

คำอธิบายและ
การวิเคราะห์ของฝ่ายจัดการ
ไตรมาสที่ 1 ปี 2565



บทสรุปผู้บริหาร

เศรษฐกิจโลกในไตรมาสที่ 1 ปี 2565 ขยายตัวช้ากว่าที่คาดการณ์ แม้ว่าหลายประเทศจะเริ่มดำเนินนโยบายอยู่ร่วมกับไวรัสโคโรนา (“COVID-19”) ด้วยอัตราการฉีดวัคซีนที่สูงขึ้น นำไปสู่การผ่อนคลายมาตรการควบคุมการแพร่ระบาดและกระตุ้นการฟื้นตัวของภาคเศรษฐกิจโลกอย่างต่อเนื่อง อย่างไรก็ตามสงครามระหว่างรัสเซียและยูเครน ยังคงกดดันการฟื้นตัวของเศรษฐกิจโลก ส่งผลกระทบต่อราคาพลังงานและสินค้าอุปโภคบริโภคพุ่งสูงขึ้นอย่างเห็นได้ชัด

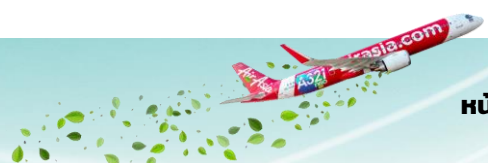
ในไตรมาสที่ 1 ปี 2565 เศรษฐกิจสหรัฐฯ หดตัวร้อยละ 1.4 จากเติบโตร้อยละ 6.3 ในช่วงเดียวกันปีที่แล้ว ซึ่งเป็นการหดตัวครั้งแรกนับตั้งแต่ที่เศรษฐกิจเผชิญภาวะถดถอยจากการแพร่ระบาดของ COVID-19 เมื่อช่วงต้นปี 2563 จากตัวเลขการส่งออกและการใช้จ่ายภาครัฐที่ลดลง สวนทางกับตัวเลขการนำเข้า การบริโภคส่วนบุคคลและการใช้จ่ายภาคบริการที่เพิ่มขึ้น สะท้อนพฤติกรรมผู้บริโภคที่เปลี่ยนไป สวนทางกับเศรษฐกิจจีนที่ขยายตัวต่อเนื่องที่ร้อยละ 4.8 แม้ว่าตัวเลขทางเศรษฐกิจที่ประกาศออกมาในเดือนมกราคมและกุมภาพันธ์จะสูงกว่าคาดการณ์ แต่ตัวเลขในเดือนมีนาคมเริ่มสะท้อนแนวโน้มชะลอตัว เนื่องจากคำสั่งจำกัดการเดินทางในพื้นที่ศูนย์กลางเศรษฐกิจที่สำคัญอย่างนครเซี่ยงไฮ้ เช่นเดียวกับเศรษฐกิจยุโรปโตร้อยละ 5.0 จากช่วงเดียวกันปีที่แล้ว สะท้อนสภาวะเศรษฐกิจและกิจกรรมการผลิตที่ดีขึ้น

ภาพรวมเศรษฐกิจไทยในไตรมาส 1 ปี 2565 ปรับตัวดีขึ้นจากไตรมาสก่อนตามมูลค่าการส่งออกสินค้าที่ปรับเพิ่มขึ้นเนื่องจากอุปสงค์ประเทศคู่ค้าปรับดีขึ้นเติบโตเมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน นอกจากนี้ ตัวเลขชี้วัดการบริโภคและการลงทุนของภาคเอกชนยังปรับเพิ่มขึ้น แม้จะชะลอลงบ้างจากการระบาดของโอไมครอน รวมไปถึงต้นทุนการผลิตและค่าครองชีพที่สูงขึ้น ในขณะที่ภาคการท่องเที่ยวเริ่มฟื้นตัวจากควมคืบหน้าในการกระจายวัคซีนให้กับประชาชนในประเทศและการผ่อนคลายมาตรการจำกัดการเดินทางที่ช่วยกระตุ้นภาคการท่องเที่ยวให้ดีขึ้น ในช่วง 3 เดือนแรกของปี 2565 การเดินทางฟื้นตัวอย่างเห็นได้ชัด โดยสถิตินักท่องเที่ยวต่างชาติที่เดินทางเข้าประเทศไทยในช่วงเดือนมกราคม – มีนาคม 2565

