



12. ฐานะการเงินและผลการดำเนินงาน

12.1 งบการเงิน

12.1.1 สรุปรายงานการสอบบัญชี

ประจำปี	ผู้สอบบัญชี	สรุปรายงานการตรวจสอบ
ปี 2553	นายชัยยุทธ อังศุวิทยา ผู้สอบบัญชีรับอนุญาตเลขทะเบียน 3885 จากบริษัท สำนักงาน เอ.เอ็ม.ที แอสโซซิเอท ซึ่งเป็นผู้สอบบัญชีที่ได้รับความเห็นชอบจากสำนักงาน กสท.	ผู้สอบบัญชีได้ดำเนินการตรวจสอบบัญชีตามมาตรฐานการสอบบัญชีที่รับรองทั่วไปและให้ความเห็นว่า งบการเงินที่ได้ตรวจสอบได้แสดงฐานะการเงิน ผลการดำเนินงาน และกระแสเงินสดของบริษัท โดยถูกต้องตามที่ควรในสาระสำคัญตามหลักการบัญชีที่รับรองทั่วไป
ปี 2554	นางณัฐสรณ์ สโรชนันท์จิ้น ผู้สอบบัญชีรับอนุญาตเลขทะเบียน 4563 ซึ่งเป็นผู้สอบบัญชีที่ได้รับความเห็นชอบจากสำนักงาน กสท.	ผู้สอบบัญชีได้ดำเนินการตรวจสอบบัญชีตามมาตรฐานการสอบบัญชีที่รับรองทั่วไปและให้ความเห็นว่า งบการเงินที่ได้ตรวจสอบได้แสดงฐานะการเงิน ผลการดำเนินงาน และกระแสเงินสดของบริษัท โดยถูกต้องตามที่ควรในสาระสำคัญตามหลักการบัญชีที่รับรองทั่วไป
ปี 2555	นางณัฐสรณ์ สโรชนันท์จิ้น ผู้สอบบัญชีรับอนุญาตเลขทะเบียน 4563 ซึ่งเป็นผู้สอบบัญชีที่ได้รับความเห็นชอบจากสำนักงาน กสท.	ผู้สอบบัญชีได้ดำเนินการตรวจสอบบัญชีตามมาตรฐานการสอบบัญชีที่รับรองทั่วไปและให้ความเห็นว่า งบการเงินที่ได้ตรวจสอบได้แสดงฐานะการเงิน ผลการดำเนินงาน และกระแสเงินสดของบริษัท โดยถูกต้องตามที่ควรในสาระสำคัญตามหลักการบัญชีที่รับรองทั่วไป



12.1.2 ตารางสรุปงบการเงินรวม

บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน)

งบแสดงฐานะการเงิน

ณ 31 ธันวาคม 2553 ถึง 31 ธันวาคม 2555

หน่วย: ล้านบาท

รายการ	งบเฉพาะกิจการ					
	2553		2554		2555	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
สินทรัพย์						
<u>สินทรัพย์หมุนเวียน</u>						
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	348.9	25.2	197.1	9.8	246.5	10.9
เงินลงทุนชั่วคราว	705.0	50.9	1,050.0	52.1	1,410.0	62.6
ลูกหนี้การค้า	27.7	2.0	26.3	1.3	29.6	1.3
ลูกหนี้อื่น	60.6	4.4	302.2	15.0	317.8	14.1
สินค้าคงเหลือ	3.3	0.2	4.7	0.2	3.7	0.2
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	8.1	0.6	276.6	13.7	90.0	4.0
รวมสินทรัพย์หมุนเวียน	1,153.5	83.3	1,856.9	92.1	2,097.5	93.1
<u>สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน</u>						
เงินลงทุนระยะยาว	3.6	0.3	4.5	0.2	5.3	0.2
อุปกรณ์สุทธิ	57.6	4.2	70.6	3.5	80.7	3.6
สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี	0.0	0.0	26.6	1.3	18.2	0.8
สินทรัพย์ไม่มีตัวตนสุทธิ	37.1	2.7	37.6	1.9	33.5	1.5
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น	133.3	9.6	19.6	1.0	16.8	0.7
รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน	231.6	16.7	158.9	7.9	154.5	6.9
รวมสินทรัพย์	1,385.1	100.0	2,015.8	100.0	2,252.0	100.0
<u>หนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น</u>						
<u>หนี้สินหมุนเวียน</u>						
เจ้าหนี้การค้า	190.6	13.8	517.1	25.6	419.9	18.6
เจ้าหนี้อื่น	372.0	26.9	483.4	24.0	683.7	30.4
ภาษีเงินได้ค้างจ่าย	12.3	0.9	26.8	1.3	-	-
ประมาณการหนี้สินค่าซ่อมบำรุงเครื่องบิน	10.3	0.7	37.7	1.9	103.9	4.6
ประมาณการหนี้สินการใช้สิทธิประโยชน์รายการส่งเสริมการขาย	40.6	2.9	60.6	3.0	34.3	1.5
หนี้สินหมุนเวียนอื่น	22.7	1.6	19.4	1.0	31.0	1.4
รวมหนี้สินหมุนเวียน	648.4	46.8	1,144.9	56.8	1,272.7	56.5
<u>หนี้สินไม่หมุนเวียน</u>						
ภาวะผูกพันผลประโยชน์พนักงาน	0.0	0.0	73.5	3.6	91.2	4.1
รวมหนี้สิน	648.4	46.8	1,218.4	60.4	1,363.9	60.6
<u>ส่วนของผู้ถือหุ้น</u>						
ทุนจดทะเบียน	500.0	36.1	500.0	24.8	500.0	22.2
ทุนที่ออกและชำระแล้ว	500.0	36.1	500.0	24.8	500.0	22.2
กำไรสะสม						
- จัดสรรแล้ว : สำรองตามกฎหมาย	0.0	0.0	30.1	1.5	50.0	2.2
- ยังไม่ได้จัดสรร	236.7	17.1	267.4	13.3	338.1	15.0
ส่วนของผู้ถือหุ้น	736.7	53.2	797.4	39.6	888.1	39.4
รวมหนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น	1,385.1	100.0	2,015.8	100.0	2,252.0	100.0



บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน)
งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ
สำหรับปีสิ้นสุด 31 ธันวาคม 2553 ถึง 31 ธันวาคม 2555

หน่วย : ล้านบาท

รายการ	งบเฉพาะกิจการ					
	2553		2554		2555	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
รายได้						
รายได้จากค่าโดยสาร	3,971.4	94.7	5,749.3	94.6	7,821.4	94.7
รายได้จากการให้บริการ	208.3	5.0	289.9	4.8	396.2	4.8
รายได้อื่น	12.0	0.3	38.2	0.6	42.0	0.5
รวมรายได้	4,191.7	100.0	6,077.4	100.0	8,259.6	100.0
ค่าใช้จ่าย						
ต้นทุนค่าโดยสารและการให้บริการ	3,126.3	74.6	5,301.3	87.2	7,175.3	86.9
ค่าใช้จ่ายในการขาย	138.4	3.3	197.7	3.3	230.0	2.8
ค่าใช้จ่ายในการบริหาร	302.8	7.2	286.2	4.7	334.4	4.0
รวมค่าใช้จ่าย	3,567.5	85.1	5,785.3	95.2	7,739.7	93.7
กำไรก่อนภาษีเงินได้	624.2	14.9	292.1	4.8	519.9	6.3
ค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้	22.7	0.5	92.3	1.5	15.2	0.2
กำไร(ขาดทุน)เบ็ดเสร็จ	601.5	14.4	199.8	3.3	504.7	6.1
กำไรต่อหุ้นพื้นฐาน (บาท)	1.2		0.4		1.0	
จำนวนหุ้นสามัญถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก (ล้านหุ้น)	500		500		500	



บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน)

งบกระแสเงินสด

สำหรับปีสิ้นสุด ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2553 ถึง 31 ธันวาคม 2555

