



วันที่ 12 พฤษภาคม 2569

เรื่อง คำอธิบายและการวิเคราะห์ของฝ่ายจัดการสำหรับงบการเงินระหว่างกาลประจำไตรมาส 1/2569 สิ้นสุด
วันที่ 31 มีนาคม 2569

เรียน กรรมการและผู้จัดการ
ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

สิ่งที่ส่งมาด้วย คำอธิบายและวิเคราะห์ของฝ่ายจัดการ สำหรับผลการดำเนินงานสำหรับงบการเงินระหว่างกาลประจำ
ไตรมาส 1/2569 สิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2569 ภาษาไทย และภาษาอังกฤษ ฉบับละ 1 ชุด

บริษัท เอเชีย เน็ตเวิร์ค อินเทอร์เน็ตเนชั่นแนล จำกัด (มหาชน) (“บริษัทฯ”) ขอนำส่งงบการเงินระหว่างกาลประจำไตรมาส 1/2569 สิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2569 ซึ่งได้รับการสอบทานจากผู้สอบบัญชีรับอนุญาตแล้วต่อตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย (“ตลาดหลักทรัพย์ฯ”)

บริษัทขอนำส่งคำอธิบายและการวิเคราะห์ของฝ่ายจัดการสำหรับผลการดำเนินงานไตรมาส 1/2569 สิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2569 ตามรายละเอียดตามเอกสารแนบ

จึงเรียนมาเพื่อทราบ

ขอแสดงความนับถือ

นายสุทธิพล ภูมรินทร์
ประธานเจ้าหน้าที่บริหารสายการเงิน

คำอธิบายและการวิเคราะห์ของฝ่ายจัดการ สำหรับผลการดำเนินงานไตรมาส 1/2569
สิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2569

จุดเด่นสำคัญ

ผลการดำเนินงานในช่วงสามเดือนแรก สิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2569 (ไตรมาส 1/2569) ของบริษัท เอเชีย เน็ตเวิร์ค อินเทอร์เน็ต จำกัด (มหาชน) (“บริษัทฯ”) ยังคงแสดงผลการดำเนินงานที่มีความยืดหยุ่น ท่ามกลางภาวะการค้ำระหว่างประเทศที่มีความซับซ้อนและผันผวน

รายได้จากการให้บริการ อยู่ที่ 1,653.3 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 1.1 เมื่อเทียบกับปีก่อน (YoY) สาเหตุหลักมาจากปริมาณการขนส่งสินค้าที่ลดลงในประเทศเวียดนาม สะท้อนถึงภาวะอุปสงค์ที่อ่อนตัวในช่วงเวลาดังกล่าว อย่างไรก็ตาม ผลกระทบดังกล่าวได้รับการชดเชยบางส่วนจากการเติบโตอย่างแข็งแกร่งในตลาดสาธารณรัฐประชาชนจีน ท่ามกลางความไม่แน่นอนทางภูมิรัฐศาสตร์ รวมถึงสถานการณ์ความตึงเครียดในตะวันออกกลาง ในภาพรวม การที่ธุรกิจของบริษัทฯ กระจายในหลายประเทศของบริษัทฯ ประกอบกับการบริหารเครือข่ายอย่างมีประสิทธิภาพ ช่วยบรรเทาผลกระทบจากการชะลอตัวในบางตลาด และสนับสนุนให้บริษัทฯ ยังคงสามารถรักษาเสถียรภาพของรายได้

กำไรสุทธิส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ สำหรับไตรมาส 1/2569 อยู่ที่ 113.5 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 17.8 เมื่อเทียบกับปีก่อน (YoY) โดยมีสาเหตุหลักจากค่าใช้จ่ายภาษีที่เพิ่มขึ้นในไตรมาส 1/2569 เนื่องจากในไตรมาส 1/2568 บริษัทฯ ได้มีการใช้ประโยชน์จากสินทรัพย์ภาษีเงินได้รอดัตถบัญญัติ ส่งผลให้ค่าใช้จ่ายภาษีในงวดเปรียบเทียบอยู่ในระดับต่ำ ทั้งนี้ หากไม่รวมผลกระทบจากภาษีดังกล่าว ผลการดำเนินงานของบริษัทฯ ยังคงทรงตัว โดยได้รับ แรงสนับสนุนจากการบริหารต้นทุนอย่างมีวินัยและการดำเนินธุรกิจที่มีความหลากหลาย

