



คำอธิบายและ
การวิเคราะห์ของฝ่ายจัดการ
สำหรับไตรมาสที่ 2 ปี 2564

บทสรุปผู้บริหาร

เศรษฐกิจโลกในไตรมาสที่ 2 ปี 2564 พื้นตัวอย่างต่อเนื่อง หลังผ่านคลายมาตรการควบคุมการระบาดของไวรัสโคโรนา (“COVID-19”) ส่งผลให้มีการดำเนินกิจกรรมทางเศรษฐกิจอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะประเทศเศรษฐกิจหลัก กอปรกับปริมาณการค้าโลกที่ฟื้นตัวดีขึ้น รวมถึงนโยบายสนับสนุนจากภาครัฐและนโยบายการเงินที่ยังคงผ่อนคลาย แต่อย่างไรก็ตาม ความเหลื่อมล้ำทางเศรษฐกิจขยายตัวขึ้น เนื่องจากเศรษฐกิจกลุ่มประเทศกำลังพัฒนาฟื้นตัวช้ากว่าที่คาด โดยหลักมาจากการเข้าถึงวัคซีนและการสนับสนุนจากภาครัฐที่จำกัด นอกจากนี้การฟื้นตัวของเศรษฐกิจโลกยังถูกกดดันโดยหลายปัจจัย อาทิเช่น ความล่าช้าในการกระจายวัคซีน รวมถึงสถานการณ์การแพร่ระบาดของสายพันธุ์ใหม่ที่รุนแรง ซึ่งนำไปสู่มาตรการควบคุมการระบาดที่เข้มงวดขึ้น

ในไตรมาสที่ 2 ปี 2564 เศรษฐกิจสหรัฐฯ มีอัตราเติบโตต่อปีร้อยละ 6.5 ฟื้นตัวต่อเนื่องจากไตรมาสก่อนที่ขยายตัวร้อยละ 6.3 โดยหลักจากมาตรการเปิดเมือง อัตราการฉีดวัคซีนที่เพิ่มขึ้น มาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจและเยียวยาจากภาครัฐ รวมถึงการดำเนินนโยบายผ่อนคลายทางการเงินอย่างต่อเนื่อง ส่งผลดีต่อการใช้จ่ายของผู้บริโภค การลงทุน การส่งออก การใช้จ่ายของภาครัฐ และกิจกรรมทางเศรษฐกิจ เป็นไปในทิศทางเดียวกับเศรษฐกิจจีนที่ขยายตัวต่อเนื่องที่ร้อยละ 7.9 ในไตรมาสที่ 2 ปี 2564 ส่งผลให้ครึ่งปีแรกเติบโตร้อยละ 12.7 เมื่อเทียบกับปีก่อน หนุนจากผลิตภาคอุตสาหกรรมและการส่งออกที่ขยายตัวอย่างแข็งแกร่ง รวมถึงการเติบโตของยอดค้าปลีก นอกจากนี้เศรษฐกิจยุโรปโซนกลับมาขยายตัวในไตรมาสที่ 2 ปี 2564 ที่ร้อยละ 2.0 เมื่อเทียบกับไตรมาสที่แล้วที่หดตัวร้อยละ 0.3 จากแรงหนุนทั้งการเปิดกิจกรรมทางเศรษฐกิจ การเร่งกระจายวัคซีน และการฟื้นตัวของภาคการผลิตและภาคการบริการสะท้อนจากดัชนีผู้จัดการฝ่ายซื้อ (PMI)

อย่างไรก็ตามการเติบโตของเศรษฐกิจไทยในไตรมาส 2 ปี 2564 ชะลอลงเมื่อเทียบกับไตรมาสก่อนจากการระบาดของ COVID-19 กลายพันธุ์ที่มีความรุนแรงและยาวนานขึ้น อีกทั้งการกระจายวัคซีนที่ไม่ทั่วถึง ทำให้จำเป็นต้องใช้มาตรการที่

เข้มงวดในการควบคุมการแพร่ระบาด ส่งผลกระทบโดยตรงต่อกำลังซื้อภาคครัวเรือนและความเชื่อมั่นภาคเอกชน แม้จะมีการออกมาตรการเยียวยาของภาครัฐที่มีส่วนช่วยพยุงกำลังซื้อ อย่างไรก็ตามการส่งออกของไทยยังมีแนวโน้มขยายตัวดีต่อเนื่อง ตามการฟื้นตัวของเศรษฐกิจประเทศคู่ค้า ในขณะที่ภาคการท่องเที่ยวยังคงอยู่ในภาวะชะงักงัน ดังนั้นจำนวนนักท่องเที่ยวในประเทศในช่วงมกราคมถึงมิถุนายน 2564 อยู่ที่ 36.4 ล้านคน-ครั้ง หรือลดลงร้อยละ 38 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน ในขณะที่ไตรมาส 2 มีจำนวน 9.8 ล้านคน-ครั้ง โดยเป็นสถิตินักท่องเที่ยวชาวไทยและนักท่องเที่ยวต่างชาติเพิ่มขึ้นร้อยละ 88 และลดลงร้อยละ 69 ตามลำดับ สำหรับนักท่องเที่ยวต่างชาติในครึ่งปีแรกปี 2564 มีจำนวน 40,447 คน หรือลดลงร้อยละ 99 จากช่วงเดียวกันของปีก่อน ในขณะที่ไตรมาส 2 มีจำนวน 20,275 คน เนื่องจากยังมีข้อจำกัดการเดินทางตามสถานการณ์การระบาดของ COVID-19

ในไตรมาสที่ 2 ปี 2564 บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีจำนวนผู้โดยสาร 721,794 คน หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 155 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน ซึ่งขยายตัวไปในทิศทางเดียวกับปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารและปริมาณที่นั่ง โดยหลักหนุนจากความต้องการเดินทางที่เพิ่มขึ้นช่วงเทศกาลสงกรานต์ในเดือนเมษายน 2564 และฐานที่ต่ำซึ่งเป็นผลมาจากการหยุดให้บริการบินชั่วคราวในเดือนเมษายน 2563 อย่างไรก็ตามการแพร่ระบาดของ COVID-19 ตามที่กล่าวข้างต้น ส่งผลให้อัตราการขนส่งผู้โดยสารในไตรมาสดังกล่าวอยู่ที่ร้อยละ 61 นอกจากนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ดำเนินงานลดจำนวนเครื่องบินตามแผนในระหว่างงวด ส่งผลให้ ณ สิ้นเดือนมิถุนายน 2564 มีจำนวนเครื่องบินทั้งสิ้น 60 ลำ

