



วันที่ 11 สิงหาคม 2569

เรื่อง คำอธิบายและการวิเคราะห์ของฝ่ายจัดการสำหรับงบการเงิน 6 เดือน สิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2569

เรียน กรรมการและผู้จัดการ

ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

สิ่งที่ส่งมาด้วย คำอธิบายและการวิเคราะห์ของฝ่ายจัดการ สำหรับผลการดำเนินงานสำหรับงบการเงิน 6 เดือน สิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2569 ภาษาไทย และภาษาอังกฤษ ฉบับละ 1 ชุด

บริษัท เอเซีย เน็ตเวิร์ค อินเทอร์เน็ต เซ็นแนล จำกัด (มหาชน) (“บริษัทฯ”) ขอนำส่งงบการเงิน 6 เดือน สิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2569 ซึ่งได้รับการสอบทานจากผู้สอบบัญชีรับอนุญาตแล้วต่อตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย (“ตลาดหลักทรัพย์ฯ”)

บริษัทฯ ขอส่งคำอธิบายและการวิเคราะห์ของฝ่ายจัดการสำหรับผลการดำเนินงาน 6 เดือน สิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2569 ตามรายละเอียดตามเอกสารแนบ

จึงเรียนมาเพื่อทราบ

ขอแสดงความนับถือ

นายสุทธิพล ภูมิรินทร์

ประธานเจ้าหน้าที่บริหารสายการเงิน

คำอธิบายและการวิเคราะห์ของฝ่ายจัดการ สำหรับผลการดำเนินงานสำหรับงบการเงิน 6 เดือน
สิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2569

จุดเด่นสำคัญ

ในงวดหกเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2569 บริษัท เอเชีย เน็ตเวิร์ค อินเทอร์เน็ต เนชั่นแนล จำกัด (มหาชน) (“บริษัท”) ยังคงแสดงผลการดำเนินงานที่มีความยืดหยุ่น ภายใต้สภาวะการค้ำระหว่างประเทศที่มีความซับซ้อนและผันผวน

รายได้จากการให้บริการ อยู่ที่ 3,869.6 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 10.7 เมื่อเทียบกับปีก่อน (YoY) โดยมีสาเหตุหลักจากปริมาณการขนส่งสินค้าที่เพิ่มขึ้น ประกอบกับความต้องการใช้บริการขนส่งสินค้าทางอากาศที่ยังคงแข็งแกร่งในเส้นทางการค้าหลักของบริษัท ซึ่งได้รับปัจจัยสนับสนุนจากกระจายการดำเนินธุรกิจไปในหลายประเทศ

กำไรสุทธิส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ ในครึ่งแรกของปี 2569 อยู่ที่ 375.2 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 36.9 เมื่อเทียบกับปีก่อน (YoY) โดยมีสาเหตุหลักรายได้รวมที่เพิ่มขึ้น การรับรู้ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วมและการร่วมค้าที่เพิ่มขึ้น รวมถึงต้นทุนทางการเงินที่ลดลง ซึ่งชดเชยค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานปรับตัวเพิ่มขึ้น

ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2569 บริษัทฯ มีสินทรัพย์รวมทั้งสิ้น 10,321.5 ล้านบาท ขณะที่หนี้สินรวมอยู่ที่ 1,867.0 ล้านบาท และส่วนของผู้ถือหุ้นเพิ่มขึ้นเป็น 8,454.5 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 4.3 จากสิ้นปี 2568 จากกำไรสะสมที่เพิ่มขึ้น

โดยภาพรวม บริษัทฯ มีความเชื่อมั่นว่าสามารถบริหารจัดการความเสี่ยงและต่อยอดโอกาสการเติบโตได้อย่างต่อเนื่อง จากการดำเนินธุรกิจที่มีการกระจายตัวในหลายประเทศ ควบคู่กับการบริหารจัดการอย่างมีประสิทธิภาพ รวมถึงแผนการขยายธุรกิจไปยังประเทศญี่ปุ่นและยุโรป

