักมาจากจำนวนผู้โดยสารที่เพิ่มสูงขึ้น

ค่าใช้จ่ายจากการดำเนินงานอื่น ค่าใช้จ่ายจากการดำเนินงานอื่น เพิ่มขึ้นร้อยละ 38.5 เป็น 106.8 ล้านบาทในงวดเก้าเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2554 จาก 77.2 ล้านบาทในงวดเก้าเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2553 ซึ่งเกิดจากการกลับรายการค่าใช้จ่ายค้างจ่ายส่วนเกินจากการรับประกันการตรงต่อเวลา ตามโครงการการรับประกันการตรงต่อเวลา ที่ได้ถูกยกเลิกในปี 2553 และการส่งมอบเครื่องบินก่อนกำหนดที่ บจ. ไทยแอร์เอเชียรับรู้ไว้ในงวดก่อนๆ

กำไรขั้นต้น จากสาเหตุที่ได้กล่าวมาแล้วข้างต้น บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีกำไรขั้นต้นเพิ่มขึ้นร้อยละ 56.8 เป็น 1,606.8 ล้านบาทในงวดเก้าเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2554 จาก 1,025.0 ล้านบาทในงวดเก้าเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2553

กำไรสุทธิจากอัตราแลกเปลี่ยน กำไรสุทธิจากอัตราแลกเปลี่ยนลดลงร้อยละ 54.5 เป็น 122.9 ล้านบาทในงวดเก้าเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2554 จาก 269.9 ล้านบาทในงวดเก้าเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2553 โดยมีสาเหตุหลักมาจากการอ่อนค่าของเงินบาทเมื่อเทียบกับเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐฯ ซึ่งทำให้จำนวนหนี้สินที่ค้างชำระที่เป็นเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐฯ ที่ต้องจ่ายให้แก่ AAB เพิ่มขึ้น

รายได้อื่น รายได้อื่น เพิ่มขึ้นร้อยละ 93.9 เป็น 408.2 ล้านบาทในงวดเก้าเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2554 จาก 210.5 ล้านบาทในงวดเก้าเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2553 โดยมีสาเหตุหลักมาจากการเพิ่มขึ้นของรายได้อื่น จากค่าธรรมเนียมท่าอากาศยานที่เรียกเก็บจากผู้โดยสารและคอกเบียร์รับ ทั้งนี้ รายได้อื่นจากค่าธรรมเนียมท่าอากาศยานที่เรียกเก็บจากผู้โดยสารนั้น เพิ่มขึ้นร้อยละ 53.1 เป็น 245.2 ล้านบาท ในงวดเก้าเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2554 จาก 160.2 ล้านบาทในงวดเก้าเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2553 โดยมีสาเหตุหลักมาจากจำนวนผู้โดยสารที่ใช้บริการเพิ่มขึ้น นอกจากนี้ รายได้

ดอกเบี้ย เพิ่มขึ้นเป็น 122.9 ล้านบาท ในงวดเก้าเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2554 จาก 15.1 ล้านบาทในงวดเก้าเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2553 โดยมีสาเหตุหลักมาจากการเพิ่มขึ้นของดอกเบี้ยจากยอดสะสมของลูกหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกันซึ่งได้ชำระแล้วก่อนวันที่ 30 กันยายน 2554

กำไรก่อนค่าใช้จ่าย ด้วยสาเหตุต่างๆ ดังกล่าวข้างต้น กำไรก่อนค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้นร้อยละ 42.0 เป็น 2,137.9 ล้านบาท ในงวดเก้าเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2554 จาก 1,505.4 ล้านบาทในงวดเก้าเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2553

ค่าใช้จ่ายในการขาย ค่าใช้จ่ายในการขายเพิ่มขึ้นร้อยละ 39.5 โดยเพิ่มขึ้นเป็น 284.4 ล้านบาทในงวดเก้าเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2554 จาก 203.9 ล้านบาทในงวดเก้าเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2553 โดยมีสาเหตุหลักมาจากการเพิ่มขึ้นของค่าใช้จ่ายในการโฆษณา การส่งเสริมการขาย และค่าใช้จ่ายในการขายอื่นๆ

ค่าใช้จ่ายในการบริหาร ค่าใช้จ่ายในการบริหารเพิ่มขึ้นร้อยละ 44.4 เป็น 230.0 ล้านบาทในงวดเก้าเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2554 จาก 159.3 ล้านบาทในงวดเก้าเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2553 โดยมีสาเหตุหลักมาจากการเพิ่มขึ้นของเงินเดือนและเบี้ยเลี้ยงพนักงานที่ทำหน้าที่ในการบริหาร ค่าวิชาชีพ และค่าใช้จ่ายในการบริหารอื่น

ค่าตอบแทนผู้บริหาร ค่าตอบแทนผู้บริหารเพิ่มขึ้นร้อยละ 63.7 เป็น 36.5 ล้านบาทในงวดเก้าเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2554 จาก 22.3 ล้านบาทในงวดเก้าเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2553 โดยมีสาเหตุหลักมาจากการที่ บจ. ไทยแอร์เอเชียได้จ่ายโบนัสในงวดเก้าเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2554 แต่ไม่ได้จ่ายเงินโบนัสใดๆ ในงวดเก้าเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2553 เนื่องจากมีขาดทุนสุทธิในปี 2552

กำไรก่อนต้นทุนทางการเงินและภาษีเงินได้ จากสาเหตุที่กล่าวมาข้างต้น บจ. ไทยแอร์เอเชียมีกำไรก่อนต้นทุนทางการเงินและภาษีเงินได้เพิ่มขึ้นร้อยละ 41.7 เป็น 1,587.0 ล้านบาทในงวดเก้าเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2554 จาก 1,119.9 ล้านบาทในงวดเก้าเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2553

ต้นทุนทางการเงิน ต้นทุนทางการเงินเพิ่มขึ้นร้อยละ 3.5 เป็น 173.7 ล้านบาทในงวดเก้าเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2554 จาก 167.9 ล้านบาทในงวดเก้าเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2553 โดยมีสาเหตุหลักมาจากการมีดอกเบี้ยจ่ายภายใต้สัญญาเงินกู้กับธนาคารซีไอเอ็มบี ไทย ที่ได้เบิกใช้ เป็นจำนวน 961.0 ล้านบาทในเดือนมิถุนายน 2554 และดอกเบี้ยจ่ายภายใต้สัญญาเงินกู้ที่ บจ. ไทยแอร์เอเชียได้ทำไว้กับธนาคารพาณิชย์แห่งหนึ่งในประเทศไทยในปี 2554 ซึ่งส่วนหนึ่งถูกชดเชยด้วยการลดลงของดอกเบี้ยจ่ายให้แก่เจ้าหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกันเป็นจำนวน 148.6 ล้านบาทในงวดเก้าเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2554 จาก 167.6 ล้านบาท ในงวดเก้าเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2553

กำไรก่อนภาษีเงินได้ จากสาเหตุที่กล่าวมาข้างต้น บจ. ไทยแอร์เอเชียมีกำไรก่อนหักภาษีเงินได้เพิ่มขึ้น ร้อยละ 48.5 เป็น 1,413.3 ล้านบาทในงวดเก้าเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2554 จาก 952.0 ล้านบาทในงวดเก้าเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2553

ภาษีเงินได้ บจ. ไทยแอร์เอเชียไม่มีภาระภาษีเงินได้ใดๆ ในงวดเก้าเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2553 หรือ 2554 เนื่องจาก บจ. ไทยแอร์เอเชียมีผลขาดทุนทางภาษีสะสมที่สามารถนำไปหักชดเชยกับกำไรที่ต้องเสียภาษีในอนาคต

กำไรสุทธิสำหรับงวด จากสาเหตุที่กล่าวมาข้างต้น บจ. ไทยแอร์เอเชียมีกำไรสุทธิเพิ่มขึ้นร้อยละ 48.5 เป็น 1,413.3 ล้านบาทในงวดเก้าเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2554 จาก 952.0 ล้านบาทในงวดเก้าเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2553

รอบปีบัญชีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2553 เปรียบเทียบกับรอบปีบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2552

รายได้จากการขายและให้บริการ รายได้จากการขายและให้บริการเพิ่มขึ้นร้อยละ 30.4 เป็น 12,098.7 ล้านบาทในปี 2553 จาก 9,281.2 ล้านบาทในปี 2552 โดยมีสาเหตุหลักมาจากการเพิ่มขึ้นของรายได้ค่าโดยสาร รายได้ค่าน้ำหนักสัมภาระ และค่าบริการอื่น รายได้จากการขายบนเครื่องบิน และรายได้ค่าระวางขนส่ง

รายได้ค่าโดยสาร รายได้ค่าโดยสารเพิ่มขึ้นร้อยละ 35.3 เป็น 10,260.3 ล้านบาทในปี 2553 จาก 7,582.3 ล้านบาทในปี 2552 โดยมีสาเหตุหลักมาจากจำนวนผู้โดยสารที่ใช้บริการเพิ่มขึ้นเป็น 5.7 ล้านคนในปี 2553 จาก 5.0 ล้านคนในปี 2552 เนื่องจากการเพิ่มปริมาณที่นั่งผู้โดยสารและค่าโดยสารเฉลี่ย ซึ่งทำให้อัตรารายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยสูงขึ้นเป็นร้อยละ 78 ในปี 2553 จากร้อยละ 76 ในปี 2552 ทั้งนี้ รายได้ค่าโดยสารเพิ่มขึ้นแม้ว่าจะมีเหตุการณ์ความไม่สงบทางการเมืองที่ขยายวงกว้างภายในประเทศ ระหว่างเดือนเมษายนถึงพฤษภาคม 2553 ในเหตุการณ์ประท้วงส่งผลให้มีการเสียชีวิต

ปริมาณที่นั่งผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้นเป็น 7.3 ล้านที่นั่งในปี 2553 จาก 6.6 ล้านที่นั่งในปี 2552 ในขณะที่ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ASK) เพิ่มขึ้นเป็น 7,605 ล้านที่นั่ง-กม. ในปี 2553 จาก 6,511 ล้านที่นั่ง-กม. ในปี 2552 โดยมีสาเหตุหลักมาจากการที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย นำเครื่องบินรุ่นแอร์บัส A320 ขนาด 180 ที่นั่งเข้ามาแทนที่เครื่องบินรุ่น โบอิง 737-300 ขนาด 148 ที่นั่งที่มีอยู่ทั้งหมด 8 ลำ นอกจากนี้ยังเพิ่มอัตราการใช้เครื่องบินต่อลำและเพิ่มระยะทางการบินให้ยาวขึ้น ทั้งนี้ อัตราการใช้เครื่องบินต่อลำเพิ่มขึ้นเป็น 9.9 ชั่วโมงปฏิบัติการบินต่อวันในปี 2553 จาก 9.4 ชั่วโมงปฏิบัติการบินต่อวันในปี 2552 โดยเป็นผลมาจากการเพิ่มความถี่ในเส้นทางบินที่มีอยู่และการเปิดเส้นทางบินใหม่ 6 เส้นทาง ซึ่งรวมถึงโกลกกาตา และนิวเดลี ทั้งนี้ เส้นทางการบินใหม่ที่ไปประเทศอินเดีย ทำให้ระยะทางการบินเฉลี่ยเพิ่มขึ้นเป็น 1,032 กิโลเมตรในปี 2553 จาก 979 กิโลเมตรในปี 2552 ค่าโดยสารเฉลี่ยเพิ่มขึ้นเป็น 1,791 บาทในปี 2553 จาก 1,520 บาทในปี 2552 โดยมีสาเหตุหลักมาจากการที่ บจ. ไทยแอร์เอเชียได้เพิ่มเที่ยวบินระหว่างประเทศซึ่งมีราคาค่าโดยสารที่สูงกว่า และมีสาเหตุมาจากการเพิ่มของอุปสงค์ ดังนั้น ปริมาณการขนส่งด้านผู้โดยสาร (RPK) จึงเพิ่มขึ้นเป็น 5,923 ล้านคน-กม. ในปี 2553 จาก 4,921 ล้านคน-กม. ในปี 2552

รายได้ค่าน้ำหนักสัมภาระและค่าบริการอื่น รายได้ค่าน้ำหนักสัมภาระและค่าบริการอื่น เพิ่มขึ้นร้อยละ 3.1 เป็น 1,538.9 ล้านบาท ในปี 2553 จาก 1,492.5 ล้านบาทในปี 2552 โดยมีสาเหตุหลักมาจากรายได้จากการจัดการสัมภาระที่เพิ่มขึ้น ซึ่งได้ถูกหักลบบางส่วนจากการลดลงของค่าธรรมเนียมน้ำมันเชื้อเพลิง ทั้งนี้ ค่าบริการด้านสัมภาระที่เพิ่มขึ้น มีสาเหตุหลักมาจากปริมาณผู้โดยสารและค่าบริการด้านสัมภาระต่อใบที่เพิ่มขึ้น บจ. ไทยแอร์เอเชีย ไม่มีการบันทึกรายได้ใดๆ จากค่าธรรมเนียมน้ำมันเชื้อเพลิงในปี 2553 เนื่องจาก บจ. ไทยแอร์เอเชียได้ระงับการเรียกเก็บค่าธรรมเนียมน้ำมันเชื้อเพลิงในเดือนพฤศจิกายน 2551 ถึงแม้ว่า บจ. ไทยแอร์เอเชียได้ระงับการเรียกเก็บค่าธรรมเนียมน้ำมันเชื้อเพลิงในเดือนพฤศจิกายน 2551 แต่ยังคงมีการรับรู้รายได้จากค่าธรรมเนียมน้ำมันเชื้อเพลิงจำนวน 150.8 ล้านบาทในปี 2552 ซึ่งเป็นผลมาจากบัตรโดยสารที่จำหน่ายในช่วงก่อนเดือนพฤศจิกายน 2551 เพื่อการเดินทางในปี 2552

รายได้จากการขายสินค้าบนเครื่องบิน รายได้จากการขายสินค้าบนเครื่องบินเพิ่มขึ้นร้อยละ 25.7 เป็น 135.3 ล้านบาทในปี 2553 จาก 107.6 ล้านบาทในปี 2552 ซึ่งมีสาเหตุหลักมาจากการขายอาหาร เครื่องดื่ม และสินค้าบนเครื่องบินที่เพิ่มขึ้น อันเป็นผลมาจากจำนวนผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้น

รายได้ค่าระวางขนส่ง รายได้ค่าระวางขนส่งเพิ่มขึ้นร้อยละ 66.3 เป็น 164.2 ล้านบาทในปี 2553 จาก 98.8 ล้านบาทในปี 2552 โดยมีสาเหตุหลักมาจากปริมาณระวางขนส่งสินค้าที่เพิ่มขึ้น

ต้นทุนจากการดำเนินงาน ต้นทุนจากการดำเนินงานเพิ่มขึ้นร้อยละ 7.0 เป็น 9,965.2 ล้านบาทในปี 2553 จาก 9,315.9 ล้านบาทในปี 2552 ซึ่งมีสาเหตุหลักมาจากค่าน้ำมันเชื้อเพลิง ค่าเช่าเครื่องบิน ค่าใช้จ่ายการบริการในสนามบินและลานจอด ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงานและค่าใช้จ่ายในการให้บริการและช่องทางขายที่เพิ่มขึ้น ซึ่งได้ถูกหักลบบางส่วนจากการลดลงของค่าซ่อมแซมและบำรุงรักษาและค่าใช้จ่ายจากการดำเนินงานอื่น

ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง ค่าน้ำมันเชื้อเพลิงเพิ่มขึ้นร้อยละ 18.4 เป็น 3,974.0 ล้านบาทในปี 2553 จาก 3,357.2 ล้านบาทในปี 2552 โดยมีสาเหตุหลักมาจากราคาเฉลี่ยน้ำมันเชื้อเพลิงเครื่องบินที่เพิ่มขึ้นเป็น 88.3 ดอลลาร์สหรัฐฯ ต่อบาร์เรลในปี 2553 จาก 68.0 ดอลลาร์สหรัฐฯ ต่อบาร์เรลในปี 2552 และความถี่ของเที่ยวบินที่เพิ่มขึ้น ทั้งนี้ปริมาณการใช้ น้ำมันเชื้อเพลิงเครื่องบินของบจ.ไทยแอร์เอเชีย เพิ่มขึ้นเป็น 1,346,476 บาร์เรลในปี 2553 จาก 1,217,727 บาร์เรล ในปี 2552 โดยประสิทธิภาพในการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงของบจ.ไทยแอร์เอเชีย ดีขึ้นซึ่งสืบเนื่องจากการเปลี่ยนเป็นฝูงบินที่มีเครื่องบินรุ่นแอร์บัส A320 ทั้งหมดในปี 2553

