วันที่ 10 พฤศจิกายน 2569

เรื่อง คำอธิบายและการวิเคราะห์ของฝ่ายจัดการสำหรับงบการเงิน 9 เดือน สิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2569

เรียน กรรมการและผู้จัดการ

ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

สิ่งที่ส่งมาด้วย คำอธิบายและวิเคราะห์ของฝ่ายจัดการ สำหรับผลการดำเนินงานสำหรับงบการเงิน 9 เดือน สิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2569 ภาษาไทย และภาษาอังกฤษ ฉบับละ 1 ชุด

บริษัท เอเชีย เน็ตเวิร์ค อินเตอร์เนชั่นแนล จำกัด (มหาชน) (“บริษัทฯ”) ขอนำส่งงบการเงิน 9 เดือน สิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2569 ซึ่งได้รับการสอบทานจากผู้สอบบัญชีรับอนุญาตแล้วต่อตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย (“ตลาดหลักทรัพย์ฯ”)

บริษัทขอนำส่งคำอธิบายและการวิเคราะห์ของฝ่ายจัดการสำหรับผลการดำเนินงาน 9 เดือน สิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2569 ตามรายละเอียดตามเอกสารแนบ

จึงเรียนมาเพื่อทราบ

ขอแสดงความนับถือ

นายสุทธิพล ภุมรินทร์

ประธานเจ้าหน้าที่บริหารสายการเงิน

คำอธิบายและการวิเคราะห์ของฝ่ายจัดการ สำหรับผลการดำเนินงานสำหรับงบการเงิน 9 เดือน สิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2569

จุดเด่นสำคัญ

ในงวดเก้าเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2569 บริษัท เอเซีย เน็ตเวิร์ค อินเตอร์เนชั่นแนล จำกัด (มหาชน) (“บริษัท”) ยังคงรักษาผลการดำเนินงานได้อย่างแข็งแกร่งและมีความยืดหยุ่น แม้เผชิญความผันผวนของภาวะการค้าโลก โดยได้รับแรงหนุนจากอุปสงค์ที่ต่อเนื่องในเส้นทางการค้าภายในภูมิภาคเอเชีย การขนส่งสินค้าอีคอมเมิร์ซข้ามพรมแดน และสินค้าที่เกี่ยวข้องกับ AI อย่างไรก็ตาม ความขัดแย้งระหว่างสหรัฐฯ และอิหร่าน ตลอดจนราคาน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยานที่สูงขึ้น ยังคงกดดันกำลังการขนส่งให้ตึงตัวต่อเนื่อง

รายได้จากการให้บริการมีจำนวน 6,219.2 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 15.2 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน โดยรายได้เติบโตในเส้นทางการค้าหลักของบริษัทฯ โดยเฉพาะภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้และจีน ขณะที่บางตลาดในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้มีรายได้ลดลง เนื่องจากปริมาณกิจกรรมทางธุรกิจกลับสู่ระดับปกติ หลังจากมีฐานที่สูงในปีก่อนหน้า

กำไรสุทธิส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่ สำหรับงวดเก้าเดือนของปี 2569 อยู่ที่ 556.9 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 32.5 จากช่วงเดียวกันของปีก่อน โดยมีปัจจัยสนับสนุนจากรายได้ที่เพิ่มขึ้น ส่วนแบ่งกำไรจากบริษัทร่วมและการร่วมค้าที่สูงขึ้น และต้นทุนทางการเงินที่ลดลง

ณ วันที่ 30 กันยายน 2569 บริษัทฯ มีสินทรัพย์รวม 10,250.7 ล้านบาท หนี้สินรวม 1,628.4 ล้านบาท และส่วนของผู้ถือหุ้นรวม 8,622.3 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 6.3 จากสิ้นปี 2568 โดยมีสาเหตุหลักจากกำไรสะสม สินทรัพย์รวมเพิ่มขึ้นจากเงินสดที่เพิ่มขึ้น ขณะที่หนี้สินเพิ่มขึ้นเล็กน้อย แม้มีการชำระคืนเงินกู้ยืมในระหว่างงวด