มีจำนวน 497,693 คน เพิ่มขึ้นร้อยละ 2,367 จากช่วงเดียวกันของปีก่อน โดยหลักมาจากภูมิภาคยุโรป เอเชีย และอเมริกา หนุนจากการกระตุ้นการท่องเที่ยวผ่านโครงการเดินทางเข้าไทย โดยยกเว้นการกักตัว (“Test & Go”) ขณะที่การท่องเที่ยวภายในประเทศจำนวนนักท่องเที่ยวและรายได้ขยายตัวร้อยละ 78 และร้อยละ 77 ตามลำดับ จากช่วงเดียวกันของปีก่อน

จากสถานการณ์ดังกล่าวข้างต้นส่งผลให้ไตรมาสที่ 1 ปี 2565 บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีจำนวนผู้โดยสาร 1.45 ล้านคน หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 48 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน โดยมีอัตราส่วนการขนส่งผู้โดยสารอยู่ที่ร้อยละ 73 หนุนจากการฟื้นตัวของความต้องการเดินทางจากการผ่อนคลายมาตรการเข้าประเทศ ส่งผลให้มีการฟื้นตัวของจำนวนนักท่องเที่ยวที่เดินทางเข้าประเทศไทยอย่างเห็นได้ชัด เช่นเดียวกับปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (“ASK”) และปริมาณที่นั่งที่เพิ่มขึ้นกว่าร้อยละ 34 จากการฟื้นตัวของนักท่องเที่ยวตามที่กล่าวไว้ข้างต้น อย่างไรก็ตาม บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังคงมาตรฐานด้านความปลอดภัยและความตรงต่อเวลา ส่งผลให้ได้รับจัดอันดับที่ 3 “สายการบินราคาประหยัดที่ตรงเวลามากที่สุดในโลก” จากการจัดอันดับของ Cirium รวมทั้งคว้า 2 รางวัลมาตรฐานความปลอดภัยด้านสุขภาพ (SHA) ระดับสูงสุด

ทั้งนี้ ณ วันที่ 20 มกราคม 2565 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้เข้าซื้อหุ้นส่วนที่เหลือใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย อีกจำนวนร้อยละ 30.8 เพื่อให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เพิ่มสัดส่วนการถือหุ้นใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย เป็นร้อยละ 100 จากที่กล่าวมาข้างต้น ส่งผลให้ผลการดำเนินงานของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ในไตรมาส 1 ปี 2565 มีรายได้รวมจำนวน 2,091.0 ล้านบาท รวมถึงขาดทุนสุทธิสำหรับงวดจำนวน 2,370.6 ล้านบาท และขาดทุนในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมจำนวน 2,312.1 ล้านบาท



สรุปผลการดำเนินงาน

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น (“บริษัท”) เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งประกอบธุรกิจสายการบินไทยแอร์เอเชีย โดยถือหุ้นร้อยละ 100 ใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย

ผลประกอบการของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น สำหรับงวดสามเดือนและปีสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2564 และ 2565 เป็นไปดังนี้:

งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ

บริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน) หน่วย: ล้านบาท	งบการเงินรวม		เปลี่ยนแปลง
	สำหรับงวดสามเดือนสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม	2565	
รายได้รวม	2,091.0	1,350.8	+55%
ค่าใช้จ่ายรวม	4,815.7	4,557.2	+6%
กำไร (ขาดทุน) จากกิจกรรมดำเนินงาน	(2,724.7)	(3,206.4)	+15%
กำไร (ขาดทุน) สำหรับงวด	(2,555.0)	(3,390.6)	+25%
ส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัท	(2,370.6)	(1,864.6)	-27%
ส่วนที่เป็นของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมของบริษัทย่อย	(184.4)	(1,526.0)	+88%
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมสำหรับงวด	(2,444.1)	(3,197.7)	+24%
ส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัท	(2,312.1)	(1,758.5)	-31%
ส่วนที่เป็นของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมของบริษัทย่อย	(132.0)	(1,439.2)	+91%
กำไร (ขาดทุน) ต่อหุ้นพื้นฐานและปรับลด (บาท)	(0.2107)	(0.3845)	+45%