ค่าเช่าเครื่องบิน ค่าเช่าเครื่องบินเพิ่มขึ้นร้อยละ 28.5 เป็น 2,200.6 ล้านบาท ในปี 2553 จาก 1,712.4 ล้านบาทในปี 2552 โดยมีสาเหตุหลักมาจากการเช่าเครื่องบินรุ่นแอร์บัส A320 จำนวน 7 ลำ ซึ่งถูกหักลบบางส่วนจากการส่งคืนเครื่องบินรุ่นโบอิง 737-300 จำนวน 8 ลำ ที่มีอัตราค่าเช่าที่ต่ำกว่า

ค่าใช้จ่ายการบริการในสนามบินและลานจอด ค่าใช้จ่ายการบริการในสนามบินและลานจอดเพิ่มขึ้นร้อยละ 12.8 เป็น 1,162.4 ล้านบาทในปี 2553 จาก 1,030.9 ล้านบาทในปี 2552 โดยมีสาเหตุหลักมาจากค่าธรรมเนียมการนำร่องที่เพิ่มขึ้น ซึ่งเป็นผลมาจากการเพิ่มความถี่ของเที่ยวบินไปยังจุดหมายปลายทางที่มีอยู่ และการเปิดเส้นทางบินระหว่างประเทศใหม่ ตลอดจนจำนวนเครื่องบินรุ่นแอร์บัส A320 ที่เพิ่มขึ้น ซึ่งมีค่าธรรมเนียมการขึ้นลงของเครื่องบินสูงกว่าเมื่อเทียบกับเครื่องบินรุ่นโบอิง 737-300

ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงาน ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงานเพิ่มขึ้นร้อยละ 24.3 เป็น 1,036.8 ล้านบาทในปี 2553 จาก 834.3 ล้านบาทในปี 2552 โดยมีสาเหตุหลักมาจากจำนวนพนักงานที่เพิ่มขึ้นเป็น 1,791 คน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2553 จาก 1,625 คน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2552 และการขึ้นเงินเดือนพนักงาน

ค่าซ่อมแซมและบำรุงรักษา ค่าซ่อมแซมและบำรุงรักษาลดลงร้อยละ 23.7 เป็น 964.9 ล้านบาทในปี 2553 จาก 1,264.1 ล้านบาทในปี 2552 โดยมีสาเหตุหลักมาจากการคืนเครื่องบินรุ่นโบอิง 737-300 ซึ่งมีต้นทุนซ่อมบำรุงและซ่อมแซมใหญ่ที่สูงกว่า และจากการเช่าเครื่องบินรุ่นแอร์บัส A320 ลำใหม่ ซึ่งมีต้นทุนซ่อมบำรุงและซ่อมแซมใหญ่ที่ต่ำกว่า

ค่าใช้จ่ายในการให้บริการและช่องทางการขาย ค่าใช้จ่ายในการให้บริการและช่องทางการขายเพิ่มขึ้นร้อยละ 20.6 เป็น 609.5 ล้านบาทในปี 2553 จาก 505.2 ล้านบาทในปี 2552 โดยมีสาเหตุหลักมาจากปริมาณผู้โดยสารที่สูงขึ้น

ค่าใช้จ่ายจากการดำเนินงานอื่น ค่าใช้จ่ายจากการดำเนินงานอื่น ลดลงร้อยละ 97.2 เป็น 17.0 ล้านบาทในปี 2553 จาก 611.8 ล้านบาทในปี 2552 โดยมีสาเหตุหลักจากการกลับรายการค่าใช้จ่ายค้างจ่ายส่วนเกินจากการรับประกันการตรงต่อเวลา ตามโครงการการรับประกันการตรงต่อเวลา ที่ได้ถูกยกเลิกในปี 2553 และการส่งมอบเครื่องบินก่อนกำหนดที่บจ. ไทยแอร์เอเชียได้รับรู้ไว้ในงวดก่อน

กำไร (ขาดทุน) ขั้นต้น จากสาเหตุที่ได้กล่าวมาแล้วข้างต้น บจ.ไทยแอร์เอเชีย ได้บันทึกกำไรขั้นต้นจำนวน 2,133.5 ล้านบาทในปี 2553 เมื่อเปรียบเทียบกับขาดทุนขั้นต้นจำนวน 34.7 ล้านบาทในปี 2552

กำไรสุทธิจากอัตราแลกเปลี่ยน กำไรสุทธิจากอัตราแลกเปลี่ยนเพิ่มขึ้นร้อยละ 175.5 โดยเพิ่มขึ้นเป็น 356.8 ล้านบาทในปี 2553 จาก 129.5 ล้านบาทในปี 2552 โดยมีสาเหตุหลักมาจากการแข็งค่าของเงินบาทเมื่อเทียบกับเงินดอลลาร์สหรัฐฯ ซึ่งทำให้ภาระหนี้การค้ำที่ค้างชำระกับ AAB ที่เป็นสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐฯ มีมูลค่าลดลง

รายได้อื่น รายได้อื่น เพิ่มขึ้นร้อยละ 66.6 เป็น 363.0 ล้านบาท ในปี 2553 จาก 217.9 ล้านบาทในปี 2552 โดยมีสาเหตุหลักมาจากการเพิ่มขึ้นของรายได้อื่น จากค่าธรรมเนียมท่าอากาศยานที่เรียกเก็บจากผู้โดยสาร ดอกเบี้ยรับ และรายได้อื่นๆ ทั้งนี้ รายได้อื่นจากค่าธรรมเนียมท่าอากาศยานที่เรียกเก็บจากผู้โดยสารนั้น เพิ่มขึ้นร้อยละ 70.2 เป็น 223.4 ล้านบาทในปี 2553 จาก 131.3 ล้านบาทในปี 2552 โดยมีสาเหตุหลักมาจากจำนวนผู้โดยสารที่ใช้บริการเพิ่มขึ้น นอกจากนี้ การเพิ่มขึ้นของ

ดอกเบี้ยรับเป็น 50.3 ล้านบาทในปี 2553 จาก 9.6 ล้านบาทในปี 2552 มีสาเหตุหลักมาจากการเพิ่มขึ้นของดอกเบี้ยจากลูกหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน เนื่องจาก บจ. ไทยแอร์เอเชียเริ่มเรียกเก็บดอกเบี้ยในอัตราเฉลี่ยร้อยละ 6.0 ต่อปีจากยอดที่ค้างชำระ โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2553 เป็นต้นไป ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชียไม่ได้เรียกเก็บดอกเบี้ยจากจำนวนเงินดังกล่าวในปี 2552

กำไรก่อนค่าใช้จ่าย จากที่กล่าวมาข้างต้น กำไรก่อนค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญเป็น 2,853.3 ล้านบาท ในปี 2553 จาก 312.7 ล้านบาท ในปี 2552

ค่าใช้จ่ายในการขาย ค่าใช้จ่ายในการขายเพิ่มขึ้นร้อยละ 47.3 เป็น 357.9 ล้านบาทในปี 2553 จาก 243.0 ล้านบาทในปี 2552 โดยมีสาเหตุหลักมาจากการเพิ่มขึ้นของค่าใช้จ่ายในการโฆษณาและการส่งเสริมการขายและค่าใช้จ่ายในการขายอื่นๆที่เกี่ยวข้อง ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ออกแคมเปญโฆษณาใหม่ในปี 2553 เพื่อโฆษณาการเปลี่ยนฝูงบินให้เป็นเครื่องบินรุ่นแอร์บัส A320 ทั้งฝูงบินของบจ. ไทยแอร์เอเชีย

ค่าใช้จ่ายในการบริหาร ค่าใช้จ่ายในการบริหารลดลงเล็กน้อยเป็น 212.5 ล้านบาทในปี 2553 จาก 215.0 ล้านบาทในปี 2552 โดยมีสาเหตุหลักมาจากเงินเดือนและเบี้ยเลี้ยงพนักงานที่ทำหน้าที่ในการบริหารที่ลดลง ซึ่งถูกชดเชยบางส่วนด้วยการเพิ่มขึ้นของค่าเช่าสำนักงานและค่าใช้จ่ายในการบริหารอื่น

ค่าตอบแทนผู้บริหาร ค่าตอบแทนผู้บริหารเพิ่มขึ้นร้อยละ 16.3 เป็น 28.8 ล้านบาทในปี 2553 จาก 24.8 ล้านบาทในปี 2552 โดยมีสาเหตุหลักมาจากการขึ้นเงินเดือนของผู้บริหารของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ในปี 2553

กำไร (ขาดทุน) ก่อนต้นทุนทางการเงินและภาษีเงินได้ จากที่กล่าวมาข้างต้น บจ. ไทยแอร์เอเชียบันทึกกำไรก่อนต้นทุนทางการเงินและภาษีเงินได้จำนวน 2,254.1 ล้านบาทในปี 2553 เมื่อเทียบกับขาดทุนก่อนต้นทุนทางการเงินและภาษีเงินได้จำนวน (170.1) ล้านบาทในปี 2552

ต้นทุนทางการเงิน ต้นทุนทางการเงินเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ เป็น 243.1 ล้านบาทในปี 2553 จาก 0.4 ล้านบาทในปี 2552 โดยมีสาเหตุหลักมาจากดอกเบี้ยจากยอดเจ้าหนี้การค้าที่ค้างชำระกับ AAB ในปี 2553 ซึ่ง AAB เริ่มเรียกเก็บดอกเบี้ยในอัตราเฉลี่ยร้อยละ 6.0 ต่อปีจากยอดที่ค้างชำระ โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2553 เป็นต้นไป ทั้งนี้ ยอดเจ้าหนี้การค้าที่ค้างชำระ ได้แก่ ผลขาดทุนจากสัญญาแลกเปลี่ยนราคาน้ำมันเชื้อเพลิง ค่าเช่าที่ถึงกำหนดชำระภายใต้สัญญาเช่าดำเนินงาน และค่าซ่อมบำรุง ทั้งนี้ AAB ไม่ได้เรียกเก็บดอกเบี้ยจากจำนวนเงินดังกล่าวในปี 2552

กำไร (ขาดทุน) ก่อนภาษีเงินได้ จากที่กล่าวมาข้างต้น บจ. ไทยแอร์เอเชียบันทึกกำไรก่อนภาษีเงินได้จำนวน 2,011 ล้านบาทในปี 2553 เมื่อเปรียบเทียบกับขาดทุนก่อนภาษีเงินได้จำนวน (170.5) ล้านบาทในปี 2552

ภาษีเงินได้ บจ. ไทยแอร์เอเชียไม่ต้องเสียภาษีเงินได้ใดๆ ในปี 2552 หรือในปี 2553 เนื่องจากในปี 2552 บจ. ไทยแอร์เอเชียมีขาดทุนก่อนหักภาษีเงินได้ และ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2553 บจ. ไทยแอร์เอเชียมีขาดทุนทางภาษีสะสมจำนวน 4,248.1 ล้านบาท ที่สามารถนำไปหักกับกำไรที่ต้องเสียภาษีต่อไปในอนาคตได้ ดังนั้น บจ. ไทยแอร์เอเชียจึงใช้ส่วนขาดทุนทางภาษีสะสมจากปีก่อนๆจำนวน 1,567.0 ล้านบาท มาหักกับกำไรที่ต้องเสียภาษีได้ทั้งหมดในปี 2553 ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชียยังคงมีขาดทุนทางภาษีสะสมคงเหลือจำนวน 2,681.1 ล้านบาท เพื่อใช้สำหรับปี 2554

กำไร (ขาดทุน) สุทธิสำหรับปี จากที่กล่าวมาข้างต้น บจ. ไทยแอร์เอเชียบันทึกกำไรสุทธิสำหรับปีเป็นจำนวน 2,011.0 ล้านบาทในปี 2553 เมื่อเปรียบเทียบกับขาดทุนสุทธิสำหรับปีจำนวน (170.5) ล้านบาทในปี 2552

รอบปีบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2552 เปรียบเทียบกับรอบปีบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2551

รายได้จากการขายและการให้บริการ รายได้จากการขายและการให้บริการเพิ่มขึ้นร้อยละ 5.4 เป็น 9,281.2 ล้านบาท ในปี 2552 จาก 8,805.1 ล้านบาทในปี 2551 โดยมีสาเหตุหลักมาจากรายได้ค่าโดยสาร รายได้จากการขายสินค้าบนเครื่องบิน และรายได้ค่าระวางขนส่งที่เพิ่มขึ้น ซึ่งได้ถูกหักลบบางส่วนจากการลดลงของรายได้ค่าน้ำหนักสัมภาระและค่าบริการอื่น

รายได้ค่าโดยสาร รายได้ค่าโดยสารเพิ่มขึ้นร้อยละ 54.9 เป็น 7,582.3 ล้านบาทในปี 2552 จาก 4,893.5 ล้านบาทในปี 2551 โดยมีสาเหตุหลักมาจากจำนวนผู้โดยสารที่ใช้บริการเพิ่มขึ้นเป็น 5.0 ล้านคนในปี 2552 จาก 4.2 ล้านคนในปี 2551 เนื่องจากปริมาณที่นั่งผู้โดยสารและค่าโดยสารเฉลี่ยที่สูงขึ้น รายได้ที่มาจากรายได้ค่าโดยสารนั้นเพิ่มขึ้น แม้ว่าจะได้รับผลกระทบจากวิกฤตการเงินโลกและเหตุการณ์ความไม่สงบทางการเมืองในประเทศไทย และการชุมนุมประท้วงโดยปิดท่าอากาศยานสุวรรณภูมิในกรุงเทพฯ และท่าอากาศยานภูเก็ตในจังหวัดภูเก็ตเมื่อปลายปี 2551 ซึ่งส่งผลกระทบต่อการเดินทางในช่วงไตรมาสแรกของปี 2552 อย่างไรก็ตาม อัตราส่วนการขนส่งผู้โดยสารเฉลี่ยลดลงเป็นร้อยละ 76 ในปี 2552 จากร้อยละ 77 ในปี 2551 เนื่องจากการลดลงของอัตราส่วนการขนส่งผู้โดยสารในเส้นทางบินภายในประเทศโดยมีสาเหตุหลักมาจากเหตุการณ์ความไม่สงบทางการเมือง และความขัดแย้งทางสังคม

ปริมาณที่นั่งผู้โดยสารเพิ่มขึ้นเป็น 6.6 ล้านที่นั่งในปี 2552 จาก 5.4 ล้านที่นั่งในปี 2551 ในขณะที่ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ASK) เพิ่มขึ้นเป็น 6,511 ล้านที่นั่ง-กม. ในปี 2552 จาก 5,101 ล้านที่นั่ง-กม. ในปี 2551 โดยมีสาเหตุหลักมาจากการที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้รับมอบเครื่องบินรุ่นแอร์บัส A320 เพิ่มขึ้นอีก 4 ลำในปี 2552 และได้เพิ่มระยะทางการบินให้ยาวขึ้น ซึ่งถูกหักลบบางส่วนจากการลดลงของอัตราการใช้เครื่องบินต่อลำ ทั้งนี้ ระยะทางการบินเฉลี่ยเพิ่มขึ้นเป็น 979 กิโลเมตรในปี 2552 จาก 929 กิโลเมตรในปี 2551 โดยมีสาเหตุหลักมาจากเส้นทางบินระหว่างประเทศที่เพิ่มขึ้น อย่างไรก็ตามอัตราการใช้เครื่องบินต่อลำลดลงเป็น 9.4 ชั่วโมงปฏิบัติการบินต่อวันในปี 2552 จาก 10.6 ชั่วโมงปฏิบัติการบินต่อวันในปี 2551 โดยมีสาเหตุหลักมาจากการปรับการบริหารจัดการปริมาณที่นั่งผู้โดยสารเพื่อให้สอดคล้องกับอุปสงค์ที่ลดลง ค่าโดยสารเฉลี่ยเพิ่มขึ้นเป็น 1,520 บาทในปี 2552 จาก 1,170 บาทในปี 2551 โดยมีสาเหตุหลักมาจากการที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ระบุการเรียกเก็บค่าธรรมเนียมน้ำมันเชื้อเพลิงที่แยกเก็บต่างหากจากค่าโดยสารในเดือนพฤศจิกายน 2551 และนำไปรวมกับค่าโดยสารในเดือนพฤศจิกายน 2551 ดังนั้นปริมาณการขนส่งด้านผู้โดยสาร (RPK) จึงเพิ่มขึ้นเป็น 4,921 ล้านคน-กม. ในปี 2552 จาก 3,867 ล้านคน-กม. ในปี 2551