จากที่กล่าวมาข้างต้นส่งผลให้ผลการดำเนินงานของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ในไตรมาส 2 ปี 2564 มีรายได้รวมจำนวน 1,080.7 ล้านบาท รวมถึงขาดทุนสุทธิสำหรับงวดจำนวน 1,691.9 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน และขาดทุนในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมจำนวน 1,688.0 ล้านบาท

สรุปผลการดำเนินงาน

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น (“บริษัท”) เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งประกอบธุรกิจสายการบินไทยแอร์เอเชีย โดยถือหุ้นร้อยละ 55 ใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย

ผลประกอบการของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น สำหรับงวดสามเดือนและหกเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2563 และ 2564 เป็นไปดังนี้:

งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ

บริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน) หน่วย: ล้านบาท	งบการเงินรวม สำหรับงวด สามเดือนสิ้นสุด วันที่ 30 มิถุนายน			งบการเงินรวม สำหรับงวด หกเดือนสิ้นสุด วันที่ 30 มิถุนายน		
	2564	2563	เปลี่ยนแปลง	2564	2563	เปลี่ยนแปลง
	รายได้รวม	1,080.7	2,221.0	-51%	2,431.4	9,675.5
ค่าใช้จ่ายรวม	3,894.0	4,021.4	-3%	8,451.1	12,844.6	-34%
กำไร (ขาดทุน) จากกิจกรรมดำเนินงาน	(2,813.3)	(1,800.4)	-56%	(6,019.7)	(3,169.1)	-90%
กำไร (ขาดทุน) สำหรับงวด	(3,077.9)	(2,075.4)	-48%	(6,468.5)	(3,297.4)	-96%
ส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัท	(1,691.9)	(1,141.3)	-48%	(3,556.5)	(1,812.8)	-96%
ส่วนที่เป็นของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจ ควบคุมของบริษัทย่อย	(1,386.0)	(934.1)	-48%	(2,912.0)	(1,484.6)	-96%
กำไร (ขาดทุน) เบ็ดเสร็จรวมสำหรับงวด	(3,070.9)	(1,210.6)	->100%	(6,268.6)	(4,869.8)	-29%
ส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัท	(1,688.0)	(665.7)	->100%	(3,446.5)	(2,677.6)	-29%
ส่วนที่เป็นของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจ ควบคุมของบริษัทย่อย	(1,382.9)	(544.9)	->100%	(2,822.1)	(2,192.2)	-29%
กำไร (ขาดทุน) ต่อหุ้นขั้นพื้นฐาน (บาท)	(0.3488)	(0.2353)	-48%	(0.7333)	(0.3738)	-96%

ในไตรมาส 2 ปี 2564 บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มีรายได้รวมทั้งสิ้น 1,080.7 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 51 จากไตรมาส 2 ปี 2563 ที่เท่ากับ 2,221.0 ล้านบาท ขณะที่ค่าใช้จ่ายรวมทั้งสิ้น 3,894.0 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 3 จากช่วงเดียวกันของปีก่อน ส่งผลให้ในไตรมาส 2 ปี 2564 ส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทมีขาดทุนสุทธิจำนวน 1,691.9 ล้านบาท จากขาดทุนสุทธิจำนวน 1,141.3 ล้านบาท ในช่วงเดียวกันของปีก่อน ส่งผลให้มีขาดทุนต่อหุ้นขั้นพื้นฐานอยู่ที่ 0.3488 บาท แต่มีผลกำไรในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นจากการป้องกันความเสี่ยงกระแสเงินสดสุทธิภาษีเงินได้จำนวน 7.0 ล้านบาท ทำให้มีผลขาดทุนในงบกำไรเบ็ดเสร็จรวมในส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทจำนวน 1,688.0 ล้านบาท จากขาดทุนในไตรมาส 2 ปี 2563 ที่เท่ากับ 665.7 ล้านบาท

สำหรับผลการดำเนินงานในช่วงครึ่งปีแรกปี 2564 บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มีรายได้รวมทั้งสิ้น 2,431.4 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 75 จากช่วงเดียวกันของปีก่อน ขณะที่ค่าใช้จ่ายรวมทั้งสิ้น 8,451.1 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 34 จากช่วงเดียวกันของปีก่อน ส่งผลให้ในครึ่งปีแรกปี 2564 มีขาดทุนสุทธิสำหรับงวดในส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทจำนวน 3,556.5 ล้านบาท จากขาดทุน 1,812.8 ล้านบาท ในครึ่งปีแรกปี 2563 และมีขาดทุนต่อหุ้นขั้นพื้นฐานอยู่ที่ 0.7333 บาท และมีผลกำไรในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นจากการป้องกันความ

เสียงกระแสเงินสดสุทธิภาษีเงินจำนวน 199.9 ล้านบาท ส่งผลให้มีขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมสำหรับงวดในส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทจำนวน 3,446.5 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากครั้งปีแรกปี 2563 จำนวน 2,677.6 ล้านบาท

งบแสดงฐานะการเงิน

บริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน) หน่วย: ล้านบาท	งบการเงินรวม		เปลี่ยนแปลง
	ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2564	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563	
สินทรัพย์	64,601.4	67,977.7	-5%
หนี้สิน	53,509.6	50,617.4	+6%
ส่วนของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ	10,819.6	14,266.1	-24%
ส่วนของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมของบริษัทย่อย	272.2	3,094.2	-91%
รวมส่วนของผู้ถือหุ้น	11,091.8	17,360.3	-36%

สินทรัพย์

ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2564 สินทรัพย์มีจำนวน 64,601.4 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 5 เทียบจากสิ้นปีก่อน ซึ่งเป็นผลมาจาก

- (1) สินทรัพย์หมุนเวียนลดลงจำนวน 1,045.3 ล้านบาท ส่วนใหญ่มาจากเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดลดลงจำนวน 876.8 ล้านบาท จากจำนวนผู้โดยสารที่ลดลงและการชำระค่าน้ำมันก๊วยบางส่วน และค่าใช้จ่ายล่วงหน้าลดลงจำนวน 177.8 ล้านบาท จากการรับเงินชำระค่าน้ำมันเชื้อเพลิงล่วงหน้าคืน
- (2) สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนลดลงจำนวน 2,331.1 ล้านบาท ส่วนใหญ่มาจากสินทรัพย์สิทธิการเช่า และที่ดิน เครื่องบิน ส่วนปรับปรุงอาคารเช่าและอุปกรณ์ ลดลงจากค่าเสื่อมราคาสะสมที่เพิ่มขึ้น

หนี้สิน

ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2564 หนี้สินมีจำนวน 53,509.6 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 6 เทียบจากสิ้นปีก่อนซึ่งเป็นผลมาจาก