การวิเคราะห์สถานะอุตสาหกรรมและเศรษฐกิจ

ในช่วงระยะเวลาหกเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2569 อุตสาหกรรมขนส่งสินค้าทางอากาศและโลจิสติกส์ทั่วโลกยังคงมีความผันผวนและยืดหยุ่น โดยตั้งแต่ช่วงต้นปี ความต้องการขนส่งสินค้าทางอากาศยังคงแข็งแกร่ง โดยได้รับแรงสนับสนุนจากการเติบโตของการค้าระหว่างประเทศ การขยายตัวของการค้าในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก ความต้องการขนส่งสินค้าที่ต้องการความรวดเร็ว ตลอดจนการเติบโตของสินค้าในกลุ่มพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ (E-commerce) เซมิคอนดักเตอร์ โครงสร้างพื้นฐานด้านปัญญาประดิษฐ์ (AI) และสินค้ามูลค่าสูง อย่างไรก็ตาม สถานะตลาดยังคงแตกต่างกันในแต่ละภูมิภาค โดยภูมิภาคเอเชียและเส้นทางการค้าระยะไกล (Long-haul Trade Lanes) บางเส้นทางยังคงขยายตัวได้ดี ซึ่งช่วยชดเชยการชะลอตัวของบางตลาด ขณะเดียวกันความไม่แน่นอนของทั้งด้านเศรษฐกิจและภูมิรัฐศาสตร์ โดยเฉพาะความตึงเครียดระหว่างสหรัฐอเมริกา อิหร่าน และอิสราเอล ยังส่งผลให้ความเชื่อมั่นทางการค้า ราคาพลังงาน และต้นทุนการขนส่งมีความผันผวนเพิ่มขึ้น

สถานะตลาดในช่วงครึ่งปีแรกของปี 2569 ยังคงได้รับอิทธิพลจากการทยอยฟื้นตัวของกำลังการขนส่งทางอากาศ และข้อจำกัดใหม่ที่ส่งผลกระทบต่อขนส่งในบางเส้นทาง แม้ว่าการฟื้นตัวของเที่ยวบินโดยสารจะช่วยเพิ่มพื้นที่บรรทุกสินค้าได้ห้องเครื่องบิน (Belly Capacity) ในบางเส้นทาง แต่ยังคงมีข้อจำกัดด้านกำลังการขนส่งในบางเส้นทาง อันเนื่องมาจากการปิดน่านฟ้าในภูมิภาคตะวันออกกลาง การเปลี่ยนเส้นทางบิน ความผันผวนของราคาน้ำมันเชื้อเพลิง และ

ความแออัดของสนามบินศูนย์กลางขนาดใหญ่ ปัจจัยดังกล่าวส่งผลให้ต้นทุนการขนส่งยังคงอยู่ในระดับสูง และระยะเวลาการคงราคาค่าระวางที่มีแนวโน้มสั้นลง โดยเฉพาะเส้นทางที่เชื่อมโยงกับภูมิภาคเอเชีย ยุโรป และตะวันออกกลาง

การขนส่งสินค้าภายในภูมิภาคเอเชีย (Intra-Asia) และการค้าระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับประเทศจีน ยังคงเป็นปัจจัยสำคัญที่สนับสนุนการเติบโตของอุตสาหกรรม โดยการกระจายฐานการผลิต การย้ายห่วงโซ่อุปทาน ตลอดจนความต้องการสินค้าอุปโภคบริโภค สินค้าเทคโนโลยี และสินค้ามูลค่าสูงที่ยังคงเติบโตอย่างต่อเนื่อง ยังคงเป็นแรงผลักดันสำคัญต่อปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศในภูมิภาค ขณะเดียวกัน การเปลี่ยนแปลงด้านนโยบายการค้าและมาตรการศุลกากรของประเทศมหาอำนาจ โดยเฉพาะสหรัฐอเมริกาและห่วงโซ่อุปทานที่เกี่ยวข้องกับประเทศจีน ส่งผลให้ผู้ประกอบการมีความระมัดระวังในการวางแผนการขนส่งสินค้าเพิ่มมากขึ้น

ภายใต้สภาวะดังกล่าว บริษัทฯ สามารถบริหารจัดการความผันผวนของตลาดผ่านการกระจายฐานการค้าในธุรกิจหลายประเทศ การรักษาความสัมพันธ์อันดีกับสายการบินพันธมิตร และการให้บริการในหลากหลายเส้นทางการค้าภายในภูมิภาคเอเชีย แม้ว่าบางตลาดยังคงเผชิญกับอุปสงค์ที่ชะลอตัว ด้วยเครือข่ายการดำเนินงานในภูมิภาค ฐานลูกค้าที่แข็งแกร่ง และการบริหารธุรกิจอย่างมีประสิทธิภาพ บริษัทฯ ยังคงสามารถรักษาเสถียรภาพของผลการดำเนินงานได้ ทั้งนี้ แผนการขยายธุรกิจไปยังประเทศญี่ปุ่นและภูมิภาคยุโรป คาดว่าจะช่วยเพิ่มความหลากหลายของเส้นทางการค้า และสนับสนุนการเติบโตของธุรกิจในอนาคต