หน่วย : ล้านบาท

รายการ	งบเฉพาะกิจการ		
	2553	2554	2555
	จำนวน	จำนวน	จำนวน
กระแสเงินสดจากกิจกรรมดำเนินงาน	601.5	199.8	504.7
กำไรสำหรับปี			
รายการปรับกระทบกำไรสำหรับปีเป็นเงินสดรับ(จ่าย)			
ค่าเสื่อมราคา	26.8	31.9	38.3
ค่าตัดจำหน่าย	10.5	12.1	12.1
ตัดบัญชีภาษีเงินได้หัก ณ ที่จ่าย	0.0	0.0	0.0
ตัดจำหน่ายลูกหนี้การค้า	0.0	0.5	0.0
ขาดทุน(กำไร)จากการจำหน่ายสินทรัพย์	(0.9)	0.0	0.0
ขาดทุนจากการเลิกใช้สินทรัพย์	0.0	0.2	0.8
ขาดทุนจากสินค้าที่ระลึก	0.0	0.0	0.2
ได้รับทรัพย์สินจากการแถม	(0.4)	(0.7)	(0.3)
ขาดทุน(กำไร)จากอัตราแลกเปลี่ยนที่ยังไม่ได้เกิดขึ้น	4.5	(2.3)	7.0
ประมาณการหนี้สินค่าซ่อมบำรุงเครื่องบิน	20.3	47.2	235.3
ภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน	0.0	21.4	21.4
ดอกเบี้ยรับ	(5.4)	(32.9)	(40.7)
ค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้	22.7	92.3	15.2
กำไร(ขาดทุน)จากการดำเนินงานก่อนการเปลี่ยนแปลงในสินทรัพย์และหนี้สินดำเนินงาน	679.6	369.4	794.1
<u>สินทรัพย์ดำเนินงานลดลง(เพิ่มขึ้น)</u>			
ลูกหนี้การค้า-กิจการที่เกี่ยวข้องกัน	(6.1)	0.8	3.9
ลูกหนี้การค้า-กิจการอื่น	(11.5)	0.1	(7.1)
ลูกหนี้อื่น	(17.6)	(232.5)	(19.6)
สินค้าคงเหลือ	0.8	(3.7)	0.7
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น-ภาษีมูลค่าเพิ่มขอคืน	(0.1)	(136.7)	0.0
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่นๆ	(5.2)	0.7	0.9
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น-เงินประกัน	(45.7)	(3.8)	49.0
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่นๆ	(4.9)	(7.2)	2.8
<u>หนี้สินดำเนินงานเพิ่มขึ้น(ลดลง)</u>			
เจ้าหนี้การค้า-กิจการที่เกี่ยวข้องกัน	(88.6)	125.5	(95.7)
เจ้าหนี้การค้า-กิจการอื่น	22.2	194.4	4.4
เจ้าหนี้อื่น	182.4	108.9	200.4
จ่ายค่าซ่อมบำรุงเครื่องบิน	(21.8)	(21.1)	(170.1)
การใช้สิทธิประโยชน์รายการส่งเสริมการขาย	34.3	20.1	(26.4)
หนี้สินหมุนเวียนอื่น-ภาษีเงินได้หัก ณ ที่จ่ายค้างจ่าย	10.8	(4.3)	8.1
หนี้สินหมุนเวียนอื่นๆ	(6.5)	0.9	3.5
เงินสดได้มา(ใช้ไป)จากกิจกรรมดำเนินงาน	722.0	411.1	749.0
จ่ายค่าผลประโยชน์พนักงาน	0.0	(3.9)	(3.7)
รับคืนภาษีเงินได้	1.3	0.9	136.8



รายการ	งบเฉพาะกิจการ		
	2553	2554	2555
	จำนวน	จำนวน	จำนวน
จ่ายภาษีเงินได้	(10.4)	(87.6)	(38.5)
เงินสดสุทธิได้มา(ใช้ไป)จากกิจกรรมดำเนินงาน	712.9	320.5	843.5
กระแสเงินสดจากกิจกรรมลงทุน			
จ่ายซื้อเงินลงทุนชั่วคราว	(705.0)	(345.0)	(360.0)
จ่ายซื้ออุปกรณ์	(53.5)	(44.9)	(49.5)
เงินสดรับจากการขายทรัพย์สิน	1.1	0.5	0.6
จ่ายซื้อสินทรัพย์ไม่มีตัวตน	(28.6)	(12.6)	(8.1)
จ่ายเพิ่มซื้อเงินลงทุนระยะยาว	(1.3)	(0.9)	(0.8)
รับดอกเบี้ย	4.9	30.4	37.9
เงินสดสุทธิได้มา(ใช้ไป)จากกิจกรรมลงทุน	(782.4)	(372.5)	(379.9)
กระแสเงินสดจากกิจกรรมจัดหาเงิน			
เงินปันผลจ่าย	0.0	(100.0)	(414.0)
เงินสดสุทธิได้มา(ใช้ไป)จากกิจกรรมจัดหาเงิน	0.0	(100.0)	(414.0)
ผลกระทบจากอัตราแลกเปลี่ยนในเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	(3.8)	0.2	(0.2)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น(ลดลง) สุทธิ	(73.3)	(151.8)	49.4
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดต้นปี	422.2	348.9	197.1
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดปลายปี	348.9	197.1	246.5



12.1.2 อัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญ

อัตราส่วนทางการเงิน	หน่วย	งบตรวจสอบ		
		2553	2554	2555
อัตราส่วนสภาพคล่อง				
อัตราส่วนสภาพคล่อง	เท่า	1.8	1.6	1.6
อัตราส่วนสภาพคล่องหมุนเร็ว	เท่า	1.7	1.1	1.3
อัตราส่วนสภาพคล่องกระแสเงินสด	เท่า	1.1	0.3	0.6
อัตราส่วนหมุนเวียนลูกหนี้การค้า	เท่า	47.3	18.4	23.7
ระยะเวลาการเก็บหนี้เฉลี่ย	วัน	7.6	19.6	15.2
อัตราส่วนหมุนเวียนสินค้าคงเหลือ	เท่า	959.0	1,140.1	1,918.5
ระยะเวลาการขายสินค้าเฉลี่ย	วัน	0.4	0.3	0.2
อัตราส่วนหมุนเวียนเจ้าหนี้	เท่า	16.4	10.3	17.1
ระยะเวลาการชำระหนี้	วัน	21.9	35.1	21.1
วงจรเงินสด	วัน	(14.0)	(15.2)	(5.7)
อัตราส่วนแสดงความสามารถในการหากำไร				
อัตรากำไรขั้นต้น	ร้อยละ	25.2	12.2	12.7
อัตรากำไรจากการดำเนินงาน	ร้อยละ	14.6	4.2	5.8
อัตรากำไรอื่น	ร้อยละ	0.3	0.6	0.5
อัตราส่วนเงินสดต่อการหากำไร	ร้อยละ	117.9	161.9	156.7
อัตรากำไรสุทธิ	ร้อยละ	14.4	3.3	6.1
อัตราผลตอบแทนผู้ถือหุ้น	ร้อยละ	81.6	25.1	56.8
อัตราส่วนแสดงประสิทธิภาพในการดำเนินงาน				
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์	ร้อยละ	43.4	9.9	22.4
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ถาวร	ร้อยละ	271.4	149.9	326.6
อัตราหมุนของสินทรัพย์	เท่า	3.03	3.01	3.67
อัตราส่วนวิเคราะห์นโยบายทางการเงิน				
อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น	เท่า	0.88	1.53	1.54
อัตราส่วนความสามารถชำระดอกเบี้ย	เท่า	n.a.	n.a.	n.a.
อัตราส่วนความสามารถชำระภาระผูกพัน	เท่า	n.a.	3.20	2.04
อัตราการจ่ายเงินปันผล	ร้อยละ	n.a.	50.05	82.03



12.1.3 อัตราส่วนที่สำคัญทางธุรกิจการบิน

รายการ	หน่วย	งบตรวจสอบ		
		2553	2554	2555
จำนวนผู้โดยสาร	ล้านคน	2.21	3.14	4.12
จำนวนเที่ยวบิน	เที่ยว	18,169	28,746	30,149
ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ASK)	ล้านที่นั่ง-กม.	1,508.2	2,245.1	2,915.7
ปริมาณการขนส่งด้านผู้โดยสาร (RPK)	ล้านที่นั่ง-กม.	1,245.8	1,802.5	2,455.8
อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร (Cabin factor)	ร้อยละ	82.6	80.3	84.2
ค่าโดยสารเฉลี่ย (ไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่มและภาษีสนามบิน)	บาท/คนเที่ยว	1,797	1,838	1,876
จำนวนเครื่องบิน ณ สิ้นงวด				
โบอิง 737-400	ลำ	6.0	10.0	3.0
โบอิง 737-800	ลำ	-	3.0	8.0
เอทีอาร์ 72-200	ลำ	2.0	2.0	2.0
เอทีอาร์ 72-500	ลำ	-	-	1.0
				(รับมอบ 28 ธ.ค. 55)
จำนวนเครื่องบินที่เช่าดำเนินงานโดยเฉลี่ย				
โบอิง 737-400	ลำ	5.8	10.0	7.3
โบอิง 737-800	ลำ	-1.8	0.4	4.3
เอทีอาร์ 72	ลำ	-	2.0	2.0
เอทีอาร์ 72-500	ลำ		-	-
อัตราด้านประสิทธิภาพ				
อัตรากาไรใช้เครื่องบินต่อลำ	ชั่วโมงปฏิบัติการบินต่อวัน			
โบอิง 737-400	ชั่วโมงปฏิบัติการบินต่อวัน	8.7	7.2	6.8
โบอิง 737-800	ชั่วโมงปฏิบัติการบินต่อวัน	--	10.1	10.3
เอทีอาร์ 72	กิโลเมตร	570	4.5	7.3
ระยะทางบินโดยเฉลี่ย			576	591
ประสิทธิภาพในการตรงต่อเวลา	ร้อยละ	90.8	84.7	78.0
อัตราส่วนทางธุรกิจรายได้ค่าโดยสารต่อผู้โดยสารต่อกิโลเมตร (Passenger yield)	บาท/ผู้โดยสาร/กม.	3.18	3.19	3.11
รายได้ต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (RASK)	บาท/ที่นั่ง/กม.	2.78	2.71	2.83
ต้นทุนต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (CASK)	บาท/ที่นั่ง/กม.	2.30	2.57	2.57