บริษัทฯ เผชิญความเสี่ยงจากความไม่แน่นอนทางภูมิรัฐศาสตร์และนโยบายการค้า การแข่งขัน และความผันผวนของต้นทุน โดยบริษัทฯ บริหารจัดการความเสี่ยงผ่านการกระจายธุรกิจในหลายภูมิภาคและเส้นทางการค้า รวมถึงการสร้างความสัมพันธ์กับสายการบินหลายแห่ง ภายใต้รูปแบบธุรกิจที่ใช้สินทรัพย์ไม่มาก นอกจากนี้ แนวโน้มการกระจายห่วงโซ่อุปทาน การเติบโตของการค้าภายในภูมิภาคเอเชีย และอีคอมเมิร์ซยังคงเป็นปัจจัยสนับสนุนอุปสงค์อย่างต่อเนื่อง ในฐานะผู้ให้บริการตัวแทนขายและบริการระวางขนส่งสินค้าทางอากาศ (Cargo General Sales and Services Agent : Cargo GSSA) ให้แก่สายการบินหลายแห่ง บริษัทฯ จึงเชื่อว่ามีศักยภาพในการต่อยอดโอกาสทางธุรกิจและสร้างมูลค่าให้แก่ผู้ถือหุ้นอย่างต่อเนื่อง

การวิเคราะห์สภาวะอุตสาหกรรมและเศรษฐกิจ

ในช่วงระยะเวลาเก้าเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2569 อุตสาหกรรมขนส่งสินค้าทางอากาศและโลจิสติกส์ทั่วโลกยังคงมีความยืดหยุ่น ท่ามกลางภาวะตลาดที่แตกต่างกันในแต่ละภูมิภาค โดยอุปสงค์ในช่วงต้นปีได้รับแรงหนุนจากการค้าในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก การขนส่งสินค้าที่ต้องการความรวดเร็ว และสินค้ามูลค่าสูง อาทิ สินค้าอีคอมเมิร์ซ เซมิคอนดักเตอร์ และสินค้าที่เกี่ยวข้องกับโครงสร้างพื้นฐานด้าน AI อย่างไรก็ตาม ระดับกิจกรรมยังแตกต่างกันตามภูมิภาคและเส้นทางการค้า

การฟื้นตัวของพื้นที่ระวางสินค้ายังมีความแตกต่างในแต่ละเส้นทาง โดยในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ การฟื้นตัวให้บริการของพื้นที่ระวางใต้ท้องเครื่องบินโดยสารในสายการบินที่ให้บริการเต็มรูปแบบ (Full Service) มากกว่าสายการบินต้นทุนต่ำ (Low Cost) ขณะเดียวกัน ข้อจำกัดด้านน่านฟ้าทำให้พื้นที่ระวางที่สามารถให้บริการได้จริงในบางเส้นทางลดลง แม้อุปสงค์ยังคงมีอยู่ สายการบินจึงบริหารตารางบินอย่างรอบคอบให้สอดคล้องกับสภาวะตลาด ส่งผลให้พื้นที่ระวางสินค้าในเส้นทางสำคัญของบริษัทฯ ยังคงตึงตัวเมื่อเทียบกับความต้องการขนส่งสินค้า

ความขัดแย้งระหว่างสหรัฐฯ และอิหร่านเป็นปัจจัยสำคัญที่ส่งผลกระทบต่อสถานการณ์ในช่วงดังกล่าว โดยความตึงเครียดที่ทวีความรุนแรงขึ้นในช่วงครึ่งปีแรก ประกอบกับความเสี่ยงต่อการขนส่งผ่านช่องแคบฮอร์มุซ ส่งผลให้ราคาพลังงานปรับตัวสูงขึ้นอย่างมาก ทั้งนี้ ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยานเพิ่มขึ้นมากกว่าสองเท่าเมื่อเทียบกับปีก่อน และยังคงอยู่ในระดับดังกล่าวต่อเนื่องไปจนถึงครึ่งปีหลัง

