

## 12. ฐานะการเงินและผลการดำเนินงาน

ผู้ลงทุนควรพิจารณางบการเงินรวมและหมายเหตุประกอบงบการเงินของบมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และบจ. ไทยแอร์ เอเชีย ที่ระบุไว้ในเอกสารแนบ 3 ของเอกสารฉบับนี้ประกอบกับการพิจารณาคำอธิบายและการวิเคราะห์ฐานะทางการเงินและผลการดำเนินงานของบมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และบจ. ไทยแอร์เอเชีย ในหัวข้อนี้ เว้นแต่จะระบุไว้เป็นอย่างอื่น สกิลเงินที่ใช้นำเสนอในเอกสารฉบับนี้และในงบการเงินเป็นสกุลเงินบาทตามหลักการบัญชีที่รับรองทั่วไปในประเทศไทย (Thai GAAP) บรรดาข้อมูลทางการเงินสำหรับรอบปีบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2552 ถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2554 ได้ระบุไว้เป็นงบการเงิน นอกจากนี้ นักลงทุนควรอ่านข้อมูลในหัวข้อ “นโยบายการบัญชีที่สำคัญ” โดยละเอียด และควรอ่านหมายเหตุประกอบงบการเงินของบมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และบจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งมีการสรุปนโยบายการบัญชีที่สำคัญ ซึ่งในบางกรณี ฝ่ายบริหารจะต้องใช้ดุลพินิจและการตัดสินใจในการประมาณการข้อสมมติฐานของรายการทางธุรกิจนั้นๆ เพื่อให้การจัดทำงบการเงินรวมถูกต้องตามมาตรฐานการบัญชีที่เป็นที่ยอมรับกันโดยทั่วไป รายการดังกล่าวอาจมีผลกระทบต่ออย่างมีนัยสำคัญต่อฐานะทางการเงินและผลประกอบการของบมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น คำอธิบายและการวิเคราะห์ของฝ่ายบริหารนี้ มีข้อความที่เป็นการคาดการณ์เหตุการณ์ในอนาคต (Forward-Looking Statements) ที่สะท้อนความเห็นในปัจจุบันของฝ่ายบริหารเกี่ยวกับเหตุการณ์ในอนาคตและผลการดำเนินงาน ดังนั้น ผลการประกอบที่แท้จริงของบมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และบจ. ไทยแอร์ เอเชีย อาจแตกต่างจากการประมาณการที่ระบุไว้ในข้อความที่เป็นการคาดการณ์เหตุการณ์ในอนาคต เนื่องมาจากปัจจัยต่างๆ ดังที่ได้มีการระบุไว้ในหัวข้อ “ปัจจัยความเสี่ยง” และที่ได้ระบุไว้ในที่อื่นๆ ในเอกสารฉบับนี้

### 12.1 งบการเงิน

#### 12.1.1 บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น

##### งบการเงินของบมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น จัดทำงบการเงินรวมตามวิธีสัดส่วนและงบการเงินเฉพาะกิจการสำหรับรอบระยะเวลาบัญชี สิ้นสุด ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2552 2553 และ 2554 โดยมี นายชาญชัย ชัยประสิทธิ์ ผู้สอบบัญชีรับอนุญาตเลขที่ 3760 จากบริษัท ไพร่ชวอเตอร์เฮาส์คูเปอร์ส เอบีเอส จำกัด เป็นผู้สอบบัญชี

##### สรุปรายงานการสอบบัญชี

นายชาญชัย ชัยประสิทธิ์ ผู้สอบบัญชีรับอนุญาตเลขที่ 3760 จากบริษัท ไพร่ชวอเตอร์เฮาส์คูเปอร์ส เอบีเอส จำกัด ได้ปฏิบัติงานตรวจสอบบัญชีตามมาตรฐานการสอบบัญชีที่รับรองทั่วไป สำหรับงบการเงินรวมตามวิธีสัดส่วนและงบการเงินเฉพาะของบมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เพื่อวัตถุประสงค์เฉพาะ สำหรับรอบปีบัญชีสิ้นสุด ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2552 2553 และ 2554 โดยผู้สอบบัญชีได้แสดงความเห็นอย่างไม่มีเงื่อนไข ว่างบการเงินที่ได้ตรวจสอบได้แสดงฐานะการเงิน ผลการดำเนินงาน และกระแสเงินสดของบมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ถูกต้องตามที่ควรในสาระสำคัญตามหลักการบัญชีที่รับรองทั่วไป

ตารางสรุปงบการเงินรวมตามวิธีคิดส่วนของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น สำหรับระยะเวลา 3 ปีที่ผ่านมา  
 งบแสดงฐานะการเงินรวมตามวิธีคิดส่วนของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น

	วันที่ 31 ธันวาคม					
	ปี 2552		ปี 2553		ปี 2554	
	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท
<b>สินทรัพย์</b>						
<b>สินทรัพย์หมุนเวียน</b>						
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	333.6	25.2	260.4	9.6	694.4	31.2
เงินฝากสถาบันการเงินที่มีภาระการค้ำประกัน	-	-	25.0	0.9	7.4	0.3
เงินลงทุนระยะสั้น	4.4	0.3	4.5	0.2	4.7	0.2
ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น-สุทธิ	83.8	6.3	55.3	2.0	97.8	4.4
ลูกหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน	38.6	2.9	1,366.1	50.1	140.7	6.3
เงินให้กู้ยืมระยะสั้นแก่กรรมการ	93.5	7.0	52.6	1.9	-	-
สินค้าคงเหลือ	2.4	0.2	3.2	0.1	26.1	1.2
ค่าใช้จ่ายล่วงหน้า	15.9	1.2	89.1	3.3	115.0	5.2
ภาษีมูลค่าเพิ่มค้างรับ-สุทธิ	103.2	7.8	135.4	5.0	351.5	15.8
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	10.0	0.8	43.9	1.6	13.4	0.6
<b>รวมสินทรัพย์หมุนเวียน</b>	<b>685.4</b>	<b>51.7</b>	<b>2,035.4</b>	<b>74.7</b>	<b>1,451.0</b>	<b>65.3</b>
<b>สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน</b>						
เงินฝากสถาบันการเงินที่มีภาระการค้ำประกัน	-	-	12.5	0.51	28.6	1.3
เงินลงทุนทั่วไป	4.1	0.3	3.7	0.1	3.5	0.2
ส่วนปรับปรุงอาคารเช่า และอุปกรณ์ – สุทธิ	144.0	10.9	137.3	5.0	154.5	6.9
สินทรัพย์ไม่มีตัวตน-สุทธิ	5.4	0.4	10.6	0.4	7.3	0.3
ค่าความนิยม	286.2	21.6	286.2	10.5	286.2	12.9
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น	201.2	15.1	240.1	8.8	292.4	13.2
<b>รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน</b>	<b>640.9</b>	<b>48.3</b>	<b>690.4</b>	<b>25.3</b>	<b>772.5</b>	<b>34.7</b>
<b>รวมสินทรัพย์</b>	<b>1,326.3</b>	<b>100.0</b>	<b>2,725.8</b>	<b>100.0</b>	<b>2,223.5</b>	<b>100.0</b>
<b>หนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น</b>						
<b>หนี้สินหมุนเวียน</b>						
เงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงิน	-	-	100.0	3.7	-	-
เจ้าหนี้การค้า	179.2	13.5	87.5	3.2	54.0	2.4
เจ้าหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน	2,109.3	159.0	2,081.1	76.3	184.2	8.3
รายได้รับล่วงหน้า	737.2	55.6	1,186.7	43.5	1,385.3	62.3
ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย	231.1	-17.4	195.0	7.2	247.4	11.1
เจ้าหนี้อื่น	23.5	1.8	23.9	0.9	33.8	1.5
เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงินที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี	-	-	-	-	247.9	11.1
หนี้สินตามสัญญาเช่าการเงินที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี	0.7	0.1	0.6	0.0	2.4	0.1
หนี้สินหมุนเวียนอื่น	8.4	0.6	9.8	0.4	7.2	0.3
<b>รวมหนี้สินหมุนเวียน</b>	<b>3,289.4</b>	<b>248.0</b>	<b>3,684.5</b>	<b>135.2</b>	<b>2,162.2</b>	<b>97.2</b>
<b>หนี้สินไม่หมุนเวียน</b>						
เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน	-	-	-	-	6.7	0.3
หนี้สินตามสัญญาเช่าการเงิน	1.2	0.1	0.7	0.0	4.7	0.2
ภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน	-	-	-	-	42.2	1.9
<b>รวมหนี้สินไม่หมุนเวียน</b>	<b>1.2</b>	<b>0.1</b>	<b>0.7</b>	<b>0.0</b>	<b>53.6</b>	<b>2.4</b>
<b>รวมหนี้สิน</b>	<b>3,290.6</b>	<b>248.1</b>	<b>3,685.2</b>	<b>135.2</b>	<b>2,215.9</b>	<b>99.7</b>
<b>ส่วนของผู้ถือหุ้น</b>						
ทุนที่ออกและชำระแล้ว	410.0	30.9	410.0	15.0	410.0	18.4
ผลกระทบจากการเพิ่มสัดส่วนเงินลงทุนในกิจการร่วมค้า	-	-	-	-	(15.5)	(0.7)
ขาดทุนสะสม	(2,374.3)	(179.0)	(1,369.4)	(50.2)	(386.8)	(17.4)
<b>รวมส่วนผู้ถือหุ้น</b>	<b>(1,964.3)</b>	<b>(148.1)</b>	<b>(959.4)</b>	<b>(35.2)</b>	<b>7.7</b>	<b>0.3</b>
<b>รวมหนี้สินและส่วนผู้ถือหุ้น</b>	<b>1,326.3</b>	<b>100.0</b>	<b>2,725.8</b>	<b>100.0</b>	<b>2,223.5</b>	<b>100.0</b>

งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมตามวิธีคิดส่วนของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น

	รอบปีบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม					
	ปี 2552		ปี 2553		ปี 2554	
	ล้านบาท	ร้อยละ <sup>(1)</sup>	ล้านบาท	ล้านบาท	ร้อยละ <sup>(1)</sup>	ล้านบาท
รายได้จากการขายและให้บริการ	4,640.6	96.4	6,049.4	94.4	8,123.2	96.4
ต้นทุนจากการดำเนินงาน	(4,658.0)	(96.8)	(4,982.6)	(77.8)	(6,915.3)	(82.1)
<b>กำไร (ขาดทุน) ขั้นต้น</b>	<b>(17.4)</b>	<b>(0.4)</b>	<b>1,066.8</b>	<b>16.6</b>	<b>1,207.9</b>	<b>14.3</b>
กำไรสุทธิจากอัตราแลกเปลี่ยน	64.8	1.3	178.4	2.8	78.0	0.9
รายได้อื่น	109.0	2.3	181.5	2.9	226.0	2.7
<b>กำไรก่อนค่าใช้จ่าย</b>	<b>156.4</b>	<b>3.2</b>	<b>1,426.7</b>	<b>22.3</b>	<b>1,511.9</b>	<b>17.9</b>
ค่าใช้จ่ายในการขาย	(121.6)	(2.5)	(178.9)	(2.8)	(223.9)	(2.7)
ค่าใช้จ่ายในการบริหาร	(120.5)	(2.5)	(121.3)	(1.9)	(182.0)	(2.1)
<b>กำไร (ขาดทุน) ก่อนต้นทุนทางการเงินและภาษีเงินได้</b>	<b>(85.7)</b>	<b>(1.8)</b>	<b>1,126.5</b>	<b>17.6</b>	<b>1,106.0</b>	<b>13.1</b>
ต้นทุนทางการเงิน	(0.2)	(0.0)	(121.6)	(1.9)	(91.9)	(1.1)
<b>กำไร (ขาดทุน) ก่อนภาษีเงินได้</b>	<b>(85.9)</b>	<b>(1.8)</b>	<b>1,004.9</b>	<b>15.7</b>	<b>1,014.1</b>	<b>12.0</b>
ภาษีเงินได้	-	-	-	-	-	-
<b>กำไร (ขาดทุน) สุทธิสำหรับงวด</b>	<b>(85.9)</b>	<b>(1.8)</b>	<b>1,004.9</b>	<b>15.7</b>	<b>1,014.1</b>	<b>12.0</b>
<b>กำไร (ขาดทุน) ต่อหุ้นขั้นพื้นฐาน (บาทต่อหุ้น)<sup>(2)</sup></b>	<b>(0.02)</b>		<b>0.25</b>		<b>0.25</b>	

(1) ร้อยละของรายได้รวม ประกอบด้วยรายได้จากการขายและให้บริการ กำไรสุทธิจากอัตราแลกเปลี่ยน และรายได้อื่น

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

## งบกระแสเงินสดรวมตามวิธีตัดส่วนของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น

(หน่วย : ล้านบาท)	รอบปีบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม		
	ปี 2552	ปี 2553	ปี 2554
<b>กระแสเงินสดจากกิจกรรมดำเนินงาน</b>			
กำไร(ขาดทุน)สุทธิสำหรับงวด	(85.9)	1,004.9	1,014.1
รายการปรับปรุง			
หนี้สงสัยจะสูญ	1.3	(1.0)	(1.4)
ค่าเสื่อมราคา	64.4	59.4	33.5
ค่าตัดจำหน่าย	1.5	2.2	2.5
ขาดทุน(กำไร)จากการจำหน่ายและการตัดจำหน่ายส่วนปรับปรุงอาคารเช่าและอุปกรณ์ และสินทรัพย์ไม่มีตัวตน	0.5	(0.7)	0.6
ประมาณการคืนทุนจากการคืนเครื่องบินเช่าก่อนครบกำหนด (ปรับประมาณการตามที่ทำจริง)	173.3	(57.1)	-
ขาดทุนจากการยกเลิกสัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย (ปรับประมาณการตามที่ทำจริง)	(3.0)	-	-
ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน	-	-	9.9
กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนที่ยังไม่เกิดขึ้น	(7.8)	(1.0)	(21.4)
คืนทุนทางการเงิน	0.2	121.6	91.9
ดอกเบี้ยรับ	(4.8)	(25.2)	(67.5)
	<b>139.8</b>	<b>1,103.1</b>	<b>1,062.2</b>
<b>การเปลี่ยนแปลงของสินทรัพย์และหนี้สินดำเนินงาน</b>			
เงินฝากสถาบันการเงินที่มีภาระค้ำประกัน	-	(37.5)	2.3
ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น	(56.0)	29.5	(39.4)
ลูกหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน	(29.7)	(1,306.3)	1,269.7
สินค้าคงเหลือ	0.3	(0.8)	(22.8)
ค่าใช้จ่ายจ่ายล่วงหน้า	18.2	(73.2)	(22.8)
ภาษีมูลค่าเพิ่มค้างรับ	(19.0)	(32.2)	(209.9)
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	(3.5)	(33.8)	31.2
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น	(70.1)	(39.0)	(46.9)
เจ้าหนี้การค้า	9.9	(90.6)	(35.7)
เจ้าหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน	243.9	(92.4)	(1,962.7)
รายได้รับล่วงหน้า	117.0	449.5	168.9
ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย	(22.1)	(36.2)	49.1
สำรองผลขาดทุนจากการยกเลิกสัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย	(194.5)	-	-
เจ้าหนี้อื่น	(56.0)	(0.4)	9.0
หนี้สินหมุนเวียนอื่น	3.6	1.4	(2.7)
<b>เงินสดสุทธิได้มาจาก(ใช้ไปใน)การดำเนินงาน</b>	<b>81.9</b>	<b>(158.1)</b>	<b>249.2</b>
ดอกเบี้ยจ่าย	(0.2)	(0.1)	(12.0)
ดอกเบี้ยรับ	4.6	1.4	25.2
<b>เงินสดสุทธิได้มาจาก(ใช้ไปใน)กิจกรรมดำเนินงาน</b>	<b>86.4</b>	<b>(156.9)</b>	<b>262.4</b>
<b>กระแสเงินสดจากกิจกรรมลงทุน</b>			
เงินให้ผู้มีระยะสั้นแก่กรรมการ	(93.5)	(31.7)	(31.5)
เงินสดจากการรับชำระหนี้เงินให้ผู้มีระยะสั้นแก่กรรมการ	-	75.2	81.5
เงินลงทุนในบริษัทร่วมทุน	-	-	8.8
เงินสดรับจากเงินลงทุนทั่วไป	-	0.4	0.3
เงินสดจ่ายในเงินลงทุนทั่วไป	(0.4)	-	-
เงินสดรับจากการจำหน่ายส่วนปรับปรุงอาคารเช่าและอุปกรณ์	1.7	1.2	4.0
เงินสดจ่ายเพื่อส่วนปรับปรุงอาคารเช่าและอุปกรณ์	(50.6)	(54.3)	(41.4)
เงินสดจ่ายเพื่อสินทรัพย์ไม่มีตัวตน	(2.2)	(7.3)	(1.2)
ดอกเบี้ยรับ	-	-	3.3
<b>เงินสดสุทธิได้มาจาก(ใช้ไปใน)กิจกรรมลงทุน</b>	<b>(144.9)</b>	<b>(16.6)</b>	<b>23.8</b>
<b>กระแสเงินสดจากกิจกรรมจัดหาเงิน</b>			
เงินสดรับจากเงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงิน	-	100.0	-
จ่ายคืนเงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงิน	-	-	(100.0)
เงินสดจ่ายภายใต้สัญญาเช่าการเงิน	(0.7)	(0.7)	(3.1)
เงินสดรับจากเงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน	-	-	480.6
จ่ายคืนเงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน	-	-	(233.4)
ดอกเบี้ยจ่าย	-	-	(17.6)
<b>เงินสดสุทธิได้มาจาก(ใช้ไปใน)กิจกรรมจัดหาเงิน</b>	<b>(0.7)</b>	<b>99.3</b>	<b>126.5</b>
<b>เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น(ลดลง)สุทธิ</b>	<b>(59.3)</b>	<b>(74.2)</b>	<b>412.7</b>
<b>เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันต้นงวด</b>	<b>385.1</b>	<b>333.6</b>	<b>260.4</b>
ผลกระทบจากอัตราแลกเปลี่ยน	7.8	1.0	21.4
<b>เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันสิ้นงวด</b>	<b>333.6</b>	<b>260.4</b>	<b>694.4</b>

**ตารางแสดงอัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น**

	รอบปีบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม			
	ปี 2552	ปี 2553	ปี 2554	
<b>อัตราส่วนสภาพคล่อง (Liquidity Ratio)</b>				
อัตราส่วนสภาพคล่อง	เท่า	0.2	0.6	0.7
อัตราส่วนสภาพคล่องหมุนเร็ว	เท่า	0.1	0.1	0.4
อัตราส่วนสภาพคล่องกระแสเงินสด	เท่า	0.0	(0.0)	0.1
อัตราส่วนหมุนเวียนลูกหนี้การค้า	เท่า	85.6	92.6	105.1
ระยะเวลาเก็บหนี้เฉลี่ย	วัน	4.2	3.9	3.4
อัตราส่วนหมุนเวียนสินค้าคงเหลือ	เท่า	1,845.3	1,792.9	471.7
ระยะเวลาขายสินค้าเฉลี่ย	วัน	0.2	0.2	0.8
อัตราส่วนหมุนเวียนเจ้าหนี้	เท่า	26.7	33.1	97.7
ระยะเวลาชำระหนี้	วัน	13.5	10.9	3.7
Cash Cycle	วัน	(9.1)	(6.8)	0.5
<b>อัตราส่วนแสดงความสามารถในการทำกำไร (Profitability Ratio)</b>				
อัตรากำไรขั้นต้น	ร้อยละ	(0.4)	17.6	14.9
อัตรากำไรจากการดำเนินงาน <sup>(2)</sup>	ร้อยละ	(1.8)	18.6	13.6
อัตราส่วนเงินสดต่อการทำกำไร	ร้อยละ	(100.8)	(13.9)	23.7
อัตรากำไรสุทธิ <sup>(3)</sup>	ร้อยละ	(1.9)	16.6	12.5
อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น <sup>(1)</sup>	ร้อยละ	N.A.	N.A.	N.A.
<b>อัตราส่วนแสดงประสิทธิภาพในการดำเนินงาน (Efficiency Ratio)</b>				
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์	ร้อยละ	(7.0)	49.6	41.0
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ถาวร	ร้อยละ	(14.2)	756.6	718.0
อัตรากำไรหมุนของสินทรัพย์	เท่า	3.9	3.2	3.4
<b>อัตราส่วนวิเคราะห์นโยบายทางการเงิน (Financial Policy Ratio)</b>				
อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น <sup>(1)</sup>	เท่า	N.A.	N.A.	N.A.
อัตราส่วนความสามารถชำระดอกเบี้ย	เท่า	447.9	(0.3)	3.9
อัตราส่วนความสามารถชำระภาระผูกพัน (Cash Basis)	เท่า	1.6	(2.5)	0.9
อัตราการจ่ายเงินปันผล	ร้อยละ	-	-	-

(1) เนื่องจากส่วนของผู้ถือหุ้น ณ สิ้นปี 2552 ปี 2553 และ ปี 2554 แสดงมูลค่าติดลบ ดังนั้นอัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น และอัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้นจึงไม่สามารถคำนวณเป็นตัวเลขได้

(2) กำไร(ขาดทุน)ก่อนสิ้นทุนทางการเงินและภาษีเงินได้หารด้วยรายได้จากการขายและให้บริการ

(3) กำไร(ขาดทุน)สุทธิหารด้วยรายได้จากการขายและให้บริการ

### 12.1.2 บจ. ไทยแอร์เอเชีย

#### งบการเงินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

บจ. ไทยแอร์เอเชีย จัดทำงบการเงินสำหรับรอบระยะเวลาบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2552 2553 และ 2554 โดยมี นายชาญชัย ชัยประสิทธิ์ ผู้สอบบัญชีรับอนุญาตเลขที่ 3760 จากบริษัท ไพร่ชวอเตอร์เฮาส์คูเปอร์ส เอ็มเอเอส จำกัด เป็นผู้สอบบัญชี

#### สรุปรายงานการสอบบัญชีของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

นายชาญชัย ชัยประสิทธิ์ ผู้สอบบัญชีรับอนุญาตเลขที่ 3760 จากบริษัท ไพร่ชวอเตอร์เฮาส์คูเปอร์ส เอ็มเอเอส จำกัด ได้ปฏิบัติตามตรวจสอบบัญชีตามมาตรฐานการสอบบัญชีที่รับรองทั่วไป สำหรับงบการเงินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เพื่อวัตถุประสงค์เฉพาะ สำหรับรอบปีบัญชีสิ้นสุด ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2552 2553 และ 2554 โดยผู้สอบบัญชีได้แสดงความเห็นอย่างไม่มีเงื่อนไข ว่างบการเงินที่ได้ตรวจสอบได้แสดงฐานะการเงิน ผลการดำเนินงาน และกระแสเงินสดของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ถูกต้องตามที่ควรในสาระสำคัญตามหลักการบัญชีที่รับรองทั่วไป

ตารางสรุปงบการเงินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย สำหรับระยะเวลา 3 ปีที่ผ่านมา  
งบแสดงฐานะการเงินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

	วันที่ 31 ธันวาคม					
	ปี 2552		ปี 2553		ปี 2554	
	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ
<b>สินทรัพย์</b>						
<b>สินทรัพย์หมุนเวียน</b>						
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	654.1	31.6	507.8	10.4	1,359.7	35.9
เงินฝากสถาบันการเงินที่มีภาระค่าประกัน	-	-	50.0	1.0	14.5	0.4
เงินลงทุนระยะสั้น	8.9	0.4	9.0	0.2	9.1	0.2
ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น-สุทธิ	167.6	8.1	110.6	2.3	191.8	5.1
ลูกหนี้อสังหาริมทรัพย์ที่เกี่ยวข้องกัน	77.2	3.7	2,732.2	56.1	276.0	7.3
เงินให้กู้ยืมระยะสั้นแก่กรรมการ	187.0	9.0	105.2	2.2	-	-
สินค้าคงเหลือ	4.7	0.2	6.4	0.1	51.2	1.4
ค่าใช้จ่ายจ่ายล่วงหน้า	31.8	1.5	178.2	3.7	225.5	6.0
ภาษีมูลค่าเพิ่มค้างรับ-สุทธิ	206.5	10.0	270.8	5.6	689.2	18.2
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	20.1	1.0	88.2	1.8	19.3	0.5
<b>รวมสินทรัพย์หมุนเวียน</b>	<b>1,357.9</b>	<b>65.7</b>	<b>4,058.3</b>	<b>83.4</b>	<b>2,836.4</b>	<b>74.8</b>
<b>สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน</b>						
เงินฝากสถาบันการเงินที่มีภาระค่าประกัน	-	-	25.0	0.5	56.0	1.5
เงินลงทุนทั่วไป	8.2	0.4	7.5	0.2	6.9	0.2
ส่วนปรับปรุงอาคารเช่า และอุปกรณ์ - สุทธิ	288.0	13.9	274.6	5.6	302.9	8.0
สินทรัพย์ที่ไม่มีตัวตน-สุทธิ	10.9	0.5	21.1	0.4	14.3	0.4
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น	402.1	19.5	480.3	9.9	573.4	15.1
<b>รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน</b>	<b>709.2</b>	<b>34.3</b>	<b>808.5</b>	<b>16.6</b>	<b>953.5</b>	<b>25.2</b>
<b>รวมสินทรัพย์</b>	<b>2,067.1</b>	<b>100.0</b>	<b>4,866.8</b>	<b>100.0</b>	<b>3,789.8</b>	<b>100.0</b>
<b>หนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น</b>						
<b>หนี้สินหมุนเวียน</b>						
เงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงิน	-	-	200.0	4.1	-	-
เจ้าหนี้การค้า	358.4	17.3	175.0	3.6	105.9	2.8
เจ้าหนี้อสังหาริมทรัพย์ที่เกี่ยวข้องกัน	4,218.4	204.1	4,161.7	85.5	361.1	9.5
รายได้รับล่วงหน้า	1,474.4	71.3	2,373.4	48.8	2,716.4	71.7
ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย	462.3	22.4	389.7	8.0	476.1	12.6
เจ้าหนี้อื่น	46.9	2.3	47.8	1.0	66.4	1.8
เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงินที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี	-	-	-	-	486.0	12.8
หนี้สินตามสัญญาเช่าการเงินที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี	1.5	0.1	1.2	0.0	4.8	0.1
หนี้สินหมุนเวียนอื่น	16.7	0.7	19.5	0.4	14.0	0.4
<b>รวมหนี้สินหมุนเวียน</b>	<b>6,578.6</b>	<b>318.2</b>	<b>7,368.4</b>	<b>151.4</b>	<b>4,230.7</b>	<b>111.6</b>
<b>หนี้สินไม่หมุนเวียน</b>						
เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน	-	-	-	-	13.2	0.3
หนี้สินตามสัญญาเช่าการเงิน	2.5	0.2	1.3	0.0	9.3	0.2
ภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน	-	-	-	-	82.8	2.2
<b>รวมหนี้สินไม่หมุนเวียน</b>	<b>2.5</b>	<b>0.2</b>	<b>1.3</b>	<b>0.0</b>	<b>105.2</b>	<b>2.8</b>
<b>รวมหนี้สิน</b>	<b>6,581.1</b>	<b>318.4</b>	<b>7,369.7</b>	<b>151.4</b>	<b>4,335.8</b>	<b>114.4</b>
<b>ส่วนของผู้ถือหุ้น</b>						
ทุนที่ออกและชำระแล้ว	400.0	19.4	400.0	8.2	400.0	10.9
ส่วนเกินมูลค่าหุ้น	1.2	0.1	1.2	0.0	1.2	0.0
ขาดทุนสะสม	(4,915.2)	(237.9)	(2,904.2)	(59.6)	(947.2)	(25.0)
<b>รวมส่วนผู้ถือหุ้น</b>	<b>(4,514.0)</b>	<b>(218.4)</b>	<b>(2,503.0)</b>	<b>(51.4)</b>	<b>(546.0)</b>	<b>(14.4)</b>
<b>รวมหนี้สินและส่วนผู้ถือหุ้น</b>	<b>2,067.1</b>	<b>100.0</b>	<b>4,866.8</b>	<b>100.0</b>	<b>3,789.8</b>	<b>100.0</b>

งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

	รอบบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม					
	ปี 2552 <sup>(1)</sup>		ปี 2553 <sup>(1)</sup>		ปี 2554 <sup>(1)</sup>	
	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท
รายได้จากการขายและให้บริการ	9,281.2	96.4	12,098.7	94.4	16,157.6	96.4
ต้นทุนจากการดำเนินงาน	(9,315.9)	(96.8)	(9,965.2)	(77.8)	(13,757.6)	(82.1)
<b>กำไร (ขาดทุน) ขั้นต้น</b>	<b>(34.7)</b>	<b>(0.4)</b>	<b>2,133.5</b>	<b>16.6</b>	<b>2,400.0</b>	<b>14.3</b>
กำไรสุทธิจากอัตราแลกเปลี่ยน	129.5	1.3	356.8	2.8	155.3	0.9
รายได้อื่น	217.9	2.3	363.0	2.9	451.1	2.7
<b>กำไรก่อนค่าใช้จ่าย</b>	<b>312.7</b>	<b>3.2</b>	<b>2,853.3</b>	<b>22.3</b>	<b>3,006.3</b>	<b>17.9</b>
ค่าใช้จ่ายในการขาย	(243.0)	(2.5)	(357.9)	(2.8)	(444.7)	(2.7)
ค่าใช้จ่ายในการบริหาร	(239.8)	(2.5)	(241.3)	(1.9)	(357.9)	(2.1)
<b>กำไร (ขาดทุน) ก่อนต้นทุนทางการเงินและภาษีเงินได้</b>	<b>(170.1)</b>	<b>(1.8)</b>	<b>2,254.1</b>	<b>17.6</b>	<b>2,203.7</b>	<b>13.1</b>
ต้นทุนทางการเงิน	(0.4)	(0.0)	(243.1)	(1.9)	(183.7)	(1.1)
<b>กำไร (ขาดทุน) ก่อนภาษีเงินได้</b>	<b>(170.5)</b>	<b>(1.8)</b>	<b>2,011.0</b>	<b>15.7</b>	<b>2,020.1</b>	<b>12.1</b>
ภาษีเงินได้	-	-	-	-	-	-
<b>กำไร (ขาดทุน) สุทธิสำหรับงวด</b>	<b>(170.5)</b>	<b>(1.8)</b>	<b>2,011.0</b>	<b>15.7</b>	<b>2,020.1</b>	<b>12.1</b>
<b>กำไร (ขาดทุน) ต่อหุ้นขั้นพื้นฐาน (บาทต่อหุ้น)<sup>(2)</sup></b>	<b>(4.26)</b>		<b>50.28</b>		<b>50.50</b>	

(1) ร้อยละของรายได้รวม ประกอบด้วยรายได้จากการขายและให้บริการ กำไรสุทธิจากอัตราแลกเปลี่ยน และรายได้อื่น

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

## งบกระแสเงินสดของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

(หน่วย : ล้านบาท)	รอบบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม		
	ปี 2552	ปี 2553	ปี 2554
<b>กระแสเงินสดจากกิจกรรมดำเนินงาน</b>			
กำไร (ขาดทุน) สุทธิสำหรับงวด	(170.5)	2,011.0	2,020.1
รายการปรับปรุง			
หนี้สงสัยจะสูญ	2.5	(1.9)	(2.9)
ค่าเสื่อมราคา	128.8	118.7	66.7
ค่าตัดจำหน่าย	3.1	4.4	4.8
ขาดทุน(กำไร)จากการจำหน่ายและการตัดจำหน่ายส่วนปรับปรุงอาคารเช่าและอุปกรณ์และสินทรัพย์ไม่มีตัวตน	1.0	(1.4)	1.0
ประมาณการคืนทุนจากการคืนเครื่องบินเช่าก่อนครบกำหนด (ปรับประมาณการตามที่จ่ายจริง)	346.7	(114.3)	-
ขาดทุนจากการยกเลิกสัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย (ปรับประมาณการตามที่จ่ายจริง)	(6.1)	-	-
ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน	-	-	19.7
กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนที่ยังไม่เกิดขึ้น	(15.5)	(2.0)	(41.9)
ต้นทุนทางการเงิน	0.4	243.1	183.7
ดอกเบี้ยรับ	(9.6)	(50.3)	(135.9)
	<b>280.9</b>	<b>2,207.4</b>	<b>2,115.3</b>
<b>การเปลี่ยนแปลงของสินทรัพย์และหนี้สินดำเนินงาน</b>			
เงินฝากสถาบันการเงินที่มีภาระค้ำประกัน	-	(75.0)	4.5
ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น	(111.9)	58.9	(78.4)
ลูกหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน	(59.5)	(2,612.7)	1,663.0
สินค้าคงเหลือ	0.6	(1.7)	(44.8)
ค่าใช้จ่ายจ่ายล่วงหน้า	36.5	(146.4)	(47.3)
ภาษีมูลค่าเพิ่มค้างรับ	(38.1)	(64.3)	(418.4)
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	(6.9)	(68.0)	68.9
สินทรัพย์ไม่มีหมุนเวียนอื่น	(140.2)	(78.0)	(93.1)
เจ้าหนี้การค้า	19.8	(181.1)	(69.1)
เจ้าหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน	487.6	(185.3)	(3,049.0)
รายได้รับล่วงหน้า	234.1	899.1	342.9
ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย	(44.2)	(72.5)	86.4
สำรองผลขาดทุนจากการยกเลิกสัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย	(388.9)	-	-
เจ้าหนี้อื่น	(112.0)	0.9	18.6
หนี้สินหมุนเวียนอื่น	7.2	2.7	(5.5)
<b>เงินสดสุทธิได้มาจาก (ใช้ไป) การดำเนินงาน</b>	<b>164.9</b>	<b>(316.0)</b>	<b>494.0</b>
ดอกเบี้ยจ่าย	(0.4)	(0.3)	(24.0)
ดอกเบี้ยรับ	9.2	2.7	51.4
<b>เงินสดสุทธิได้มาจาก (ใช้ไป) กิจกรรมดำเนินงาน</b>	<b>173.8</b>	<b>(313.6)</b>	<b>521.4</b>
<b>กระแสเงินสดจากกิจกรรมลงทุน</b>			
เงินให้ผู้ซื้อระยะสั้นแก่กรรมการ	(187.0)	(63.4)	(63.0)
เงินสดจากการรับชำระหนี้เงินให้ผู้ซื้อระยะสั้นแก่กรรมการ	-	150.4	163.0
เงินสดรับจากเงินลงทุนทั่วไป	-	0.7	0.6
เงินสดจ่ายในเงินลงทุนทั่วไป	(0.8)	-	-
เงินสดรับจากการจำหน่ายส่วนปรับปรุงอาคารเช่าและอุปกรณ์	3.5	2.4	7.9
เงินสดจ่ายเพื่อส่วนปรับปรุงอาคารเช่าและอุปกรณ์	(101.2)	(108.6)	(82.0)
เงินสดจ่ายเพื่อสินทรัพย์ไม่มีตัวตน	(4.3)	(14.7)	(2.3)
ดอกเบี้ยรับ	-	-	6.5
<b>เงินสดสุทธิได้มาจาก (ใช้ไป) กิจกรรมลงทุน</b>	<b>(289.9)</b>	<b>(33.2)</b>	<b>30.6</b>
<b>กระแสเงินสดจากกิจกรรมจัดหาเงิน</b>			
เงินสดรับจากเงินผู้ซื้อระยะสั้นจากสถาบันการเงิน	-	200.0	-
จ่ายคืนเงินผู้ซื้อระยะสั้นจากสถาบันการเงิน	-	-	(200.0)
เงินสดจ่ายภายใต้สัญญาเช่าการเงิน	(1.4)	(1.5)	(6.1)
เงินสดรับจากเงินผู้ซื้อระยะยาวจากสถาบันการเงิน	-	-	961.2
จ่ายคืนเงินผู้ซื้อระยะยาวจากสถาบันการเงิน	-	-	(462.0)
ดอกเบี้ยจ่าย	-	-	(35.0)
<b>เงินสดสุทธิได้มาจาก (ใช้ไป) กิจกรรมจัดหาเงิน</b>	<b>(1.4)</b>	<b>198.5</b>	<b>258.1</b>
<b>เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น (ลดลง) สุทธิ</b>	<b>(117.5)</b>	<b>(148.3)</b>	<b>810.0</b>
<b>เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันต้นงวด</b>	<b>756.0</b>	<b>654.1</b>	<b>507.8</b>
ผลกระทบจากอัตราแลกเปลี่ยน	15.5	2.0	41.9
<b>เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันสิ้นงวด</b>	<b>654.1</b>	<b>507.8</b>	<b>1,359.7</b>

## ตารางแสดงอัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

	รอบปีบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม			
	ปี 2552	ปี 2553	ปี 2554	
<b>อัตราส่วนสภาพคล่อง (Liquidity Ratio)</b>				
อัตราส่วนสภาพคล่อง	เท่า	0.2	0.6	0.7
อัตราส่วนสภาพคล่องหมุนเร็ว	เท่า	0.1	0.1	0.4
อัตราส่วนสภาพคล่องกระแสเงินสด	เท่า	0.0	(0.0)	0.1
อัตราส่วนหมุนเวียนลูกหนี้การค้า	เท่า	85.6	92.6	105.9
ระยะเวลาเก็บหนี้เฉลี่ย	วัน	4.2	3.9	3.4
อัตราส่วนหมุนเวียนสินค้าคงเหลือ	เท่า	1,845.3	1,792.9	477.5
ระยะเวลาขายสินค้าเฉลี่ย	วัน	0.2	0.2	0.8
อัตราส่วนหมุนเวียนเจ้าหนี้	เท่า	26.7	33.1	97.9
ระยะเวลาชำระหนี้	วัน	13.5	10.9	3.7
Cash Cycle	วัน	(9.1)	(6.8)	0.5
<b>อัตราส่วนแสดงความสามารถในการทำกำไร (Profitability Ratio)</b>				
อัตรากำไรขั้นต้น	ร้อยละ	(0.4)	17.6	14.9
อัตรากำไรจากการดำเนินงาน <sup>(2)</sup>	ร้อยละ	(1.8)	18.6	13.6
อัตราส่วนเงินสดต่อการทำกำไร	ร้อยละ	(102.2)	(13.9)	23.7
อัตรากำไรสุทธิ <sup>(3)</sup>	ร้อยละ	(1.8)	16.6	12.5
อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น <sup>(1)</sup>	ร้อยละ	N.A.	N.A.	N.A.
<b>อัตราส่วนแสดงประสิทธิภาพในการดำเนินงาน (Efficiency Ratio)</b>				
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์	ร้อยละ	(9.1)	58.0	46.7
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ถาวร	ร้อยละ	(13.8)	757.1	722.6
อัตรากำไรหมุนของสินทรัพย์ <sup>(1)</sup>	เท่า	5.1	3.7	3.9
<b>อัตราส่วนวิเคราะห์นโยบายทางการเงิน (Financial Policy Ratio)</b>				
อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น <sup>(1)</sup>	เท่า	N.A.	N.A.	N.A.
อัตราส่วนความสามารถชำระดอกเบี้ย	เท่า	450.6	(0.3)	3.8
อัตราส่วนความสามารถชำระภาระผูกพัน (Cash Basis)	เท่า	1.6	(2.5)	0.9
อัตรากำไรจ่ายเงินปันผล	ร้อยละ	-	-	-

(1) เนื่องจากส่วนของผู้ถือหุ้น ณ สิ้นปี 2552 และ ปี 2553 และ ปี 2554 แสดงมูลค่าติดลบ ดังนั้นอัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น และอัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้นจึงไม่สามารถคำนวณเป็นตัวเลขได้

(2) กำไร(ขาดทุน)ก่อนต้นทุนทางการเงินและภาษีเงินได้หารด้วยรายได้จากการขายและให้บริการ

(3) กำไร(ขาดทุน)สุทธิหารด้วยรายได้จากการขายและให้บริการ

ตารางแสดงข้อมูลการดำเนินงานที่สำคัญของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

	ปีสิ้นสุด ณ วันที่ 31 ธันวาคม		
	2552	2553	2554
ปริมาณที่นั่ง (ล้านที่นั่ง).....	6.6	7.3	8.6
จำนวนผู้โดยสาร (ล้านคน).....	5.0	5.7	6.9
ระหว่างประเทศ (ล้านคน).....	2.1	2.4	2.9
ภายในประเทศ (ล้านคน).....	2.9	3.3	4.0
อัตราส่วนการขนส่งผู้โดยสาร (Load factor) (ร้อยละ) <sup>(1)</sup> .....	76	78	80
ระหว่างประเทศ (ร้อยละ).....	73	77	79
ภายในประเทศ (ร้อยละ).....	78	79	81
ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ASK) (ล้านที่นั่ง - กม.) <sup>(2)</sup> .....	6,511	7,605	9,199
ระหว่างประเทศ (ล้านที่นั่ง - กม.).....	4,040	4,680	5,696
ภายในประเทศ (ล้านที่นั่ง - กม.).....	2,470	2,925	3,502
ปริมาณการขนส่งด้านผู้โดยสาร (RPK) (ล้านที่นั่ง - กม.) <sup>(3)</sup> .....	4,921	5,923	7,389
ระหว่างประเทศ (ล้านที่นั่ง - กม.).....	2,974	3,600	4,539
ภายในประเทศ (ล้านที่นั่ง - กม.).....	1,947	2,323	2,851
ค่าโดยสารเฉลี่ย <sup>(4)</sup> (บาท).....	1,520	1,791	1,849
รายได้ต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร <sup>(5)</sup> (RASK):			
(บาท).....	1.43	1.59	1.76
(เซ็นต์สหรัฐฯ) <sup>(8)</sup> .....	4.27	5.28	5.54
ต้นทุนต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร <sup>(6)</sup> (CASK):			
(บาท).....	1.51	1.39	1.58
(เซ็นต์สหรัฐฯ) <sup>(7)</sup> .....	4.51	4.61	4.99
ต้นทุนต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ไม่รวมน้ำมันเชื้อเพลิง) <sup>(7)</sup> :			
(บาท).....	0.99	0.87	0.89
(เซ็นต์สหรัฐฯ) <sup>(8)</sup> .....	2.96	2.87	2.80
จำนวนเครื่องบิน ณ สิ้นงวด.....	20	19	22
โบอิง 737-300300-.....	8	0	0
แอร์บัส A320.....	12	19	22
จำนวนเครื่องบินที่ใช้ดำเนินงาน โดยเฉลี่ย <sup>(9)</sup> .....	15.6	18.0	19.4
จำนวนเที่ยวบิน.....	39,388	41,823	47,579
ระหว่างประเทศ.....	16,612	17,577	20,251
ภายในประเทศ.....	22,776	24,246	27,328
ระยะทางบิน โดยเฉลี่ย (กิโลเมตร) <sup>(10)</sup> .....	979	1,032	1,074
อัตราการใช้เครื่องบินต่อลำ (ชั่วโมงปฏิบัติการบินต่อวัน) <sup>(11)</sup> .....	9.4	9.9	11.5
รายได้จากบริการเสริม <sup>(12)</sup> (ล้านบาท).....	893.0	1,686.7	2,627.2
รายได้จากบริการเสริมต่อผู้โดยสาร (บาท).....	179	296	383
ปริมาณการใช้น้ำมันเชื้อเพลิง (บาร์เรล).....	1,217,727	1,346,476	1,600,942
ราคาเฉลี่ยของน้ำมันเชื้อเพลิง <sup>(13)</sup> (ดอลลาร์สหรัฐฯ ต่อบาร์เรล).....	68.0	88.3	124.0
ประสิทธิภาพในการตรงต่อเวลา (ร้อยละ) <sup>(14)</sup> .....	89	88	84

- 1) หมายถึงจำนวนผู้โดยสารเทียบเป็นสัดส่วนกับปริมาณที่นั่ง ซึ่งเป็นจำนวนที่นั่งผู้โดยสารที่มีอยู่ (180 ที่นั่งสำหรับเครื่องบินรุ่นแอร์บัส A320 และ 148 ที่นั่งสำหรับเครื่องบินรุ่นโบอิง 737-300) บจ. ไทยแอร์เอเชีย เริ่มเปลี่ยนมาใช้เครื่องบินรุ่นแอร์บัส A320 ในเดือนตุลาคม 2550
- 2) ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (Available Seat Kilometer) คือ จำนวนที่นั่งบนเที่ยวบินแบบประจำ คูณด้วยจำนวนกิโลเมตรที่ทำการบินบนที่นั่งเหล่านั้น
- 3) ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (Revenue Passenger Kilometers) คือจำนวนบรรทุกผู้โดยสารที่จ่ายค่าโดยสารของเที่ยวบินแบบประจำ คูณด้วยจำนวนกิโลเมตรที่ทำการบินบนที่นั่งเหล่านั้น
- 4) คำนวณโดยนำรายได้ค่าโดยสาร ของ บจ. ไทยแอร์เอเชียหารด้วยผู้โดยสาร
- 5) คำนวณโดยนำรายได้หารด้วยปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร
- 6) คำนวณโดยนำผลรวมของต้นทุนจากการดำเนินงาน ค่าใช้จ่ายในการขาย ค่าใช้จ่ายในการบริหาร และค่าตอบแทนผู้บริหาร ของบจ. ไทยแอร์เอเชีย (แต่ไม่รวมต้นทุนทางการเงิน) หารด้วยปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร
- 7) คำนวณโดยนำผลรวมของต้นทุนจากการดำเนินงาน ค่าใช้จ่ายในการขาย ค่าใช้จ่ายในการบริหาร และค่าตอบแทนผู้บริหาร ของบจ. ไทยแอร์เอเชีย (แต่ไม่รวมต้นทุนทางการเงิน) หารด้วยค่าน้ำมันเชื้อเพลิง หารด้วยปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร
- 8) เทียบจากอัตราแลกเปลี่ยน 1.00 ดอลลาร์สหรัฐฯ = 33.37 บาทในปี 2552 1.00 ดอลลาร์สหรัฐฯ = 30.15 บาทในปี 2553 และ 1.00 ดอลลาร์สหรัฐฯ = 31.69 บาท ในปี 2554
- 9) ค่าเฉลี่ย ณ ตอนสิ้นเดือนของช่วงเวลาที่ระบุไว้
- 10) หมายถึงจำนวนกิโลเมตรที่ทำการบินเฉลี่ยต่อเที่ยวบิน
- 11) หมายถึงจำนวนชั่วโมงปฏิบัติการบินเฉลี่ยต่อลำในช่วงระยะเวลาที่เกี่ยวข้อง โดยจำนวนชั่วโมงปฏิบัติการบินเริ่มนับตั้งแต่ช่วงขณะเครื่องบินเคลื่อนที่ ณ สนามบินหนึ่ง ถึงเครื่องบินหยุดนิ่ง ณ สนามบินอีกแห่งหนึ่ง
- 12) ประกอบด้วยรายได้ที่เกี่ยวข้องกับค่าบริการด้านสัมภาระ ค่าธรรมเนียมสัมภาระเกินขนาด ค่าธรรมเนียมการเลือกที่นั่ง การขายอาหารและเครื่องดื่มบนเครื่องบิน ค่าธรรมเนียมการชำระเงินด้วยบัตรเครดิต ค่าระวางขนส่ง การขายสินค้าบนเครื่องบิน และค่าธรรมเนียมการยกเลิกเที่ยวบินและการจัดทำเอกสาร
- 13) คำนวณโดยใช้ราคาค่าน้ำมันเชื้อเพลิงของน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยาน (Jet Kerosene) สำหรับช่วงเวลาที่ระบุไว้ ((ราคาเฉลี่ยอ้างอิงของ Plait ที่สิงคโปร์ MOPS))
- 14) เที่ยวบินจะถือว่า “ตรงเวลา” เมื่อเครื่องบินออกเดินทางไม่เกินกว่า 15 นาทีของเวลาออกเดินทางตาม กำหนดการ



## 12.2 คำอธิบายและการวิเคราะห์ของฝ่ายบริหารเกี่ยวกับฐานะทางการเงินและผลการดำเนินงาน

### บทนำ

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ประกอบธุรกิจ โดยการถือหุ้นใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งประกอบธุรกิจสายการบินราคาประหยัด

บจ. ไทยแอร์เอเชีย เป็นผู้นำในธุรกิจสายการบินราคาประหยัดของประเทศไทย 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 ประกอบกิจการโดยมีศูนย์ปฏิบัติการการบิน (Hub) จำนวน 3 แห่งในประเทศไทย ได้แก่ กรุงเทพมหานคร จังหวัดภูเก็ต และจังหวัดเชียงใหม่ และมีแผนเปิดศูนย์ปฏิบัติการการบินแห่งใหม่เป็นแห่งที่ 4 ที่หาดใหญ่ในปี 2556 และแห่งที่ 5 ที่จังหวัดอุดรธานีในปี 2557 ตลาดเป้าหมายของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย คือตลาดในพื้นที่ที่ใช้เวลาเดินทางต่อเที่ยวบิน ไม่เกิน 4 ชั่วโมงจากศูนย์ปฏิบัติการการบินแต่ละแห่ง 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 มาใช้ โดย AAB เป็นพันธมิตรทางกลยุทธ์ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย และจะเป็นผู้ถือหุ้นร้อยละ 45.0 ของทุนจดทะเบียนของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ภายหลังจากการเสนอขายหลักทรัพย์ต่อประชาชนในครั้งนี้อันแล้วเสร็จ และหลังจากที่บริษัทฯ เข้าซื้อหุ้นสามัญเพิ่มทุนของ บจ. ไทยแอร์เอเชียซึ่งเป็นพันธมิตรทางธุรกิจของบริษัทฯ ทั้งนี้ บริษัทฯ เชื่อว่า โดยการให้บริการการเดินทางโดยขึ้นบินเพียงชั้นเดียว ฝูงบินที่ประกอบด้วยเครื่องบินรุ่นเดียว การให้บริการแบบไม่มีการเชื่อมต่อ (point-to-point) มีอัตราการใช้เครื่องบินต่อลำในระดับสูง การประหยัดต่อขนาด ช่องทางการจัดจำหน่าย และเครือข่ายเส้นทางบินที่ครอบคลุม ทำให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย สามารถให้บริการด้วยต้นทุนที่ต่ำกว่าสายการบินอื่นในประเทศไทย และในระดับต้นทุนที่น่าพอใจเมื่อเทียบกับผู้ประกอบการสายการบินราคาประหยัดรายอื่นทั่วโลก โดย บจ. ไทยแอร์เอเชียมียอดได้เปรียบในด้านต้นทุนโดยเห็นได้จากกำไรต่อหน่วยการผลิตด้านผู้โดยสาร อยู่ที่ 1.39 บาท และ 1.58 บาท ในปี 2553 และในปี 2554 ตามลำดับ ดังนั้น ด้วยต้นทุนที่ต่ำ ราคาต่ำโดยสารที่ต่ำ ชื่อทางการค้าและการตลาดที่แข็งแกร่งของไทยแอร์เอเชีย รวมถึงการให้บริการที่เชื่อถือได้ ทำให้ธุรกิจของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เติบโตขึ้นอย่างมากนับตั้งแต่เริ่มประกอบธุรกิจในปี 2547

รายได้ค่าโดยสารของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เติบโตอย่างต่อเนื่องนับแต่เริ่มดำเนินงานในปี 2547 โดยรายได้ค่าโดยสารเพิ่มขึ้นจาก 7,582.3 ล้านบาทในปี 2552 เป็น 10,260.3 ล้านบาท ในปี 2553 และเป็น 13,007.5 ล้านบาท ในปี 2554 ซึ่งคิดเป็นอัตราการเติบโตเฉลี่ยต่อปี (CAGR) ร้อยละ 31.0 ระหว่างปี 2552 ถึง 2554 ในขณะเดียวกัน ขนาดฝูงบินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เพิ่มขึ้นจากจำนวน 20 ลำ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2552 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 ยังมีอัตรากำไรก่อนดอกเบี้ยจ่าย ภาษีเงินได้ ค่าเสื่อมราคา ค่าตัดจำหน่าย และค่าเช่าเครื่องบิน (EBITDAR Margin) อยู่ในระดับสูง โดยคิดเป็น

ร้อยละ 31.0 ในปี 2554 ทั้งนี้ การให้บริการผู้โดยสารเส้นทางบินภายในประเทศของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เปรียบเทียบกับรายได้ค่าโดยสารทั้งหมด คิดเป็นร้อยละ 44.1 และเปรียบเทียบกับจำนวนผู้โดยสารทั้งหมด คิดเป็นร้อยละ 57.9 ในปี 2554 และการให้บริการผู้โดยสารเส้นทางบินระหว่างประเทศของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เปรียบเทียบกับรายได้ค่าโดยสารทั้งหมด คิดเป็นร้อยละ 55.9 และเปรียบเทียบกับจำนวนผู้โดยสารทั้งหมด คิดเป็นร้อยละ 42.1 ในปี 2554

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

### 12.2.1 เกณฑ์ในการจัดท่างบการเงิน

#### การบัญชีสำหรับส่วนได้เสียในการร่วมค้า

ในปี 2552 ปี 2553 และปี 2554 รายได้ร้อยละ 100.0 ของรายได้ทั้งหมดของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มาจาก บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งเป็นกิจการร่วมค้าที่ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ถือหุ้นร้อยละ 50.0 ของหุ้นทั้งหมดของบริษัทดังกล่าวใน ปี 2552 ปี 2553 และปี 2554 (จนถึงวันที่ 8 พฤศจิกายน 2554) ทั้งนี้ ในการจัดท่างบการเงินรวมโดยใช้วิธีสัดส่วน (Proportionate Consolidation) ของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่นนั้น บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ถือว่าส่วนได้เสียใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย เป็นส่วนได้เสียในการร่วมค้ามากกว่าการเป็นบริษัทย่อยอันเป็นผลมาจากการมีอำนาจควบคุมร่วม ทั้งนี้ ในการจัดท่างบการเงินรวมโดยใช้วิธีสัดส่วนนั้น กิจการร่วมค้าหมายถึง การประกอบกิจกรรมเชิงเศรษฐกิจของบุคคลหรือกิจการตั้งแต่สองรายขึ้นไป โดยให้มีการควบคุมร่วมกันตามสัญญา ดังนั้น ในงบการเงินรวมตามวิธีสัดส่วนของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น พิจารณา บจ. ไทยแอร์เอเชีย ตามวิธีสัดส่วนในอัตราร้อยละ 50.0 หรือในอัตราร้อยละ 51.0 ของสินทรัพย์ หนี้สิน รายได้ และค่าใช้จ่ายต่างๆ ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย (แล้วแต่กรณี) ซึ่งสอดคล้องกับอัตราส่วนของหุ้นทุนที่ 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 ของงบการเงินรวมตามวิธีสัดส่วนของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น

ในเดือนพฤศจิกายน 2554 บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ได้ซื้อหุ้นจำนวน 399,993 หุ้น คิดเป็นร้อยละ 1.0 ของจำนวนหุ้นทั้งหมดของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จากนายทศพล แบลเว็ลด์ ประธานเจ้าหน้าที่บริหารของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ในราคา 10 บาทต่อหุ้น ส่งผลให้ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ถือหุ้นใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย ร้อยละ 51.0 นอกจากนี้ ภายหลังจากการเสนอขายหุ้นต่อประชาชนในครั้งนี้แล้วเสร็จ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น จะดำเนินการนำเงินสุทธิตัวส่วนใหญ่ที่ได้จากการเสนอขายหุ้นต่อประชาชนในครั้งนี้ 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 นับแต่วันที่ 4 พฤษภาคม 2555 ซึ่งเป็นวันที่สำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ออกจดหมายแจ้ง บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ว่าได้รับแบบแสดงรายการข้อมูลและร่างหนังสือชี้ชวนสำหรับการเสนอขายหุ้นที่ออกใหม่ต่อประชาชนที่ได้มีการแก้ไขเพิ่มเติมครั้งล่าสุดตามข้อ 15 ของประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุนที่ ทจ. 30/2551 เรื่อง การขึ้นแบบแสดงรายการข้อมูลการเสนอขายหลักทรัพย์จนครบถ้วนแล้ว (“วันที่นับ 1 cooling period”) บจ. ไทยแอร์

เอเชีย จะมีสถานะเป็นบริษัทย่อยของบมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น แทนที่จะเป็นกิจการร่วมค้าเช่นเดิม ดังนั้นในการจัดทำงบการเงินรวมของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น จะรวม งบการเงินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เข้าในงบการเงินรวมของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น อย่างเต็มรูปแบบ (Full Consolidation) (โดยหักส่วนของผู้ถือหุ้นที่ไม่มีอำนาจควบคุมที่ AAI ถืออยู่ร้อยละ 49 ใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย) แทนการจัดทำงบการเงินรวมตามวิธีสัดส่วนเช่นเดิม

ทั้งนี้ ในการจัดทำงบการเงินรวมอย่างเต็มรูปแบบของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น จะรับรู้กำไรหรือขาดทุนในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมจากส่วนต่างระหว่างมูลค่าหุ้นทุนที่บันทึกภายใต้งบการเงินรวมตามวิธีสัดส่วนกับมูลค่ายุติธรรมของหุ้นที่ถืออยู่ร้อยละ 51 ณ วันที่มีผลใช้บังคับ นอกจากนี้ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น จะบันทึกส่วนเกิน ระหว่างผลรวมของส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมและมูลค่ายุติธรรมของหุ้นทุนร้อยละ 51.0 ที่บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ถืออยู่ใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งสูงกว่ามูลค่ายุติธรรมของสินทรัพย์สุทธิที่สามารถระบุได้ของบจ. ไทยแอร์เอเชีย เป็นค่าความนิยมในงบการเงินรวมของบมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น นอกจากนี้ ในกรณีที่สินทรัพย์ไม่มีตัวตน ถูกระบุเพิ่มเป็นส่วนหนึ่งของสินทรัพย์สุทธิที่สามารถระบุได้ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น อาจมีการคาดการณ์จำหน่ายสินทรัพย์ที่ไม่มีตัวตนบางรายการที่มีอายุการให้ประโยชน์ที่ทราบแน่นอนตามอายุที่มีอยู่ของสินทรัพย์ไม่มีตัวตนดังกล่าว และอาจจะต้องรับรู้การขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์ที่ไม่มีตัวตน ทั้งที่มีอายุการให้ประโยชน์ที่ทราบแน่นอนและไม่แน่นอนในงบการเงินรวมของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ถ้าสินทรัพย์ไม่มีตัวตนนั้นเกิดการด้อยค่าขึ้นภายหลัง ดังนั้น งบการเงินรวมอย่างเต็มรูปแบบของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ตั้งแต่วันที่สัญญาผู้ถือหุ้นมีผลบังคับใช้เป็นต้น ไป อาจไม่สามารถนำไปเปรียบเทียบได้โดยตรงกับงบการเงินรวมตามวิธีสัดส่วนของบมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ที่ทำขึ้นก่อนวันที่มีผลใช้บังคับได้

ในการอธิบายและวิเคราะห์ของฝ่ายบริหารเกี่ยวกับฐานะทางการเงินและผลการดำเนินงาน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น จะวิเคราะห์ฐานะทางการเงินและผลการดำเนินงานของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย แทนการวิเคราะห์สินทรัพย์ หนี้สิน รายได้ และค่าใช้จ่ายร้อยละ 50.0 ตามอัตราส่วนที่ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ถือหุ้นใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย เนื่องจากบมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เป็นบริษัทที่ประกอบธุรกิจโดยการถือหุ้น (holding company) และมีการลงทุนในบจ. ไทยแอร์เอเชีย เพียงบริษัทเดียว ดังนั้นผู้ลงทุนและนักวิเคราะห์สามารถใช้งบการเงินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย และบมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ประกอบการพิจารณาตัดสินใจลงทุนได้

### การดำเนินงานต่อเนื่อง

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2552 2553 และ 2554 บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีหนี้สินหมุนเวียนรวมสูงกว่าสินทรัพย์หมุนเวียนรวมเป็นจำนวน 5,220.7 ล้านบาท 3,310.0 ล้านบาท และ 1,394.3 ล้านบาท ตามลำดับ นอกจากนี้ ในปี 2552 2553 และปี 2554 บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีส่วนของผู้ถือหุ้นคิดลบเป็นจำนวน 4,514.0 ล้านบาท 2,503.0 ล้านบาท และ 546.0 ล้านบาท ตามลำดับ และมีผลขาดทุนสุทธิเป็นจำนวน 170.5 ล้านบาท ในปี 2552 มีผลกำไรสุทธิเป็นจำนวน 2,011.0 ล้านบาท และ 2,020.1 ล้านบาท ในปี 2553 และปี 2554 ตามลำดับ

กำไรสุทธิ ณ สิ้นปี 2553 และ 2554 ปรับตัวดีขึ้นตามที่กล่าวไว้ข้างต้นโดยมีสาเหตุหลักมาจากการเพิ่มขึ้นของรายได้ค่าโดยสาร ซึ่งปรับตัวสูงขึ้นคิดเป็นร้อยละ 35.3 จาก 7,582.3 ล้านบาทในปี 2552 เป็น 10,260.3 ล้านบาทในปี 2553 และเพิ่มขึ้นอีกร้อยละ 26.8 เป็น 13,007.5 ล้านบาทในปี 2554 รวมถึงมีค่าใช้จ่ายซ่อมแซมและบำรุงรักษาที่ลดลงในปี 2553 อันเป็นผลจากการทยอยเปลี่ยนฝูงบินจากเครื่องบินรุ่น โบอิง 737-300 เป็นเครื่องบินใหม่รุ่นแอร์บัส A320 ทั้งฝูงบิน ด้วยเหตุดังกล่าว ส่วนของผู้ถือหุ้นที่คิดลบของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2553 และ 2554 จึงลดลงเหลือ 2,503.0 ล้านบาท และ 546.0 ล้านบาท ตามลำดับ

ในงบการเงินของ บจ.ไทยแอร์เอเชีย ที่ได้มีการตรวจสอบแล้ว ได้กล่าวถึงเรื่องดังกล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 2 ที่ระบุว่า แม้ว่าจะมีกรณีดังกล่าวข้างต้นงบการเงินนี้ก็ได้อ้างอิงตามสมมติฐานว่า บริษัทฯ จะดำเนินงานอย่างต่อเนื่อง โดยในปี 2554 ยอดหนี้สินหมุนเวียนส่วนใหญ่ของบจ.ไทยแอร์เอเชียเป็นยอดรายได้ค่าโดยสารรับล่วงหน้า และมีรายได้ที่เพิ่มขึ้นเป็นจำนวน 4,058.9 ล้านบาท นอกจากนี้ บจ.ไทยแอร์เอเชียมีกำไรสุทธิเป็นจำนวน 2,011.0 ล้านบาท ในปี 2553 และเป็นจำนวน 2,020.1 ล้านบาทในปี 2554 โปรดดูรายละเอียดได้จากหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 2 ของงบการเงินของ บจ.ไทยแอร์เอเชียที่ได้รับการตรวจสอบแล้วสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2552 2553 และ 2554

งบการเงินรวมตามวิธีสัดส่วนและงบการเงินเฉพาะของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ที่ได้มีการตรวจสอบแล้วได้มีการระบุข้อความที่คล้ายคลึงกันเกี่ยวกับสมมติฐานการดำเนินงานต่อเนื่องในการจัดเตรียมงบการเงินโปรดดูรายละเอียดได้จากหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 2 ของงบการเงินรวมตามวิธีสัดส่วนของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ที่ได้รับการตรวจสอบแล้วสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2552 2553 และ 2554

## 12.2.2 ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อผลการดำเนินงานของ บจ.ไทยแอร์เอเชีย

### ราคาน้ำมันเชื้อเพลิง

รายการต้นทุนจากการดำเนินงานที่สูงที่สุดของ บจ.ไทยแอร์เอเชีย คือต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิงเครื่องบิน ซึ่งรวมถึงค่าน้ำมันเชื้อเพลิงเครื่องบิน และภาษีที่เกี่ยวข้อง รวมถึงผลกำไรหรือขาดทุนภายใต้สัญญาป้องกันความเสี่ยงราคาน้ำมันเชื้อเพลิง ซึ่งคิดเป็น ร้อยละ 36.0 ร้อยละ 39.9 และร้อยละ 46.6 ของต้นทุนจากการดำเนินงานรวมของบจ.ไทยแอร์เอเชีย ในปี 2552 ปี 2553 และปี 2554 ตามลำดับ ทั้งนี้ ต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิงของ บจ.ไทยแอร์เอเชีย จะแปรผันอย่างเป็นนัยสำคัญตามการเปลี่ยนแปลงของราคาน้ำมันโลกซึ่งมีความผันผวนตามความเคลื่อนไหวและความผันผวนของราคาตามอุปสงค์และอุปทานทั้งในอดีตที่ผ่านมาและในอนาคต โดยราคาซื้อโดยเฉลี่ยของน้ำมันเชื้อเพลิงของ บจ.ไทยแอร์เอเชีย ได้เพิ่มขึ้น 68.0 ดอลลาร์สหรัฐต่อบาร์เรลในปี 2552 เป็น 88.3 ดอลลาร์สหรัฐต่อบาร์เรลในปี 2553 และ 124.0 ดอลลาร์สหรัฐต่อบาร์เรล ในปี 2554

บจ.ไทยแอร์เอเชีย จัดซื้อน้ำมันเชื้อเพลิงเครื่องบินส่วนใหญ่สำหรับเที่ยวบินต่างๆ ตามสัญญาที่ทำไว้กับปตท. และเชลล์ โดยก่อนปี 2554 AAB ได้เข้าทำสัญญาซื้อน้ำมันเชื้อเพลิงในนามของ บจ.ไทยแอร์เอเชีย ในกัวลาลัมเปอร์ปีนัง และ มาเก๊า โดย บจ.ไทยแอร์เอเชีย ได้ชำระค่าน้ำมันเชื้อเพลิงดังกล่าวแก่ AAB ตามราคาต้นทุนซื้อขายจริงเป็นดอลลาร์สหรัฐฯ เพื่อให้ บจ.ไทยแอร์เอเชีย ได้รับประโยชน์จากการประหยัดต่อขนาด (Economies of Scale) ทั้งนี้ ตั้งแต่ปี 2554 เป็นต้นมา บจ.ไทยแอร์เอเชีย จัดซื้อน้ำมันเชื้อเพลิงที่บริษัทต้องการในกัวลาลัมเปอร์และปีนัง โดยตรง และ AAB ยังคงจัดซื้อน้ำมันเชื้อเพลิงในนามของ บจ.ไทยแอร์เอเชีย ในมาเก๊าต่อไป โดยปกติ บจ.ไทยแอร์เอเชียจะเข้าทำสัญญาซื้อน้ำมันเชื้อเพลิงโดยมีระยะเวลา 24 เดือนกับผู้จัดจำหน่ายน้ำมันเชื้อเพลิงในประเทศไทย และทำสัญญาซื้อน้ำมันเชื้อเพลิงโดยมีระยะเวลา 12 ถึง 20 เดือนกับผู้จัดจำหน่ายน้ำมันเชื้อเพลิงในต่างประเทศ ทั้งนี้ ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงในประเทศ ตามสัญญาซื้อน้ำมันเชื้อเพลิง ระบุเป็นสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐฯ แต่กำหนดให้ชำระเป็นสกุลเงินบาท โดยใช้อัตราแลกเปลี่ยนเฉลี่ยของเดือนก่อนวันที่ออกใบแจ้งหนี้ (invoice) ส่วนราคาน้ำมันเชื้อเพลิงในต่างประเทศ ตามสัญญาซื้อน้ำมันเชื้อเพลิง ระบุเป็นสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐฯ และโดยทั่วไปต้องชำระเป็นสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐฯ 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 ว่าผลกำไร