สำหรับผลการดำเนินงานในไตรมาส 1 ปี 2565 บริษัทมีรายได้จำนวน 2,091.0 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 55 จาก 1,350.8 ล้านบาท ในไตรมาส 1 ปี 2564 โดยหลักมาจากรายได้จากการขายและการให้บริการจำนวน 1,786.5 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 56 จากช่วงเดียวกันของปีก่อน จากการที่สถานการณ์แพร่ระบาดของ COVID-19 ที่เริ่มคลี่คลาย นำไปสู่การผ่อนคลายมาตรการควบคุมการแพร่ระบาด กระตุ้นกิจกรรมการเดินทางทางภายในประเทศ ส่งผลให้จำนวนผู้โดยสารในไตรมาสนี้ขยายตัวร้อยละ 48 มาอยู่ที่ 1.45 ล้านคน เติบโตกว่าปริมาณที่นั่งที่เพิ่มขึ้นร้อยละ 34 ทำให้อัตราการขนส่งผู้โดยสารอยู่ที่ร้อยละ 73 หรือเพิ่มขึ้น 7 จุดจากปีก่อน นอกจากนี้ ราคาค่าโดยสารเฉลี่ยในไตรมาสนี้เพิ่มขึ้นร้อยละ 7 จากช่วงเดียวกันของปีก่อนมาอยู่ที่ 1,018 บาทต่อคน ทั้งนี้ บริษัทมีรายได้บริการเสริมในไตรมาสนี้ที่เท่ากับ 313.3 ล้านบาท หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 42 จากช่วงเดียวกันของปีก่อน โดยเฉพาะรายได้ในส่วนของการฝากสัมภาระใต้ท้องเครื่อง (Checked Baggage) ค่าดำเนินการ (Processing Fee) และค่าธรรมเนียมการเลือกที่นั่ง (Seat Selection) ซึ่งขยายตัวตามจำนวนผู้โดยสารดังที่กล่าวข้างต้น อย่างไรก็ตามการงดให้บริการอาหารและเครื่องดื่มบนเครื่องบินเส้นทางบินในประเทศ ส่งผลให้รายได้จากบริการเสริมต่อผู้โดยสารอยู่ที่ 216 บาท หรือลดลงร้อยละ 5 จากช่วงเดียวกันของปีก่อน

สำหรับไตรมาส 1 ปี 2565 บริษัทมีค่าใช้จ่ายรวมทั้งสิ้น 4,815.7 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 6 จากช่วงเดียวกันของปีก่อนที่เท่ากับ 4,557.2 ล้านบาท โดยต้นทุนขายและการบริการมีจำนวน 4,335.8 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 54 จากไตรมาส 1 ปี 2564 ที่เท่ากับ 2,816.2 ล้านบาท โดยหลักมาจากค่าซ่อมบำรุงรักษาอากาศยานจากการตัดจำหน่ายเงินสำรองบำรุงรักษาเครื่องบินจากการขายและเช่ากลับ รวมไปถึงค่าน้ำมันเชื้อเพลิงที่เพิ่มขึ้นร้อยละ 103 ตามปริมาณการใช้ น้ำมันและราคาน้ำมันที่ปรับขึ้นจากปีช่วงเดียวกันของปีก่อน เช่นเดียวกับค่าบริการสนามบินและลานจอดที่เพิ่มขึ้นตามปริมาณเที่ยวบิน นอกจากนี้ค่าใช้จ่ายในการขายและการ



บริหารเพิ่มขึ้นร้อยละ 21 โดยเฉพาะค่าธรรมเนียมการขายและจัดจำหน่าย และค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับการเพิ่มทุนของบริษัท ในไตรมาสนี้ บริษัทมีต้นทุนไม่รวมค่าน้ำมันเชื้อเพลิงต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารอยู่ที่ 3.05 บาท เพิ่มขึ้นจาก 2.85 บาท ในไตรมาส 1 ปี 2564 เนื่องด้วยต้นทุนที่ไม่รวมค่าน้ำมันเชื้อเพลิงเพิ่มขึ้นในอัตราที่สูงกว่าการผลิตด้านผู้โดยสาร ขณะที่ค่าน้ำมันเชื้อเพลิงต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารอยู่ที่ 0.62 บาท เพิ่มขึ้นจาก 0.41 บาท ในช่วงเดียวกันของปีก่อน โดยหลักมาจากราคาและปริมาณการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงเพิ่มขึ้นร้อยละ 61 และร้อยละ 37 ตามลำดับ อย่างไรก็ตาม ไทยแอร์เอเชีย มีความควบคุมการตรงต่อเวลาของเที่ยวบินอย่างต่อเนื่องโดยมีอัตราการตรงต่อเวลาอยู่ที่ร้อยละ 98 ซึ่งดีกว่าเป้าหมายที่ตั้งไว้ที่ร้อยละ 90 ดอกย้ำให้เห็นว่า “ความตรงต่อเวลา” คือหัวใจสำคัญสูงสุดเช่นเดียวกับมาตรฐานความปลอดภัยและสุขอนามัยที่เรายึดถือมาตลอด อย่างไรก็ตาม อัตราการใช้เครื่องบินต่อลำอยู่ที่ 7.6 ชั่วโมงปฏิบัติการบินต่อวันของจำนวนเครื่องบินที่ปฏิบัติการบิน เนื่องจากปริมาณเที่ยวบินระหว่างประเทศยังไม่กลับมาปกติ

