

คำอธิบายและ
การวิเคราะห์ของฝ่ายจัดการ
ไตรมาสที่ 2 ปี 2565



บทสรุปผู้บริหาร

ไตรมาสที่ 2 ปี 2565 ที่ผ่านมา ภาพรวมเศรษฐกิจโลกเติบโตอย่างช้า ๆ จากปัจจัยลบที่มากกว่าปัจจัยบวก อย่างไรก็ตาม อุตสาหกรรมการท่องเที่ยวฟื้นตัวอย่างชัดเจนจากการผ่อนคลายมาตรการด้านสาธารณสุขและการเดินทาง

ความขัดแย้งระหว่างรัสเซียและยูเครนยังคงผลักดันราคาพลังงานให้สูงขึ้น โดยในไตรมาสนี้ราคาน้ำมันดิบเบรนท์ เฉลี่ยอยู่ที่ 114 ดอลลาร์สหรัฐฯ เพิ่มขึ้นจาก 100 ดอลลาร์สหรัฐฯ ในไตรมาสก่อน และทำให้ระดับเงินเพื่อทั่วโลกปรับตัวสูงขึ้น พร้อมกับการชะงักของห่วงโซ่อุปทานในสินค้าสำคัญหลายรายการ ด้วยเหตุนี้ธนาคารกลางหลายประเทศ นำโดยธนาคารกลางสหรัฐฯ ได้ปรับดอกเบี้ยนโยบายขึ้นต่อเนื่องเพื่อควบคุมระดับเงินเพื่อตามกรอบเป้าหมาย ซึ่งกดดันภาคธุรกิจจากต้นทุนทางการเงินที่สูงขึ้น

อย่างไรก็ดี ภาพรวมการแพร่ระบาดของไวรัสโคโรนา (“โควิด-19”) ดีขึ้นจากไตรมาสก่อน เห็นได้จากจำนวนผู้ติดเชื้อและผู้เสียชีวิตลดลง ส่งผลให้รัฐบาลในหลายประเทศผ่อนคลายมาตรการการเดินทางเข้าออกระหว่างประเทศ ทำให้อุตสาหกรรมการท่องเที่ยวและบริการฟื้นตัวโดดเด่นจากไตรมาสก่อน สะท้อนจากปริมาณการขนส่งด้านผู้โดยสาร (“RPK”) ในเดือนมิถุนายนที่ผ่านมา ทั่วโลกกลับมาที่ร้อยละ 71 ของเดือนมิถุนายนในปี 2562¹ อย่างไรก็ตาม การฟื้นตัวของเส้นทางการบินในทวีปเอเชียแปซิฟิกยังคงช้ากว่าภูมิภาคอื่น โดยเฉพาะในประเทศจีนที่ยังคงมาตรการโควิดเป็นศูนย์ (“Zero-COVID Policy”)

จำนวนนักท่องเที่ยวไทยในไตรมาสที่ 2 ปี 2565 เติบโตก้าวกระโดด สืบเนื่องจากการยกเลิกมาตรการ Test & Go ตั้งแต่วันที่ 1 พฤษภาคม

ในไตรมาสนี้ การท่องเที่ยวภายในประเทศมีนักท่องเที่ยวรวมทั้งสิ้น 51 ล้านคน-ครั้ง เพิ่มขึ้นร้อยละ 423 จากช่วงเดียวกันของปีก่อน โดยสถิตินักท่องเที่ยวต่างชาติที่เดินทางเข้ามาใน

ประเทศไทยมีจำนวน 1.6 ล้านคน เพิ่มขึ้นจาก 2 หมื่นคน ในช่วงเดียวกันของปีก่อน เนื่องจากการยกเลิกมาตรการ Test & Go ตั้งแต่วันที่ 1 พฤษภาคมที่ผ่านมา ในขณะที่ปีก่อนมีคำสั่งระงับเที่ยวบินเชิงพาณิชย์

แม้นักท่องเที่ยวจีนยังไม่กลับมาดังเดิม แต่ตลาดการท่องเที่ยวได้ถูกชดเชยบางส่วนจากนักท่องเที่ยวอินเดีย ซึ่งไตรมาสนี้เดินทางเข้าประเทศไทยกว่า 2.2 แสนคน คิดเป็นร้อยละ 14 ของนักท่องเที่ยวต่างชาติทั้งหมด และมีแนวโน้มที่นักท่องเที่ยวอินเดียจะเดินทางเข้าประเทศไทยสูงสุดในปีนี้ ในขณะที่นักท่องเที่ยวจากประเทศมาเลเซียและสิงคโปร์ มีสัดส่วนอยู่ที่ร้อยละ 12 และ 7 ตามลำดับ ในไตรมาสนี้

เทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน รายได้ของ บมจ. เอเชียเอวิเอชั่น (“บริษัท”) เติบโตร้อยละ 157 ในไตรมาสที่ 2 ปี 2565 พร้อมกลับมาบินเส้นทางบินระหว่างประเทศสู่ 8 ประเทศ