หมายเหตุ: ตั้งแต่วันที่ 27 ตุลาคม 2554 ถึง 5 มีนาคม 2555 บริษัทย้ายฐานปฏิบัติการไปยังท่าอากาศยานสุวรรณภูมิชั่วคราว เนื่องจากท่าอากาศยานดอนเมืองน้ำท่วม



12.2 การวิเคราะห์ผลการดำเนินงาน

12.2.1 ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อผลการดำเนินงานของบริษัท

เหตุการณ์สำคัญที่ส่งผลกระทบต่อผลการดำเนินงานที่ผ่านมา

ผลการดำเนินงานของบริษัทได้รับผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญจากปัจจัยทางด้านเศรษฐกิจและการเมืองเป็นสำคัญ โดยในช่วงก่อนปี 2552 บริษัทได้รับผลกระทบจากภาวะเศรษฐกิจโลกที่ถดถอย ภายหลังจากที่เศรษฐกิจของ ไทยฟื้นตัวในช่วงตั้งแต่ปลายปี 2552 บริษัทได้ทยอยขยายฝูงบิน และเพิ่มจำนวนเที่ยวบินเพื่อตอบสนองต่อ ความต้องการในการเดินทางทางอากาศที่เพิ่มสูงขึ้น และเพื่อเป็นการรักษาส่วนแบ่งการตลาด เนื่องจากตลาด สายการบินราคาประหยัดมีการขยายตัวอย่างเห็นได้ชัด ส่วนเหตุความไม่สงบทางการเมืองในช่วงปี 2552 – 2553 มิได้ส่งผลกระทบต่อบริษัทมากนัก เนื่องจากประชาชนยังมีการเดินทางทางอากาศอย่างต่อเนื่อง อย่างไรก็ตาม ในช่วงปี 2554 ได้เกิดเหตุการณ์อุทกภัยที่ส่งผลกระทบในทางลบต่อพื้นที่ในวงกว้างของประเทศไทย ทำให้การเดินทางทางอากาศในส่วนของนักท่องเที่ยวชะลอตัวลง ต่อมาเมื่อเดือนตุลาคม 2554 น้ำได้เข้าท่วมท่าอากาศยานดอนเมือง อันเป็นฐานปฏิบัติการบินหลักของนกแอร์ ทำให้บริษัทมีความจำเป็นต้องยกเลิกการ ปฏิบัติการบินที่ท่าอากาศยานดอนเมืองชั่วคราว โดยได้ย้ายฐานปฏิบัติการบินไปยังท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เป็นเวลาประมาณ 4 เดือน ระหว่างปลายเดือนตุลาคม 2554 ถึงต้นเดือนมีนาคม 2555 จากสาเหตุดังกล่าวทำให้ นกแอร์ไม่สามารถให้บริการเที่ยวบินได้ตามปกติ เนื่องจากข้อจำกัดด้านฐานปฏิบัติการบินและการจัดสรร เวลาของท่าอากาศยาน อีกทั้ง ช่วงเวลาดังกล่าวบริษัทได้อนุญาตให้ผู้โดยสารที่ไม่สะดวกในการเดินทาง สามารถขอคืนเงินค่าตั๋วโดยสารได้ จากผลกระทบที่กล่าวมา จึงส่งผลให้บริษัทมีอัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร (Cabin Factor) ลดต่ำลงจากร้อยละ 82.6 ในปี 2553 เหลือร้อยละ 80.3 ในปี 2554 นอกจากนี้ ในระหว่างที่ ให้บริการที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ บริษัทต้องเผชิญกับค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้นอย่างมาก ทั้งจากค่าใช้จ่ายในการ ขนย้ายอุปกรณ์เครื่องมือที่ใช้กับเครื่องบินและในการให้บริการผู้โดยสาร ค่าบริการภาคพื้น ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการช่วยเหลือพนักงานที่เผชิญภาวะน้ำท่วมบ้าน ค่าน้ำมันเชื้อเพลิงที่เพิ่มขึ้นจากระยะเวลาทางขับ (Taxi time) ที่นานขึ้น และบางครั้งต้องทำการบินเพื่อรอสัญญาณให้ลงจอด เนื่องจากความคับคั่งของท่าอากาศยานนานาชาติสุวรรณภูมิ ตลอดจนค่าใช้จ่ายในการบริหารจัดการต่างๆ

อย่างไรก็ดี ภายหลังจากการย้ายกลับสู่ท่าอากาศยานดอนเมืองในช่วงปลายไตรมาส 1 ปี 2555 บริษัทสามารถ บริหารจัดการค่าใช้จ่ายได้อย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานได้ทยอยลดลงจนกลับเข้าสู่ ภาวะปกติ นอกจากนี้ บริษัทยังได้ปรับเปลี่ยนและขยายฝูงบินที่มีความทันสมัยมากขึ้นและอายุเฉลี่ยของ เครื่องบินลดลง ทำให้ต้นทุนต่อหน่วย หรือต้นทุนดำเนินงานต่อปริมาณการขนส่งผู้โดยสารในปี 2555 มี แนวโน้มลดลง

ปริมาณการผลิตและเส้นทางการบิน

ผลการดำเนินงานของบริษัท ได้รับผลกระทบจากปริมาณการผลิตและเส้นทางการบิน (Capacity and Route Mix) ซึ่งปัจจัยทั้งสองนี้ต่างก็ได้รับผลกระทบจากองค์ประกอบของฝูงบิน ยุทธศาสตร์ด้านเส้นทางการบินของ บริษัท



องค์ประกอบของฝูงบิน

ปัจจัยหลักที่เป็นตัวกำหนดปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (Available Seat-Kilometer : ASK) คือ ขนาดและองค์ประกอบของฝูงบินที่ใช้การปฏิบัติการบิน โดยระหว่างปี 2554 – 2555 บริษัทได้ทำการปรับปรุงฝูงบินให้มีประสิทธิภาพและทันสมัยมากขึ้น โดยได้จัดหาเครื่องบินโบอิง 737-800 New Generation เพื่อมาทดแทนเครื่องบินโบอิง 737-400 ที่ทยอยครบกำหนดอายุสัญญาเช่า และเพื่อนำมาขยายธุรกิจให้เติบโตขึ้น การปรับเปลี่ยนเครื่องบินครั้งนี้ ส่งผลให้บริษัทมีปริมาณการผลิตเพิ่มขึ้น เนื่องจากเครื่องบินโบอิง 737-800 มีระวางบรรทุกมากขึ้น กล่าวคือสามารถบรรทุกผู้โดยสารได้สูงสุด 189 ที่นั่ง ขณะที่เครื่องบินโบอิง 737-400 มีความจุเพียง 150-168 ที่นั่ง

นอกจากนี้ ตามที่บริษัทมีวิสัยทัศน์ที่จะขยายเส้นทางบินให้ครอบคลุมทั่วประเทศมากที่สุด โดยเฉพาะเส้นทางบินสายรองและสายย่อย จึงได้ร่วมมือกับพันธมิตรทางธุรกิจ คือ บริษัท สยามเจ็ทเนอรัลเอวิเอชัน จำกัด (“เอสจีเอ” หรือ “นกมินิ”) โดยได้เช่าทำสัญญาเช่าเครื่องบินในลักษณะเหมาลำ (Charter Flight) เป็นเครื่องบินขนาดเล็ก SAAB 340 ขนาด 34 ที่นั่ง ซึ่งเหมาะสมกับอุปสงค์ของเส้นทางการบินสายรองและเส้นทางการบินสายย่อย ทำให้ฝูงบินของนกแอร์และนกมินิสามารถรองรับการขยายเส้นทางบินตามแผน