หรือขาดทุนจากการป้องกันความเสี่ยงดังกล่าวจะถูกปันส่วนให้แก่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เป็นรายเดือน โดยคำนวณเป็นสัดส่วนจากปริมาณน้ำมันเชื้อเพลิงที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย กำหนดว่าจะใช้ในระหว่างเดือนต่อปริมาณน้ำมันเชื้อเพลิงที่มีการกำหนดที่จะใช้ในกลุ่มแอร์เอเชีย ทั้งนี้ เนื่องจากลักษณะของสัญญาแลกเปลี่ยนราคาน้ำมันเชื้อเพลิง (Swap) และสัญญาออปชั่นราคาน้ำมันเชื้อเพลิง (Option) ถือเป็นสินทรัพย์ทางการเงินที่ต้องมีการปรับมูลค่าตามราคาตลาด (Mark to market) โดยกำไรหรือขาดทุนจะถูกบันทึกในงบการเงินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เป็นรายได้หรือค่าใช้จ่าย ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ผลกระทบราคาน้ำมันเชื้อเพลิงบางส่วนที่เพิ่มขึ้นไปยังผู้โดยสารสำหรับเที่ยวบินระหว่างประเทศในรูปของค่าธรรมเนียมน้ำมันเชื้อเพลิง อย่างไรก็ตามค่าธรรมเนียมน้ำมันเชื้อเพลิงของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย สำหรับเที่ยวบินระหว่างประเทศ ก็ไม่สามารถชดเชยราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่เพิ่มขึ้นได้ทั้งหมด ทั้งนี้ ธุรกรรมบินพลเรือน ไม่นับรวมให้เรียกเก็บค่าธรรมเนียมน้ำมันเชื้อเพลิงแยกต่างหากจากค่าโดยสารสำหรับเที่ยวบินแบบประจำภายในประเทศ

ในปี 2552 AAB ได้เข้าทำสัญญาป้องกันความเสี่ยงราคาน้ำมันเชื้อเพลิงหลายฉบับกับบุคคลภายนอก ในนามของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทั้งนี้ เนื่องจากปริมาณน้ำมันเชื้อเพลิงที่ต้องทำการป้องกันความเสี่ยงมีจำนวนมากและระดับของความผันผวนของราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่อยู่ในระดับสูง สัญญาป้องกันความเสี่ยงราคาน้ำมันเชื้อเพลิงดังกล่าวจึงมีสถานะขาดทุน (Out of the money) ซึ่งส่งผลให้มีการเรียกหลักประกันเพิ่ม (Margin calls) ดังนั้น AAB จึงได้ยกเลิกสัญญาป้องกันความเสี่ยงราคาน้ำมันเชื้อเพลิงดังกล่าวก่อนครบกำหนด ส่งผลให้ต้องมีการชำระเบี้ยปรับ โดย ในปี 2552 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้บันทึกค่าใช้จ่ายรายการแลกเปลี่ยนราคาน้ำมันเชื้อเพลิงจำนวน 275.6 ล้านบาท ประกอบด้วยผลขาดทุนของสัญญาแลกเปลี่ยนราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่ครบกำหนดจำนวน 253.0 ล้านบาท และผลขาดทุนจากการยกเลิกสัญญาแลกเปลี่ยนราคาน้ำมันเชื้อเพลิงจำนวน 22.6 ล้านบาท

ในปี 2553 บจ. ไทยแอร์เอเชีย บันทึกรายได้จากการทำรายการแลกเปลี่ยนราคาน้ำมันเชื้อเพลิงจำนวน 76.3 ล้านบาท ซึ่งมาจากผลกำไรจากสัญญาป้องกันความเสี่ยงของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ระหว่างปี 2553 ทั้งนี้ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2553 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ไม่มีสัญญาป้องกันความเสี่ยงราคาน้ำมันเชื้อเพลิงค้างอยู่ ในปี 2554 บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีนโยบายป้องกันความเสี่ยง (โดยผ่านทาง AAB) ความต้องการน้ำมันเชื้อเพลิงเป็นรายเดือน เพื่อให้สอดคล้องกับปริมาณการจองบัตรโดยสารล่วงหน้าของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดย บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ทำสัญญาป้องกันความเสี่ยงตามนโยบายดังกล่าวต่อไปในปี 2555 ในปี 2554 บจ. ไทยแอร์เอเชีย บันทึกรายได้จากการทำรายการแลกเปลี่ยนราคาน้ำมันเชื้อเพลิงจำนวน 13.2 ล้านบาท อันเป็นผลมาจากกำไรจากสัญญาป้องกันความเสี่ยงราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่ครบกำหนด ซึ่งมีสาเหตุจากการที่ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงในตลาดมีราคาสูงกว่าราคาน้ำมันเชื้อเพลิงตามสัญญาแลกเปลี่ยนราคาน้ำมันเชื้อเพลิง

### **ปริมาณที่นั่งและเครือข่ายเส้นทางบิน (Capacity and Route Mix)**

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

### **องค์ประกอบของฝูงบิน**

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ประเมินปริมาณที่นั่งผู้โดยสารสองวิธี วิธีแรก ประเมินจากจำนวนที่นั่งที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีเพื่อจำหน่ายในช่วงระยะเวลานั้นๆ และวิธีที่สอง ประเมินจากปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ASK) ซึ่งคำนวณจากจำนวนที่นั่งที่มีในเที่ยวบินตามตารางการบินคูณด้วยจำนวนกิโลเมตรที่ให้บริการบินในช่วงระยะเวลานั้นๆ ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เริ่มให้บริการแก่ผู้โดยสารในปี 2547 โดยใช้เครื่องบินรุ่น โบอิง 737-300 ซึ่งมีที่นั่งจำนวน 148 ที่นั่ง จากนั้นได้เริ่มเปลี่ยนมาเป็นเครื่องบินรุ่นแอร์บัส A320 ซึ่งมีที่นั่งจำนวน 180 ที่นั่ง ตั้งแต่เดือนตุลาคม 2550 ทั้งนี้ ฝูงบินที่ใช้ในการให้บริการเที่ยวบินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ประกอบด้วย เครื่องบินรุ่น โบอิง 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 22 ลำ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554 ดังนั้น ปริมาณที่นั่งของ บจ. ไทยแอร์เอเชียจึงเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญตั้งแต่นั้นปี 2552 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 เป็นศูนย์กลางปฏิบัติการการบิน แต่ บจ. ไทยแอร์เอเชียใช้ยุทธศาสตร์แบบผสมผสานระหว่างระบบขนส่งมวลชนทางอากาศผ่านเมืองศูนย์กลาง โดยใช้ศูนย์กลางปฏิบัติการการบินหลายแห่งและใช้การเชื่อมต่อระหว่างศูนย์กลางปฏิบัติการการบิน (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 ให้บริการเส้นทางบิน ไปถึง ยกเว้นเส้นทางบินไปเดลีในประเทศอินเดีย อย่างไรก็ตาม การจัดสรรเวลาเข้าออกของเครื่องบิน ณ สนามบินนั้นๆ ที่ว่างอยู่ (โดยเฉพาะอย่างยิ่งในประเทศจีน) และการจำกัดจำนวนที่นั่งรวมทั้งหมด อาจส่งผลกระทบต่อความสามารถของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ในการปรับเปลี่ยนเครือข่ายเส้นทางบินได้ เนื่องจากข้อจำกัดบางประการอาจทำให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ไม่สามารถเพิ่มจำนวนเที่ยวบิน ไปยังจุดหมายปลายทางที่มีกำไรมากกว่า หรือมีอุปสงค์สูงกว่าได้ ดังนั้น ความสามารถของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ในการเพิ่มปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ASK) อาจถูกจำกัดเนื่องจากการที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ไม่สามารถปรับเปลี่ยนเครือข่ายเส้นทางการบินได้

### **ค่าโดยสาร**

ค่าโดยสารที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เรียกเก็บมีผลกระทบโดยตรงต่อรายได้และความสามารถในการทำกำไรของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย 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 ผู้โดยสารก็มีโอกาสที่จะซื้อบัตรโดยสารในราคาต่ำที่สุดตามที่ประกาศไว้ได้มากขึ้น บจ.ไทยแอร์เอเชีย พยายามที่จะเพิ่มรายได้ให้สูงที่สุดในช่วงที่มีอุปสงค์สูงด้วยการลดจำนวนที่นั่งที่มีอยู่ในระดับค่าโดยสารต่ำกว่าลง และเพิ่มจำนวนที่นั่งที่มีอยู่ในระดับค่าโดยสารสูงกว่าแทน ซึ่งโดยปกติแล้ว บจ.ไทยแอร์เอเชีย จะขายที่นั่งในระดับค่าโดยสารสูงสุดเมื่อใกล้ถึงวันเดินทาง ซึ่งเป็นช่วงที่ความอ่อนไหวด้านเวลา มีความสำคัญมากกว่าความอ่อนไหวด้านราคา อย่างไรก็ตาม ระดับค่าโดยสารของที่นั่งดังกล่าวจะอยู่ในอัตราที่ต่ำกว่าค่าโดยสารภายในประเทศที่ประกาศและเสนอโดยสายการบินที่ให้บริการแบบเต็มรูปแบบเฉลี่ยร้อยละ 10 รายได้จากค่าโดยสาร “นาที่สุดท้าย” เหล่านี้ ช่วยรักษาระดับรายได้ค่าโดยสารต่อที่นั่งของบจ.ไทยแอร์เอเชีย เอาไว้

บจ.ไทยแอร์เอเชียใช้ระบบการบริหารจัดการรายได้ระบบเดียวกันกับที่ใช้โดย AAB โดยใช้ซอฟต์แวร์ของ Navitaire's NewSkies ซึ่งเป็นระบบการจัดการสินค้าคงคลังและยอดขายที่สายการบินราคาประหยัดชั้นนำส่วนใหญ่ใช้อยู่ ระบบนี้จะช่วยในการตรวจสอบและตัดสินใจการจัดสรรสินค้าคงคลังเป็นรายวัน โดยให้คำแนะนำเกี่ยวกับการปรับราคาโดยใช้หลักการการกำหนดราคาต่ำที่สุดให้สอดคล้องกับอุปสงค์และโดยที่ยังคงสามารถดำเนินการให้มีผลกำไรได้ 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. การบินไทยได้แสดงความประสงค์ในการจัดตั้งสายการบินใหม่ที่อาจเป็นคู่แข่งกับบจ.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 ซึ่งรวมถึงผลที่เกิดขึ้นจากนโยบาย “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

อุตสาหกรรมการบินมีอัตราค่าใรต่ำ แต่มีภาระต้นทุนสูง ซึ่งต้นทุนส่วนใหญ่เกิดจากค่าเช่าเครื่องบิน ค่าซ่อมแซม และบำรุงรักษา ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงาน และค่าธรรมเนียมการขึ้นลงของเครื่องบิน ทั้งนี้ ความสามารถในการรักษาต้นทุนจากการดำเนินงานให้อยู่ในระดับต่ำนั้น เป็นลักษณะที่สำคัญของรูปแบบธุรกิจของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดย ต้นทุนในการนำเครื่องบินขึ้นบินไม่แปรผันอย่างมีนัยสำคัญตามจำนวนของผู้โดยสารที่เครื่องบินสามารถรองรับได้ในช่วง 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 อาจปรับจำนวนเที่ยวบิน หรือปรับเส้นทางบินเพื่อบริหารจัดการต้นทุนและหลีกเลี่ยงไม่ให้เกิดการขาดทุนสุทธิ โดยอัตราส่วนการขนส่งผู้โดยสารที่ เป็น “จุดคุ้มทุน” อาจแตกต่างกันออกไปในแต่ละเส้นทางบินและในแต่ละช่วงเวลา โดยขึ้นอยู่กับราคาค่าโดยสารและต้นทุน ในขณะนั้น

บจ. ไทยแอร์เอเชียมีเป้าหมายที่จะให้อัตราการใช้เครื่องบินต่อลำ อยู่ในระดับสูงที่ 12 ชั่วโมงปฏิบัติการบิน (Block hours) ต่อวัน เมื่อเปรียบเทียบกับสายการบินที่ให้บริการแบบเต็มรูปแบบที่มีอัตราการใช้เครื่องบินต่อลำอยู่ที่ 8 ชั่วโมง ปฏิบัติการบินต่อวันเท่านั้น อัตราการใช้เครื่องบินต่อลำที่สูงนั้นอาจทำได้บางส่วน โดยการลดระยะเวลาในการเตรียมพร้อม สำหรับเที่ยวบินต่อไป เพื่อให้เครื่องบินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย สามารถทำการบินได้ชั่วโมงที่มากขึ้นในแต่ละวัน อัตราการใช้เครื่องบินต่อลำอาจได้รับผลกระทบจากปัจจัยหลายประการ ซึ่งปัจจัยบางประการนั้นอยู่นอกเหนือการควบคุมของ บจ. ไทย แอร์เอเชีย ซึ่งรวมถึง การจราจรทางอากาศและความหนาแน่นของท่าอากาศยาน (โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ที่ศูนย์ปฏิบัติการการบิน ของบจ. ไทยแอร์เอเชีย ที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิในกรุงเทพฯ และท่าอากาศยานภูเก็ต ที่จังหวัดภูเก็ต) สภาพอากาศที่



แปรปรวน ข้อกำหนดในการรักษาความปลอดภัย ปัญหาทางด้านเครื่องยนต์ที่เกิดกับเครื่องบิน และความล่าช้าที่เกิดจากผู้รับเหมาที่เป็นบุคคลภายนอกในการให้บริการ 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 (ยกเว้นท่าอากาศยานที่เป็นศูนย์ปฏิบัติการการบินของบจ.ไทยแอร์เอเชีย) ซึ่งนโยบายดังกล่าวทำให้ บจ.ไทยแอร์เอเชีย ประหยัดต้นทุนลงได้ เนื่องจาก บจ.ไทยแอร์เอเชีย ไม่จำเป็นต้องตั้งทีมวิศวกร (หรือจัดจ้างผู้ให้บริการ) ที่ท่าอากาศยานต่างๆ เหล่านี้ เพื่อทำการตรวจสอบซ่อมบำรุงในช่วงที่เครื่องบินจอดค้างคืน หรือต้องหาสถานที่เก็บอะไหล่ที่ทำอากาศยานที่ไม่ใช่ศูนย์ปฏิบัติการการบินและบจ.ไทยแอร์เอเชีย ไม่ต้องจ่ายค่าจ้างเพิ่มเติมหรือค่าที่พักของนักบินและลูกเรือที่ต้องอยู่ค้างคืนที่จุดหมายปลายทางที่ไม่ใช่ศูนย์ปฏิบัติการการบินของบจ.ไทยแอร์เอเชีย

### **จำนวนผู้โดยสารและสภาพทางเศรษฐกิจและการเมืองทั่วไป**

รายได้ของ บจ.ไทยแอร์เอเชีย มาจากการขนส่งผู้โดยสาร ซึ่งรวมถึงการขายบัตรโดยสาร รายได้เสริม ค่าธรรมเนียมน้ำมันเชื้อเพลิงและค่าธรรมเนียมต่างๆ ซึ่งเป็นรายได้ส่วนสำคัญของ บจ.ไทยแอร์เอเชีย จำนวนผู้โดยสารในระดับที่สูงมีความสำคัญต่อ บจ.ไทยแอร์เอเชีย ในการรักษาและเพิ่มรายได้จากการขายบัตรโดยสารและรายได้เสริม โดย บจ.ไทยแอร์เอเชีย ได้ให้บริการผู้โดยสารเพิ่มขึ้นจาก 5.0 ล้านคน ในปี 2552 เป็น 5.7 ล้านคน ในปี 2553 และเพิ่มเป็น 6.9 ล้านคน ในปี 2554 ทั้งนี้ จำนวนผู้โดยสารที่ บจ.ไทยแอร์เอเชีย ให้บริการจะขึ้นอยู่กับการท่องเที่ยวภายในประเทศและระหว่างประเทศเป็นส่วนใหญ่ และขึ้นอยู่กับการเดินทางเพื่อวัตถุประสงค์ทางธุรกิจในประเทศไทยเป็นส่วนใหญ่ 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 สถานะที่ด้อยค่าของตลาดทุนทั่วโลก และสภาพเศรษฐกิจโดยรวมในปี 2554 รวมถึงวิกฤตหนี้ของประเทศในสหภาพยุโรปที่ใช้สกุลเงินยูโร หรือยูโรโซน (Eurozone) ได้ส่งผลกระทบต่อและยังคงมีผลกระทบต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบจ.ไทยแอร์เอเชีย

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

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

เหตุการณ์สำคัญที่อยู่เหนือการควบคุมของบจ.ไทยแอร์เอเชีย เช่น การก่อการร้ายและการระบาดของโรคระบาด ได้ส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมการบิน เศรษฐกิจไทย และกิจกรรมทางเศรษฐกิจในภูมิภาค ซึ่งทำให้อุปสงค์สำหรับเที่ยวบินและบริการเสริมลดลง ราคาตั๋วโดยสารลดลง เบียดเบียนกันสูงขึ้น และค่าใช้จ่ายด้านการรักษาความปลอดภัยเพิ่มมากขึ้น ทั้งนี้ เหตุการณ์ที่ไม่ปกติเหล่านี้อาจเกิดขึ้นได้ในอนาคตและอาจส่งผลกระทบต่อในระยะสั้นหรือระยะยาวต่ออุตสาหกรรมการบิน ตลอดจนธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบจ.ไทยแอร์เอเชีย

อย่างไรก็ดี บจ.ไทยแอร์เอเชีย คาดว่าอุปสงค์ของการเดินทางด้วยสายการบินราคาประหยัด เช่น บจ.ไทยแอร์เอเชีย จะได้รับผลกระทบจากความผันผวนในการเติบโตทางเศรษฐกิจน้อยกว่าสายการบินที่ให้บริการแบบเต็มรูปแบบซึ่งคิดค่าโดยสารที่สูงกว่า พิจารณาได้จากปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (RPK) ของ บจ.ไทยแอร์เอเชียที่เพิ่มขึ้น จาก 4,921 ล้านคน-กม. ในปี 2552 เป็น 7,389 ล้านคน-กม. ในปี 2554 แม้ว่าจะเกิดวิกฤตทางเศรษฐกิจก็ตาม ในขณะที่อุปสงค์ของสายการบินที่ให้บริการแบบเต็มรูปแบบในช่วงระยะเวลาเดียวกันมีการลดลงหรือเพิ่มขึ้นเพียงเล็กน้อย

### **ความผันผวนตามฤดูกาล**

รายได้และความสามารถในการทำกำไรของบจ.ไทยแอร์เอเชียนั้น ได้รับผลกระทบจากความผันผวนตามฤดูกาลของอุตสาหกรรมการบินของไทย ความผันผวนตามฤดูกาลอาจส่งผลกระทบต่อรายได้และความสามารถในการทำกำไรจากการให้บริการผู้โดยสารของ บจ.ไทยแอร์เอเชีย ในแต่ละไตรมาส โดยทั่วไปแล้ว บจ.ไทยแอร์เอเชียนั้นที่รายได้ในช่วงไตรมาสแรกและไตรมาสที่สูงกว่าไตรมาสอื่นๆ 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 79 ของต้นทุนจากการดำเนินงานของ บจ.ไทยแอร์เอเชีย ในปี 2554 เป็นสกุล

เงินดอลลาร์สหรัฐฯ ส่วนที่เหลือเป็นสกุลเงินอื่นๆ โดยส่วนใหญ่เป็นสกุลเงินบาท นอกจากนี้ ประมาณร้อยละ 72 ของรายได้จากการขายและให้บริการของ บจ.ไทยแอร์เอเชีย ในปี 2554 เป็นสกุลเงินบาท ส่วนที่เหลือเป็นสกุลเงินตราอื่นๆ ซึ่งรวมถึงสกุลเงินมาเก๊า ปาตาคาส์ มาเลเซียริงกิต ดอลลาร์สิงคโปร์ ดอลลาร์ฮ่องกง และดอลลาร์สหรัฐฯ นอกจากนี้ ประมาณร้อยละ 33 ของสินทรัพย์และประมาณร้อยละ 10 ของหนี้สินของบจ.ไทยแอร์เอเชีย ในปี 2554 อยู่ในสกุลเงินอื่นๆ ที่ไม่ใช่สกุลเงินบาท

บจ.ไทยแอร์เอเชียปรับการกำหนดราคาค่าโดยสารในแต่ละไตรมาส แต่ไม่สามารถปรับต้นทุนค่าน้ำมันเชื้อเพลิงและค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานอื่นๆ ที่เป็นสกุลเงินตราต่างประเทศ เพื่อให้สอดคล้องกับความผันผวนของสกุลเงินบาทได้ ดังนั้น การอ่อนค่าลงของเงินบาทเมื่อเทียบกับสกุลเงินตราต่างประเทศหลักของ บจ.ไทยแอร์เอเชีย อาจส่งผลดีกับรายได้จากการดำเนินงาน แต่อาจส่งผลเสียกับค่าใช้จ่ายจากการดำเนินงานของ บจ.ไทยแอร์เอเชีย ในทางกลับกัน การแข็งค่าขึ้นของเงินบาทเมื่อเทียบกับสกุลเงินตราต่างประเทศหลักของ บจ.ไทยแอร์เอเชียอาจส่งผลเสียกับรายได้จากการดำเนินงานของ บจ.ไทยแอร์เอเชีย แต่อาจส่งผลดีกับค่าใช้จ่ายจากการดำเนินงานของบจ.ไทยแอร์เอเชีย นอกจากนี้ เนื่องจากค่าใช้จ่ายของ บจ.ไทยแอร์เอเชีย ที่เป็นสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐนั้นมีจำนวนมากกว่ารายได้ที่เป็นสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐฯ จึงต้องมีการแลกเปลี่ยนเงินจากสกุลเงินอื่นเป็นสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐฯ เพื่อให้เพียงพอสำหรับการชำระภาระหนี้สินต่างๆและเจ้าหน้าที่การดำเนินงานของ บจ.ไทยแอร์เอเชีย ที่เป็นสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐฯ

บจ.ไทยแอร์เอเชีย ไม่ได้เข้าทำสัญญาป้องกันความเสี่ยงใดๆ เพื่อป้องกันความเสี่ยงจากความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ ทั้งนี้ เพื่อให้ครอบคลุมภาระส่วนต่างระหว่างค่าใช้จ่ายกับรายได้ของบจ.ไทยแอร์เอเชีย ในสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐฯ บจ.ไทยแอร์เอเชียมีนโยบายในการบริหารจัดการความเสี่ยงเกี่ยวกับอัตราแลกเปลี่ยนเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐฯ โดยในแต่ละเดือนจะทำการแลกเปลี่ยนรายได้ของบจ.ไทยแอร์เอเชีย ในสกุลเงินต่างประเทศอื่นที่ไม่ใช่สกุลเงินดอลลาร์สหรัฐฯ เป็นสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐฯ ในอัตราแลกเปลี่ยน ณ เวลาที่ทำการแลกเปลี่ยน (Spot rate) นอกจากนี้ บจ.ไทยแอร์เอเชีย ยังคำนวณภาระหนี้รายเดือนที่เป็นสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐฯ เพื่อเทียบกับรายได้ที่เป็นสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐฯ และรายได้ที่เป็นสกุลเงินต่างประเทศอื่นที่ไม่ใช่สกุลเงินดอลลาร์สหรัฐฯ ที่ได้ทำการแลกเปลี่ยนเป็นสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐฯ ทั้งนี้ หากรายได้ของ บจ.ไทยแอร์เอเชียที่เป็นเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐฯ กับรายได้ที่เป็นสกุลเงินต่างประเทศอื่นที่ไม่ใช่สกุลเงินดอลลาร์สหรัฐฯ แต่ได้ทำการแลกเปลี่ยนเป็นเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐฯ แล้ว มีจำนวนน้อยกว่าภาระหนี้ที่เป็นเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐฯ ในช่วงระยะเวลาใดๆ ก็ตาม บจ.ไทยแอร์เอเชีย จะแลกเปลี่ยนรายได้ที่อยู่ในสกุลเงินบาทส่วนหนึ่งเป็นเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐฯ เพื่อให้เพียงพอชำระหนี้ส่วนที่ขาดดังกล่าว

### **ความเสี่ยงของอัตราดอกเบี้ย**

ภาระหนี้คงค้างของ บจ.ไทยแอร์เอเชีย มีอัตราดอกเบี้ยคงที่และอัตราดอกเบี้ยลอยตัว โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554 บจ.ไทยแอร์เอเชีย มีหนี้สินคงค้างที่มีดอกเบี้ยจำนวน 513.2 ล้านบาท ซึ่งรวมเงินกู้จำนวน 499.2 ล้านบาท ภายใต้สัญญากู้กับ บมจ. ธนาคารซีไอเอ็มบี ไทย ซึ่งมีอัตราดอกเบี้ยลอยตัวที่ MLR (Minimum Lending Rate) ลบร้อยละ 1 ต่อปี ทั้งนี้ บจ.ไทยแอร์เอเชีย ไม่มีการบริหารจัดการความเสี่ยงของอัตราดอกเบี้ย จึงทำให้ บจ.ไทยแอร์เอเชีย มีความเสี่ยงจากความผันผวนของอัตราดอกเบี้ย

### **ค่าธรรมเนียมการใช้ชื่อทางการค้า AirAsia (Brand License Fee)**

AAB และ บจ.ไทยแอร์เอเชีย ได้เข้าทำสัญญาอนุญาตให้ใช้ชื่อทางการค้า AirAsia เมื่อวันที่ 1 มกราคม 2555 โดยภายใต้ข้อกำหนดของสัญญาดังกล่าว AAB อนุญาตให้ บจ.ไทยแอร์เอเชีย สามารถใช้ชื่อทางการค้า AirAsia เพื่อทำซ้ำ และใช้ชื่อทางการค้า AirAsia โดยเป็นการอนุญาตแบบไม่ให้สิทธิแต่ผู้เดียว (Non-Exclusive) และไม่สามารถโอนต่อไปได้ (Non-Assignable) อย่างไรก็ตาม AAB ให้สิทธิแต่เพียงผู้เดียว (Exclusive Basis) แก่ บจ.ไทยแอร์เอเชีย ในการใช้ชื่อทางการค้า AirAsia ในประเทศไทยเพื่อใช้ในการประกอบธุรกิจของ บจ.ไทยแอร์เอเชีย ภายใต้ชื่อทางการค้า “AirAsia” ซึ่งรวมถึงการ

นำไปใช้เป็นส่วนหนึ่งของชื่อบริษัทไทยแอร์เอเชีย ตามระยะเวลาที่กำหนดไว้ในสัญญาอนุญาตให้ใช้ชื่อทางการค้า ( โดย บจ. ไทยแอร์เอเชียต้องชำระค่าธรรมเนียมการใช้ชื่อทางการค้าเป็นจำนวนเท่ากับร้อยละ 1 ของรายได้ทั้งหมดของ บจ. ไทยแอร์เอเชียต่อปี เป็นสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐฯ โดยต้องชำระทุก ๆ ไตรมาส ดังนั้น บริษัทฯ คาดว่าค่าใช้จ่ายของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะเพิ่มขึ้นตั้งแต่ปี 2555 เป็นต้นไป

### 12.2.3 นโยบายการบัญชีที่สำคัญ

งบการเงินรวมตามวิธีสัดส่วน และงบการเงินเฉพาะกิจการของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และงบการเงินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จัดทำขึ้นตามหลักการบัญชีที่รับรองทั่วไปของประเทศไทย ในการจัดทำงบการเงินรวมตามวิธีสัดส่วน และงบการเงินเฉพาะกิจการของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และงบการเงินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย นั้น ผู้บริหารของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เป็นผู้พิจารณาตัดสินใจ ประเมินการ และกำหนดสมมติฐานเกี่ยวกับความไม่แน่นอนอันจะมีผลต่อตัวเลขของสินทรัพย์และหนี้สินบางรายการ รวมทั้งการเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับสินทรัพย์และหนี้สินที่อาจเกิดขึ้น ณ วันที่ในงบการเงิน และข้อมูลรายได้และค่าใช้จ่ายในรอบระยะเวลาที่เสนองบการเงินดังกล่าว ซึ่งโดยสภาพแล้วการตัดสินใจ การประเมินการ และการกำหนดสมมติฐานเป็นดุลพินิจของผู้บริหาร ความสามารถในการกำหนด ติดตาม และปรับปรุงนโยบายเหล่านี้ย่อมมีประสิทธิภาพและถูกต้อง อาจส่งผลกระทบต่ออย่างมีนัยสำคัญต่อความถูกต้องและคุณภาพของข้อมูลทางการเงินในงบการเงิน

ทั้งนี้ การตัดสินใจ การประเมินการ และการกำหนดสมมติฐานของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย นั้น อยู่บนพื้นฐานของประสบการณ์ในอดีต รวมทั้ง ความเปลี่ยนแปลงในสภาพแวดล้อมทางธุรกิจ อย่างไรก็ดีตาม ผลลัพธ์ที่เกิดขึ้นจริงอาจแตกต่างจากการตัดสินใจ การประเมินการ และสมมติฐานภายใต้เงื่อนไขที่แตกต่างกัน ซึ่งในบางครั้งอาจมีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญ นโยบายการบัญชีที่สำคัญจึงเป็นนโยบายซึ่งมีความสำคัญมากที่สุดในการแสดงฐานะการเงินและผลการดำเนินงานของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งจำเป็นต้องอาศัยการตัดสินใจ การประเมินการ และการกำหนดสมมติฐานซึ่งเป็นดุลพินิจของผู้บริหาร นโยบายการบัญชีที่สำคัญของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย คือ

#### คำบำรุงรักษาเครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าดำเนินงาน

สัญญาเช่าดำเนินงานเครื่องบินกำหนดให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ต้องทำการซ่อมบำรุงเครื่องบินที่เช่าและกำหนดเงื่อนไขในการส่งมอบเครื่องบินที่เช่าคืน โดยเงื่อนไขดังกล่าวกำหนดไว้ว่าเครื่องบินที่เช่าจะต้องได้รับการซ่อมบำรุงก่อนส่งคืนเมื่อครบกำหนดตามสัญญา ทั้งนี้ ต้นทุนที่เกิดขึ้นจากการปฏิบัติตามเงื่อนไขดังกล่าวจะมีการคิดคำนวณตามการประเมินภายใน ซึ่งรวมถึงการประเมินค่าใช้จ่ายในอนาคตในการตรวจสอบสภาพและซ่อมบำรุงของตัวถังเครื่องบินและเครื่องยนต์หลัก ตลอดจนค่าใช้จ่ายในการส่งมอบเครื่องบินคืนซึ่งจะเกิดขึ้นครั้งเดียวเมื่อสิ้นสุดระยะเวลาเช่าเครื่องบินแต่ละลำ โดยได้บันทึกเป็นค่าใช้จ่ายในงบกำไรขาดทุนสำหรับปีตามจำนวนชั่วโมงบินตลอดทั้งปี

### 12.2.4 องค์ประกอบหลักของงบการเงิน

#### 12.2.4.1 องค์ประกอบหลักของงบกำไรขาดทุน

คำอธิบายและการวิเคราะห์ที่ปรากฏข้างล่างนี้ เป็นคำอธิบายและการวิเคราะห์ที่ตามงบการเงินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เท่านั้น โดยไม่รวมถึงงบการเงินรวมตามวิธีสัดส่วน และงบการเงินเฉพาะกิจการของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น

#### รายได้

รายละเอียดของรายได้ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย แยกตามประเภท สำหรับช่วงระยะเวลาที่ระบุไว้มีดังนี้

	รอบปีบัญชีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม					
	2552		2553		2554	
	(ล้านบาท)	ร้อยละ	(ล้านบาท)	ร้อยละ	(ล้านบาท)	ร้อยละ
รายได้ค่าโดยสาร <sup>(1)</sup> .....	7,582.3	81.7	10,260.3	84.8	13,007.5	80.5
รายได้ค่าน้ำหนักสัมภาระและค่าบริการอื่น	1,492.5	16.1	1,538.9	12.7	2,805.3	17.4
รายได้จากการขายสินค้าบนเครื่องบิน .....	107.6	1.1	135.3	1.1	185.5	1.1
รายได้ค่าธรรมเนียมขนส่ง .....	98.8	1.1	164.2	1.4	159.4	1.0
รวม .....	9,281.2	100.0	12,098.7	100.0	16,157.6	100.0

(1) รายได้ค่าโดยสารสุทธิหลังหักเงินคืน (refund) โดยไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่มและภาษีสนามบิน

### รายได้ค่าโดยสาร

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

### รายได้ค่าน้ำหนักสัมภาระและค่าบริการอื่น

รายได้ค่าน้ำหนักสัมภาระและค่าบริการอื่น รวมถึงค่าธรรมเนียมน้ำมันเชื้อเพลิงและค่าบริการด้านสัมภาระ ค่าธรรมเนียมสัมภาระเกินขนาด ค่าธรรมเนียมการเลือกที่นั่ง (เริ่มใช้เมื่อปี 2552) ค่าธรรมเนียมเปลี่ยนแปลงการจองและการทำเอกสารที่ บจ.ไทยแอร์เอเชีย เรียกเก็บจากผู้โดยสารในการยกเลิกเที่ยวบิน ค่าธรรมเนียมที่เรียกเก็บในกรณีชำระด้วยบัตรเครดิต (เริ่มใช้เมื่อปี 2552) ค่าธรรมเนียมทางธุรการที่เรียกเก็บจากผู้โดยสาร (เลิกใช้เมื่อเดือนมิถุนายน 2552) ค่าธรรมเนียมประกันภัย (Insurance surcharge) (เลิกใช้เมื่อเดือนมิถุนายน 2552) และค่าธรรมเนียมการจองบัตรโดยสารผ่านศูนย์บริการสำนักงานขาย 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 แม้ว่า บจ.ไทยแอร์เอเชียได้ยกเลิกการเรียกเก็บค่าธรรมเนียมน้ำมันเชื้อเพลิงในเดือนพฤศจิกายน 2551 แต่ บจ.ไทยแอร์เอเชีย ยังคงมีการรับรู้รายได้จากค่าธรรมเนียมน้ำมันเชื้อเพลิงจำนวน 150.8 ล้านบาทในปี 2552 ซึ่งเป็นผลมาจากการขายบัตรโดยสารที่จำหน่ายก่อนเดือนพฤศจิกายน 2551 สำหรับการเดินทางในปี 2552