การปิดน่านฟ้าและการเปลี่ยนเส้นทางบินในตะวันออกกลางส่งผลให้เที่ยวบินใช้เวลานานขึ้น มีค่าใช้จ่ายเพิ่มเติม และทำให้พื้นที่ระวางสินค้าที่รองรับได้จริงในเส้นทางเอเชีย–ยุโรปและเอเชีย–ตะวันออกกลางลดลง สายการบินยังเผชิญต้นทุนเชื้อเพลิงที่สูงขึ้น ซึ่งสะท้อนในผลประกอบการระหว่างงวดและนำไปสู่การปรับลดตารางบิน สำหรับตลาดขนส่งสินค้าทางอากาศได้รับผลกระทบ 2 ด้าน จากราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่สูงขึ้นช่วยพยุงอัตราค่าระวาง ขณะที่พื้นที่ระวางที่มีจำกัดช่วยให้อัตราค่าระวางยังคงอยู่ในระดับแข็งแกร่ง ทั้งนี้ สถานการณ์เริ่มทรงตัวในไตรมาส 3 เมื่อผลกระทบจากสงครามในระยะแรกลดลง และตลาดปรับตัวต่อระดับต้นทุนเชื้อเพลิงที่สูงขึ้นได้มากขึ้น

การขนส่งสินค้าภายในเอเชียและเส้นทางที่เกี่ยวข้องกับจีนยังคงเป็นแรงขับเคลื่อนหลักของตลาด โดยผู้ส่งออกในภูมิภาคเอเชียมีปริมาณการส่งออกสูงเป็นประวัติการณ์ในช่วงปลายไตรมาส โดยเฉพาะชิ้นส่วนที่เกี่ยวข้องกับ AI ขณะเดียวกัน นโยบายการค้า การยกเลิกข้อยกเว้น De Minimis ของสหภาพยุโรปส่งผลให้ปริมาณอีคอมเมิร์ซที่ส่งเข้ายุโรปลดลง และส่งผลให้ระวางบรรทุกสินค้าเครื่องบินขนส่งสินค้าลดลงตามไปด้วย นอกจากนี้ สหภาพยุโรปมีกำหนดเรียกเก็บค่าธรรมเนียมการดำเนินพิธีการศุลกากรเพิ่มเติมในเดือนพฤศจิกายน ขณะที่กรอบการลดภาษีระหว่างสหรัฐฯ และจีนที่เสนอขึ้นยังไม่มีผลบังคับใช้ และไม่ครอบคลุมสินค้าเซมิคอนดักเตอร์

ข้อมูลเดือนกันยายนชี้ให้เห็นว่าภาวะเศรษฐกิจในภูมิภาคมีทั้งด้านที่ปรับตัวดีขึ้นและด้านที่ชะลอตัว โดยภาคการผลิตในหลายประเทศเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ขยายตัวดีขึ้น และกลับเข้าสู่ภาวะขยายตัว ขณะที่ตลาดอื่นในภูมิภาคยังอ่อนตัว และบางตลาดชะลอลงจากระดับสูงในช่วงก่อนหน้า นอกจากนี้ ต้นทุนเชื้อเพลิงและการขนส่งที่เพิ่มขึ้นยังส่งผลให้อัตราเงินเฟ้อสูงขึ้นในหลายตลาด

ท่ามกลางสภาวะตลาดที่ผันผวนดังกล่าว บริษัทฯ บริหารจัดการความเสี่ยงผ่านการกระจายธุรกิจในหลายภูมิภาค รวมถึงการสร้างความสัมพันธ์กับสายการบินหลายแห่ง และการให้บริการในเส้นทางการค้าหลายเส้นทางในเอเชีย ซึ่งช่วยสนับสนุนเสถียรภาพในการดำเนินงาน ด้วยรูปแบบธุรกิจ GSA ที่ใช้สินทรัพย์ไม่มาก ช่วยให้บริษัทฯ สามารถปรับตัวตามการเปลี่ยนแปลงของอัตราค่าระวางได้ โดยไม่ต้องลงทุนในพื้นที่ระวางขนส่งสินค้า อีกทั้งการขยายธุรกิจไปยังญี่ปุ่นและยุโรปยังช่วยเพิ่มความหลากหลายของเส้นทางและกระจายแหล่งรายได้ บริษัทฯ เชื่อว่าปัจจัยเหล่านี้จะสนับสนุนความยืดหยุ่นและการเติบโตของธุรกิจในระยะยาว

