



คำอธิบายและ
การวิเคราะห์ของฝ่ายจัดการ
สำหรับปี 2564

บทสรุปผู้บริหาร

เศรษฐกิจโลกในปี 2564 เติบโตร้อยละ 5.9 จากหดตัวร้อยละ 3.1 ในปีก่อน หนุนจากกิจกรรมเศรษฐกิจทั่วโลกเริ่มฟื้นตัวจากการผ่อนคลายมาตรการควบคุมการแพร่ระบาดของภาครัฐ มาตรการสนับสนุนจากนโยบายการเงินและการคลัง การกระจายวัคซีนสู่ประชาชนที่มากขึ้น รวมไปถึงประสิทธิภาพของวัคซีนป้องกันโรค อย่างไรก็ตามกิจกรรมทางเศรษฐกิจทั่วโลกเริ่มแผ่วลงภายหลังการระบาดระลอกใหม่ในหลายประเทศ โดยในไตรมาสที่ 4 ปี 2564 เศรษฐกิจสหรัฐฯ ขยายตัวร้อยละ 6.9 สะท้อนถึงการฟื้นตัวของเศรษฐกิจถึงแม้จะมีการแพร่ระบาดของสายพันธุ์โอมิครอน (“Omicron”) ส่งผลให้เศรษฐกิจสหรัฐฯ ในปี 2564 เติบโตร้อยละ 5.7 จากหดตัวร้อยละ 3.4 ในปี 2563 หนุนจากตัวเลขการส่งออก การใช้จ่ายของผู้บริโภคภายในประเทศ บวกกับการใช้จ่ายของภาคธุรกิจที่หันมาเพิ่มเติมสินค้าคงคลัง เช่นเดียวกับเศรษฐกิจจีนในปี 2564 ขยายตัวร้อยละ 8.1 จากร้อยละ 2.2 ในปี 2563 ซึ่งเป็นอัตราการขยายตัวที่แข็งแกร่งที่สุดในรอบ 10 ปี เนื่องจากอุปสงค์ภายในประเทศฟื้นตัวจากการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโคโรนา (“COVID-19”) แม้ว่าเศรษฐกิจจีนในไตรมาสที่ 4 ขยายตัวน้อยที่สุดในรอบปี โดยหลักเป็นผลมากจากปัญหาสินค้าของภาคก่อสร้างที่ยังมีแนวโน้มไม่คลี่คลาย กอปรกับการดำเนินนโยบายควบคุมการแพร่ระบาดโดยไม่ให้มีผู้ติดเชื้อ (COVID-Zero) และราคาต้นทุนการผลิตที่ยังอยู่ในระดับสูงจากภาวะชะงักงันในห่วงโซ่อุปทาน (Supply Chain Disruption) ในขณะที่เศรษฐกิจยุโรปในไตรมาสที่ 4 ปี 2564 เติบโตในอัตราที่ช้าเมื่อเทียบกับไตรมาสก่อน เนื่องจากจำนวนผู้ติดเชื้อ COVID-19 เพิ่มขึ้นและการบังคับใช้ข้อจำกัดในการเดินทางซึ่งส่งผลกระทบต่อภาคบริการ เป็นผลให้เศรษฐกิจยุโรปในปี 2564 เติบโตร้อยละ 5.2

ภาพรวมเศรษฐกิจไทยปี 2564 เผชิญกับการแพร่ระบาดของ COVID-19 หลายระลอกและมีความรุนแรงส่งผลให้การฟื้นตัวของเศรษฐกิจไทยล่าช้า การกลับมาแพร่ระบาดของโรค COVID-19 ระลอกใหม่นับตั้งแต่ปลายปี 2563 และการระบาดของไวรัสสายพันธุ์เดลตาที่แพร่กระจายเป็นวงกว้างช่วงไตรมาสที่ 3 ปี 2564 เป็นผลให้กิจกรรมทางเศรษฐกิจถูกจำกัดภายใต้

มาตรการ ควบคุมการระบาดที่เข้มงวด นอกจากนี้ การระบาดยังส่งผลกระทบต่อภาคธุรกิจ ทำให้เกิดภาวะชะงักงันในสายการผลิตในบางภาคอุตสาหกรรมและภาคก่อสร้าง อย่างไรก็ตาม ในช่วงท้ายของปี การระดมฉีดวัคซีนมีความคืบหน้าขึ้นอย่างมากทำให้การระบาดในประเทศคลี่คลายลง มีการทยอยผ่อนคลายมาตรการควบคุม ทำให้กิจกรรมทางเศรษฐกิจสามารถกลับมาดำเนินการต่อได้ ส่วนภาคการท่องเที่ยวยังคงขึ้นอยู่กับมาตรการการผ่อนคลายการเดินทางระหว่างประเทศ ความคืบหน้าของการกระจายวัคซีน และประสิทธิภาพของยารักษา COVID-19 โดยหลังจากการเปิดประเทศเมื่อวันที่ 1 พฤศจิกายน 2564 ผ่านโครงการเดินทางเข้าไทยโดยยกเว้นการกักตัว (Test & Go) นั้น ช่วยกระตุ้นการฟื้นตัวของการท่องเที่ยวต่างชาติให้ดีขึ้น ส่งผลให้มีผู้เดินทางเข้ามาประเทศไทยในปี 2564 จำนวน 0.43 ล้านคน โดยหลักมาจากยุโรป สหรัฐฯ และอาเซียน ซึ่งมีสัดส่วนร้อยละ 59 ร้อยละ 9 และร้อยละ 8 ตามลำดับ อย่างไรก็ตามการพบเชื้อไวรัสสายพันธุ์ใหม่ในหลายประเทศมีแนวโน้มสร้างความกังวลต่อนักเดินทางทั่วโลก ส่งผลให้จำนวนนักท่องเที่ยวและรายได้สำหรับการท่องเที่ยวในประเทศปี 2564 หดตัวร้อยละ 46.7 และร้อยละ 69.6 ตามลำดับ ส่งผลให้ภาพรวมเศรษฐกิจไทยปี 2564 เติบโตเพียงเล็กน้อยที่ร้อยละ 1.6 จากหดตัวที่ร้อยละ 6.2 ในปี 2563 ตามที่กล่าวข้างต้นส่งผลให้ตลอดทั้งปี 2564 บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีจำนวนผู้โดยสารอยู่ที่ 2.93 ล้านคน ด้วยอัตราการขนส่งผู้โดยสารที่ร้อยละ 68

จากที่กล่าวมาข้างต้นส่งผลให้ผลการดำเนินงานของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ในปี 2564 มีรายได้รวมจำนวน 4,508.2 ล้านบาท และขาดทุนสุทธิสำหรับงวดจำนวน 6,647.5 ล้านบาท ทั้งนี้มีขาดทุนในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมจำนวน 6,386.9 ล้านบาท ในขณะที่มีเงินสด ณ สิ้นปีจำนวน 5,359.6 ล้านบาท ทั้งนี้ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ได้เริ่มดำเนินการตามแผนปรับโครงสร้าง โดยออกหุ้นสามัญเพิ่มทุนและหุ้นกู้แปลงสภาพแล้วนั้น และได้เพิ่มทุนใน บจ. ไทยแอร์เอเชียจำนวน 3,900 ล้านบาท เพื่อเพิ่มสัดส่วนการถือหุ้นจากร้อยละ 55.0 เป็นร้อยละ 69.2 ในวันที่ 8 ธันวาคม 2564