ปัจจัยความเสี่ยงและการเติบโต

ในระยะข้างหน้า อุตสาหกรรมธุรกิจตัวแทนจัดการขนส่งสินค้าทางอากาศและโลจิสติกส์ยังคงเผชิญกับความไม่แน่นอนจากปัจจัยด้านเศรษฐกิจ ภูมิรัฐศาสตร์ และการดำเนินงาน แม้ว่าความต้องการขนส่งสินค้าทางอากาศในช่วงครึ่งปีแรกของปี 2569 จะยังคงอยู่ในระดับที่แข็งแกร่ง แต่ภาวะตลาดยังคงมีความอ่อนไหวต่อการเปลี่ยนแปลงของนโยบายการค้า ราคาน้ำมันเชื้อเพลิง กำลังการขนส่งของสายการบิน และรูปแบบการขนส่งสินค้าของลูกค้า บริษัทฯ จะติดตามปัจจัยดังกล่าวอย่างใกล้ชิด พร้อมปรับกลยุทธ์ทางธุรกิจให้สอดคล้องกับสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลงไป

ความเสี่ยงด้านภูมิรัฐศาสตร์และนโยบายการค้ายังคงเป็นปัจจัยสำคัญที่ต้องติดตาม โดยความตึงเครียดในภูมิภาคตะวันออกกลาง การปิดน่านฟ้าในบางพื้นที่ และความไม่แน่นอนของนโยบายการค้าของประเทศเศรษฐกิจหลัก อาจส่งผลกระทบต่อการค้าโลก เส้นทางขนส่ง ต้นทุนการขนส่ง และระยะเวลาการขนส่งสินค้า ซึ่งอาจส่งผลให้ค่าระวางขนส่ง ปริมาณการขนส่งสินค้า และความต้องการใช้บริการในบางตลาดมีความผันผวน อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ ยังคงบริหารจัดการความเสี่ยงดังกล่าวผ่านการกระจายฐานการค้าในธุรกิจหลายประเทศ การให้บริการในหลากหลายเส้นทางการค้า และการประสานความร่วมมือกับสายการบินพันธมิตรและลูกค้าอย่างใกล้ชิด

การแข่งขันในอุตสาหกรรมและแรงกดดันด้านราคายังคงมีแนวโน้มต่อเนื่อง จากการที่กำลังการขนส่งในบางเส้นทางทยอยฟื้นตัว ขณะที่บางเส้นทางยังคงมีข้อจำกัดจากการเปลี่ยนเส้นทางบิน ความแออัดของสนามบินศูนย์กลาง และความต้องการขนส่งสินค้าที่ต้องการความรวดเร็ว ส่งผลให้ภาวะการแข่งขันในแต่ละตลาดยังคงแตกต่างกันซึ่งอาจส่งผลกระทบต่ออัตรากำไรในตลาดที่มีการแข่งขันสูง และเพิ่มความเสี่ยงด้านการจัดหาพื้นที่ระวางสินค้าในเส้นทางที่ได้รับผลกระทบ บริษัทฯ จึงมุ่งเน้นการกำหนดราคาอย่างมีวินัย การควบคุมต้นทุน การรักษาคุณภาพการให้บริการ และการบริหารจัดการเส้นทางขนส่งให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด

ความเสี่ยงด้านการดำเนินงานและต้นทุน อาทิ ความผันผวนของราคาน้ำมันเชื้อเพลิง การเปลี่ยนแปลงตารางการบินของสายการบิน ข้อจำกัดด้านน่านฟ้า และค่าธรรมเนียมเพิ่มเติมที่เกี่ยวข้องกับการขนส่ง อาจส่งผลกระทบต่อต้นทุนการให้บริการขนส่งสินค้าทางอากาศ บริษัทฯ จึงบริหารจัดการความเสี่ยงดังกล่าวผ่านการรักษาความสัมพันธ์อันดีกับสายการบิน

พันธมิตร การเตรียมเส้นทางการขนส่งทางเลือก การติดตามสถานการณ์ตลาดอย่างต่อเนื่อง และการปรับแผนการดำเนินงานให้สอดคล้องกับสภาวะตลาดที่เปลี่ยนแปลงไป