ยุทธศาสตร์เส้นทางการบิน

ที่ผ่านมาบริษัทมุ่งเน้นการเติบโตในเส้นทางบินในประเทศ ทำให้บริษัทมีความแข็งแกร่งพร้อมที่จะเติบโตต่อไปในอนาคต และจะส่งผลให้มีความสามารถในการทำกำไรสูงขึ้น โดยใช้กลยุทธ์เปิดเส้นทางการบินให้ครอบคลุมมากที่สุดในประเทศ โดยเส้นทางการบินและจำนวนเที่ยวบินของบริษัทจะผ่านการวิเคราะห์อุปสงค์และอุปทานเป็นสำคัญ การเปิดเส้นทางการบินใหม่หรือการเพิ่มจำนวนเที่ยวบิน บริษัทจะพิจารณาถึงขนาดเศรษฐกิจของจังหวัดและพื้นที่ใกล้เคียง จำนวนประชากร สภาวะการแข่งขัน ศักยภาพของอุตสาหกรรมท่องเที่ยว ศักยภาพของการประกอบธุรกิจในเมืองดังกล่าวหรือพื้นที่ใกล้เคียง ข้อมูลทางด้านภูมิศาสตร์หรือการเข้าถึงของการขนส่งผู้โดยสารในรูปแบบอื่นๆ ความพร้อมของท่าอากาศยาน เครื่องบิน และทรัพยากรบุคคล นอกจากนี้ บริษัทได้จัดให้มีกระบวนการวิเคราะห์เครือข่ายเส้นทางบินเป็นประจำสม่ำเสมอ โดยนำเอาเครื่องมือประเภทต่างๆ รวมถึงระบบเทคโนโลยีเข้ามาช่วย อาทิ ระบบซอฟต์แวร์ด้านการบริหารจัดการรายได้ เข้ามาช่วยวิเคราะห์เพื่อให้บริษัทสามารถทำรายได้มากที่สุดในแต่ละเที่ยวบิน

นอกจากนั้น ในปี 2549 บริษัทได้เปิดฐานการปฏิบัติการบินย่อยที่ท่าอากาศยานนานาชาติเชียงใหม่ เพื่อให้บริการเที่ยวบินภายในภูมิภาคและระหว่างภูมิภาคเพิ่มเติม สำหรับรองรับความต้องการการเดินทางทางอากาศของผู้โดยสารที่เพิ่มมากขึ้นในเส้นทางดังกล่าว อีกทั้ง การเปิดเส้นทางบินระหว่างภูมิภาคซึ่งมีระยะทางยาวขึ้น จะเป็นการเพิ่มปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ASK) ของบริษัท อันจะส่งผลให้บริษัทมีผลประกอบการที่ดีขึ้นจากต้นทุนต่อหน่วยที่ลดลง

การกำหนดราคาและบริหารจัดการรายได้

ธุรกิจการบินจัดเป็นธุรกิจที่มีการแข่งขันทางด้านราคาที่สูง ธุรกิจหนึ่ง โดยนกแอร์ต้องเผชิญการแข่งขันจากทั้งสายการบินที่ให้บริการเต็มรูปแบบและสายการบินราคาประหยัด ซึ่งการแข่งขันโดยทั่วไปในธุรกิจ หากมีสายการบินใดสายการบินหนึ่งลดราคาค่าตัวโดยสาร สายการบินอื่นรวมถึงนกแอร์อาจต้องลดราคาตามด้วย ซึ่งจะส่งผลต่อผลการดำเนินงานในเชิงลบของบริษัท อย่างไรก็ตาม นกแอร์มีกลยุทธ์การกำหนดราคาหลายระดับ ในลักษณะ Dynamic Pricing (ดูรายละเอียดเพิ่มเติมในหัวข้อ “3. การประกอบธุรกิจของแต่ละสายผลิตภัณฑ์ นโยบายการกำหนดราคาและบริหารจัดการรายได้”) การตั้งราคาตัวโดยสารแต่ละเที่ยวบินจะประกอบไปด้วย



อัตราค่าโดยสารหลายระดับตั้งแต่ระดับต่ำสุดไปถึงระดับสูงสุดเป็นขั้นบันได ด้วยเหตุผลดังกล่าว นกแอร์อาจพิจารณาตั้งราคาโปรโมชั่น (Promotion Price) โดยจำหน่ายตั๋วโดยสารเพียงบางที่นั่งในราคาที่ต่ำเพื่อให้สามารถแข่งขันได้ อีกทั้ง การตั้งราคาโปรโมชั่นยังเป็นการกระตุ้นหรือดึงดูดความต้องการในการเดินทางให้กับตั๋วโดยสารราคาปกติด้วย ในทางกลับกัน ทุกครั้งที่สายการบินอื่นใช้กลยุทธ์ทางด้านราคาในการแข่งขันจะช่วยกระตุ้นความต้องการการเดินทางทางอากาศ อันส่งผลดีทำให้ยอดการสำรองที่นั่งล่วงหน้าของนกแอร์เพิ่มขึ้นเช่นกัน

ค่าใช้จ่ายน้ำมันเชื้อเพลิง

ค่าน้ำมันเชื้อเพลิงเป็นค่าใช้จ่ายที่มีสัดส่วนมากที่สุดของต้นทุนดำเนินงาน คิดเป็น โครงสร้างราคาน้ำมันเชื้อเพลิงประกอบด้วย ราคาน้ำมันเครื่องบิน (Jet fuel price) บวกด้วยค่าธรรมเนียมการเติมน้ำมัน ค่าธรรมเนียมสนามบิน และภาษีต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง และหากบริษัทเข้าทำสัญญาป้องกันความเสี่ยงจากราคาน้ำมันกับลูกค้าน้ำมันโดยตรง ราคาน้ำมันเครื่องบินจะสะท้อนราคาที่เข้าทำป้องกันความเสี่ยงด้วย สัดส่วนต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิงคิดเป็นร้อยละ 32.4 – 38.9 ของค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานรวมของบริษัท ระหว่างปี 2553 – 2555 ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงจะแปรผันตามราคาน้ำมันในตลาดโลก ซึ่งที่ผ่านมามีความผันผวนเป็นอย่างมาก โดยเฉพาะในช่วงสองถึงสามปีที่ผ่านมา ดังจะเห็นได้ว่าราคาเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักน้ำมันเครื่องบิน (Mean of Platts Singapore for FOB Kerosene : MOPS) เพิ่มขึ้นจาก 215 US Cent per US Gallon (USC/USG) ในปี 2553 เป็น 300 USC/USG ในปี 2554 และลดลงเล็กน้อยเหลือ 299 USC/USG ในปี 2555

ความผันผวนของราคาน้ำมันเชื้อเพลิงก่อให้เกิดความเสี่ยงต่อผลการดำเนินงานของบริษัทอย่างมาก อีกทั้ง ความเสี่ยงดังกล่าวบริษัทไม่สามารถถ่ายโอนความเสี่ยงหรือต้นทุนที่เพิ่มขึ้นให้แก่ผู้โดยสารได้ทั้งหมด เนื่องจากกรมการบินพลเรือนไม่อนุญาตให้บริษัทเรียกเก็บค่าธรรมเนียมน้ำมันเชื้อเพลิงแยกจากค่าโดยสารสำหรับเที่ยวบินโดยสารภายในประเทศแบบประจำ อย่างไรก็ตาม บริษัทได้มีการบริหารความเสี่ยงจากความผันผวนของราคาน้ำมันเชื้อเพลิงด้วยการเข้าทำสัญญาป้องกันความเสี่ยงจากราคาน้ำมัน ทั้งกับลูกค้าน้ำมันโดยตรงและกับสถาบันการเงิน โดยมีระยะเวลาที่ทำสัญญาป้องกันความเสี่ยง (Tenor) สอดคล้องกับระยะเวลาที่เปิดจำหน่ายตั๋วโดยสาร นอกจากนี้ บริษัทอาจปรับราคาตั๋วโดยสารให้สอดคล้องกับต้นทุนราคาน้ำมันที่สูงขึ้นได้ เนื่องจากบริษัทใช้กลยุทธ์การตั้งราคาแบบหลายระดับหรือ Dynamic Pricing

ค่าใช้จ่าย

ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานส่วนใหญ่ของบริษัทเป็นต้นทุนผันแปร ซึ่งเกิดขึ้นตามจำนวนเที่ยวบิน ค่าใช้จ่ายหลักๆ ได้แก่ ค่าน้ำมันเครื่องบิน ซึ่งได้กล่าวไปข้างต้น รองลงไปเป็นค่าใช้จ่ายในการซ่อมบำรุงเครื่องบิน ค่าธรรมเนียมสนามบินและค่าบริการนำร่อง ค่าบริการภาคพื้น ค่าใช้จ่ายบุคลากรที่เป็นผลตอบแทนต่อเที่ยวบินของนักบินและลูกเรือ (Per diem) เป็นต้น ค่าใช้จ่ายผันแปรไม่รวมต้นทุนน้ำมันเครื่องบิน คิดเป็นประมาณร้อยละ 40 ของค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานรวม

ค่าใช้จ่ายส่วนใหญ่ส่วนหนึ่ง (ประมาณร้อยละ 18.0 ของรายได้) ของบริษัทเป็นค่าใช้จ่ายคงที่ ประกอบด้วยค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่ ค่าเช่าพื้นที่สำหรับฐานปฏิบัติการบินทั่วประเทศและสำนักงานใหญ่ และค่าใช้จ่ายบุคลากรด้านการบินและบริการลูกค้า เป็นต้น เป็นค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นตลอดเวลาและไม่ผันแปรตามจำนวนเที่ยวบิน ดังนั้น หากมีปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ASK) มีปริมาณสูงขึ้น จะทำให้ค่าใช้จ่ายต่อหน่วยลดลง



ทั้งนี้ ค่าใช้จ่ายผันแปรเกือบทั้งหมด เป็นค่าใช้จ่ายที่ผันแปรตามจำนวนเที่ยวบินที่มีการบิน แต่ไม่ผันแปรตามอัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร ดังนั้น การเปลี่ยนแปลงเพียงเล็กน้อยของรายได้ต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (RASK) อาจมีผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญต่อผลการดำเนินงานของบริษัท ดังนั้น บริษัทจึงได้มีการบริหารจัดการค่าใช้จ่าย โดยจัดให้เครื่องบินมีอัตราการใช้ประโยชน์ (Utilization rate) ให้มากที่สุด ตลอดจนควบคุมต้นทุนและค่าใช้จ่ายให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ ทั้งนี้ บริษัทอาจพิจารณาปรับเปลี่ยนความถี่ของตารางบินตามฤดูกาลให้สอดคล้องกับความต้องการในการเดินทาง เพื่อรักษาความสามารถในการทำกำไร โดยเฉพาะในส่วนของรายได้หลังหักต้นทุนผันแปร (Contribution to fixed cost)

ในด้านการพัฒนาฝูงบิน บริษัทได้จัดหาฝูงบินที่มีอายุเฉลี่ยลดลง เพื่อลดค่าใช้จ่ายในการซ่อมบำรุง โดยเฉพาะค่าซ่อมแซมต่าง ๆ เพราะโดยส่วนใหญ่ค่าใช้จ่ายในการซ่อมบำรุงเครื่องบินจะแปรผันตามอายุเครื่องบินที่เพิ่มมากขึ้น การเปลี่ยนเครื่องบินที่มีความจุเพิ่มมากขึ้นอย่างโบอิง 737-800 จะส่งผลให้บริษัทมีศักยภาพด้านปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารมากขึ้น ทำให้ต้นทุนต่อหน่วย (CASK) ลดลง นอกจากนี้ การเช่าเครื่องบินที่มีอายุต่ำกว่า 14 ปี ยังสามารถขอรับสิทธิประโยชน์จากคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนได้ โดยสิทธิประโยชน์ด้านภาษีหลัก ๆ ที่ได้รับ คือการยกเว้นภาษีอากรขาเข้า ภาษีมูลค่าเพิ่มในการนำเข้าเครื่องบิน และภาษีเงินได้นิติบุคคล

12.2.2 การวิเคราะห์ผลการดำเนินงาน

การวิเคราะห์ด้านรายได้

โครงสร้างรายได้ของบริษัท	2553		2554		2555	
	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ
รายได้						
รายได้จากค่าโดยสารแบบประจำ						
- เส้นทางการบินหลัก	3,348.2	80.1	4,521.4	74.9	6,004.3	73.1
- เส้นทางการบินรอง	469.1	11.2	795.1	13.2	792.9	9.6
- เส้นทางการบินย่อย	153.5	3.7	410.4	6.8	837.1	10.2
รายได้จากค่าโดยสารแบบประจำ	3,970.8	95.0	5,726.9	94.8	7,634.3	92.9
รายได้จากค่าโดยสารแบบเหมาลำ	0.6	0.0	22.4	0.4	187.1	2.3
รายได้จากบริการเสริม	208.3	5.0	298.9	4.8	396.2	4.8
รวมรายได้หลัก	4,179.7	100.0	6,039.3	100.0	8,217.6	100.0

รายได้จากค่าโดยสารแบบประจำ

รายได้จากค่าโดยสารแบบประจำจัดเป็นรายได้หลักที่สำคัญของบริษัท โดยในปี 2555 บริษัทมีรายได้จากค่าโดยสารแบบประจำ คิดเป็นร้อยละ 92.9 ของรายได้หลักทั้งหมด ส่วนใหญ่มาจากการให้บริการเที่ยวบินในเส้นทางการบินสายหลักร้อยละ 73.1 ของรายได้หลักทั้งหมด รองลงไปเป็นรายได้จากการให้บริการเส้นทางการบินสายรอง และเส้นทางการบินสายย่อย ร้อยละ 9.6 และ 10.2 ของรายได้หลักทั้งหมดในปี 2555 ตามลำดับ ถึงแม้ว่ารายได้ที่มาจากเส้นทางการบินสายรองและสายย่อยจะยังมีสัดส่วนไม่มากนัก แต่การเปิดเส้นทางบินในส่วนดังกล่าวจะมีส่วนช่วยสร้างการเติบโตของรายได้ในอนาคต เนื่องจากเส้นทางสายรองและสายย่อยบางเส้นทางมีศักยภาพที่จะพัฒนาเป็นเส้นทางสายหลักเมื่อจำนวนผู้โดยสารมากขึ้น และการที่บริษัทเข้าไปเริ่มให้บริการในเส้นทางใดก่อน ก็จะมีโอกาสที่จะเป็นผู้นครอบครองส่วนแบ่งการตลาดส่วนใหญ่ในเส้นทางบินนั้น ๆ ยกตัวอย่างเช่น เส้นทาง กรุงเทพฯ-นครศรีธรรมราช ที่บริษัทเคยประสบความสำเร็จจากกลยุทธ์ดังกล่าว



ตารางแสดงรายได้ค่าตัวโดยสารและจำนวนผู้โดยสารในเส้นทางต่างๆ

รายได้จากตัวโดยสารแบบประจำ	หน่วย	2553	2554	2555
รายได้จากค่าโดยสารแบบประจำ	ล้านบาท	3,970.8	5,726.9	7,634.3
- เส้นทางการบินสายหลัก		3,348.2	4,521.4	6,004.3
- เส้นทางการบินสายรอง		469.1	795.1	792.9
- เส้นทางการบินสายย่อย		153.5	410.4	837.1
จำนวนผู้โดยสาร	ล้านคน	2.21	3.14	4.12
- เส้นทางการบินสายหลัก		1.86	2.52	3.28
- เส้นทางการบินสายรอง		0.28	0.45	0.45
- เส้นทางการบินสายย่อย		0.06	0.17	0.40

สำหรับผลการดำเนินงานในระหว่างปี 2553 – 2555 บริษัทมีรายได้จากค่าโดยสารแบบประจำเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง จาก 3,970.8 ล้านบาทในปี 2553 เป็น 7,634.3 ล้านบาทในปี 2555 ซึ่งคิดเป็นอัตราการเติบโตเฉลี่ย (CAGR) ที่ร้อยละ 38.7 ต่อปี ทั้งนี้ การที่บริษัทมีรายได้จากค่าโดยสารแบบประจำเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง เป็นผลมาจากการขยายฝูงบิน เส้นทางบิน และความถี่ของเที่ยวบิน จึงมีปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ASK) เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง อีกทั้งยังสามารถรักษ้อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร (Cabin Factor) และ อัตราราคาจำหน่ายตัวโดยสารเฉลี่ย (Passenger Yield) ให้อยู่ในอัตราที่สูงได้

ตารางแสดงผลการดำเนินงานเที่ยวบินแบบประจำ

รายการ	หน่วย	2553	2554	2555
ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ASK)	ล้านที่นั่ง-กม.	1,508.2	2,245.1	2,915.7
ปริมาณการขนส่งด้านผู้โดยสาร (RPK)	ล้านที่นั่ง-กม.	1,245.8	1,802.5	2,455.8
อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร (Cabin Factor)	ร้อยละ	82.6	80.3	84.2
รายได้ค่าโดยสารต่อผู้โดยสารต่อกิโลเมตร (Passenger Yield)	บาท/ผู้โดยสาร/กม.	3.18	3.19	3.11

ปัจจัยที่ส่งผลต่อรายได้ขนส่งผู้โดยสารแบบประจำขึ้นกับ 3 ตัวแปรหลักๆ คือ

- 1) ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (Available Seat-Killometer : ASK) เป็นระวางบรรทุกหรือจำนวนที่นั่งผู้โดยสารทั้งหมด คูณด้วยจำนวนระยะทางของแต่ละเที่ยวของเส้นทางบิน ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร ได้แก่ จำนวนเที่ยวบิน จำนวนเครื่องบิน จำนวนที่นั่งของเครื่องบิน และระยะทางการบิน
- 2) อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร (Cabin Factor) หมายถึง ปริมาณการขนส่งเทียบกับปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสารบ่งชี้ถึงประสิทธิภาพในการวางแผนตารางบินหรือการกำหนดเวลาของเที่ยวบิน การบริหารรายได้ และกลยุทธ์การตลาด ซึ่งหากบริษัทมีประสิทธิภาพที่ดี อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสารก็จะสูง
- 3) รายได้ค่าโดยสารต่อผู้โดยสารต่อกิโลเมตร (Passenger Yield) เป็นค่าที่แสดงถึงความสามารถที่จะหารายได้จากค่าโดยสารต่อที่นั่งที่มีผู้โดยสารต่อหน่วยระยะทาง ความสามารถในการหารายได้ขึ้นอยู่กับบริหารจัดการรายได้ให้มีความสมดุลระหว่างระดับราคาและจำนวนผู้โดยสารในแต่ละเที่ยวบิน สายการบินอาจ