ไตรมาส 1 ปี 2565 บริษัทมีค่าใช้จ่ายอื่นจำนวน 112.4 ล้านบาท โดยหลักเป็นขาดทุนจากตราสารอนุพันธ์จำนวน 59.0 ล้านบาท ซึ่งเป็นผลขาดทุนจากสัญญาซื้อขายเงินตราต่างประเทศล่วงหน้า ขณะที่มียรายได้อื่นจำนวน 304.5 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 49 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน โดยหลักเป็นผลกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินบาทตามสัญญาเช่าที่ยังไม่รับรู้จากเงินบาทแข็งค่าเมื่อเทียบกับดอลลาร์สหรัฐ ส่งผลให้มีผลขาดทุนจากกิจกรรมดำเนินงานสำหรับไตรมาส 1 ปี 2565 อยู่ที่ 2,724.7 ล้านบาท ทั้งนี้มีต้นทุนทางการเงินจำนวน 558.5 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากไตรมาส 1 ปี 2564 ที่เท่ากับ 425.6 ล้านบาท หลักๆ จากดอกเบี้ยสัญญาเช่าตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 16 (IFRS 16) ขณะที่มียาได้ภาษีเงินได้จำนวน 722.0 ล้านบาท ส่วนใหญ่มาจากการเข้าทำรายการขายและเช่ากลับเครื่องบินและผลขาดทุนทางภาษีในงวดที่นำไปใช้ได้ในอนาคต อนึ่ง ณ วันที่ 20 มกราคม 2565 บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เข้าซื้อหุ้นส่วนที่เหลือใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย เพื่อให้บริษัทมีสัดส่วนการถือหุ้นใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย เป็นร้อยละ 100 ส่งผลให้ในไตรมาส 1 ปี 2565 ส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทมีขาดทุนสุทธิจำนวน 2,370.6 ล้านบาท จากขาดทุนสุทธิจำนวน 1,864.6 ล้านบาท ในช่วงเดียวกันของปีก่อน และมีขาดทุนต่อหุ้นขั้นพื้นฐานและปรับลดอยู่ที่ 0.2107 บาท ทั้งนี้ บริษัทมีผลกำไรในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นจากการป้องกันความเสี่ยงกระแสเงินสดสุทธิภาษีเงินได้จำนวน 110.9 ล้านบาท ทำให้มีผลขาดทุนในงบกำไรเบ็ดเสร็จรวมในส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทจำนวน 2,312.1 ล้านบาท จากขาดทุนในไตรมาส 1 ปี 2564 ที่เท่ากับ 1,758.5 ล้านบาท

บริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด	ไตรมาส 1 ปี 2565	ไตรมาส 1 ปี 2564	เปลี่ยนแปลง
จำนวนผู้โดยสาร (ล้านคน)	1.45	0.98	+48%
ปริมาณที่นั่ง (ล้านที่นั่ง)	1.99	1.48	+34%
อัตราการขนส่งผู้โดยสาร (ร้อยละ)	73	66	+7 จุด
ปริมาณการขนส่งด้านผู้โดยสาร (ล้านที่นั่ง-กม.)	1,012	699	+45%
ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ล้านที่นั่ง-กม.)	1,387	1,035	+34%
ค่าโดยสารเฉลี่ย (บาท)	1,018	952	+7%
รายได้ต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (บาท)	1.29	1.11	+16%
ต้นทุนต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (บาท)	3.67	3.26	+13%
ต้นทุนต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ไม่รวมน้ำมันเชื้อเพลิง)(บาท)	3.05	2.85	+7%



งบแสดงฐานะการเงิน

บริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน) หน่วย: ล้านบาท	งบการเงินรวม		เปลี่ยนแปลง
	ณ วันที่ 31 มีนาคม 2565	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564	
สินทรัพย์	67,589.5	71,208.3	-5%
หนี้สิน	54,100.9	54,379.5	-1%
ส่วนของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ	13,488.6	20,201.1	-33%
ส่วนของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมของบริษัทย่อย	-	(3,372.3)	N.A.
รวมส่วนของผู้ถือหุ้น	13,488.6	16,828.8	-20%

สินทรัพย์

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2565 สินทรัพย์มีจำนวน 67,589.5 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 5 เทียบจากสิ้นปีก่อน ซึ่งเป็นผลมาจาก