จากปัจจัยข้างต้น ในไตรมาสที่ 2 ปี 2565 บริษัทมีรายได้รวมอยู่ที่ 2,773.8 ล้านบาท จากการรองรับจำนวนผู้โดยสารกว่า 1.7 ล้านคน เพิ่มขึ้นร้อยละ 133 จากช่วงเดียวกันของปีก่อน อัตราส่วนการขนส่งผู้โดยสารอยู่ที่ร้อยละ 75 ในขณะที่ยังสามารถรักษาความเป็นผู้นำในอัตราการตรงต่อเวลาที่ร้อยละ 96 และคงส่วนแบ่งตลาดเป็นอันดับหนึ่งในเส้นทางบินในประเทศในไตรมาสนี้ ทั้งนี้ บริษัทได้กลับมาบินเส้นทางบินระหว่างประเทศรวม 19 เส้นทาง สู่ 8 ประเทศ เพื่อตอบสนองต่อความต้องการเดินทางระหว่างประเทศที่ฟื้นตัว

บริษัทยังคงบริหารต้นทุนอย่างต่อเนื่อง และดำเนินการลดเครื่องบินจำนวน 1 ลำ เหลือ 59 ลำ ตามแผนในไตรมาสนี้ อย่างไรก็ตาม จากราคาน้ำมันที่สูงขึ้น ค่าซ่อมบำรุงรักษาอากาศยาน และค่าเงินบาทที่อ่อนลง ทำให้บริษัทยังมีขาดทุนสุทธิรวม 4,723.6 ล้านบาท เทียบกับไตรมาสที่ 2 ปี 2564 ที่มีขาดทุนสุทธิรวม 3,077.9 ล้านบาท

¹ สมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ หรือ IATA



สรุปผลการดำเนินงาน

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งประกอบธุรกิจสายการบินไทยแอร์เอเชีย โดยถือหุ้นร้อยละ 100

ผลประกอบการของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น สำหรับงวดสามเดือนและงวดหกเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2564 และ 2565 เป็นดังนี้:

งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ

บริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน) หน่วย: ล้านบาท	งบการเงินรวม สำหรับงวด สามเดือนสิ้นสุด วันที่ 30 มิถุนายน			งบการเงินรวม สำหรับงวด หกเดือนสิ้นสุด วันที่ 30 มิถุนายน		
	2565	2564	เปลี่ยนแปลง	2565	2564	เปลี่ยนแปลง
รายได้รวม	2,773.8	1,080.7	+157%	4,627.8	2,431.4	+90%
ค่าใช้จ่ายรวม	7,794.8	3,894.0	+100%	12,373.6	8,451.2	+46%
กำไร (ขาดทุน) จากกิจกรรมดำเนินงาน	(5,021.0)	(2,813.3)	-78%	(7,745.8)	(6,019.7)	-29%
กำไร (ขาดทุน) สำหรับงวด	(4,723.6)	(3,077.9)	-53%	(7,278.5)	(6,468.5)	-13%
ส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัท	(4,723.6)	(1,691.9)	-179%	(7,094.2)	(3,556.5)	-99%
ส่วนที่เป็นของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมของบริษัทย่อย	-	(1,386.0)	N.A.	(184.4)	(2,912.0)	+94%
กำไร (ขาดทุน) เบ็ดเสร็จรวมสำหรับงวด	(4,723.6)	(3,070.9)	-54%	(7,167.6)	(6,268.6)	-14%
ส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัท	(4,723.6)	(1,688.0)	-180%	(7,035.6)	(3,446.5)	-104%
ส่วนที่เป็นของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมของบริษัทย่อย	-	(1,382.9)	N.A.	(132.0)	(2,822.0)	+95%
กำไร (ขาดทุน) ต่อหุ้นขั้นพื้นฐานและปรับลด (บาท)	(0.4067)	(0.3488)	-17%	(0.6205)	(0.7333)	+15%

รายได้

สำหรับผลการดำเนินงานในไตรมาสที่ 2 ปี 2565 บริษัทมีรายได้รวม 2,773.8 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 157 จากช่วงเดียวกันของปีก่อน โดยหลักมาจากรายได้จากการขายและบริการจำนวน 2,691.8 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 174 จากช่วงเดียวกันของปีก่อน ตามการฟื้นตัวอย่างก้าวกระโดดของอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวและการให้บริการ ในขณะที่มีรายได้อื่นอยู่ที่ 82.0 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 16 จากช่วงเดียวกันของปีก่อน เนื่องจากการลดลงของจำนวนสัญญาซื้อขายเงินตราต่างประเทศล่วงหน้า

นักท่องเที่ยวมีการเร่งตัวจากอุปสงค์ค้างค้ำ (“Pent-up demand”) อย่างเห็นได้ชัดในไตรมาสนี้ ส่งผลให้จำนวนผู้โดยสารขยายตัวมาอยู่ที่ 1.7 ล้านคน เพิ่มขึ้นจาก 0.7 ล้านคน ในไตรมาสที่ 2 ปี 2564 จากการผ่อนคลายมาตรการการเดินทางเข้าออกระหว่างประเทศและความต้องการเดินทางท่องเที่ยวที่กลับมาคึกคักในเส้นทางบินทั้งในและระหว่างประเทศ ทำให้อัตรากาไรขั้นต้นโดยเฉลี่ยในไตรมาสนี้อยู่ที่ร้อยละ 75 หรือเพิ่มขึ้น 14 จุด จากช่วงเดียวกันของปีก่อน ส่งผลให้ราคาค่าโดยสารเฉลี่ยอยู่ที่ 1,317 บาทต่อคน เพิ่มขึ้นร้อยละ 17 จาก 1,129 บาทต่อคน ในไตรมาสที่ 2 ปี 2564 เนื่องจากเที่ยวบินระหว่างประเทศที่เพิ่มขึ้น รวมถึงการเก็บ