- (1) หนี้สินหมุนเวียนเพิ่มขึ้นจำนวน 3,856.8 ล้านบาท ส่วนใหญ่มาจากการเพิ่มขึ้นของหนี้สินตามสัญญาเช่าจำนวน 1,803.5 ล้านบาท จากการปรับหนี้สินไม่หมุนเวียนเป็นหนี้สินหมุนเวียน และเจ้าหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องเพิ่มขึ้นจำนวน 1,489.8 ล้านบาท โดยหลักจากค่าเช่าเครื่องบินจากบริษัทในเครือ ในขณะที่หุ้นกู้ระยะยาวเพิ่มขึ้น 300 ล้านบาท จากหุ้นกู้ระยะยาวที่มีกำหนดชำระคืนในเดือนพฤษภาคม 2565 จำนวน 600 ล้านบาท และการชำระคืนหุ้นกู้บางส่วนที่มีกำหนดชำระในเดือนมิถุนายน 2564 จำนวน 300 ล้านบาท
- (2) หนี้สินไม่หมุนเวียนลดลงจำนวน 964.6 ล้านบาท ส่วนใหญ่มาจากหนี้สินจากตราสารอนุพันธ์ลดลงจำนวน 319.8 ล้านบาท โดยหลักจากสัญญาแลกเปลี่ยนสกุลเงินล่วงหน้า

ส่วนของผู้ถือหุ้น

ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2564 ส่วนของผู้ถือหุ้นมีจำนวน 11,091.8 ล้านบาท ลดลง 6,268.6 ล้านบาท หรือร้อยละ 36 เมื่อเทียบกับจากสิ้นปีก่อน โดยหลักเป็นผลจากขาดทุนจากการดำเนินงานสำหรับงวด ทั้งนี้ส่วนของผู้ถือหุ้นของบริษัทและส่วนของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมของบริษัทย่อย ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2564 มีจำนวน 10,819.6 ล้านบาท และ 272.2 ล้านบาท ตามลำดับ โดยมีอัตราส่วนตอบแทนผู้ถือหุ้นอยู่ที่ร้อยละ -47.7

งบกระแสเงินสด

บริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน) หน่วย: ล้านบาท	งบการเงินรวม	
	สำหรับงวดหกเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน	
	2564	2563
เงินสดสุทธิได้มาจาก(ใช้ไปใน)กิจกรรมดำเนินงาน	(440.7)	(774.2)
เงินสดสุทธิได้มาจาก(ใช้ไปใน)กิจกรรมลงทุน	(64.2)	12,558.1
เงินสดสุทธิได้มาจาก(ใช้ไปใน)กิจกรรมจัดหาเงิน	(379.1)	(12,972.0)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น(ลดลง)สุทธิ	(884.0)	(1,188.1)
กำไร(ขาดทุน)จากอัตราแลกเปลี่ยนที่ยังไม่เกิดขึ้นจริงของเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	7.2	39.3
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดต้นงวด	1,110.4	3,982.2
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดปลายงวด	<u>233.5</u>	<u>2,833.4</u>

สำหรับงวดหกเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2564 บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมดำเนินงานจำนวน 440.7 ล้านบาท โดยหลักจากผลขาดทุนจากการดำเนินงานสำหรับงวด ในส่วนของเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุนมีจำนวน 64.2 ล้านบาท ส่วนใหญ่มาจากค่าใช้จ่ายก่อสร้างศูนย์ฝึกอบรมพนักงาน ขณะที่เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงินมีจำนวน 379.1 ล้านบาท โดยหลักจากการชำระหนี้ภายใต้สัญญาเช่าและดอกเบี้ยจ่าย รวมถึงการชำระคืนหุ้นกู้บางส่วน ส่งผลให้มีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดลดลงสุทธิจำนวน 884.0 ล้านบาท โดยมีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดปลายงวดอยู่ที่ 233.5 ล้านบาท

ผลประกอบการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย สำหรับงวดสามเดือนและหกเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2563 และ 2564 เป็นไปดังนี้:

งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ

บริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด หน่วย: ล้านบาท	สำหรับงวด		เปลี่ยนแปลง	สำหรับงวด		เปลี่ยนแปลง
	สามเดือนสิ้นสุด			หกเดือนสิ้นสุด		
	วันที่ 30 มิถุนายน			วันที่ 30 มิถุนายน		
	2564	2563		2564	2563	
รายได้รวม	1,079.9	2,221.0	-51%	2,430.7	9,675.3	-75%
ค่าใช้จ่ายรวม	3,839.8	4,021.7	-5%	8,398.2	12,846.6	-35%
กำไร (ขาดทุน) จากกิจกรรมดำเนินงาน	(2,759.8)	(1,800.7)	-53%	(5,967.5)	(3,171.2)	-88%
กำไร (ขาดทุน) สำหรับงวด	(3,035.1)	(2,075.6)	-46%	(6,426.2)	(3,299.1)	-95%
กำไร (ขาดทุน) เบ็ดเสร็จรวมสำหรับงวด	(3,028.1)	(1,210.9)	->100%	(6,226.3)	(4,871.4)	-28%
กำไร (ขาดทุน) ต่อหุ้นขั้นพื้นฐาน (บาท)	(69.68)	(47.66)	-46%	(147.54)	(75.74)	-95%