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2569 บริษัทฯ มีสินทรัพย์รวมทั้งสิ้น 9,794.9 ล้านบาท ขณะที่หนี้สินรวมลดลงอยู่ที่ 1,530.3 ล้านบาท จากการชำระคืนเงินกู้และการลดลงของเจ้าหนี้การค้า ส่งผลให้ส่วนของผู้ถือหุ้นเพิ่มขึ้นเป็น 8,264.6 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 1.9 จากสิ้นปี 2568 สะท้อนถึงกำไรสะสมที่แข็งแกร่งและฐานะทางการเงินที่มั่นคงของบริษัทฯ

ในภาพรวม แม้ว่าสถานการณ์ในระยะสั้นยังคงมีความผันผวน บริษัทฯ ยังคงมีความเชื่อมั่นว่าสามารถบริหารจัดการความเสี่ยงและต่อยอดโอกาสการเติบโตได้อย่างต่อเนื่อง จากการดำเนินธุรกิจที่มีการกระจายตัวในหลายประเทศ รวมถึงแผนการขยายธุรกิจไปยังประเทศญี่ปุ่นและยุโรป ควบคู่กับการบริหารจัดการอย่างมีประสิทธิภาพ และการเสริมสร้างเครือข่ายธุรกิจในระดับสากล

การวิเคราะห์สถานะอุตสาหกรรมและเศรษฐกิจ

ในช่วงระยะเวลาสามเดือนสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2569 ธุรกิจการขนส่งสินค้าทางอากาศและโลจิสติกส์ทั่วโลก ยังคงเผชิญกับความไม่แน่นอนทั้งด้านเศรษฐกิจและภูมิรัฐศาสตร์ โดยเฉพาะความตึงเครียดระหว่างประเทศสหรัฐอเมริกา สาธารณรัฐอิสลามอิหร่าน และรัฐอิสราเอล ซึ่งส่งผลกระทบต่อความเชื่อมั่นทางการค้าโลก รวมถึงก่อให้เกิดความผันผวนของราคาพลังงานและต้นทุนการขนส่ง ภายใต้บริบทดังกล่าว ผู้ประกอบการในหลายตลาดมีแนวโน้มปรับกลยุทธ์การวางแผนการขนส่งอย่างระมัดระวังมากขึ้น

ธุรกิจการขนส่งสินค้าทางอากาศยังคงอยู่ในช่วงการปรับตัวเข้าสู่ภาวะปกติภายหลังสถานการณ์โควิด-19 โดยปริมาณพื้นที่ระวางใต้ท้องเครื่อง (belly hold) ปรับตัวเพิ่มขึ้นตามการฟื้นตัวของเที่ยวบินโดยสาร ขณะเดียวกัน การแข่งขันในกลุ่มผู้ให้บริการขนส่งสินค้า (freight forwarder) ยังคงอยู่ในระดับสูง ส่งผลให้อัตราค่าระวางเผชิญแรงกดดัน โดยเฉพาะในเส้นทางการค้าหลักในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ซึ่งเป็นตลาดที่มีการแข่งขันสูง

อย่างไรก็ตาม การค้าภายในภูมิภาคเอเชีย (intra-Asia) และการขนส่งสินค้าที่เกี่ยวข้องกับสาธารณรัฐประชาชนจีนยังคงมีความยืดหยุ่น โดยได้รับแรงสนับสนุนจากการกระจายห่วงโซ่อุปทาน (supply chain diversification) เนื่องจากผู้ประกอบการมีการปรับกลยุทธ์ด้านแหล่งจัดหาและการกระจายสินค้า เพื่อรองรับความไม่แน่นอนทางภูมิรัฐศาสตร์และนโยบายการค้า

ภายใต้สภาพแวดล้อมการค้าในธุรกิจดังกล่าว บริษัทฯ สามารถบริหารจัดการความผันผวนของตลาดได้อย่างมีประสิทธิภาพ ผ่านการกระจายการค้าในหลายประเทศ และความสัมพันธ์อันแข็งแกร่งกับสายการบินพันธมิตรและลูกค้า แม้ความต้องการในบางตลาดยังคงชะลอตัว แต่การมีสัดส่วนรายได้ที่กระจายในหลายประเทศยังคงช่วยสนับสนุนผลการดำเนินงานโดยรวมในช่วงเวลาดังกล่าว

ปัจจัยความเสี่ยงและการเติบโต

แนวโน้มอุตสาหกรรมการให้บริการขนส่งสินค้าทางอากาศและโลจิสติกส์ยังคงอยู่ภายใต้ความไม่แน่นอนของเศรษฐกิจโลกในระดับสูง ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อทิศทางการดำเนินงานและผลประกอบการของบริษัทฯ