### รายได้จากการขายสินค้าบนเครื่องบิน

รายได้จากการขายสินค้าบนเครื่องบิน รวมถึงรายได้จากการให้บริการบนเครื่องบิน ซึ่งรวมถึงรายได้จากการขายอาหารและเครื่องดื่มบนเครื่องบิน รายได้จากการขายสินค้าบนเครื่องบิน และรายได้จากการขายสินค้าปลอดอากรบนเที่ยวบินระหว่างประเทศ

## รายได้ค่าระวางขนส่ง

รายได้ค่าระวางขนส่ง โดยหลักประกอบด้วย รายได้ที่มาจากค่าระวางขนส่งสินค้า

## ต้นทุนจากการดำเนินงาน

รายละเอียดของต้นทุนจากการดำเนินงานของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย แยกตามประเภท สำหรับช่วงระยะเวลาที่ระบุไว้ มีดังนี้

	รอบบัญชีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม					
	2552		2553		2554	
	(ล้านบาท)	ร้อยละ	(ล้านบาท)	ร้อยละ	(ล้านบาท)	ร้อยละ
ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง <sup>(1)</sup> .....	3,357.2	36.0	3,974.0	39.9	6,405.8	46.6
ค่าเช่าเครื่องบิน .....	1,712.4	18.4	2,200.6	22.1	2,727.7	19.8
ค่าใช้จ่ายการบริการในสนามบินและลานจอด	1,030.9	11.1	1,162.4	11.7	1,366.5	9.9
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงาน .....	834.3	9.0	1,036.8	10.4	1,272.1	9.2
ค่าซ่อมแซมและบำรุงรักษา .....	1,264.1	13.6	964.9	9.7	1,101.5	8.0
ค่าใช้จ่ายในการให้บริการและช่องทางกระจาย	505.2	5.4	609.5	6.1	751.5	5.5
ค่าใช้จ่ายจากการดำเนินงานอื่น .....	611.8	6.5	17.0	0.1	132.5	1.0
รวมทั้งสิ้น .....	9,315.9	100.0	9,965.2	100.0	13,757.6	100.0

(1) รวมผลกำไรหรือขาดทุนจากสัญญาแลกเปลี่ยนราคาน้ำมันเชื้อเพลิง

## ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง

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

## ค่าเช่าเครื่องบิน

ค่าเช่าเครื่องบินเกี่ยวข้องกับต้นทุนในการเช่าเครื่องบินที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีอยู่ตามสัญญาเช่าดำเนินงาน โดยในปัจจุบัน บจ. ไทยแอร์เอเชียเช่าเครื่องบินทั้งหมดภายใต้ข้อผูกพันตามสัญญาเช่า

## ค่าใช้จ่ายการบริการในสนามบินและลานจอด

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

## ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงาน

ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงาน โดยหลักประกอบด้วยค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับพนักงานของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ที่มีส่วนเกี่ยวข้องโดยตรงในการให้บริการการบิน ซึ่งรวมถึง นักบิน ลูกเรือ วิศวกร ช่างซ่อมบำรุง พนักงานให้บริการภาคพื้น และพนักงานในลานจอด ค่าใช้จ่ายดังกล่าวนี้ รวมถึง เงินเดือนและเบี้ยเลี้ยง ค่าฝึกอบรม ค่าที่พักและอาหาร และค่าใช้จ่ายเบ็ดเตล็ดและค่าเบี้ยเลี้ยงอื่นๆ

## ค่าซ่อมแซมและบำรุงรักษา

ค่าซ่อมแซมและบำรุงรักษา โดยหลักประกอบด้วยค่าบำรุงรักษา ค่าซ่อมแซม และค่าซ่อมแซมใหญ่สำหรับ

เครื่องบินและเครื่องยนต์ทั้งหมดของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ค่าธรรมเนียมดำเนินการทางเทคนิคที่เกี่ยวข้องกับการตรวจสอบเครื่องบินก่อนออกเดินทาง และค่าอะไหล่เครื่องบิน และอุปกรณ์ที่เกี่ยวข้องอื่น

**ค่าใช้จ่ายในการให้บริการและช่องทางการขาย**

ค่าใช้จ่ายในการให้บริการ ประกอบด้วยค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการขายบนเครื่องบิน ซึ่งรวมถึง การซื้ออาหารและเครื่องดื่มสำหรับขายบนเครื่องบิน ค่าสินค้าที่ขายบนเครื่องบิน ค่าคอมมิชชั่นสำหรับลูกเรือที่ขายอาหาร เครื่องดื่ม และสินค้าบนเครื่องบิน ตลอดจนค่าธรรมเนียมการบริการภาคพื้นดิน

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

**ค่าใช้จ่ายจากการดำเนินงานอื่น**

ค่าใช้จ่ายจากการดำเนินงานอื่น รวมถึง ค่าเสื่อมราคาและการตัดบัญชี และค่าเบี้ยประกันภัย

**กำไรสุทธิจากอัตราแลกเปลี่ยน**

กำไรสุทธิจากอัตราแลกเปลี่ยน ประกอบด้วยผลกำไรและขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนที่เกิดขึ้นแล้วและที่ยังไม่เกิดขึ้นจากการเปลี่ยนแปลงของอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศในส่วนของรายได้ ค่าใช้จ่าย สินทรัพย์และหนี้สินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ที่กำหนดไว้เป็นเงินสกุลอื่นๆ ที่ไม่ใช่สกุลเงินบาท

**รายได้อื่น**

รายได้อื่น รวมถึงรายได้อื่นจากค่าธรรมเนียมท่าอากาศยานที่เรียกเก็บจากผู้โดยสาร ดอกเบี้ยรับจากเงินฝากธนาคาร และลูกหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน รายได้ที่ได้รับจากการใช้เว็บไซต์ของแอร์เอเชียเพื่อการขายกรมธรรม์ประกันภัยการท่องเที่ยวภายใต้ Go Insurance รายได้จากการขายพื้นที่โฆษณาในเครื่องบินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย และรายได้อื่นๆรายละเอียดของรายได้อื่น ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย แยกตามประเภท สำหรับช่วงระยะเวลาที่ระบุไว้ มีดังนี้

รอบบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม

	2552		2553		2554	
	(ล้านบาท)	ร้อยละ	(ล้านบาท)	ร้อยละ	(ล้านบาท)	ร้อยละ
รายได้อื่นจากค่าธรรมเนียมท่าอากาศยานที่เรียกเก็บจากผู้โดยสาร .....	131.3	60.2	223.4	61.6	253.8	56.3
ดอกเบี้ยรับ .....	9.6	4.4	50.3	13.9	135.9	30.1
รายได้ที่ได้รับจากการใช้เว็บไซต์ของแอร์เอเชียเพื่อการขายกรมธรรม์ประกันภัย .....	25.8	11.8	26.9	7.4	30.2	6.7
รายได้จากการขายพื้นที่โฆษณาในเครื่องบิน .....	—	—	—	—	6.9	1.5
อื่นๆ .....	51.2	23.6	62.4	17.1	24.3	5.4
รวมทั้งสิ้น .....	217.9	100.0	363.0	100.0	451.1	100.0

**ค่าใช้จ่ายในการขาย**

ค่าใช้จ่ายในการขายส่วนใหญ่ประกอบด้วยค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับการโฆษณาและการส่งเสริมการขาย ตลอดจนค่าใช้จ่ายอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง เช่น ค่าคอมมิชชั่น เงินเดือน และค่าใช้จ่ายในการเดินทาง

รายละเอียดของค่าใช้จ่ายในการขายของ บจ.ไทยแอร์เอเชีย แยกตามประเภทสำหรับช่วงระยะเวลาที่ระบุไว้ มีดังนี้

	รอบบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม					
	2552		2553		2554	
	(ล้านบาท)	ร้อยละ	(ล้านบาท)	ร้อยละ	(ล้านบาท)	ร้อยละ
ค่าโฆษณาและส่งเสริมการขาย.....	195.3	80.4	260.0	72.6	255.8	57.5
ค่าคอมมิชชั่นและเงินเดือน.....	14.1	5.8	18.9	5.3	28.6	6.4
อื่นๆ .....	33.6	13.8	79.0	22.1	160.3	36.1
รวมทั้งสิ้น .....	243.0	100.0	357.9	100.0	444.7	100.0

### ค่าใช้จ่ายในการบริหาร

ค่าใช้จ่ายในการบริหารประกอบด้วยค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวกับเงินเดือนและเบี้ยเลี้ยงพนักงานที่ทำหน้าที่ในการบริหารและ เทคโนโลยีสารสนเทศ ค่าตอบแทนผู้บริหาร ค่าธรรมเนียมการใช้สิทธิและอุปกรณ์ที่เกี่ยวกับเทคโนโลยีสารสนเทศ ค่าเช่าสำนักงาน ค่าวิชาชีพ ค่าเสื่อมราคาของอุปกรณ์ในสำนักงาน ค่าสาธารณูปโภค เช่น ค่าไฟฟ้า ค่าน้ำมัน ค่าน้ำประปา และอื่นๆ

รายละเอียดของค่าใช้จ่ายในการบริหารของ บจ.ไทยแอร์เอเชีย แยกตามประเภทสำหรับช่วงระยะเวลาที่ระบุไว้ มีดังนี้

	รอบบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม					
	2552		2553		2554	
	(ล้านบาท)	ร้อยละ	(ล้านบาท)	ร้อยละ	(ล้านบาท)	ร้อยละ
เงินเดือนและเบี้ยเลี้ยงพนักงาน.....	47.2	19.7	37.9	15.7	84.8	23.7
ค่าตอบแทนผู้บริหาร	24.8	10.3	28.8	11.9	48.2	13.5
ค่าวิชาชีพ .....	30.7	12.8	28.1	11.6	47.1	13.2
ค่าเช่าสำนักงาน.....	36.4	15.2	40.0	16.6	43.6	12.2
ค่าเสื่อมราคา .....	29.1	12.1	31.7	13.1	33.0	9.2
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับเทคโนโลยีสารสนเทศ..	9.7	4.0	7.7	3.2	11.6	3.2
ค่าสาธารณูปโภค.....	10.2	4.3	11.6	4.8	11.1	3.1
อื่นๆ .....	51.7	21.6	55.5	23.0	78.5	21.9
รวมทั้งสิ้น .....	239.8	100.0	241.3	100.0	357.9	100.0

### ต้นทุนทางการเงิน

ต้นทุนทางการเงินรวมถึงดอกเบี้ยจากเงินกู้ยืม เงินเบิกเกินบัญชี และสัญญาเช่าทางการเงิน

### ภาษีเงินได้

ภาษีเงินได้ ประกอบด้วยภาษีเงินได้ที่ต้องชำระให้แก่งานงานจัดเก็บภาษีที่เกี่ยวข้อง

#### 12.2.4.2 องค์ประกอบหลักของงบแสดงฐานะการเงิน

คำอธิบายและการวิเคราะห์ที่ปรากฏข้างล่างนี้ เป็นคำอธิบายและการวิเคราะห์ตามงบการเงินของบจ.ไทยแอร์เอเชีย เท่านั้น โดยไม่รวมถึงงบการเงินรวมตามวิธีสัดส่วน และงบการเงินเฉพาะกิจการของบมจ.เอเชีย เอวิเอชั่น

### สินทรัพย์

รายละเอียดหลักของสินทรัพย์ของบจ.ไทยแอร์เอเชีย มีดังนี้

ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น – สุทธิ



ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น โดยหลักประกอบด้วย ลูกหนี้การค้าจากการให้บริการระวางขนส่ง ลูกหนี้การค้าจากการขายบัตรโดยสารผ่านตัวแทนจำหน่ายซึ่งเป็นบุคคลภายนอก และลูกหนี้การค้าจากการขายบัตรโดยสารผ่านโครงการ GoCorporate เป็นต้น

#### สินค้าคงเหลือ

สินค้าคงเหลือ โดยหลักประกอบด้วยวัสดุสิ้นเปลืองสำหรับใช้ภายในกิจการเพื่อการซ่อมแซม และบำรุงรักษาเครื่องบิน และสินค้าขายบนเครื่องบิน

#### ค่าใช้จ่ายจ่ายล่วงหน้า

ค่าใช้จ่ายจ่ายล่วงหน้า โดยหลักประกอบด้วย ค่าน้ำมันจ่ายล่วงหน้า ค่าใช้บริการสนามบินและลานจอดของบางสนามบินจ่ายล่วงหน้า และค่าประกันสุขภาพของพนักงานบจ.ไทยแอร์เอเชียจ่ายล่วงหน้า เป็นต้น

#### ส่วนปรับปรุงอาคารเช่าและอุปกรณ์ - สุทธิ

ส่วนปรับปรุงอาคารเช่าและอุปกรณ์ - สุทธิ โดยหลักประกอบด้วย ส่วนปรับปรุงอาคารเช่า คอมพิวเตอร์ เครื่องตกแต่งติดตั้งและอุปกรณ์สำนักงาน อุปกรณ์ในการดำเนินงาน ยานพาหนะ อะไหล่เครื่องบิน และสินทรัพย์ระหว่างติดตั้ง เป็นต้น

#### สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น

สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น โดยหลักประกอบด้วย เงินมัดจำการเช่าเครื่องบิน เงินมัดจำสัญญาแลกเปลี่ยนราคาน้ำมัน เงินมัดจำตามสัญญาเช่าพื้นที่ต่างๆ และเงินมัดจำจากการใช้บริการสนามบินและลานจอดของบางสนามบิน เป็นต้น

#### หนี้สิน

รายละเอียดหลักของหนี้สินของบจ.ไทยแอร์เอเชีย มีดังนี้

#### เจ้าหนี้การค้า

เจ้าหนี้การค้า โดยหลักประกอบด้วย เจ้าหนี้การค้าจากการซื้อประกันภัยเครื่องบิน และประกันภัยการเดินทาง เจ้าหนี้การค้าจากการซื้อน้ำมันเครื่องบิน และเจ้าหนี้การค้าจากการใช้บริการสนามบินและลานจอดของบางสนามบิน เป็นต้น

#### เจ้าหนี้อื่น

เจ้าหนี้อื่น โดยหลักประกอบด้วย เจ้าหนี้การค้าจากการให้บริการการส่งเสริมการขายกับบุคคลภายนอก เจ้าหนี้การค้าจากซื้ออุปกรณ์สำนักงาน และเงินรับล่วงหน้าจากตัวแทนจำหน่าย เป็นต้น

#### รายได้รับล่วงหน้า

รายได้รับล่วงหน้า เป็นรายได้จากการขายบัตรโดยสาร ซึ่งยังไม่ได้ให้บริการ โดยจะรับรู้เป็นรายได้เมื่อบจ.ไทยแอร์เอเชียได้ให้บริการแก่ลูกค้าแล้ว

#### ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย

ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย เป็นเจ้าหนี้การค้าที่ยังไม่ได้รับใบเรียกเก็บเงิน

### 12.2.5 การวิเคราะห์ผลการดำเนินงาน

#### สำหรับรอบปีบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2554 เปรียบเทียบกับรอบปีบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2553

**รายได้จากการขายและให้บริการ** รายได้จากการขายและให้บริการเพิ่มขึ้นร้อยละ 33.5 โดยเพิ่มขึ้นเป็น 16,157.6 ล้านบาทในรอบปีบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2554 จาก 12,098.7 ล้านบาท ในรอบปีบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2553

โดยมีสาเหตุหลักมาจากการเพิ่มขึ้นของรายได้ค่าโดยสาร รายได้ค่าน้ำมันนักสัมภาระและค่าบริการอื่น และรายได้จากการขายบนเครื่องบิน ซึ่งได้ถูกหักลบบางส่วนจากการลดลงของรายได้ค่าระวางขนส่ง

**รายได้ค่าโดยสาร** รายได้ค่าโดยสารเพิ่มขึ้นร้อยละ 26.8 เป็น 13,007.5 ล้านบาท ในรอบปีบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2554 จาก 10,260.3 ล้านบาท ในรอบปีบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2553 โดยมีสาเหตุหลักมาจากการจำนวนผู้โดยสารที่ใช้บริการเพิ่มขึ้นเป็น 6.9 ล้านคน ในรอบปีบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2554 จาก 5.7 ล้านคนในรอบปีบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2553 เนื่องจากมีการเพิ่มปริมาณที่นั่งผู้โดยสารและค่าโดยสารเฉลี่ย ซึ่งส่งผลให้อัตรารายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 80 ในรอบปีบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2554 จากร้อยละ 78 ในรอบปีบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2553 ทั้งนี้ รายได้ค่าโดยสารเพิ่มขึ้น เนื่องจากบรรยากาศทางการเมืองเริ่มดีขึ้นในปี 2554 โดยมีผลหักลบบางส่วนจากผลกระทบของเหตุการณ์น้ำท่วมระหว่างเดือนกันยายนถึงเดือนธันวาคม 2554 ทั้งนี้ เหตุการณ์ความไม่สงบทางการเมืองทำให้เกิดการประท้วงในวงกว้างในช่วงระหว่างเดือนเมษายนถึงพฤษภาคม 2553

ปริมาณที่นั่งผู้โดยสารเพิ่มขึ้นเป็น 8.6 ล้านที่นั่งในปี 2554 จาก 7.3 ล้านที่นั่งในปี 2553 ในขณะที่ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ASK) เพิ่มขึ้นเป็นจำนวน 9,199 ล้านที่นั่ง-กม. ในปี 2554 จาก 7,605 ล้านที่นั่ง-กม. ในปี 2553 โดยมีสาเหตุหลักมาจากการที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้รับมอบเครื่องบินรุ่นแอร์บัส A320 จำนวน 3 ลำ นอกจากนี้ยังเพิ่มอัตราการใช้เครื่องบินต่อลำและเพิ่มระยะทางการบินให้ยาวขึ้น ทั้งนี้ อัตราการใช้เครื่องบินต่อลำเพิ่มขึ้นเป็น 11.5 ชั่วโมงปฏิบัติการบินต่อวันในปี 2554 จาก 9.9 ชั่วโมงปฏิบัติการบินต่อวันในรอบปี 2553 เนื่องมาจากการเพิ่มความถี่ในเส้นทางบินที่มีอยู่และมีการเปิดตัวเส้นทางบินใหม่จากศูนย์ปฏิบัติการการบินของ บจ. ไทยแอร์เอเชียแห่งใหม่ในจังหวัดเชียงใหม่ในระหว่างปี ระยะบินเฉลี่ยต่อเที่ยวของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เพิ่มขึ้นเป็น 1,074 กิโลเมตรในปี 2554 จาก 1,032 กิโลเมตรในปี 2553 โดยมีสาเหตุหลักมาจากการเปิดศูนย์ปฏิบัติการการบินของ บจ. ไทยแอร์เอเชียในจังหวัดเชียงใหม่และมีการเช่าเหมาลำเพิ่มขึ้น ค่าโดยสารเฉลี่ยเพิ่มขึ้นเป็น 1,849 บาทในปี 2554 จาก 1,791 บาทในปี 2553 โดยมีสาเหตุหลักมาจากการเพิ่มขึ้นของอัตรารายได้จากผู้โดยสาร และปริมาณการขนส่งด้านผู้โดยสาร (RPK) จึงเพิ่มขึ้นเป็น 7,389 ล้านคน-กม. ในปี 2554 จาก 5,923 ล้านคน-กม. ในปี 2553

**รายได้ค่าน้ำมันนักสัมภาระและค่าบริการอื่น** รายได้ค่าน้ำมันนักสัมภาระและค่าบริการอื่น เพิ่มขึ้นร้อยละ 82.3 เป็น 2,805.3 ล้านบาท ในปี 2554 จาก 1,538.9 ล้านบาทในปี 2553 โดยมีสาเหตุหลักมาจากค่าบริการด้านสัมภาระที่มากขึ้น ซึ่งเป็นผลมาจากการเพิ่มขึ้นของจำนวนผู้โดยสาร และการเพิ่มขึ้นของค่าบริการด้านสัมภาระต่อใบ ซึ่งการเพิ่มขึ้นดังกล่าวยังเป็นผลมาจากค่าธรรมเนียมน้ำมันเชื้อเพลิงที่ บจ. ไทยแอร์เอเชียได้กลับมาเรียกเก็บอีกครั้งสำหรับการจองบัตรโดยสารสำหรับเที่ยวบินระหว่างประเทศทุกเที่ยวบินนับตั้งแต่วันที่ 3 พฤษภาคม 2554 เป็นต้นไป โดยคิดเป็นจำนวน 238.9 ล้านบาทในปี 2554

**รายได้จากการขายสินค้าบนเครื่องบิน** รายได้จากการขายสินค้าบนเครื่องบินเพิ่มขึ้นร้อยละ 37.1 เป็น 185.5 ล้านบาท ในปี 2554 จาก 135.3 ล้านบาท ในปี 2553 รายได้จากการขายบนเครื่องบินที่สูงขึ้นในปี 2554 มีสาเหตุหลักมาจากการเพิ่มขึ้นของปริมาณการขายอาหาร เครื่องดื่ม และสินค้าบนเครื่องบิน อันเป็นผลมาจากเพิ่มขึ้นของจำนวนผู้โดยสาร

**รายได้ค่าระวางขนส่ง** รายได้ค่าระวางขนส่งลดลงร้อยละ 2.9 เป็น 159.4 ล้านบาทในปี 2554 จาก 164.2 ล้านบาทในปี 2553 โดยมีสาเหตุหลักมาจากปริมาณระวางขนส่งสินค้าที่ลดลง

**ต้นทุนจากการดำเนินงาน** ต้นทุนจากการดำเนินงานเพิ่มขึ้นร้อยละ 38.1 เป็น 13,757.6 ล้านบาท ในปี 2554 จาก 9,965.2 ล้านบาท ในปี 2553 โดยมีสาเหตุหลักมาจากการเพิ่มขึ้นของค่าน้ำมันเชื้อเพลิง ค่าเช่าเครื่องบิน ค่าใช้จ่ายการบริการในสนามบินและลานจอด ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงาน ค่าซ่อมแซม และบำรุงรักษา และค่าใช้จ่ายในการให้บริการและช่องทางการขาย

**ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง** ค่าน้ำมันเชื้อเพลิงเพิ่มขึ้นร้อยละ 61.2 เป็น 6,405.8 ล้านบาท ในปี 2554 จาก 3,974.0 ล้านบาท ในปี 2553 โดยมีสาเหตุหลักมาจากราคาเฉลี่ยของน้ำมันเชื้อเพลิงเครื่องบินที่สูงขึ้นเป็น 124.0 ดอลลาร์สหรัฐฯ ต่อบาร์เรลในปี 2554 จาก 88.3 ดอลลาร์สหรัฐฯ ต่อบาร์เรลในปี 2553 และการเพิ่มจำนวนเที่ยวบินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งทำให้ปริมาณการใช้น้ำมันเพิ่มสูงขึ้น นอกจากนี้ ปริมาณการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงเครื่องบินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เพิ่มขึ้นเป็น 1,600,942 บาร์เรล ในปี 2554 จาก 1,346,476 บาร์เรลในปี 2553 ทั้งนี้ ประสิทธิภาพในการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ดีขึ้นเนื่องจากจำนวนเครื่องบินรุ่นแอร์บัส A320 ที่เพิ่มขึ้นจากจำนวน 19 ลำ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2553 เป็นจำนวน 22 ลำ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554

**ค่าเช่าเครื่องบิน** ค่าเช่าเครื่องบินเพิ่มขึ้นร้อยละ 24.0 เป็น 2,727.7 ล้านบาท ในปี 2554 จาก 2,200.6 ล้านบาทในปี 2553 โดยมีสาเหตุหลักมาจากจำนวนเครื่องบินรุ่นแอร์บัส A320 ที่เพิ่มขึ้น

**ค่าใช้จ่ายการบริการในสนามบินและลานจอด** ค่าใช้จ่ายการบริการในสนามบินและลานจอด เพิ่มขึ้นร้อยละ 17.6 เป็น 1,366.5 ล้านบาทในปี 2554 จาก 1,162.4 ล้านบาทในปี 2553 โดยมีสาเหตุหลักมาจากค่าธรรมเนียมการนำร่องที่เพิ่มขึ้นซึ่งเป็นผลมาจากการเพิ่มจำนวนเที่ยวบินไปยังจุดหมายปลายทางที่มีอยู่ และจำนวนเครื่องบินรุ่นแอร์บัส A320 ที่เพิ่มขึ้น

**ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงาน** ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงานเพิ่มขึ้นร้อยละ 22.7 เป็น 1,272.1 ล้านบาทในปี 2554 จาก 1,036.8 ล้านบาทในปี 2553 โดยมีสาเหตุหลักมาจากจำนวนพนักงานที่เพิ่มขึ้นเป็น 2,026 คน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554 จาก 1,791 คน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2553 และการขึ้นเงินเดือนพนักงาน

**ค่าซ่อมแซมและบำรุงรักษา** ค่าซ่อมแซม และบำรุงรักษาเพิ่มขึ้นร้อยละ 14.2 เป็น 1,101.5 ล้านบาทในปี 2554 จาก 964.9 ล้านบาทในปี 2553 โดยมีสาเหตุหลักมาจากการเช่าเครื่องบินรุ่นแอร์บัส A320 เพิ่มเติมจำนวน 3 ลำ ในช่วงเวลาดังกล่าว

**ค่าใช้จ่ายในการให้บริการและช่องทางการขาย** ค่าใช้จ่ายในการให้บริการและช่องทางการขายเพิ่มขึ้นร้อยละ 23.3 เป็น 751.5 ล้านบาทในปี 2554 จาก 609.5 ล้านบาทในรอบปีบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2553 โดยมีสาเหตุหลักมาจากจำนวนผู้โดยสารที่เพิ่มสูงขึ้น

**ค่าใช้จ่ายจากการดำเนินงานอื่น** ค่าใช้จ่ายจากการดำเนินงานอื่น เพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ เป็น 132.6 ล้านบาทในปี 2554 จาก 17.0 ล้านบาทในปี 2553 ซึ่งเกิดจากการกลับรายการค่าใช้จ่ายค้างจ่ายส่วนเกินจากการรับประกันการตรงต่อเวลาตามโครงการการรับประกันการตรงต่อเวลา ที่ได้ถูกยกเลิกในปี 2553 และการส่งมอบเครื่องบินก่อนกำหนดที่ บจ. ไทยแอร์เอเชียรับรู้ไว้ในงวดก่อนๆ

**กำไรขั้นต้นและอัตรากำไรขั้นต้น** จากสาเหตุที่ได้กล่าวมาแล้วข้างต้น บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีกำไรขั้นต้นเพิ่มขึ้นร้อยละ 12.5 เป็น 2,400.0 ล้านบาทในปี 2554 จาก 2,133.5 ล้านบาทในปี 2553 และมีอัตรากำไรขั้นต้น ลดลงเป็นร้อยละ 14.9 ในปี 2554 จากร้อยละ 17.6 ในปี 2553 สาเหตุหลักเกิดจากต้นทุนจากการดำเนินงานของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งโดยหลักคือค่าน้ำมันเชื้อเพลิงซึ่งเพิ่มขึ้นในอัตราที่เร็วกว่ารายได้ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

**กำไรสุทธิจากอัตราแลกเปลี่ยน** กำไรสุทธิจากอัตราแลกเปลี่ยนลดลงร้อยละ 56.5 เป็น 155.3 ล้านบาทในปี 2554 จาก 356.8 ล้านบาทในปี 2553 โดยมีสาเหตุหลักมาจากการอ่อนค่าของเงินบาทเมื่อเทียบกับเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐฯ ซึ่งทำให้จำนวนหนี้สินที่ค้างชำระที่เป็นเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐฯ ที่ต้องจ่ายให้แก่ AAB เพิ่มขึ้น

**รายได้อื่น** รายได้อื่น เพิ่มขึ้นร้อยละ 24.3 เป็น 451.1 ล้านบาทในปี 2554 จาก 363.0 ล้านบาทในปี 2553 โดยมีสาเหตุหลักมาจากการเพิ่มขึ้นของรายได้อื่น จากค่าธรรมเนียมท่าอากาศยานที่เรียกเก็บจากผู้โดยสารและคอกเบียร์รับ ทั้งนี้ รายได้อื่นจากค่าธรรมเนียมท่าอากาศยานที่เรียกเก็บจากผู้โดยสารนั้น เพิ่มขึ้นร้อยละ 13.6 เป็น 253.8 ล้านบาท ในปี 2554 จาก 223.4 ล้านบาทในปี 2553 โดยมีสาเหตุหลักมาจากจำนวนผู้โดยสารที่ใช้บริการเพิ่มขึ้น นอกจากนี้ รายได้คอกเบียร์ เพิ่มขึ้นเป็น 135.9

ล้านบาท ในปี 2554 จาก 50.3 ล้านบาทในปี 2553 โดยมีสาเหตุหลักมาจากการเพิ่มขึ้นของดอกเบี้ยจากยอดสะสมของลูกหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกันซึ่งได้ชำระแล้วในปี 2554

**กำไรก่อนค่าใช้จ่าย** ด้วยสาเหตุต่างๆ ดังกล่าวข้างต้น กำไรก่อนค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้นร้อยละ 5.4 เป็น 3,006.3 ล้านบาท ในปี 2554 จาก 2,853.3 ล้านบาทในปี 2553

**ค่าใช้จ่ายในการขาย** ค่าใช้จ่ายในการขายเพิ่มขึ้นร้อยละ 24.2 โดยเพิ่มขึ้นเป็น 444.7 ล้านบาทในปี 2554 จาก 357.9 ล้านบาทในปี 2553 โดยมีสาเหตุหลักมาจากการเพิ่มขึ้นของค่าใช้จ่ายในการโฆษณา การให้ความสนับสนุนและค่าใช้จ่ายในการขายอื่นๆ **ค่าใช้จ่ายในการบริหาร** ค่าใช้จ่ายในการบริหารเพิ่มขึ้นร้อยละ 48.3 เป็น 357.9 ล้านบาทในปี 2554 จาก 241.3 ล้านบาทในปี 2553 โดยมีสาเหตุหลักมาจากการเพิ่มขึ้นของเงินเดือนและเบี้ยเลี้ยงพนักงานที่ทำหน้าที่ในการบริหาร ค่าวิชาชีพ และค่าใช้จ่ายในการบริหารอื่น รวมถึง ค่าตอบแทนผู้บริหารเพิ่มขึ้น จากการที่ บจ. ไทยแอร์เอเชียได้จ่ายโบนัสในรอบปีบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2554 แต่ไม่ได้จ่ายเงินโบนัสใดๆ ในปี 2553 เนื่องจากมีขาดทุนสุทธิในปี 2552

**กำไรก่อนต้นทุนทางการเงินและภาษีเงินได้** จากสาเหตุที่กล่าวมาข้างต้น บจ. ไทยแอร์เอเชียมีกำไรก่อนต้นทุนทางการเงินและภาษีเงินได้ลดลงร้อยละ 2.2 เป็น 2,203.7 ล้านบาทในปี 2554 จาก 2,254.1 ล้านบาทในปี 2553

**ต้นทุนทางการเงิน** ต้นทุนทางการเงินลดลงร้อยละ 24.5 เป็น 183.7 ล้านบาทในปี 2554 จาก 243.1 ล้านบาทในปี 2553 โดยมีสาเหตุหลักมาจากการลดลงของดอกเบี้ยจ่ายที่ลดลงในการจ่ายให้แก่เจ้าหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกันเป็นจำนวน 148.6 ล้านบาทในปี 2554 จาก 242.8 ล้านบาท ในปี 2553 ซึ่งส่วนหนึ่งถูกชดเชยโดยดอกเบี้ยจ่ายภายใต้สัญญาเงินกู้กับธนาคารซีไอเอ็มบี ไทย ที่ได้เบิกใช้ เป็นจำนวน 961.0 ล้านบาทในเดือนมิถุนายน 2554 และดอกเบี้ยจ่ายภายใต้สัญญาใช้เงินที่ บจ. ไทยแอร์เอเชียได้ทำไว้กับธนาคารพาณิชย์แห่งหนึ่งในประเทศไทยในปี 2554

**กำไรก่อนภาษีเงินได้** จากสาเหตุที่กล่าวมาข้างต้น บจ. ไทยแอร์เอเชียมีกำไรก่อนหักภาษีเงินได้เพิ่มขึ้น ร้อยละ 0.4 เป็น 2,020.1 ล้านบาทในปี 2554 จาก 2,011.0 ล้านบาทในปี 2553

**ภาษีเงินได้** บจ. ไทยแอร์เอเชียไม่มีภาระภาษีเงินได้ใดๆ ในปี 2553 หรือ 2554 เนื่องจาก บจ. ไทยแอร์เอเชียมีขาดทุนทางภาษีสะสมที่สามารถนำไปหักชดเชยกับกำไรที่ต้องเสียภาษีในอนาคต

**กำไรสุทธิสำหรับงวด และอัตรากำไรสุทธิ** จากสาเหตุที่กล่าวมาข้างต้น บจ. ไทยแอร์เอเชียมีกำไรสุทธิเพิ่มขึ้นร้อยละ 0.4 เป็น 2,020.1 ล้านบาทในปี 2554 จาก 2,011.0 ล้านบาทในปี 2553 และมีอัตรากำไรสุทธิลดลงเป็นร้อยละ 12.5 ในปี 2554 จากร้อยละ 16.6 ในปี 2553 ซึ่งเป็นผลมาจากค่าใช้จ่ายในการขายและการบริหารที่เพิ่มขึ้นในอัตราที่เร็วกว่ากำไรก่อนค่าใช้จ่ายรอบปีบัญชีสิ้นสุด 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 ซึ่งทำให้อัตราร้อยละการขนส่งผู้โดยสารเฉลี่ยสูงขึ้นเป็นร้อยละ 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 ที่