สำหรับผลการดำเนินงานในไตรมาส 2 ปี 2564 บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีรายได้รวมจำนวน 1,079.9 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 51 จากรายได้รวมในไตรมาส 2 ปี 2563 ที่ 2,221.0 ล้านบาท โดยมีรายได้จากการขายและการให้บริการจำนวน 983.2 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 269 จากช่วงเดียวกันของปีก่อน หนุ่จากความต้องการเดินทางที่เพิ่มขึ้นช่วงเทศกาลสงกรานต์ในเดือนเมษายน 2564 และฐานที่ต่ำซึ่งเป็นผลมาจากการหยุดให้บริการบินชั่วคราวในเดือนเมษายน 2563 ทำให้จำนวนผู้โดยสารในงวดนี้ขยายตัวร้อยละ 155 มาอยู่ที่ 0.72 ล้านคน แม้ว่าจะได้รับผลกระทบจากการแพร่ระบาดของ COVID-19 ระลอกที่สามในประเทศไทยเมื่อช่วงกลางเดือนเมษายน 2564 กอปรกับมีมาตรการควบคุมการเดินทางที่เข้มงวด อย่างไรก็ตามด้วยการจัดการบริหารเที่ยวบินและปริมาณที่นั่งให้สอดคล้องกับความต้องการเดินทางอย่างต่อเนื่อง ส่งผลให้อัตราการขนส่งผู้โดยสารอยู่ที่ร้อยละ 61 หรือเพิ่มขึ้น 9 จุดจากปีก่อน นอกจากนี้ราคาค่าโดยสารเฉลี่ยในไตรมาสนี้เพิ่มขึ้นร้อยละ 10 จากช่วงเดียวกันของปีก่อนมาอยู่ที่ 1,129 บาทต่อคน หนุ่จากความต้องการเดินทางในประเทศไทย ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีรายได้บริการเสริมในไตรมาสนี้ที่เท่ากับ 169.8 ล้านบาท โดยหลักมาจากค่าบริการฝากสัมภาระใต้ท้องเครื่อง (Checked Baggage) รายได้ค่าระวางสินค้า (Freight) ค่าธรรมเนียมการจอง รวมถึงการเลือกที่นั่ง (Seat Selection) ในขณะที่รายได้บริการเสริมในไตรมาสที่ 2 ปี 2563 ได้รับผลกระทบจากการหยุดให้บริการบินชั่วคราว มาตรการเว้นระยะห่าง (Social Distancing) อีกทั้งการห้ามจำหน่ายและให้บริการอาหารบนเครื่องบิน

สำหรับไตรมาส 2 ปี 2564 บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีค่าใช้จ่ายรวมทั้งสิ้น 3,839.8 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 5 จากช่วงเดียวกันของปีก่อนที่เท่ากับ 4,021.7 ล้านบาท โดยหลักมาจากต้นทุนขายและการบริการมีจำนวน 2,733.5 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 22 ในช่วงเดียวกันของปีก่อนที่เท่ากับ 3,520.1 ล้านบาท โดยหลักจากค่าน้ำมันเชื้อเพลิงที่ลดลงร้อยละ 52 จากในไตรมาส 2 ปี 2563 ซึ่งมีผลขาดทุนสัญญาแลกเปลี่ยนราคาน้ำมันจำนวน 638.4 ล้านบาท แม้ว่าในงวดนี้มีปริมาณการใช้ค่าน้ำมันและราคาน้ำมันเชื้อเพลิงอ้างอิงที่เพิ่มขึ้น รวมถึงค่าใช้จ่ายพนักงานซึ่งลดลงจากนโยบายขอความร่วมมือให้พนักงานใช้สิทธิการลาโดยไม่รับค่าจ้างในระยะสั้นและระยะยาว นอกจากนี้ค่าเสื่อมราคาลดลงโดยหลักเป็นผลมาจากการไม่นำค่าเสื่อมราคาของสินทรัพย์สิทธิการใช้ที่ถูกด้อยค่า ณ สิ้นปี 2563 มาคำนวณ อย่างไรก็ตามค่าบริการสนามบินและลานจอด รวมถึงค่าใช้จ่ายบำรุงรักษาเพิ่มขึ้นตามปริมาณเที่ยวบิน ในไตรมาสดังกล่าว บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารเพิ่มขึ้นร้อยละ 155 และระยะทางเฉลี่ยยาวขึ้นร้อยละ 17 ซึ่งเพิ่มขึ้นตามจำนวนเที่ยวบิน สำหรับต้นทุนต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารในงวดนี้อยู่ที่ 3.94 บาท ลดลงจาก 12.63 บาท เป็นผลมาจากการลดลงของค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงาน ค่าน้ำมันเชื้อเพลิงและค่าเสื่อมราคา ทั้งนี้ในไตรมาส 2 ปี 2564 บจ. ไทยแอร์เอเชีย



มีอัตราการใช้เครื่องบินต่อลำอยู่ที่ 6.1 ชั่วโมงปฏิบัติการบินต่อวันของจำนวนเครื่องบินที่ปฏิบัติการบินเพิ่มขึ้นจาก 4.8 ชั่วโมงปฏิบัติการบินต่อวันจากปีก่อน

ในไตรมาสนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีค่าใช้จ่ายอื่นจำนวน 791.0 ล้านบาท โดยหลักเป็นผลขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนจำนวน 733.5 ล้านบาท พลิกจากกำไรจำนวน 1,814.5 ล้านบาทจากช่วงเดียวกันของปีก่อน เนื่องจากผลต่างจากอัตราแลกเปลี่ยนจากนี้ขึ้นตามสัญญาเช่าที่ยังไม่รับรู้จากเงินบาทอ่อนค่าเมื่อเทียบกับดอลลาร์สหรัฐ ขณะที่มีรายได้อื่นรวมจำนวน 96.7 ล้านบาท โดยหลักเป็นผลกำไรจากตราสารอนุพันธ์จำนวน 66.1 ล้านบาท พลิกจากขาดทุน 169.6 ล้านบาทจากช่วงเดียวกันของปีก่อน ส่งผลให้มีผลขาดทุนจากกิจกรรมดำเนินงานสำหรับไตรมาส 2 ปี 2564 อยู่ที่ 2,759.8 ล้านบาท ทั้งนี้มีต้นทุนทางการเงินจำนวน 424.8 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 9 โดยหลักเป็นดอกเบี้ยจ่ายจากการเลื่อนการชำระค่าเช่าเครื่องบิน ขณะที่มีรายได้ภาษีเงินได้จำนวน 140.9 ล้านบาท ส่วนใหญ่เป็นมาจากผลขาดทุนทางภาษีในงวดที่นำไปใช้ได้ในอนาคต ส่งผลให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีขาดทุนสุทธิสำหรับงวดจำนวน 3,035.1 ล้านบาท และมีผลกำไรในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จจึ้นจากการป้องกันความเสี่ยงกระแสเงินสดสุทธิจากภาษีเงินได้จำนวน 7.0 ล้านบาท ส่งผลให้มีขาดทุนจากกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมสำหรับงวดจำนวน 3,028.1 ล้านบาท

บริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด	ไตรมาส 2	ไตรมาส 2	เปลี่ยน	ครึ่งปีแรก	ครึ่งปีแรก	เปลี่ยน
	ปี 2564	ปี 2563	แปลง	ปี 2564	ปี 2563	แปลง
จำนวนผู้โดยสาร (ล้านคน)	0.72	0.28	>100%	1.70	4.81	-65%
ปริมาณที่นั่ง(ล้านที่นั่ง)	1.18	0.54	>100%	2.66	5.97	-55%
อัตราการขนส่งผู้โดยสาร (ร้อยละ)	61	52	9 จุด	64	81	-17 จุด
ปริมาณการขนส่งด้านผู้โดยสาร (ล้านที่นั่ง-กม.)	536	172	>100%	1,236	4,159	-70%
ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ล้านที่นั่ง-กม.)	839	329	>100%	1,873	5,163	-64%
ค่าโดยสารเฉลี่ย (บาท)	1,129	1,031	10%	1,027	1,379	-26%
รายได้ต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (บาท)	1.17	0.81	45%	1.14	1.56	-27%
ต้นทุนต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (บาท)	3.94	12.63	-69%	3.56	2.53	41%
ต้นทุนต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ไม่รวมน้ำมันเชื้อเพลิง)(บาท)	3.53	10.48	-66%	3.16	1.87	69%