รายได้ค่าน้ำหนักสัมภาระและค่าบริการอื่น รายได้ค่าน้ำหนักสัมภาระและค่าบริการอื่นลดลงร้อยละ 60.3 เป็น 1,492.5 ล้านบาทในปี 2552 จาก 3,755.0 ล้านบาทในปี 2551 โดยมีสาเหตุหลักมาจากการที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ระบุการเรียกเก็บค่าธรรมเนียมน้ำมันเชื้อเพลิงในเดือนพฤศจิกายน 2551 เมื่อราคาน้ำมันเชื้อเพลิงลดลงอย่างมีนัยสำคัญ รวมถึงการลดลงของค่าธรรมเนียมสัมภาระเกินขนาดและค่าธรรมเนียมการขึ้นเครื่องก่อน ซึ่งถูกชดเชยบางส่วนจากการเพิ่มขึ้นของค่าบริการด้านสัมภาระและค่าธรรมเนียมการเลือกที่นั่ง นอกจากนี้ รายได้จากค่าธรรมเนียมน้ำมันเชื้อเพลิงลดลงร้อยละ 94.0 เป็น 150.8 ล้านบาทในปี 2552 จาก 2,501.4 ล้านบาทในปี 2551 โดยรายได้จากค่าธรรมเนียมน้ำมันเชื้อเพลิงในปี 2552 เป็นผลมาจากค่าธรรมเนียมน้ำมันเชื้อเพลิงที่เรียกเก็บจากบัตรโดยสารที่ขายได้ก่อนเดือนพฤศจิกายน 2551 เพื่อการเดินทางในปี 2552

การที่ค่าบริการด้านสัมภาระเพิ่มขึ้นในขณะที่ค่าธรรมเนียมสัมภาระเกินขนาดลดลง มีสาเหตุมาจากการที่ บจ. ไทยแอร์เอเชียเปลี่ยนแปลงการเรียกเก็บค่าบริการด้านสัมภาระ ทั้งนี้ ก่อนเดือนเมษายน 2551 บจ. ไทยแอร์เอเชียไม่เรียกเก็บค่าบริการด้านสัมภาระสำหรับสัมภาระที่มีน้ำหนักไม่เกิน 15 กิโลกรัมต่อผู้โดยสารหนึ่งคนและเรียกเก็บค่าธรรมเนียมในกรณีที่มีสัมภาระมีน้ำหนักเกิน 15 กิโลกรัม ตั้งแต่เดือนเมษายน 2551 เป็นต้นมา บจ. ไทยแอร์เอเชียระบุการยกเว้นการเรียกเก็บค่าบริการด้านสัมภาระสำหรับสัมภาระที่มีน้ำหนักไม่เกิน 15 กิโลกรัมต่อผู้โดยสารหนึ่งคน และเริ่มมาเรียกเก็บค่าบริการด้านสัมภาระสำหรับสัมภาระบรรทุกน้ำหนัก ทั้งนี้ ในปี 2552 บจ. ไทยแอร์เอเชียได้ปรับโครงสร้างอัตราค่าบริการด้านสัมภาระ

ใหม่ โดยมีอัตราเรียกเก็บที่ระดับขึ้นอยู่กับน้ำหนักของกระเป๋าแต่ละใบ นอกจากนี้ ในปี 2551 บจ.ไทยแอร์เอเชียได้ให้บริการ การขึ้นเครื่องก่อน ซึ่งต่อมาได้เปลี่ยนเป็นการให้บริการการเลือกที่นั่งแทนในปี 2552

รายได้จากการขายสินค้าบนเครื่องบิน รายได้จากการขายสินค้าบนเครื่องบินเพิ่มขึ้นร้อยละ 29.2 เป็น 107.6 ล้านบาทในปี 2552 จาก 83.3 ล้านบาทในปี 2551 โดยมีสาเหตุหลักมาจากการขายอาหาร เครื่องดื่ม และสินค้าบนเครื่องบินที่ เพิ่มขึ้นอันเป็นผลมาจากจำนวนผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้น

รายได้ค่าระวางขนส่ง รายได้ค่าระวางขนส่งเพิ่มขึ้นร้อยละ 34.8 เป็น 98.8 ล้านบาทในปี 2552 จาก 73.3 ล้านบาท ในปี 2551 โดยมีสาเหตุหลักมาจากปริมาณระวางขนส่งสินค้าที่เพิ่มขึ้น

ต้นทุนจากการดำเนินงาน ต้นทุนจากการดำเนินงานลดลงร้อยละ 21.8 เป็น 9,315.9 ล้านบาทในปี 2552 จาก 11,909.1 ล้านบาทในปี 2551 โดยมีสาเหตุหลักมาจากราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่ลดลง ซึ่งถูกหักลบบางส่วนจากการเพิ่มขึ้นของค่า เช่าเครื่องบิน ค่าใช้จ่ายการบริการในสนามบินและลานจอด ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงาน และค่าซ่อมแซมและบำรุงรักษา

ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง ค่าน้ำมันเชื้อเพลิงลดลงร้อยละ 46.5 เป็น 3,357.2 ล้านบาทในปี 2552 จาก 6,274.5 ล้านบาทในปี 2551 โดยมีสาเหตุหลักมาจากการลดลงของราคาเฉลี่ยน้ำมันเชื้อเพลิงเครื่องบินเป็น 68.0 ดอลลาร์สหรัฐต่อบาร์เรลในปี 2552 จาก 125.5 ดอลลาร์สหรัฐต่อบาร์เรลในปี 2551 ซึ่งถูกหักลบบางส่วนจากการเพิ่มขึ้นของเที่ยวบินและปริมาณการใช้ น้ำมันเชื้อเพลิงของ บจ.ไทยแอร์เอเชีย ทั้งนี้ ปริมาณการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงเครื่องบินของ บจ.ไทยแอร์เอเชีย เพิ่มขึ้นเป็น 1,217,727 บาร์เรลในปี 2552 จาก 1,032,597 บาร์เรลในปี 2551 ทั้งนี้ ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง รวมถึงผลขาดทุนจากการยกเลิก สัญญาแลกเปลี่ยนราคาน้ำมันจำนวน 1,765.8 ล้านบาทในปี 2551 และ 22.6 ล้านบาทในปี 2552

ค่าเช่าเครื่องบิน ค่าเช่าเครื่องบินเพิ่มขึ้นร้อยละ 38.5 จาก 1,236.2 ล้านบาทในปี 2551 เป็น 1,712.4 ล้านบาทในปี 2552 โดยมีสาเหตุหลักมาจากการเช่าเครื่องบินรุ่นแอร์บัส A320 เพิ่มขึ้นอีกสี่ลำ

ค่าใช้จ่ายการบริการในสนามบินและลานจอด ค่าใช้จ่ายการบริการในสนามบินและลานจอดเพิ่มขึ้นร้อยละ 15.5 เป็น 1,030.9 ล้านบาทในปี 2552 จาก 892.5 ล้านบาทในปี 2551 โดยมีสาเหตุหลักมาจากการเพิ่มขึ้นของค่าธรรมเนียมการนำ ร่อง ซึ่งเป็นผลมาจากการเพิ่มความถี่ของเที่ยวบินไปยังจุดหมายปลายทางในต่างประเทศทั้งที่มีอยู่เดิมและที่มีการเปิดใหม่ ตลอดจนจำนวนเครื่องบินรุ่นแอร์บัส A320 ที่เพิ่มขึ้น ซึ่งทำให้ค่าธรรมเนียมในการขึ้นลงของเครื่องบินเพิ่มขึ้นเมื่อเทียบกับ เครื่องบินรุ่นโบอิง 737-300

ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงาน ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงานเพิ่มขึ้นเล็กน้อยเป็น 834.3 ล้านบาทในปี 2552 จาก 816.0 ล้านบาทในปี 2551 โดยมีสาเหตุหลักมาจากจำนวนพนักงานที่เพิ่มขึ้นและการขึ้นเงินเดือนพนักงาน

ค่าซ่อมแซมและบำรุงรักษา ค่าซ่อมแซมและบำรุงรักษาเพิ่มขึ้นร้อยละ 10.2 เป็น 1,264.1 ล้านบาทในปี 2552 จาก 1,147.6 ล้านบาทในปี 2551 โดยสาเหตุหลักมาจากการเพิ่มขึ้นของค่าซ่อมแซมและบำรุงรักษาฝูงบินที่มีอยู่ และการตรวจ สภาพตามปกติจากการเพิ่มขนาดของฝูงบิน

ค่าใช้จ่ายในการให้บริการและช่องทางการขาย ค่าใช้จ่ายในการให้บริการและช่องทางการขายเพิ่มขึ้นร้อยละ 36.7 เป็น 505.2 ล้านบาทในปี 2552 จาก 369.7 ล้านบาทในปี 2551 โดยมีสาเหตุหลักมาจากจำนวนผู้โดยสารที่สูงขึ้น

ค่าใช้จ่ายจากการดำเนินงานอื่น ค่าใช้จ่ายจากการดำเนินงานอื่น ลดลงร้อยละ 47.8 เป็น 611.8 ล้านบาทในปี 2552 จาก 1,172.6 ล้านบาทในปี 2551 โดยมีสาเหตุหลักมาจากผลขาดทุนจากการยกเลิกสัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ยในปี 2551

ขาดทุนขั้นต้น จากสาเหตุข้างต้น บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีผลขาดทุนขั้นต้นลดลงร้อยละ 98.9 เป็น (34.7) ล้านบาทในปี 2552 จาก (3,104.0) ล้านบาทในปี 2551

กำไรสุทธิจากอัตราแลกเปลี่ยน กำไรสุทธิจากอัตราแลกเปลี่ยนเพิ่มขึ้นเป็น 129.5 ล้านบาทในปี 2552 จาก 17.6 ล้านบาทในปี 2551 โดยมีสาเหตุหลักมาจากการแข็งค่าของเงินบาทเมื่อเทียบกับเงินดอลลาร์สหรัฐฯ ซึ่งทำให้ภาระหนี้การค้ำที่ค้างชำระต่อ AAB ที่เป็นสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐฯ มีมูลค่าลดลง

รายได้อื่น รายได้อื่น เพิ่มขึ้นร้อยละ 21.8 เป็น 217.9 ล้านบาทในปี 2552 จาก 178.9 ล้านบาทในปี 2551 โดยมีสาเหตุหลักมาจากการเพิ่มขึ้นของรายได้อื่น จากค่าธรรมเนียมท่าอากาศยานที่เรียกเก็บจากผู้โดยสาร ซึ่งถูกหักลบบางส่วนจากการลดลงของรายได้อื่นๆ โดยรายได้อื่นจากค่าธรรมเนียมท่าอากาศยานที่เรียกเก็บจากผู้โดยสารนั้น เพิ่มขึ้นร้อยละ 31.5 เป็น 131.3 ล้านบาทในปี 2552 จาก 99.8 ล้านบาทในปี 2551 โดยมีสาเหตุหลักมาจากจำนวนผู้โดยสารที่ใช้บริการเพิ่มขึ้น ส่วนรายได้อื่นๆ ลดลงร้อยละ 3.1 เป็น 51.2 ล้านบาทในปี 2552 จาก 53.0 ล้านบาทในปี 2551 โดยมีสาเหตุหลักมาจากการรับรู้รายได้จากเงินจ่ายล่วงหน้าสำหรับการจองบัตรโดยสารเป็นกลุ่มที่หมดอายุในปี 2551

กำไร (ขาดทุน) ก่อนค่าใช้จ่าย จากที่กล่าวมาข้างต้น บจ. ไทยแอร์เอเชียบันทึกกำไรก่อนค่าใช้จ่ายที่ 312.7 ล้านบาทในปี 2552 เมื่อเทียบกับขาดทุนก่อนค่าใช้จ่ายจำนวน (2,907.5) ล้านบาทในปี 2551

ค่าใช้จ่ายในการขาย ค่าใช้จ่ายในการขายเพิ่มขึ้นร้อยละ 6.4 เป็น 243.0 ล้านบาทในปี 2552 จาก 228.5 ล้านบาทในปี 2551 โดยมีสาเหตุหลักมาจากค่าใช้จ่ายอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องเพิ่มขึ้น ซึ่งถูกหักลบบางส่วนจากการลดลงของค่าใช้จ่ายในการโฆษณาและการส่งเสริมการขาย

ค่าใช้จ่ายในการบริหาร ค่าใช้จ่ายในการบริหารลดลงร้อยละ 1.6 เป็น 215.0 ล้านบาทในปี 2552 จาก 218.4 ล้านบาทในปี 2551 โดยมีสาเหตุหลักมาจากค่าใช้จ่ายทางเทคโนโลยีสารสนเทศและค่าวิชาชีพที่ลดลง

ค่าตอบแทนผู้บริหาร ค่าตอบแทนผู้บริหารลดลงร้อยละ 16.5 เป็น 24.8 ล้านบาทในปี 2552 จาก 29.6 ล้านบาทในปี 2551

ขาดทุนก่อนต้นทุนทางการเงินและภาษีเงินได้ จากที่กล่าวมาแล้วข้างต้น ขาดทุนก่อนต้นทุนทางการเงินและภาษีเงินได้ลดลงร้อยละ 95.0 เป็น (170.1) ล้านบาทในปี 2552 จาก (3,384.0) ล้านบาทในปี 2551

ต้นทุนทางการเงิน ต้นทุนทางการเงินลดลงร้อยละ 16.1 เป็น 0.4 ล้านบาทในปี 2552 จาก 0.5 ล้านบาทในปี 2551

ขาดทุนก่อนภาษีเงินได้ จากที่กล่าวมาข้างต้น ขาดทุนก่อนภาษีเงินได้ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ลดลงร้อยละ 95.0 เป็น (170.5) ล้านบาทในปี 2552 จาก (3,384.5) ล้านบาทในปี 2551

ภาษีเงินได้ บจ. ไทยแอร์เอเชียไม่มีภาษีเงินได้ที่ต้องชำระ ในปี 2551 หรือปี 2552 เนื่องจาก บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีผลขาดทุนก่อนภาษีเงินได้ในปี 2551 และปี 2552

ขาดทุนสุทธิสำหรับปี จากที่กล่าวมาข้างต้น ขาดทุนสุทธิสำหรับปีลดลงร้อยละ 95.0 เป็น (170.5) ล้านบาทในปี 2552 จาก (3,384.5) ล้านบาทในปี 2551

12.2.6 คำอธิบายและการวิเคราะห์สินทรัพย์

สินทรัพย์ทั้งหมด

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2551 2552 และ 2553 และ ณ วันที่ 30 กันยายน 2554 สินทรัพย์รวมของบจ. ไทยแอร์เอเชีย เท่ากับ 1,692.4 ล้านบาท 2,067.1 ล้านบาท 4,866.8 ล้านบาท และ 3,662.5 ล้านบาท ตามลำดับ โดยมีรายละเอียดของสินทรัพย์หลักดังนี้

	วันที่ 31 ธันวาคม						วันที่ 30 กันยายน	
	2551		2552		2553		2554	
	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ
สินทรัพย์หมุนเวียน	1,095.7	64.7	1,357.9	65.7	4,008.3	82.4	2,747.2	75.0
ส่วนปรับปรุงอาคารและอุปกรณ์ - สุทธิ	317.6	18.8	288.0	13.9	274.6	5.6	281.2	7.7
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น	279.1	16.5	421.2	20.4	583.9	12.0	634.1	17.3
รวมสินทรัพย์	1,692.4	100.0	2,067.1	100.0	4,866.8	100.0	3,662.5	100.0

สินทรัพย์หมุนเวียน

สินทรัพย์หมุนเวียนของบจ. ไทยแอร์เอเชียที่สำคัญได้แก่ เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ลูกหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน และภาษีมูลค่าเพิ่มค้างรับ-สุทธิ โดยมีจำนวนรวมเท่ากับ 1,095.7 ล้านบาท 1,357.9 ล้านบาท 4,008.3 ล้านบาท และ 2,747.2 ล้านบาท ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2551 2552 และ 2553 และ ณ วันที่ 30 กันยายน 2554 ตามลำดับ

สินทรัพย์หมุนเวียนเพิ่มขึ้นร้อยละ 23.9 ในปี 2552 เมื่อเทียบกับปี 2551 เนื่องจากลูกหนี้การค้า-สุทธิและลูกหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกันเพิ่มขึ้นตามการขยายตัวของรายได้ และมีการให้เงินกู้ยืมระยะสั้นแก่กรรมการ โดย ณ วันที่ 30 กันยายน 2554 บจ.ไทยแอร์เอเชียไม่มีรายการเงินให้กู้ยืมระยะสั้นแก่กรรมการแล้ว

สินทรัพย์หมุนเวียนเพิ่มขึ้นอย่างมากร้อยละ 195.2 ในปี 2553 เมื่อเทียบกับปี 2552 โดยมีสาเหตุมาจากลูกหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกันเพิ่มขึ้นอย่างมากในปี 2553 จากรายได้ค่าโดยสารที่กิจการที่เกี่ยวข้องกันรับแทน บจ.ไทยแอร์เอเชีย และเงินทดรองจ่ายแทนกิจการที่เกี่ยวข้องกัน ซึ่งยังไม่ได้รับการชำระ