ปัจจัยด้านภูมิรัฐศาสตร์และนโยบายการค้ายังคงเป็นความเสี่ยงสำคัญ โดยความตึงเครียดระหว่างประเทศที่ยังดำเนินอยู่ รวมถึงความเปลี่ยนแปลงของนโยบายการค้า อาจก่อให้เกิดความผันผวนของกระแสการค้าโลก ต้นทุนการขนส่งและความต้องการของลูกค้า ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อปริมาณการขนส่งและอัตราค่าระวางในบางตลาด อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ มุ่งบริหารความเสี่ยงดังกล่าวผ่านการกระจายการค้าในหลายภูมิภาคและหลายเส้นทางการค้า เพื่อลดการพึ่งพาสถานที่ใดสถานที่หนึ่ง

การแข่งขันในตลาดและแรงกดดันด้านราคามีแนวโน้มที่จะยังคงอยู่ เนื่องจากปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศ (air cargo capacity) เริ่มกลับเข้าสู่ภาวะปกติ และการแข่งขันระหว่างผู้ให้บริการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ (freight forwarders) ยังคงอยู่ในระดับสูง สภาพแวดล้อมดังกล่าวอาจส่งผลกระทบต่ออัตราค่าระวาง โดยเฉพาะในตลาดที่เติบโตเต็มที่หรือมีการแข่งขันสูง ทั้งนี้ บริษัทฯ ยังคงมุ่งเน้นการกำหนดราคาที่มีวินัย การควบคุมต้นทุน และการรักษาคุณภาพการให้บริการ เพื่อสนับสนุนความสามารถในการทำกำไร

ความเสี่ยงด้านการดำเนินงานและต้นทุน รวมถึงการเปลี่ยนแปลงของราคาน้ำมัน การจัดสรรพื้นที่ระวางสินค้าของสายการบิน และค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่ง อาจส่งผลกระทบต่อโครงสร้างต้นทุนของธุรกิจขนส่งสินค้าทางอากาศ บริษัทฯ บริหารจัดการความเสี่ยงดังกล่าวโดยการรักษาความสัมพันธ์อย่างใกล้ชิดกับสายการบินพันธมิตร การเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารเส้นทางขนส่ง และการปรับกลยุทธ์การดำเนินงานให้สอดคล้องกับสภาวะตลาด

ขณะเดียวกัน ปัจจัยเชิงโครงสร้างยังคงสนับสนุนความต้องการปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศในระยะยาว โดยการกระจายห่วงโซ่อุปทานอย่างต่อเนื่อง การขยายตัวของการค้าภายในภูมิภาคเอเชีย กิจกรรมอีคอมเมิร์ซข้ามพรมแดน และความต้องการขนส่งสินค้าที่มีความเร่งด่วนและมีมูลค่าสูง คาดว่าจะช่วยรักษาบทบาทของการขนส่งทางอากาศในเครือข่ายโลจิสติกส์ทั้งในระดับภูมิภาคและระดับโลกต่อไป

ผลการดำเนินงาน

รายการ / หน่วย : ล้านบาท	ไตรมาส 1/2568	ไตรมาส 1/2569	เปลี่ยนแปลง (%)
รายได้จากการให้บริการ	1,672.4	1,653.3	(1.1)
รายได้อื่น	7.0	7.1	1.0
รวมรายได้	1,679.4	1,660.4	(1.1)
ค่าใช้จ่ายรวม (ต้นทุนการให้บริการ และค่าใช้จ่ายขายและบริหาร)	(1,511.9)	(1,488.8)	(1.5)
กำไร (ขาดทุน) อื่น	(4.4)	0.6	(113.8)
ค่าใช้จ่ายทางการเงิน	(14.9)	(9.6)	(35.4)
ส่วนแบ่งกำไรจากบริษัทร่วมค้าและบริษัทย่อย	3.8	8.1	113.5
กำไรสำหรับรอบระยะเวลา	146.1	115.5	(20.9)
กำไรสุทธิส่วนของบริษัทฯ	138.1	113.5	(17.8)