ปัจจัยความเสี่ยงและการเติบโต

แนวโน้มอุตสาหกรรมยังคงเผชิญความไม่แน่นอนจากปัจจัยเศรษฐกิจมหภาค ภูมิรัฐศาสตร์ และปัจจัยด้านการดำเนินงาน แม้อุปสงค์ในช่วงเก้าเดือนของปี 2569 ยังมีความยืดหยุ่น แต่ยังอ่อนไหวต่อการเปลี่ยนแปลงของนโยบายการค้า ราคาน้ำมันเชื้อเพลิง ความสามารถในการรองรับผู้โดยสารและสินค้า (capacity) และรูปแบบการส่งสินค้าของลูกค้า บริษัทฯ จึงปรับกลยุทธ์ด้านการตลาดและการดำเนินงานให้สอดคล้องกับสถานการณ์อย่างต่อเนื่อง

ความเสี่ยงจากสถานการณ์ภูมิรัฐศาสตร์และนโยบายการค้ายังคงเป็นประเด็นสำคัญ โดยความตึงเครียดในตะวันออกกลาง ข้อจำกัดด้านน่านฟ้าที่เกี่ยวข้อง และความไม่แน่นอนของนโยบายการค้าหลัก อาจส่งผลต่อเส้นทางการค้า การเปลี่ยนเส้นทางขนส่ง ต้นทุน และระยะเวลาการจัดส่ง บริษัทฯ บริหารความเสี่ยงดังกล่าวผ่านการกระจายธุรกิจในหลายภูมิภาคและเส้นทางการค้า ตลอดจนประสานงานอย่างใกล้ชิดกับสายการบินพันธมิตรและลูกค้า

แรงกดดันจากการแข่งขันอาจยังคงมีต่อเนื่อง เนื่องจากการทยอยกลับสู่ภาวะปกติของพื้นที่ระวางสินค้าที่แตกต่างกันในแต่ละเส้นทาง โดยเส้นทางที่มีการเปลี่ยนเส้นทางหรือมีความแออัดยังคงมีระวางจำกัด ขณะที่บางเส้นทางเริ่มมีพื้นที่ระวางเพิ่มขึ้น บริษัทฯ จึงให้ความสำคัญกับการดำเนินธุรกิจอย่างมีวินัย การควบคุมต้นทุน การรักษาคุณภาพบริการ และการปรับเส้นทางให้เหมาะสม

ความเสี่ยงด้านการดำเนินงานและต้นทุน อาทิ ความผันผวนของราคาน้ำมันเชื้อเพลิง การเปลี่ยนแปลงตารางการบินของสายการบิน ข้อจำกัดด้านน่านฟ้า และค่าธรรมเนียมเพิ่มเติมที่เกี่ยวข้องกับการขนส่ง อาจส่งผลกระทบต่อต้นทุนการให้บริการขนส่งสินค้าทางอากาศ บริษัทจึงบริหารจัดการความเสี่ยงดังกล่าวผ่านการรักษาความสัมพันธ์อันดีกับสายการบินพันธมิตร การเตรียมเส้นทางการขนส่งทางเลือก การติดตามสถานการณ์ตลาดอย่างต่อเนื่อง และการปรับแผนการดำเนินงานให้สอดคล้องกับสภาวะตลาดที่เปลี่ยนแปลงไป

ในขณะเดียวกัน ปัจจัยเชิงโครงสร้างยังคงเป็นแรงสนับสนุนสำคัญต่อการเติบโตของอุตสาหกรรมในระยะยาว โดยการกระจายห่วงโซ่อุปทาน การขยายตัวของการค้าภายในภูมิภาคเอเชีย การเติบโตของธุรกิจอีคอมเมิร์ซระหว่างประเทศ รวมถึงความต้องการขนส่งสินค้าที่เกี่ยวข้องกับเทคโนโลยีปัญญาประดิษฐ์ (AI) อุตสาหกรรมเซมิคอนดักเตอร์ ตลอดจนสินค้ามูลค่าสูงและสินค้าที่ต้องการความรวดเร็ว ซึ่งคาดว่าจะยังคงเป็นปัจจัยสำคัญที่สนับสนุนความต้องการใช้บริการขนส่งสินค้าทางอากาศ