ค่าธรรมเนียมเชื้อเพลิงเที่ยวบินระหว่างประเทศ และการขายตั๋วซูเปอร์พลัส (“Super+ Pass”) ซึ่งเป็นตั๋วโดยสารแบบใช้ไม่ได้ไม่จำกัดเที่ยวบินภายในประเทศและระหว่างประเทศในอาเซียนเพื่อกระตุ้นการท่องเที่ยวในระยะเวลา 1 ปี ทั้งนี้บริษัทมีรายได้บริการเสริมต่อผู้โดยสารอยู่ที่ 285 บาท เพิ่มขึ้นจาก 235 บาท ในไตรมาสที่ 2 ปี 2564 จากค่าบริการฝากสัมภาระใต้ท้องเครื่องและค่าธรรมเนียมการชำระเงินที่เพิ่มขึ้นตามปริมาณผู้โดยสาร ชดเชยกับค่าพื้นที่ระวางสินค้าที่ลดลง ซึ่งทั้งนี้ในไตรมาสที่ 2 ยังมีข้อจำกัดในการให้บริการอาหารและเครื่องดื่มบนเที่ยวบินในประเทศ จากเหตุผลดังกล่าวทำให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีรายได้ต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (“RASK”) เพิ่มขึ้นร้อยละ 27 จากช่วงเดียวกันของปีก่อน มาอยู่ที่ 1.49 บาท ในไตรมาสนี้ แม้ว่าปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (“ASK”) เพิ่มขึ้นกว่าร้อยละ 116 จากช่วงเดียวกันของปีก่อน อย่างไรก็ตาม บริษัทยังสามารถรักษาอัตราการตรงต่อเวลาอยู่ที่ร้อยละ 96 ซึ่งดีกว่าเป้าหมายที่ตั้งไว้ที่ร้อยละ 90 ตอกย้ำถึงความสำคัญที่บริษัทมีให้ต่อเวลาของผู้โดยสาร เช่นเดียวกับมาตรฐานความปลอดภัยและสุขอนามัยที่บริษัทยึดถือตลอดมา

ต้นทุนและค่าใช้จ่าย

ในไตรมาสนี้ บริษัทมีค่าใช้จ่ายรวม 7,794.8 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 100 จากช่วงเดียวกันของปีก่อน โดยหลักมาจากต้นทุนขายและการบริการที่เพิ่มขึ้นร้อยละ 79 จากช่วงเดียวกันของปีก่อน มาอยู่ที่ 4,987.4 ล้านบาท ค่าน้ำมันเชื้อเพลิงสูงขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อน โดยหลักมาจากปริมาณการใช้ น้ำมันและราคาน้ำมันอากาศยานอ้างอิงเพิ่มขึ้นร้อยละ 115 และ 100 จากช่วงเดียวกันของปีก่อน ตามลำดับ อันเป็นผลมาจากอุปสงค์ของน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยานที่เร่งตัวสูงกว่าอุปทานในตลาดโลกที่ตึงตัว พร้อมทั้งความขัดแย้งระหว่างรัสเซียและยูเครน ก่อปรกกับการลดปริมาณการส่งออกน้ำมันสำเร็จรูปของประเทศจีน เช่นเดียวกันกับค่าซ่อมบำรุงรักษาอากาศยานที่เพิ่มขึ้นตามจำนวนเครื่องบินที่ปฏิบัติการบินเฉลี่ยเพิ่มขึ้นจาก 15 ลำ ในไตรมาสที่ 2 ปี 2564 เป็น 24 ลำ ในไตรมาสนี้ และอัตราการใช้เครื่องบินต่อลำที่เพิ่มขึ้นจาก 6.1 ชั่วโมงปฏิบัติการบินต่อวัน เป็น 8.0 ชั่วโมงปฏิบัติการบินต่อวัน และค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่ายที่เพิ่มขึ้นจากการตัดจำหน่ายเงินสำรองรักษาเครื่องบินจากการขายและเช่ากลับ

ค่าใช้จ่ายในการขายและบริหารอยู่ที่ 375.5 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 20 จากช่วงเดียวกันของปีก่อน ส่วนใหญ่มาจากค่าบริการจัดจำหน่ายและรับชำระเงินสำหรับการขายตั๋วโดยสารแบบออนไลน์ให้แก่บริษัท AirAsia Com Travel ซึ่งเพิ่มขึ้นตามยอดขาย ทั้งนี้ ค่าใช้จ่ายในการขายและบริหารคิดเป็นสัดส่วนของรายได้รวมอยู่ที่ร้อยละ 13 ลดลงจากไตรมาสที่ 2 ปี 2564 ที่อยู่ที่ร้อยละ 29 ทั้งนี้ต้นทุนต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (“CASK”) และต้นทุนต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารไม่รวมน้ำมันเชื้อเพลิง (“CASK Ex-Fuel”) อยู่ที่ 3.19 บาท และ 2.33 บาท หรือลดลงร้อยละ 19 และ 34 ตามลำดับ โดยหลักจาก ASK เร่งตัวขึ้นเร็วกว่า ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน ในขณะที่ค่าใช้จ่ายอื่นอยู่ที่ 2,431.9 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 207 จากช่วงเดียวกันของปีก่อน ส่วนใหญ่มาจากผลขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนที่ยังไม่รับรู้ของหนี้สินตามสัญญาเช่าจากเงินบาทที่อ่อนค่าเมื่อเทียบกับดอลลาร์สหรัฐ