ณ วันที่ 30 กันยายน 2554 บจ.ไทยแอร์เอเชีย มีสินทรัพย์หมุนเวียนลดลงร้อยละ 31.5 เมื่อเทียบกับ ณ สิ้นปี 2553 โดยมีสาเหตุหลักมาจากการบจ.ไทยแอร์เอเชียมีการทำสัญญาหักลบกลบหนี้ระหว่างกันภายในกลุ่มบริษัทแอร์เอเชีย ซึ่งรวมถึง บจ.ไทยแอร์เอเชีย AAB และ AAM โดยใช้ยอดหนี้สิ้นเดือนพฤษภาคม 2554 โดยเป็นรายการที่เกิดขึ้นเพียงครั้งเดียว ซึ่งส่งผลให้ยอดลูกหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกันลดลงเหลือ 288.0 ล้านบาท ณ วันที่ 30 กันยายน 2554 นอกจากนี้ เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด เพิ่มขึ้นร้อยละ 152.1 เมื่อเทียบกับสิ้นปี 2553 จากการที่บจ.ไทยแอร์เอเชียมีผลกำไรสุทธิจำนวน 1,413.3 ล้านบาทในงวดเก้าเดือนแรกของปี 2554 และได้มีการกู้เงินจากสถาบันการเงินในปี 2554 และยังสามารถชดเชยด้วยการเพิ่มขึ้นของภาษีมูลค่าเพิ่มค้างรับสุทธิ ซึ่งบจ.ไทยแอร์เอเชียอยู่ระหว่างการดำเนินการขอคืนจากกรมสรรพากร

ส่วนปรับปรุงอาคารและอุปกรณ์—สุทธิ

ส่วนปรับปรุงอาคารและอุปกรณ์-สุทธิ ของบจ. ไทยแอร์เอเชีย ประกอบด้วยรายการที่สำคัญได้แก่ อะไหล่เครื่องบินโดยสาร โดยมีจำนวน 317.6 ล้านบาท 288.0 ล้านบาท 274.6 ล้านบาท และ 281.2 ล้านบาท ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2551 2552 และ 2553 และ ณ วันที่ 30 กันยายน 2554 ตามลำดับ การลดลงของส่วนปรับปรุงอาคารและอุปกรณ์-สุทธิในระหว่างปี 2551 ถึงปี 2553 มีสาเหตุหลักมาจากค่าเสื่อมราคาซึ่งเกิดขึ้นตามปกติ เนื่องจาก บจ.ไทยแอร์เอเชียเช่าเครื่องบินทั้งหมดแบบสัญญาเช่าดำเนินงาน ทั้งนี้ ณ วันที่ 30 กันยายน 2554 ส่วนปรับปรุงอาคารและอุปกรณ์ - สุทธิเพิ่มขึ้น เมื่อเทียบกับปี 2553 เนื่องจากการจัดหาอะไหล่เครื่องบินเพื่อรองรับการเพิ่มขึ้นของเครื่องบิน ดังนั้น ส่วนปรับปรุงอาคารและอุปกรณ์-สุทธิ จึงไม่รวมมูลค่า

สุทธิของเครื่องบินของบจ.ไทยแอร์เอเชีย หากในอนาคต บจ.ไทยแอร์เอเชียซื้อเครื่องบินเป็นของตัวเอง มูลค่าสุทธิของเครื่องบินที่ซื้อจะปรากฏอยู่ในส่วนปรับปรุงอาคารและอุปกรณ์-สุทธิ

สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น

สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่นของบจ.ไทยแอร์เอเชีย มีจำนวน 279.1 ล้านบาท 421.2 ล้านบาท 583.9 ล้านบาท และ 634.1 ล้านบาท ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2551 2552 และ 2553 และ ณ วันที่ 30 กันยายน 2554 ตามลำดับ

12.2.7 สภาพคล่องและแหล่งที่มาของเงินทุน

กระแสเงินสด

กระแสเงินสดโดยสรุปของ บจ.ไทยแอร์เอเชีย ในช่วงระยะเวลาที่ระบุไว้ มีรายละเอียดดังนี้

ข้อมูลเกี่ยวกับกระแสเงินสด

	รอบปีบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม			งวดเก้าเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน	
	2551 (ล้านบาท)	2552 (ล้านบาท)	2553 (ล้านบาท)	2553 (ล้านบาท)	2554 (ล้านบาท)
กระแสเงินสดได้มาจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมดำเนินงาน:					
กระแสเงินสดจากกิจกรรมดำเนินงานก่อนการเปลี่ยนแปลงของสินทรัพย์					
และหนี้สินดำเนินงาน	(2,883.9)	280.9	2,207.4	1,191.6	1,514.2
การเปลี่ยนแปลงของสินทรัพย์และหนี้สินดำเนินงาน	3,412.6	(116.0)	(2,523.4)	(1,264.7)	(1,343.3)
ดอกเบี้ยจ่าย	(0.5)	(0.4)	(0.3)	(0.2)	(49.1)
ดอกเบี้ยรับ	—	—	—	—	28.4
รวม	528.2	164.5	(316.3)	(73.3)	150.2
กระแสเงินสดได้มาจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมลงทุน:					
เงินให้กู้ยืมระยะสั้นแก่กรรมการลดลง (เพิ่มขึ้น)	—	(187.0)	87.0	(48.0)	100.0
เงินลงทุนระยะสั้นเปลี่ยนแปลงสุทธิ	111.4	—	—	—	—
เงินสดรับจากการจำหน่ายส่วนปรับปรุงอาคารและอุปกรณ์	0.3	3.5	2.4	4.1	6.1
เงินสดจ่ายเพื่อส่วนปรับปรุงอาคารและอุปกรณ์	(224.7)	(101.2)	(108.6)	(92.3)	(41.2)
อื่นๆ ⁽¹⁾	2.9	4.1	(11.3)	(10.3)	7.2
รวม	(110.1)	(280.6)	(30.5)	(146.5)	72.1
กระแสเงินสดได้มาจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมการจัดหาเงิน:					
เงินสดรับจากเงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงิน	—	—	200.0	—	—
เงินสดจ่ายคืนเงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงิน	—	—	—	—	(200.0)
เงินสดจ่ายภายใต้สัญญาเช่าทางการเงิน	(1.5)	(1.4)	(1.5)	(0.7)	(5.4)
เงินสดรับจากเงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน	—	—	—	—	961.2
เงินสดจ่ายคืนเงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน	—	—	—	—	(221.5)
รวม	(1.5)	(1.4)	198.5	(0.7)	534.3
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด (ลดลง) เพิ่มขึ้น - สุทธิ	416.6	(117.5)	(148.3)	(220.5)	756.6

(1) รวมถึงเงินสดจ่ายในการลงทุนทั่วไป เงินสดรับจากการลงทุนทั่วไป เงินสดจ่ายเพื่อสินทรัพย์ที่ไม่มีตัวตน และดอกเบี้ยรับ

งวดเก้าเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2554

ในงวดเก้าเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2554 บจ.ไทยแอร์เอเชีย มีกระแสเงินสดจากกิจกรรมดำเนินงานก่อนการเปลี่ยนแปลงของสินทรัพย์และหนี้สินดำเนินงานจำนวน 1,514.2 ล้านบาท และการลดลงสุทธิจากการเปลี่ยนแปลงของสินทรัพย์และหนี้สินดำเนินงานจำนวน 1,343.3 ล้านบาท โดยการลดลงสุทธิจากการเปลี่ยนแปลงของสินทรัพย์และหนี้สิน

ดำเนินงานมีสาเหตุหลักมาจากการลดลงของเจ้าหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกันจำนวน 3,060.6 ล้านบาท เนื่องจาก บจ. ไทยแอร์เอเชียได้ชำระเงินที่ค้างชำระมาก่อนหน้านี้ให้แก่ AAB การเพิ่มขึ้นของภาษีมูลค่าเพิ่มค้างรับสุทธิจำนวน 343.2 ล้านบาทจากการรับมอบเครื่องบินรุ่นแอร์บัส A320 จำนวน 3 ลำ (ซึ่งค้างขอคืนภาษีมูลค่าเพิ่มค้างรับที่ บจ. ไทยแอร์เอเชียได้ยื่นไว้ อยู่ระหว่างการพิจารณาของกรมสรรพากรเพื่อคืนภาษีมูลค่าเพิ่มค้างรับดังกล่าว) และการเพิ่มขึ้นของค่าใช้จ่ายจ่ายล่วงหน้าจำนวน 128.8 ล้านบาท ในขณะที่ลูกหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกันลดลงจำนวน 1,658.4 ล้านบาทโดยมีสาเหตุหลักมาจากการที่ AAB ได้ชำระเงินที่ค้างชำระมาก่อนหน้านี้ และการเพิ่มขึ้นของรายได้ค่าโดยสารรับล่วงหน้าจำนวน 594.1 ล้านบาท ทั้งนี้ การชำระเงินโดย บจ. ไทยแอร์เอเชีย และ AAB โดยหลักประกอบด้วยเงินที่ชำระในเดือนมิถุนายน 2554 ภายใต้สัญญาการโอนสิทธิในการรับชำระเงิน ลงวันที่ 15 มิถุนายน 2554 ซึ่ง บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้โอนสิทธิในการรับชำระเงินบางส่วนจาก AAB ให้แก่ AAM เพื่อหักลบกับเงินบางส่วนที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ต้องชำระให้แก่ AAM ดังนั้น บจ. ไทยแอร์เอเชียจึงมีเงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมดำเนินงานจำนวน 150.2 ล้านบาท

ในงวดเก้าเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2554 บจ. ไทยแอร์เอเชียมีกระแสเงินสดจากกิจกรรมลงทุนจำนวน 72.1 ล้านบาท ซึ่งโดยมีสาเหตุหลักมาจากการรับชำระหนี้เงินให้กู้ยืมระยะสั้นสุทธิแก่กรรมการรายหนึ่ง จำนวน 100.0 ล้านบาท ซึ่งถูกหักลบบางส่วนจากการจ่ายซื้อส่วนปรับปรุงอาคารและอุปกรณ์

ในงวดเก้าเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2554 บจ. ไทยแอร์เอเชียได้รับเงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงินแห่งหนึ่ง ซึ่ง บจ. ไทยแอร์เอเชียได้ชำระเงินบางส่วนสำหรับการกู้ยืมดังกล่าวและชำระเงินกู้ยืมระยะสั้นที่ได้รับจากสถาบันการเงิน ดังนั้น บจ. ไทยแอร์เอเชียจึงมีกระแสเงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมจัดหาเงินจำนวน 534.3 ล้านบาท

รอบปีบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2553

ในปี 2553 บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีกระแสเงินสดจากกิจกรรมดำเนินงานก่อนการเปลี่ยนแปลงของสินทรัพย์และหนี้สินดำเนินงานจำนวน 2,207.4 ล้านบาท และการลดลงสุทธิจากการเปลี่ยนแปลงของสินทรัพย์และหนี้สินดำเนินงานจำนวน 2,523.4 ล้านบาท โดยการลดลงสุทธิจากการเปลี่ยนแปลงของสินทรัพย์และหนี้สินดำเนินงานมีสาเหตุหลักมาจากการเพิ่มขึ้นของลูกหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกันจำนวน 2,612.7 ล้านบาท ทั้งนี้ โดยมีสาเหตุหลักมาจากรายได้ค่าโดยสารที่ AAB รับแทน บจ. ไทยแอร์เอเชีย จากการขายบัตรโดยสารในส่วนที่เป็นเงินสดอื่นที่ไม่ใช่สกุลเงินบาท และมีได้มีการชำระในช่วงปี 2553 (แต่ได้มีการชำระในปี 2554 ส่งผลให้ลูกหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องลดลงอย่างมีนัยสำคัญ) จากการเพิ่มขึ้นของค่าใช้จ่ายจ่ายล่วงหน้าเป็นจำนวนเงิน 146.4 ล้านบาท จากเจ้าหนี้การค้าที่ลดลงจำนวน 154.1 ล้านบาท และจากเจ้าหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกันที่ลดลงจำนวน 185.3 ล้านบาท ในขณะที่รายได้ค่าโดยสารรับล่วงหน้าเพิ่มขึ้นจำนวน 899.1 ล้านบาท ดังนั้น บจ. ไทยแอร์เอเชียจึงมีเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมดำเนินงานจำนวน 316.3 ล้านบาท

ในปี 2553 บจ. ไทยแอร์เอเชียมีกระแสเงินสดใช้ไปในกิจกรรมลงทุนจำนวน 30.5 ล้านบาท ส่วนใหญ่เป็นการใช้ไปเพื่อการปรับปรุงอาคารและอุปกรณ์ ซึ่งได้ถูกหักลบบางส่วนจากการได้รับชำระหนี้เงินให้กู้ยืมระยะสั้นแก่กรรมการรายหนึ่ง

ในปี 2553 บจ. ไทยแอร์เอเชียได้รับเงินกู้ยืมระยะสั้นจากบมจ. ธนาคารกสิกรไทย ดังนั้น บจ. ไทยแอร์เอเชีย จึงมีกระแสเงินสดจากกิจกรรมจัดหาเงินจำนวน 198.5 ล้านบาท

รอบปีบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2552

ในปี 2552 บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีกระแสเงินสดจากกิจกรรมดำเนินงานก่อนการเปลี่ยนแปลงของสินทรัพย์และหนี้สินดำเนินงานจำนวน 280.9 ล้านบาท และการลดลงสุทธิจากการเปลี่ยนแปลงของสินทรัพย์และหนี้สินดำเนินงานจำนวน 116.0 ล้านบาท โดยการลดลงสุทธิจากการเปลี่ยนแปลงของสินทรัพย์และหนี้สินดำเนินงาน มีสาเหตุหลักมาจากการลดลงของสำรองผลขาดทุนจากการยกเลิกสัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ยจำนวน 388.9 ล้านบาท จากการลดลงของเจ้าหนี้อื่นจำนวน 120.0 ล้านบาท จากการลดลงของค่าใช้จ่ายค้างจ่ายจำนวน 113.3 ล้านบาท จากการเพิ่มขึ้นของสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน

อื่นจำนวน 140.2 ล้านบาท และจากการเพิ่มขึ้นของลูกหนี้การค้าจำนวน 103.2 ล้านบาทเนื่องจากรายได้ที่เพิ่มขึ้น ในขณะที่เจ้าหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกันเพิ่มขึ้นจำนวน 487.6 ล้านบาทจากการคืนเครื่องบินเช่ารูนั้บอิ่ง 737-300 ก่อนครบกำหนด และรายได้รับล่วงหน้าที่เพิ่มขึ้นจำนวน 234.1 ล้านบาท ดังนั้น บจ. ไทยแอร์เอเชีย จึงมีเงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมดำเนินงานจำนวน 164.5 ล้านบาท

ในปี 2552 บจ. ไทยแอร์เอเชียมีกระแสเงินสดใช้ไปในกิจกรรมลงทุนจำนวน 280.6 ล้านบาท ซึ่งส่วนใหญ่เป็นการให้เงินกู้ยืมระยะสั้นแก่กรรมการรายหนึ่ง และการใช้ไปเพื่อการปรับปรุงอาคารและอุปกรณ์

ในปี 2552 บจ. ไทยแอร์เอเชียมีเพียงเงินสดจ่ายภายใต้สัญญาเช่าทางการเงิน ดังนั้น บจ. ไทยแอร์เอเชียจึงมีกระแสเงินสดใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงินจำนวน 1.4 ล้านบาท

รอบปีบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2551

ในปี 2551 บจ. ไทยแอร์เอเชียมีกระแสเงินสดจากกิจกรรมดำเนินงานก่อนการเปลี่ยนแปลงของสินทรัพย์และหนี้สินดำเนินงานติดลบจำนวน 2,883.9 ล้านบาท และการเพิ่มขึ้นสุทธิจากการเปลี่ยนแปลงของสินทรัพย์และหนี้สินดำเนินงานจำนวน 3,412.6 ล้านบาท โดยการเพิ่มขึ้นสุทธิจากการเปลี่ยนแปลงของสินทรัพย์และหนี้สินดำเนินงาน มีสาเหตุหลักมาจากการเพิ่มขึ้นของเจ้าหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกันจำนวน 2,544.5 ล้านบาท ซึ่งส่วนใหญ่เป็นผลมาจากผลขาดทุนจากการยกเลิกสัญญาแลกเปลี่ยนราคาน้ำมันและผลขาดทุนจากการยกเลิกสัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย จากการเพิ่มขึ้นของรายได้รับล่วงหน้าจำนวน 536.4 ล้านบาท จากการเพิ่มขึ้นของเจ้าหนี้การค้าจำนวน 183.8 ล้านบาท จากการเพิ่มขึ้นของเจ้าหนี้อื่นจำนวน 137.9 ล้านบาท และจากการลดลงของลูกหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกันจำนวน 110.2 ล้านบาท ซึ่งถูกหักลบบางส่วนจากสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น ที่เพิ่มขึ้นจำนวน 110.2 ล้านบาท ดังนั้น บจ. ไทยแอร์เอเชียจึงมีเงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมดำเนินงานจำนวน 528.2 ล้านบาท