นั่งที่มีอยู่ทั้งหมด 8 ลำ นอกจากนี้ยังเพิ่มอัตราการใช้เครื่องบินต่อลำและเพิ่มระยะทางการบินให้ยาวขึ้น ทั้งนี้ อัตราการใช้เครื่องบินต่อลำเพิ่มขึ้นเป็น 9.9 ชั่วโมงปฏิบัติการบินต่อวันในปี 2553 จาก 9.4 ชั่วโมงปฏิบัติการบินต่อวันในปี 2552 โดยเป็นผลมาจากการเพิ่มความถี่ในเส้นทางบินที่มีอยู่และการเปิดเส้นทางบินใหม่ 6 เส้นทาง ซึ่งรวมถึงโกลกาตา และนิวเดลี ทั้งนี้ เส้นทางบินใหม่ที่ไปประเทศอินเดีย ทำให้ระยะทางการบินเฉลี่ยเพิ่มขึ้นเป็น 1,032 กิโลเมตรในปี 2553 จาก 979 กิโลเมตรในปี 2552 ค่าโดยสารเฉลี่ยเพิ่มขึ้นเป็น 1,791 บาทในปี 2553 จาก 1,520 บาทในปี 2552 โดยมีสาเหตุหลักจากการที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้เพิ่มเที่ยวบินระหว่างประเทศซึ่งมีราคาค่าโดยสารที่สูงกว่า และมีสาเหตุมาจากการเพิ่มของอุปสงค์ ดังนั้น ปริมาณการขนส่งด้านผู้โดยสาร (RPK) จึงเพิ่มขึ้นเป็น 5,923 ล้านคน-กม. ในปี 2553 จาก 4,921 ล้านคน-กม. ในปี 2552

**รายได้ค่าน้ำมันหักสัมภาระและค่าบริการอื่น** รายได้ค่าน้ำมันหักสัมภาระและค่าบริการอื่น เพิ่มขึ้นร้อยละ 3.1 เป็น 1,538.9 ล้านบาท ในปี 2553 จาก 1,492.5 ล้านบาทในปี 2552 โดยมีสาเหตุหลักมาจากรายได้จากจัดการสัมภาระที่เพิ่มขึ้น ซึ่งได้ถูกหักลบบางส่วนจากการลดลงของค่าธรรมเนียมน้ำมันเชื้อเพลิง ทั้งนี้ ค่าบริการด้านสัมภาระที่เพิ่มขึ้น มีสาเหตุหลักมาจากปริมาณผู้โดยสารและค่าบริการด้านสัมภาระต่อใบที่เพิ่มขึ้น บจ. ไทยแอร์เอเชีย ไม่มีการบันทึกรายได้ใดๆ จากค่าธรรมเนียมน้ำมันเชื้อเพลิงในปี 2553 เนื่องจาก บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ระงับการเรียกเก็บค่าธรรมเนียมน้ำมันเชื้อเพลิงในเดือนพฤศจิกายน 2551 ถึงแม้ว่า บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ระงับการเรียกเก็บค่าธรรมเนียมน้ำมันเชื้อเพลิงในเดือนพฤศจิกายน 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

**รายได้ค่าธรรมเนียม** รายได้ค่าธรรมเนียมเพิ่มขึ้นร้อยละ 66.3 เป็น 164.2 ล้านบาทในปี 2553 จาก 98.8 ล้านบาทในปี 2552 โดยมีสาเหตุหลักมาจากปริมาณค่าธรรมเนียมสินค้าที่เพิ่มขึ้น

**ต้นทุนจากการดำเนินงาน** ต้นทุนจากการดำเนินงานเพิ่มขึ้นร้อยละ 7.0 เป็น 9,965.2 ล้านบาทในปี 2553 จาก 9,315.9 ล้านบาทในปี 2552 ซึ่งมีสาเหตุหลักมาจากค่าน้ำมันเชื้อเพลิง ค่าเช่าเครื่องบิน ค่าใช้จ่ายการบริการในสนามบินและลานจอด ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงานและค่าใช้จ่ายในการให้บริการและช่องทางการขายที่เพิ่มขึ้น 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 และจำนวนเที่ยวบินที่เพิ่มขึ้น ทั้งนี้ปริมาณการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงเครื่องบินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เพิ่มขึ้นเป็น 1,346,476 บาร์เรลในปี 2553 จาก 1,217,727 บาร์เรล ในปี 2552 โดยประสิทธิภาพในการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงของ บจ. 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 ซึ่งเป็นผลมาจากการเพิ่มจำนวนเที่ยวบินไปยังจุดหมายปลายทางที่มีอยู่ 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 โดยมีสาเหตุหลักมาจากการคืนเครื่องบินรุ่น โบอิง 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 โดยมีสาเหตุหลักจากการลดรายการค่าใช้จ่ายค้างจ่ายส่วนเกินจากการรับประกันการตรงต่อเวลา ตามโครงการการรับประกันการตรงต่อเวลา ที่ได้ถูกยกเลิกในปี 2553 และการส่งมอบเครื่องบินก่อนกำหนดที่บจ. ไทยแอร์เอเชียได้รับรู้ไว้ในงวดก่อน

**กำไร (ขาดทุน) ขั้นต้น และอัตรากำไร (ขาดทุน) ขั้นต้น** จากสาเหตุที่ได้กล่าวมาแล้วข้างต้น บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้บันทึกกำไรขั้นต้นจำนวน 2,133.5 ล้านบาทในปี 2553 เมื่อเปรียบเทียบกับขาดทุนขั้นต้นจำนวน 34.7 ล้านบาทในปี 2552 และมีอัตรากำไรขั้นต้น ร้อยละ 17.6 ในปี 2553 เมื่อเปรียบเทียบกับอัตรากำไรขั้นต้น ร้อยละ 0.4 ในปี 2552 โดยมีสาเหตุหลักมาจากรายได้ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เพิ่มขึ้นในอัตราที่เร็วกว่าต้นทุนจากการดำเนินงานอันเป็นผลมาจากการทยอยเปลี่ยนแปลงฝูงบินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จาก โบอิง 737-300 เป็นเครื่องบินแอร์บัส A320 ซึ่งมีปริมาณที่นั่งมากกว่า และมีประสิทธิภาพในการประหยัดน้ำมันเชื้อเพลิงที่สูงกว่า

**กำไรสุทธิจากอัตราแลกเปลี่ยน** กำไรสุทธิจากอัตราแลกเปลี่ยนเพิ่มขึ้นร้อยละ 175.5 โดยเพิ่มขึ้นเป็น 356.8 ล้านบาทในปี 2553 จาก 129.5 ล้านบาทในปี 2552 โดยมีสาเหตุหลักมาจากการแข็งค่าของเงินบาทเมื่อเทียบกับเงินดอลลาร์สหรัฐฯ ซึ่งทำให้ภาระหนี้การค้าที่ค้างชำระกับ 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 การเพิ่มขึ้นของดอกเบี้ยรับเป็น 50.3 ล้านบาทในปี 2553 จาก 9.6 ล้านบาทในปี 2552 มีสาเหตุหลักมาจากการเพิ่มขึ้นของดอกเบี้ยจากลูกหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน เนื่องมาจาก บจ. ไทยแอร์เอเชียเริ่มเรียกเก็บดอกเบี้ยในอัตราเฉลี่ยร้อยละ 6.0 ต่อปีจากยอดที่ค้างชำระ โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2553 เป็นต้นไป ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชียไม่ได้เรียกเก็บดอกเบี้ยจากจำนวนเงินดังกล่าวในปี 2552

**กำไรก่อนค่าใช้จ่าย** จากที่กล่าวมาแล้วข้างต้น 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 โดยมีสาเหตุหลักมาจากการเพิ่มขึ้นของค่าใช้จ่ายในการโฆษณาและการส่งเสริมการขายและค่าใช้จ่ายในการขายอื่นๆ

ที่เกี่ยวข้อง ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ออกแคมเปญโฆษณาใหม่ในปี 2553 เพื่อโฆษณาการเปลี่ยนฝูงบินให้เป็นเครื่องบินรุ่นแอร์บัส A320 ทั้งฝูงบินของบจ. ไทยแอร์เอเชีย

**ค่าใช้จ่ายในการบริหาร** ค่าใช้จ่ายในการบริหารเพิ่มขึ้นเล็กน้อยเป็น 241.3 ล้านบาทในปี 2553 จาก 239.8 ล้านบาทในปี 2552 โดยมีสาเหตุหลักมาจากเงินเดือนและเบี้ยเลี้ยงพนักงานที่ทำหน้าที่ในการบริหารที่ลดลง ซึ่งถูกชดเชยบางส่วนด้วยการเพิ่มขึ้นของค่าเช่าสำนักงานและค่าใช้จ่ายในการบริหารอื่น รวมถึง ค่าตอบแทนผู้บริหารเพิ่มขึ้นจากการขึ้นเงินเดือนของผู้บริหารของ 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. ไทยแอร์เอเชียจึงใช้ส่วนขาดทุนทางภาษีสะสมจากปีก่อนๆ จำนวน 1,567.0 ล้านบาท มาหักกับกำไรที่ต้องเสียภาษีได้ทั้งหมดในปี 2553 ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชียยังคงมีขาดทุนทางภาษีสะสมคงเหลือจำนวน 2,681.1 ล้านบาท เพื่อใช้สำหรับปี 2554

**กำไร (ขาดทุน) สุทธิสำหรับปี และอัตรากำไร (ขาดทุน) สุทธิ** จากที่กล่าวมาข้างต้น บจ. ไทยแอร์เอเชียบันทึกกำไรสุทธิสำหรับปีเป็นจำนวน 2,011.0 ล้านบาทในปี 2553 เมื่อเปรียบเทียบกับขาดทุนสุทธิสำหรับปีจำนวน 170.5 ล้านบาทในปี 2552 และมีอัตรากำไรสุทธิ ร้อยละ 16.6 ในปี 2553 เมื่อเปรียบเทียบกับอัตรขาดทุนสุทธิร้อยละ 1.8 ในปี 2552 โดยสาเหตุหลักเกิดจากการที่กำไรสุทธิจากอัตราแลกเปลี่ยนและรายได้อื่นเพิ่มสูงขึ้นในอัตราที่เร็วกว่าค่าใช้จ่ายในการขายและต้นทุนทางการเงิน

## 12.2.6 คำอธิบายและการวิเคราะห์สินทรัพย์

### สินทรัพย์ทั้งหมด

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2552 2553 และ 2554 สินทรัพย์รวมของบจ. ไทยแอร์เอเชีย เท่ากับ 2,067.1 ล้านบาท 4,866.8 ล้านบาท และ 3,789.8 ล้านบาท ตามลำดับ โดยมีรายละเอียดของสินทรัพย์หลักดังนี้

	วันที่ 31 ธันวาคม					
	2552		2553		2554	
	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท
สินทรัพย์หมุนเวียน	1,357.9	65.7	4,058.3	83.4	2,836.42	74.8
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน	709.3	34.3	808.5	16.6	953.5	25.2
รวมสินทรัพย์	2,067.1	100.0	4,866.8	100.0	3,789.8	100.0

**สินทรัพย์หมุนเวียน**

สินทรัพย์หมุนเวียนของบจ. ไทยแอร์เอเชียที่สำคัญได้แก่ เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ลูกหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน และภาษีมูลค่าเพิ่มค้างรับ-สุทธิ โดยมีจำนวนรวมเท่ากับ 1,357.9 ล้านบาท 4,058.3 ล้านบาท และ 2,836.4 ล้านบาท ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2552 2553 และ 2554 ตามลำดับ

สินทรัพย์หมุนเวียนเพิ่มขึ้นอย่างมากร้อยละ 198.9 ในปี 2553 เมื่อเทียบกับปี 2552 โดยมีสาเหตุมาจากลูกหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกันเพิ่มขึ้นอย่างมากในปี 2553 จากรายได้ค่าโดยสารที่กิจการที่เกี่ยวข้องกันรับแทน บจ. ไทยแอร์เอเชีย และเงินทดรองจ่ายแทนกิจการที่เกี่ยวข้องกัน ซึ่งยังไม่ได้รับการชำระ

ในปี 2554 บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีสินทรัพย์หมุนเวียนลดลงร้อยละ 30.1 เมื่อเทียบกับปี 2553 โดยมีสาเหตุหลักมาจากการบจ. ไทยแอร์เอเชียมีการทำสัญญาหักลบกลบหนี้ระหว่างกันภายในกลุ่มบริษัทแอร์เอเชีย ซึ่งรวมถึง บจ. ไทยแอร์เอเชีย AAB และ AAM โดยใช้ยอดหนี้สิ้นเดือนพฤษภาคม 2554 โดยเป็นรายการที่เกิดขึ้นเพียงครั้งเดียว ซึ่งส่งผลให้ยอดลูกหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกันลดลงเหลือ 276.0 ล้านบาท ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554 นอกจากนี้ เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้นร้อยละ 167.8 เมื่อเทียบกับปี 2553 จากการที่บจ. ไทยแอร์เอเชียมีผลกำไรสุทธิจำนวน 2,020.1 ล้านบาทในปี 2554 และได้มีการกู้เงินจากสถาบันการเงินในปี 2554 และยังสามารถชดเชยด้วยการเพิ่มขึ้นของภาษีมูลค่าเพิ่มค้างรับสุทธิ ซึ่งบจ. ไทยแอร์เอเชียอยู่ระหว่างการดำเนินการขอคืนจากกรมสรรพากร

**สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน**

สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนของบจ. ไทยแอร์เอเชีย มีจำนวน 709.3 ล้านบาท 808.5 ล้านบาท และ 953.5 ล้านบาท ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2552 2553 และ 2554 ตามลำดับ

**ส่วนปรับปรุงอาคารเช่าและอุปกรณ์—สุทธิ**

ส่วนปรับปรุงอาคารเช่าและอุปกรณ์-สุทธิ ของบจ. ไทยแอร์เอเชีย ประกอบด้วยรายการที่สำคัญได้แก่ อะไหล่เครื่องบินโดยสาร โดยมีจำนวน 288.0 ล้านบาท 274.6 ล้านบาท และ 302.9 ล้านบาท ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2552 2553 และ 2554 ตามลำดับ และคิดเป็นร้อยละ 13.9 ร้อยละ 5.6 และร้อยละ 8.0 ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2552 2553 และ 2554 ตามลำดับ การลดลงของส่วนปรับปรุงอาคารเช่าและอุปกรณ์-สุทธิในช่วงปี 2552 ถึง 2554 มีสาเหตุหลักมาจากค่าเสื่อมราคาซึ่งเกิดขึ้นตามปกติ เนื่องจาก บจ. ไทยแอร์เอเชียเช่าเครื่องบินทั้งหมดแบบสัญญาเช่าดำเนินงาน ทั้งนี้ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554 ส่วนปรับปรุงอาคารเช่าและอุปกรณ์-สุทธิเพิ่มขึ้น เมื่อเทียบกับปี 2553 เนื่องจากการจัดหาอะไหล่เครื่องบินเพื่อรองรับการเพิ่มขึ้นของเครื่องบิน ดังนั้น ส่วนปรับปรุงอาคารเช่าและอุปกรณ์-สุทธิ จึงไม่รวมมูลค่าสุทธิของเครื่องบินของบจ. ไทยแอร์เอเชีย หากในอนาคต บจ. ไทยแอร์เอเชียซื้อเครื่องบินเป็นของตัวเอง มูลค่าสุทธิของเครื่องบินที่ซื้อจะปรากฏอยู่ในส่วนปรับปรุงอาคารเช่าและอุปกรณ์-สุทธิ

**12.2.7 สภาพคล่องและแหล่งที่มาของเงินทุน****กระแสเงินสด**

กระแสเงินสดโดยสรุปของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ในช่วงระยะเวลาที่ระบุไว้ มีรายละเอียดดังนี้

ข้อมูลเกี่ยวกับกระแสเงินสด

	รอบบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม		
	2552 (ล้านบาท)	2553 (ล้านบาท)	2554 (ล้านบาท)
กระแสเงินสดได้มาจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมดำเนินงาน:			
กระแสเงินสดจากกิจกรรมดำเนินงานก่อนการเปลี่ยนแปลงของสินทรัพย์และหนี้สินดำเนินงาน .....	280.9	2,207.4	2,115.3
การเปลี่ยนแปลงของสินทรัพย์และหนี้สินดำเนินงาน .....	(116.0)	(2,523.4)	(1,621.4)
ดอกเบี้ยจ่าย .....	(0.4)	(0.3)	(24.0)
ดอกเบี้ยรับ .....	9.2	2.7	51.4



ข้อมูลเกี่ยวกับกระแสเงินสด

	รอบปีบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม		
	2552 (ล้านบาท)	2553 (ล้านบาท)	2554 (ล้านบาท)
รวม .....	173.8	(313.6)	521.4
กระแสเงินสดได้จาก (ใช้ไป) กิจกรรมลงทุน:			
เงินให้กู้ยืมระยะสั้นแก่กรรมการลดลง (เพิ่มขึ้น) .....	(187.0)	87.0	100.0
เงินลงทุนระยะสั้นเปลี่ยนแปลงสุทธิ .....	—	—	—
เงินสดรับจากการจำหน่ายส่วนปรับปรุงอาคารและอุปกรณ์ .....	3.5	2.4	7.9
เงินสดจ่ายเพื่อส่วนปรับปรุงอาคารและอุปกรณ์ .....	(101.2)	(108.6)	(82.0)
อื่นๆ <sup>(1)</sup> .....	(5.2)	(14.0)	4.7
รวม .....	(289.9)	(33.2)	30.6
กระแสเงินสดได้จาก (ใช้ไป) กิจกรรมการจัดหาเงิน:			
เงินสดรับจากเงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงิน .....	—	200.0	—
เงินสดจ่ายคืนเงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงิน .....	—	—	(200.0)
เงินสดจ่ายภายใต้สัญญาเช่าทางการเงิน .....	(1.4)	(1.5)	(6.1)
เงินสดรับจากเงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน .....	—	—	961.2
เงินสดจ่ายคืนเงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน .....	—	—	(462.0)
ดอกเบี้ยจ่าย .....	—	—	(35.0)
รวม .....	(1.4)	198.5	258.1
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด (ลดลง) เพิ่มขึ้น - สุทธิ .....	(117.5)	(148.3)	810.0

(1) รวมถึงเงินสดจ่ายในการลงทุนทั่วไป เงินสดรับจากการลงทุนทั่วไป เงินสดจ่ายเพื่อสินทรัพย์ที่ไม่มีตัวตน และดอกเบี้ยรับ

รอบปีบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2554

ในปี 2554 บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีกระแสเงินสดจากกิจกรรมดำเนินงานก่อนการเปลี่ยนแปลงของสินทรัพย์และหนี้สินดำเนินงานจำนวน 2,115.3 ล้านบาท และการลดลงสุทธิจากการเปลี่ยนแปลงของสินทรัพย์และหนี้สินดำเนินงานจำนวน 1,621.4 ล้านบาท โดยการลดลงสุทธิจากการเปลี่ยนแปลงของสินทรัพย์และหนี้สินดำเนินงานมีสาเหตุหลักมาจากการลดลงของเจ้าหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกันจำนวน 3,049.0 ล้านบาท เนื่องจาก บจ. ไทยแอร์เอเชียได้ชำระเงินที่ค้างชำระมาก่อนหน้านี้ให้แก่ AAB การเพิ่มขึ้นของภาษีมูลค่าเพิ่มค้างรับสุทธิจำนวน 418.4 ล้านบาทจากการรับมอบเครื่องบินรุ่นแอร์บัส A320 จำนวน 3 ลำ (ซึ่งค้างขอคืนภาษีมูลค่าเพิ่มค้างรับที่ บจ. ไทยแอร์เอเชียได้ยื่นไว้ อยู่ระหว่างการพิจารณาของกรมสรรพากรเพื่อคืนภาษีมูลค่าเพิ่มค้างรับดังกล่าว) และการเพิ่มขึ้นของสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่นจำนวน 93.1 ล้านบาท ในขณะที่ลูกหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกันลดลงจำนวน 1,663.0 ล้านบาท โดยมีสาเหตุหลักมาจากการที่ AAB ได้ชำระเงินที่ค้างชำระมาก่อนหน้านี้ และการเพิ่มขึ้นของรายได้ค่าโดยสารรับล่วงหน้าจำนวน 342.9 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 521.4 ล้านบาท

ในปี 2554 บจ. ไทยแอร์เอเชียมีกระแสเงินสดจากกิจกรรมลงทุนจำนวน 30.6 ล้านบาท ซึ่งโดยมีสาเหตุหลักมาจากการรับชำระหนี้เงินให้กู้ยืมระยะสั้นสุทธิแก่กรรมการรายหนึ่ง จำนวน 100.0 ล้านบาท ซึ่งถูกหักลบบางส่วนจากการจ่ายซื้อส่วนปรับปรุงอาคารเช่าและอุปกรณ์

ในปี 2554 บจ. ไทยแอร์เอเชียได้รับเงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงินแห่งหนึ่ง ซึ่ง บจ. ไทยแอร์เอเชียได้ชำระเงินบางส่วนสำหรับการกู้ยืมดังกล่าวและชำระเงินกู้ยืมระยะสั้นที่ได้รับจากสถาบันการเงิน ดังนั้น บจ. ไทยแอร์เอเชียจึงมีกระแสเงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมจัดหาเงินจำนวน 258.1 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 181.1 ล้านบาท และจากเจ้าหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกันที่ลดลงจำนวน 185.3 ล้านบาท ในขณะที่รายได้ค่าโดยสารรับล่วงหน้าเพิ่มขึ้นจำนวน 899.1 ล้านบาท ดังนั้น บจ. ไทยแอร์เอเชียจึงมีเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมดำเนินงานจำนวน 313.6 ล้านบาท

ในปี 2553 บจ. ไทยแอร์เอเชียมีกระแสเงินสดใช้ไปในกิจกรรมลงทุนจำนวน 33.2 ล้านบาท ส่วนใหญ่เป็นการใช้ไปเพื่อการปรับปรุงอาคารเช่าและอุปกรณ์ ซึ่งได้ถูกหักลบบางส่วนจากการได้รับชำระหนี้เงินให้กู้ยืมระยะสั้นแก่กรรมการรายหนึ่ง

ในปี 2553 บจ. ไทยแอร์เอเชียได้รับเงินกู้ยืมระยะสั้นจากบมจ. ธนาคารกสิกรไทย ดังนั้น บจ. ไทยแอร์เอเชีย จึงมีกระแสเงินสดจากกิจกรรมการจัดหาเงินจำนวน 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 112.0 ล้านบาท จากการลดลงของค่าใช้จ่ายค้างจ่ายจำนวน 44.2 ล้านบาท จากการเพิ่มขึ้นของสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่นจำนวน 140.2 ล้านบาท และจากการเพิ่มขึ้นของลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่นจำนวน 111.9 ล้านบาทเนื่องจากรายได้ที่เพิ่มขึ้น ในขณะที่เจ้าหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกันเพิ่มขึ้นจำนวน 487.6 ล้านบาทจากการคืนเครื่องบินเช่ารุ่น โบอิง 737-300 ก่อนครบกำหนด และรายได้รับล่วงหน้าที่เพิ่มขึ้นจำนวน 234.1 ล้านบาท ดังนั้น บจ. ไทยแอร์เอเชีย จึงมีเงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมดำเนินงานจำนวน 173.8 ล้านบาท

ในปี 2552 บจ. ไทยแอร์เอเชียมีกระแสเงินสดใช้ไปในกิจกรรมลงทุนจำนวน 289.9 ล้านบาท ซึ่งส่วนใหญ่เป็นการให้เงินกู้ยืมระยะสั้นแก่กรรมการรายหนึ่ง และการใช้ไปเพื่อการปรับปรุงอาคารและอุปกรณ์

ในปี 2552 บจ. ไทยแอร์เอเชียมีเพียงเงินสดจ่ายภายใต้สัญญาเช่าทางการเงิน ดังนั้น บจ. ไทยแอร์เอเชียจึงมีกระแสเงินสดใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงินจำนวน 1.4 ล้านบาท

#### สภาพคล่อง

แหล่งเงินทุนที่สำคัญของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้แก่ เงินสดที่ได้จากการดำเนินงานและทุนจากผู้ถือหุ้น โดยเงินที่ได้รับจากผู้ถือหุ้นและเงินที่ตรงที่ได้จากกิจการที่เกี่ยวข้องนั้นเป็นแหล่งเงินทุนสำคัญสำหรับธุรกิจของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย นอกจากนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังมีการกู้ยืมเงินจากธนาคารต่างๆ เป็นครั้งคราว ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีหนี้สินค้างทั้งหมด (ซึ่งรวมถึงเงินกู้ยืมระยะสั้นและเงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน เจ้าหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน และหนี้สินตามสัญญาเช่าทางการเงิน) เป็นจำนวน 4,222.5 ล้านบาท 4,364.3 ล้านบาท และ 874.3 ล้านบาท ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2552 2553 และ 2554 ตามลำดับ

บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีเงินทุนหมุนเวียนขาดดุล โดยมีหนี้สินหมุนเวียนรวมมากกว่าสินทรัพย์หมุนเวียนรวมจำนวน 5,220.7 ล้านบาท 3,310.0 ล้านบาท และ 1,394.3 ล้านบาท ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2552 ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2553 และ 2554 ตามลำดับ ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย คาดว่าสถานะเงินทุนหมุนเวียนจะดีขึ้นในปี 2555 เนื่องจากจะได้รับเงินจากการขายหุ้นที่

ออกใหม่ของคนให้กับ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ซึ่งนำเงินสดที่ได้รับจากการเสนอขายหุ้นสามัญต่อประชาชนในครั้งนี้ออกใหม่มาชำระเป็นค่าหุ้นที่ออกใหม่ดังกล่าว

## 12.2.8 หนี้สิน

### เจ้าหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน

บจ. ไทยแอร์เอเชียได้รับเงินสนับสนุนจากกิจการที่เกี่ยวข้องกันซึ่งส่วนใหญ่อยู่ในสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐฯ เป็นจำนวนรวมทั้งสิ้น 4,218.4 ล้านบาท 4,161.7 ล้านบาท และ 361.1 ล้านบาท ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2552 2553 และ 2554 ตามลำดับ โดยนับแต่วันที่ 1 มกราคม 2553 อัตราดอกเบี้ยของเงินที่ค้างชำระกับกิจการที่เกี่ยวข้องอยู่ที่ร้อยละ 6.0 ต่อปี และมีการชำระหนี้เป็นรายเดือน โดยก่อนวันที่ 1 มกราคม 2553 ไม่มีดอกเบี้ยที่ต้องชำระสำหรับเงินที่ค้างชำระในส่วนของเจ้าหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องดังกล่าว

### เงินกู้ยืมจากธนาคาร

บจ. ไทยแอร์เอเชียได้รับวงเงินสินเชื่อต่างๆ จาก บมจ. ธนาคารซีไอเอ็มบี ไทย และ บมจ. ธนาคารกรุงไทย โดยมีวงเงินหลายวงเงินที่สามารถเบิกถอนได้ โดย บจ. ไทยแอร์เอเชีย ไม่มีเงินกู้ยืมค้างชำระกับธนาคาร ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2552 และมีเงินกู้ยืมค้างชำระกับธนาคารจำนวน 200.0 ล้านบาท และจำนวน 499.2 ล้านบาท ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2553 และ 2554 ตามลำดับ นอกจากนี้ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ยังได้เข้าค้ำประกันเงินกู้ยืมที่ Credit Suisse ได้ให้แก่ผู้ถือหุ้นเดิมที่ขายหุ้นต่อประชาชนในครั้งนี้ออกใหม่

### 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

สัญญาเงินกู้กับธนาคารซีไอเอ็มบี ไทย เมื่อวันที่ 25 เมษายน 2554 บจ. ไทยแอร์เอเชียได้เข้าทำสัญญาเงินกู้ 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 ทั้งนี้ จำนวนเงินต้นจะต้องชำระคืนเป็นรายเดือน รวมทั้งสิ้น 24 งวดในจำนวนเท่าๆ กัน เป็นจำนวนงวดละไม่น้อยกว่า 40.5 ล้านบาท โดยครบกำหนดชำระงวดแรกในวันสุดท้ายของเดือนถัดจากวันที่เบิกเงินกู้ครั้งแรก ซึ่งคือวันที่ 2 มิถุนายน 2554 ทั้งนี้ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554 จำนวนรวมของเงินต้นค้างชำระมีจำนวน 499.2 ล้านบาท ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชียได้ชำระคืนเงินต้นค้างชำระเต็มจำนวนตามสัญญาเงินกู้กับธนาคารซีไอเอ็มบีไทยแล้ว เมื่อวันที่ 29 มีนาคม 2555

เมื่อวันที่ 11 พฤษภาคม 2554 บจ. ไทยแอร์เอเชียได้เข้าทำสัญญาสินเชื่อเงินกู้เงินเบิกเกินบัญชีจำนวนเงิน 5.0 ล้านบาทกับ บมจ. ธนาคารซีไอเอ็มบี ไทย (“สัญญาสินเชื่อเงินกู้เงินเบิกเกินบัญชีกับธนาคารซีไอเอ็มบี ไทย”) ซึ่งในสัญญาดังกล่าว บมจ. ธนาคารซีไอเอ็มบี ไทย ตกลงให้สินเชื่อเงินกู้เงินเบิกเกินบัญชีจำนวน 5.0 ล้านบาท สำหรับบัญชีกระแสรายวันของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ที่มีกับ บมจ. ธนาคารซีไอเอ็มบี ไทย ในอัตราดอกเบี้ยเท่ากับอัตราดอกเบี้ยขั้นต่ำประเภทเงินเบิกเกินบัญชี

(“Minimum Overdraft Rate”) ต่อปี ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชียได้ยกเลิกสัญญาสินเชื่อเงินกู้เบิกเงินเกินบัญชีกับธนาคารซีไอเอ็มบี ไทยแล้ว เมื่อวันที่ 29 มีนาคม 2555

### เงินกู้ยืมของกลุ่มผู้ถือหุ้นเดิมจาก Credit Suisse

กลุ่มผู้ถือหุ้นเดิมที่เสนอขายหุ้นต่อประชาชนแต่ละรายในครั้งนี้ (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. จีน 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 31 ธันวาคม 2554 มีเงินต้นค้างชำระรวมทั้งสิ้น 1,349.8 ล้านบาท

ตามข้อกำหนดของสัญญากู้ยืมเงินกับ Credit Suisse หากมีการเสนอขายหุ้นต่อประชาชนครั้งแรกโดยบมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น บจ. ไทยแอร์เอเชีย หรือบริษัทใดๆ ที่ก่อตั้งขึ้นเพื่อดำเนินการเกี่ยวกับการเสนอขายหุ้นต่อประชาชนครั้งแรก (ไม่ว่าจะทั้งหมดหรือบางส่วน) ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย หรือของผู้สืบสิทธิ หรือผู้รับโอนของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย (Listing Vehicle) แล้ว ผู้กู้ตกลงที่จะชำระเงินค่าธรรมเนียม (Success Fee) ให้แก่ Credit Suisse ตามสัดส่วน โดยจะชำระในรูปแบบของสิทธิในการซื้อหุ้น (Call Option) ในบริษัทที่จะจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ (“หุ้นอุปชั่น”) ทั้งนี้ จำนวนของสิทธิในการซื้อหุ้นที่ Credit Suisse มีสิทธิได้รับขึ้นอยู่กับมูลค่าของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ณ เวลาที่มีการเสนอขายหุ้นต่อประชาชนครั้งแรก และราคาเสนอขายหุ้นต่อประชาชนครั้งแรกต่อหุ้นของ Listing Vehicle ในมูลค่าสูงสุดเท่ากับร้อยละ 20 ของจำนวนเงินบาทเทียบเท่ากับ 39.0 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ หักด้วยร้อยละ 60 ของราคาเสนอขายหุ้นต่อประชาชนครั้งแรกของหุ้นของ Listing Vehicle

ทันทีที่มีการเสนอขายหุ้นต่อประชาชนครั้งแรกแล้ว ผู้กู้ตกลงที่จะจัดให้มีการโอนหุ้นอุปชั่นเป็นจำนวนเท่ากับจำนวนสิทธิในการซื้อหุ้นที่ Credit Suisse มี หรือหากไม่สามารถโอนสิทธิในหุ้นอุปชั่นได้ตามกฎหมาย เนื่องจากการโอนดังกล่าวอาจทำให้ฝ่าฝืนสัดส่วนการถือหุ้นขั้นต่ำที่กำหนดโดยกฎหมาย หรือหากผู้กู้หรือ Credit Suisse เลือกที่จะให้มีการจำหน่าย ผู้กู้จะดำเนินการจำหน่ายดังกล่าวให้แก่ Credit Suisse ทั้งนี้ การใช้สิทธิในการซื้อหุ้นสามารถทำได้ ณ ราคาการใช้สิทธิที่กำหนดระหว่างระยะเวลาที่สามารถใช้สิทธินั้นได้ ซึ่งเป็นเวลานับตั้งแต่วันซื้อขายหุ้นวันแรกของ Listing Vehicle ในตลาดหลักทรัพย์ฯ จนถึงและรวมทั้งวันที่ถึงกำหนดชำระหนี้วันสุดท้ายภายใต้สัญญากู้ยืมเงินกับ Credit Suisse หรือวันที่ครบ 24 เดือนหลังจากวันซื้อขายหุ้นวันแรกในตลาดหลักทรัพย์ฯ แล้วแต่ว่าวันใดจะเกิดทีหลัง ทั้งนี้ ราคาการใช้สิทธิเป็นราคาตลาดถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของหุ้นของ Listing Vehicle ในช่วงห้าวันทำการซื้อขายก่อนวันที่ใช้สิทธิในการซื้อหุ้นที่เกี่ยวข้อง

ผู้กู้จะดำเนินการจำหน่ายดังกล่าวให้แก่ Credit Suisse หากมีการใช้สิทธิในการซื้อหุ้น ผู้กู้มีสิทธิเลือกทำการชำระหนี้งวดสุดท้าย (Settlement Value) ตามสัญญาโดยการส่งมอบหุ้นอุปชั่นหรือชำระเป็นเงิน