กำไร/ขาดทุน

ในไตรมาสที่ 2 ปี 2565 บริษัทมีต้นทุนทางการเงินอยู่ที่ 551.7 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 30 จากช่วงเดียวกันของปีก่อน จากการปรับโครงสร้างสัญญาเช่าตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 16 (IFRS 16) และต้นทุนทางการเงินของบริษัทที่สูงขึ้น อย่างไรก็ตาม บริษัทมีรายได้ภาษีเงินได้จำนวน 841.4 ล้านบาท จากผลขาดทุนทางภาษีในงวดที่นำไปใช้ได้ในอนาคต ทำให้โดยสรุปบริษัทมีผลขาดทุนส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทสำหรับงวดเท่ากับ 4,723.6 ล้านบาท และมีขาดทุนต่อหุ้นขั้นพื้นฐานและปรับลดอยู่ที่ 0.4067 บาท ซึ่งขาดทุนเพิ่มขึ้นจากไตรมาสที่ 2 ปี 2564 จากการรับรู้ผลขาดทุนของ บจ. ไทยแอร์เอเชียที่ร้อยละ 100 ในไตรมาสนี้ เทียบกับร้อยละ 55 ในช่วงเดียวกันของปีก่อน



สถิติการดำเนินงานที่สำคัญ

บริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด	ไตรมาส 2 ปี 2565	ไตรมาส 2 ปี 2564	เปลี่ยนแปลง	ครึ่งปีแรก ปี 2565	ครึ่งปีแรก ปี 2564	เปลี่ยนแปลง
จำนวนผู้โดยสาร (ล้านคน)	1.68	0.72	+133%	3.14	1.70	+84%
ปริมาณที่นั่ง (ล้านที่นั่ง)	2.24	1.18	+90%	4.23	2.66	+59%
อัตราการขนส่งผู้โดยสาร (ร้อยละ)	75	61	+14 จุด	74	64	+10 จุด
ปริมาณการขนส่งด้านผู้โดยสาร (ล้านที่นั่ง-กม.)	1,363	536	+154%	2,375	1,236	+92%
ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ล้านที่นั่ง-กม.)	1,811	839	+116%	3,198	1,873	+71%
ค่าโดยสารเฉลี่ย (บาท)	1,317	1,129	+17%	1,179	1,027	+15%
รายได้ต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (บาท)	1.49	1.17	+27%	1.40	1.14	+23%
ต้นทุนต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (บาท)	3.19	3.94	-19%	3.40	3.56	-4%
ต้นทุนต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ไม่รวมน้ำมันเชื้อเพลิง) (บาท)	2.33	3.53	-34%	2.64	3.16	-16%

ผลประกอบการของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น สำหรับงวดหกเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2564 และ 2565 เป็นดังนี้:

รายได้

ในครึ่งปีแรกของปี 2565 บริษัทมีรายได้รวม 4,627.8 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 90 เทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน จากรายได้จากการขายและการบริการที่เพิ่มขึ้นร้อยละ 110 ตามการฟื้นตัวในภาคการท่องเที่ยวอย่างเด่นชัดจากต้นปี 2565 ที่ผ่านมา โดย บจ. ไทยแอร์เอเชีย ขนส่งผู้โดยสารรวม 3.1 ล้านคน เพิ่มขึ้นร้อยละ 84 เทียบกับ 1.7 ล้านคน ในครึ่งปีแรกของปี 2564 และมีอัตราการขนส่งผู้โดยสารที่ร้อยละ 74 เพิ่มขึ้นจากร้อยละ 64 จากช่วงเดียวกันของปีก่อน ส่งผลให้ค่าโดยสารเฉลี่ยและบริการเสริมต่อคนขยายตัวร้อยละ 15 และร้อยละ 10 ตามลำดับ หรือคิดเป็น RASK ที่เท่ากับ 1.40 บาท เติบโตร้อยละ 23 จาก 1.14 บาท จากช่วงเดียวกันของปีก่อน รายได้อื่นอยู่ที่ 149.6 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 50 จากช่วงเดียวกันของปีก่อน โดยหลักเป็นผลกำไรจากตราสารอนุพันธ์จำนวน 237.6 ล้านบาท ในปีก่อน