สรุปผลการดำเนินงาน

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น (“บริษัท”) เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งประกอบธุรกิจสายการบินไทยแอร์เอเชีย โดยถือหุ้นร้อยละ 69.2 ใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย

ผลประกอบการของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น สำหรับงวดสามเดือนและปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2563 และ 2564 เป็นไปดังนี้:

งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ

บริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน) หน่วย: ล้านบาท	งบการเงินรวม สำหรับงวด สามเดือนสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม			งบการเงินรวม สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม		
	2564	2563 ⁽¹⁾	เปลี่ยนแปลง	2564	2563 ⁽¹⁾	เปลี่ยนแปลง
รายได้รวม	1,619.3	4,158.6	-61%	4,508.2	16,237.3	-72%
ค่าใช้จ่ายรวม	3,733.3	5,423.2	-31%	16,358.9	23,788.1	-31%
กำไร (ขาดทุน) จากกิจกรรมดำเนินงาน	(2,114.0)	(1,264.6)	-67%	(11,850.6)	(7,550.8)	-57%
กำไร (ขาดทุน)	(1,671.4)	(2,028.6)	18%	(11,957.9)	(8,666.9)	-38%
ส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัท	(992.8)	(1,114.4)	11%	(6,647.5)	(4,764.1)	-40%
ส่วนที่เป็นของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมของบริษัทย่อย	(678.6)	(914.2)	26%	(5,310.4)	(3,902.8)	-36%
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ	(1,486.3)	(1,489.7)	0.2%	(11,531.5)	(8,882.7)	-30%
ส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัท	(865.0)	(818.0)	-6%	(6,386.9)	(4,882.8)	-31%
ส่วนที่เป็นของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมของบริษัทย่อย	(621.3)	(671.7)	7%	(5,144.6)	(3,999.9)	-29%
กำไร (ขาดทุน) ต่อหุ้นขั้นพื้นฐาน (บาท)	(0.1939)	(0.2298)	16%	(1.2985)	(0.9823)	-32%
กำไร (ขาดทุน) ต่อหุ้นปรับลด (บาท)	(0.1917)	(0.2298)	17%	(1.2833)	(0.9823)	-31%

⁽¹⁾ จัดประเภทรายการในงบการเงินใหม่

สำหรับผลการดำเนินงานปี 2564 บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มีรายได้รวมทั้งสิ้น 4,508.2 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 72 จากช่วงเดียวกันของปีก่อน ขณะที่ค่าใช้จ่ายรวมทั้งสิ้น 16,358.9 ลดลงร้อยละ 31 จากช่วงเดียวกันของปีก่อน ส่งผลให้ในปี 2564 มีขาดทุนสุทธิสำหรับปีในส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทจำนวน 6,647.5 ล้านบาท จากขาดทุนจำนวน 4,764.1 ล้านบาท ในปี 2563 ในระหว่างปี 2564 บริษัทมีการปรับโครงสร้างการถือหุ้น โดยการออกหุ้นเพิ่มทุนและหุ้นกู้แปลงสภาพส่งผลให้มีขาดทุนต่อหุ้นปรับลดอยู่ที่ 1.2833 บาท จากขาดทุนต่อหุ้นขั้นพื้นฐานที่ 1.2985 บาท แต่มีผลกำไรในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นจากการป้องกันความเสี่ยงกระแสเงินสดสุทธิภาษีเงินจำนวน 260.7 ล้านบาท รวมถึงผลกำไรจากประมาณการภาวะผูกพันผลประโยชน์พนักงานสุทธิภาษีจำนวน 165.7 ล้านบาท ส่งผลให้มีขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปีในส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทจำนวน 6,386.9 ล้านบาท จากขาดทุนจำนวน 4,882.8 ล้านบาท ในปี 2563

ในไตรมาสที่ 4 ปี 2564 บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มีรายได้รวมทั้งสิ้น 1,619.3 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 61 จากช่วงเดียวกันของปีก่อน ขณะที่มีค่าใช้จ่ายรวมทั้งสิ้น 3,733.3 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 31 จากช่วงเดียวกันของปีก่อน ส่งผลให้ในไตรมาสที่ 4 ปี 2564 ส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทมีขาดทุนสุทธิจำนวน 992.8 ล้านบาท จากขาดทุนจำนวน 1,114.4 ล้านบาท ในช่วงเดียวกันของปีก่อน ส่งผลให้มีขาดทุนต่อหุ้นขั้นพื้นฐานอยู่ที่ 0.1939 บาท แต่มีผลกำไรในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จจูงขึ้นจากการป้องกันความเสี่ยง กระแสเงินสดสุทธิภาษีเงินได้จำนวน 19.3 ล้านบาท รวมถึงผลกำไรจากประมาณการภาวะผูกพันผลประโยชน์พนักงานสุทธิภาษี จำนวน 165.7 ล้านบาท ทำให้มีผลขาดทุนในงบกำไรเบ็ดเสร็จรวมในส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทจำนวน 865.0 ล้านบาท จากขาดทุนจำนวน 818.0 ล้านบาท ในไตรมาสที่ 4 ปี 2563

งบแสดงฐานะการเงิน

บริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน) หน่วย: ล้านบาท	งบการเงินรวม		
	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563	เปลี่ยนแปลง
สินทรัพย์	71,208.3	67,977.7	5%
หนี้สิน	54,379.5	50,617.4	7%
ส่วนของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ	20,201.1	14,266.1	42%
ส่วนของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมของบริษัทย่อย	(3,372.3)	3,094.2	- >100%
รวมส่วนของผู้ถือหุ้น	16,828.8	17,360.3	-3%

สินทรัพย์

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 สินทรัพย์มีจำนวน 71,208.3 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 5 เทียบจากสิ้นปีก่อน ซึ่งเป็นผลมาจาก

- (1) สินทรัพย์หมุนเวียนเพิ่มขึ้นจำนวน 4,912.8 ล้านบาท ส่วนใหญ่มาจากเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้นจำนวน 4,249.2 ล้านบาท จากแผนการปรับโครงสร้างการถือหุ้นของกลุ่มบริษัท
- (2) สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนลดลงจำนวน 1,682.1 ล้านบาท ส่วนใหญ่มาจากที่ดิน เครื่องบิน ส่วนปรับปรุงอาคารเช่าและอุปกรณ์ ลดลงจากการเข้าทำรายการขายและเช่ากลับเครื่องบิน และการตัดจำหน่ายเงินสำรองบำรุงรักษาเครื่องบินที่เกี่ยวข้องเป็นค่าใช้จ่าย

หนี้สิน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 หนี้สินมีจำนวน 54,379.5 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 7 เทียบจากสิ้นปีก่อนซึ่งเป็นผลมาจาก