ทั้งนี้ ภายใต้สัญญาสิทธิในการซื้อหุ้นและการชำระราคา (Call Option and Settlement Agreement) ฉบับลงวันที่ 30 มีนาคม 2555 ระหว่างผู้กู้กับ Credit Suisse “สัญญาสิทธิในการซื้อหุ้นและการชำระราคา” ผู้กู้และ Credit Suisse ได้ตกลงกันดังนี้

- ผู้กู้ตกลงเลือกที่จะชำระหนี้ตามสิทธิในการซื้อหุ้นให้แก่ Credit Suisse เป็นเงินสดตามจำนวนที่ตกลง ซึ่งจะต้องไม่เกินมูลค่าที่กำหนด
- Credit Suisse ต้องใช้สิทธิในการซื้อหุ้นทั้งหมดของตนในวันทำการหนึ่งวันก่อนวันที่บริษัทฯ จดทะเบียนเพิ่มทุนชำระแล้วอันเนื่องมาจากการขายหุ้นสามัญเพิ่มทุนของบริษัทฯ ต่อประชาชน

- ให้ยกเว้นข้อกำหนดในการ โอนกรรมสิทธิ์ในหุ้นหรือในการจำหน่ายหุ้นที่มีสิทธิในการซื้อให้ Credit Suisse
- ราคาในการใช้สิทธิสำหรับสิทธิในการซื้อหุ้นจะเท่ากับราคาเสนอขายต่อหุ้นของหุ้นของบริษัท ที่เสนอขายต่อประชาชนและราคาในการใช้สิทธิจะเท่ากับร้อยละ 60 ของราคาเสนอขายต่อหุ้นของหุ้นของบริษัท ที่เสนอขายต่อประชาชน
- เงินที่ได้จากการขายหุ้นของผู้ถือหุ้นหนึ่ง ต้องนำมาใช้ในการชำระหนี้ตามสิทธิในการซื้อ และหนี้คงค้างทั้งหมดตามสัญญากู้ยืมเงินกับ Credit Suisse และ
- หากวันทำการชำระหนี้งวดสุดท้ายมิได้เกิดขึ้นก่อนหรือในวันที่ 21 มิถุนายน 2555 หรือผู้กู้มิได้ชำระหนี้งวดสุดท้าย ให้ข้อกำหนดในสัญญากู้ยืมเงินกับ Credit Suisse จะยังคงมีผลใช้บังคับดังเดิม เสมือนว่าไม่เคยมีการทำสัญญาสิทธิในการซื้อหุ้นและการชำระราคามาก่อน

นอกจากนี้ กลุ่มผู้ถือหุ้นเดิมได้แจ้งให้บริษัทฯ ทราบว่าจะนำเงินส่วนหนึ่งที่ได้รับจากการที่กลุ่มผู้ถือหุ้นเดิมขายหุ้นของตน ในครั้งนี้ ไปชำระหนี้ที่ค้างชำระภายใต้สัญญากู้ยืมเงินกับ Credit Suisse ทั้งจำนวนก่อนกำหนด ภายใต้สัญญาเงินกู้ยืมเงินกับ Credit Suisse กลุ่มผู้ถือหุ้นเดิมคาดว่าจะชำระหนี้ก่อนกำหนดนี้จะแบ่งชำระเป็น 2 งวด ซึ่งเป็นไปตามเวลาที่กลุ่มผู้ถือหุ้นเดิมจะได้รับเงินจากการขายหุ้น โดยแบ่งเป็นเงินที่จะได้รับในส่วนที่จะเสนอขายต่อประชาชนพร้อมกับการเสนอขายหุ้นสามัญเพิ่มทุนของบริษัทฯ จะชำระคืนในวันที่บริษัทฯ จดทะเบียนเพิ่มทุนชำระแล้วอันเนื่องมาจากการเสนอขายหุ้นสามัญเพิ่มทุนของบริษัทฯ ต่อประชาชน และเงินที่จะได้รับในส่วนที่จะเสนอขายในวันแรกที่หุ้นของบริษัทฯ เข้าทำการซื้อขายในตลาดหลักทรัพย์ฯ จะชำระคืนในวันที่สองที่หุ้นของบริษัทฯ เข้าทำการซื้อขายในตลาดหลักทรัพย์ฯ

ในการกู้ยืมเงินของผู้ถือตามสัญญากู้ยืมเงินกับ Credit Suisse ผู้กู้ได้ให้หลักประกันด้วย (ก) การจำหน่ายหุ้นของบริษัทฯ ซึ่ง Credit Suisse ตกลงที่จะปลดจำหน่ายหุ้นของผู้กู้ในส่วนที่ผู้กู้จะเสนอขายต่อประชาชนพร้อมกับการเสนอขายหุ้นสามัญเพิ่มทุนของบริษัทฯ ในวันที่ มีการนำเงินที่ได้จากการเสนอขายหุ้นในส่วนของผู้ฝากไว้ในบัญชีดูแลรักษาทรัพย์สิน ซึ่งจะเป็นวันทำการหนึ่งวันก่อนหน้าวันที่บริษัทฯ จะดำเนินการจดทะเบียนเพิ่มทุนชำระแล้วอันเนื่องมาจากการเสนอขายหุ้นสามัญเพิ่มทุนของบริษัทฯ ต่อประชาชน และในกรณีของหุ้นของบริษัทฯ ที่ผู้กู้จะเสนอขายในวันแรกที่หุ้นของบริษัทฯ เข้าทำการซื้อขายในตลาดหลักทรัพย์ฯ Credit Suisse ตกลงที่จะปลดจำหน่ายหุ้นของผู้กู้ในส่วนดังกล่าวในวันที่มีการนำเงินที่จะใช้ในการซื้อหุ้นจำนวนดังกล่าวเข้าฝากไว้ในบัญชีดูแลรักษาทรัพย์สิน ซึ่งเป็นวันทำการหนึ่งวันก่อนหน้าวันที่หุ้นของบริษัทฯ เข้าทำการซื้อขายในตลาดหลักทรัพย์ฯ สำหรับหุ้นของบริษัทฯ ส่วนที่เหลือที่ถือโดยผู้กู้ Credit Suisse ตกลงที่จะปลดจำหน่ายหุ้นดังกล่าวเมื่อได้รับชำระหนี้ตามสัญญากู้ยืมเงินกับ Credit Suisse ครบถ้วนแล้ว หนึ่งวันทำการภายหลังจากวันแรกที่หุ้นของบริษัทฯ เข้าทำการซื้อขายในตลาดหลักทรัพย์ฯ (ข) การจำหน่ายหุ้นที่ออกจำหน่ายแล้วของ บจ.ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งถือโดยบมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ นายทศพล แบลเว็ลด์ (นายทศพล แบลเว็ลด์ ถือหุ้นจำนวน 1 หุ้น) ซึ่งผู้ให้กู้ตกลงที่จะปลดจำหน่ายหุ้นดังกล่าวที่ถือโดย AAV ในทันทีที่บริษัทฯ จดทะเบียนเพิ่มทุนชำระแล้วอันเนื่องมาจากการเสนอขายหุ้นสามัญเพิ่มทุนของบริษัทฯ ต่อประชาชนแล้วเสร็จ และจะปลดจำหน่ายหุ้นดังกล่าวที่ถือโดยนายทศพล แบลเว็ลด์ ภายหลังจากที่ผู้กู้ได้ชำระหนี้ตามสัญญากู้ยืมเงินกับ Credit Suisse ครบถ้วนแล้ว (ค) การโอนสิทธิในบัญชีเงินสำรองการชำระหนี้ (Debt service reserve account) และบัญชีสินเชื่อ (Charged account) และ (ง) การโอนสิทธิของบรรดาผู้กู้ภายใต้สัญญาผู้ถือหุ้นของบมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ในส่วนที่เกี่ยวกับหุ้นที่ซื้อขายซึ่งผู้ถือกรรมสิทธิ์ซึ่งจะมีการโอนสิทธิตามข้อ (ค) และ (ง) กลับไปยังผู้กู้หลังจากที่ผู้กู้ได้ชำระหนี้ตามสัญญากู้ยืมเงินกับ Credit Suisse ครบถ้วนแล้ว นอกจากนี้ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ยังได้เข้าค้ำประกันสินเชื่อดังกล่าวภายใต้สัญญาค้ำประกันฉบับลงวันที่ 21 มิถุนายน 2550 ระหว่าง บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น กับ Credit Suisse ซึ่ง Credit Suisse ตกลงที่จะปลดการค้ำประกันดังกล่าวในทันทีที่บริษัทฯ จดทะเบียนเพิ่มทุนชำระแล้วอันเนื่องมาจากการเสนอขายหุ้นสามัญเพิ่มทุนของบริษัทฯ ต่อประชาชนแล้วเสร็จ

## การค้าประกัน

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ขอให้ บมจ. ธนาคารไทยพาณิชย์ บมจ. ธนาคารกสิกรไทย และธนาคารซีทีแบงก์ เอ็นเอ. ออกหนังสือค้าประกันเป็นครั้งคราว เพื่อค้าประกันการปฏิบัติหน้าที่ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย บางประการภายใต้สัญญาการดำเนินการภาคพื้นดิน การสนับสนุนทางเทคนิค และสัญญาดำเนินการบินอื่นๆ ที่ทำกับบุคคลภายนอก บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ให้บัญชีเงินฝากประจำที่มีกับ บมจ. ธนาคารกสิกรไทย และธนาคารซีทีแบงก์ เอ็นเอ. ไว้เป็นหลักประกันในการปฏิบัติภาระหน้าที่ดังกล่าว ภาระผูกพันตามหนังสือค้าประกันดังกล่าว มีจำนวน 7.6 ล้านบาท 90,000 ดอลลาร์สหรัฐ และ 27.8 ล้านบาท ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2553 และ มีจำนวน 5.6 ล้านบาท 90,000 ดอลลาร์สหรัฐ และ 27.8 ล้านบาท ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554

นอกจากนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้เข้าทำสัญญาค้าประกัน ฉบับลงวันที่ 23 มิถุนายน 2554 กับ บมจ. ธนาคารธนชาต เพื่อค้าประกันเงินกู้ยืมของนักเรียนการบินจำนวน 12 คน ในวงเงินค้าประกันคนละ 2,242,000 บาท โดยการค้าประกันมีผลนับจากวันที่มีการเบิกเงินจากเงินกู้ยืมของนักเรียนการบินจนถึง (ก) วันที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย แจ้งให้ บมจ. ธนาคารธนชาต ทราบว่านักเรียนการบินได้สำเร็จการศึกษาและได้รับการแต่งตั้งเป็นผู้ช่วยนักบินใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย หรือ (ข) วันที่นักเรียนการบินได้ชำระหนี้เงินกู้ และ/หรือเงินที่ค้างชำระทั้งหมดคืนให้แก่ บมจ. ธนาคารธนชาต เต็มจำนวน แล้วแต่วันใดจะถึงก่อน ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ไม่มีภาระผูกพันในการค้าประกัน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2553 แต่มีภาระผูกพันในการค้าประกัน เป็นจำนวน 26.9 ล้านบาท ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554 โดยมีการค้าประกันจากผู้ค้าประกันของนักเรียนการบินแต่ละคนเป็นหลักประกัน

### 12.2.9 รายจ่ายฝ่ายทุน

ในอดีตที่ผ่านมา บจ. ไทยแอร์เอเชีย ไม่มีรายจ่ายฝ่ายทุนอย่างเป็นนัยสำคัญ เนื่องจาก บจ. ไทยแอร์เอเชียจัดหาเครื่องบินที่ใช้ในการประกอบธุรกิจภายใต้สัญญาเช่าดำเนินงาน โดยรายจ่ายฝ่ายทุนของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีจำนวน 105.5 ล้านบาท 123.3 ล้านบาท และ 84.3 ล้านบาท ในปี 2552 ในปี 2553 และในปี 2554 ตามลำดับ ซึ่งเป็นการซื้ออะไหล่เครื่องบินเป็นหลัก โดยในอนาคต บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีความประสงค์ที่จะซื้อเครื่องบินจำนวนหนึ่ง นอกเหนือจากเครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าดำเนินงาน ณ วันที่ในเอกสารฉบับนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ไม่มีข้อผูกพันตามกฎหมายที่จะต้องซื้อเครื่องบินใดๆ ทั้งนี้ การซื้อเครื่องบินจะทำให้รายจ่ายฝ่ายทุนของ บจ. ไทยแอร์เอเชียเพิ่มขึ้นมากกว่าจำนวนที่เคยเกิดขึ้นในอดีต ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชียมีความประสงค์ที่จะซื้อเครื่องบินด้วยเงินที่ได้จากการเสนอขายหุ้นต่อประชาชนในครั้งนี้ กระแสเงินสดจากการดำเนินงาน และเงินกู้ยืม

### 12.2.10 ภาระผูกพันตามสัญญา

รายละเอียดภาระผูกพันตามสัญญาของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554 ตามช่วงระยะเวลาที่ระบุไว้ มีดังนี้

	กำหนดชำระเงินตามช่วงเวลา				รวมทั้งสิ้น
	น้อยกว่า 1 ปี	1-3 ปี	3-5 ปี	มากกว่า 5 ปี	
	(ล้านบาท)				
หนี้ระยะยาว.....	486	13	—	—	499
สัญญาเช่าดำเนินงาน (เครื่องบิน) <sup>(1)</sup> .....	2,881	2,657	1,044	1,466	8,048
สัญญาเช่าดำเนินงาน (สำนักงาน).....	45	32	3	—	80
สัญญาเช่าทางการเงิน.....	5	9	1	—	15
รวมภาระผูกพันตามสัญญา.....	3,417	2,711	1,048	1,466	8,642

(1) ไม่รวมหนี้ที่ต้องชำระตามสัญญาค่าธรรมเนียมการจองบัตรโดยสารและสัญญาป้องกันความเสี่ยงราคาน้ำมันเชื้อเพลิง

### 12.2.11 รายการนอกงบดุล

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

นอกจากที่กล่าวมาข้างต้น บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ไม่มีรายการนอกงบดุลใดๆ ที่มีนัยสำคัญ

### 12.2.12 ความเสี่ยงเกี่ยวกับสถานะตลาด

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

#### ความเสี่ยงจากราคาน้ำมันเชื้อเพลิง

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ป้องกันความเสี่ยงราคาน้ำมันเชื้อเพลิงเครื่องบินเป็นระยะๆ ผ่านทาง AAB เพื่อให้ต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิงเครื่องบินของบจ. ไทยแอร์เอเชียคงที่ แต่การป้องกันความเสี่ยงดังกล่าวนี้ อาจไม่ทำให้รายจ่ายค่าน้ำมันเชื้อเพลิงเครื่องบินลดลง บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ทำความตกลงกับ AAB ว่าผลกำไรหรือขาดทุนจากการป้องกันความเสี่ยงดังกล่าวจะถูกปันส่วนให้แก่บจ. ไทยแอร์เอเชีย เป็นรายเดือนโดยคำนวณเป็นสัดส่วนจากปริมาณน้ำมันเชื้อเพลิงที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย กำหนดว่าจะใช้ในระหว่างเดือนดังกล่าว ต่อปริมาณน้ำมันเชื้อเพลิงที่มีการกำหนดที่จะใช้ในกลุ่มแอร์เอเชีย ทั้งนี้เนื่องจากลักษณะของสัญญาแลกเปลี่ยนราคาน้ำมันเชื้อเพลิง (Swap) และสัญญาออปชันราคาน้ำมันเชื้อเพลิง (Option) สัญญาดังกล่าวถือเป็นสินทรัพย์ทางการเงินที่ต้องมีการปรับมูลค่าตามราคาตลาด (Mark to market) โดยกำไรหรือขาดทุนจะถูกบันทึกในงบการเงินของบจ. ไทยแอร์เอเชีย เป็นรายได้หรือค่าใช้จ่าย ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ผลักระราคาน้ำมันเชื้อเพลิงบางส่วนที่เพิ่มขึ้น ไปยังผู้โดยสารสำหรับเที่ยวบินระหว่างประเทศในรูปแบบของค่าธรรมเนียมน้ำมันเชื้อเพลิง อย่างไรก็ตาม ค่าธรรมเนียมน้ำมันเชื้อเพลิงของบจ. ไทยแอร์เอเชีย สำหรับเที่ยวบินระหว่างประเทศ ก็ไม่สามารถชดเชยราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่เพิ่มขึ้นได้ทั้งหมด ทั้งนี้ กรรมการบินพลเรือนไม่อนุญาตให้เรียกเก็บค่าธรรมเนียมน้ำมันเชื้อเพลิงแตกต่างหากจากค่าโดยสารสำหรับเที่ยวบินแบบประจำภายในประเทศ

ในปี 2552 AAB ได้เข้าทำข้อตกลงป้องกันความเสี่ยงราคาน้ำมันเชื้อเพลิงหลายฉบับกับบุคคลภายนอก ในนามของบจ. ไทยแอร์เอเชีย ทั้งนี้ เนื่องจากปริมาณน้ำมันเชื้อเพลิงที่ต้องป้องกันความเสี่ยงมีมากและระดับของความผันผวนในราคา

น้ำมันเชื้อเพลิงสูง ข้อตกลงป้องกันความเสี่ยงราคาน้ำมันเชื้อเพลิงดังกล่าวจึงมีสถานะขาดทุน (Out of the money) ซึ่งส่งผลให้มีการเรียกหลักประกันเพิ่ม (Margin calls) ดังนั้น AAB จึงได้บอกเลิกข้อตกลงป้องกันความเสี่ยงราคาน้ำมันเชื้อเพลิงดังกล่าวไปก่อนครบกำหนดสัญญา ส่งผลให้ต้องมีการชำระเบี้ยปรับ โดย 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 ไม่มีสัญญาป้องกันความเสี่ยงราคาน้ำมันเชื้อเพลิงค้างอยู่

ในปี 2554 บจ.ไทยแอร์เอเชีย มีนโยบายที่จะป้องกันความเสี่ยง (โดยผ่านทาง AAB) ความต้องการน้ำมันเชื้อเพลิงเป็นรายเดือน เพื่อให้สอดคล้องกับปริมาณการจองบัตรโดยสารล่วงหน้าของบจ.ไทยแอร์เอเชีย และบจ.ไทยแอร์เอเชีย มีแนวโน้มที่จะทำข้อตกลงเพื่อป้องกันความเสี่ยงนี้ต่อไปในปี 2555 ทั้งนี้ บจ.ไทยแอร์เอเชีย ได้บันทึกกำไรได้จากการทำรายการแลกเปลี่ยนราคาน้ำมันเชื้อเพลิงไว้ที่ 13.2 ล้านบาท อันเป็นผลมาจากกำไรจากสัญญาป้องกันความเสี่ยงราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่ครบกำหนด ซึ่งมีสาเหตุจากการที่ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่เกิดขึ้นจริง สูงกว่าราคาน้ำมันเชื้อเพลิงตามสัญญาแลกเปลี่ยนราคาน้ำมันเชื้อเพลิง ในรอบปีบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2554 โดยมีมูลค่าธุรกรรมจากสัญญาแลกเปลี่ยนราคาน้ำมันที่เป็นสินทรัพย์จำนวน 1.6 ล้านเหรียญสหรัฐ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554

#### **ความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ**

สกุลเงินที่บจ.ไทยแอร์เอเชีย ใช้ในการรายงานในงบการเงิน คือ สกุลเงินบาท อย่างไรก็ตาม การซื้อน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับเครื่องบิน สัญญาประกันภัย และการเช่าเครื่องบินทั้งหมดของบจ.ไทยแอร์เอเชีย ส่วนใหญ่เป็นสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐฯ หรือกำหนดราคาเป็นสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐฯ แต่เรียกเก็บเป็นสกุลเงินบาทตามอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราในขณะนั้น ทั้งนี้ ประมาณร้อยละ 79 ของต้นทุนจากการดำเนินงานของบจ.ไทยแอร์เอเชีย ในปี 2554 ตามลำดับ เป็นสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐฯ ส่วนที่เหลืออยู่ในสกุลเงินอื่นๆ โดยส่วนใหญ่เป็นสกุลเงินบาท นอกจากนี้ ประมาณร้อยละ 72 ของรายได้จากการขายและให้บริการของบจ.ไทยแอร์เอเชีย ในปี 2554 ตามลำดับ เป็นสกุลเงินบาท ส่วนที่เหลือเป็นสกุลเงินตราอื่นๆ ซึ่งรวมถึง สกุลเงินมาเก๊า มาเลเซียริงกิต ดอลลาร์สิงคโปร์ ดอลลาร์ฮ่องกง และดอลลาร์สหรัฐฯ นอกจากนี้ ประมาณร้อยละ 33 ของสินทรัพย์และประมาณร้อยละ 10 ของหนี้สินของบจ.ไทยแอร์เอเชีย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554 อยู่ในสกุลเงินอื่นๆ ที่ไม่ใช่สกุลเงินบาท

บจ.ไทยแอร์เอเชีย ปรับการกำหนดราคาโดยสารในแต่ละไตรมาส แต่ไม่สามารถปรับต้นทุนค่าน้ำมันเชื้อเพลิงและค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานอื่นๆ ที่เป็นสกุลเงินต่างประเทศ เพื่อให้สอดคล้องกับความผันผวนของสกุลเงินบาทได้ ดังนั้น การอ่อนค่าของเงินบาทต่อสกุลเงินตราต่างประเทศหลักของบจ.ไทยแอร์เอเชีย อาจส่งผลดีต่อรายได้จากการดำเนินงาน แต่อาจส่งผลเสียต่อค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานของบจ.ไทยแอร์เอเชียได้ ในทางกลับกัน การแข็งค่าของเงินบาทต่อสกุลเงินตราต่างประเทศหลักของบจ.ไทยแอร์เอเชียอาจส่งผลเสียต่อรายได้จากการดำเนินงานของบจ.ไทยแอร์เอเชีย แต่อาจส่งผลดีต่อค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานของบจ.ไทยแอร์เอเชียได้ นอกจากนี้ เนื่องจากค่าใช้จ่ายของบจ.ไทยแอร์เอเชีย ที่เป็นสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐฯ นั้นมีจำนวนมากกว่ารายได้ที่เป็นสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐฯ การทำรายการแลกเปลี่ยนเงินจากสกุลเงินอื่นเป็นสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐฯ จึงต้องครอบคลุมถึงภาระหนี้สินต่างๆ และเจ้าหนี้การค้าของบจ.ไทยแอร์เอเชีย ที่อยู่ในสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐฯ ด้วย

บจ.ไทยแอร์เอเชีย ไม่ได้เข้าทำสัญญาป้องกันความเสี่ยงใดๆ เพื่อป้องกันความผันผวนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ ทั้งนี้ เพื่อให้ครอบคลุมความแตกต่างระหว่างรายจ่ายกับรายได้ของบจ.ไทยแอร์เอเชีย ในสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐฯ บจ.ไทยแอร์เอเชียมีนโยบายในการบริหารจัดการความเสี่ยงเกี่ยวกับอัตราแลกเปลี่ยนเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐฯ โดยในแต่ละเดือนจะทำการแลกเปลี่ยนรายได้ของบจ.ไทยแอร์เอเชีย ในสกุลเงินต่างประเทศอื่นที่ไม่ใช่สกุลเงินดอลลาร์สหรัฐฯ เป็นสกุล



เงินดอลลาร์สหรัฐฯ 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 (ประกอบไปด้วยหนี้สินจากการกู้ยืมจากสถาบันการเงินและสัญญาเช่าทางการเงิน แต่ไม่รวมถึงหนี้สินที่มีกับเจ้าหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน) ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554 เป็นจำนวน 513.2 ล้านบาท ซึ่งรวมถึงหนี้สินจำนวน 499.2 ล้านบาท ภายใต้สัญญาเงินกู้กับธนาคารซีไอเอ็มบี ไทย ซึ่งมีอัตราดอกเบี้ยลอยตัวที่ MLR (Minimum Lending Rate) ลบร้อยละ 1.0 ต่อปี ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชียอาจก่อหนี้ขึ้นอีกในอนาคตเพื่อเป็นเงินทุนในการซื้อเครื่องบินลำใหม่ โดยการขึ้นอัตราดอกเบี้ยจะทำให้ดอกเบี้ยจ่ายสำหรับหนี้สินที่มีอัตราดอกเบี้ยลอยตัวดังกล่าวสูงขึ้น ซึ่งรวมถึงหนี้สินเงินกู้ยืมภายใต้สัญญาเงินกู้กับธนาคารซีไอเอ็มบี ไทย และจะทำให้ต้นทุนในการกู้ยืมครั้งใหม่สูงขึ้นด้วย นอกจากนี้ อาจส่งผลกระทบต่อในทางลบอย่างมีนัยสำคัญต่อฐานะทางการเงินของบจ. 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. 2554 จำนวน 2,681.1 ล้านบาท ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554 ทั้งนี้ ภายใต้กฎหมายภาษีอากร การยกยอดผลขาดทุนทางภาษีจากการดำเนินธุรกิจตามปกติ สามารถนำไปใช้ได้เป็นเวลาห้าปีภายหลังจากที่มีผลขาดทุนทางภาษีเกิดขึ้น

ตารางต่อไปนี้แสดงการยกยอดผลขาดทุนทางภาษีจากการดำเนินธุรกิจตามปกติของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งยังไม่ได้มาหัก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554 รวมถึงปีที่การยกยอดผลขาดทุนทางภาษีสิ้นสุดอายุ

ปีที่การยกยอดผลขาดทุนทางภาษีสิ้นสุดอายุ	จำนวนที่ยกยอดมา (ล้านบาท)
31 ธันวาคม 2554 .....	-
31 ธันวาคม 2555 .....	-
31 ธันวาคม 2556 .....	2,681.1
31 ธันวาคม 2557 .....	-
31 ธันวาคม 2558 .....	-
รวมทั้งสิ้น .....	<b>2,681.1</b>

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. 2554 จำนวน 4.1 ล้านบาท ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554 ทั้งนี้ ภายใต้กฎหมายภาษีอากร การยกยอดผลขาดทุนทางภาษีจากการดำเนินธุรกิจตามปกติ สามารถนำไปใช้ได้เป็นเวลาห้าปีภายหลังจากที่มีผลขาดทุนทางภาษีเกิดขึ้น

ตารางต่อไปนี้จะแสดงการยกยอดผลขาดทุนทางภาษีจากการดำเนินธุรกิจตามปกติของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ซึ่งยังไม่ได้มาหัก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554 รวมถึงปีที่มีการยกยอดผลขาดทุนทางภาษีสิ้นอายุ

ปีที่การยกยอดผลขาดทุนทางภาษีสิ้นอายุ	จำนวนที่ยกยอดมา (ล้านบาท)
31 ธันวาคม 2554 .....	1.5
31 ธันวาคม 2555 .....	0.9
31 ธันวาคม 2556 .....	0.5
31 ธันวาคม 2557 .....	0.6
31 ธันวาคม 2558 .....	0.6
รวมทั้งสิ้น .....	<u>4.1</u>

ทั้งนี้ จำนวนภาษีเงินได้ที่ บริษัทฯ ต้องชำระในอนาคตขึ้นอยู่กับปัจจัยหลายประการ รวมถึงผลการดำเนินงาน การใช้ผลขาดทุนทางภาษีที่ยกยอดมาที่มีอยู่ และระดับของรายจ่ายฝ่ายทุน โดยผลขาดทุนทางภาษีที่ยกยอดของบมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น สามารถนำมาใช้ได้เฉพาะกับ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เองเท่านั้น ไม่สามารถใช้ได้กับ บจ.ไทยแอร์เอเชีย หรือบริษัทย่อยอื่นใดในอนาคตของบมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น อย่างไรก็ตาม บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น อาจไม่สามารถใช้สิทธิประโยชน์ทางภาษีในอนาคตจากการยกยอดผลขาดทุนทางภาษีได้เต็มจำนวนหรือไม่อาจใช้ได้เลย หาก บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ไม่สามารถสร้างรายได้ที่ต้องเสียภาษีในจำนวนที่เพียงพอเพื่อหักลบกับผลขาดทุนทางภาษีก่อนสิ้นอายุดังกล่าว

#### 12.2.14 สิทธิประโยชน์ทางภาษีจากคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน

บจ.ไทยแอร์เอเชียได้รับหนังสือจากสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนสองฉบับเพื่อแจ้งมติให้สิทธิประโยชน์บางประการ ในประเภทกิจการขนส่งมวลชนและสินค้าขนาดใหญ่แก่บจ.ไทยแอร์เอเชีย หากทำตามเงื่อนไขที่กำหนด สิทธิประโยชน์ดังกล่าวรวมถึง (ก) ได้รับยกเว้นอากรขาเข้าสำหรับเครื่องจักรตามที่คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนอนุมัติ (ข) ได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับกำไรสุทธิที่ได้รับจากการประกอบกิจการที่ได้รับการส่งเสริมเป็นเวลาแปดปีนับแต่วันที่เริ่มมีรายได้จากการประกอบกิจการนั้น โดยมีมูลค่าไม่เกิน 443,000,000 บาท และไม่เกิน 437,300,000 บาท แล้วแต่กรณี (ค) ได้รับอนุญาตให้นำผลขาดทุนประจำปีที่เกิดขึ้นในระหว่างเวลาที่ได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลไปหักออกจากกำไรสุทธิที่เกิดขึ้นภายหลังระยะเวลาที่ได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล โดยมีกำหนดเวลาไม่เกินห้าปีนับแต่วันพ้นกำหนดเวลานั้น และ (ง) ได้รับยกเว้นไม่ต้องนำเงินปันผลจากกิจการที่ได้รับการส่งเสริมไปรวมคำนวณเพื่อเสียภาษีเงินได้ตลอดระยะเวลาที่ผู้ได้รับการส่งเสริมได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลนั้น

การที่จะได้รับสิทธิประโยชน์เหล่านี้ซึ่งเป็นสิทธิประโยชน์สำหรับเครื่องบินจำนวน 1 ลำ ต่อหนังสือจากสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน 1 ฉบับ บจ.ไทยแอร์เอเชีย ต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขหลายประการ ซึ่งรวมถึงการนำเข้าเครื่องบินโดยสารจำนวนหนึ่งลำซึ่งมีความจุผู้โดยสารรวม 180 ที่นั่ง และมีระวางบรรทุกสินค้ารวม 1 ตัน ภายใน 30 เดือนหรือ 36 เดือนนับแต่วันที่ออกบัตรส่งเสริมแล้วแต่กรณี รวมทั้ง บจ.ไทยแอร์เอเชียจะต้องเพิ่มทุนจดทะเบียนอีกไม่น้อยกว่า 20.0 ล้านบาท หรือ 40.0 ล้านบาทแล้วแต่กรณี รวมทุนจดทะเบียนเดิมเป็นไม่น้อยกว่า 420.0 ล้านบาท หรือ 440.0 ล้านบาท

แล้วแต่กรณี ก่อนออกบัตรส่งเสริม โดยจะต้องเรียกชำระมูลค่าหุ้นก่อนเปิดดำเนินการ ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชียอยู่ในระหว่างการส่งเอกสารให้แก่คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน เพื่อให้คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนพิจารณาออกบัตรส่งเสริม เพื่อให้สิทธิประโยชน์ดังกล่าว

### 12.2.15 อัตราเงินเฟ้อ

ตามประกาศของธนาคารแห่งประเทศไทย อัตราเงินเฟ้อโดยรวมประจำปีของประเทศไทย โดยวัดจากดัชนีราคาผู้บริโภค อยู่ที่ร้อยละ (0.9) ร้อยละ 3.3 และร้อยละ 3.8 ในปี 2552 ปี 2553 และปี 2554 ตามลำดับ โดยธนาคารแห่งประเทศไทย (ตามรายงานภาวะเงินเฟ้อ เดือน มกราคม 2555) คาดว่าอัตราเงินเฟ้อประจำปี 2555 และ 2556 อยู่ที่ร้อยละ 3.2 และร้อยละ 2.9 ตามลำดับ ทั้งนี้ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และบจ. ไทยแอร์เอเชีย เชื่อว่าอัตราเงินเฟ้อในประเทศไทยไม่มีผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญต่อผลการดำเนินงานของบจ. ไทยแอร์เอเชีย ในช่วงปีที่ผ่านมา

### 12.2.16 การเปลี่ยนแปลงในมาตรฐานการบัญชีไทย

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

### 12.2.17 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 โดยลดความแตกต่างในรายจ่ายฝ่ายทุน และค่าใช้จ่ายสำหรับค่าเสื่อมราคาที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนสถานะทางภาษีที่รายงาน การตัดบัญชีค่าความนิยม และรายได้และรายจ่ายเกี่ยวกับดอกเบี้ย จะทำให้ EBIT, EBITDA และ EBITDAR แสดงข้อมูลเกี่ยวกับผลการดำเนินงาน

ของบมจ. 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		
	2552	2553	2554
	บาท	บาท	บาท
	(หลักล้าน ยกเว้นในส่วนข้อย่อย)		
กำไร (ขาดทุน) สุทธิสำหรับช่วงระยะเวลา.....	(170.5)	2,011.0	2,020.1
<b>บวก:</b>			
ต้นทุนทางการเงิน .....	0.4	243.1	183.7
ภาษีเงินได้.....	—	—	—
EBIT.....	(170.1)	2,254.1	2,203.7
<b>บวก:</b>			
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย.....	131.9	123.2	71.5
EBITDA.....	(38.2)	2,377.3	2,275.3
<b>บวก:</b>			
ค่าเช่าเครื่องบิน .....	1,712.4	2,200.6	2,727.7
EBITDAR.....	1,674.2	4,577.9	5,003.0
รายได้จากการขายและให้บริการ .....	9,281.2	12,098.7	16,157.6
<b>EBIT margin</b> .....	(1.8)%	18.6%	13.6%
<b>EBITDA margin</b> .....	(0.4)%	19.6%	14.1%
<b>EBITDAR margin</b> .....	18.0%	37.8%	31.0%