ในปี 2551 บจ. ไทยแอร์เอเชียมีกระแสเงินสดใช้ไปในกิจกรรมลงทุนจำนวน 110.1 ล้านบาท ซึ่งส่วนใหญ่เป็นการใช้ไปเพื่อการปรับปรุงอาคารและอุปกรณ์ และได้รับเงินสดรับจากเงินลงทุนระยะสั้น

ในปี 2551 บจ. ไทยแอร์เอเชียมีเพียงเงินสดจ่ายภายใต้สัญญาเช่าทางการเงิน ดังนั้น บจ. ไทยแอร์เอเชียจึงมีกระแสเงินสดใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงินจำนวน 1.5 ล้านบาท

สภาพคล่อง

แหล่งเงินทุนที่สำคัญของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้แก่ เงินสดที่ได้จากการดำเนินงานและทุนจากผู้ถือหุ้น โดยเงินที่ได้รับจากผู้ถือหุ้นและเงินตรงที่ได้จากกิจการที่เกี่ยวข้องนั้นเป็นแหล่งเงินทุนสำคัญสำหรับธุรกิจของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย นอกจากนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังมีการกู้ยืมเงินจากธนาคารต่างๆ เป็นครั้งคราว ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีหนี้สินคงค้างทั้งหมด (ซึ่งรวมถึงเงินกู้ยืมระยะสั้นและเงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน เจ้าหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน และหนี้สินตามสัญญาเช่าทางการเงิน) เป็นจำนวน 3,389.5 ล้านบาท 4,222.5 ล้านบาท 4,364.3 ล้านบาท และ 1,104.3 ล้านบาท ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2551 ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2552 ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2553 และ ณ วันที่ 30 กันยายน 2554 ตามลำดับ

บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีเงินทุนหมุนเวียนขาดดุล โดยมีหนี้สินหมุนเวียนรวมมากกว่าสินทรัพย์หมุนเวียนรวมจำนวน 4,936.2 ล้านบาท 5,220.7 ล้านบาท 3,360.1 ล้านบาท และ 1,727.0 ล้านบาท ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2551 ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2552 ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2553 และ ณ วันที่ 30 กันยายน 2554 ตามลำดับ ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย คาดว่าสถานะเงินทุนหมุนเวียนจะดีขึ้นในปี 2555 เนื่องจากจะได้รับเงินจากการขายหุ้นที่ออกใหม่ของตนให้กับ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ซึ่งนำเงินสดที่ได้รับจากการเสนอขายหุ้นสามัญต่อประชาชนในครั้งนี้นำมาชำระเป็นค่าหุ้นที่ออกใหม่ดังกล่าว

12.2.8 หนี้สิน

เจ้าหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน

บจ.ไทยแอร์เอเชียได้รับเงินสนับสนุนจากกิจการที่เกี่ยวข้องกันซึ่งส่วนใหญ่อยู่ในสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐฯ เป็นจำนวนรวมทั้งสิ้น 3,384.1 ล้านบาท 4,218.4 ล้านบาท 4,161.7 ล้านบาท และ 349.5 ล้านบาท ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2551 ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2552 ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2553 และ ณ วันที่ 30 กันยายน 2554 ตามลำดับ โดยนับแต่วันที่ 1 มกราคม 2553 อัตราดอกเบี้ยของเงินที่ค้างชำระกับกิจการที่เกี่ยวข้องอยู่ที่ร้อยละ 6.0 ต่อปี และมีการชำระหนี้เป็นรายเดือน โดยก่อนวันที่ 1 มกราคม 2553 ไม่มีดอกเบี้ยที่ต้องชำระสำหรับเงินที่ค้างชำระในส่วนของเจ้าหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องดังกล่าว

เงินกู้ยืมจากธนาคาร

บจ.ไทยแอร์เอเชียได้รับวงเงินสินเชื่อต่างๆ จาก บมจ. ธนาคารซีไอเอ็มบี ไทย และบมจ. ธนาคารกสิกรไทย โดยมีวงเงินหลายวงเงินที่สามารถเบิกถอนได้ โดย บจ.ไทยแอร์เอเชีย ไม่มีเงินกู้ยืมค้างชำระกับธนาคาร ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2551 และ 2552 และมีเงินกู้ยืมค้างชำระกับธนาคารจำนวน 200.0 ล้านบาท และจำนวน 739.7 ล้านบาท ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2553 และ ณ วันที่ 30 กันยายน 2554 ตามลำดับ นอกจากนี้ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ยังได้เข้าค้ำประกันเงินกู้ยืมที่ Credit Suisse ได้ให้แก่ผู้ถือหุ้นเดิมที่ขายหุ้นต่อประชาชนในครั้งนี้

สินเชื่อจาก บมจ. ธนาคารซีไอเอ็มบี

เมื่อวันที่ 25 เมษายน 2554 บจ.ไทยแอร์เอเชีย ได้ทำหนังสือรับรองและหนังสือให้ความยินยอม (“หนังสือให้ความยินยอม”) กับ บมจ. ธนาคารซีไอเอ็มบี ไทย ซึ่งในหนังสือให้ความยินยอมดังกล่าว บมจ. ธนาคารซีไอเอ็มบี ไทย ได้อนุมัติสินเชื่อต่างๆ (“สินเชื่อจากธนาคารซีไอเอ็มบี ไทย”) ซึ่งประกอบด้วยสินเชื่อเงินกู้เบิกเงินเกินบัญชีจำนวน 5.0 ล้านบาท เงินกู้ระยะยาวจำนวน 970.0 ล้านบาท และวงเงินกู้ระยะสั้นสำหรับความเสี่ยงจากการผิดกำหนดชำระของธุรกรรมแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ (Foreign Currency Pre-Settlement Risk) จำนวน 45.0 ล้านบาท ทั้งนี้ หนังสือให้ความยินยอมยังคงมีผลบังคับใช้อยู่ครบเท่าที่ยังมีการใช้สินเชื่อจากธนาคารซีไอเอ็มบี ไทย และเงินจำนวนดังกล่าวยังมีได้ชำระคืน

ในหนังสือให้ความยินยอมมีการกำหนดข้อตกลงกระทำการ (Covenants) บางประการ ซึ่งรวมถึง ข้อห้ามมิให้ บจ.ไทยแอร์เอเชีย ก่อนนี้ใดๆ โดยไม่ได้รับความยินยอมล่วงหน้าจาก บมจ. ธนาคารซีไอเอ็มบี ไทย เว้นเสียแต่ว่า บจ.ไทยแอร์เอเชีย จะสามารถรักษาไว้ซึ่งอัตราส่วนความสามารถในการชำระหนี้ (Debt service coverage ratio) ไม่ให้ต่ำกว่า 1.2 เท่าและมีเงินสดคงเหลือไม่น้อยกว่า 500.0 ล้านบาท และข้อห้ามมิให้ บจ.ไทยแอร์เอเชีย ชำระหนี้เงินกู้ยืมใดๆ ให้แก่ผู้ถือหุ้นของบริษัท เว้นแต่ในกรณีที่ บจ.ไทยแอร์เอเชีย มีเงินสดคงเหลือไม่น้อยกว่า 500.0 ล้านบาท

สัญญาเงินกู้กับธนาคารซีไอเอ็มบี ไทย เมื่อวันที่ 25 เมษายน 2554 บจ.ไทยแอร์เอเชียได้เข้าทำสัญญาเงินกู้จำนวน 970.0 ล้านบาท กับ บมจ. ธนาคารซีไอเอ็มบี ไทย (“สัญญาเงินกู้กับธนาคารซีไอเอ็มบี ไทย”) เพื่อนำไปใช้เป็นค่าใช้จ่ายใดๆ ที่เกี่ยวข้องกับการส่งมอบเครื่องบินก่อนวันครบกำหนดตามสัญญาเช่าเครื่องบิน ฉบับลงวันที่ 14 กันยายน 2552 ระหว่าง บจ.ไทยแอร์เอเชีย กับ AAM โดยในวันที่ 2 มิถุนายน 2554 บจ.ไทยแอร์เอเชียได้เบิกถอนเงินเป็นจำนวน 961.0 ล้านบาท

อัตราดอกเบี้ยต่อปีตามสัญญาเงินกู้ยืมดังกล่าวเท่ากับ อัตราดอกเบี้ย MLR (Minimum Lending Rate) ลบร้อยละ 1.0 ซึ่ง บมจ. ธนาคารซีไอเอ็มบี ไทย มีสิทธิปรับเพิ่มอัตราดอกเบี้ยหากเกิดเหตุการณ์บางเหตุการณ์ที่ส่งผลกระทบต่อ บจ.ไทยแอร์เอเชีย หรือต่อเอกสารทางการเงินภายใต้ข้อกำหนดของสัญญาเงินกู้กับธนาคารซีไอเอ็มบี ไทย ทั้งนี้ จำนวนเงินต้นจะต้องชำระคืนเป็นรายเดือน รวมทั้งสิ้น 24 งวดในจำนวนเท่าๆ กัน เป็นจำนวนงวดละไม่น้อยกว่า 40.5 ล้านบาท โดยครบกำหนดชำระงวดแรกในวันสุดท้ายของเดือนถัดจากวันที่เบิกเงินกู้ครั้งแรก ซึ่งคือวันที่ 2 มิถุนายน 2554 ทั้งนี้ ณ วันที่ 30 กันยายน 2554 จำนวนรวมของเงินต้นค้างชำระมีจำนวน 739.7 ล้านบาท

การกู้ยืมดังกล่าวได้มีการให้หลักประกันไว้โดยการนำสิทธิในการได้รับเงินมัดจำจำนวน 50.0 ล้านบาท นอกจากนี้ AAB ได้ออกหนังสือรับทราบภาระผูกพัน (Letter of Comfort) ฉบับลงวันที่ 30 ธันวาคม 2553 ให้กับ บมจ. ธนาคารซีไอเอ็มบี ไทย

สัญญาเงินกู้กับธนาคารซีไอเอ็มบี ไทย มีการกำหนดข้อตกลงกระทำการเพิ่มเติมบางประการ ซึ่งรวมถึงแต่ไม่จำกัด เฉพาะ ข้อจำกัดไม่ให้ บจ.ไทยแอร์เอเชีย (ก) ก่อหนี้ เข้าค้ำประกัน ชดใช้ค่าเสียหาย หรือก่อภาระผูกพัน เว้นแต่จะได้รับความยินยอมจาก บมจ. ธนาคารซีไอเอ็มบี ไทย หรือเป็นไปตามที่กำหนดในข้อตกลงกระทำการภายใต้หนังสือให้ความยินยอม และ (ข) ขาย โอน ให้กู้ ให้เช่า หรือจำหน่ายจ่ายโอนธุรกิจหรือสินทรัพย์ที่มีนัยสำคัญ หรือสินทรัพย์ถาวรของ บจ.ไทยแอร์ เอเชีย เว้นแต่จะเป็นการดำเนินธุรกิจตามปกติของ บจ.ไทยแอร์เอเชีย และการกระทำดังกล่าวไม่ได้ก่อให้เกิดผลกระทบในทางลบอย่างมีนัยสำคัญต่อความสามารถของ บจ.ไทยแอร์เอเชีย ในการชำระหนี้

เหตุผิคนดังกล่าวได้สัญญาเงินกู้กับธนาคารซีไอเอ็มบี ไทย รวมถึงแต่ไม่จำกัดเฉพาะ การเปลี่ยนแปลงอย่างมีนัยสำคัญ ของโครงสร้างการถือหุ้นของ บจ.ไทยแอร์เอเชีย (เว้นแต่ว่าการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวเกิดจากการเสนอขายหุ้นต่อประชาชน ครั้งแรก) และการเกิดเหตุการณ์ใดๆ หรือเหตุการณ์หลายเหตุการณ์ ซึ่ง บมจ. ธนาคารซีไอเอ็มบี ไทย เห็นว่าจะก่อให้เกิด หรือ อาจก่อให้เกิดผลกระทบในทางลบอย่างมีนัยสำคัญต่อ บจ. ไทยแอร์เอเชีย และการยกเลิกหลักประกันหรือการที่หลักประกัน ใดๆ ที่ใช้ในการค้ำประกันเงินกู้ยืม ไม่สามารถบังคับได้

สัญญาสินเชื่อเงินกู้เบิกเกินบัญชีกับธนาคารซีไอเอ็มบี ไทย เมื่อวันที่ 11 พฤษภาคม 2554 บจ. ไทยแอร์เอเชียได้เข้า ทำสัญญาสินเชื่อเงินกู้เบิกเกินบัญชีจำนวนเงิน 5.0 ล้านบาทกับ บมจ. ธนาคารซีไอเอ็มบี ไทย (“สัญญาสินเชื่อเงินกู้เบิกเกินบัญชีกับธนาคารซีไอเอ็มบี ไทย”) ซึ่งในสัญญาดังกล่าว บมจ. ธนาคารซีไอเอ็มบี ไทย ตกลงให้สินเชื่อเงินกู้เบิกเกิน บัญชีจำนวน 5.0 ล้านบาท สำหรับบัญชีกระแสรายวันของ บจ.ไทยแอร์เอเชีย ที่มีกับ บมจ. ธนาคารซีไอเอ็มบี ไทย โดย บจ. ไทยแอร์เอเชีย ตกลงชำระดอกเบี้ยเงินกู้ดังกล่าวเป็นรายเดือนในอัตราดอกเบี้ยเท่ากับอัตราดอกเบี้ยขั้นต่ำประเภทเงินเบิกเกิน บัญชี (“Minimum Overdraft Rate”) ต่อปี ซึ่ง บมจ. ธนาคารซีไอเอ็มบี ไทย สามารถเปลี่ยนแปลงได้ตามที่เห็นสมควร นอกจากนี้ บมจ. ธนาคารซีไอเอ็มบี ไทย มีสิทธิเพิ่มอัตราดอกเบี้ยในอัตราเท่ากับอัตราดอกเบี้ยผิคนัดที่ประกาศกำหนดโดย บมจ. ธนาคารซีไอเอ็มบี ไทย หาก บจ. ไทยแอร์เอเชีย ผิคนัดไม่ชำระหนี้เงินต้นหรือดอกเบี้ยภายใต้สัญญาสินเชื่อเงินกู้เงิน เบิกเกินบัญชีกับธนาคารซีไอเอ็มบี ไทย

สินเชื่อได้มีการให้หลักประกันไว้โดยการนำสิทธิในการได้รับเงินมัดจำจำนวน 50.0 ล้านบาท นอกจากนี้ AAB ได้ออกหนังสือรับทราบภาระผูกพัน (Letter of Comfort) ฉบับลงวันที่ 30 ธันวาคม 2553 ให้กับ บมจ. ธนาคารซีไอเอ็มบี ไทย

หนังสือรับทราบภาระผูกพันที่ให้ไว้กับ บมจ. ธนาคารซีไอเอ็มบี เมื่อวันที่ 30 ธันวาคม 2553 AAB ได้ส่งหนังสือ รับทราบภาระผูกพัน (“หนังสือรับทราบภาระผูกพันที่ให้ไว้กับ บมจ. ธนาคารซีไอเอ็มบี”) ให้แก่ บมจ. ธนาคารซีไอเอ็มบี ไทย สำหรับสินเชื่อจากธนาคารซีไอเอ็มบี ไทย ทั้งนี้ ในหนังสือรับทราบภาระผูกพันที่ให้ไว้กับ บมจ. ธนาคารซีไอเอ็มบี AAB ได้รับทราบถึงสินเชื่อจากธนาคารซีไอเอ็มบี ไทย และได้ตกลงที่จะ (ก) ช่วยเหลือ บจ.ไทยแอร์เอเชียในฐานะที่เป็นผู้ถือหุ้น ทางอ้อมในการบริหารจัดการธุรกิจของ บจ.ไทยแอร์เอเชียให้มีสภาพคล่องและมีเงินทุนหมุนเวียนเพียงพอในการชำระหนี้ และภาระผูกพันต่างๆ ที่มีอยู่ในปัจจุบันและในอนาคต ซึ่งรวมถึงบรรดาหนี้ที่ บจ.ไทยแอร์เอเชีย มีต่อ บมจ. ธนาคารซีไอเอ็มบี ไทย (ข) รับรองว่าในกรณีที่มีเหตุในการบอกเลิกสินเชื่อจากธนาคารซีไอเอ็มบี ไทย อันจะทำให้ บมจ. ธนาคารซีไอเอ็มบี ไทย มีสิทธิเรียกให้มีการชำระหนี้ภายใต้สินเชื่อจากธนาคารซีไอเอ็มบี ไทย ก่อนกำหนด ให้ภาระหนี้ที่ บจ. ไทยแอร์เอเชียมีต่อ AAB อยู่ในลำดับรองจากภาระหนี้ที่ บจ.ไทยแอร์เอเชียมีต่อ บมจ. ธนาคารซีไอเอ็มบี ไทย และ (ค) รับรองว่าจะไม่ขาย จำหน่าย หรือดำเนินการใดๆ อันเป็นการทำให้การถือหุ้นหรือความเป็นเจ้าของของ AAB ใน บจ.ไทยแอร์เอเชียลดลง ไม่ว่าจะ