- (1) หนี้สินหมุนเวียนลดลงจำนวน 263.0 ล้านบาท ส่วนใหญ่มาจากเจ้าหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกันลดลงจำนวน 1,754.5 ล้านบาท จากการชำระคืนหนี้บริษัทในเครือ หลักๆจากค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการดำเนินงาน ในขณะที่ค่าใช้จ่ายค้างจ่ายเพิ่มขึ้น 743.7 ล้านบาท โดยหลักมาจากเงินสำรองบำรุงรักษาเครื่องบิน หนี้กู้ระยะยาวส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี เพิ่มขึ้น 300.1 ล้านบาท จากหนี้กู้ระยะยาวที่มีกำหนดชำระคืนในเดือนพฤษภาคม 2565 จำนวน 600 ล้านบาท และการชำระคืนหุ้นกู้บางส่วนในเดือนมิถุนายน 2564 จำนวน 300 ล้านบาท

- (2) หนี้สินไม่หมุนเวียนเพิ่มขึ้นจำนวน 4,025.2 ล้านบาท ส่วนใหญ่มาจากการเพิ่มขึ้นของหนี้สินตามสัญญาเช่า จากการปรับโครงสร้างหนี้สินตามสัญญาเช่าดำเนินงานเครื่องบิน 25 ลำ จำนวน 6,869.0 ล้านบาท นอกจากนี้หนี้สินตราสารอนุพันธ์ลดลงจำนวน 540.6 ล้านบาท โดยหลักจากสัญญาแลกเปลี่ยนราคาน้ำมันและสัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศล่วงหน้า รวมไปถึงหุ้นกู้ระยะยาวสุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปีลดลงจำนวน 599.1 ล้านบาท

ส่วนของผู้ถือหุ้น

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 ส่วนของผู้ถือหุ้นมีจำนวน 16,828.8 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 3 เมื่อเทียบกับสิ้นปีก่อน โดยหลักเป็นผลจากการออกหุ้นสามัญเพิ่มทุนจำนวน 8,800.0 ล้านบาท และการออกหุ้นกู้แปลงสภาพจำนวน 2,200.0 ล้านบาท ในขณะที่มีขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปีจำนวน 6,535.3 ล้านบาท ส่งผลให้ส่วนของผู้ถือหุ้นของบริษัทและส่วนของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมของบริษัทย่อย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 มีจำนวน 20,201.1 ล้านบาท และขาดทุนเกินทุน 3,372.3 ล้านบาท ตามลำดับ

งบกระแสเงินสด

บริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน) หน่วย: ล้านบาท	งบการเงินรวม สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม	
	2564	2563
เงินสดสุทธิได้มาจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมดำเนินงาน	(4,347.0)	(897.9)
เงินสดสุทธิได้มาจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมลงทุน	1,283.7	12,064.4
เงินสดสุทธิได้มาจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมจัดหาเงิน	7,313.6	(14,031.4)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น (ลดลง) สุทธิ	4,250.3	(2,864.9)
กำไร (ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยนที่ยังไม่เกิดขึ้นจริงของเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	(1.1)	(6.9)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดต้นปี	1,110.4	3,982.2
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดปลายปี	5,359.6	1,110.4

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564 บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มีเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมดำเนินงานจำนวน 4,347.0 ล้านบาท โดยหลักจากผลขาดทุนจากการดำเนินงานสำหรับปีและการจ่ายคืนหนี้บริษัทที่เกี่ยวข้องกัน ในส่วนของเงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมลงทุนมีจำนวน 1,283.7 ล้านบาท ส่วนใหญ่มาจากเงินสดรับจากการจำหน่ายเครื่องบินจำนวน 2 ลำ ขณะที่เงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมจัดหาเงินมีจำนวน 7,313.6 ล้านบาท โดยหลักจากเงินรับชำระค่าหุ้นเพิ่มทุนและหุ้นกู้แปลงสภาพ ในขณะที่มีการชำระหนี้เพื่อยกเลิกสัญญาเช่าก่อนถึงเวลาที่กำหนดและชำระหนี้ภายใต้สัญญาเช่า ส่งผลให้มีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้นสุทธิจำนวน 4,250.3 ล้านบาท โดยมีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดปลายปีอยู่ที่ 5,359.6 ล้านบาท

ผลประกอบการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย สำหรับงวดสามเดือนและปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564 และ 2565 เป็นไปดังนี้:

งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ

บริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด หน่วย: ล้านบาท	สำหรับงวด สามเดือนสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม		เปลี่ยนแปลง	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม		เปลี่ยนแปลง
	2564	2563 ⁽¹⁾		2564	2563 ⁽¹⁾	
รายได้รวม	2,152.1	4,157.8	-48%	4,507.5	16,236.3	-72%
ค่าใช้จ่ายรวม	4,211.6	5,426.0	-22%	16,255.9	23,794.6	-32%
กำไร (ขาดทุน) จากกิจกรรมดำเนินงาน	(2,059.5)	(1,268.3)	-62%	(11,748.4)	(7,558.3)	-55%
กำไร (ขาดทุน)	(1,537.7)	(2,031.5)	24%	(11,785.7)	(8,673.0)	-36%
กำไร (ขาดทุน) เบ็ดเสร็จรวม	(1,352.6)	(1,492.6)	9%	(11,359.3)	(8,888.7)	-28%
กำไร (ขาดทุน) ต่อหุ้นขั้นพื้นฐาน (บาท)	(34.26)	(46.64)	27%	(262.62)	(199.12)	-32%