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 เอบีเอส จำกัด ซึ่งเป็นผู้สอบบัญชี และบริษัทในกลุ่มของผู้สอบบัญชีของบมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น สำหรับการจัดทำงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการในปี 2553 เป็นจำนวนเงินรวม 0.1 ล้านบาท และในปี 2554 เป็นจำนวนเงินรวม 0.9 ล้านบาท

บจ.ไทยแอร์เอเชีย ได้จ่ายค่าตอบแทนการสอบบัญชีให้แก่บริษัท ไพรซ์วอเตอร์เฮาส์คูเปอร์ส เอบีเอส จำกัด ซึ่งเป็นผู้สอบบัญชีและบริษัทในกลุ่มของผู้สอบบัญชีของบจ.ไทยแอร์เอเชีย สำหรับการจัดทำงบการเงินในปี 2553 เป็นจำนวนเงินรวม 1.7 ล้านบาท และในปี 2554 เป็นจำนวนเงินรวม 3.5 ล้านบาท

### 12.3.2 ค่าบริการอื่น (Non-Audit Fee)

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มิได้จ่ายค่าบริการอื่นให้แก่บริษัท ไพรซ์วอเตอร์เฮาส์คูเปอร์ส เอบีเอส จำกัด ซึ่งเป็นผู้สอบบัญชีและบริษัทในกลุ่มของผู้สอบบัญชีของบมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ในปี 2553 แต่ได้จ่ายค่าบริการอื่นจำนวนรวม 3.5 ล้านบาท ในปี 2554

บจ. ไทยแอร์เอเชีย มิได้จ่ายค่าบริการอื่นให้แก่บริษัท ไพร์ชวอเตอร์เฮาส์คูเปอร์ส เอบีเอเอส จำกัด ซึ่งเป็นผู้สอบบัญชีและบริษัทในกลุ่มของผู้สอบบัญชีของบจ. ไทยแอร์เอเชีย ในปี 2553 แต่ได้จ่ายค่าบริการอื่นจำนวนรวม 1.5 ล้านบาทในปี 2554

#### 12.4 ข้อมูลเพิ่มเติมสำหรับข้อมูลทางการเงินงวดสามเดือนสิ้นสุด ณ วันที่ 31 มีนาคม 2555 เปรียบเทียบกับข้อมูลทางการเงินงวดสามเดือนสิ้นสุด ณ วันที่ 31 มีนาคม 2554

##### 12.4.1 ข้อมูลทางการเงินของบมจ. เอเชีย เอวิเอชั่นสำหรับงวดสามเดือนสิ้นสุด ณ วันที่ 31 มีนาคม 2555

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น จัดทำข้อมูลทางการเงินรวมตามวิธีสัดส่วนระหว่างกาลและข้อมูลทางการเงินเฉพาะบริษัทระหว่างกาลเพื่อวัตถุประสงค์เฉพาะ (ยังไม่ได้ตรวจสอบ) สำหรับงวดสามเดือนสิ้นสุด ณ วันที่ 31 มีนาคม 2555 โดยมี นายชาญชัย ชัยประสิทธิ์ จากบริษัท ไพร์ชวอเตอร์เฮาส์คูเปอร์ส เอบีเอเอส จำกัด เป็นผู้สอบทานบัญชี

#### สรุปรายงานการสอบบัญชี

นายชาญชัย ชัยประสิทธิ์ ผู้สอบบัญชีรับอนุญาตเลขที่ 3760 จากบริษัท ไพร์ชวอเตอร์เฮาส์คูเปอร์ส เอบีเอเอส จำกัด ได้ปฏิบัติงานสอบทานบัญชีตามมาตรฐานการสอบบัญชีที่เกี่ยวกับการสอบทาน สำหรับข้อมูลทางการเงินรวมตามวิธีสัดส่วนระหว่างกาลและข้อมูลทางการเงินเฉพาะบริษัทระหว่างกาลเพื่อวัตถุประสงค์เฉพาะ (ยังไม่ได้ตรวจสอบ) ของบมจ. เอเชีย เอวิเอชั่นสำหรับงวดสามเดือนสิ้นสุด ณ วันที่ 31 มีนาคม 2555 โดยผู้สอบบัญชีไม่พบสิ่งที่เป็นเหตุให้เชื่อว่าข้อมูลทางการเงินรวมดังกล่าวไม่ได้จัดทำขึ้นตามมาตรฐานการบัญชีในสาระสำคัญจากการสอบทาน

ตารางสรุปข้อมูลทางการเงินรวมตามวิธีตัดส่วนของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น สำหรับงวดสามเดือนสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2555  
งบแสดงฐานะการเงินรวมตามวิธีตัดส่วนของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น

	ณ วันที่ 31 ธันวาคม ปี 2554		ณ วันที่ 31 มีนาคม ปี 2555	
	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ
<b>สินทรัพย์</b>				
<b>สินทรัพย์หมุนเวียน</b>				
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	694.4	31.2	1,233.1	47.9
เงินฝากสถาบันการเงินที่มีภาระการค้ำประกัน	7.4	0.3	89.4	3.5
เงินลงทุนระยะสั้น	4.7	0.2	17.9	0.7
ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น-สุทธิ	97.8	4.4	103.3	4.0
ลูกหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน	140.7	6.3	102.2	4.0
สินค้าคงเหลือ	26.1	1.2	24.4	0.9
ค่าใช้จ่ายจ่ายล่วงหน้า	115.0	5.2	116.2	4.5
ภาษีมูลค่าเพิ่มค้างรับ-สุทธิ	351.5	15.8	91.6	3.6
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	13.4	0.6	19.9	0.8
<b>รวมสินทรัพย์หมุนเวียน</b>	<b>1,451.0</b>	<b>65.3</b>	<b>1,798.0</b>	<b>69.8</b>
<b>สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน</b>				
เงินฝากสถาบันการเงินที่มีภาระการค้ำประกัน	28.6	1.3	3.8	0.1
เงินลงทุนทั่วไป	3.5	0.2	3.5	0.1
ส่วนปรับปรุงอาคารเช่า และอุปกรณ์ - สุทธิ	154.5	6.9	176.7	6.9
สินทรัพย์ไม่มีตัวตน-สุทธิ	7.3	0.3	6.9	0.3
ค่าความนิยม	286.2	12.9	286.2	11.1
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น	292.4	13.2	301.3	11.7
<b>รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน</b>	<b>772.5</b>	<b>34.7</b>	<b>778.3</b>	<b>30.2</b>
<b>รวมสินทรัพย์</b>	<b>2,223.5</b>	<b>100.0</b>	<b>2,576.3</b>	<b>100.0</b>
<b>หนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น</b>				
<b>หนี้สินหมุนเวียน</b>				
เจ้าหนี้การค้า	54.0	2.4	50.5	2.0
เจ้าหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน	184.2	8.3	190.7	7.4
รายได้รับล่วงหน้า	1,385.3	62.3	1,615.6	62.7
ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย	247.4	11.1	291.9	11.3
เจ้าหนี้อื่น	33.8	1.5	40.4	1.6
เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงินที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี	247.9	11.1	-	-
หนี้สินตามสัญญาเช่าการเงินที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี	2.4	0.1	2.1	0.1
หนี้สินหมุนเวียนอื่น	7.2	0.3	11.3	0.4
<b>รวมหนี้สินหมุนเวียน</b>	<b>2,162.2</b>	<b>97.2</b>	<b>2,202.6</b>	<b>85.5</b>
<b>หนี้สินไม่หมุนเวียน</b>				
เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน	6.7	0.3	-	-
หนี้สินตามสัญญาเช่าการเงิน	4.7	0.2	4.5	0.2
ภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน	42.2	1.9	45.1	1.7
<b>รวมหนี้สินไม่หมุนเวียน</b>	<b>53.6</b>	<b>2.4</b>	<b>49.6</b>	<b>1.9</b>
<b>รวมหนี้สิน</b>	<b>2,215.9</b>	<b>99.7</b>	<b>2,252.2</b>	<b>87.4</b>
<b>ส่วนของผู้ถือหุ้น</b>				
ทุนที่ออกและชำระแล้ว	410.0	18.4	410.0	15.9
ผลกระทบจากการเพิ่มสัดส่วนเงินลงทุนในกิจการร่วมค้า	(15.5)	(0.7)	(15.5)	(0.6)
ขาดทุนสะสม	(386.8)	(17.4)	(70.3)	(2.7)
<b>รวมส่วนผู้ถือหุ้น</b>	<b>7.7</b>	<b>0.3</b>	<b>324.1</b>	<b>12.6</b>
<b>รวมหนี้สินและส่วนผู้ถือหุ้น</b>	<b>2,223.5</b>	<b>100.0</b>	<b>2,576.3</b>	<b>100.0</b>

งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมตามวิธีตัดส่วนของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น

	งวด 3 เดือนสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม ปี 2554		งวด 3 เดือนสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม ปี 2555	
	ล้านบาท	ร้อยละ <sup>(1)</sup>	ล้านบาท	ร้อยละ <sup>(1)</sup>
รายได้จากการขายและให้บริการ	2,080.1	95.5	2,482.7	98.0
ต้นทุนจากการดำเนินงาน	(1,607.9)	(73.8)	(2,055.7)	(81.1)
<b>กำไร (ขาดทุน) ขนต้น</b>	<b>472.2</b>	<b>21.7</b>	<b>427.1</b>	<b>16.9</b>
กำไรสุทธิจากอัตราแลกเปลี่ยน	18.0	0.8	1.7	0.1
รายได้อื่น	79.2	3.6	49.2	1.9
<b>กำไรก่อนค่าใช้จ่าย</b>	<b>569.4</b>	<b>26.2</b>	<b>477.8</b>	<b>18.9</b>
ค่าใช้จ่ายในการขาย	(46.5)	(2.1)	(100.6)	(4.0)
ค่าใช้จ่ายในการบริหาร	(39.7)	(1.8)	(57.7)	(2.3)
<b>กำไร (ขาดทุน) ก่อนต้นทุนทางการเงินและภาษีเงินได้</b>	<b>483.2</b>	<b>22.2</b>	<b>319.5</b>	<b>12.6</b>
ต้นทุนทางการเงิน	(37.6)	(1.7)	(3.1)	(0.1)
<b>กำไร (ขาดทุน) ก่อนภาษีเงินได้</b>	<b>445.6</b>	<b>20.5</b>	<b>316.5</b>	<b>12.5</b>
ภาษีเงินได้	-	-	-	-
<b>กำไร (ขาดทุน) สุทธิสำหรับงวด</b>	<b>445.6</b>	<b>20.5</b>	<b>316.5</b>	<b>12.5</b>
<b>กำไรเบ็ดเสร็จรวมสำหรับงวด</b>	<b>445.6</b>	<b>20.5</b>	<b>316.5</b>	<b>12.5</b>
<b>กำไร (ขาดทุน) ต่อหุ้นขั้นพื้นฐาน (บาทต่อหุ้น)<sup>(2)</sup></b>	<b>0.11</b>		<b>0.08</b>	

- (1) ร้อยละของรายได้รวม ประกอบด้วยรายได้จากการขายและให้บริการ กำไรสุทธิจากอัตราแลกเปลี่ยน และรายได้อื่น  
(2) คำนวณจากจำนวนหุ้นทั้งหมด 4,100,000,000 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้ 0.1 บาท

## งบกระแสเงินสดรวมตามวิธีตัดส่วนของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น

(หน่วย : ล้านบาท)	งวด 3 เดือนสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม ปี 2554	งวด 3 เดือนสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม ปี 2555
<b>กระแสเงินสดจากกิจกรรมดำเนินงาน</b>		
กำไร(ขาดทุน)สุทธิสำหรับงวด	445.6	316.5
รายการปรับปรุง		
ค่าเสื่อมราคา	7.3	8.5
ค่าตัดจำหน่าย	1.9	0.5
ขาดทุน(กำไร)จากการจำหน่ายและการตัดจำหน่ายส่วนปรับปรุงอาคารเช่าและอุปกรณ์ และสินทรัพย์ไม่มีตัวตน	(1.6)	0.1
ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน	2.3	2.9
กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนที่ยังไม่เกิดขึ้น	(6.3)	(11.8)
ต้นทุนทางการเงิน	37.6	3.1
ดอกเบี้ยรับ	(24.1)	(2.0)
	<b>462.7</b>	<b>317.7</b>
<b>การเปลี่ยนแปลงของสินทรัพย์และหนี้สินดำเนินงาน</b>		
เงินฝากสถาบันการเงินที่มีภาระค้ำประกัน	1.2	(57.2)
ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น	(12.2)	(5.5)
ลูกหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน	(785.8)	38.5
สินค้าคงเหลือ	(0.3)	1.7
ค่าใช้จ่ายจ่ายล่วงหน้า	13.8	(1.2)
ภาษีมูลค่าเพิ่มค้างรับ	3.6	259.9
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	0.5	(6.5)
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น	(12.7)	(8.9)
เจ้าหนี้การค้า	14.7	(3.5)
เจ้าหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน	360.4	6.6
รายได้รับล่วงหน้า	103.0	230.3
ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย	(55.4)	32.6
เจ้าหนี้อื่น	19.0	6.5
หนี้สินหมุนเวียนอื่น	(1.7)	4.1
<b>เงินสดสุทธิได้มาจาก(ใช้ไปใน)การดำเนินงาน</b>	<b>110.8</b>	<b>815.3</b>
ดอกเบี้ยจ่าย	(37.4)	-
ดอกเบี้ยรับ	23.9	0.9
<b>เงินสดสุทธิได้มาจาก(ใช้ไปใน)กิจกรรมดำเนินงาน</b>	<b>97.2</b>	<b>816.2</b>
<b>กระแสเงินสดจากกิจกรรมลงทุน</b>		
เงินให้กู้ยืมระยะสั้นแก่กรรมการ	(12.7)	-
เงินสดจ่ายเพื่อเงินลงทุนระยะสั้น	-	(13.3)
เงินสดรับจากการจำหน่ายส่วนปรับปรุงอาคารเช่าและอุปกรณ์	1.6	0.6
เงินสดจ่ายเพื่อส่วนปรับปรุงอาคารเช่าและอุปกรณ์	(7.9)	(19.5)
เงินสดจ่ายเพื่อสินทรัพย์ไม่มีตัวตน	(1.1)	(0.1)
ดอกเบี้ยรับ	0.2	1.1
<b>เงินสดสุทธิได้มาจาก(ใช้ไปใน)กิจกรรมลงทุน</b>	<b>(19.9)</b>	<b>(31.1)</b>
<b>กระแสเงินสดจากกิจกรรมจัดหาเงิน</b>		
จ่ายเงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงิน	(50.0)	-
เงินสดจ่ายภายใต้สัญญาเช่าการเงิน	(0.2)	(0.5)
จ่ายเงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน	-	(254.6)
ดอกเบี้ยจ่าย	(0.2)	(3.1)
<b>เงินสดสุทธิได้มาจาก(ใช้ไปใน)กิจกรรมจัดหาเงิน</b>	<b>(50.4)</b>	<b>(258.2)</b>
<b>เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น(ลดลง)สุทธิ</b>	<b>27.0</b>	<b>526.9</b>
<b>เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันต้นงวด</b>	<b>260.4</b>	<b>694.4</b>
ผลกระทบจากอัตราแลกเปลี่ยน	6.3	11.8
<b>เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันสิ้นงวด</b>	<b>293.7</b>	<b>1,233.1</b>

## ตารางแสดงอัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น

		งวด 3 เดือนสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม ปี 2555
<b>อัตราส่วนสภาพคล่อง (Liquidity Ratio)</b>		
อัตราส่วนสภาพคล่อง	เท่า	0.8
อัตราส่วนสภาพคล่องหมุนเร็ว	เท่า	0.6
อัตราส่วนสภาพคล่องกระแสเงินสด	เท่า	0.4
อัตราส่วนหมุนเวียนลูกหนี้การค้า <sup>(1)</sup>	เท่า	98.8
ระยะเวลาเก็บหนี้เฉลี่ย	วัน	3.6
อัตราส่วนหมุนเวียนสินค้าคงเหลือ <sup>(1)</sup>	เท่า	325.5
ระยะเวลาขายสินค้าเฉลี่ย	วัน	1.1
อัตราส่วนหมุนเวียนเจ้าหนี้ <sup>(1)</sup>	เท่า	157.3
ระยะเวลาชำระหนี้	วัน	2.3
Cash Cycle	วัน	2.5
<b>อัตราส่วนแสดงความสามารถในการหากำไร (Profitability Ratio)</b>		
อัตรากำไรขั้นต้น	ร้อยละ	17.2
อัตรากำไรจากการดำเนินงาน <sup>(2)</sup>	ร้อยละ	12.9
อัตราส่วนเงินสดต่อการทำกำไร	ร้อยละ	255.4
อัตรากำไรสุทธิ <sup>(3)</sup>	ร้อยละ	12.7
อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น <sup>(1)</sup>	ร้อยละ	763.1
<b>อัตราส่วนแสดงประสิทธิภาพในการดำเนินงาน (Efficiency Ratio)</b>		
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ <sup>(1)</sup>	ร้อยละ	52.8
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ถาวร <sup>(1)</sup>	ร้อยละ	785.2
อัตรากำไรต่อหน่วยของสินทรัพย์ <sup>(1)</sup>	เท่า	4.2
<b>อัตราส่วนวิเคราะห์นโยบายทางการเงิน (Financial Policy Ratio)</b>		
อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น	เท่า	6.9
อัตราส่วนความสามารถชำระดอกเบี้ย	เท่า	268.5
อัตราส่วนความสามารถชำระภาระผูกพัน (Cash Basis)	เท่า	2.8
อัตรากำไรจ่ายปันผล	ร้อยละ	-

(1) ปรับตัวเลขของงวด 3 เดือนสิ้นสุด ณ วันที่ 31 มีนาคม เป็นตัวเลขเต็มปี (Annualized figure)

(2) กำไร(ขาดทุน)ก่อนต้นทุนทางการเงินและภาษีเงินได้หารด้วยรายได้จากการขายและให้บริการ

(3) กำไร(ขาดทุน)สุทธิหารด้วยรายได้จากการขายและให้บริการ

## 12.4.2 ข้อมูลทางการเงินของ บจ. ไทยแอร์เอเชียสำหรับงวดสามเดือนสิ้นสุด ณ วันที่ 31 มีนาคม 2555

บจ. ไทยแอร์เอเชีย จัดทำข้อมูลทางการเงินระหว่างกาลเพื่อวัตถุประสงค์เฉพาะ (ซึ่งไม่ได้ตรวจสอบ) สำหรับงวดสามเดือนสิ้นสุด ณ วันที่ 31 มีนาคม 2555 โดยมี นายชาญชัย ชัยประสิทธิ์ จากบริษัท ไพร่ชวอเตอร์เฮาส์คูเปอร์ส เอเปเอส จำกัด เป็นผู้สอบทานบัญชี

## สรุปรายงานการสอบบัญชี

นายชาญชัย ชัยประสิทธิ์ ผู้สอบบัญชีรับอนุญาต เลขที่ 3760 จากบริษัท ไพร่ชวอเตอร์เฮาส์คูเปอร์ส เอเปเอส จำกัด ได้ปฏิบัติงานสอบทานบัญชีตามมาตรฐานการสอบบัญชีที่เกี่ยวกับการสอบทาน สำหรับข้อมูลทางการเงินระหว่างกาลเพื่อวัตถุประสงค์เฉพาะ (ซึ่งไม่ได้ตรวจสอบ) ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย สำหรับงวดสามเดือนสิ้นสุด ณ วันที่ 31 มีนาคม 2555 โดยผู้สอบบัญชีไม่พบสิ่งที่เป็นเหตุให้เชื่อว่าข้อมูลทางการเงินดังกล่าวไม่ได้จัดทำขึ้นตามมาตรฐานการบัญชี ในสาระสำคัญจากการสอบทาน



ตารางสรุปข้อมูลทางการเงินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย สำหรับงวดสามเดือนสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2555

งบแสดงฐานะการเงินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

	ณ วันที่ 31 ธันวาคม ปี 2554		ณ วันที่ 31 มีนาคม ปี 2555	
	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ
<b>สินทรัพย์</b>				
<b>สินทรัพย์หมุนเวียน</b>				
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	1,359.7	35.9	2,407.2	53.8
เงินฝากสถาบันการเงินที่มีภาระค้ำประกัน	14.5	0.4	175.3	3.9
เงินลงทุนระยะสั้น	9.1	0.2	35.1	0.8
ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น-สุทธิ	191.8	5.1	202.5	4.5
ลูกหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน	276.0	7.3	211.0	4.7
สินค้าคงเหลือ	51.2	1.4	47.8	1.1
ค่าใช้จ่ายจ่ายล่วงหน้า	225.5	6.0	227.8	5.1
ภาษีมูลค่าเพิ่มค้างรับ-สุทธิ	689.2	18.2	179.6	4.0
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	19.3	0.5	22.2	0.5
<b>รวมสินทรัพย์หมุนเวียน</b>	<b>2,836.4</b>	<b>74.8</b>	<b>3,508.7</b>	<b>78.4</b>
<b>สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน</b>				
เงินฝากสถาบันการเงินที่มีภาระค้ำประกัน	56.0	1.5	7.4	0.2
เงินลงทุนทั่วไป	6.9	0.2	6.9	0.2
ส่วนปรับปรุงอาคารเช่า และอุปกรณ์ – สุทธิ	302.9	8.0	346.4	7.7
สินทรัพย์ไม่มีตัวตน-สุทธิ	14.3	0.4	13.5	0.3
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น	573.4	15.1	590.7	13.2
<b>รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน</b>	<b>953.5</b>	<b>25.2</b>	<b>964.9</b>	<b>21.6</b>
<b>รวมสินทรัพย์</b>	<b>3,789.8</b>	<b>100.0</b>	<b>4,473.6</b>	<b>100.0</b>
<b>หนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น</b>				
<b>หนี้สินหมุนเวียน</b>				
เจ้าหนี้การค้า	105.9	2.8	99.0	2.2
เจ้าหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน	361.1	9.5	363.9	8.1
รายได้รับล่วงหน้า	2,716.4	71.7	3,167.9	70.8
ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย	476.1	12.6	564.4	12.6
เจ้าหนี้อื่น	66.4	1.8	79.2	1.8
เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงินที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี	486.0	12.8	-	-
หนี้สินตามสัญญาเช่าการเงินที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี	4.8	0.1	4.1	0.1
หนี้สินหมุนเวียนอื่น	14.0	0.4	22.2	0.5
<b>รวมหนี้สินหมุนเวียน</b>	<b>4,230.7</b>	<b>111.6</b>	<b>4,300.7</b>	<b>96.1</b>
<b>หนี้สินไม่หมุนเวียน</b>				
เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน	13.2	0.3	-	-
หนี้สินตามสัญญาเช่าการเงิน	9.3	0.2	8.8	0.2
ภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน	82.8	2.2	88.4	2.0
<b>รวมหนี้สินไม่หมุนเวียน</b>	<b>105.2</b>	<b>2.8</b>	<b>97.2</b>	<b>2.2</b>
<b>รวมหนี้สิน</b>	<b>4,335.8</b>	<b>114.4</b>	<b>4,397.9</b>	<b>98.3</b>
<b>ส่วนของผู้ถือหุ้น</b>				
ทุนที่ออกและชำระแล้ว	400.0	10.9	400.0	8.9
ส่วนเกินมูลค่าหุ้น	1.2	0.0	1.2	0.0
ขาดทุนสะสม	(947.2)	(25.0)	(325.6)	(7.3)
<b>รวมส่วนผู้ถือหุ้น</b>	<b>(546.0)</b>	<b>(14.4)</b>	<b>75.7</b>	<b>1.7</b>
<b>รวมหนี้สินและส่วนผู้ถือหุ้น</b>	<b>3,789.8</b>	<b>100.0</b>	<b>4,473.6</b>	<b>100.0</b>

งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

	งวด 3 เดือนสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม ปี 2554		งวด 3 เดือนสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม ปี 2555	
	ล้านบาท	ร้อยละ <sup>(1)</sup>	ล้านบาท	ร้อยละ <sup>(1)</sup>
รายได้จากการขายและให้บริการ	4,160.2	95.5	4,868.1	98.0
ต้นทุนจากการดำเนินงาน	(3,215.8)	(73.8)	(4,030.7)	(81.1)
<b>กำไร (ขาดทุน) ขั้นต้น</b>	<b>944.4</b>	<b>21.7</b>	<b>837.4</b>	<b>16.9</b>
กำไรสุทธิจากอัตราแลกเปลี่ยน	36.0	0.8	3.3	0.1
รายได้อื่น	158.4	3.6	96.3	1.9
<b>กำไรก่อนค่าใช้จ่าย</b>	<b>1,138.8</b>	<b>26.2</b>	<b>937.0</b>	<b>18.9</b>
ค่าใช้จ่ายในการขาย	(92.9)	(2.1)	(197.3)	(4.0)
ค่าใช้จ่ายในการบริหาร	(79.2)	(1.8)	(112.1)	(2.3)
<b>กำไร (ขาดทุน) ก่อนต้นทุนทางการเงินและภาษีเงินได้</b>	<b>966.7</b>	<b>22.2</b>	<b>627.6</b>	<b>12.6</b>
ต้นทุนทางการเงิน	(75.1)	(1.7)	(6.0)	(0.1)
<b>กำไร (ขาดทุน) ก่อนภาษีเงินได้</b>	<b>891.6</b>	<b>20.5</b>	<b>621.6</b>	<b>12.5</b>
ภาษีเงินได้	-	-	-	-
<b>กำไร (ขาดทุน) สุทธิสำหรับงวด</b>	<b>891.6</b>	<b>20.5</b>	<b>621.6</b>	<b>12.5</b>
<b>กำไรเบ็ดเสร็จรวมสำหรับงวด</b>	<b>891.6</b>	<b>20.5</b>	<b>621.6</b>	<b>12.5</b>
<b>กำไร (ขาดทุน) ต่อหุ้นขั้นพื้นฐาน (บาทต่อหุ้น)<sup>(2)</sup></b>	<b>22.29</b>		<b>15.54</b>	

(1) ร้อยละของรายได้รวม ประกอบด้วยรายได้จากการขายและให้บริการ กำไรสุทธิจากอัตราแลกเปลี่ยน และรายได้อื่น

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

## งบกระแสเงินสดของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

(หน่วย : ล้านบาท)	งวด 3 เดือนสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม ปี 2554	งวด 3 เดือนสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม ปี 2555
<b>กระแสเงินสดจากกิจกรรมดำเนินงาน</b>		
กำไร (ขาดทุน) สุทธิสำหรับงวด	891.6	621.6
รายการปรับปรุง		
ค่าเสื่อมราคา	14.7	16.7
ค่าตัดจำหน่าย	3.7	1.0
ขาดทุน(กำไร)จากการจำหน่ายและการตัดจำหน่ายส่วนปรับปรุงอาคารเช่าและอุปกรณ์ และสินทรัพย์ไม่มีตัวตน	(3.2)	0.1
ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน	4.7	5.6
กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนที่ยังไม่เกิดขึ้น	(12.7)	(23.1)
ต้นทุนทางการเงิน	75.1	6.0
ดอกเบี้ยรับ	(48.1)	(4.0)
	<b>925.8</b>	<b>623.9</b>
<b>การเปลี่ยนแปลงของสินทรัพย์และหนี้สินดำเนินงาน</b>		
เงินฝากสถาบันการเงินที่มีภาระค้ำประกัน	2.4	(112.2)
ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น	(24.4)	(10.7)
ลูกหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน	(1,572.0)	64.9
สินค้าคงเหลือ	(0.6)	3.4
ค่าใช้จ่ายจ่ายล่วงหน้า	27.6	(2.3)
ภาษีมูลค่าเพิ่มค้างรับ	7.2	509.6
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	1.0	(2.9)
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น	(25.4)	(17.4)
เจ้าหนี้การค้า	29.3	(6.9)
เจ้าหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน	720.8	2.8
รายได้รับล่วงหน้า	206.0	451.6
ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย	(110.9)	65.0
เจ้าหนี้อื่น	38.0	12.8
หนี้สินหมุนเวียนอื่น	(3.4)	8.1
<b>เงินสดสุทธิได้มาจาก (ใช้ไป) การดำเนินงาน</b>	<b>221.6</b>	<b>1,589.9</b>
ดอกเบี้ยจ่าย	(74.8)	-
ดอกเบี้ยรับ	47.7	1.8
<b>เงินสดสุทธิได้มาจาก (ใช้ไป) กิจกรรมดำเนินงาน</b>	<b>194.5</b>	<b>1,591.7</b>
<b>กระแสเงินสดจากกิจกรรมลงทุน</b>		
เงินให้กู้ยืมระยะสั้นแก่กรรมการ	(25.4)	-
เงินสดจ่ายเพื่อเงินลงทุนระยะสั้น	-	(26.0)
เงินสดรับจากการจำหน่ายส่วนปรับปรุงอาคารเช่าและอุปกรณ์	3.2	1.2
เงินสดจ่ายเพื่อส่วนปรับปรุงอาคารเช่าและอุปกรณ์	(15.8)	(38.2)
เงินสดจ่ายเพื่อสินทรัพย์ไม่มีตัวตน	(2.2)	(0.2)
ดอกเบี้ยรับ	0.4	2.2
<b>เงินสดสุทธิได้มาจาก (ใช้ไป) กิจกรรมลงทุน</b>	<b>(39.8)</b>	<b>(61.1)</b>
<b>กระแสเงินสดจากกิจกรรมจัดหาเงิน</b>		
เงินสดรับจากเงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงิน	(100.0)	-
เงินสดจ่ายภายใต้สัญญาเช่าการเงิน	(0.4)	(1.1)
จ่ายเงินคืนเงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน	-	(499.2)
ดอกเบี้ยจ่าย	(0.3)	(6.0)
<b>เงินสดสุทธิได้มาจาก (ใช้ไป) กิจกรรมจัดหาเงิน</b>	<b>(100.7)</b>	<b>(506.2)</b>
<b>เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น (ลดลง) สุทธิ</b>	<b>54.0</b>	<b>1,024.4</b>
<b>เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันต้นงวด</b>	<b>507.8</b>	<b>1,359.7</b>
ผลกระทบจากอัตราแลกเปลี่ยน	12.7	23.1
<b>เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันสิ้นงวด</b>	<b>574.5</b>	<b>2,407.2</b>

**ตารางแสดงอัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย**

		งวด 3 เดือนสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม ปี 2555
<b>อัตราส่วนสภาพคล่อง (Liquidity Ratio)</b>		
อัตราส่วนสภาพคล่อง	เท่า	0.8
อัตราส่วนสภาพคล่องหมุนเร็ว	เท่า	0.6
อัตราส่วนสภาพคล่องกระแสเงินสด	เท่า	0.4
อัตราส่วนหมุนเวียนลูกหนี้การค้า <sup>(1)</sup>	เท่า	98.8
ระยะเวลาเก็บหนี้เฉลี่ย	วัน	3.6
อัตราส่วนหมุนเวียนสินค้าคงเหลือ <sup>(1)</sup>	เท่า	325.5
ระยะเวลาขายสินค้าเฉลี่ย	วัน	1.1
อัตราส่วนหมุนเวียนเจ้าหนี้ <sup>(1)</sup>	เท่า	157.3
ระยะเวลาชำระหนี้	วัน	2.3
Cash Cycle	วัน	2.5
<b>อัตราส่วนแสดงความสามารถในการทำกำไร (Profitability Ratio)</b>		
อัตรากำไรขั้นต้น	ร้อยละ	17.2
อัตรากำไรจากการดำเนินงาน <sup>(2)</sup>	ร้อยละ	12.9
อัตราส่วนเงินสดต่อการทำกำไร	ร้อยละ	253.6
อัตรากำไรสุทธิ <sup>(3)</sup>	ร้อยละ	12.8
อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น <sup>(1)</sup>	ร้อยละ	N.A.
<b>อัตราส่วนแสดงประสิทธิภาพในการดำเนินงาน (Efficiency Ratio)</b>		
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ <sup>(1)</sup>	ร้อยละ	60.2
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ถาวร <sup>(1)</sup>	ร้อยละ	786.5
อัตราการหมุนของสินทรัพย์ <sup>(1)</sup>	เท่า	4.8
<b>อัตราส่วนวิเคราะห์นโยบายทางการเงิน (Financial Policy Ratio)</b>		
อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น	เท่า	58.1
อัตราส่วนความสามารถชำระดอกเบี้ย	เท่า	267.0
อัตราส่วนความสามารถชำระภาระผูกพัน (Cash Basis)	เท่า	2.8
อัตราการจ่ายเงินปันผล	ร้อยละ	-

- 1) ปรับตัวเลขของงวด 3 เดือนสิ้นสุด ณ วันที่ 31 มีนาคม เป็นตัวเลขเต็มปี (Annualized figure)
- 2) กำไร(ขาดทุน)ก่อนต้นทุนทางการเงินและภาษีเงินได้หารด้วยรายได้จากการขายและให้บริการ
- 3) กำไร(ขาดทุน)สุทธิหารด้วยรายได้จากการขายและให้บริการ

**ตารางแสดงข้อมูลการดำเนินงานที่สำคัญของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย**

	งวดสามเดือนสิ้นสุด ณ วันที่ 31 มีนาคม	
	2554	2555
ปริมาณที่นั่ง (ล้านที่นั่ง) .....	2.2	2.5
จำนวนผู้โดยสาร (ล้านคน) .....	1.8	2.1
ระหว่างประเทศ (ล้านคน) .....	0.8	0.8
ภายในประเทศ (ล้านคน) .....	1.1	1.3
อัตราส่วนการขนส่งผู้โดยสาร (Load factor) (ร้อยละ) <sup>(1)</sup> .....	84	87
ระหว่างประเทศ (ร้อยละ) .....	84	83
ภายในประเทศ (ร้อยละ) .....	85	89
ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ASK) (ล้านที่นั่ง - กม.) <sup>(2)</sup> .....	2,261	2,540
ระหว่างประเทศ (ล้านที่นั่ง - กม.) .....	1,372	1,501
ภายในประเทศ (ล้านที่นั่ง - กม.) .....	889	1,040
ปริมาณการขนส่งด้านผู้โดยสาร (RPK) (ล้านที่นั่ง - กม.) <sup>(3)</sup> .....	1,906	2,174
ระหว่างประเทศ (ล้านที่นั่ง - กม.) .....	1,144	1,238