ต้นทุนและค่าใช้จ่าย

บริษัทมีค่าใช้จ่ายรวมทั้งสิ้น 12,373.6 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 46 เทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน โดยต้นทุนขายและการบริการมีจำนวน 9,323.1 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 66 จากครึ่งปีแรกของปี 2564 โดยหลักจากค่าซ่อมบำรุงรักษาอากาศยานที่เพิ่มขึ้นตามจำนวนเครื่องบินที่ปฏิบัติการบินและอัตราการใช้เครื่องบินต่อลำที่เพิ่มขึ้น และจากค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่ายที่เพิ่มขึ้นจากการตัดจำหน่ายเงินสำรองบำรุงรักษาเครื่องบินจากการขายและเช่ากลับ รวมไปถึงค่าน้ำมันเชื้อเพลิงที่เพิ่มขึ้นร้อยละ 217 ตามปริมาณการใช้น้ำมันและราคาน้ำมันที่ปรับขึ้นจากปีช่วงเดียวกัน เช่นเดียวกับค่าบริการสนามบินและลานจอดที่เพิ่มขึ้นตามปริมาณเที่ยวบิน อย่างไรก็ตาม ค่าใช้จ่ายพนักงานปฏิบัติการลดลงเล็กน้อยจากการปรับโครงสร้างเงินเดือนพนักงาน อย่างไรก็ตาม อัตราการใช้เครื่องบินดีขึ้นเป็น 8.0 ชั่วโมงปฏิบัติการบินต่อวัน จาก 6.0 ชั่วโมงปฏิบัติการบินต่อวัน และยังคงอัตราการตรงต่อเวลาที่สูงถึงร้อยละ 97

ทั้งนี้ค่าใช้จ่ายในการขายและบริหารอยู่ที่ 743.1 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 20 เทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน โดยหลักมาจากค่าบริการจัดจำหน่ายและรับชำระเงินสำหรับการขายตั๋วโดยสารแบบออนไลน์ให้แก่บริษัท AirAsia Com Travel ค่าใช้จ่ายพนักงาน



ซึ่งในปีก่อนมีนโยบายขอความร่วมมือไม่รับค่าจ้าง และค่าใช้จ่ายที่ปรึกษาที่เพิ่มขึ้นจากการเพิ่มทุนของบริษัท ชดเชยกับการบริหาร ค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวกับระบบสารสนเทศอย่างมีประสิทธิภาพ ส่งผลให้ครึ่งปีแรกของปี 2565 CASK Ex-Fuel อยู่ที่ 2.64 บาท ลดลง จาก 3.16 บาท ในช่วงเดียวกันของปีก่อน หนูนจากปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารในครึ่งปีแรกของปีนี้ที่เติบโตในอัตราที่สูงกว่า ค่าใช้จ่ายดังกล่าว ในขณะที่ค่าน้ำมันเชื้อเพลิงต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารอยู่ที่ 0.76 บาท เพิ่มขึ้นจาก 0.40 บาท ในช่วง เดียวกันของปีก่อน โดยหลักมาจากราคาและปริมาณการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงเพิ่มขึ้นร้อยละ 82 และร้อยละ 73 ตามลำดับ ทั้งนี้ บริษัท มีค่าใช้จ่ายอื่นจำนวน 2,307.4 ล้านบาท โดยหลักเป็นผลขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนจากหนี้สินตามสัญญาเช่าที่ยังไม่รับรู้จากเงิน บาทที่อ่อนค่าเมื่อเทียบกับดอลลาร์สหรัฐ

กำไร/ขาดทุน

ในครึ่งปีแรกของปี 2565 บริษัทมีต้นทุนทางการเงินอยู่ที่ 1,110.2 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 31 จากช่วงเดียวกันของปีก่อน จากการ ปรับโครงสร้างสัญญาเช่าและต้นทุนทางการเงินของบริษัทที่สูงขึ้น ในขณะที่รายได้ภาษีเงินได้เท่ากับ 1,563.4 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก 363.6 ล้านบาท ในช่วงเดียวกันของปีก่อน จากการเข้าทำรายการขายและเช่ากลับเครื่องบินและผลขาดทุนทางภาษีในงวดที่ นำไปใช้ได้ในอนาคต โดยมีผลขาดทุนส่วนของผู้ถือหุ้นอยู่ที่ 7,094.2 ล้านบาท ขาดทุนเพิ่มขึ้นจากปีก่อนที่ 3,556.5 ล้านบาท ทั้งนี้ ในช่วงครึ่งปีแรกของปี 2565 บริษัทมีผลกำไรในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จจ่อจากการป้องกันความเสี่ยงกระแสเงินสดสุทธิภาษีเงินได้ จำนวน 110.9 ล้านบาท ส่งผลให้บริษัทมีขาดทุนเบ็ดเสร็จเท่ากับ 7,035.6 ล้านบาท ขาดทุนเพิ่มขึ้นจากปีก่อนซึ่งอยู่ที่ 3,446.5 ล้าน บาท โดยผลขาดทุนที่เพิ่มขึ้น โดยหลักมาจากการรับผลขาดทุนของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เนื่องจากการเพิ่มสัดส่วนการถือหุ้นเป็นร้อย ละ 100 เทียบกับร้อยละ 55 ในช่วงเดียวกันของปีก่อน

งบแสดงฐานะการเงิน

บริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน) หน่วย: ล้านบาท	งบการเงินรวม		
	ณ วันที่ 30	ณ วันที่ 31	เปลี่ยนแปลง
	มิถุนายน 2565	ธันวาคม 2564	
สินทรัพย์	65,827.3	71,208.3	-8%
หนี้สิน	57,062.3	54,379.5	+5%
ส่วนของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ	8,765.0	20,201.1	-57%
ส่วนของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมของบริษัทย่อย	-	(3,372.3)	N.A.
รวมส่วนของผู้ถือหุ้น	8,765.0	16,828.8	-48%