⁽¹⁾ จัดประเภทรายการในงบการเงินใหม่

สำหรับปี 2564 บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีรายได้รวมจำนวน 4,507.5 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 72 จากรายได้ปี 2563 ที่ 16,236.3 ล้านบาท โดยหลักมาจากรายได้จากการขายและการให้บริการจำนวน 3,828.5 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 72 จากช่วงเดียวกันของปีก่อน เนื่องจากการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัส COVID-19 ในช่วงปลายเดือนธันวาคม 2563 และกลางเดือนเมษายน 2564 กอปรกับสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยได้ประกาศให้ผู้ดำเนินการเดินอากาศยานในเส้นทางการบินภายในประเทศ ห้ามปฏิบัติการบินรับส่งผู้โดยสารเข้าหรือออกพื้นที่ที่กำหนดเป็นพื้นที่ควบคุมสูงสุดและเข้มงวด (พื้นที่สีแดงเข้ม) ส่งผลให้เที่ยวบินภายในประเทศถูกระงับชั่วคราวในช่วงไตรมาสที่ 3 เกือบทั้งหมด อย่างไรก็ตาม บจ. ไทยแอร์เอเชีย กลับมาให้บริการเที่ยวบินระหว่างประเทศสู่ประเทศมัลดีฟส์และกัมพูชาในช่วงปลายปี เนื่องจากการผ่อนคลายมาตรการเดินทางตามนโยบายการเปิดประเทศ ผ่านโครงการ Test & Go อย่างไรก็ตามหลังจากมีการระบาดของ Omicron รัฐบาลไทยได้ระงับโครงการ Test & Go ชั่วคราวตั้งแต่วันที่ 22 ธันวาคม 2564 ซึ่งส่งผลต่อแผนการกลับมาให้บริการเที่ยวบินระหว่างประเทศของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ไปยังจุดหมายปลายทางอื่น ๆ ส่งผลให้จำนวนผู้โดยสารสำหรับปี 2564 อยู่ที่ 2.93 ล้านคน หดตัวร้อยละ 69 จากปี 2563 และมีอัตราส่วนการขนส่งผู้โดยสารอยู่ที่ร้อยละ 68 หรือลดลง 7 จุดจากปีก่อน นอกจากนี้ราคาค่าโดยสารเฉลี่ยในปี 2564 ลดลงร้อยละ 9 จากช่วงเดียวกันของปีก่อนมาอยู่ที่ 1,090 บาทต่อคน เนื่องจากมีรายได้หลักจากเส้นทางบินในประเทศเท่านั้น แม้ว่าจะเปิดเส้นทางบินระหว่างประเทศในช่วงปลายปีแต่เป็นเพียงระยะสั้นๆ ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีรายได้เสริมในปี 2564 เท่ากับ 651.3 ล้านบาท หรือลดลงร้อยละ 71 จากช่วงเดียวกันของปีก่อน โดยหลักมาจากการหดตัวของจำนวนผู้โดยสาร ส่งผลต่อบริการฝากสัมภาระใต้ท้องเครื่องและค่าบริการจากการขายสินค้าบนเครื่องบิน

สำหรับปี 2564 บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีค่าใช้จ่ายรวมทั้งสิ้น 16,255.9 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 32 จากช่วงเดียวกันของปีก่อนที่เท่ากับ 23,794.6 ล้านบาท โดยต้นทุนขายและการบริการจำนวน 11,167.1 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 45 จากปี 2563 ที่เท่ากับ 20,484.2 ล้านบาท โดยหลักจากค่าน้ำมันเชื้อเพลิงที่ลดลงร้อยละ 78 จากปี 2563 ตามปริมาณการใช้น้ำมันที่ลดลงและไม่มีผลขาดทุนจากสัญญาแลกเปลี่ยนราคาน้ำมัน เช่นเดียวกับค่าจ้างพนักงานซึ่งลดลงจากนโยบายขอความร่วมมือให้พนักงานใช้สิทธิการลาโดยไม่รับค่าจ้างในระยะสั้นและระยะยาว ค่าบริการในสนามบินและลานจอด ค่าใช้จ่ายบริการภาคพื้นและการจัดจำหน่ายที่ลดลงตามปริมาณเที่ยวบิน และค่าเสื่อมราคาลดลงโดยหลักเป็นผลมาจากการไม่คำนวณรวมค่าเสื่อมราคาของสินทรัพย์สิทธิการใช้ที่ถูกต้อง

ค่า ณ สิ้นปี 2563 ในขณะที่ค่าซ่อมบำรุงเพิ่มขึ้นโดยหลักจากค่าใช้จ่ายในการส่งคืนเครื่องบินจำนวน 2 ลำในปีนั้น นอกจากนี้ ค่าใช้จ่ายในการขายและการบริหารลดลงร้อยละ 29 โดยหลักจากการลดค่าใช้จ่ายโฆษณาและส่งเสริมการขาย ทั้งนี้ต้นทุนไม่รวม ค่าน้ำมันเชื้อเพลิงต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารอยู่ที่ 4.04 บาท เพิ่มขึ้นจาก 1.66 บาทในปี 2563 เนื่องจากปริมาณการผลิต ด้านผู้โดยสารหดตัวในอัตราที่สูงกว่าค่าใช้จ่ายดำเนินงานตามที่กล่าวข้างต้น ส่งผลให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีอัตราการใช้เครื่องบิน ต่อลำอยู่ที่ 5.6 ชั่วโมงปฏิบัติการบินต่อวัน ลดลงจาก 7.4 ชั่วโมงปฏิบัติการบินต่อวันเมื่อเทียบกับปีก่อน อย่างไรก็ตาม บจ. ไทยแอร์เอเชีย ควบคุมการตรงต่อเวลาของเที่ยวบินอย่างต่อเนื่องโดยมีอัตราการตรงต่อเวลาเพิ่มขึ้นที่ร้อยละ 97 จากร้อยละ 96 เมื่อเทียบกับปีก่อน ซึ่งดีกว่าเป้าหมายกลยุทธ์ของบริษัทตามนโยบายความยั่งยืนที่ร้อยละ 90

สำหรับปี 2564 บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีค่าใช้จ่ายอื่นจำนวน 3,900.0 ล้านบาท โดยหลักเป็นผลขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนจำนวน 3,654.4 ล้านบาท พลิกจากกำไรจำนวน 545.6 ล้านบาท ในปี 2563 เนื่องจากผลต่างจากอัตราแลกเปลี่ยนจากหนี้สินตามสัญญาเช่าที่ยังไม่รับรู้จากเงินบาทอ่อนค่าเมื่อเทียบกับดอลลาร์สหรัฐ ขณะที่มีรายได้อื่นรวมจำนวน 679.0 ล้านบาท โดยหลักเป็นผลกำไร จากตราสารอนุพันธ์จำนวน 391.2 ล้านบาท พลิกจากขาดทุน 37.2 ล้านบาท ส่งผลให้มีผลขาดทุนจากกิจกรรมดำเนินงานสำหรับปี 2564 อยู่ที่ 11,748.4 ล้านบาท ทั้งนี้มีต้นทุนทางการเงินจำนวน 1,811.8 ล้านบาท เพิ่มเล็กน้อยจากปีก่อน ขณะที่มีรายได้ภาษีเงิน ได้จำนวน 1,724.5 ล้านบาท ส่วนใหญ่เป็นมาจากผลขาดทุนทางภาษีในงวดที่นำไปใช้ได้ในอนาคตและปรับโครงสร้างหนี้สินตาม สัญญาเช่าดำเนินงาน ส่งผลให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีขาดทุนสุทธิสำหรับงวดจำนวน 11,785.7 ล้านบาท แต่มีผลกำไรในงบกำไร ขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นจากการป้องกันความเสี่ยงกระแสเงินสดสุทธิภาษีเงินจำนวน 260.7 ล้านบาท รวมถึงผลกำไรจากประมาณการ ภาวะผูกพันผลประโยชน์พนักงานสุทธิภาษีเงินจำนวน 165.7 ล้านบาท ส่งผลให้มีขาดทุนจากกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมสำหรับงวด จำนวน 11,359.3 ล้านบาท