	งวดสามเดือนสิ้นสุด ณ วันที่ 31 มีนาคม	
	2554	2555
ภายในประเทศ (ล้านที่นั่ง - กม.) .....	763	936
ค่าโดยสารเฉลี่ย (บาท) <sup>(4)</sup> .....	1,850	1,778
รายได้ต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร <sup>(5)</sup> (RASK):		
(บาท).....	1.84	1.92
(เซนต์สหรัฐ) <sup>(8)</sup> .....	5.68	6.21
ต้นทุนต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร <sup>(6)</sup> (CASK):		
(บาท).....	1.50	1.71
(เซนต์สหรัฐ) <sup>(8)</sup> .....	4.63	5.54
ต้นทุนต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ไม่รวมน้ำมันเชื้อเพลิง) <sup>(7)</sup> :		
(บาท).....	0.86	0.97
(เซนต์สหรัฐ) <sup>(8)</sup> .....	2.66	3.16
จำนวนเครื่องบิน ณ สิ้นงวด .....	20	24
โบอิง 737-300.....	0	0
แอร์บัส A320 .....	20	24
จำนวนเครื่องบินที่ใช้ดำเนินงานโดยเฉลี่ย <sup>(9)</sup> .....	19.0	22.7
จำนวนเที่ยวบิน .....	11,971	13,662
ระหว่างประเทศ .....	4,989	5,440
ภายในประเทศ .....	6,982	8,222
ระยะทางบิน โดยเฉลี่ย (กิโลเมตร) <sup>(10)</sup> .....	1,049	1,033
อัตราการใช้เครื่องบินต่อลำ (ชั่วโมงปฏิบัติการบินต่อวัน) <sup>(11)</sup> .....	11.7	11.5
รายได้จากบริการเสริม <sup>(12)</sup> (ล้านบาท) .....	660.8	753.6
รายได้จากบริการเสริมต่อผู้โดยสาร (บาท).....	364	354
ปริมาณการใช้น้ำมันเชื้อเพลิง (บาร์เรล).....	399,816	457,426
ราคาเฉลี่ยของน้ำมันเชื้อเพลิง <sup>(13)</sup> (ดอลลาร์สหรัฐ ต่อบาร์เรล).....	111.2	127.3
ประสิทธิภาพในการตรงต่อเวลา (ร้อยละ) <sup>(14)</sup> .....	76	72

- 1) หมายถึงจำนวนผู้โดยสารเทียบเป็นสัดส่วนกับปริมาณที่นั่ง ซึ่งเป็นจำนวนที่นั่งผู้โดยสารที่มีอยู่ (180 ที่นั่งสำหรับเครื่องบินรุ่นแอร์บัส A320 และ 148 ที่นั่งสำหรับเครื่องบินรุ่นโบอิง 737-300) บจ. ไทยแอร์เอเชีย เริ่มเปลี่ยนมาใช้เครื่องบินรุ่นแอร์บัส A320 ในเดือนตุลาคม 2550
- 2) ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (Available Seat Kilometer) คือ จำนวนที่นั่งบนเที่ยวบินแบบประจำ คูณด้วยจำนวนกิโลเมตรที่ทำการบินบนที่นั่งเหล่านั้น
- 3) ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (Revenue Passenger Kilometers) คือจำนวนบรรทุกผู้โดยสารที่จ่ายค่าโดยสารของเที่ยวบินแบบประจำ คูณด้วยจำนวนกิโลเมตรที่ทำการบินบนที่นั่งเหล่านั้น
- 4) คำนวณโดยนำรายได้ค่าโดยสาร ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย หารด้วยผู้โดยสาร
- 5) คำนวณ โดยนำรายได้หารด้วยปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร
- 6) คำนวณโดยนำผลรวมของต้นทุนจากการดำเนินงาน ค่าใช้จ่ายในการขาย ค่าใช้จ่ายในการบริหาร และค่าตอบแทนผู้บริหาร ของบจ. ไทยแอร์เอเชีย (แต่ไม่รวมต้นทุนทางการเงิน) หารด้วยปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร
- 7) คำนวณโดยนำผลรวมของต้นทุนจากการดำเนินงาน ค่าใช้จ่ายในการขาย ค่าใช้จ่ายในการบริหาร และค่าตอบแทนผู้บริหาร ของบจ. ไทยแอร์เอเชีย (แต่ไม่รวมต้นทุนทางการเงิน) หารด้วยน้ำมันเชื้อเพลิง หารด้วยปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร
- 8) เทียบจากอัตราแลกเปลี่ยน 1.00 ดอลลาร์สหรัฐ = 33.37 บาท ในปี 2552 1.00 ดอลลาร์สหรัฐ = 30.15 บาท ในปี 2553 1.00 ดอลลาร์สหรัฐ = 31.69 บาท ในปี 2554 1.00 ดอลลาร์สหรัฐ = 32.37 บาท ในงวดสามเดือนสิ้นสุด ณ วันที่ 31 มีนาคม 2554 และ 1.00 ดอลลาร์สหรัฐ = 30.84 บาท ในงวดสามเดือนสิ้นสุด ณ วันที่ 31 มีนาคม 2555
- 9) ค่าเฉลี่ย ณ ตอนสิ้นเดือนของช่วงเวลาที่ระบุไว้
- 10) หมายถึงจำนวนกิโลเมตรที่ทำการบินเฉลี่ยต่อเที่ยวบิน
- 11) หมายถึงจำนวนชั่วโมงปฏิบัติการบินเฉลี่ยต่อลำในช่วงระยะเวลาที่เกี่ยวข้อง โดยจำนวนชั่วโมงปฏิบัติการบินเริ่มนับตั้งแต่ช่วงขณะที่เครื่องบินเคลื่อนที่ ณ สนามบินหนึ่ง ถึงเครื่องบินหยุดหนึ่ง ณ สนามบินอีกแห่งหนึ่ง
- 12) ประกอบด้วยรายได้ที่เกี่ยวข้องกับค่าบริการด้านสัมภาระ ค่าธรรมเนียมสัมภาระเกินขนาด ค่าธรรมเนียมการเลือกที่นั่ง การขายอาหารและเครื่องดื่มบนเครื่องบิน ค่าธรรมเนียมการชำระหนี้ด้วยบัตรเครดิต ค่าระวางขนส่ง การขายสินค้าบนเครื่องบิน และค่าธรรมเนียมการยกเลิกเที่ยวบินและการจัดทำเอกสาร
- 13) คำนวณ โดยใช้ราคาน้ำมันเฉลี่ยของน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยาน (Jet Kerosene) สำหรับช่วงเวลาที่ระบุไว้ (ราคาเฉลี่ยอ้างอิงของ Platt ที่สิงคโปร์ MOPS)
- 14) เที่ยวบินจะถือว่า "ตรงเวลา" เมื่อเครื่องบินออกเดินทางไม่เกินกว่า 15 นาทีของเวลาออกเดินทางตาม กำหนดการ

### 12.4.2.1 การวิเคราะห์ผลการดำเนินงาน

**สำหรับงวดสามเดือนสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2555 เปรียบเทียบกับงวดสามเดือนสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2554**

**รายได้จากการขายและให้บริการ** รายได้จากการขายและให้บริการเพิ่มขึ้นร้อยละ 17.0 เป็น 4,868.1 ล้านบาทในงวดสามเดือนสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2555 จาก 4,160.2 ล้านบาท ในงวดสามเดือนสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2554 โดยมีสาเหตุหลักมาจากการเพิ่มขึ้นของรายได้ค่าโดยสาร รายได้ค่าน้ำหนักสัมภาระและค่าบริการอื่น รายได้จากการขายสินค้าบนเครื่องบิน และรายได้ค่าระวางขนส่ง

**รายได้ค่าโดยสาร** รายได้ค่าโดยสารเพิ่มขึ้นร้อยละ 13.6 เป็น 3,892.4 ล้านบาท ในงวดสามเดือนสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2555 จาก 3,425.2 ล้านบาท ในงวดสามเดือนสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2554 โดยมีสาเหตุหลักมาจากจำนวนผู้โดยสารที่ใช้บริการเพิ่มขึ้นเป็น 2.1 ล้านคน ในงวดสามเดือนสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2555 จาก 1.8 ล้านคนในงวดสามเดือนสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2554 และลดลงส่วนหนึ่งโดยมีสาเหตุจากค่าโดยสารเฉลี่ยลดลง เนื่องจากปริมาณที่นั่งเพิ่มขึ้นส่งผลให้จำนวนผู้โดยสารที่ใช้บริการเพิ่มขึ้น จึงเป็นสาเหตุที่อัตราส่วนการขนส่งผู้โดยสารเฉลี่ยเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 87 ในงวดสามเดือนสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2555 จากร้อยละ 84 ในงวดสามเดือนสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2554 ทั้งนี้ รายได้ค่าโดยสารเพิ่มขึ้น เนื่องจากจำนวนเที่ยวบินที่เพิ่มขึ้น โดยเฉพาะจากศูนย์ปฏิบัติการการบินในภูมิภาคแห่งใหม่ในจังหวัดเชียงใหม่ซึ่งมิได้มีรายได้ค่าโดยสารมากนักในช่วงสามเดือนสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2554 เมื่อเทียบกับช่วงสามเดือนสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2555 เนื่องจากเพิ่งเริ่มให้บริการในเดือนมกราคม 2554

ปริมาณที่นั่งผู้โดยสารเพิ่มขึ้นเป็น 2.5 ล้านที่นั่งในงวดสามเดือนสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2555 จาก 2.2 ล้านที่นั่งในงวดสามเดือนสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2554 ในขณะที่ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ASKs) เพิ่มขึ้นเป็นจำนวน 2,540 ล้านที่นั่ง-กม. ในงวดสามเดือนสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2555 จาก 2,261 ล้านที่นั่ง-กม. ในงวดสามเดือนสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2554 โดยมีสาเหตุหลักมาจากการที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้รับมอบเครื่องบินแอร์บัส A320 จำนวน 4 ลำ ทั้งนี้ อัตราการใช้เครื่องบินต่อลำลดลงเล็กน้อยอยู่ที่ 11.5 ชั่วโมงปฏิบัติการบินต่อวันในงวดสามเดือนสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2555 จาก 11.7 ชั่วโมงปฏิบัติการบินต่อวันในงวดสามเดือนสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2554 และระยะทางบินโดยเฉลี่ยต่อเที่ยวของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ลดลงเล็กน้อย เป็น 1,033 กิโลเมตรในงวดสามเดือนสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2555 จาก 1,049 กิโลเมตรในงวดสามเดือนสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2554 ซึ่งในแต่ละกรณี มีสาเหตุหลักมาจากมีจำนวนเที่ยวบินที่มีระยะทางบินที่สั้นลงเพิ่มขึ้น สืบเนื่องจากการเพิ่มเส้นทางบินใหม่ภายในประเทศที่มีระยะทางสั้นลง ส่วนค่าโดยสารเฉลี่ยลดลงเป็น 1,778 บาทในงวดสามเดือนสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2555 จาก 1,850 บาทในงวดสามเดือนสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2554 มีสาเหตุหลักมาจากการกระตุ้นอุปสงค์การท่องเที่ยวโดย บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้จัดโปรโมชั่นลดราคาค่าโดยสารหลังเหตุการณ์น้ำท่วมของปี 2554 และปริมาณการขนส่งด้านผู้โดยสาร (RPK) เพิ่มขึ้นเป็น 2,174 ล้านคน-กม. ในงวดสามเดือนสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2555 จาก 1,906 ล้านคน-กม. ในงวดสามเดือนสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2554

**รายได้ค่าน้ำหนักสัมภาระและค่าบริการอื่น** รายได้ค่าน้ำหนักสัมภาระและค่าบริการอื่น เพิ่มขึ้นร้อยละ 34.8 เป็น 876.8 ล้านบาท ในงวดสามเดือนสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2555 จาก 650.6 ล้านบาทในงวดสามเดือนสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2554 โดยมีสาเหตุหลักเนื่องมาจากค่าธรรมเนียมน้ำมันเชื้อเพลิงที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้กลับมาเรียกเก็บอีกครั้งสำหรับการจองบัตรโดยสารสำหรับเที่ยวบินระหว่างประเทศทุกเที่ยวบินนับตั้งแต่วันที่ 3 พฤษภาคม 2554 เป็นต้นไป โดยคิดเป็นจำนวน 146.9 ล้านบาทในงวดสามเดือนสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2555 การเพิ่มขึ้นดังกล่าวมีสาเหตุมาจากการเพิ่มขึ้นของรายได้ค่าน้ำหนักสัมภาระด้วย ซึ่งโดยหลักแล้วจะสะท้อนการเพิ่มขึ้นของจำนวนผู้โดยสารและการเพิ่มขึ้นของรายได้ค่าน้ำหนักสัมภาระต่อหน่วย

รายได้จากการขายสินค้าบนเครื่องบิน รายได้จากการขายสินค้าบนเครื่องบินเพิ่มขึ้นร้อยละ 4.2 เป็น 54.0 ล้านบาท ในงวดสามเดือนสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2555 จาก 51.8 ล้านบาท ในงวดสามเดือนสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2554 รายได้จากการขายสินค้าบนเครื่องบินที่สูงขึ้นในงวดสามเดือนสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2555 มีสาเหตุหลักมาจากการเพิ่มขึ้นของปริมาณการขายอาหาร เครื่องดื่ม และสินค้าปลอดภาษีบนเครื่องบิน อันเป็นผลมาจากเพิ่มขึ้นของจำนวนผู้โดยสาร

รายได้ค่าระวางขนส่ง รายได้ค่าระวางขนส่งเพิ่มขึ้นร้อยละ 37.7 เป็น 44.9 ล้านบาทในงวดสามเดือนสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2555 จาก 32.6 ล้านบาทในงวดสามเดือนสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2554 โดยมีสาเหตุหลักมาจากรายได้ค่าระวางขนส่งสินค้าที่เพิ่มขึ้น

ต้นทุนจากการดำเนินงาน ต้นทุนจากการดำเนินงานเพิ่มขึ้นร้อยละ 25.3 เป็น 4,030.7 ล้านบาท ในงวดสามเดือนสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2555 จาก 3,215.8 ล้านบาท ในงวดสามเดือนสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2554 มีสาเหตุหลักมาจากการเพิ่มขึ้นของค่าน้ำมันเชื้อเพลิง ค่าเช่าเครื่องบิน ค่าใช้จ่ายการบริการในสนามบินและลานจอด ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงาน ค่าซ่อมแซม และบำรุงรักษา และค่าใช้จ่ายในการให้บริการลูกค้าและช่องทางการขาย

ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง ค่าน้ำมันเชื้อเพลิงเพิ่มขึ้นร้อยละ 29.8 เป็น 1,867.9 ล้านบาท ในงวดสามเดือนสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2555 จาก 1,438.8 ล้านบาท ในงวดสามเดือนสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2554 โดยมีสาเหตุหลักมาจากราคาเฉลี่ยของน้ำมันเชื้อเพลิงเครื่องบินที่สูงขึ้นอย่างมากเป็น 127.3 ดอลลาร์สหรัฐต่อบาร์เรลในงวดสามเดือนสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2555 จาก 111.2 ดอลลาร์สหรัฐต่อบาร์เรลในงวดสามเดือนสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2554 และการเพิ่มจำนวนเที่ยวบินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งทำให้ปริมาณการใช้น้ำมันเพิ่มสูงขึ้น นอกจากนี้ ปริมาณการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงเครื่องบินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เพิ่มขึ้นเป็น 457,426 บาร์เรล ในงวดสามเดือนสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2555 จาก 399,816 บาร์เรลในงวดสามเดือนสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2554

ค่าเช่าเครื่องบิน ค่าเช่าเครื่องบินเพิ่มขึ้นร้อยละ 14.9 เป็น 753.1 ล้านบาท ในงวดสามเดือนสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2555 จาก 655.2 ล้านบาทในงวดสามเดือนสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2554 มีสาเหตุหลักมาจากจำนวนเครื่องบินรุ่นแอร์บัส A320 ที่เพิ่มขึ้น

ค่าใช้จ่ายการบริการในสนามบินและลานจอด ค่าใช้จ่ายการบริการในสนามบินและลานจอด เพิ่มขึ้นร้อยละ 14.9 เป็น 387.9 ล้านบาทในงวดสามเดือนสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2555 จาก 337.5 ล้านบาทในงวดสามเดือนสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2554 โดยมีสาเหตุหลักมาจากค่าธรรมเนียมการนำร่องที่เพิ่มขึ้น ซึ่งเป็นผลมาจากจำนวนเครื่องบินรุ่นแอร์บัส A320 ที่เพิ่มขึ้น ส่งผลให้จำนวนเที่ยวบินเพิ่มขึ้นด้วย

ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงาน ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงานเพิ่มขึ้นร้อยละ 36.9 เป็น 405.7 ล้านบาทในงวดสามเดือนสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2555 จาก 296.3 ล้านบาทในงวดสามเดือนสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2554 โดยมีสาเหตุหลักมาจากจำนวนพนักงานที่เพิ่มขึ้นเป็น 2,039 คน ณ วันที่ 31 มีนาคม 2555 จาก 1,810 คน ณ วันที่ 31 มีนาคม 2554 และการขึ้นเงินเดือนพนักงาน

ค่าซ่อมแซมและบำรุงรักษา ค่าซ่อมแซมและบำรุงรักษาเพิ่มขึ้นร้อยละ 31.6 เป็น 356.9 ล้านบาทในงวดสามเดือนสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2555 จาก 271.2 ล้านบาทในงวดสามเดือนสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2554 โดยมีสาเหตุหลักมาจากการเช่าเครื่องบินรุ่นแอร์บัส A320 เพิ่มเติมจำนวน 4 ลำ ค่าบำรุงรักษาที่มีได้เกิดขึ้นประจำในช่วงเวลาดังกล่าว และการเพิ่มขึ้นของอัตราค่าซ่อมแซมและบำรุงรักษา

ค่าใช้จ่ายในการให้บริการลูกค้าและช่องทางการขาย ค่าใช้จ่ายในการให้บริการลูกค้าและช่องทางการขายเพิ่มขึ้นร้อยละ 13.4 เป็น 216.1 ล้านบาทในงวดสามเดือนสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2555 จาก 190.6 ล้านบาทในงวดสามเดือนสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2554 โดยมีสาเหตุหลักมาจากจำนวนผู้โดยสารที่เพิ่มสูงขึ้น

**ค่าใช้จ่ายจากการดำเนินงานอื่น** ค่าใช้จ่ายจากการดำเนินงานอื่น เพิ่มขึ้นร้อยละ 64.2 เป็น 43.1 ล้านบาทในงวดสามเดือนสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2555 จาก 26.3 ล้านบาทในงวดสามเดือนสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2554 ซึ่งเกิดจากเบี้ยประกันภัยที่เพิ่มขึ้น สืบเนื่องจากจำนวนเครื่องบินที่เพิ่มขึ้น และในบางส่วนซึ่งน้อยกว่ามาจากค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับซอฟต์แวร์ของระบบปฏิบัติการอันใหม่

**กำไรขั้นต้นและอัตรากำไรขั้นต้น** จากสาเหตุที่ได้กล่าวมาแล้วข้างต้น บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีกำไรขั้นต้นลดลงร้อยละ 11.3 เป็น 837.4 ล้านบาทในงวดสามเดือนสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2555 จาก 944.4 ล้านบาทในงวดสามเดือนสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2554 และมีอัตรากำไรขั้นต้น ลดลงเป็นร้อยละ 17.2 ในงวดสามเดือนสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2555 จากร้อยละ 22.7 ในงวดสามเดือนสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2554 สาเหตุหลักเกิดจากต้นทุนจากการดำเนินงานของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งโดยหลักคือค่าน้ำมันเชื้อเพลิงซึ่งเพิ่มขึ้นในอัตราที่เร็วกว่ารายได้ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

**กำไรสุทธิจากอัตราแลกเปลี่ยน** กำไรสุทธิจากอัตราแลกเปลี่ยนลดลงร้อยละ 90.7 เป็น 3.3 ล้านบาทในงวดสามเดือนสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2555 จาก 36.0 ล้านบาทในงวดสามเดือนสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2554 โดยมีสาเหตุหลักมาจากจำนวนหนี้สินที่ค้างชำระที่เป็นเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐฯ ที่ต้องจ่ายให้แก่ AAB ลดลงอย่างมีนัยสำคัญ

**รายได้อื่น** รายได้อื่น ลดลงร้อยละ 39.2 เป็น 96.3 ล้านบาทในงวดสามเดือนสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2555 จาก 158.4 ล้านบาทในงวดสามเดือนสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2554 โดยมีสาเหตุหลักมาจากการลดลงของรายได้ดอกเบี้ยรับ และการลดลงของรายได้อื่น จากค่าธรรมเนียมท่าอากาศยานที่เรียกเก็บจากผู้โดยสาร ทั้งนี้ รายได้ดอกเบี้ยลดลงอย่างมากเป็น 4.0 ล้านบาทในงวดสามเดือนสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2555 จาก 48.1 ล้านบาทในงวดสามเดือนสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2554 โดยมีสาเหตุหลักมาจากการลดลงของดอกเบี้ยจากยอดสะสมของลูกค้าหนีกิจการที่เกี่ยวข้องกันซึ่งได้ชำระแล้วในปี 2554 นอกจากนี้รายได้อื่นจากค่าธรรมเนียมท่าอากาศยานที่เรียกเก็บจากผู้โดยสารนั้น ลดลง เป็น 69.3 ล้านบาท ในงวดสามเดือนสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2555 จาก 97.4 ล้านบาทในงวดสามเดือนสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2554 แม้ว่าจะมีผู้โดยสารเพิ่มขึ้นก็ตาม ซึ่งเกิดขึ้นจากระยะเวลาที่ได้รับใบเรียกเก็บเงินจากท่าอากาศยานที่เกี่ยวข้อง และการชำระเงินจากใบเรียกเก็บเงินดังกล่าว

**กำไรก่อนค่าใช้จ่าย** ด้วยสาเหตุต่างๆ ดังกล่าวข้างต้น กำไรก่อนค่าใช้จ่ายลดลงร้อยละ 17.7 เป็น 937.0 ล้านบาทในงวดสามเดือนสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2555 จาก 1,138.8 ล้านบาทในงวดสามเดือนสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2554

**ค่าใช้จ่ายในการขาย** ค่าใช้จ่ายในการขายเพิ่มขึ้นร้อยละ 112.3 โดยเพิ่มขึ้นเป็น 197.3 ล้านบาทในงวดสามเดือนสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2555 จาก 92.9 ล้านบาทในงวดสามเดือนสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2554 โดยมีสาเหตุหลักมาจากเพิ่มขึ้นของค่าใช้จ่ายในการโฆษณา อาทิเช่น การโฆษณาการเปิดเส้นทางบินใหม่ไปยังตรง นครพนม จงซึ่ง และเซโนใน ค่าใช้จ่ายในการขายอื่นๆ และค่าตอบแทนจากการใช้เครื่องหมายการค้าภายใต้สัญญาอนุญาตให้ใช้เครื่องหมายการค้าของแอร์เอเชีย ซึ่งเริ่มเก็บตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2555 โดยต้องจ่ายให้กับ AAB ซึ่งมีจำนวน 48.8 ล้านบาทในงวดสามเดือนสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2555

**ค่าใช้จ่ายในการบริหาร** ค่าใช้จ่ายในการบริหารเพิ่มขึ้นร้อยละ 41.6 เป็น 112.1 ล้านบาทในงวดสามเดือนสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2555 จาก 79.2 ล้านบาทในงวดสามเดือนสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2554 โดยมีสาเหตุหลักมาจากการเพิ่มขึ้นของเงินเดือนและเบี้ยเลี้ยงพนักงานที่ทำหน้าที่ในการบริหาร ค่าวิชาชีพ และค่าใช้จ่ายในการบริหารอื่น

**กำไรก่อนต้นทุนทางการเงินและภาษีเงินได้** จากสาเหตุที่กล่าวมาแล้วข้างต้น บจ. ไทยแอร์เอเชียมีกำไรก่อนต้นทุนทางการเงินและภาษีเงินได้ลดลงร้อยละ 35.1 เป็น 627.6 ล้านบาทในงวดสามเดือนสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2555 จาก 966.7 ล้านบาทในงวดสามเดือนสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2554

**ต้นทุนทางการเงิน** ต้นทุนทางการเงินลดลงร้อยละ 92.0 เป็น 6.0 ล้านบาทในงวดสามเดือนสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2555 จาก 75.1 ล้านบาทในงวดสามเดือนสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2554 โดยมีสาเหตุหลักมาจากไม่มีดอกเบี้ยจ่ายให้แก่เจ้าหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน ในงวดสามเดือนสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2555 เมื่อเปรียบเทียบกับดอกเบี้ยจ่ายให้แก่เจ้าหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกันจำนวน 74.8 ล้านบาท ในงวดสามเดือนสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2554 ทั้งนี้ ต้นทุนทางการเงินในงวดสามเดือนสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2555 ส่วนใหญ่ได้แก่ ดอกเบี้ยจ่ายภายใต้สัญญาเงินกู้กับธนาคารซีไอเอ็มบี ไทยตั้งแต่เดือนเมษายน 2554 ซึ่งได้ชำระเต็มจำนวนแล้วในวันที่ 29 มีนาคม 2555

**กำไรก่อนภาษีเงินได้** จากสาเหตุที่กล่าวมาข้างต้น บจ. ไทยแอร์เอเชียมีกำไรก่อนหักภาษีเงินได้ลดลง ร้อยละ 30.3 เป็น 621.6 ล้านบาทในงวดสามเดือนสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2555 จาก 891.6 ล้านบาทในงวดสามเดือนสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2554

**ภาษีเงินได้** บจ. ไทยแอร์เอเชียไม่มีภาระภาษีเงินได้ใดๆ ในงวดสามเดือนสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2554 หรืองวดสามเดือนสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2555 เนื่องจาก บจ. ไทยแอร์เอเชียมีผลขาดทุนทางภาษีสะสมที่สามารถนำไปหักชดเชยกับกำไรที่ต้องเสียภาษีในอนาคต

**กำไรสุทธิสำหรับงวด** จากสาเหตุที่กล่าวมาข้างต้น บจ. ไทยแอร์เอเชียมีกำไรสุทธิลดลง ร้อยละ 30.3 เป็น 621.6 ล้านบาทในงวดสามเดือนสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2555 จาก 891.6 ล้านบาทในงวดสามเดือนสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2554 หากคิดเป็นร้อยละของรายได้ กำไรสุทธิของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ลดลงเป็นร้อยละ 12.8 ในงวดสามเดือนสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2555 จากร้อยละ 21.4 ในงวดสามเดือนสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2554 โดยมีสาเหตุหลักจากการเพิ่มขึ้นของค่าใช้จ่ายในการขายและค่าใช้จ่ายในการบริหาร การเพิ่มขึ้นของค่าน้ำมันเชื้อเพลิง และการลดลงของกำไรก่อนค่าใช้จ่าย

#### 12.4.2.2 สถานะทางการเงิน

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2555 บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีสินทรัพย์ทั้งหมด 4,473.6 ล้านบาท สินทรัพย์หมุนเวียน 3,508.7 ล้านบาท สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน 964.9 ล้านบาท และส่วนปรับปรุงอาคารเช่าและอุปกรณ์ – สุทธิ จำนวน 346.4 ล้านบาท เทียบกับ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554 บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีสินทรัพย์ทั้งหมด 3,789.8 ล้านบาท สินทรัพย์หมุนเวียน 2,836.3 ล้านบาท สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน 953.5 ล้านบาท และส่วนปรับปรุงอาคารเช่าและอุปกรณ์ – สุทธิ จำนวน 302.9 ล้านบาท โดยสินทรัพย์ทั้งหมดที่เพิ่มขึ้นส่วนใหญ่มาจากเงินสด หรือรายการเทียบเท่าเงินสดจาก 1,359.7 ล้านบาท ณ สิ้นปี 2554 เป็น 2,407.2 ล้านบาท ณ งวดสามเดือนสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2555 นอกจากนี้ การเพิ่มขึ้นของส่วนปรับปรุงอาคารเช่าและอุปกรณ์ – สุทธิ ในงวดสามเดือนสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2555 มีสาเหตุหลักมาจากการเพิ่มขึ้นของอะไหล่เครื่องบิน

#### 12.4.2.3 สภาพคล่องและแหล่งที่มาของเงินทุน – กระแสเงินสดในงวดสามเดือนสิ้นสุด ณ วันที่ 31 มีนาคม 2555

ในงวดสามเดือนสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2555 บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีกระแสเงินสดจากกิจกรรมดำเนินงานก่อนการเปลี่ยนแปลงของสินทรัพย์และหนี้สินดำเนินงานจำนวน 623.9 ล้านบาท และการเพิ่มขึ้นสุทธิจากการเปลี่ยนแปลงของสินทรัพย์และหนี้สินดำเนินงานจำนวน 966.0 ล้านบาท โดยการเพิ่มขึ้นสุทธิจากการเปลี่ยนแปลงของสินทรัพย์และหนี้สินดำเนินงานมีสาเหตุหลักมาจากการลดลงของภาษีมูลค่าเพิ่มค้างรับสุทธิจำนวน 509.6 ล้านบาทที่ได้รับชำระจากกรมสรรพากร การเพิ่มขึ้นของรายได้ค่าโดยสารรับล่วงหน้าจำนวน 451.6 ล้านบาท การลดลงของลูกหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกันจำนวน 64.9 ล้านบาท หักกลบบางส่วนกับการเพิ่มขึ้นของเงินฝากสถาบันการเงินที่มีภาระค้ำประกันเพื่อเป็นหลักประกันสำหรับหนังสือค้ำประกันในการขอคืนภาษีมูลค่าเพิ่มจำนวน 112.2 ล้านบาท ดังนั้น บจ. ไทยแอร์เอเชียจึงมีเงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมดำเนินงานจำนวน 1,591.7 ล้านบาท



ในงวดสามเดือนสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2555 บจ. ไทยแอร์เอเชียมีกระแสเงินสดใช้ไปในกิจกรรมลงทุนจำนวน 61.1 ล้านบาท ซึ่งโดยมีสาเหตุหลักมาจากการจ่ายซื้อส่วนปรับปรุงอาคารเช่าและอุปกรณ์จำนวน 38.2 ล้านบาท และการจ่ายเพื่อเงินลงทุนระยะสั้น จำนวน 26.0 ล้านบาท

ในงวดสามเดือนสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2555 บจ. ไทยแอร์เอเชียได้ชำระเงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงินแห่งหนึ่ง จำนวน 499.2 ล้านบาท ดังนั้น บจ. ไทยแอร์เอเชียจึงมีกระแสเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงินจำนวน 506.2 ล้านบาท

#### 12.4.2.4 สภาพคล่องและแหล่งที่มาของเงินทุน – สภาพคล่อง

บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีหนี้สินค้างชำระ (ซึ่งประกอบไปด้วยเงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงิน เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน หนี้สินจากเจ้าหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน และหนี้สินตามสัญญาเช่าทางการเงิน) เป็นจำนวน 376.8 ล้านบาทในงวดสามเดือนสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2555

บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีเงินทุนหมุนเวียนขาดดุล โดยมีหนี้สินหมุนเวียนรวมมากกว่าสินทรัพย์หมุนเวียนรวมจำนวน 792.1 ล้านบาท ในงวดสามเดือนสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2555 โดยยอดหนี้สินหมุนเวียนส่วนใหญ่ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เป็นยอดรายได้ค่าโดยสารรับล่วงหน้า จำนวน 3,167.9 ล้านบาท ซึ่ง บจ. ไทยแอร์เอเชีย สามารถจัดการให้บริการในอนาคตได้ตามการดำเนินงานปกติ

#### 12.4.2.5 หนี้สิน - การค้ำประกัน

ในงวดสามเดือนสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2555 บจ. ไทยแอร์เอเชียได้ก่อภาระผูกพันเพิ่มขึ้นโดยการขอให้ธนาคารออกหนังสือค้ำประกันสลิปเนื่องจากกระบวนการขอกินภาษีมูลค่าเพิ่ม บจ. ไทยแอร์เอเชีย ต้องจัดให้มีหนังสือค้ำประกันสำหรับภาษีมูลค่าเพิ่มค้างชำระเพื่อขอรับชำระภาษีมูลค่าเพิ่มค้างชำระดังกล่าวก่อนที่จะมีการชี้ขาดจำนวนที่แน่ชัดจากกรมสรรพากรให้กับ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โปรดพิจารณารายละเอียดเพิ่มเติมในหมายเหตุข้อ 15 ของข้อมูลทางการเงินระหว่างกาลของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย (ยังไม่ได้ตรวจสอบ) งวดสามเดือนสิ้นสุด ณ วันที่ 31 มีนาคม 2554 และ 2555

#### 12.4.2.6 ภาระผูกพันตามสัญญา

สืบเนื่องจากการรับมอบเครื่องบินแอร์บัส A320 เพิ่มขึ้นสองลำและการแก้ไขและต่ออายุสัญญาเช่าเครื่องบินที่มีอยู่เดิมในงวดสามเดือนสิ้นสุด ณ วันที่ 31 มีนาคม 2555 ทำให้ภาระผูกพันตามสัญญาเช่าดำเนินงาน (เครื่องบิน) ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เพิ่มขึ้นอย่างมีสาระสำคัญโดยมีจำนวน 970.6 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ณ วันที่ 31 มีนาคม 2555 โปรดพิจารณารายละเอียดเพิ่มเติมในหมายเหตุข้อ 13 ของข้อมูลทางการเงินระหว่างกาลของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย (ยังไม่ได้ตรวจสอบ) ณ วันที่ 31 มีนาคม 2554 และ 2555