สินทรัพย์

ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2565 บริษัทมีสินทรัพย์ทั้งสิ้น 65,827.3 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 8 เทียบจากสิ้นปีก่อน จากเงินสดและรายการ เทียบเท่าเงินสดที่ลดลงร้อยละ 75 และเงินสำรองบำรุงรักษาเครื่องบินที่ลดลงร้อยละ 26

- (1) สินทรัพย์หมุนเวียนลดลง 3,197.0 ล้านบาท ส่วนใหญ่มาจากเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดที่ลดลง 4,034.0 ล้าน บาท จากการจ่ายซื้อหุ้นของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จ่ายคืนหุ้นกู้ที่ครบกำหนดชำระในระหว่างงวด จ่ายชำระหนี้สินภายใต้ สัญญาเช่า และจ่ายคืนเงินกู้ ในขณะที่การดำเนินงานของบริษัทยังไม่กลับมาเป็นปกติเมื่อเทียบกับช่วงก่อนโควิด-19



- (2) สิ้นทรัพย์ไม่หมุนเวียนลดลง 2,184.0 ล้านบาท ส่วนใหญ่มาจากเงินสำรองบำรุงรักษาเครื่องบิน สิ้นทรัพย์สิทธิการใช้ และที่ดิน เครื่องบิน ส่วนปรับปรุงอาคารเช่าและอุปกรณ์ โดยหลักลดลงจากการเข้าทำรายการขายและเช่ากลับเครื่องบิน รวมทั้งค่าเสื่อมราคาสะสมและค่าตัดจำหน่ายสำรองรักษาเครื่องบินที่เพิ่มขึ้น ในขณะที่มีสินทรัพย์ภาษีเงินได้รอดตัดบัญชีเพิ่มขึ้นจำนวน 1,227.8 ล้านบาท จากผลประโยชน์ทางภาษีของผลขาดทุนในอดีต

หนี้สิน

ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2565 บริษัทมีหนี้สินทั้งสิ้น 57,062.3 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 5 เทียบจากสิ้นปีก่อน โดยหลักมาจากหนี้สินตามสัญญาเช่าที่เพิ่มขึ้น

- (1) หนี้สินหมุนเวียนเพิ่มขึ้น 1,918.7 ล้านบาท โดยหลักมาจากการเพิ่มขึ้นของหนี้สินตามสัญญาเช่าจำนวน 1,479.7 ล้านบาท และรายได้รับล่วงหน้าเพิ่มขึ้นจำนวน 479.8 ล้านบาท โดยหลักจากจำนวนผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้น และการขาย Super+ Pass
- (2) หนี้สินไม่หมุนเวียนเพิ่มขึ้น 764.1 ล้านบาท ส่วนใหญ่มาจากการเพิ่มขึ้นของหนี้สินตามสัญญาเช่าจำนวน 1,089.0 ล้านบาท จากธุรกรรมการขายและเช่ากลับอากาศยานจำนวน 5 ลำ ในปี 2565

ส่วนของผู้ถือหุ้น

ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2565 บริษัทมีส่วนของผู้ถือหุ้นทั้งสิ้น 8,765.0 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 48 เทียบจากสิ้นปีก่อน โดยหลักเป็นผลจากการปรับโครงสร้างการลงทุนใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย และผลขาดทุนจากการดำเนินงานสำหรับงวด ในขณะที่ได้รับเงินจากการเสนอขายหุ้นเพิ่มทุนต่อผู้ถือหุ้นเดิมจำนวน 3,000.0 ล้านบาท อนึ่ง บริษัทมีอัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยจ่ายต่อส่วนของผู้ถือหุ้น ("D/E Ratio") และอัตราส่วนเงินกู้ยืมสุทธิต่อส่วนของผู้ถือหุ้น ("Net Gearing Ratio") ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2565 เท่ากับ 5.35 เท่า และ 5.20 เท่า ตามลำดับ ทั้งนี้หากไม่รวมหนี้สินตามสัญญาเช่าดำเนินงาน D/E Ratio และ Net Gearing Ratio เท่ากับ 0.92 เท่า และ 0.77 เท่า ตามลำดับ

งบกระแสเงินสด

บริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน) หน่วย: ล้านบาท	งบการเงินรวม สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน	
	2565	2564
เงินสดสุทธิได้มาจาก(ใช้ไปใน)กิจกรรมดำเนินงาน	(2,504.9)	(440.7)
เงินสดสุทธิได้มาจาก(ใช้ไปใน)กิจกรรมลงทุน	(226.9)	(64.2)
เงินสดสุทธิได้มาจาก(ใช้ไปใน)กิจกรรมจัดหาเงิน	<u>(1,303.9)</u>	<u>(379.1)</u>
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น(ลดลง)สุทธิ	(4,035.6)	(884.0)
กำไร(ขาดทุน)จากอัตราแลกเปลี่ยนที่ยังไม่เกิดขึ้นจริงของเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	1.6	7.2
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดต้นงวด	<u>5,359.6</u>	<u>1,110.4</u>
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดปลายงวด	<u>1,325.6</u>	<u>233.5</u>



สำหรับงวดหกเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2565 บริษัทมีเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมดำเนินงานจำนวน 2,504.9 ล้านบาท โดยหลักจากผลขาดทุนจากการดำเนินงานสำหรับงวด ในส่วนของเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุนมีจำนวน 226.9 ล้านบาท ส่วนใหญ่มาจากการเข้าซื้อหุ้นเพื่อเพิ่มสัดส่วนการถือหุ้นใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย เป็นร้อยละ 100 จำนวน 3,896.1 ล้านบาท ในขณะที่มีเงินสดรับจากการจำหน่ายเครื่องบินและอุปกรณ์มูลค่า 3,870.8 ล้านบาท ขณะที่เงินสดสุทธิใช้ไปจากกิจกรรมจัดหาเงินมีจำนวน 1,303.9 ล้านบาท โดยหลักจากการได้รับเงินจากการเสนอขายหุ้นเพิ่มทุนต่อผู้ถือหุ้นเดิมจำนวน 3,000.0 ล้านบาท ในขณะที่มีการชำระหนี้เพื่อยกเลิกสัญญาเช่าก่อนถึงเวลาที่กำหนดจำนวน 1,719.2 ล้านบาท ชำระหนี้สินภายใต้สัญญาเช่า และชำระคืนเงินกู้และหุ้นกู้ที่ครบกำหนดชำระในระหว่างงวด ส่งผลให้มีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดลดลงสุทธิจำนวน 4,035.6 ล้านบาท โดยมีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดปลายงวดอยู่ที่ 1,325.6 ล้านบาท



ภาพรวมการดำเนินงานในอนาคต

เศรษฐกิจโลกยังเติบโตแต่แผ่วลง ท่ามกลางคาดการณ์เงินเฟ้อและราคาน้ำมันที่ยังอยู่ระดับสูง

จากรายงานเดือนกรกฎาคม 2565 กองทุนการเงินระหว่างประเทศ (“IMF”) คาดการณ์การเติบโตของเศรษฐกิจโลกในปี 2565 ขึ้นอยู่ที่ร้อยละ 3.2 โดยปรับลดจากคาดการณ์ครั้งก่อนในเดือนเมษายนที่ร้อยละ 3.6 จากการหดตัวของเศรษฐกิจโลกโดยรวมในไตรมาส 2 ปี 2565 รวมทั้งอัตราการเติบโตของเศรษฐกิจจีนที่แผ่วลง และความขัดแย้งระหว่างรัสเซียและยูเครนที่ยังไม่คลี่คลาย ทำให้ตลาดเริ่มมีความกังวลว่าเศรษฐกิจโดยรวมอาจเข้าสู่ภาวะถดถอย ในขณะเดียวกัน IMF ยังคงคาดการณ์เงินเฟ้อโลกในปี 2565 อยู่ในระดับสูงที่ร้อยละ 8.3 เพิ่มขึ้นจากครั้งก่อนที่ร้อยละ 7.4

ธนาคารกลางสหรัฐ (“Fed”) เป็นผู้นำในการปรับเพิ่มดอกเบี้ยนโยบายอีกร้อยละ 0.75 ในเดือนกรกฎาคมที่ผ่านมา ทำให้ค่าเงินดอลลาร์สหรัฐ อาจมีแนวโน้มแข็งค่าต่อเนื่องเทียบกับสกุลเงินหลักอื่นๆ รวมทั้งเงินบาทไทย ซึ่งบริษัทอาจเสียประโยชน์จากค่าใช้จ่ายที่เป็นเงินตราต่างประเทศ เช่น สัญญาซ่อมบำรุงและสัญญาเช่าเครื่องบิน เป็นต้น ดังนั้นบริษัทจึงทำการบริหารภายใต้ นโยบายการบริหารความเสี่ยงแบบธรรมชาติ โดยจัดการให้รายจ่ายอยู่ในสกุลเงินเดียวกับรายรับให้มากที่สุด นอกจากนี้โครงสร้างเงินกู้ในสกุลเงินต่างๆ จะถูกปรับให้สอดคล้องกับสกุลเงินของเงินสดสุทธิจากการดำเนินงาน โดยบริษัทจะพิจารณานำเครื่องมือทางการเงินมาใช้ในการบริหารความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนตามความเหมาะสม

ทั้งนี้ แนวโน้มอุปทานน้ำมันดิบในตลาดโลกมีความเสี่ยงที่จะตึงตัวถึงปลายปี จากการคว่ำบาตรประเทศผู้ผลิตน้ำมันหลายประเทศ และกลุ่มโอเปกพลัสที่ยังเพิ่มกำลังการผลิตน้ำมันได้น้อยกว่าที่คาดไว้ โดย IATA คาดการณ์ราคาน้ำมันอากาศยานเฉลี่ยทั้งปี 2565 นี้ อยู่ที่ 125.5 ดอลลาร์สหรัฐ ต่อบาร์เรล ทั้งนี้ สิ้นไตรมาสที่ 2 ปี 2565 บริษัทไม่มีสถานะในสัญญาป้องกันความเสี่ยงราคาน้ำมัน