สำหรับผลการดำเนินงานในไตรมาสที่ 4 ปี 2564 บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีรายได้รวมจำนวน 2,152.1 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 48 จาก ช่วงเดียวกันของปีก่อน โดยมีรายได้จากการขายและการให้บริการจำนวน 1,528.9 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 55 จากช่วงเดียวกันของ ปีก่อน จากควมวิตกกังวลต่อการระบาดของ COVID-19 สายพันธุ์ใหม่และมาตรการควบคุมการระบาดจากภาครัฐ ส่งผลกระทบ ต่อความต้องการเดินทาง ทำให้จำนวนผู้โดยสารในงวดนี้หดตัวร้อยละ 59 มาอยู่ที่ 1.15 ล้านคน และมีอัตราการขนส่งผู้โดยสารอยู่ที่ ร้อยละ 76 หรือลดลง 2 จุดจากช่วงเดียวกันของปีก่อน อย่างไรก็ตาม ค่าโดยสารเฉลี่ยอยู่ที่ 1,130 บาทต่อคน เพิ่มขึ้นร้อยละ 10 จากช่วงเดียวกันของปีก่อน โดยหลักจากการส่งเสริมการขายตัวบินเร็ว ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีรายได้บริการเสริมในไตรมาสที่ 4 ปี 2564 เท่ากับ 235.7 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 58 โดยหลักมาจากผลกระทบจากจำนวนผู้โดยสารที่ลดลงและการห้ามจำหน่ายและ ให้บริการอาหารบนเครื่องบิน

สำหรับไตรมาสที่ 4 ปี 2564 บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีค่าใช้จ่ายรวมทั้งสิ้น 4,211.6 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 22 จากช่วงเดียวกันของปี ก่อนที่เท่ากับ 5,426.0 ล้านบาท โดยหลักมาจากต้นทุนขายและการบริการมีจำนวน 3,799.1 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 16 จากช่วง เดียวกันของปีก่อน โดยหลักจากค่าน้ำมันเชื้อเพลิงที่ลดลงร้อยละ 64 จากไตรมาสที่ 4 ปี 2563 โดยปริมาณการใช้น้ำมันลดลงตาม ปริมาณเที่ยวบิน ในขณะที่ไตรมาสที่ 4 ปี 2563 มีผลขาดทุนสัญญาแลกเปลี่ยนราคาน้ำมัน นอกจากนี้ค่าใช้จ่ายพนักงานลดลง ตามปริมาณเที่ยวบินที่ลดลง ขณะที่ค่าบำรุงรักษาเพิ่มขึ้นจากการตัดจำหน่ายเงินสำรองบำรุงรักษาเครื่องบินจากการขายและเช่า กลับ อย่างไรก็ตาม บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีต้นทุนไม่รวมค่าน้ำมันเชื้อเพลิงต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารอยู่ที่ 3.75 บาท เพิ่มขึ้น จาก 1.15 บาท จากช่วงเดียวกันของปีก่อน เนื่องจากปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารหดตัวในอัตราที่สูงกว่าค่าใช้จ่ายดำเนินงาน ตามที่กล่าวข้างต้น ส่งผลให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีอัตราการใช้เครื่องบินต่อลำในไตรมาสที่ 4 ปี 2564 อยู่ที่ 5.4 ชั่วโมงปฏิบัติการบิน ต่อวันของจำนวนเครื่องบินที่ปฏิบัติการบินลดลงจาก 6.3 ชั่วโมงปฏิบัติการบินต่อวันจากช่วงเดียวกันของปีก่อน

ในไตรมาสนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีค่าใช้จ่ายอื่นลดลง เนื่องจากในปีที่แล้วมีการตั้งผลขาดทุนจากการด้อยค่าทรัพย์สินจำนวน 1,416.0 ล้านบาท ในขณะที่ไตรมาสนี้มีผลกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนของหนี้สินตามสัญญาเช่าที่ยังไม่รับรู้จำนวน 532.8 ล้านบาท จากการที่เงินบาทแข็งค่าเมื่อเทียบกับดอลลาร์สหรัฐ ส่งผลให้มีขาดทุนจากกิจกรรมดำเนินงานสำหรับไตรมาสที่ 4 ปี 2564 อยู่ที่ 2,059.5 ล้านบาท ทั้งนี้มีต้นทุนทางการเงินจำนวน 484.8 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 8 โดยหลักเป็นดอกเบี้ยจ่ายจากการเลื่อนการชำระค่าเช่าเครื่องบิน ขณะที่มียาวยุติภาษีเงินได้จำนวน 1,000.6 ล้านบาท ส่วนใหญ่เป็นมาจากผลขาดทุนทางภาษีในงวดที่นำไปใช้ได้ ในอนาคตและปรับโครงสร้างหนี้สินตามสัญญาเช่าดำเนินงาน ส่งผลให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีขาดทุนสุทธิสำหรับงวดจำนวน 1,537.7 ล้านบาท แต่มีผลกำไรในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นจากการป้องกันความเสี่ยงกระแสเงินสดสุทธิภาษีเงินได้จำนวน 19.3 ล้านบาท รวมถึงผลกำไรจากประมาณการภาวะผูกพันผลประโยชน์พนักงานสุทธิภาษีจำนวน 165.7 ล้านบาท ส่งผลให้มีขาดทุนจากกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมสำหรับงวดจำนวน 1,352.6 ล้านบาท

บริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด	ไตรมาส 4 ปี 2564	ไตรมาส 4 ปี 2563 ⁽¹⁾	เปลี่ยนแปลง	ปี 2564	ปี 2563 ⁽¹⁾	เปลี่ยนแปลง
จำนวนผู้โดยสาร (ล้านคน)	1.15	2.81	-59%	2.93	9.49	-69%
ปริมาณที่นั่ง(ล้านที่นั่ง)	1.51	3.82	-60%	4.31	12.64	-66%
อัตราการขนส่งผู้โดยสาร (ร้อยละ)	76%	74%	2 จุด	68%	75%	-7 จุด
ปริมาณการขนส่งด้านผู้โดยสาร (ล้านที่นั่ง-กม.)	783	2,368	-67%	2,083	7,735	-73%
ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ล้านที่นั่ง-กม.)	1,030	3,158	-67%	3,002	10,174	-70%
ค่าโดยสารเฉลี่ย (บาท)	1,130	1,023	10%	1,090	1,199	-9%
รายได้ต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (บาท)	1.49	1.09	37%	1.28	1.34	-5%
ต้นทุนต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (บาท)	4.33	1.67	>100%	4.51	2.29	97%
ต้นทุนต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ไม่รวมน้ำมันเชื้อเพลิง)(บาท)	3.75	1.15	>100%	4.04	1.66	>100%

(1) จัดประเภทรายการในงบการเงินใหม่

งบแสดงฐานะการเงิน

บริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563	เปลี่ยนแปลง
หน่วย: ล้านบาท			
สินทรัพย์	45,508.7	45,129.8	1%
หนี้สิน	56,463.8	48,625.6	16%
ส่วนของผู้ถือหุ้น (ขาดทุนเกินทุน)	(10,955.0)	(3,495.8)	->100%

สินทรัพย์

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 สินทรัพย์มีจำนวน 45,508.7 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 1 เทียบจากสิ้นปีก่อน ซึ่งเป็นผลมาจาก