- (1) สินทรัพย์หมุนเวียนลดลงจำนวน 2,030.3 ล้านบาท ส่วนใหญ่มาจากเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดลดลงจำนวน 2,552.1 ล้านบาท โดยหลักจากผลการดำเนินงาน ในขณะที่มีสินทรัพย์ทางการเงินเพิ่มขึ้นจำนวน 197.8 ล้านบาท จากเงินมัดจำค่าเช่าเครื่องบินจากการเช่าทำรายการขายและเช่ากลับเครื่องบิน ลูกหนี้ก็การที่เกี่ยวข้องกันเพิ่มขึ้นจำนวน 148.8 ล้านบาท และลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่นเพิ่มขึ้นจำนวน 106.0 ล้านบาท โดยหลักจากการภาษีมูลค่าเพิ่มรอขอคืน
- (2) สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนลดลงจำนวน 1,588.5 ล้านบาท ส่วนใหญ่มาจากสินทรัพย์สิทธิการใช้ และที่ดิน เครื่องบิน ส่วนปรับปรุงอาคารเช่าและอุปกรณ์ โดยหลักลดลงจากการเช่าทำรายการขายและเช่ากลับเครื่องบิน รวมทั้งค่าเสื่อมราคาสะสมและค่าตัดจำหน่ายสำรองรักษาเครื่องบินที่เพิ่มขึ้น ในขณะที่มีสินทรัพย์ภาษีเงินได้รอตัดบัญชีจำนวน 386.4 ล้านบาท จากผลประโยชน์ทางภาษีของผลขาดทุนในอดีต

หนี้สิน

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2565 หนี้สินมีจำนวน 54,100.9 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 1 เทียบจากสิ้นปีก่อนซึ่งเป็นผลมาจาก

- (1) หนี้สินหมุนเวียนลดลงจำนวน 961.1 ล้านบาท ส่วนใหญ่มาจากการลดลงของเจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่นจำนวน 653.0 ล้านบาท รวมทั้งหนี้สินตามสัญญาเช่าลดลงจำนวน 652.7 ล้านบาท ขณะที่ค่าใช้จ่ายค้างจ่ายเพิ่มขึ้นจำนวน 437.0 ล้านบาท จากรายการค่าใช้จ่ายเงินสำรองรักษาเครื่องบิน
- (2) หนี้สินไม่หมุนเวียนเพิ่มขึ้นจำนวน 682.5 ล้านบาท ส่วนใหญ่มาจากการเพิ่มขึ้นของหนี้สินตามสัญญาเช่าจำนวน 1,225.0 ล้านบาท โดยหลักจากการขายและเช่ากลับเครื่องบินจำนวน 5 ลำ ในขณะที่มีเงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันทางการเงินสุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปีลดลงจำนวน 204.9 ล้านบาท จากการชำระคืนเงินกู้แก่สถาบันการเงิน



ส่วนของผู้ถือหุ้น

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2565 ส่วนของผู้ถือหุ้นมีจำนวน 13,488.6 ล้านบาท ลดลง 3,340.2 ล้านบาท หรือร้อยละ 20 เมื่อเทียบกับสิ้นปี ก่อน โดยหลักเป็นผลจากปรับโครงสร้างการลงทุนใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย และผลขาดทุนจากการดำเนินงานสำหรับงวด ในขณะที่ได้รับเงินจากการเสนอขายหุ้นเพิ่มทุนต่อผู้ถือหุ้นเดิมจำนวน 3,000.0 ล้านบาท ทั้งนี้ส่วนของผู้ถือหุ้นของบริษัทมีจำนวน 13,488.6 ล้านบาท และไม่มีส่วนของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมของบริษัทย่อย อนึ่ง บริษัทมีอัตราส่วนหนี้สินที่มีภาวะดอกเบี้ยจ่ายต่อส่วนของผู้ถือหุ้น ("D/E Ratio") และอัตราส่วนเงินกู้ยืมสุทธิต่อส่วนของผู้ถือหุ้น ("Net Gearing Ratio") ณ วันที่ 31 มีนาคม 2565 เท่ากับ 3.38 เท่า และ 3.17 เท่า ตามลำดับ ทั้งนี้หากไม่รวมหนี้สินตามสัญญาเช่าดำเนินงาน D/E Ratio และ Net Gearing Ratio เท่ากับ 0.65 เท่า และ 0.44 เท่า ตามลำดับ

งบกระแสเงินสด

บริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน) หน่วย: ล้านบาท	งบการเงินรวม สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม	
	2565	2564
เงินสดสุทธิได้มาจาก(ใช้ไปใน)กิจกรรมดำเนินงาน	(2,518.7)	665.8
เงินสดสุทธิได้มาจาก(ใช้ไปใน)กิจกรรมลงทุน	(316.9)	(36.9)
เงินสดสุทธิได้มาจาก(ใช้ไปใน)กิจกรรมจัดหาเงิน	<u>284.9</u>	<u>(535.3)</u>
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น(ลดลง)สุทธิ	(2,550.7)	93.6
กำไร(ขาดทุน)จากอัตราแลกเปลี่ยนที่ยังไม่เกิดขึ้นจริงของเงินสดและ รายการเทียบเท่าเงินสด	(1.5)	15.8
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดต้นงวด	<u>5,359.6</u>	<u>1,110.4</u>
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดปลายงวด	<u>2,807.4</u>	<u>1,219.8</u>

สำหรับงวดสามเดือนสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2565 บริษัทมีเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมดำเนินงานจำนวน 2,518.7 ล้านบาท โดยหลักจากผลขาดทุนจากการดำเนินงานสำหรับงวด ในส่วนของเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุนมีจำนวน 316.9 ล้านบาท ส่วนใหญ่มาจากการเข้าซื้อหุ้นเพื่อเพิ่มสัดส่วนการถือหุ้นใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย เป็นร้อยละ 100 จำนวน 3,896.1 ล้านบาท ในขณะที่มีเงินสดรับจากการจำหน่ายเครื่องบินจำนวน 5 ลำ มูลค่า 3,605.1 ล้านบาท ขณะที่เงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมจัดหาเงินมีจำนวน 284.9 ล้านบาท โดยหลักจากการได้รับเงินจากการเสนอขายหุ้นเพิ่มทุนต่อผู้ถือหุ้นเดิมจำนวน 3,000.0 ล้านบาท ในขณะที่มีการชำระหนี้เพื่อยกเลิกสัญญาเช่าก่อนถึงเวลาที่กำหนด ส่งผลให้มีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดลดลงสุทธิจำนวน 2,550.7 ล้านบาท โดยมีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดปลายงวดอยู่ที่ 2,807.4 ล้านบาท



ภาพรวมการดำเนินงานในอนาคต

จากรายงานเดือนเมษายน 2565 กองทุนการเงินระหว่างประเทศ (“IMF”) คาดการณ์การเติบโตของเศรษฐกิจโลกในปี 2565 พื้นตัวที่ร้อยละ 3.6 ปรับลดจากคาดการณ์ครั้งก่อน 0.8 จุด จากสถานการณ์ความขัดแย้งในยูเครนและการคว่ำบาตรรัสเซียของชาติตะวันตก ส่งผลกระทบต่อราคาพลังงานและสินค้าอุปโภคบริโภค นำไปสู่ปัญหาเงินเฟ้อ โดย IMF คาดการณ์เงินเฟ้อในกลุ่มประเทศพัฒนาแล้วที่ร้อยละ 5.7 และกลุ่มประเทศตลาดเกิดใหม่ที่ร้อยละ 8.7 ซึ่งปรับเพิ่มจากคาดการณ์ครั้งก่อนร้อยละ 1.8 และร้อยละ 2.8 ตามลำดับจากการชะลอตัวของห่วงโซ่อุปทานที่มาจากสงครามรัสเซีย-ยูเครน และประเทศจีนที่คงมาตรการโควิดเป็นศูนย์ (COVID-Zero) ในขณะที่เงินเฟ้อของประเทศสหรัฐที่สูงที่สุดในรอบ 40 ปี กดดันให้ธนาคารกลางสหรัฐ (“Fed”) เริ่มขึ้นดอกเบี้ยนโยบายและลดขนาดของงบดุล (QT) เพื่อถอนสภาพคล่องออกจากระบบ ทั้งนี้ Fed ปรับขึ้นดอกเบี้ยนโยบายร้อยละ 0.25 เป็นครั้งแรกในรอบ 4 ปี และส่งสัญญาณขึ้นต่ออีก 6 ครั้งในปีนี้ เพื่อรักษาเสถียรภาพของอัตราเงินเฟ้อ ส่งผลให้อัตราแลกเปลี่ยนของดอลลาร์สหรัฐแข็งค่า ทั้งนี้บริษัทอาจเสียประโยชน์จากค่าใช้จ่ายที่เป็นเงินตราต่างประเทศ อาทิเช่น สัญญาซ่อมบำรุง สัญญาเช่าเครื่องบิน เป็นต้น ดังนั้นบริษัทจึงทำการบริหารภายใต้นโยบายการบริหารความเสี่ยงแบบธรรมชาติ คือ จัดการให้รายจ่ายอยู่ในสกุลเงินเดียวกับรายรับให้มากที่สุด นอกจากนี้โครงสร้างเงินกู้ในสกุลเงินต่างๆ จะถูกปรับให้สอดคล้องกับสกุลเงินของเงินสดสุทธิจากการดำเนินงานโดยบริษัทจะพิจารณานำเครื่องมือทางการเงินมาใช้ในการบริหารความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนตามความเหมาะสม

ราคาน้ำมันดิบในตลาดโลกมีแนวโน้มเร่งตัวขึ้น จากการที่หลายประเทศเริ่มดำเนินนโยบายอยู่ร่วมกับ COVID-19 ส่งผลให้อุปสงค์การใช้น้ำมันขยายตัวตามกิจกรรมการเดินทางและขนส่ง ในขณะที่ความกังวลเรื่องการตีตัวของอุปทานน้ำมันจากสถานการณ์ความไม่สงบในรัสเซีย-ยูเครน จะเป็นตัวแปรสำคัญที่ทำให้ราคาน้ำมันมีความผันผวน ทั้งนี้ หากสหรัฐยกเลิกการคว่ำบาตรอิหร่าน ทำให้อิหร่านสามารถส่งออก

น้ำมันได้อีกครั้ง รวมทั้งการประกาศระบายน้ำมันดิบจากคลังสำรองทางยุทธศาสตร์ของสหรัฐ และชาติพันธมิตร จะเป็นปัจจัยกดดันราคาน้ำมันในช่วงที่เหลือของปี อนึ่ง ณ วันที่ 31 มีนาคม 2565 บริษัทไม่มีสัญญาแลกเปลี่ยนราคาน้ำมัน (Fuel Price Swap Agreements)

จากรายงานเดือนเมษายน 2565 ธนาคารแห่งประเทศไทย (“ธปท.”) คาดการณ์เศรษฐกิจไทยในปี 2565 มีแนวโน้มขยายตัวร้อยละ 3.2 ลดลงจากประมาณการในเดือนธันวาคม 2564 ที่ร้อยละ 3.4 โดยมองว่าเศรษฐกิจขยายตัวอย่างช้าๆ จากการชะลอตัวของเศรษฐกิจประเทศคู่ค้าสำคัญของไทยอย่างสหรัฐและกลุ่มประเทศยูโรโซน รวมไปถึงราคาพลังงานและอัตราเงินเฟ้อที่ปรับตัวสูงขึ้นในรอบหลายปี อย่างไรก็ตามการที่รัฐบาลและประเทศต่างๆ เริ่มดำเนินการผ่อนคลายมาตรการควบคุมการแพร่ระบาดของ COVID-19 เป็นปัจจัยสนับสนุนการใช้จ่ายภายในประเทศและภาคการท่องเที่ยว ทั้งนี้ ธปท. และการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย (ททท.) ยังคงประมาณการจำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติไว้ หลังจากรัฐบาลประกาศปรับมาตรการสำหรับการเดินทางเข้าประเทศโดยไม่ต้องตรวจ RT-PCR และ ATK (แนะนำให้ตรวจระหว่างพำนัก) สำหรับผู้ที่ฉีดวัคซีนครบตามเกณฑ์ ตั้งแต่ 1 พฤษภาคม 2565 นอกจากนี้ ยังจะพิจารณายกเลิก Thailand Pass ซึ่งเป็นระบบลงทะเบียนเข้าประเทศ เพื่ออำนวยความสะดวกให้นักท่องเที่ยวเดินทางเข้าประเทศไทยได้ง่ายขึ้น

ในไตรมาส 2 ปี 2565 บจ. ไทยแอร์เอเชีย คาดการณ์กิจกรรมการท่องเที่ยวจะฟื้นตัวต่อเนื่อง จากการผ่อนคลายมาตรการควบคุมของภาครัฐ โดย บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ใช้กลยุทธ์ในการบริหารปริมาณที่นั่งและเส้นทางการบินให้เกิดรายได้สูงสุดและรักษาอัตราการขนส่งผู้โดยสารอยู่ในระดับที่น่าพึงพอใจ รวมถึงเพิ่มการเติบโตของรายได้ผ่านโปรแกรมชั้นและแคมเปญ อาทิเช่น Super+ Pass โดยรวมบัตรโดยสารเที่ยวบินในประเทศไทยและอาเซียน บริการจัดส่งอาหารฟรีไม่จำกัด และประกันภัยการบอกเลิกการเดินทาง ที่ได้รับการตอบรับเป็นอย่างดี ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้พิจารณาเปิดเส้นทางบิน



ระหว่างประเทศตามแผนการเปิดประเทศของประเทศปลายทางอย่างใกล้ชิด ล่าสุดเปิดบินแล้ว 8 ประเทศ 19 เส้นทางบิน สู่ มัลดีฟส์ กัมพูชา มาเลเซีย สิงคโปร์ เวียดนาม อินโดนีเซีย อินเดีย และลาว เดินหน้าเพิ่มความถี่และเปิดเส้นทางบินเพื่อตอบสนองต่อความต้องการของนักเดินทาง โดยตั้งเป้ากลับมาบินเส้นทางภายในประเทศครบร้อยละ 100 ภายในปีนี้

นอกจากนี้ เมื่อวันที่ 23 กุมภาพันธ์ 2565 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้รับอนุมัติการลงทุนใน AirAsia SuperApp Sdn. Bhd.