บริษัทฯ ได้รับประโยชน์จากแนวโน้มการเติบโตดังกล่าวโดยตรง ผ่านเครือข่ายเส้นทางการค้าและความสัมพันธ์กับสายการบิน ซึ่งรองรับการขนส่งสินค้าเกี่ยวกับ AI เซมิคอนดักเตอร์ และสินค้ามูลค่าสูงที่เติบโตอย่างรวดเร็วจากเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ขณะเดียวกัน ต้นทุนเชื้อเพลิงที่อยู่ในระดับสูงและพื้นที่ระวางใต้ท้องเครื่องบินโดยสารในภูมิภาคที่ยังมีจำกัด ช่วยสนับสนุนให้อัตราค่าระวางอยู่ในระดับแข็งแกร่ง แม้อุปสงค์ในตลาดซื้อขายระยะสั้นยังไม่ฟื้นตัวเต็มที่ นอกจากนี้ การบริหารพื้นที่ระวางและต้นทุนอย่างมีวินัยยังช่วยให้บริษัทฯ รักษาความสามารถในการแข่งขันได้ท่ามกลางความผันผวนของตลาด

โดยรวม บริษัทฯ เชื่อว่าบริษัทฯ มีความพร้อมในการรับมือกับความเสี่ยงและความผันผวนของตลาด ด้วยรูปแบบธุรกิจ GSA ที่ใช้สินทรัพย์ไม่มาก เครือข่ายเส้นทางการค้าที่หลากหลาย และการควบคุมต้นทุนอย่างมีวินัย ซึ่งสนับสนุนให้กำไรส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทใหญ่เติบโตเร็วกว่ารายได้ นอกจากนี้ สถานะเงินสดสุทธิและระดับหนี้สินที่ต่ำยังช่วยให้บริษัทฯ มีความยืดหยุ่นในการลงทุนและดำเนินธุรกิจอย่างต่อเนื่อง บริษัทฯ จึงมุ่งสร้างมูลค่าให้แก่ผู้ถือหุ้นในระยะยาวภายใต้สภาวะตลาดที่เปลี่ยนแปลงไป

ผลการดำเนินงาน

รายการ / หน่วย : ล้านบาท	9 เดือน 2568	9 เดือน 2569	เปลี่ยนแปลง (%)
รายได้จากการให้บริการ	5,399.3	6,219.2	15.2
รายได้อื่น	19.3	17.3	(10.4)
รวมรายได้	5,418.6	6,236.5	15.1
ค่าใช้จ่ายรวม (ต้นทุนการให้บริการ และค่าใช้จ่ายขายและบริหาร)	(4,826.4)	(5,569.7)	15.4
กำไร (ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยน - สุทธิ	(14.8)	(6.1)	(58.9)
ค่าใช้จ่ายทางการเงิน	(40.8)	(25.8)	(36.8)
ส่วนแบ่งกำไรจากบริษัทร่วมค้าและบริษัทย่อย	4.5	96.8	2,046.7
กำไรสำหรับรอบระยะเวลา	447.3	567.2	26.8
กำไรสุทธิส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่	420.2	556.9	32.5

<u>รายได้จากการให้บริการ</u>

สำหรับงวดเก้าเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2568 และ 2569 บริษัทฯ มีรายได้จากการให้บริการจำนวน 5,399.3 ล้านบาท และ 6,219.2 ล้านบาท ตามลำดับ เพิ่มขึ้นร้อยละ 15.2 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน รายได้เติบโตจากเส้นทางการค้าหลักของบริษัทฯ โดยมีเอเชียตะวันออกเฉียงใต้และจีน เป็นแรงขับเคลื่อนหลัก ด้วยอัตราการเติบโตระดับสองหลัก จากความต้องการขนส่งสินค้าในภูมิภาคที่แข็งแกร่งและพื้นที่ระวางขนส่งที่มีจำกัด อย่างไรก็ดี ปริมาณการขนส่งในบางตลาดของเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ลดลงเมื่อเทียบกับฐานที่สูงเป็นพิเศษในปีก่อน ส่วนตลาดขนาดเล็กอื่น ๆ โดยรวมยังทรงตัว