- (1) สินทรัพย์หมุนเวียนเพิ่มขึ้นจำนวน 362.0 ล้านบาท ส่วนใหญ่มาจากการเพิ่มขึ้นของสินทรัพย์ทางการเงินหมุนเวียนอื่นจำนวน 316.5 ล้านบาท จากเงินมัดจำค่าเช่าเครื่องบินจากการเช่าทำรายการขายและเช่ากลับเครื่องบิน ลูกหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกันเพิ่มขึ้นจำนวน 279.5 ล้านบาท และลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่นเพิ่มขึ้นจำนวน 275.7 ล้านบาท โดยหลักจากการขอคืนภาษีมูลค่าเพิ่ม ในขณะที่เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดลดลงจำนวน 301.1 ล้านบาท
- (2) สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนเพิ่มขึ้นจำนวน 17.0 ล้านบาท ส่วนใหญ่มาจากสินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีเพิ่มขึ้นจำนวน 1,640.4 ล้านบาท โดยหลักจากผลขาดทุนทางภาษีในงวดที่นำไปใช้ได้ในอนาคต ทั้งนี้ ที่ดิน เครื่องบิน ส่วนปรับปรุงอาคารเช่าและอุปกรณ์ โดยหลักลดลงจากการเช่าทำรายการขายและเช่ากลับเครื่องบิน และการตัดจำหน่ายเงินสำรองบำรุงรักษาเครื่องบินที่เกี่ยวข้องเป็นค่าใช้จ่าย

หนี้สิน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 หนี้สินมีจำนวน 56,463.8 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 16 เทียบจากสิ้นปีก่อนซึ่งเป็นผลมาจาก

- (1) หนี้สินหมุนเวียนเพิ่มขึ้นจำนวน 2,155.0 ล้านบาท โดยหลักมาจากการเพิ่มขึ้นของเงินกู้ยืมระยะสั้นจาก บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เพื่อเป็นค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวกับการดำเนินงาน จำนวน 2,450.0 ล้านบาท
- (2) หนี้สินไม่หมุนเวียนเพิ่มขึ้นจำนวน 5,683.3 ล้านบาท ส่วนใหญ่มาจากการเพิ่มขึ้นของหนี้สินตามสัญญาเช่า จากการปรับโครงสร้างหนี้สินตามสัญญาเช่าดำเนินงานเครื่องบิน 25 ลำ จำนวน 6,869.0 ล้านบาท ในขณะที่หุ้นกู้ระยะยาวสุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปีลดลงจำนวน 599.1 ล้านบาท

ส่วนของผู้ถือหุ้น

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 ส่วนของผู้ถือหุ้นขาดทุนเกินทุนจำนวน 10,995.0 ล้านบาท จากสิ้นปีก่อนที่ขาดทุนเกินทุนจำนวน 3,495.8 ล้านบาท โดยหลักเป็นผลจากขาดทุนจากการดำเนินงานสำหรับปี ในขณะที่ได้รับเงินจากการเพิ่มทุนจำนวน 3,900.0 ล้านบาท อนึ่ง บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีอัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยจ่ายต่อส่วนของผู้ถือหุ้น ("D/E Ratio") และอัตราส่วนเงินกู้ยืมสุทธิต่อส่วนของผู้ถือหุ้น ("Net Gearing Ratio") ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 เท่ากับ -4.34 เท่า และ -4.28 เท่า ตามลำดับ ทั้งนี้หากไม่รวมหนี้สินตามสัญญาเช่าดำเนินงาน D/E Ratio และ Net Gearing Ratio เท่ากับ -1.19 เท่า และ -1.12 เท่า ตามลำดับ

งบกระแสเงินสด

บริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม	
หน่วย: ล้านบาท	2564	2563
เงินสดสุทธิได้มาจาก(ใช้ไปใน)กิจกรรมดำเนินงาน	(4,327.9)	(903.5)
เงินสดสุทธิได้มาจาก(ใช้ไปใน)กิจกรรมลงทุน	1,280.8	12,064.3
เงินสดสุทธิได้มาจาก(ใช้ไปใน)กิจกรรมจัดหาเงิน	<u>2,747.1</u>	<u>(14,031.4)</u>
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น(ลดลง)สุทธิ	(300.0)	(2,870.6)
กำไร(ขาดทุน)จากอัตราแลกเปลี่ยนที่ยังไม่เกิดขึ้น		
จริงของเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	(1.1)	(6.9)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดต้นปี	<u>1,012.1</u>	<u>3,889.6</u>
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดปลายปี	<u>711.0</u>	<u>1,012.1</u>

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564 บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมดำเนินงานจำนวน 4,327.9 ล้านบาท โดยหลักจากผลขาดทุนจากการดำเนินงานสำหรับปีและการจ่ายคืนหนี้บริษัทที่เกี่ยวข้องกัน ในส่วนของเงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมลงทุนมีจำนวน 1,280.8 ล้านบาท ส่วนใหญ่มาจากเงินสดรับจากการจำหน่ายเครื่องบินจำนวน 2 ลำ ขณะที่เงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมจัดหาเงินมีจำนวน 2,747.1 ล้านบาท โดยหลักจากเงินสดรับชำระค่าหุ้นและเงินกู้ยืมระยะสั้นจาก บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ในขณะที่มีการชำระหนี้เพื่อยกเลิกสัญญาเช่าก่อนถึงเวลาที่กำหนดและชำระหนี้ภายใต้สัญญาเช่า ส่งผลให้มีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดลดลงสุทธิจำนวน 300.0 ล้านบาท โดยมีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดปลายปีอยู่ที่ 711.0 ล้านบาท

ภาพรวมการดำเนินงานในอนาคต

จากรายงานเดือนมกราคม 2565 กองทุนการเงินระหว่างประเทศ (IMF) คาดการณ์การเติบโตของเศรษฐกิจโลกในปี 2565 อยู่ที่ร้อยละ 4.4 ต่ำกว่าปี 2564 ที่เติบโตร้อยละ 5.9 โดยหลักจากการกระจายและประสิทธิภาพของวัคซีนซึ่งจะเป็นปัจจัยหนุนสำคัญต่อการฟื้นตัวกิจกรรมทางเศรษฐกิจ รวมถึงความเชื่อมั่นในการบริโภคและปริมาณการค้าโลกจะค่อยๆ ปรับตัวดีขึ้น นอกจากนี้การออกมาตราการกระตุ้นเศรษฐกิจจากประเทศเศรษฐกิจขนาดใหญ่ อาทิ สหรัฐอเมริกา ญี่ปุ่น จีน และกลุ่มประเทศยูโรโซนจะเป็นปัจจัยสำคัญต่อการฟื้นตัวของเศรษฐกิจโลกในภาพรวม ตลอดจนนโยบายสนับสนุนทางการเงินและการคลังที่มีประสิทธิภาพ อย่างไรก็ตามการฟื้นตัวของเศรษฐกิจยังคงมีปัจจัยเสี่ยง อาทิเช่น ความรุนแรงของการแพร่ระบาดของ COVID-19 ระบาดใหม่และการกลายพันธุ์ของไวรัส ตลอดจนความล่าช้าในการกระจายวัคซีน อาจส่งผลให้มีการกลับมาใช้มาตรการปิดเมือง ดังนั้น เพื่อรับมือกับความผันผวนที่อาจจะเกิดขึ้นและส่งผลกระทบต่อดำเนินงานของบริษัท บริษัทจึงได้วิเคราะห์ถึงปัจจัยที่อาจส่งผลให้บริษัทไม่สามารถบรรลุวัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้และหาแนวทางป้องกันความเสี่ยงต่อไป