ทั้งหมดหรือเพียงบางส่วน เว้นแต่ว่าจะเกิดจากการเสนอขายหุ้นต่อประชาชนครั้งแรก จนกว่าจะได้มีการชำระหนี้ที่ บจ.ไทยแอร์เอเชีย มีต่อ บมจ. ธนาคารซีไอเอ็มบี เดิมจำนวน

[หนังสือผ่อนผันและให้ความยินยอมจาก บมจ. ธนาคารซีไอเอ็มบี บมจ. ธนาคารซีไอเอ็มบีได้ให้ความยินยอมและผ่อนผัน บจ. ไทยแอร์เอเชีย เกี่ยวกับการผิดข้อตกลงที่ระบุไว้และอาจก่อให้เกิดเหตุผัดผ่อนจากการเสนอขายหุ้นเพิ่มทุนของบริษัทฯ ในครั้งนี้]

เงินกู้ยืมของกลุ่มผู้ถือหุ้นเดิมจาก Credit Suisse

กลุ่มผู้ถือหุ้นเดิมที่เสนอขายหุ้นต่อประชาชนแต่ละรายในครั้งนั้น (ซึ่งรวมเรียกว่า “ผู้กู้”) ได้เข้าทำสัญญากู้ยืม ฉบับลงวันที่ 7 มิถุนายน 2550 (“สัญญากู้ยืมเงินกับ Credit Suisse”) กับธนาคาร – เครดิต สวิส สาขาสิงคโปร์ (“Credit Suisse”) เพื่อกู้ยืมเงินโดยมีกำหนดระยะเวลาจาก Credit Suisse เป็นเงินบาทจำนวนเทียบเท่า 39.0 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ เพื่อเป็นเงินทุนในการเข้าซื้อหุ้นที่ออกจำหน่ายแล้วทั้งหมด ใน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น จาก บมจ. ชิน คอร์ปอเรชั่น และนายสิทธิชัย วีระธรรมบุญ (“หุ้นที่ซื้อขาย”) โดยการเข้าซื้อเสร็จสิ้นลงเมื่อวันที่ 21 มิถุนายน 2550 โดยคิดดอกเบี้ยรายปีตามอัตราดอกเบี้ยป้องกันความเสี่ยงภายใต้สัญญาป้องกันความเสี่ยงอัตราดอกเบี้ย หรืออัตราดอกเบี้ยในสกุลเงินบาทเพื่อให้เทียบเท่ากับอัตราดอกเบี้ยในสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐฯ ที่ LIBOR บวกร้อยละ 2.5 หากเป็นกรณีที่ไม่มีการทำสัญญาป้องกันความเสี่ยงอัตราดอกเบี้ยไว้ โดยสินเชื่อดังกล่าวต้องทำการชำระคืนภายใน 60 เดือนนับแต่วันที่มีการเบิกใช้สินเชื่อ ซึ่งคือวันที่ 21 มิถุนายน 2550 ทั้งนี้ ณ วันที่ 30 กันยายน 2554 มีเงินต้นค้างชำระรวมทั้งสิ้น 1,349.8 ล้านบาท

[ผู้ให้กู้ได้ให้ความยินยอมและผ่อนผันกลุ่มผู้ถือหุ้นเดิมเกี่ยวกับการผิดข้อตกลงที่ระบุไว้และอาจก่อให้เกิดเหตุผัดผ่อนจากการเสนอขายหุ้นเพิ่มทุนของบริษัทฯ ในครั้งนี้]

นอกจากนี้ กลุ่มผู้ถือหุ้นเดิมได้แจ้งให้บริษัทฯ ทราบว่าจะนำเงินที่ได้รับจากการที่กลุ่มผู้ถือหุ้นเดิมขายหุ้นที่เสนอขายพร้อมกับการเสนอขายหุ้นต่อประชาชนของบริษัทฯ ในครั้งนี้ และจากการขายหุ้นบนกระดานรายใหญ่ในวันแรกที่หุ้นของบริษัทฯ เริ่มทำการซื้อขายในตลาดหลักทรัพย์ฯ บางส่วนนำไปชำระหนี้ที่ค้างชำระทั้งจำนวนก่อนกำหนด ภายใต้สัญญาเงินกู้ยืมเงินกับ Credit Suisse กลุ่มผู้ถือหุ้นเดิมคาดว่าจะชำระหนี้ก่อนกำหนดนี้จะแบ่งชำระเป็น 2 งวด ซึ่งเป็นไปตามเวลาที่กลุ่มผู้ถือหุ้นเดิมจะได้รับเงินจากการขายหุ้น

ตามข้อกำหนดของสัญญากู้ยืมเงินกับ Credit Suisse หากมีการเสนอขายหุ้นต่อประชาชนครั้งแรกโดย บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น บจ.ไทยแอร์เอเชีย หรือบริษัทใดๆ ที่ก่อตั้งขึ้นเพื่อดำเนินการเกี่ยวกับการเสนอขายหุ้นต่อประชาชนครั้งแรก (ไม่ว่าจะทั้งหมดหรือบางส่วน) ของ บจ.ไทยแอร์เอเชีย หรือของผู้สืบทิ หรือผู้รับโอนของ บจ.ไทยแอร์เอเชีย (Listing Vehicle) แล้ว ผู้กู้ตกลงที่จะชำระเงินค่าธรรมเนียม (Success Fee) ให้แก่ Credit Suisse ตามสัดส่วน โดยจะชำระในรูปแบบของสิทธิในการซื้อหุ้น (Call Option) ในบริษัทที่จะจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ (“หุ้นออปชั่น”) ทั้งนี้ จำนวนของสิทธิในการซื้อหุ้นที่ผู้ให้กู้มีสิทธิได้รับขึ้นอยู่กับมูลค่าของ บจ.ไทยแอร์เอเชีย ณ เวลาที่มีการเสนอขายหุ้นต่อประชาชนครั้งแรก และราคาเสนอขายหุ้นต่อประชาชนครั้งแรกต่อหุ้นของ Listing Vehicle ในมูลค่าสูงสุดเท่ากับร้อยละ 200 ของจำนวนเงินบาทเทียบเท่ากับ 39.0 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ หักด้วยร้อยละ 60 ของราคาเสนอขายหุ้นต่อประชาชนครั้งแรกของหุ้นของ Listing Vehicle

ทันทีที่มีการเสนอขายหุ้นต่อประชาชนครั้งแรกแล้ว ผู้กู้ตกลงที่จะจัดให้มีการโอนหุ้นออปชั่นเป็นจำนวนเท่ากับจำนวนสิทธิในการซื้อหุ้นที่ผู้ให้กู้มี หรือหากไม่สามารถโอนสิทธิตามกฎหมายในหุ้นออปชั่นได้ เนื่องจากการโอนดังกล่าวอาจทำให้ฝ่าฝืนสัดส่วนการถือหุ้นขั้นต่ำที่กำหนดโดยกฎหมาย หรือผู้กู้หรือผู้ให้กู้ที่เกี่ยวข้องรายใดเลือกที่จะให้มีการจำหน่ายดังกล่าวกับผู้ให้กู้ ทั้งนี้ การใช้สิทธิในการซื้อหุ้นสามารถทำได้ ณ ราคาการใช้สิทธิที่กำหนดระหว่างระยะเวลาที่สามารถใช้สิทธินั้นได้ ซึ่งเป็นเวลานับตั้งแต่วันซื้อขายหุ้นวันแรกของ Listing Vehicle ในตลาดหลักทรัพย์ฯ จนถึงและรวมถึงวันที่ถึงกำหนดชำระหนี้วันสุดท้ายภายใต้สัญญากู้ยืมเงินกับ Credit Suisse หรือวันที่ครบ 24 เดือนหลังจากวันซื้อขายหุ้นวันแรกใน

ตลาดหลักทรัพย์ฯ แล้วแต่ว่าวันใดจะถึงหลัง ทั้งนี้ ราคาการใช้สิทธิเป็นราคาตลาดถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของหุ้นของ Listing Vehicle ในช่วงห้าวันทำการซื้อขายก่อนวันที่ใช้สิทธิในการซื้อหุ้นที่เกี่ยวข้อง

หากมีการใช้สิทธิในการซื้อหุ้น ผู้ที่มีสิทธิเลือกทำการชำระหนี้งวดสุดท้าย (Settlement Value) ตามสัญญาโดยการส่งมอบหุ้นอุปชั่นหรือชำระเป็นเงิน ทั้งนี้ ผู้ที่เลือกที่จะชำระหนี้ตามสิทธิในการซื้อหุ้นที่ผู้ให้กู้ได้ใช้สิทธิตามสัญญาผู้โดยการชำระเป็นเงินตามจำนวนที่ตกลงกันกับผู้ให้กู้

ในการกู้ยืมเงินของผู้กู้ตามสัญญาผู้กู้ยืมเงินกับ Credit Suisse ผู้กู้ได้ให้หลักประกันด้วย (ก) การจำนำหุ้นของบริษัท ซึ่งผู้ให้กู้ตกลงที่จะปลดจำนำหุ้นของผู้กู้ในส่วนที่จะเสนอขายต่อประชาชนพร้อมกับการเสนอขายหุ้นสามัญเพิ่มทุนของบริษัท ในวันที่การเสนอขายหุ้นต่อประชาชนทั่วไปในครั้งนี้นำเสร็จสมบูรณ์ และในกรณีของหุ้นของบริษัท ส่วนที่เหลือที่ถือโดยผู้กู้ ผู้ให้กู้ตกลงที่จะปลดจำนำหุ้นดังกล่าวเมื่อได้รับชำระหนี้ตามสัญญาผู้กู้ยืมเงินกับ Credit Suisse ครบถ้วนแล้ว (ข) การจำนำหุ้นที่ออกจำหน่ายแล้วของ บจ.ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งบมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ นายทีศพล แบลเว็ลด์ เป็นเจ้าของอยู่ ซึ่งผู้ให้กู้ตกลงที่จะปลดจำนำหุ้นในวันที่การเสนอขายหุ้นต่อประชาชนทั่วไปในครั้งนี้นำเสร็จสมบูรณ์ (ค) การโอนสิทธิในบัญชีเงินสำรองการชำระหนี้ (Debt service reserve account) และบัญชีสินเชื่อ (Charged account) และ (ง) การโอนสิทธิของบรรดาผู้กู้ภายใต้สัญญาผู้ถือหุ้นของบมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับหุ้นที่ซื้อขายซึ่งผู้ถือกรรมสิทธิ์ นอกจากนี้ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ยังได้เข้าค้ำประกันสินเชื่อดังกล่าวภายใต้สัญญาค้ำประกันฉบับลงวันที่ 21 มิถุนายน 2550 ระหว่าง บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น กับ Credit Suisse ซึ่งผู้กู้ได้ตกลงที่จะปลดการค้ำประกันดังกล่าวในวันที่การเสนอขายหุ้นต่อประชาชนทั่วไปในครั้งนี้นำเสร็จสมบูรณ์

การค้ำประกัน

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ขอให้บมจ. ธนาคารไทยพาณิชย์ บมจ. ธนาคารกสิกรไทย และธนาคารซีทีแบงก์ เอ็นเอ. ออกหนังสือค้ำประกันเป็นครั้งคราว เพื่อค้ำประกันการปฏิบัติหน้าที่ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย บางประการภายใต้สัญญาการดำเนินการภาคพื้นดิน การสนับสนุนทางเทคนิค และสัญญาดำเนินการบินอื่นๆ ที่ทำกับบุคคลภายนอก บจ. ไทยแอร์เอเชียได้ให้บัญชีเงินฝากประจำที่มีกับ บมจ. ธนาคารกสิกรไทย และธนาคารซีทีแบงก์ เอ็นเอ. ไว้เป็นหลักประกันในการปฏิบัติภาระหน้าที่ดังกล่าว ภาระผูกพันตามหนังสือค้ำประกันดังกล่าว มีจำนวน 7.6 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ และ 27 ล้านบาท ๓ วันที่ 31 ธันวาคม 2553 และ มีจำนวน 5.6 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ และ 27 ล้านบาท ๓ วันที่ 30 กันยายน 2553

นอกจากนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้เข้าทำสัญญาค้ำประกัน ฉบับลงวันที่ 23 มิถุนายน 2554 กับ บมจ. ธนาคารธนชาติ เพื่อค้ำประกันเงินกู้ยืมของนักเรียนการบินจำนวน 12 คน ในวงเงินค้ำประกันคนละ 2,242,000 บาท โดยการค้ำประกันมีผลนับจากวันที่มีการเบิกเงินจากเงินกู้ยืมของนักเรียนการบินจนถึง (ก) วันที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย แจ้งให้ บมจ. ธนาคารธนชาติ ทราบว่านักเรียนการบินได้สำเร็จการศึกษาและได้รับการแต่งตั้งเป็นผู้ช่วยนักบินใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย หรือ (ข) วันที่นักเรียนการบินได้ชำระหนี้เงินกู้ และ/หรือเงินที่ค้างชำระทั้งหมดคืนให้แก่ บมจ. ธนาคารธนชาติ เต็มจำนวน แล้วแต่วันใดจะถึงก่อน ทั้งนี้ บจ.ไทยแอร์เอเชีย ไม่มีภาระผูกพันในการค้ำประกัน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2553 แต่มีภาระผูกพันในการค้ำประกัน เป็นจำนวน 26.9 ล้านดอลลาร์ ๓ วันที่ 30 กันยายน 2553 โดยมีการค้ำประกันจากผู้ค้ำประกันของนักเรียนการบินแต่ละคนเป็นหลักประกัน

12.2.9 รายจ่ายฝ่ายทุน

ในอดีตที่ผ่านมา บจ. ไทยแอร์เอเชียไม่มีรายจ่ายฝ่ายทุนอย่างเป็นนัยสำคัญ เนื่องจาก บจ. ไทยแอร์เอเชียจัดหาเครื่องบินที่ใช้ในการประกอบธุรกิจภายใต้สัญญาเช่าดำเนินงาน โดยรายจ่ายฝ่ายทุนของ บจ.ไทยแอร์เอเชีย มีจำนวน 228.4 ล้านดอลลาร์ 105.5 ล้านดอลลาร์ 123.3 ล้านดอลลาร์ และ 43.7 ล้านดอลลาร์ ในปี 2551 ในปี 2552 ในปี 2553 และในงวดเก้าเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2554 ตามลำดับ ซึ่งเป็นการซื้ออะไหล่เครื่องบินเป็นหลัก โดยในอนาคต บจ.ไทยแอร์เอเชีย มีความประสงค์ที่จะ

ซื้อเครื่องบินจำนวนหนึ่ง นอกเหนือจากเครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าดำเนินงาน ณ วันที่ในเอกสารฉบับนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ไม่มีข้อผูกพันตามกฎหมายที่จะต้องซื้อเครื่องบินใดๆ ทั้งนี้การซื้อเครื่องบินจะทำให้รายจ่ายฝ่ายทุนของ บจ.ไทยแอร์เอเชีย เพิ่มขึ้นมากกว่าจำนวนที่ เคยเกิดขึ้นในอดีต ทั้งนี้ บจ.ไทยแอร์เอเชียมีความประสงค์ที่ซื้อเครื่องบินด้วยเงินที่ได้จากการเสนอขายหุ้นต่อประชาชนในครั้งนี กระแสเงินสดจากการดำเนินงาน และเงินกู้ยืม

12.2.10 ภาระผูกพันตามสัญญา

รายละเอียดภาระผูกพันตามสัญญาของบจ.ไทยแอร์เอเชีย ณ วันที่ 30 กันยายน 2554 ตามช่วงระยะเวลาที่ระบุไว้ มีดังนี้

	กำหนดชำระเงินตามช่วงเวลา				รวมทั้งสิ้น
	น้อยกว่า 1 ปี	1-3 ปี	3-5 ปี	มากกว่า 5 ปี	
	(ล้านบาท)				
หนี้ระยะยาว.....	486	254	—	—	740
สัญญาเช่าดำเนินงาน (เครื่องบิน) ⁽¹⁾	2,331	2,030	125	—	4,486
สัญญาเช่าดำเนินงาน (สำนักงาน).....	53	40	5	1	99
สัญญาเช่าทางการเงิน.....	5	10	1	—	16
รวมภาระผูกพันตามสัญญา.....	2,875	2,334	131	1	5,341

(1) ไม่รวมหนี้ที่ต้องชำระตามสัญญาค่าธรรมเนียมการจองบัตรโดยสารและสัญญาป้องกันความเสี่ยงราคาน้ำมันเชื้อเพลิง