กำหนดราคาจากรูปแบบการให้บริการ และลักษณะเฉพาะของเส้นทางการบิน อันเป็นปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่ออัตราส่วนดังกล่าว

ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ASK)

ตารางเส้นทางการบินและจำนวนเที่ยวบิน

รายการ	หน่วย	2553	2554	2555
จำนวนเส้นทางการบิน	เส้นทาง	13	19	22
จำนวนเที่ยวบินไปกลับต่อสัปดาห์ ณ สิ้นปี	เที่ยว/สัปดาห์	198	331	448
ระยะทางบินโดยเฉลี่ย	กิโลเมตร	570	576	591

ระหว่างปี 2553 – 2555 บริษัทมีปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ASK) เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง จาก 1,508.2 ล้านที่นั่ง-กิโลเมตร ในปี 2553 เป็น 2,915.7 ล้านที่นั่ง-กิโลเมตร คิดเป็นอัตราการเพิ่มขึ้นเฉลี่ย ร้อยละ 39.1 ต่อปี เนื่องมาจากปัจจัยสำคัญในด้านต่างๆ คือ 1) การขยายเส้นทางบินและฝูงบิน 2) การปรับเปลี่ยนฝูงบินให้มีความทันสมัยและมีจำนวนที่นั่งมากขึ้น และ 3) กลยุทธ์ในด้านการจัดการเส้นทางการบินสายรองและเส้นทางการบินสายย่อย

ตารางแสดงปัจจัยสำคัญต่อรายได้หลัก

	หน่วย	2553	2554	2555
รายการด้านการผลิตด้านผู้โดยสาร				
ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ASK)	ล้านที่นั่ง-กม.	1,508.2	2,245.1	2,915.7
รายการด้านฝูงบิน				
จำนวนเครื่องบิน ณ สิ้นงวด				
โบอิง 737-400	ลำ	6.0	10.0	3.0
โบอิง 737-800	ลำ	-	3.0	8.0
เอทีอาร์ 72-200	ลำ	2.0	2.0	2.0
เอทีอาร์ 72-500	ลำ	-	-	1.0
จำนวนเครื่องบินที่ใช้ดำเนินงานโดยเฉลี่ย				
โบอิง 737-400	ลำ	5.8	10.0	7.3
โบอิง 737-800	ลำ	-	0.4	4.3
เอทีอาร์ 72-200	ลำ	1.8	2.0	2.0
รายการด้านประสิทธิภาพเครื่องบิน				
อัตราการใช้เครื่องบินต่อลำ				
โบอิง 737-400	ชั่วโมง/วัน	8.7	7.2	6.8
โบอิง 737-800	ชั่วโมง/วัน	-	10.1	10.3
เอทีอาร์ 72-200	ชั่วโมง/วัน	-	4.5	7.3

1) การขยายเส้นทางบินและฝูงบิน บริษัทมีการขยายจำนวนเส้นทางบินและจำนวนเที่ยวบินอย่างมากในปี 2554 และปี 2555 เพื่อรองรับความต้องการการเดินทางทางอากาศที่เพิ่มขึ้น โดยในปี 2555 บริษัทมีการเพิ่มเส้นทางการบินเป็น 22 เส้นทาง จาก 13 เส้นทาง ในปี 2553 ขณะเดียวกัน บริษัทได้เพิ่มความถี่ของเที่ยวบินด้วย จำนวนเที่ยวบินไปกลับต่อสัปดาห์เพิ่มจาก 198 เที่ยว ในปี 2553 เป็น 448 เที่ยว ในปี 2555



ทั้งนี้ บริษัทได้จัดหาฝูงบินเพิ่มเติมเพื่อรองรับการขยายธุรกิจ ด้วยการนำเข้าเครื่องบินโบอิง 737-800 ทำให้จำนวนเครื่องบินโบอิงที่ใช้ดำเนินการเฉลี่ย (นับรวมโบอิง 737-400 และโบอิง 737-800) เพิ่มขึ้นจาก 5.8 ลำ ในปี 2553 เป็น 11.6 ลำ ในปี 2555

- 2) การปรับเปลี่ยนฝูงบินให้มีทันสมัยและมีจำนวนที่นั่งมากขึ้น บริษัทได้ปรับเปลี่ยนฝูงบินให้ทันสมัยขึ้นเนื่องจากเครื่องบินรุ่นใหม่ ๆ จะมีประสิทธิภาพและสมรรถนะของเครื่องบินดีขึ้น โดยได้ทยอยส่งคืนเครื่องบินโบอิง 737-400 ที่ครบกำหนดอายุสัญญาเช่า และนำเข้าเครื่องบินโบอิง 737-800 มาทดแทนและขยายฝูงบินเครื่องบินดังกล่าวมีอัตราการเผาผลาญน้ำมันโดยเฉลี่ยจะลดลงเมื่อเทียบกับรุ่นที่เก่ากว่า ลำตัวเครื่องบินและห้องโดยสารมีการออกแบบที่ทันสมัยและสะดวกสบายมากขึ้น ดึงดูดให้ผู้โดยสารมาใช้บริการกับนกแอร์มากขึ้น เครื่องบินโบอิง 737-800 ยังมีจำนวนที่นั่งมากกว่า โดยสามารถบรรทุกได้ 189 ที่นั่ง มากกว่าเครื่องบินโบอิง 737-400 ซึ่งมีความจุ 150 – 168 ที่นั่ง นอกจากนี้ ยังสามารถทำการบินติดต่อกันได้ยาวนานกว่า ทำให้ประสิทธิภาพในการบริหารจัดการเที่ยวบินสูงกว่า
- 3) กลยุทธ์ในด้านการจัดการเส้นทางการบินรองและเส้นทางการบินย่อย โดยในช่วงปี 2554 บริษัทเข้าทำสัญญาเช่าเครื่องบินในลักษณะเหมาลำ (Charter Flight) กับพันธมิตรทางธุรกิจของบริษัท (เอสจีเอ) ซึ่งมีเครื่องบินขนาดเล็ก (SAAB 340) ที่เหมาะสมกับเส้นทางการบินสายรองและเส้นทางการบินสายย่อยบางเส้นทาง ทำให้นอกจากบริษัทจะมีประสิทธิภาพในการใช้เครื่องบินสูงขึ้นในเส้นทางการบินดังกล่าว บริษัทก็ยังยังสามารถย้ายเครื่องบินเอทีอาร์ 72-200 ที่ใช้ในเส้นทางดังกล่าวไปใช้เที่ยวบินอื่น ๆ ที่มีศักยภาพในการทำรายได้สูงกว่า ทำให้อัตราการใช้เครื่องบินสูงขึ้น

นอกเหนือจากปัจจัยที่กล่าวมาข้างต้นแล้ว บริษัทยังได้วางแผนด้านตารางการบินให้มีอัตราการใช้เครื่องบินสูงขึ้น เนื่องจากสมรรถนะของเครื่องบินเออีอานวย บริษัทมีเป้าหมายที่จะเพิ่มอัตราการใช้เครื่องบินโบอิงจากประมาณ 8.0- 8.7 ชั่วโมงการบินต่อวัน เป็นประมาณ 10 ชั่วโมงการบินต่อวัน โดยจัดให้มีเครื่องบินสำรองกรณีฉุกเฉินแล้ว การปรับปรุงฝูงบินให้ทันสมัยทำให้อัตราระยะเวลาในการซ่อมบำรุง อีกทั้งจากการที่บริษัทมีแผนที่จะเปิดเส้นทางการบินในต่างประเทศ ก็จะมีส่วนช่วยในการเพิ่มชั่วโมงการบินมากขึ้น เนื่องจากเที่ยวบินในต่างประเทศสามารถจัดตารางบินในช่วงเวลาว่างคั่น ซึ่งเที่ยวบินในประเทศไม่สามารถทำการบินในเวลาหลังเที่ยงคืนได้ ซึ่งจะเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพในการใช้เครื่องบินมากขึ้น บริษัทคาดว่าหากดำเนินการบินเส้นทางต่างประเทศได้ จะสามารถเพิ่มอัตราการใช้เครื่องบินเป็นประมาณ 11-12 ชั่วโมงต่อวัน ทำให้ความสามารถในการแข่งขันดีขึ้น เนื่องจากการใช้เครื่องบินมีประสิทธิภาพใกล้เคียงกับคู่แข่งบริษัททั้งสองรายที่มีทั้งเที่ยวบินในประเทศและต่างประเทศ

อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร (Cabin Factor)

ในระหว่างปี 2553 – 2555 บริษัทสามารถรักษาอัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสารให้อยู่ในระดับสูงที่เกินกว่าร้อยละ 80.0 ซึ่งมากกว่าคู่แข่งทุกรายในอุตสาหกรรมการบินในประเทศไทย เป็นผลจากปัจจัยหลักในการบริหารจัดการเครื่องบิน ซึ่งบริษัทมีเครื่องบินหลากหลายขนาด ทำให้สามารถใช้เครื่องบินได้เหมาะสมกับเส้นทางการบิน ประกอบกับการที่บริษัทประกอบธุรกิจสายการบินราคาประหยัดที่มีระบบจองซื้อผ่านระบบ Website เป็นหลัก และการกำหนดราคาตั๋วโดยสารในลักษณะ Dynamic Pricing ที่ปรับราคาตามระยะเวลา ทำให้บริษัทสามารถที่จะมีอัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสารสูงสุดเมื่อเทียบกับคู่แข่งในประเทศที่ร้อยละ 84.2



สำหรับในช่วงไตรมาส 4 ปี 2554 ถึง ไตรมาส 1 ปี 2555 บริษัทมีความจำเป็นต้องย้ายฐานปฏิบัติการทางการบินจากท่าอากาศยานนานาชาติดอนเมืองไปยังท่าอากาศยานนานาชาติสุวรรณภูมิเป็นการชั่วคราวจากปัญหาอุทกภัย จึงทำให้อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสารในช่วงเวลาดังกล่าวลดลง โดยค่าเฉลี่ย 10 เดือนแรกของปี 2554 เท่ากับร้อยละ 82 แต่ได้ลดลงในเดือนพฤศจิกายน 2554 เป็นร้อยละ 68.9 และทยอยเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 74.2 81.3 82.6 ในเดือนธันวาคม 2554 ถึงกุมภาพันธ์ 2555

รายได้ค่าโดยสารต่อผู้โดยสารต่อกิโลเมตร (Passenger Yield)

ในระหว่างปี 2553 – 2555 บริษัทสามารถรักษาอัตรารายได้ค่าโดยสารต่อผู้โดยสารต่อกิโลเมตร (Passenger Yield) ไว้ได้ที่ระดับ 3.11 – 3.19 บาทต่อที่นั่งต่อกิโลเมตร ซึ่งนับเป็นอัตราที่สูงเมื่อเทียบกับคู่แข่งในอุตสาหกรรมการบินภายในประเทศ เป็นผลจากกลยุทธ์ในการกำหนดราคาตั๋ว และการมีประเภทของตั๋วโดยสารหลายประเภท ทำให้บริษัทสามารถเพิ่มอัตรารายได้ค่าโดยสารต่อผู้โดยสารต่อกิโลเมตร (Passenger Yield) ได้มากขึ้น โดยเฉพาะเมื่อเทียบกับคู่แข่งที่ประกอบธุรกิจสายการบินเต็มรูปแบบ ประกอบกับการที่บริษัทมีแบรนด์ที่แข็งแกร่ง และการให้บริการที่โดดเด่นและเหมาะสมกับพฤติกรรมผู้โดยสาร ทำให้บริษัทมีศักยภาพที่จะตั้งราคาค่าโดยสารได้สูงกว่าคู่แข่งที่ประกอบธุรกิจสายการบินต้นทุนต่ำเช่นเดียวกัน

รายได้จากค่าโดยสารแบบเหมาลำ

นอกเหนือจากการใช้เครื่องบินในการให้บริการผู้โดยสารแบบประจำ บริษัทยังเปิดให้บริการเที่ยวบินแบบเหมาลำแก่ผู้โดยสารที่ต้องการเดินทางเป็นหมู่คณะ ทั้งในเส้นทางบินแบบประจำของบริษัท และเส้นทางบินอื่นๆ ตามที่ต้องการ บริษัทจะให้บริการดังกล่าวหากมีเครื่องบินว่างนอกเหนือจากเที่ยวบินประจำ ซึ่งโดยมากจะสามารถให้บริการเที่ยวบินเหมาลำได้ในเวลากลางคืน การให้บริการเช่าเหมาลำเป็นไปเพื่อเพิ่มอัตราการใช้เครื่องบิน โดยไม่กระทบต่อตารางการบินแบบประจำ

บริษัทเริ่มให้บริการขนส่งทางอากาศแบบเหมาลำในปี 2554 โดยให้บริการภายใต้เส้นทางการบินภายในประเทศเป็นหลัก มีรายได้ 22.4 ล้านบาท สำหรับปี 2555 บริษัทมีรายได้จากค่าโดยสารแบบเหมาลำเพิ่มขึ้นอย่างมากเป็น 187.1 ล้านบาท จากการให้บริการเที่ยวบินแบบเหมาลำในเส้นทางการบินระหว่างประเทศ โดยเฉพาะเส้นทางการบินระหว่าง ดอนเมืองและภูเก็ต กับเมืองต่างๆ ในประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน

รายได้จากบริการเสริม

บริษัทมีรายได้จากบริการเสริมจากการให้บริการที่สำคัญดังนี้ การเปลี่ยนแปลงการเดินทาง ค่าบริการขนส่งสัมภาระส่วนเกิน ค่าธรรมเนียมการจองตั๋วและการชำระเงิน ค่าระวางขนส่ง และค่าธรรมเนียมจากค่าประกันภัยการเดินทาง ในปี 2553 - 2555 บริษัทมีรายได้จากบริการเสริมเท่ากับ 208.3 – 396.2 ล้านบาท คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 4.8 – 5.0 ของรายได้หลักรวมของบริษัท

สัดส่วนรายได้เสริมเมื่อเทียบกับรายได้รวมจัดว่าต่ำกว่าสายการบินราคาประหยัดอื่น เนื่องจากนอร์แอร์จำหน่ายตั๋วโดยสารในลักษณะเหมารวม หรือ All-in Price ผู้โดยสารของบริษัททุกคนจะได้รับบริการพื้นฐานโดยไม่เสียค่าใช้จ่ายเพิ่มเติม เช่น การเลือกที่นั่งล่วงหน้าได้ฟรี บริการน้ำหนักกระเป๋าสัมภาระขึ้นต่ำ 15 กิโลกรัม บริการอาหารว่างและน้ำบนเที่ยวบิน บริการ Free Wifi ที่ห้องพักผู้โดยสาร เป็นต้น



(หน่วย : ล้านบาท)

	2553		2554		2555	
	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ
รายได้จากบริการเสริมอื่น ๆ						
รายได้ค่าเปลี่ยนแปลงการเดินทาง	41.6	20.0	64.3	22.2	87.9	22.2
รายได้ค่าน้ำหนักกระเป๋า	14.2	6.8	28.6	9.9	46.8	11.8
รายได้ค่าธรรมเนียมการจองตั๋วและ ชำระเงิน ¹	48.8	23.4	57.2	19.7	93.0	23.5
รายได้ค่าธรรมเนียมขนส่ง	20.7	9.9	16.2	5.6	17.7	4.5
รายได้จากการจำหน่ายอาหาร เครื่องดื่ม และสินค้าที่ระลึก ²	14.9	7.1	18.6	6.4	17.6	4.4
รายได้จากค่าประกันภัยการเดินทาง	27.1	13.0	36.0	12.4	47.2	11.9
รายได้จากกิจกรรมอื่น ๆ	41.2	19.8	69.0	23.8	85.9	21.7
รายได้จากบริการเสริม	208.4	100.0	289.9	100.0	396.2	100.0
รายได้จากบริการเสริมต่อผู้โดยสาร (บาท/คน)	94.1		92.4		96.1	

ระหว่างปี 2553 - 2555 รายได้จากบริการเสริมของบริษัทมีอัตราการเติบโตเฉลี่ยร้อยละ 37.8 ต่อปี ซึ่งใกล้เคียงกับอัตราการเติบโตของรายได้จากค่าโดยสารแบบประจำ เนื่องจากบริษัทปรับเพิ่มค่าธรรมเนียมขนส่งสัมภาระน้ำหนักส่วนเกินให้สอดคล้องกับราคาตลาด การปรับเพิ่มค่าธรรมเนียมจองตั๋วโดยสารผ่านศูนย์บริการลูกค้าทางโทรศัพท์ การเรียกเก็บค่าธรรมเนียมในการชำระเงินผ่านบัตรเครดิต การจำหน่ายประกันภัยการเดินทาง อีกทั้งบริษัทยังเป็นผู้ริเริ่มการให้บริการผลิตภัณฑ์จากนวัตกรรมใหม่ในประเภทต่างๆ ที่ตรงต่อความต้องการของผู้โดยสาร เช่น การเปิดให้ผู้โดยสารสามารถจองซื้อตั๋วโดยสารผ่านเคาน์เตอร์เซอร์วิสได้ การให้บริการเดินทางเชื่อมต่อไปยังจุดหมายปลายทางนอกเหนือจากเส้นทางการบินประจำ ส่งผลให้บริษัทมีรายได้จากบริการเสริมต่อผู้โดยสารแบบประจำเพิ่มขึ้นจาก 94.1 บาทต่อคน ในปี 2553 เป็น 96.1 บาทต่อคน ในปี 2555