(1) ความผันผวนของอัตราดอกเบี้ย: เศรษฐกิจสหรัฐฯ เริ่มปรับตัวดีขึ้นจากการฟื้นตัวของเศรษฐกิจโลก และธนาคารกลางสหรัฐฯ (“Fed”) ได้คงอัตราดอกเบี้ยที่ร้อยละ 0 ถึงร้อยละ 0.25 ในเดือนมกราคม 2565 และมีแนวโน้มที่จะปรับขึ้นดอกเบี้ยอย่างน้อย 2 ครั้งในปี 2565 จากการคาดการณ์เงินเฟ้อที่ยังสูงหลัง Tapering ลึกลง ประกอบกับตลาดแรงงานที่มีแนวโน้มเป็นไปตามเป้าหมายของ Fed ในขณะที่ธนาคารแห่งประเทศไทยมีมติปรับคงอัตราดอกเบี้ยร้อยละ 0.50 ในเดือนกุมภาพันธ์ เนื่องจากไทยยังมีเสถียรภาพด้านต่างประเทศที่อยู่ในเกณฑ์ดี ขณะที่ยังมีความจำเป็นในการคงอัตราดอกเบี้ยในระดับต่ำเพื่อสนับสนุนการฟื้นตัวของเศรษฐกิจ ทั้งนี้บริษัทอาจต้องก่อภาระหนี้เพิ่มอย่างมีนัยสำคัญในอนาคต เพื่อเป็นค่าใช้จ่ายตามในการดำเนินธุรกิจ ซึ่งความไม่แน่นอนของดอกเบี้ยอาจมีผลให้ต้นทุนการกู้ยืมในอนาคตของบริษัท อย่างไรก็ตาม บจ. ไทยแอร์เอเชีย มี

มาตรการลดความผันผวนของอัตราดอกเบี้ยลอยตัวจากสัญญาเช่าเครื่องบิน โดยกำหนดอัตราดอกเบี้ยบางส่วนเป็นอัตราคงที่และพิจารณานำเครื่องมือทางการเงินมาใช้ในเวลาที่เหมาะสม ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีสัดส่วนของภาระหนี้สินระยะยาวภายหลังการ Swap ที่มีอัตราดอกเบี้ยลอยตัวต่ออัตราดอกเบี้ยคงที่ประมาณร้อยละ 11 ต่อ 89 ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564

(2) ความผันผวนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ: คาดการณ์แนวโน้มค่าเงินบาทสำหรับปี 2565 มีแนวโน้มแข็งค่าขึ้นเล็กน้อยอยู่ในกรอบ 32-33 บาทต่อดอลลาร์สหรัฐฯ จากกระแสเงินทุนที่ยังมีแนวโน้มไหลเข้ากลุ่มประเทศเศรษฐกิจเกิดใหม่และไทย ตามความเชื่อมั่นของนักลงทุนต่อการฟื้นตัวของเศรษฐกิจกลุ่มประเทศเศรษฐกิจเกิดใหม่ที่จะเร่งตัวขึ้นตามการเปิดเมือง ส่งผลให้บริษัทได้ประโยชน์จากค่าใช้จ่ายที่เป็นเงินตราต่างประเทศ อาทิเช่น สัญญาซ่อมบำรุง สัญญาเช่าเครื่องบิน เป็นต้น

(3) ความผันผวนจากราคาน้ำมันเชื้อเพลิง: บจ. ไทยแอร์เอเชีย คาดราคาน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยาน (Jet Kerosene) ในปี 2565 จะมีค่าเฉลี่ยอยู่ระหว่าง 85-95 ดอลลาร์สหรัฐฯ ต่อบาร์เรล อ้างอิงจากคาดการณ์น้ำมันเบรนท์ที่ราคาเฉลี่ย 75 ดอลลาร์สหรัฐฯ ต่อบาร์เรล โดย U.S. Energy Information Administration (EIA) นั้น มีแนวโน้มปรับตัวเพิ่มขึ้นจากอุปสงค์การใช้น้ำมันที่เพิ่มมากขึ้น สืบเนื่องมาจากการผ่อนคลายมาตรการควบคุมการแพร่ระบาดและการเปิดประเทศมากขึ้นเป็นผลให้เศรษฐกิจโลกมีการฟื้นตัวจากการขยายตัวของทางเดิน การท่องเที่ยว การค้า การขนส่ง อย่างไรก็ตาม การที่กลุ่มประเทศผู้ส่งออกน้ำมัน (OPEC+) มีมติปรับเพิ่มปริมาณการผลิตน้ำมันดิบเดือนละ 4 แสนบาร์เรลต่อวัน กอปรกับสหรัฐฯ และกลุ่มผู้นำเข้าน้ำมันหลักจะระบายน้ำมันจากคลังสำรองทางยุทธศาสตร์ราว 80 ล้านบาร์เรล จะเป็นปัจจัยกดดันราคาน้ำมันตามอุปทานที่เพิ่มมากขึ้น อนึ่ง สิ้นปี 2564 บริษัทไม่มีการเข้าทำสัญญาแลกเปลี่ยนราคาน้ำมัน (Fuel Price Swap Agreement)

จากรายงานเดือนกุมภาพันธ์ 2565 สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) คาดการณ์แนวโน้มเศรษฐกิจไทยปี 2565 จะฟื้นตัวต่อเนื่องจากช่วงครึ่งปีหลังของปี 2564 ที่ร้อยละ 3.5 - 4.5 จากความคืบหน้าการฉีดวัคซีนให้กับประชากรในประเทศและทั่วโลก การขยายตัวอย่างต่อเนื่องของภาคการส่งออก การท่องเที่ยวที่มีแนวโน้มที่ดีขึ้น และมาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจของภาครัฐ ส่งผลให้อุปสงค์ทั้งในและต่างประเทศฟื้นตัวอย่างต่อเนื่อง อีกทั้งเศรษฐกิจไทยยังได้รับแรงสนับสนุนจากการฟื้นตัวของอุปสงค์ภายในประเทศจากมาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจทั้งการเงินและการคลังของภาครัฐ อาทิเช่น โครงการคนละครึ่ง และโครงการเราเที่ยวด้วยกัน เป็นต้น แต่อย่างไรก็ตามการฟื้นตัวของเศรษฐกิจอาจมีความล่าช้าออกไปจากความผันผวนของเศรษฐกิจและการเงินโลกจากปัจจัยความเสี่ยงที่กล่าวไว้ข้างต้น นอกจากนี้การฟื้นตัวของภาคการท่องเที่ยวยังคงขึ้นอยู่กับประสิทธิภาพของวัคซีนท่ามกลางการกลายพันธุ์ของไวรัสเป็นหลัก คาดว่าปรับตัวดีขึ้น หนุนจากการกลับมาของนักท่องเที่ยวต่างชาติตั้งแต่ไตรมาสที่ 4 ปี 2564 ตามสถานการณ์การควบคุมการแพร่ระบาดของ COVID-19 การกระจายวัคซีนอย่างทั่วถึงในเกือบทุกภูมิภาค และการทำตลาดเชิงรุกด้วยแพ็คเกจท่องเที่ยว รวมไปถึงการประกาศใช้ Test & Go อีกครั้งในเดือนกุมภาพันธ์ 2565 ทั้งนี้ สศช. คาดจำนวนนักท่องเที่ยวต่างประเทศที่จำนวน 5.5 ล้านคน และสร้างรายรับราว 0.47 ล้านล้านบาท ในขณะที่การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย (ททท.) ตั้งเป้าหมายจำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติที่ 10 ล้านคน สร้างรายได้ราว 0.63 ล้านล้านบาท