สำหรับไตรมาส 3 ปี 2569 บริษัทฯ มีรายได้จากการให้บริการจำนวน 2,349.5 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 6.0 จากไตรมาสก่อน และเพิ่มขึ้นร้อยละ 23.4 จากช่วงเดียวกันของปีก่อน การเติบโตเมื่อเทียบกับปีก่อนมาจากเอเชียตะวันออกเฉียงใต้เป็นหลัก ขณะที่จีนและบางตลาดในภูมิภาคดังกล่าวยังเติบโตในอัตราที่ชะลอลง ส่วนตลาดอื่นในภูมิภาคมีรายได้ลดลง โดยเมื่อเทียบกับไตรมาสก่อน รายได้จากเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ที่เพิ่มขึ้นชดเชยรายได้ที่ลดลงจากจีนและบางตลาดในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ได้มากกว่า ส่งผลให้รายได้รวมเพิ่มขึ้น

<u>กำไรสุทธิ</u>

สำหรับงวดเก้าเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2568 และ 2569 บริษัทฯ มีกำไรสุทธิส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่จำนวน 420.2 ล้านบาท และ 556.9 ล้านบาท ตามลำดับ เพิ่มขึ้นร้อยละ 32.5 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน โดยมี

สาเหตุหลักจากการเติบโตของรายได้ ส่วนแบ่งกำไรจากบริษัทร่วมและการร่วมค้าที่เพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ และต้นทุนทางการเงินที่ลดลง ขณะที่ค่าใช้จ่ายในการขายและบริหารเพิ่มขึ้นในอัตราที่ต่ำกว่าการเติบโตของรายได้อย่างชัดเจน

สำหรับไตรมาส 3 ปี 2569 บริษัทฯ มีกำไรสุทธิส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่ จำนวน 181.7 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 30.6 จากไตรมาส 2 ปี 2569 แต่เพิ่มขึ้นร้อยละ 24.4 จากไตรมาส 3 ปี 2568 การเพิ่มขึ้นเมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน การเติบโตเมื่อเทียบกับปีก่อนมาจากรายได้ที่เพิ่มขึ้น ต้นทุนทางการเงินที่ลดลง และส่วนแบ่งกำไรจากบริษัทร่วมและการร่วมค้าที่สูงขึ้น แม้ต้นทุนการให้บริการจะเพิ่มขึ้นในอัตราที่สูงกว่ารายได้ ส่วนการลดลงเมื่อเทียบกับไตรมาสก่อนหน้าสะท้อนผลจากส่วนแบ่งกำไรจากบริษัทร่วมและการร่วมค้าปรับเข้าสู่ระดับปกติ หลังจากอยู่ในระดับสูงเป็นพิเศษในไตรมาส 2 ปี 2569 ประกอบกับต้นทุนการให้บริการเพิ่มขึ้นในอัตราสูงกว่ารายได้

วิเคราะห์ฐานะทางการเงิน

รายการ / หน่วย : ล้านบาท	ณ 31 ธ.ค. 2568	ณ 30 ก.ย. 2569	เปลี่ยนแปลง (%)
สินทรัพย์รวม	9,686.3	10,250.7	5.8
หนี้สินรวม	1,577.6	1,628.4	3.2
รวมส่วนของเจ้าของ	8,108.7	8,622.3	6.3
อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น	0.2x	0.2x	-
อัตราส่วนความสามารถในการชำระดอกเบี้ย	18.1x	31.9x	76.3
อัตราส่วนความสามารถในการชำระหนี้ (DSCR)	2.2x	6.2x	179.4

หมายเหตุ: การคำนวณอัตราส่วนทางการเงินเป็นไปตามนิยามดังต่อไปนี้
-อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Debt-to-Equity Ratio): หนี้สินรวม/ รวมส่วนของเจ้าของ
-อัตราส่วนความสามารถในการชำระดอกเบี้ย (Interest Coverage Ratio): กำไรก่อนดอกเบี้ย ภาษี ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย (EBITDA) / ต้นทุนทางการเงินของไตรมาสล่าสุด
-อัตราส่วนความสามารถในการชำระหนี้ (DSCR): กำไรก่อนดอกเบี้ย ภาษี ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย (EBITDA) ของ 4 ไตรมาสล่าสุด / ส่วนของหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี + ต้นทุนทางการเงินของ 4 ไตรมาสล่าสุด