ในขณะเดียวกัน ปัจจัยเชิงโครงสร้างยังคงสนับสนุนยังคงเป็นแรงสนับสนุนสำคัญต่อการเติบโตของอุตสาหกรรมในระยะยาว โดยการกระจายห่วงโซ่อุปทาน การขยายตัวของการค้าภายในภูมิภาคเอเชีย การเติบโตของธุรกิจอีคอมเมิร์ซระหว่างประเทศ รวมถึงความต้องการขนส่งสินค้าที่เกี่ยวข้องกับเทคโนโลยีปัญญาประดิษฐ์ (AI) อุตสาหกรรมเซมิคอนดักเตอร์ ตลอดจนสินค้ามูลค่าสูงและสินค้าที่ต้องการความรวดเร็ว ซึ่งคาดว่าจะยังคงเป็นปัจจัยสำคัญที่สนับสนุนความต้องการใช้บริการขนส่งสินค้าทางอากาศ และส่งเสริมบทบาทของการขนส่งสินค้าทางอากาศในระบบโลจิสติกส์ทั้งในระดับภูมิภาคและระดับโลก

โดยในภาพรวม แม้ว่าสถานการณ์ในระยะสั้นนี้ยังคงมีความผันผวน บริษัทฯ ยังคงเชื่อมั่นในความสามารถในการบริหารจัดการความเสี่ยงและการสร้างโอกาสในการเติบโตอย่างต่อเนื่อง ผ่านการกระจายการดำเนินธุรกิจไปในหลายประเทศ การรักษาความสัมพันธ์อันแข็งแกร่งกับลูกค้าและสายการบินพันธมิตร การบริหารจัดการอย่างมีวินัย และขยายธุรกิจไปยังประเทศญี่ปุ่นและภูมิภาคยุโรป

ผลการดำเนินงาน

รายการ / หน่วย : ล้านบาท	6 เดือน 2568	6 เดือน 2569	เปลี่ยนแปลง (%)
รายได้จากการให้บริการ	3,495.9	3,869.6	10.7
รายได้อื่น	13.0	12.8	(2.1)
รวมรายได้	3,508.9	3,882.4	10.6
ค่าใช้จ่ายรวม (ต้นทุนการให้บริการ และค่าใช้จ่ายขายและบริหาร)	(3,126.4)	(3,454.4)	10.5
กำไร (ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยน - สุทธิ	(12.2)	(1.9)	(84.2)
ค่าใช้จ่ายทางการเงิน	(28.2)	(18.1)	(35.7)
ส่วนแบ่งกำไรจากการร่วมค้า	(0.3)	81.2	(27,398.8)
กำไรสำหรับรอบระยะเวลา	291.1	380.7	30.8
กำไรสุทธิส่วนของบริษัทฯ	274.1	375.2	36.9

รายได้จากการให้บริการ

สำหรับงวดหกเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2568 และ 2569 บริษัทฯ มีรายได้จากการให้บริการจำนวน 3,495.9 และ 3,869.6 ล้านบาทตามลำดับ หรือคิดเป็นร้อยละ 10.7 โดยมีปัจจัยหลักมาจากปริมาณการขนส่งสินค้าที่เพิ่มขึ้น อัตราค่าระวางขนส่งที่ปรับตัวสูงขึ้น และความต้องการใช้บริการขนส่งสินค้าทางอากาศที่ยังคงแข็งแกร่งในเส้นทางการค้าหลักของบริษัท

สำหรับไตรมาส 2 ปี 2569 บริษัทฯ มีรายได้จากการให้บริการจำนวน 2,216.4 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 34.1 เมื่อเทียบกับไตรมาสก่อน และเพิ่มขึ้นร้อยละ 21.5 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน โดยมีปัจจัยหลักมาจากอัตราค่าระวาง

ขนส่งสินค้าทางอากาศที่ปรับตัวสูงขึ้น จากข้อจำกัดด้านกำลังการขนส่งและความไม่แน่นอนของปัจจัยด้านเศรษฐกิจและภูมิรัฐศาสตร์

กำไรสุทธิ

สำหรับงวดหกเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2568 และ 2569 บริษัทฯ มีกำไรสุทธิส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทจำนวน 274.1 และ 375.2 ล้านบาทตามลำดับ หรือคิดเป็นร้อยละ 36.9 โดยมีปัจจัยสนับสนุนจากรายได้รวมที่เพิ่มขึ้น การบริหารค่าใช้จ่ายในการขายและบริหารได้อย่างมีประสิทธิภาพ การรับรู้ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในการร่วมค้าที่เพิ่มขึ้น รวมถึงต้นทุนทางการเงินที่ลดลง

สำหรับไตรมาส 2 ปี 2569 บริษัทฯ มีกำไรสุทธิส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทจำนวน 261.7 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 130.6 เมื่อเทียบกับไตรมาสก่อน และเพิ่มขึ้นร้อยละ 92.4 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน โดยมีสาเหตุหลักเช่นเดียวกับปัจจัยที่สนับสนุนผลการดำเนินงานในงวดหกเดือนแรกของปี