สำหรับปี 2564 บจ. ไทยแอร์เอเชีย เดินหน้าเพิ่มความถี่และเปิดเส้นทางบิน เพื่อตอบสนองความต้องการของผู้ใช้บริการที่มีแนวโน้มเพิ่มขึ้น โดยคาดว่าจะกลับมาบินเส้นทางภายในประเทศร้อยละ 100 ก่อนการแพร่ระบาด COVID-19 ภายในปีนี้ ในขณะที่พิจารณาเปิดเส้นทางระหว่างประเทศตามแผนเปิดประเทศของรัฐบาลต่อไป โดยตั้งเป้าหมายจำนวนผู้โดยสารที่ 12.3 ล้านคน ด้วยอัตราขนส่งผู้โดยสารที่ร้อยละ 78 ตามการฟื้นตัวของนักท่องเที่ยวไทยและการกลับมาของนักท่องเที่ยวต่างชาติ ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ไม่

มีแผนรับมอบเครื่องบินเพิ่ม อีกทั้งวางแผนคืนเครื่องบินที่หมดอายุตามสัญญาเช่าและหมุนเวียนเครื่องบินภายในกลุ่มแอร์เอเชีย เอวิเอชั่น ส่งผลให้ ณ สิ้นปีมีฝูงบินจำนวน 53 ลำ การปรับลดขนาดฝูงบินเป็นไปตามคาดการณ์การท่องเที่ยวจากผลกระทบการแพร่ระบาดของ COVID-19 ซึ่งอาจจะใช้เวลาระยะหนึ่งเพื่อให้สภาวะการท่องเที่ยวโดยรวมกลับมาปกติ นอกจากนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย วางกลยุทธ์ให้ฐานการบินที่ทำอากาศยานสุวรรณภูมิเสริมความแข็งแกร่งเส้นทางบินในประเทศ พร้อมทั้งรวมเส้นทางขนส่งสินค้าทางอากาศเป็นส่วนหนึ่งของแผนการขยายเส้นทางบินระหว่างประเทศเพื่อให้แน่ใจว่าเพิ่มความสามารถในการแข่งขันทั้งในส่วนผู้โดยสารและการขนส่งสินค้า นอกจากนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มุ่งเน้นในการเพิ่มประสบการณ์การบินใหม่ๆ และมาตรการลดการสัมผัส รวมถึงเพิ่มความสะอาดสบายและปลอดภัยให้แก่ลูกค้าผ่านทางระบบจดจำใบหน้าในอนาคต นอกจากนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้เพิ่มแหล่งที่มารายได้นอกเหนือจากรูทการบิน โดยการลงทุนในแพลตฟอร์ม AirAsia Super App เพื่อขยายศักยภาพในการตอบสนองไลฟ์สไตล์ผู้บริโภคในยุคดิจิทัล

อนึ่ง บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ได้เพิ่มทุนและเสนอขายหุ้นที่ออกใหม่ให้แก่ผู้ถือหุ้นเดิมตามสัดส่วนการถือหุ้น (Right Offering) ในราคาหุ้นละ 1.75 บาท จำนวน 1,714,285,714 หุ้น รวมเป็นเงิน 3,000 ล้านบาท เมื่อวันที่ 19 มกราคม 2565 อีกทั้งได้เข้าซื้อหุ้น บจ. ไทยแอร์เอเชีย แล้วเสร็จ ตามแผนการปรับโครงสร้างทุนของบริษัทเมื่อวันที่ 21 มกราคม 2565 นอกจากนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ส่งมอบเครื่องบินและรับเครื่องบินตามสัญญาขายและเช่ากลับ (Sales and Leaseback) แล้วเสร็จจำนวน 5 ลำ เมื่อวันที่ 23 กุมภาพันธ์ 2565 เพื่อเพิ่มสภาพคล่องของบริษัท

นิยามศัพท์

อัตราส่วนการขนส่งผู้โดยสาร คือจำนวนผู้โดยสารเทียบเป็นสัดส่วนกับปริมาณที่นึ่ง ซึ่งเป็นจำนวนที่นึ่งผู้โดยสารที่มีอยู่

ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร คือจำนวนที่นั่งบนทุกเที่ยวบิน คูณด้วยจำนวนกิโลเมตรที่ทำการบินบนที่นั่งเหล่านั้น

ปริมาณการขนส่งด้านผู้โดยสาร คือจำนวนบรรทุกผู้โดยสารที่จ่ายค่าโดยสารบนทุกเที่ยวบิน คูณด้วยจำนวนกิโลเมตรที่ทำการบินบนที่นั่งเหล่านั้น

ค่าโดยสารเฉลี่ย คำนวณโดยนำรายได้ค่าโดยสารและค่าธรรมเนียมน้ำมันเชื้อเพลิง ของ บจ. ไทยแอร์เอเชียหารด้วยจำนวนผู้โดยสาร

รายได้ต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร คำนวณโดยนำรายได้หารด้วยปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร

ต้นทุนต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร คำนวณโดยนำผลรวมของต้นทุนจากการดำเนินงาน และค่าใช้จ่ายของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย หารด้วยปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร

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

ระยะทางบินโดยเฉลี่ย (กิโลเมตร) คือจำนวนกิโลเมตรที่ทำการบินเฉลี่ยต่อเที่ยวบิน

อัตราการใช้เครื่องบินต่อลำ (ชั่วโมงปฏิบัติการบินต่อวัน) คือจำนวนชั่วโมงปฏิบัติการบินเฉลี่ยต่อวันต่อลำ ในช่วงระยะเวลาที่เกี่ยวข้อง โดยจำนวนชั่วโมงปฏิบัติการบินเริ่มนับตั้งแต่ช่วงเวลาที่เครื่องบินเคลื่อนที่ ณ สนามบินหนึ่ง ถึงเครื่องบินหยุดนิ่ง ณ สนามบินอีกแห่งหนึ่ง

อัตราส่วนเงินกู้ยืมต่อส่วนของผู้ถือหุ้น คำนวณโดยนำผลรวมของหนี้สินเฉพาะที่มีภาระดอกเบี้ยจ่ายทั้งหมดหารด้วยส่วนของผู้ถือหุ้น

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