สำหรับครึ่งปีแรกปี 2564 บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีรายได้รวมจำนวน 2,430.7 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 75 จากรายได้ในครึ่งปีแรกปี 2563 ที่ 9,675.3 ล้านบาท โดยหลักมาจากรายได้จากการขายและการให้บริการจำนวน 2,129.7 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 74 จากช่วงเดียวกันของปีก่อน เนื่องจากการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัส COVID-19 ในช่วงปลายเดือนธันวาคม 2563 และกลางเดือนเมษายน 2564 รวมถึงมาตรการควบคุมการเดินทางที่เข้มข้น ส่งผลต่อความต้องการเดินทางของผู้โดยสารในประเทศจึงทำให้จำนวนผู้โดยสารครึ่งปีแรกปี 2564 อยู่ที่ 1.7 ล้านคน หดตัวร้อยละ 65 จากครึ่งปีแรกปี 2563 ส่งผลให้อัตราส่วนการขนส่งผู้โดยสารอยู่ที่ร้อยละ 64 หรือลดลง 17 จุดจากปีก่อน นอกจากนี้ราคาค่าโดยสารเฉลี่ยในครึ่งปีแรกปี 2564 ลดลงร้อยละ 26 จากช่วงเดียวกันของปีก่อน มาอยู่ที่ 1,027 บาทต่อคน เนื่องจากมีรายได้หลักจากเส้นทางบินในประเทศ ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีรายได้เสริมในครึ่งปีแรกปี 2564 เท่ากับ 390.9 ล้านบาท หรือ ลดลงร้อยละ 73 จากช่วงเดียวกันของปีก่อน โดยหลักมาจากการหดตัวของจำนวนผู้โดยสารทั้งในประเทศและต่างประเทศ ส่งผลต่อบริการฝากสัมภาระใต้ท้องเครื่องและค่าบริการจากการขายสินค้าบนเครื่อง แม้ว่ารายได้ค่าระวางสินค้าจะเพิ่มขึ้นตามจำนวนเที่ยวบินขนส่งสินค้า



สำหรับครึ่งปีแรกปี 2564 บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีค่าใช้จ่ายรวมทั้งสิ้น 8,398.2 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 35 จากช่วงเดียวกันของปีก่อนที่เท่ากับ 12,846.6 ล้านบาท โดยต้นทุนขายและการบริการจำนวน 5,549.8 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 52 จากครึ่งปีแรกปี 2563 ที่เท่ากับ 11,570.7 ล้านบาท โดยหลักจากค่าน้ำมันเชื้อเพลิงที่ลดลงร้อยละ 78 จากครึ่งปีแรกปี 2563 ตามปริมาณการใช้น้ำมันที่ลดลงและไม่มีผลขาดทุนจากสัญญาแลกเปลี่ยนราคาน้ำมัน เช่นเดียวกับค่าจ้างพนักงานซึ่งลดลงจากนโยบายขอความร่วมมือให้พนักงานใช้สิทธิการลาโดยไม่รับค่าจ้างในระยะสั้นและระยะยาว ค่าบริการในสนามบินและลานจอด ค่าใช้จ่ายบริการภาคพื้นและการจัดจำหน่าย และค่าซ่อมบำรุงที่ลดลงตามปริมาณเที่ยวบิน และค่าเสื่อมราคาลดลงโดยหลักเป็นผลมาจากการไม่นำค่าเสื่อมราคาของสินทรัพย์สิทธิการใช้ที่ถูกต้องค่า ณ สิ้นปี 2563 มาคำนวณ นอกจากนี้ค่าใช้จ่ายในการขายและการบริหารลดลงร้อยละ 35 โดยหลักค่าใช้จ่ายพนักงานจากการปรับโครงสร้างองค์กรเพื่อให้เกิดความคล่องตัว ทั้งนี้ต้นทุนไม่รวมค่าน้ำมันเชื้อเพลิงต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารอยู่ที่ 3.16 บาท เพิ่มขึ้นจาก 1.87 บาทในครึ่งปีแรกปี 2563 เนื่องจากการผลิตด้านผู้โดยสารลดลงในอัตราที่สูงกว่าค่าใช้จ่ายดำเนินงานตามที่กล่าวข้างต้น ส่งผลให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีอัตราการใช้เครื่องบินต่อลำอยู่ที่ 6.0 ชั่วโมงปฏิบัติการบินต่อวันของจำนวนเครื่องบินที่ปฏิบัติการบินลดลงจาก 8.8 ชั่วโมงปฏิบัติการบินต่อวันจากปีก่อน ในขณะที่ค่าน้ำมันเชื้อเพลิงต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารอยู่ที่ 0.40 บาท ลดลงร้อยละ 39 จากช่วงเดียวกันของปีก่อน ตามปริมาณการใช้น้ำมันที่ลดลงและไม่มีผลขาดทุนสัญญาแลกเปลี่ยนราคาน้ำมัน อย่างไรก็ตาม บจ. ไทยแอร์เอเชีย ควบคุมการตรงต่อเวลาของเที่ยวบินอย่างต่อเนื่องโดยมีอัตราการตรงต่อเวลาเพิ่มขึ้นที่ร้อยละ 98 จากร้อยละ 93 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน

สำหรับครึ่งปีแรกปี 2564 บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีค่าใช้จ่ายอื่นจำนวน 2,228.0 ล้านบาท โดยหลักเป็นผลขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนจำนวน 2,120.5 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากครึ่งปีแรกปี 2563 ที่เท่ากับ 282.3 ล้านบาท เนื่องจากผลต่างจากอัตราแลกเปลี่ยนจากหนี้สินตามสัญญาเช่าที่ยังไม่รับรู้จากเงินบาทอ่อนค่าเมื่อเทียบกับดอลลาร์สหรัฐ ขณะที่มีรายได้อื่นรวมจำนวน 301.0 ล้านบาท โดยหลักเป็นผลกำไรจากตราสารอนุพันธ์จำนวน 237.6 ล้านบาท พลิกจากขาดทุน 39.5 ล้านบาท และการรับรู้รายได้จากการขายเครื่องบินในครั้งแรกของปีก่อน ส่งผลให้มีผลขาดทุนจากกิจกรรมดำเนินงานสำหรับครึ่งปีแรกปี 2564 อยู่ที่ 5,967.5 ล้านบาท ทั้งนี้มีต้นทุนทางการเงินจำนวน 850.5 ล้านบาท ลดลงจากครั้งแรกของปี 2563 ที่เท่ากับ 942.3 ล้านบาท โดยหลักเป็นค่าธรรมเนียมเพื่อยกเลิกสัญญาการกู้ยืมเงินระยะยาวก่อนถึงเวลาที่กำหนดเมื่อปีก่อน ขณะที่มีรายได้ภาษีเงินได้จำนวน 353.6 ล้านบาท ส่วนใหญ่เป็นมาจากผลขาดทุนทางภาษีในงวดที่นำไปใช้ได้ในอนาคต ส่งผลให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีขาดทุนสุทธิสำหรับงวดจำนวน 6,426.2 ล้านบาท และมีผลกำไรในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นจากการป้องกันความเสี่ยงกระแสเงินสดสุทธิจากภาษีเงินได้จำนวน 199.9 ล้านบาท ส่งผลให้มีขาดทุนจากกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมสำหรับงวดจำนวน 6,226.3 ล้านบาท

งบแสดงฐานะการเงิน

บริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด	ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2564	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563	เปลี่ยนแปลง
หน่วย: ล้านบาท			
สินทรัพย์	42,239.3	45,129.8	-6%
หนี้สิน	51,961.3	48,625.6	+7%
ส่วนของผู้ถือหุ้น	(9,722.0)	(3,495.8)	->100%

สินทรัพย์

ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2564 สินทรัพย์มีจำนวน 42,239.3 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 6 เทียบจากสิ้นปีก่อน ซึ่งเป็นผลมาจาก

- (1) สินทรัพย์หมุนเวียนลดลงจำนวน 943.9 ล้านบาท ส่วนใหญ่มาจากเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดลดลงจำนวน 779.4 ล้านบาท จากจำนวนผู้โดยสารที่ลดลงและการชำระคืนหุ้นกู้บางส่วน และค่าใช้จ่ายล่วงหน้าลดลงจำนวน 176.6 ล้านบาท จากการรับเงินชำระค่าน้ำมันเชื้อเพลิงล่วงหน้าคืน
- (2) สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนลดลงจำนวน 1,946.5 ล้านบาท ส่วนใหญ่มาจากสินทรัพย์สิทธิการเช่า และที่ดิน เครื่องบิน ส่วนปรับปรุงอาคารเช่าและอุปกรณ์ ลดลงจากค่าเสื่อมราคาสะสมที่เพิ่มขึ้น

หนี้สิน

ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2564 หนี้สินมีจำนวน 51,961.3 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 7 เทียบจากสิ้นปีก่อนซึ่งเป็นผลมาจาก

- (1) หนี้สินหมุนเวียนเพิ่มขึ้นจำนวน 3,963.2 ล้านบาท ส่วนใหญ่มาจากการเพิ่มขึ้นของหนี้สินตามสัญญาเช่าจำนวน 1,803.5 ล้านบาท จากการปรับหนี้สินไม่หมุนเวียนเป็นหนี้สินหมุนเวียน และเจ้าหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องเพิ่มขึ้นจำนวน 1,496.5 ล้านบาท โดยหลักจากค่าเช่าเครื่องบินจากบริษัทในเครือ ในขณะที่หุ้นกู้ระยะยาวเพิ่มขึ้น 300 ล้านบาท จากหุ้นกู้ระยะยาวที่มีกำหนดชำระคืนในเดือนพฤษภาคม 2565 จำนวน 600 ล้านบาท และการชำระคืนหุ้นกู้บางส่วนที่มีกำหนดชำระในเดือน มิถุนายน 2564 จำนวน 300 ล้านบาท
- (2) หนี้สินไม่หมุนเวียนลดลงจำนวน 627.4 ล้านบาท ส่วนใหญ่มาจากหนี้สินทางจากตราสารอนุพันธ์ลดลงจำนวน 319.8 ล้านบาท โดยหลักจากสัญญาแลกเปลี่ยนสกุลเงินล่วงหน้า

ส่วนของผู้ถือหุ้น

ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2564 ส่วนของผู้ถือหุ้นขาดทุนเกินทุนจำนวน 9,722.0 ล้านบาท จากสิ้นปีก่อนที่ขาดทุนเกินทุนจำนวน 3,495.8 ล้านบาท โดยหลักเป็นผลจากขาดทุนจากการดำเนินงานสำหรับงวด หนึ่ง บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีอัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยจ่ายต่อส่วนของผู้ถือหุ้น ("D/E Ratio") และอัตราส่วนเงินกู้ยืมสุทธิต่อส่วนของผู้ถือหุ้น ("Net Gearing Ratio") ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2564 เท่ากับ -4.17 เท่า และ -4.15 เท่า ตามลำดับ ทั้งนี้หากไม่รวมหนี้สินตามสัญญาเช่าดำเนินงาน D/E Ratio และ Net Gearing Ratio เท่ากับ -1.25 เท่า และ -1.23 เท่า ตามลำดับ

งบกระแสเงินสด

บริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด	สำหรับงวดหกเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน	
หน่วย: ล้านบาท	2564	2563
เงินสดสุทธิได้มาจาก(ใช้ไปใน)กิจกรรมดำเนินงาน	(440.9)	(776.3)
เงินสดสุทธิได้มาจาก(ใช้ไปใน)กิจกรรมลงทุน	(64.2)	12,558.0
เงินสดสุทธิได้มาจาก(ใช้ไปใน)กิจกรรมจัดหาเงิน	(281.5)	(12,972.0)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น(ลดลง)สุทธิ	(786.6)	(1,190.3)
กำไร(ขาดทุน)จากอัตราแลกเปลี่ยนที่ยังไม่เกิดขึ้นจริงของเงินสด และรายการเทียบเท่าเงินสด	7.2	39.3
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดต้นงวด	1,012.1	3,889.6
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดปลายงวด	<u>232.7</u>	<u>2,738.6</u>

สำหรับงวดหกเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2564 บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมดำเนินงานจำนวน 440.9 ล้านบาท โดยหลักจากผลขาดทุนจากการดำเนินงานสำหรับงวด ในส่วนของเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุนมีจำนวน 64.2 ล้านบาท ส่วนใหญ่มาจากค่าใช้จ่ายก่อสร้างศูนย์ฝึกอบรมพนักงาน ขณะที่เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงินมีจำนวน 281.5 ล้านบาท โดยหลักจากการชำระหนี้ภายใต้สัญญาเช่าและดอกเบี้ยจ่าย รวมถึงการชำระคืนหุ้นกู้บางส่วน ส่งผลให้มีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดลดลงสุทธิจำนวน 786.6 ล้านบาท โดยมีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดปลายงวดอยู่ที่ 232.7 ล้านบาท

ภาพรวมการดำเนินงานในอนาคต

ภาพรวมเศรษฐกิจโลกในครึ่งหลังของปี 2564 มีแนวโน้มฟื้นตัว แต่มีความเหลื่อมล้ำระหว่างประเทศสูงขึ้น โดยประเทศเศรษฐกิจพัฒนาแล้วจะฟื้นตัวได้ดีกว่าจากความคืบหน้าของการฉีดวัคซีนป้องกัน COVID-19 การทยอยผ่อนคลายมาตรการควบคุมการระบาด และมาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจขนาดใหญ่ ในขณะที่เดียวกันประเทศเศรษฐกิจที่กำลังพัฒนาฟื้นตัวชะลอลง เนื่องจากอัตราการแจกจ่ายวัคซีนยังคงล่าช้า ทำให้ยังต้องใช้มาตรการการควบคุมการแพร่ระบาด และมีนโยบายกระตุ้นเศรษฐกิจในระดับจำกัด นอกจากนี้ประเทศที่พึ่งพาภาคการท่องเที่ยวเป็นหลักจะยังฟื้นตัวได้ช้ากว่าประเทศอื่นๆ อย่างไรก็ตามปัจจัยเสี่ยงสำคัญต่อการฟื้นตัวของเศรษฐกิจโลกยังคงเป็นการแพร่ระบาดของ COVID-19 กลายพันธุ์นั้นกระจายเป็นวงกว้างโดยเฉพาะในเอเชีย ความล่าช้าในการกระจายวัคซีน และความไม่แน่นอนในตลาดการเงินโลก ทั้งนี้ธนาคารกลางสหรัฐฯ ("Fed") ยังคงอัตราดอกเบี้ยที่ร้อยละ 0 ถึงร้อยละ 0.25 เพื่อสนับสนุนการฟื้นตัวของการจ้างงาน รักษาเสถียรภาพของอัตราเงินเฟ้อ และคณนโยบายผ่อนคลายเชิงปริมาณ กอปรกับเศรษฐกิจที่ฟื้นตัวอย่างต่อเนื่อง ส่งผลให้อัตราแลกเปลี่ยนของดอลลาร์สหรัฐฯ แข็งค่า ทั้งนี้บริษัทอาจเสียประโยชน์จากค่าใช้จ่ายที่เป็นเงินตราต่างประเทศ อาทิเช่น สัญญาซ่อมบำรุง สัญญาเช่าเครื่องบิน เป็นต้น ดังนั้นบริษัทจึงทำการบริหารภายใต้ นโยบายการบริหารความเสี่ยงแบบธรรมชาติ คือ จัดการให้รายจ่ายอยู่ในสกุลเงินเดียวกับรายรับให้มากที่สุด นอกจากนี้โครงสร้างเงินกู้ในสกุลเงินต่างๆ จะถูกปรับให้สอดคล้องกับสกุลเงินของเงินสดสุทธิจากการดำเนินงานโดยบริษัทจะพิจารณานำเครื่องมือทางการเงินมาใช้ในการบริหารความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนตามความเหมาะสม

ราคาน้ำมันดิบในตลาดโลกมีแนวโน้มปรับตัวขึ้นมากกว่าที่เคยประมาณการไว้เมื่อต้นปี โดยได้รับปัจจัยสนับสนุนที่สำคัญจากการเร่งฉีดวัคซีนในกลุ่มประเทศที่มีเศรษฐกิจขนาดใหญ่ เช่น สหรัฐฯ สหภาพยุโรป ส่งผลดีต่อกิจกรรมทางเศรษฐกิจต่างๆ เช่น การเดินทาง การท่องเที่ยว และการขนส่ง อย่างไรก็ตามสถานการณ์การแพร่ระบาดของ COVID-19 ที่ยังคงรุนแรงในหลายประเทศโดยเฉพาะอินเดีย ซึ่งเป็นผู้นำเข้า

น้ำมันอันดับสามของโลก และการเพิ่มกำลังการผลิตของกลุ่มประเทศผู้ส่งออกน้ำมัน (OPEC+) ตั้งแต่เดือนสิงหาคมถึงธันวาคมปีนี้จะปัจจัยสำคัญที่จุดรั้งอัตราการเพิ่มขึ้นของราคาน้ำมัน อนึ่ง ในไตรมาสนี้บริษัทไม่มีสัญญาแลกเปลี่ยนราคาน้ำมัน (Fuel Price Swap Agreements)

จากรายงานเดือนสิงหาคม 2564 ธนาคารแห่งประเทศไทย ("ธปท.") คาดการณ์เศรษฐกิจไทยในปี 2564 มีแนวโน้มขยายตัวร้อยละ 0.7 ลดลงจากประมาณการในเดือนมิถุนายน 2564 ที่ร้อยละ 1.8 จากการระบาดของ COVID-19 รอบที่สามที่ยืดเยื้อและรุนแรงมากกว่าที่ประเมินไว้ มีจำนวนผู้ติดเชื้อรายวันเร่งสูงขึ้น โดยเฉพาะสายพันธุ์ Delta ที่มีความรุนแรงส่งผลให้มีมาตรการควบคุมที่เข้มงวดขึ้น และทำให้กิจกรรมทางเศรษฐกิจ การบริโภคภาคเอกชน และแนวโน้มนักท่องเที่ยวต่างชาติปรับตัวลง อย่างไรก็ตามภาครัฐได้มีการออกมาตรการสนับสนุน รวมถึงการส่งออกยังขยายตัวได้ดี หนุนการเติบโตของเศรษฐกิจ อีกทั้ง ธปท. คาดการณ์ภาคการท่องเที่ยวฟื้นตัวช้าโดยประมาณการจำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติในปี 2564 ไว้ 2 กรณี ในกรณีฐานจะมีนักท่องเที่ยวต่างชาติจำนวน 0.15 ล้านคน และกรณีที่แย่ที่สุดจะมีนักท่องเที่ยวเพียงจำนวน 0.10 ล้านคน ภายใต้สมมติฐานที่สถานการณ์แพร่ระบาดในประเทศสามารถควบคุมได้และทยอยผ่อนคลายมาตรการในช่วงต้นและช่วงปลายไตรมาส 4 ปีนี้ ตามลำดับ ทั้งนี้การฟื้นตัวของเศรษฐกิจอาจมีความล่าช้าออกไปจากปัจจัยความเสี่ยง อาทิเช่น สถานการณ์การแพร่ระบาดภายในประเทศ การเลื่อนระยะเวลาการเปิดประเทศ ประสิทธิภาพและความล่าช้าในการกระจายวัคซีน