รายได้จากการให้บริการ

สำหรับงวดสามเดือนสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2568 และ 2569 บริษัทฯ มีรายได้จากการให้บริการจำนวน 1,672.4 ล้านบาท และ 1,653.3 ล้านบาท ตามลำดับ ลดลงร้อยละ 1.1 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน (YoY) การปรับลดลงดังกล่าวมีสาเหตุหลักจากปริมาณการขนส่งสินค้าที่ลดลงในประเทศเวียดนาม ซึ่งสะท้อนถึงภาวะอุปสงค์ที่อ่อนตัวในช่วงเวลาดังกล่าว อย่างไรก็ตาม ผลกระทบดังกล่าวได้รับการชดเชยบางส่วนจากปริมาณการขนส่งสินค้าที่เพิ่มขึ้นจากตลาดสาธารณรัฐประชาชนจีน ซึ่งยังคงแสดงความยืดหยุ่น แม้จะเผชิญกับความไม่แน่นอนทางภูมิรัฐศาสตร์ รวมถึงสถานการณ์ความตึงเครียดในตะวันออกกลาง โดยภาพรวมผลการดำเนินงานสะท้อนถึงการกระจายเครือข่ายทางภูมิศาสตร์ของบริษัทฯ อย่างเหมาะสม ซึ่งช่วยลดผลกระทบจากการชะลอตัวในบางตลาดและช่วยรักษาเสถียรภาพของรายได้ ท่ามกลางสภาวะแวดล้อมทางเศรษฐกิจโลกที่มีความซับซ้อนและผันผวน

กำไรสุทธิ

สำหรับงวดสามเดือนสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2568 และ 2569 บริษัทฯ มีกำไรสุทธิส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ จำนวน 138.1 ล้านบาท และ 113.5 ล้านบาท ตามลำดับ

กำไรสุทธิลดลงร้อยละ 17.8 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน (YoY) โดยมีสาเหตุหลักจากค่าใช้จ่ายภาษีที่เพิ่มขึ้นในไตรมาส 1/2569 เนื่องจากในไตรมาส 1/2568 บริษัทฯ ได้ใช้ประโยชน์จากสินทรัพย์ภาษีเงินได้รอดัดบัญชี ส่งผลให้ภาระภาษีในงวดเปรียบเทียบอยู่ในระดับต่ำ ทั้งนี้ หากไม่รวมผลกระทบจากรายการภาษีดังกล่าว ผลการดำเนินงานของบริษัทฯ ยังคงอยู่ในระดับทรงตัว โดยได้รับแรงสนับสนุนจากการบริหารต้นทุนอย่างมีวินัย และการดำเนินธุรกิจที่มีการกระจายตัวในหลายภูมิภาค

วิเคราะห์ฐานะทางการเงิน

รายการ / หน่วย : ล้านบาท	ณ 31 ธ.ค. 2568	ณ 31 มี.ค. 2569	เปลี่ยนแปลง (%)
สินทรัพย์รวม	9,686.3	9,794.9	1.1
หนี้สินรวม	1,577.6	1,530.3	(3.0)
รวมส่วนของเจ้าของ	8,108.7	8,264.6	1.9
อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น	0.20x	0.20x	-
อัตราส่วนความสามารถในการชำระดอกเบี้ย	18.1x	21.5x	18.6
อัตราส่วนความสามารถในการชำระหนี้ (DSCR)	2.2x	1.9x	(15.4)

หมายเหตุ: การคำนวณอัตราส่วนทางการเงินเป็นไปตามนิยามดังต่อไปนี้

- อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Debt-to-Equity Ratio): หนี้สินรวม/ รวมส่วนของเจ้าของ

- อัตราส่วนความสามารถในการชำระดอกเบี้ย (Interest Coverage Ratio): กำไรก่อนดอกเบี้ย ภาษี ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย (EBITDA) / ต้นทุนทางการเงิน ของไตรมาสล่าสุด

- อัตราส่วนความสามารถในการชำระหนี้ (DSCR): กำไรก่อนดอกเบี้ย ภาษี ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย (EBITDA) ของ 4 ไตรมาสล่าสุด / ส่วนของหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยที่กำหนดชำระภายในหนึ่งปี + ต้นทุนทางการเงินของ 4 ไตรมาสล่าสุด

สินทรัพย์รวม

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2569 บริษัทฯ มีสินทรัพย์รวมจำนวน 9,794.9 ล้านบาท โดยสินทรัพย์ดังกล่าวประกอบด้วย ค่าความนิยม (goodwill) เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น และสินทรัพย์ไม่มีตัวตนเป็นหลัก

สินทรัพย์รวมเพิ่มขึ้นจำนวน 108.6 ล้านบาท หรือร้อยละ 1.1 จาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568 โดยมีสาเหตุหลักจากการเพิ่มขึ้นของเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด และลูกหนี้การค้า ขณะที่มีการตัดจำหน่ายสินทรัพย์ไม่มีตัวตนตามปกติ ทั้งนี้ บริษัทฯ ไม่มีการบันทึกค่าเผื่อการด้อยค่าของค่าความนิยมแต่อย่างใด