12.2.11 รายการนอกสมดุล

ตามที่ได้กล่าวมาแล้วข้างต้น ในหัวข้อ “หนี้สิน—หลักประกัน” และ “—เงินกู้ยืมจากธนาคาร—สัญญากู้ยืมเงินกับ Credit Suisse” บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เป็นผู้ค้ำประกันและได้จำหน่ายหุ้นร้อยละ 51 ในบจ. ไทยแอร์เอเชีย และใน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เพื่อเป็นหลักประกันภายใต้สัญญากู้ยืมเงินกับ Credit Suisse นอกจากนี้ บจ.ไทยแอร์เอเชีย มีฐานะเป็นผู้ค้ำประกันเงินกู้ยืมให้กับนักเรียนการบินบางคน นอกจากนี้ บจ.ไทยแอร์เอเชียได้เข้าทำ (โดยผ่าน AAB) สัญญาป้องกันความเสี่ยงราคาน้ำมันเชื้อเพลิงเป็นระยะๆ ดูรายละเอียดจาก---ความเสี่ยงเกี่ยวกับสถานะตลาด---ความเสี่ยงจากราคาน้ำมันเชื้อเพลิง”

นอกจากที่กล่าวมาแล้วข้างต้น บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ไม่มีรายการนอกสมดุลใดๆ ที่มีนัยสำคัญ

12.2.12 ความเสี่ยงเกี่ยวกับสถานะตลาด

บจ.ไทยแอร์เอเชีย มีความเสี่ยงเกี่ยวกับสถานะตลาด ซึ่งรวมถึง ความเสี่ยงจากราคาน้ำมันเชื้อเพลิงเครื่องบิน ความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ และความเสี่ยงจากอัตราดอกเบี้ย โปรดดูหมายเหตุประกอบงบการเงินของงบการเงินรวมตามวิธีรวมตามสัดส่วนและงบการเงินเฉพาะกิจการของบมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และงบการเงินของ บจ.ไทยแอร์เอเชีย สำหรับรายละเอียดนโยบายทางบัญชีและข้อมูลอื่นเพิ่มเติม

ความเสี่ยงจากราคาน้ำมันเชื้อเพลิง

บจ.ไทยแอร์เอเชีย ได้ป้องกันความเสี่ยงราคาน้ำมันเชื้อเพลิงเครื่องบินเป็นระยะๆ ผ่านทาง AAB เพื่อให้ต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิงเครื่องบินของบจ.ไทยแอร์เอเชียคงที่ แต่การป้องกันความเสี่ยงดังกล่าวนี้ อาจไม่ทำให้รายจ่ายค่าน้ำมันเชื้อเพลิงเครื่องบินลดลง บจ.ไทยแอร์เอเชีย ได้ทำความเข้าใจกับ AAB ว่าผลกำไรหรือขาดทุนจากการป้องกันความเสี่ยงดังกล่าวจะถูกป้อนส่วนให้แก่บจ.ไทยแอร์เอเชีย เป็นรายเดือนโดยคำนวณเป็นสัดส่วนจากปริมาณน้ำมันเชื้อเพลิงที่ บจ.ไทยแอร์เอเชีย กำหนดว่าจะใช้ในระหว่างเดือนดังกล่าว ต่อปริมาณน้ำมันเชื้อเพลิงที่มีการกำหนดที่จะใช้ในกลุ่มแอร์เอเชีย ทั้งนี้เนื่องจากลักษณะของสัญญาแลกเปลี่ยนราคาน้ำมันเชื้อเพลิง (Swap) และสัญญาออปชั่นราคาน้ำมันเชื้อเพลิง (Option) สัญญาดังกล่าวถือเป็นสินทรัพย์ทางการเงินที่ต้องมีการปรับมูลค่าตามราคาตลาด (Mark to market) โดยกำไรหรือขาดทุนจะถูก

บันทึกในงบการเงินของบจ.ไทยแอร์เอเชีย เป็นรายได้หรือค่าใช้จ่าย ทั้งนี้ บจ.ไทยแอร์เอเชีย ได้ผลกระทบราคาน้ำมันเชื้อเพลิง บางส่วนที่เพิ่มขึ้นไปยังผู้โดยสารสำหรับเที่ยวบินระหว่างประเทศในรูปแบบของค่าธรรมเนียมน้ำมันเชื้อเพลิง อย่างไรก็ตาม ค่าธรรมเนียมน้ำมันเชื้อเพลิงของบจ.ไทยแอร์เอเชีย สำหรับเที่ยวบินระหว่างประเทศ ก็ไม่สามารถชดเชยราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่เพิ่มขึ้นได้ทั้งหมด ทั้งนี้ กรมการขนส่งทางอากาศไม่อนุญาตให้เรียกเก็บค่าธรรมเนียมน้ำมันเชื้อเพลิงแยกต่างหากจากค่าโดยสาร สำหรับเที่ยวบินแบบประจำภายในประเทศ

ในปี 2551 และปี 2552 AAB ได้เข้าทำข้อตกลงป้องกันความเสี่ยงราคาน้ำมันเชื้อเพลิงหลายฉบับกับบุคคลภายนอก ในนามของบจ.ไทยแอร์เอเชีย ทั้งนี้ เนื่องจากปริมาณน้ำมันเชื้อเพลิงที่ต้องป้องกันความเสี่ยงมีมากและระดับของความผันผวน ในราคาน้ำมันเชื้อเพลิงสูง ข้อตกลงป้องกันความเสี่ยงราคาน้ำมันเชื้อเพลิงดังกล่าวจึงมีสถานะขาดทุน (Out of the money) ซึ่งส่งผลให้มีการเรียกหลักประกันเพิ่ม (Margin calls) ดังนั้น AAB จึงได้บอกเลิกข้อตกลงป้องกันความเสี่ยงราคาน้ำมันเชื้อเพลิง ดังกล่าวไปก่อนครบกำหนดสัญญา ส่งผลให้ต้องมีการชำระเบี้ยปรับ โดยในปี 2551 บจ.ไทยแอร์เอเชียได้บันทึกค่าใช้จ่าย รายการแลกเปลี่ยนราคาน้ำมันเชื้อเพลิงไว้ที่ 1,741.8 ล้านบาท ประกอบด้วยผลขาดทุนจากการยกเลิกสัญญาแลกเปลี่ยนราคาน้ำมันเชื้อเพลิงจำนวน 1,765.8 ล้านบาท ซึ่งถูกชดเชยบางส่วนด้วยผลกำไรของสัญญาแลกเปลี่ยนราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่ครบกำหนดจำนวน 24.0 ล้านบาท ในปี 2552 บจ.ไทยแอร์เอเชีย ได้บันทึกค่าใช้จ่ายรายการแลกเปลี่ยนราคาน้ำมันเชื้อเพลิงไว้ที่ 275.6 ล้านบาท ประกอบด้วยผลขาดทุนของสัญญาแลกเปลี่ยนราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่ครบกำหนดจำนวน 253.0 ล้านบาท และผลขาดทุนจากการยกเลิกสัญญาแลกเปลี่ยนราคาน้ำมันเชื้อเพลิงจำนวน 22.6 ล้านบาท

ในปี 2553 บจ.ไทยแอร์เอเชีย บันทึกกำไรได้จากการทำรายการแลกเปลี่ยนราคาน้ำมันเชื้อเพลิงไว้ที่ 76.3 ล้านบาท ซึ่งมาจากผลกำไรจากข้อตกลงป้องกันความเสี่ยงของบจ.ไทยแอร์เอเชีย ระหว่างปี 2553 ทั้งนี้ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2553 บจ.ไทยแอร์เอเชีย ไม่มีสัญญาป้องกันความเสี่ยงราคาน้ำมันเชื้อเพลิงคงค้างอยู่

ในปี 2554 บจ.ไทยแอร์เอเชีย มีนโยบายที่จะป้องกันความเสี่ยง (โดยผ่านทาง AAB) ความต้องการน้ำมันเชื้อเพลิง เป็นรายเดือน เพื่อให้สอดคล้องกับปริมาณการจองบัตรโดยสารล่วงหน้าของบจ.ไทยแอร์เอเชีย และบจ.ไทยแอร์เอเชีย มีแนวโน้มที่จะทำข้อตกลงเพื่อป้องกันความเสี่ยงนี้ต่อไปในปี 2555 ทั้งนี้ บจ.ไทยแอร์เอเชีย ได้บันทึกกำไรได้จากการทำรายการแลกเปลี่ยนราคาน้ำมันเชื้อเพลิงไว้ที่ 18.4 ล้านบาท อันเป็นผลมาจากกำไรจากสัญญาป้องกันความเสี่ยงราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่ครบกำหนด ซึ่งมีสาเหตุจากการที่ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่เกิดขึ้นจริง สูงกว่าราคาน้ำมันเชื้อเพลิงตามสัญญาแลกเปลี่ยนราคาน้ำมันเชื้อเพลิง ในงวดเก้าเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2554

ความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ

สกุลเงินที่บจ.ไทยแอร์เอเชีย ใช้ในการรายงานในงบการเงิน คือ สกุลเงินบาท อย่างไรก็ตาม การซื้อน้ำมันเชื้อเพลิง สำหรับเครื่องบิน สัญญาประกันภัย และการเช่าเครื่องบินทั้งหมดของบจ.ไทยแอร์เอเชีย ส่วนใหญ่เป็นสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐฯ หรือกำหนดราคาเป็นสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐฯ แต่เรียกเก็บเป็นสกุลเงินบาทตามอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราในขณะนั้น ทั้งนี้ ประมาณร้อยละ 77 และร้อยละ 79 ของต้นทุนจากการดำเนินงานของบจ.ไทยแอร์เอเชีย ในปี 2553 และในงวดเก้าเดือน สิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2554 ตามลำดับ เป็นสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐฯ ส่วนที่เหลืออยู่ในสกุลเงินอื่นๆ โดยส่วนใหญ่เป็นสกุลเงินบาท นอกจากนี้ ประมาณร้อยละ 69 และร้อยละ 72 ของรายได้จากการขายและให้บริการของบจ.ไทยแอร์เอเชีย ในปี 2553 และในงวดเก้าเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2554 ตามลำดับ เป็นสกุลเงินบาท ส่วนที่เหลือเป็นสกุลเงินตราอื่นๆ ซึ่งรวมถึงสกุลเงินมาเก๊า มาเลเซียริงกิต ดอลลาร์สิงคโปร์ ดอลลาร์ฮ่องกง และดอลลาร์สหรัฐฯ นอกจากนี้ ประมาณร้อยละ 69 ของสินทรัพย์ และประมาณร้อยละ 58 ของหนี้สินของบจ.ไทยแอร์เอเชีย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2553 และ ประมาณร้อยละ 32 ของสินทรัพย์ และร้อยละ 9 ของหนี้สินของบจ.ไทยแอร์เอเชีย ณ วันที่ 30 กันยายน 2554 อยู่ในสกุลเงินอื่นๆ ที่ไม่ใช่สกุลเงินบาท

บจ.ไทยแอร์เอเชีย ปรับการกำหนดราคาค่าโดยสารในแต่ละไตรมาส แต่ไม่สามารถปรับต้นทุนค่าน้ำมันเชื้อเพลิง และค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานอื่นๆ ที่เป็นสกุลเงินต่างประเทศ เพื่อให้สอดคล้องกับความผันผวนของสกุลเงินบาทได้ ดังนั้น การอ่อนค่าของเงินบาทต่อสกุลเงินตราต่างประเทศหลักของบจ.ไทยแอร์เอเชีย อาจส่งผลดีต่อรายได้จากการดำเนินงาน แต่อาจส่งผลเสียต่อค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานของบจ.ไทยแอร์เอเชียได้ ในทางกลับกัน การแข็งค่าของเงินบาทต่อสกุลเงินตราต่างประเทศหลักของบจ.ไทยแอร์เอเชียอาจส่งผลเสียต่อรายได้จากการดำเนินงานของบจ.ไทยแอร์เอเชีย แต่อาจส่งผลดีต่อค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานของบจ.ไทยแอร์เอเชียได้ นอกจากนี้ เนื่องจากค่าใช้จ่ายของบจ.ไทยแอร์เอเชีย ที่เป็นสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐฯ นั้นมีจำนวนมากกว่ารายได้ที่เป็นสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐฯ การทำรายการแลกเปลี่ยนเงินจากสกุลเงินอื่นเป็นสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐฯ จึงต้องครอบคลุมถึงภาระหนี้สินต่างๆ และเจ้าหน้าที่การค้ำของบจ.ไทยแอร์เอเชีย ที่อยู่ในสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐฯ ด้วย

บจ.ไทยแอร์เอเชีย ไม่ได้เข้าทำสัญญาป้องกันความเสี่ยงใดๆ เพื่อป้องกันความผันผวนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ ทั้งนี้ เพื่อให้ครอบคลุมความแตกต่างระหว่างรายจ่ายกับรายได้ของบจ.ไทยแอร์เอเชีย ในสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐฯ บจ.ไทยแอร์เอเชียมีนโยบายในการบริหารจัดการความเสี่ยงเกี่ยวกับอัตราแลกเปลี่ยนเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐฯ โดยในแต่ละเดือนจะทำการแลกเปลี่ยนรายได้ของบจ.ไทยแอร์เอเชีย ในสกุลเงินต่างประเทศอื่นที่ไม่ใช่สกุลเงินดอลลาร์สหรัฐฯ เป็นสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐฯ ในอัตราแลกเปลี่ยน ณ เวลาที่ทำการแลกเปลี่ยน (Spot rate) นอกจากนี้ บจ.ไทยแอร์เอเชีย ยังคำนวณภาระหนี้รายเดือนที่เป็นสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐฯ และจับคู่ภาระหนี้ดังกล่าวกับรายได้ที่เป็นสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐฯ และรายได้ที่เป็นสกุลเงินต่างประเทศอื่นที่ไม่ใช่สกุลเงินดอลลาร์สหรัฐฯ ที่ได้ทำการแลกเปลี่ยนเป็นสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐฯ ทั้งนี้ หากรายได้ของบจ.ไทยแอร์เอเชีย ที่เป็นเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐฯ กับรายได้ที่เป็นสกุลเงินต่างประเทศอื่นที่ไม่ใช่สกุลเงินดอลลาร์สหรัฐฯ แต่ได้ทำการแลกเปลี่ยนเป็นเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐฯ แล้ว มีน้อยกว่าภาระหนี้ที่เป็นเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐฯ ในช่วงระยะเวลาใดๆ ก็ตาม บจ.ไทยแอร์เอเชีย จะแลกเปลี่ยนรายได้ที่อยู่ในสกุลเงินบาทส่วนหนึ่งเป็นเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐฯ เพื่อให้ครอบคลุมส่วนที่ขาดดังกล่าว

ความเสี่ยงจากอัตราดอกเบี้ย

บจ.ไทยแอร์เอเชียมีหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ย ณ วันที่ 30 กันยายน 2554 เป็นจำนวน 754.7 ล้านบาท ซึ่งรวมถึงหนี้สินจำนวน 739.7 ล้านบาท ภายใต้สัญญาเงินกู้กับธนาคารซีไอเอ็มบี ไทย ซึ่งมีอัตราดอกเบี้ยลอยตัวที่ MLR (Minimum Lending Rate) ลบร้อยละ 1.0 ต่อปี ทั้งนี้ บจ.ไทยแอร์เอเชียอาจก่อหนี้ขึ้นอีกในอนาคตเพื่อเป็นเงินทุนในการซื้อเครื่องบินลำใหม่ โดยการขึ้นอัตราดอกเบี้ยจะทำให้ดอกเบี้ยจ่ายสำหรับหนี้สินที่มีอัตราดอกเบี้ยลอยตัวคงค้างสูงขึ้น ซึ่งรวมถึงหนี้สินเงินกู้ยืมภายใต้สัญญาเงินกู้กับธนาคารซีไอเอ็มบี ไทย และจะทำให้ต้นทุนในการกู้ยืมครั้งใหม่สูงขึ้นด้วย นอกจากนี้อาจส่งผลกระทบต่อสภาพทางการเงินอย่างมีนัยสำคัญต่อฐานะทางการเงินของบจ.ไทยแอร์เอเชียได้ ทั้งนี้ บจ.ไทยแอร์เอเชียไม่ได้ป้องกันความเสี่ยงอัตราดอกเบี้ยแต่อย่างใด