บจ. ไทยแอร์เอเชีย คาดการณ์ผลการดำเนินงานในช่วงครึ่งปีหลังจะทรงตัวอย่างประคองประคอง จากการที่ภาครัฐบาลได้ออกมาตรการควบคุมการแพร่ระบาดอย่างเข้มงวดและสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ("กพท.") ได้ประกาศห้ามบินรับส่งผู้โดยสารในประเทศพื้นที่ควบคุมสูงสุดเริ่มตั้งแต่ 21 กรกฎาคม เป็นต้นไปโดยไม่มีกำหนด ดังนั้น บจ. ไทยแอร์เอเชีย จึงประกาศหยุดให้บริการในทุเส้นทางบินภายในประเทศชั่วคราวตั้งแต่วันที่ 12 - 31 สิงหาคม 2564

เพื่อให้ความร่วมมือกับรัฐบาลในการช่วยกันป้องกันและควบคุมการแพร่ระบาดของ COVID-19 อย่างไรก็ดี บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังเน้นการเติบโตในธุรกิจที่ไม่เกี่ยวข้องกับการบิน (“Non-airline Business”) โดยเพิ่มศักยภาพธุรกิจขนส่งทางอากาศโดยการนำเครื่องบินมาใช้ในการขนส่งทางอากาศอย่างเดียวน เพื่อรองรับธุรกิจอีคอมเมิร์ซและความต้องการขนส่งสินค้าโดยรวม นอกจากนี้ หน่วยธุรกิจด้านดิจิทัลภายใต้

กลุ่มแอร์เอเชียได้ผนึกกำลังกับโกเจ็ทแพลตฟอร์มบริการด้านอีคอมเมิร์ซและการชำระเงินผ่านมือถือชั้นนำของอาเซียนผ่านการเข้าซื้อกิจการของโกเจ็ทส่วนที่ดำเนินการอยู่ในประเทศไทย เพื่อที่จะเสริมศักยภาพและสร้างระบบนิเวศธุรกิจของกลุ่มแอร์เอเชีย โดยในประเทศไทยนั้น airasia super app จะเริ่มเปิดตัว airasia food และผลิตภัณฑ์อื่นๆ ภายในครึ่งปีหลังนี้

นิยามศัพท์

อัตราส่วนการขนส่งผู้โดยสาร คือจำนวนผู้โดยสารเทียบเป็นสัดส่วนกับปริมาณที่นั่ง ซึ่งเป็นจำนวนที่นั่งผู้โดยสารที่มีอยู่

ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร คือจำนวนที่นั่งบนทุกเที่ยวบิน คูณด้วยจำนวนกิโลเมตรที่ทำการบินบนที่นั่งเหล่านั้น (2564: ระยะทางที่ทำการบินจริง ;2563: ระยะทางมาตรฐาน)

ปริมาณการขนส่งด้านผู้โดยสาร คือจำนวนบรรทุกผู้โดยสารที่จ่ายค่าโดยสารบนทุกเที่ยวบิน คูณด้วยจำนวนกิโลเมตรที่ทำการบินบนที่นั่งเหล่านั้น (2564: ระยะทางที่ทำการบินจริง ;2563: ระยะทางมาตรฐาน)

ค่าโดยสารเฉลี่ย คำนวณโดยนำรายได้ค่าโดยสารและค่าธรรมเนียมน้ำมันเชื้อเพลิง ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย หักด้วยจำนวนผู้โดยสาร

รายได้ต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร คำนวณโดยนำรายได้หารด้วยปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร

ต้นทุนต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร คำนวณโดยนำผลรวมของต้นทุนจากการดำเนินงาน และค่าใช้จ่าย ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย หารด้วยปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร

ต้นทุนต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ไม่รวมน้ำมันเชื้อเพลิง) คำนวณโดยนำผลรวมของต้นทุนจากการดำเนินงาน และค่าใช้จ่าย ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย หักด้วยค่าน้ำมันเชื้อเพลิง หารด้วยปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร

ระยะทางบินโดยเฉลี่ย (กิโลเมตร) คือจำนวนกิโลเมตรที่ทำการบินเฉลี่ยต่อเที่ยวบิน

อัตราการใช้เครื่องบินต่อลำ (ชั่วโมงปฏิบัติการบินต่อวัน) คือจำนวนชั่วโมงปฏิบัติการบินเฉลี่ยต่อวันต่อลำในช่วงระยะเวลาที่เกี่ยวข้อง โดยจำนวนชั่วโมงปฏิบัติการบินเริ่มนับตั้งแต่ช่วงขณะที่เครื่องบินเคลื่อนที่ ณ สนามบินหนึ่ง ถึงเครื่องบินหยุดนิ่ง ณ สนามบินอีกแห่งหนึ่ง

อัตราส่วนเงินกู้ยืมต่อส่วนของผู้ถือหุ้น คำนวณโดยนำผลรวมของหนี้สินเฉพาะที่มีภาระดอกเบี้ยจ่ายทั้งหมด หารด้วยส่วนของผู้ถือหุ้น

อัตราส่วนเงินกู้ยืมสุทธิต่อส่วนของผู้ถือหุ้น คำนวณโดยนำผลรวมของหนี้สินเฉพาะที่มีภาระดอกเบี้ยจ่ายทั้งหมด หักด้วยเงินสด รายการเทียบเท่าเงินสด เงินลงทุนระยะสั้น และเงินฝาก หารด้วยส่วนของผู้ถือหุ้น

อัตรากำไรขั้นต้น คำนวณโดยนำรายได้จากการขายและบริหาร หักด้วยต้นทุนขายและบริการ หารด้วยรายได้จากการขายและบริการ

อัตรากำไรก่อนค่าใช้จ่ายทางการเงิน, ภาษีเงินได้, ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย (EBITDA) จากรายได้รวม (ไม่รวมรายได้เงินปันผล กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยน ดอกเบี้ยรับ และกำไรจากตราสารอนุพันธ์) หักด้วยค่าใช้จ่ายรวม บวกกลับด้วยค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่ายหารด้วยรายได้จากการขายและบริการ

อัตรากำไรสุทธิ คำนวณโดยนำกำไรสุทธิ หารด้วยรายได้จากการขายและบริการ