หนี้สินรวม

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2569 บริษัทฯ มีหนี้สินรวมจำนวน 1,530.3 ล้านบาท โดยหนี้สินหลักประกอบด้วยเจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น รวมถึงเงินกู้จากสถาบันการเงิน

หนี้สินรวมลดลงจำนวน 47.3 ล้านบาท โดยมีสาเหตุหลักจากการการชำระคืนเงินกู้ระยะยาว ซึ่งลดลงจาก 705 ล้านบาท เหลือ 625 ล้านบาท นอกจากนี้ การลดลงของเจ้าหนี้การค้าและภาษีเงินได้ค้างจ่ายยังเป็นอีกปัจจัยสำคัญที่ทำให้หนี้สินรวมลดลง อย่างไรก็ตาม การลดลงดังกล่าวถูกชดเชยบางส่วนจากการเพิ่มขึ้นเล็กน้อยของเงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงิน

ส่วนของผู้ถือหุ้น

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2569 บริษัทฯ มีส่วนของผู้ถือหุ้นรวมจำนวน 8,264.6 ล้านบาท โดยองค์ประกอบหลักประกอบด้วยทุนจดทะเบียนชำระแล้ว ส่วนเกินมูลค่าหุ้น และกำไรสะสม

ส่วนของผู้ถือหุ้นเพิ่มขึ้นจำนวน 156.0 ล้านบาท หรือร้อยละ 1.9 สิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2569 โดยมีสาเหตุหลักจากกำไรสะสมที่เพิ่มขึ้นตามผลการดำเนินงานของบริษัทฯ ในงวดดังกล่าว

การวิเคราะห์ความเสี่ยงด้านสภาพคล่องและแนวทางการบริหารจัดการ

บริษัทฯ บริหารความเสี่ยงด้านสภาพคล่องผ่านการติดตามกระแสเงินสดอย่างใกล้ชิด การบริหารเงินทุนหมุนเวียนอย่างรอบคอบ และการควบคุมต้นทุนอย่างมีวินัย

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2569 บริษัทฯ มีอัตราส่วนสภาพคล่อง (Current Ratio) อยู่ที่ 1.5 เท่า สะท้อนถึงระดับสินทรัพย์หมุนเวียนที่เพียงพอเมื่อเทียบกับภาระหนี้สินระยะสั้น โดยฝ่ายบริหารเชื่อว่าสถานะสภาพคล่องดังกล่าว ประกอบกับกระแสเงินสดจากการดำเนินงานอย่างต่อเนื่อง เพียงพอต่อการรองรับภาระผูกพันที่คาดการณ์ได้ภายใต้สภาวะตลาดในปัจจุบัน

ภาพรวมธุรกิจ

บริษัทฯ ดำเนินธุรกิจในฐานะตัวแทนขายและให้บริการด้านการขนส่งสินค้าทางอากาศ (Cargo General Sales and Services Agent หรือ Cargo GSA: "GSA") ให้แก่สายการบินชั้นนำกว่า 20 สายการบิน ใน 10 ประเทศและเขตปกครองพิเศษในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ได้แก่ ประเทศไทย สิงคโปร์ เวียดนาม เขตปกครองพิเศษฮ่องกงแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน สาธารณรัฐประชาชนจีน มาเลเซีย กัมพูชา เมียนมา อินเดีย และญี่ปุ่น

นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังให้บริการอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ การให้บริการด้านทรัพยากรบุคคล รวมถึงการจัดหาอุปกรณ์และยานพาหนะที่เกี่ยวข้อง เพื่อรองรับการให้บริการภาคพื้นในท่าอากาศยานชางจี ประเทศสิงคโปร์

ทั้งนี้ บริษัทฯ มีการลงทุนในบริษัทร่วมชื่อ ANA-SG ซึ่งดำเนินธุรกิจขนส่งด่วนในประเทศสิงคโปร์ แม้การลงทุนดังกล่าวจะไม่ถือเป็นธุรกิจหลักของบริษัทฯ แต่บริษัทฯ รับรู้รายได้ในรูปแบบส่วนแบ่งกำไรจากบริษัทร่วม นอกจากนี้ ANA-SG ยังได้ขยายการดำเนินงานเข้าสู่ประเทศมาเลเซีย โดยจัดตั้งบริษัทย่อยที่ถือหุ้นทั้งหมดชื่อ ANA-M เพื่อดำเนินธุรกิจขนส่งพัสดุและบริการจัดส่งด่วนในประเทศมาเลเซีย ซึ่งช่วยเพิ่มขอบเขตการดำเนินงานด้านโลจิสติกส์ของกลุ่มให้ครอบคลุมในระดับภูมิภาคมากยิ่งขึ้น