นิยามศัพท์

อัตราส่วนการขนส่งผู้โดยสาร คือจำนวนผู้โดยสารเทียบเป็นสัดส่วนกับปริมาณที่นั่ง ซึ่งเป็นจำนวนที่นั่งผู้โดยสารที่มีอยู่

ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร คือจำนวนที่นั่งบนทุกเที่ยวบิน คูณด้วยจำนวนกิโลเมตรที่ทำการบินบนที่นั่งเหล่านั้น

ปริมาณการขนส่งด้านผู้โดยสาร คือจำนวนบรรทุกผู้โดยสารที่จ่ายค่าโดยสารบนทุกเที่ยวบิน คูณด้วยจำนวนกิโลเมตรที่ทำการบินบนที่นั่งเหล่านั้น

ค่าโดยสารเฉลี่ย คำนวณโดยนำรายได้ค่าโดยสารและค่าธรรมเนียมน้ำมันเชื้อเพลิง ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย หารด้วยจำนวนผู้โดยสาร

รายได้ต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร คำนวณโดยนำรายได้หารด้วยปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร

ต้นทุนต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร คำนวณโดยนำผลรวมของต้นทุนจากการดำเนินงาน และค่าใช้จ่าย ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย หารด้วยปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร

ต้นทุนต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ไม่รวมน้ำมันเชื้อเพลิง) คำนวณโดยนำผลรวมของต้นทุนจากการดำเนินงาน และค่าใช้จ่าย ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย หารด้วยค่า น้ำมันเชื้อเพลิง หารด้วยปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร

ระยะทางบินโดยเฉลี่ย (กิโลเมตร) คือจำนวนกิโลเมตรที่ทำการบินเฉลี่ยต่อเที่ยวบิน

อัตราการใช้เครื่องบินต่อลำ (ชั่วโมงปฏิบัติการบินต่อวัน) คือจำนวนชั่วโมงปฏิบัติการบินเฉลี่ยต่อวันต่อลำในช่วงระยะเวลา

(“AASP”) เพื่อเข้าถึงผู้โดยสาร 7.5 ของหุ้นทั้งหมดของ AASP ผลักดัน airasia Super App เป็นสุดยอดแอปพลิเคชันที่ตอบสนองไลฟ์สไตล์สำหรับทุกคน ไม่จำกัดแค่การให้บริการสายการบิน แต่ครอบคลุมไปถึงบริการด้านการท่องเที่ยวครบวงจร การจองที่พักโรงแรมและตัวเครื่องบินสายการบินอื่น รวมทั้งบริการใหม่ๆ ในชีวิตประจำวัน เช่น บริการส่งอาหาร (airasia Food) และบริการขนส่งพัสดุ (airasia Xpress) โดยตั้งเป้าเปิดตัว บริการรถรับส่ง (airasia Ride) ในประเทศไทยเร็วๆ นี้

ที่เกี่ยวข้อง โดยจำนวนชั่วโมงปฏิบัติการบินเริ่มนับตั้งแต่ช่วงขณะที่เครื่องบินเคลื่อนที่ ณ สนามบินหนึ่ง ถึงเครื่องบินหยุดหนึ่ง ณ สนามบินอีกแห่งหนึ่ง

อัตราส่วนเงินกู้ยืมต่อส่วนของผู้ถือหุ้น คำนวณโดยนำผลรวมของหนี้สินเฉพาะที่มีภาระดอกเบี้ยจ่ายทั้งหมด หารด้วยส่วนของผู้ถือหุ้น

อัตราส่วนเงินกู้ยืมสุทธิต่อส่วนของผู้ถือหุ้น คำนวณโดยนำผลรวมของหนี้สินเฉพาะที่มีภาระดอกเบี้ยจ่ายทั้งหมด หารด้วยเงินสด รายการเทียบเท่าเงินสด เงินลงทุนระยะสั้น และเงินฝาก หารด้วยส่วนของผู้ถือหุ้น

อัตรากำไรขั้นต้น คำนวณโดยนำรายได้จากการขายและบริหาร หารด้วยต้นทุนขายและบริการ หารด้วยรายได้จากการขายและบริการ

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

อัตรากำไรสุทธิ คำนวณโดยนำกำไรสุทธิ หารด้วยรายได้จากการขายและบริการ