การบริโภคภายในประเทศและการท่องเที่ยวเป็นปัจจัยหลักในการขับเคลื่อนการเติบโตของไทย

สำหรับสถานการณ์ของประเทศไทย จากรายงานเดือนมิถุนายน 2565 ธนาคารแห่งประเทศไทย (“ธปท.”) คาดการณ์เศรษฐกิจไทยใน

ปี 2565 มีแนวโน้มขยายตัวร้อยละ 3.3 เพิ่มขึ้นจากประมาณการในเดือนเมษายนที่ร้อยละ 3.2 โดยมีการบริโภคภายในประเทศและการฟื้นตัวของอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวเป็นเครื่องยนต์ขับเคลื่อนเศรษฐกิจหลัก ทั้งนี้ ธปท. และการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย (“ททท.”) ได้ปรับประมาณการจำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติในปี 2565 เป็น 6 ล้านคน และ 10 ล้านคน ตามลำดับ หลังจากรัฐบาลประกาศยกเลิกระบบลงทะเบียน Thailand Pass เพื่ออำนวยความสะดวกให้นักท่องเที่ยวเดินทางเข้าประเทศไทยได้ง่ายขึ้น และการผ่อนคลายมาตรการโรคติดเชื้อโควิด-19 ของรัฐบาลต่างๆ กอปรกับช่วงวันหยุดยาวช่วงปลายปี ส่วนการท่องเที่ยวภายในประเทศยังคงได้รับการกระตุ้นจากภาครัฐ เช่น โครงการเราเที่ยวด้วยกัน ที่คาดว่าจะดำเนินการจนถึงปลายปี

บริษัทตั้งเป้าขนส่งผู้โดยสาร 10 ล้านคนทั้งปี 2565 เติบโตเด่นช่วงครึ่งปีหลัง พร้อมเพิ่มอัตราขนส่งผู้โดยสารเป็นร้อยละ 81

จากเหตุผลข้างต้น บริษัทคาดการณ์ว่ากิจกรรมการท่องเที่ยวจะฟื้นตัวแข็งแกร่งในช่วงที่เหลือของปี 2565 โดยมีเป้าจำนวนผู้โดยสารทั้งปีทั้งสิ้น 10 ล้านคน หนุนด้วยความต้องการท่องเที่ยวที่สะสมจากปีที่ผ่านมา โดยบริษัทได้ใช้กลยุทธ์ในการบริหารปริมาณที่นั่งและเส้นทางการบินให้เกิดรายได้สูงสุด และตั้งเป้าอัตราการขนส่งผู้โดยสารที่ร้อยละ 81 พร้อมทั้งเพิ่มการเติบโตของรายได้ผ่านโปรโมชั่นและแคมเปญ อาทิเช่น Super+ Pass โดยรวมบัตรโดยสารเที่ยวบินในประเทศไทยและอาเซียนที่ได้รับการตอบรับเป็นอย่างดีผนวกกับในต้นเดือนกรกฎาคมที่ผ่านมาสำนักงานการบินพลเรือนฯ ได้อนุญาตให้สายการบินให้บริการอาหารและเครื่องดื่มในเที่ยวบินในประเทศไทยได้ ซึ่งจะช่วยให้รายได้บริการเสริมของบริษัทปรับตัวดีขึ้น

สำหรับเส้นทางบินในประเทศ บริษัทตั้งเป้าการกลับมาบินโดยมีปริมาณที่นั่งใกล้เคียงกับช่วงปลายปี 2562 ก่อนการระบาดของโควิด-19 ในขณะที่บริษัทได้พิจารณาเปิดเส้นทางบินระหว่างประเทศตามแผนการเปิดประเทศของประเทศปลายทางอย่างใกล้ชิด โดยในครึ่งปีหลังมีแผนเปิดเที่ยวบินไปยังจุดหมายปลายทางอื่นๆ ในประเทศจีน ฮองกง เมียนมาร์ เนปาล และญี่ปุ่น เป็นต้น



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 หักด้วยค่าน้ำมันเชื้อเพลิง หารด้วยปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร

ระยะทางบินโดยเฉลี่ย (กิโลเมตร) คือจำนวนกิโลเมตรที่ทำการบินเฉลี่ยต่อเที่ยวบิน

อัตราการใช้เครื่องบินต่อลำ (ชั่วโมงปฏิบัติการบินต่อวัน) คือจำนวนชั่วโมงปฏิบัติการบินเฉลี่ยต่อวันต่อลำในช่วงระยะเวลา

ที่เกี่ยวข้อง โดยจำนวนชั่วโมงปฏิบัติการบินเริ่มนับตั้งแต่ช่วงเวลาที่เครื่องบินเคลื่อนที่ 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 กำไร/ขาดทุนจากการขายเงินลงทุน และสินทรัพย์ กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยน ดอกเบี้ยรับ และกำไรจากตราสารอนุพันธ์) หักด้วยค่าใช้จ่ายรวม บวกกลับด้วยค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย หารด้วยรายได้จากการขายและบริการ

อัตรากำไรสุทธิ คำนวณโดยนำกำไรสุทธิ หารด้วยรายได้จากการขายและบริการ