วิเคราะห์ฐานะทางการเงิน

รายการ / หน่วย : ล้านบาท	ณ 31 ธ.ค. 2568	ณ 30 มิ.ย. 2569	เปลี่ยนแปลง (%)
สินทรัพย์รวม	9,686.3	10,321.5	6.6
หนี้สินรวม	1,577.6	1,867.0	18.3
รวมส่วนของผู้ถือหุ้น	8,108.7	8,454.5	4.3
อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น	0.2x	0.2x	-
อัตราส่วนความสามารถในการชำระดอกเบี้ย	18.1x	30.5x	68.5
อัตราส่วนความสามารถในการชำระหนี้ (DSCR)	2.2x	1.5x	(31.8)

หมายเหตุ: การคำนวณอัตราส่วนทางการเงินเป็นไปตามนิยามดังต่อไปนี้

- อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Debt-to-Equity Ratio): หนี้สินรวม / รวมส่วนของผู้ถือหุ้น
- อัตราส่วนความสามารถในการชำระดอกเบี้ย (Interest Coverage Ratio): กำไรก่อนดอกเบี้ย ภาษี ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย (EBITDA) / ต้นทุนทางการเงิน ของไตรมาสล่าสุด
- อัตราส่วนความสามารถในการชำระหนี้ (DSCR): กำไรก่อนดอกเบี้ย ภาษี ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย (EBITDA) ของ 4 ไตรมาสล่าสุด / ส่วนของหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี + ต้นทุนทางการเงินของ 4 ไตรมาสล่าสุด

สินทรัพย์รวม

ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2569 บริษัทฯ มีสินทรัพย์รวมจำนวน 10,321.5 ล้านบาท สินทรัพย์เหล่านี้ส่วนใหญ่ประกอบด้วยค่าความนิยม เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น และสินทรัพย์ไม่มีตัวตน

สินทรัพย์รวมเพิ่มขึ้นจำนวน 635.2 ล้านบาท หรือร้อยละ 6.6 จาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568 โดยมีสาเหตุหลักจากการเพิ่มขึ้นของสินทรัพย์หมุนเวียน ประกอบด้วยเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด รวมถึงลูกหนี้การค้า ทั้งนี้ บริษัทฯ ไม่มีการบันทึกค่าเผื่อการด้อยค่าของค่าความนิยมแต่อย่างใด

หนี้สินรวม

ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2569 บริษัทฯ มีหนี้สินรวมจำนวน 1,867.0 ล้านบาท โดยหนี้สินหลักประกอบด้วยเจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น รวมถึงเงินกู้จากสถาบันการเงิน

หนี้สินรวมเพิ่มขึ้นจำนวน 289.4 ล้านบาท หรือร้อยละ 18.3 จาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568 โดยมีการเพิ่มขึ้นของเจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น รวมถึงการกู้ยืมเงินระยะสั้นที่เพิ่มขึ้น ขณะที่เงินกู้ยืมระยะยาวลดลงตามกำหนดการชำระคืน

ส่วนของผู้ถือหุ้น

ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2569 บริษัทฯ มีส่วนของผู้ถือหุ้นรวมจำนวน 8,454.5 ล้านบาท โดยองค์ประกอบหลักประกอบด้วยทุนจดทะเบียนชำระแล้ว ส่วนเกินมูลค่าหุ้น และกำไรสะสม

ส่วนของผู้ถือหุ้นเพิ่มขึ้นจำนวน 345.8 ล้านบาท หรือร้อยละ 4.3 จากสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2569 โดยมีสาเหตุหลักจากกำไรสะสมที่เพิ่มขึ้นตามผลการดำเนินงานของบริษัทฯ ในงวดดังกล่าว

การวิเคราะห์ความเสี่ยงด้านสภาพคล่องและแนวทางการบริหารจัดการ

บริษัทฯ บริหารความเสี่ยงด้านสภาพคล่องผ่านการติดตามกระแสเงินสดอย่างใกล้ชิด การบริหารเงินทุนหมุนเวียนอย่างรอบคอบ และการควบคุมต้นทุนอย่างมีวินัย

ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2569 บริษัทฯ มีอัตราส่วนสภาพคล่อง (Current Ratio) อยู่ที่ 1.4 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 ญี่ปุ่น และนอร์เวย์

นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังให้บริการอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ การให้บริการด้านทรัพยากรบุคคล รวมถึงการจัดหาอุปกรณ์และยานพาหนะที่เกี่ยวข้อง เพื่อบริการให้บริการภาคพื้นในท่าอากาศยานขาขึ้น ประเทศสิงคโปร์

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