สินทรัพย์รวม

ณ วันที่ 30 กันยายน 2569 บริษัทฯ มีสินทรัพย์รวมจำนวน 10,250.7 ล้านบาท โดยส่วนใหญ่ประกอบด้วยค่าความนิยม เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น และสินทรัพย์ไม่มีตัวตน

สินทรัพย์รวมเพิ่มขึ้นจำนวน 564.4 ล้านบาท หรือร้อยละ 5.8 จาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568 โดยมีสาเหตุหลักจากการเพิ่มขึ้นของสินทรัพย์หมุนเวียน ได้แก่ เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด และลูกหนี้การค้า ทั้งนี้ บริษัทฯ ไม่มีการบันทึกค่าเผื่อการด้อยค่าของค่าความนิยมแต่อย่างใด

หนี้สินรวม

ณ วันที่ 30 กันยายน 2569 บริษัทฯ มีหนี้สินรวมจำนวน 1,628.4 ล้านบาท โดยส่วนใหญ่ประกอบด้วยเจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น และเงินกู้ยืมระยะยาว

หนี้สินรวมเพิ่มขึ้นจำนวน 50.8 ล้านบาท หรือร้อยละ 3.2 จาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568 โดยมีสาเหตุหลักจากการเพิ่มขึ้นของเจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น ซึ่งหักกลบบางส่วนกับเงินกู้ยืมระยะยาวที่ลดลงตามกำหนดการชำระคืน

ส่วนของผู้ถือหุ้น

ณ วันที่ 30 กันยายน 2569 บริษัทฯ มีส่วนของผู้ถือหุ้นรวมจำนวน 8,622.3 ล้านบาท โดยองค์ประกอบหลักประกอบด้วยทุนที่ออกและชำระแล้ว ส่วนเกินมูลค่าหุ้น และกำไรสะสม

ส่วนของผู้ถือหุ้นเพิ่มขึ้นจำนวน 513.6 ล้านบาท หรือร้อยละ 6.3 จาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568 โดยมีสาเหตุหลักจากกำไรสะสมที่เพิ่มขึ้นตามกำไรสุทธิของบริษัทฯ ในงวดเก้าเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2569

การวิเคราะห์ความเสี่ยงด้านสภาพคล่องและแนวทางบริหารจัดการ

บริษัทฯ บริหารความเสี่ยงด้านสภาพคล่องผ่านการติดตามกระแสเงินสดอย่างใกล้ชิด การบริหารเงินทุนหมุนเวียนอย่างรอบคอบ และการควบคุมต้นทุนอย่างมีวินัย

ณ วันที่ 30 กันยายน 2569 บริษัทฯ มีอัตราส่วนสภาพคล่อง (Current Ratio) อยู่ที่ 2.04 เท่า สะท้อนถึงระดับสินทรัพย์หมุนเวียนที่เพียงพอเมื่อเทียบกับภาระหนี้สินระยะสั้น โดยฝ่ายบริหารเชื่อว่าสถานะสภาพคล่องดังกล่าว ประกอบกับกระแสเงินสดจากการดำเนินงานอย่างต่อเนื่อง เพียงพอต่อการรองรับภาระผูกพันที่คาดการณ์ได้ภายใต้สภาวะตลาดในปัจจุบัน

ภาพรวมธุรกิจ

บริษัทฯ ดำเนินธุรกิจในฐานะตัวแทนขายและให้บริการด้านการขนส่งสินค้าทางอากาศ (Cargo General Sales and Services Agent หรือ Cargo GSA: “GSA”) ให้แก่สายการบินชั้นนำกว่า 20 สายการบิน ครอบคลุมประเทศและเขตปกครองพิเศษในภูมิภาคเอเชีย ได้แก่ ประเทศไทย สิงคโปร์ เวียดนาม เขตปกครองพิเศษฮ่องกงแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน สาธารณรัฐประชาชนจีน มาเลเซีย กัมพูชา เมียนมา อินเดีย ญี่ปุ่น และนอร์เวย์

นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังให้บริการอื่น ๆ ที่เกี่ยวเนื่อง ได้แก่ การให้บริการด้านทรัพยากรบุคคล รวมถึงการจัดหาอุปกรณ์และยานพาหนะที่เกี่ยวข้อง เพื่อรองรับการให้บริการภาคพื้นในท่าอากาศยานชางงี ประเทศสิงคโปร์

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