12.2.13 ภาษีอากร

โดยทั่วไป การจัดเก็บภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับบริษัทในประเทศไทยอยู่ในอัตราร้อยละ 30 แต่จะลดลงเป็นร้อยละ 23 ในปี 2555 และร้อยละ 20 ในปี 2556 และปี 2557 และกลับเป็นร้อยละ 30 หลังจากนั้น อย่างไรก็ตาม บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บจ.ไทยแอร์เอเชีย ไม่มีภาระภาษีเงินได้นิติบุคคลที่ต้องชำระในช่วงระยะเวลาสามปีที่ผ่านมา เนื่องจาก บมจ.เอเชีย เอวิเอชั่น และบจ.ไทยแอร์เอเชีย มีผลประกอบการขาดทุน หรือมีการยกยอดผลขาดทุนทางภาษีในปีก่อนๆ มาหักออกจากกำไรสุทธิประจำปีในการคำนวณเพื่อชำระภาษีเงินได้นิติบุคคลในช่วงระยะเวลาดังกล่าวแล้ว

การยกยอดผลขาดทุนทางภาษี

บจ. ไทยแอร์เอเชีย

การยกยอดผลขาดทุนทางภาษีของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ประกอบด้วยผลขาดทุนของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ที่เกิดขึ้นก่อนปี พ.ศ. 2553 จำนวน 4,248.1 ล้านบาท ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2553 ทั้งนี้ ภายใต้กฎหมายภาษีอากร การยกยอดผลขาดทุนทางภาษีจากการดำเนินธุรกิจตามปกติ สามารถนำไปใช้ได้เป็นเวลาห้าปีภายหลังจากที่มีผลขาดทุนทางภาษีเกิดขึ้น

ตารางต่อไปนี้แสดงการยกยอดผลขาดทุนทางภาษีจากการดำเนินธุรกิจตามปกติของ บจ.ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งยังไม่ได้มาหัก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2553 รวมถึงปีที่การยกยอดผลขาดทุนทางภาษีสิ้นอายุ

ปีที่การยกยอดผลขาดทุนทางภาษีสิ้นอายุ	จำนวนที่ยกยอดมา (ล้านบาท)
2553	21.3
2554	330.4
2555	330.8
2556	3,565.5
2557	-
รวมทั้งสิ้น.....	4,248.1

ทั้งนี้ จำนวนภาษีเงินได้ที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ต้องชำระในอนาคตขึ้นอยู่กับปัจจัยหลายประการ รวมถึง ผลการดำเนินงาน การใช้ผลขาดทุนทางภาษีที่ยกยอดมาที่มีอยู่ และระดับของรายจ่ายฝ่ายทุน โดยผลขาดทุนทางภาษีที่ยกยอดของ บจ.ไทยแอร์เอเชียสามารถนำมาใช้ได้เฉพาะกับ บจ. ไทยแอร์เอเชียเองเท่านั้น ไม่สามารถใช้ได้กับบมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น หรือบริษัทย่อยอื่นใดในอนาคตของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น หรือบจ. ไทยแอร์เอเชีย อย่างไรก็ตาม บจ.ไทยแอร์เอเชีย อาจไม่สามารถใช้สิทธิประโยชน์ทางภาษีในอนาคตจากการยกยอดผลขาดทุนทางภาษีได้เต็มจำนวนหรือไม่อาจใช้ได้เลย หาก บจ.ไทยแอร์เอเชียไม่สามารถสร้างรายได้ที่ต้องเสียภาษีในจำนวนที่เพียงพอเพื่อหักลบกับผลขาดทุนทางภาษีก่อนสิ้นอายุดังกล่าว

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น

การยกยอดผลขาดทุนทางภาษีของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ประกอบด้วยผลขาดทุนของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ที่เกิดขึ้นก่อนปี พ.ศ. 2553 จำนวน 4.1 ล้านบาท ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2553 ทั้งนี้ ภายใต้กฎหมายภาษีอากร การยกยอดผลขาดทุนทางภาษีจากการดำเนินธุรกิจตามปกติ สามารถนำไปใช้ได้เป็นเวลาห้าปีภายหลังจากที่มีผลขาดทุนทางภาษีเกิดขึ้น

ตารางต่อไปนี้แสดงการยกยอดผลขาดทุนทางภาษีจากการดำเนินธุรกิจตามปกติของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ซึ่งยังไม่ได้มาหัก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2553 รวมถึงปีที่การยกยอดผลขาดทุนทางภาษีสิ้นอายุ

ปีที่การยกยอดผลขาดทุนทางภาษีสิ้นอายุ	จำนวนที่ยกยอดมา (ล้านบาท)
2554	1.5
2555	0.9
2556	0.5
2557	0.6
2558	0.6
รวมทั้งสิ้น.....	4.1

ทั้งนี้ จำนวนภาษีเงินได้ที่ บริษัทฯ ต้องชำระในอนาคตขึ้นอยู่กับปัจจัยหลายประการ รวมถึง ผลการดำเนินงาน การใช้ผลขาดทุนทางภาษีที่ยกยอดมาที่มีอยู่ และระดับของรายจ่ายฝ่ายทุน โดยผลขาดทุนทางภาษีที่ยกยอดของบมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น สามารถนำมาใช้ได้เฉพาะกับ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เองเท่านั้น ไม่สามารถใช้ได้กับ บจ. ไทยแอร์เอเชีย หรือบริษัทย่อย

อื่นใดในอนาคตของบมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น อย่างไรก็ตาม บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น อาจไม่สามารถใช้สิทธิประโยชน์ทางภาษีในอนาคตจากการยกยอดผลขาดทุนทางภาษีได้เต็มจำนวนหรือไม่อาจใช้ได้เลย หาก บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ไม่สามารถสร้างรายได้ที่ต้องเสียภาษีในจำนวนที่เพียงพอเพื่อหักลบกับผลขาดทุนทางภาษีก่อนสิ้นอายุดังกล่าว

12.2.14 อัตราเงินเฟ้อ

ตามประกาศของธนาคารแห่งประเทศไทย อัตราเงินเฟ้อโดยรวมประจำปีของประเทศไทย โดยวัดจากดัชนีราคาผู้บริโภค อยู่ที่ร้อยละ 5.5 ร้อยละ (0.9) และร้อยละ 3.3 ในปี 2551 ปี 2552 และปี 2553 ตามลำดับ โดยธนาคารแห่งประเทศไทย (ตามรายงานภาวะเงินเฟ้อ ฉบับลงวันที่ 15 ตุลาคม 2554) คาดว่าอัตราเงินเฟ้อประจำปี 2554 และ 2555 อยู่ที่ร้อยละ 3.8 และร้อยละ 3.5 ตามลำดับ ทั้งนี้ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และบจ.ไทยแอร์เอเชีย เชื่อว่าอัตราเงินเฟ้อในประเทศไทยไม่มีผลกระทบต่ออย่างมีนัยสำคัญต่อผลการดำเนินงานของบจ.ไทยแอร์เอเชีย ในช่วงปีที่ผ่านมา

12.2.15 การเปลี่ยนแปลงในมาตรฐานการบัญชีไทย

ในวันที่ 1 มกราคม 2554 มาตรฐานการบัญชีและมาตรฐานการรายงานทางการเงินใหม่ และมาตรฐานการบัญชีที่มีการปรับปรุงมีผลใช้บังคับ และมาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 1 ที่มีการปรับปรุง และมาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 19 น่าจะมีผลกระทบต่ออย่างมีนัยสำคัญต่อการเงินรวมตามวิธีรวมตามสัดส่วนของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และงบการเงินเฉพาะกิจการของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น รวมทั้งงบการเงินของ บจ.ไทยแอร์เอเชีย สำหรับรอบปีบัญชีสิ้นสุด ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554 โปรดพิจารณารายละเอียดตามหมายเหตุประกอบงบการเงินรวมตามวิธีรวมตามสัดส่วนของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และงบการเงินเฉพาะกิจการของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่นที่ 3.2 (ข)

12.2.16 ข้อมูลทางการเงินที่ไม่ได้คำนวณตามหลักการบัญชีทั่วไป (Non-GAAP)

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ใช้ EBIT, EBITDA และ EBITDAR ในการให้ข้อมูลเพิ่มเติมเกี่ยวกับผลการดำเนินงานของ บจ.ไทยแอร์เอเชีย ทั้งนี้ EBITDAR คือ กำไรก่อนดอกเบี้ยจ่ายและภาษีเงินได้ บวกด้วยค่าเสื่อมราคา ค่าตัดจำหน่าย และค่าเช่าเครื่องบิน EBITDA คือ กำไรก่อนดอกเบี้ยจ่ายและภาษีเงินได้ บวกด้วยค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย และ EBIT คือ กำไรก่อนดอกเบี้ยจ่ายและภาษีเงินได้ ทั้งนี้ EBIT margins, EBITDA margins และ EBITDAR margins จะแสดงถึง EBIT, EBITDA หรือ EBITDAR แล้วแต่กรณี และหารด้วยรายได้จากการขายและให้บริการ

EBIT, EBIT margins, EBITDA, EBITDA margins, EBITDAR หรือ EBITDAR margins มิใช่เกณฑ์มาตรฐานที่ใช้โดยทั่วไป และไม่ได้เป็นตัววัดความสามารถทางการเงิน หรือสภาพคล่อง ตามหลักการบัญชีที่รับรองทั่วไปของประเทศไทย หรือมาตรฐานรายงานทางการเงินระหว่างประเทศ (IFRS) ซึ่งไม่ควรถือเป็นทางเลือกสำหรับกำไร (ขาดทุน) สุทธิ กำไร (ขาดทุน) ก่อนหักต้นทุนทางการเงินและภาษีเงินได้ หรือเป็นตัววัดประสิทธิภาพอื่นใดตามหลักการบัญชีที่รับรองทั่วไปของประเทศไทย หรือมาตรฐานรายงานทางการเงินระหว่างประเทศ (IFRS) หรือเป็นทางเลือกสำหรับกระแสเงินสดจากการดำเนินงาน ทั้งนี้ EBIT, EBIT margins, EBITDA, EBITDA margins, EBITDAR หรือ EBITDAR margins เป็นตัววัดเพิ่มเติมสำหรับผลประกอบการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งไม่กำหนดโดย หรือแสดงตามหลักการบัญชีที่รับรองทั่วไปของประเทศไทย หรือมาตรฐานรายงานทางการเงินระหว่างประเทศ (IFRS)

ในฐานะเป็นตัววัดผลการดำเนินงาน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เชื่อว่าตัววัดที่สามารถเปรียบเทียบได้โดยตรงที่สุดกับ EBIT, EBITDA และ EBITDAR คือกำไรสุทธิ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ใช้ EBIT, EBITDA และ EBITDAR นอกเหนือจากกำไรสุทธิเนื่องจากกำไรสุทธิประกอบด้วยรายการทางบัญชีมากมายที่เกี่ยวข้องกับรายจ่ายฝ่ายทุน เช่น ค่าเสื่อมราคา และธุรกรรมที่ไม่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานของบจ.ไทยแอร์เอเชีย เช่น ดอกเบี้ยรับ และต้นทุนทางการเงิน และภาษีเงินได้ ทั้งนี้ รายการทางบัญชีนี้อาจแตกต่างกันไปในแต่ละบริษัท ขึ้นอยู่กับวิธีทางการบัญชีที่บริษัทแต่ละแห่งจะเลือกใช้ โดยลดความแตกต่างใน

รายจ่ายฝ่ายทุน และค่าใช้จ่ายสำหรับค่าเสื่อมราคาที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนสถานะทางภาษีที่รายงาน การตัดบัญชีค่าความนิยมและรายได้และรายจ่ายเกี่ยวกับดอกเบี้ย จะทำให้ EBIT, EBITDA และ EBITDAR แสดงข้อมูลเกี่ยวกับผลการดำเนินงานของบมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และเป็นตัววัดเพิ่มเติมเพื่อเปรียบเทียบผลการดำเนินงานของบมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น กับผลการดำเนินงานของบริษัทอื่นๆ ทั้งนี้ ตัวเงินที่แสดงด้วย EBIT, EBITDA และ EBITDAR จะไม่นำไปใช้กับส่วนของการชำระหนี้ เนื่องจากมีข้อจำกัดตามสัญญา ข้อกำหนดว่าด้วยรายจ่ายฝ่ายทุน และข้อผูกพันอื่นๆ

ตารางต่อไปนี้ แสดงถึงกำไรสุทธิของบมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ภายใต้หลักการบัญชีที่รับรองทั่วไปของประเทศไทย ตามคำจำกัดความของ EBIT, EBIT margins, EBITDA, EBITDA margins, EBITDAR และ EBITDAR margins ตามช่วงระยะเวลาที่ระบุไว้

	รอบปีบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม				งวดเก้าเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน
	2551	2552	2553	2553	2554
	บาท	บาท	บาท	บาท	บาท
(หลักล้าน ยกเว้นในส่วนของร้อยละ)					
กำไร (ขาดทุน) สุทธิสำหรับช่วงระยะเวลา.....	(3,384.5)	(170.5)	2,011.0	952.0	1,413.3
บวก:					
ต้นทุนทางการเงิน	0.5	0.4	243.1	167.9	173.7
ภาษีเงินได้.....	—	—	—	—	—
EBIT	(3,384.0)	(170.1)	2,254.1	1,119.9	1,587.0
บวก:					
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย.....	118.2	131.9	123.2	100.6	53.7
EBITDA	(3,265.8)	(38.2)	2,377.3	1,220.5	1,640.7
บวก:					
ค่าเช่าเครื่องบิน	1,236.2	1,712.4	2,200.6	1,595.5	2,005.7
EBITDAR	(2,029.6)	1,674.2	4,577.9	2,816.0	3,646.4
รายได้จากการขายและให้บริการ	8,805.1	9,281.2	12,098.7	8,415.5	11,718.9
EBIT margin	(38.4)%	(1.8)%	18.6%	13.3%	13.5%
EBITDA margin	(37.1)%	(0.4)%	19.6%	14.5%	14.0%
EBITDAR margin.....	(23.0)%	18.0%	37.8%	33.5%	31.1%

นักลงทุนไม่ควรพิจารณา EBIT, EBIT margins, EBITDA, EBITDA margins, EBITDAR และ EBITDAR margins แยกจากกันหรือตีความในลักษณะที่เป็นทางเลือกของรายได้สุทธิหรือเป็นตัวชี้วัดผลการดำเนินงาน หรือเป็นตัววัดมาตรฐานอื่นใดภายใต้หลักการบัญชีที่รับรองทั่วไปของประเทศไทย หรือมาตรฐานรายงานทางการเงินระหว่างประเทศ (IFRS) ทั้งนี้ ตัววัด EBIT, EBIT margins, EBITDA, EBITDA margins, EBITDAR และ EBITDAR margins ที่ใช้ในเอกสารฉบับนี้ ไม่สามารถนำไปเปรียบเทียบกับตัววัดที่มีชื่อคล้ายคลึงกันที่บริษัทอื่นๆ นำไปใช้

12.3 ค่าตอบแทนของผู้สอบบัญชี

12.3.1 ค่าตอบแทนจากการสอบบัญชี (Audit Fee)

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น จ่ายค่าตอบแทนการสอบบัญชีให้แก่บริษัท ไพรซ์วอเตอร์เฮาส์คูเปอร์ส เอเปเอส จำกัด ซึ่งเป็นผู้สอบบัญชี และบริษัทในกลุ่มของผู้สอบบัญชีของบมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น สำหรับการจัดทำงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการในรอบปีบัญชี 2553 เป็นจำนวนเงินรวม 0.1 ล้านบาท และในงวดเก้าเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2554 เป็นจำนวนเงินรวม 0.6 ล้านบาท

บจ.ไทยแอร์เอเชีย ได้จ่ายค่าตอบแทนการสอบบัญชีให้แก่บริษัท ไพร่ชวอเตอร์เฮาส์คูเปอร์ส เอบีเอส จำกัด ซึ่งเป็นผู้สอบบัญชีและบริษัทในกลุ่มของผู้สอบบัญชีของบจ.ไทยแอร์เอเชีย สำหรับการจัดทำงบการเงินในรอบปีบัญชี 2553 เป็นจำนวนเงินรวม 1.7 ล้านบาท และในงวดเก้าเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2554 เป็นจำนวนเงินรวม 2.5 ล้านบาท

12.3.2 ค่าบริการอื่น (Non-Audit Fee)

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มิได้จ่ายค่าบริการอื่นให้แก่บริษัท ไพร่ชวอเตอร์เฮาส์คูเปอร์ส เอบีเอส จำกัด ซึ่งเป็นผู้สอบบัญชีและบริษัทในกลุ่มของผู้สอบบัญชีของบมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ในรอบปีบัญชี 2553 และในงวดเก้าเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2554

บจ. ไทยแอร์เอเชีย มิได้จ่ายค่าบริการอื่นให้แก่บริษัท ไพร่ชวอเตอร์เฮาส์คูเปอร์ส เอบีเอส จำกัด ซึ่งเป็นผู้สอบบัญชีและบริษัทในกลุ่มของผู้สอบบัญชีของบจ. ไทยแอร์เอเชีย ในรอบปีบัญชี 2553 แต่ได้จ่ายค่าบริการอื่นจำนวนรวม 1.1 ล้านบาทในงวดเก้าเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2554