การวิเคราะห์ด้านผลกำไร

บริษัทประกอบธุรกิจสายการบินราคาประหยัด ซึ่งอัตราผลกำไรจะผันแปรตามความสามารถในการหารายได้และความสามารถในการบริหารจัดการควบคุมต้นทุนและค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน โดยเฉพาะต้นทุนน้ำมัน ค่าเช่าเครื่องบิน ค่าซ่อมบำรุงเครื่องบิน และค่าใช้จ่ายในการบริหารจัดการอื่นๆ

รายได้รวมและรายได้ต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (RASK)

	หน่วย	2553	2554	2555
รายได้จากค่าโดยสารแบบประจำ	ล้านบาท	3,970.8	5,726.9	7,634.3
รายได้จากค่าโดยสารแบบเหมาลำ	ล้านบาท	0.6	22.4	187.1
รายได้จากบริการเสริม	ล้านบาท	208.0	290.0	396.0
รายได้หลักรวม	ล้านบาท	4,179.4	6,039.3	8,217.4
ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ASK)	ล้านที่นั่ง-กม.	1,508.2	2,245.1	2,915.7
รายได้ต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (RASK)	บาท/ที่นั่ง-กม.	2.78	2.71	2.83



รายได้รวม

บริษัทมีรายได้รวม 8,259.6 ล้านบาท ในปี 2555 เพิ่มขึ้นจากปี 2553 ที่ 4,191.7 ล้านบาท คิดเป็นอัตราการเติบโตร้อยละ 40.4 ต่อปี โดยรายได้ที่เพิ่มขึ้นเป็นผลจากการเพิ่มเส้นทางการบิน การเพิ่มความถี่ของเที่ยวบิน และการปรับปรุงฝูงบินให้มีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้น มากกว่าการปรับราคาค่าโดยสาร ดังจะเห็นจากรายได้ต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (RASK) และอัตราค่าโดยสารต่อผู้โดยสารต่อกิโลเมตร (Passenger Yield) ที่ค่อนข้างคงที่ระหว่างปี 2553 - 2555

รายได้ต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (RASK)

บริษัทมีรายได้ต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (RASK) ระหว่างปี 2553 - 2555 ที่ 2.71 - 2.83 ซึ่งสูงกว่าคู่แข่งที่ประกอบธุรกิจสายการบินราคาประหยัดในประเทศไทยค่อนข้างมาก เนื่องจากบริษัทมีกลยุทธ์ในการกำหนดราคาขายตั๋วโดยสารสูงกว่าคู่แข่ง เนื่องจากบริษัทมีคุณภาพการให้บริการดีกว่า อีกทั้ง การที่บริษัทมีระยะทางการบินสั้นกว่า เพราะให้บริการเฉพาะเส้นทางการบินในประเทศ ในขณะที่คู่แข่งที่ให้บริการเส้นทางบินทั้งในและต่างประเทศ ซึ่งโดยปกติในธุรกิจสายการบิน รายได้ต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (RASK) จะลดลง หากบริษัทให้บริการการบินในระยะทางไกลขึ้น

อัตราส่วนดังกล่าวในปี 2554 มีค่าเท่ากับ 2.71 บาท/ที่นั่ง/กม. ซึ่งมีค่าน้อยกว่าปกติ เนื่องจากบริษัทได้รับผลกระทบจากอุทกภัยในช่วงไตรมาส 4 ปี 2554 ทำให้ต้องย้ายท่าอากาศยานเป็นการชั่วคราว ส่งผลต่อประสิทธิภาพการใช้เครื่องบินและการกำหนดราคาของบริษัท ประกอบกับความต้องการการเดินทางลดลงในช่วงดังกล่าว ถึงแม้จะเป็นช่วงฤดูกาลท่องเที่ยว

สำหรับปี 2555 บริษัทมีรายได้ต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (RASK) เพิ่มขึ้นเป็น 2.83 บาท/ที่นั่ง/กม. เพิ่มขึ้นจากปี 2554 ร้อยละ 4.6 โดยมีสาเหตุหลักจากการที่สถานการณ์ต่างๆ กลับเข้าสู่ภาวะปกติ นักแอร์ย้ายกลับมายังดอนเมืองในเดือนมีนาคม 2555 บริษัทมีรายได้จากค่าโดยสารแบบเหมาลำเพิ่มขึ้นอย่างมาก และความสำเร็จในการบริหารจัดการให้เที่ยวบินของบริษัทมีอัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร (Cabin Factor) เพิ่มขึ้น ตลอดจนการเติบโตของรายได้จากบริการเสริมอย่างต่อเนื่องในอัตราค่อนข้างสูง

ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานและค่าใช้จ่ายต่อหน่วย

ในการวิเคราะห์ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานในธุรกิจสายการบิน จะนับรวมถึงต้นทุนการดำเนินงานรวมกับค่าใช้จ่ายในการขายและบริหาร ซึ่งต้นทุนการดำเนินงานประกอบด้วยต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิง ต้นทุนผันแปรอื่น และต้นทุนคงที่



(หน่วย : ล้านบาท)

	2553		2554		2555	
	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ
ต้นทุนผันแปร						
ต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิง	1,151.1	32.4	2,246.2	38.9	2,691.6	36.0
ต้นทุนผันแปรอื่น						
ค่าซ่อมบำรุงเครื่องบิน	510.4	14.4	968.2	16.8	1,276.4	17.1
ค่าธรรมเนียมสนามบิน	213.9	6.0	330.4	5.7	352.3	4.7
ค่าใช้จ่ายการบริการสนามบิน	162.8	4.6	275.0	4.8	339.7	4.5
ค่าเช่าเครื่องบินแบบเหมาลำ	104.3	2.9	109.6	1.9	298.5	4.0
ต้นทุนผันแปรอื่น ๆ	367.9	10.4	468.9	8.1	616.5	8.2
รวมต้นทุนผันแปร	1,359.4	38.2	2,152.1	37.2	2,883.5	38.5
ต้นทุนคงที่						
ค่าเช่าดำเนินงานเครื่องบิน	249.0	7.0	436.9	7.6	769.5	10.3
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงาน	296.0	8.3	349.5	6.0	423.4	5.7
ค่าประกันภัยเครื่องบิน	56.8	1.6	95.4	1.7	96.0	1.3
ค่าใช้จ่ายในการรับและคืนเครื่องบิน	-	-	12.0	0.2	55.2	0.7
ต้นทุนคงที่อื่น ๆ	0.9	0.0	2.4	0.0	2.6	0.0
รวมต้นทุนคงที่	602.7	17.0	896.2	15.5	1,346.7	18.0
ค่าใช้จ่ายในการขายและบริหาร	441.2	12.4	484.0	8.4	564.4	7.5
รวมค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน	3,554.4	100.0	5,778.5	100.0	7,486.2	100.0
ต้นทุนต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (CASK)	2.30		2.57		2.57	

ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน

ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานของบริษัทอาจจำแนกได้ 4 ประเภทดังต่อไปนี้

- **ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง (Fuel Cost) :** จัดเป็นค่าใช้จ่ายผันแปรที่มีสัดส่วนมากที่สุดของบริษัท คิดเป็นร้อยละ 32.4 – 38.9 ของค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานรวม สำหรับสัดส่วนค่าน้ำมันเชื้อเพลิงของบริษัทอยู่ในเกณฑ์ที่ดีกว่าคู่แข่งในอุตสาหกรรม อย่างไรก็ตาม ราคาขึ้นลงของราคาน้ำมันเชื้อเพลิงขึ้นอยู่กับราคาในตลาดโลก ซึ่งไม่สามารถควบคุมได้ ถึงแม้ว่าบริษัทจะมีการป้องกันความเสี่ยงจากความผันผวนราคาน้ำมันบางส่วน (Partial hedging) และสามารถปรับราคาตั๋วโดยสารได้ตามสถานการณ์ แต่ก็ไม่สามารถบริหารจัดการความเสี่ยงได้ทั้งหมด
- **ต้นทุนผันแปรอื่น (Variable Cost) :** ต้นทุนผันแปรจัดเป็นค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานหลักของบริษัท ค่าใช้จ่ายประเภทดังกล่าวเป็นค่าใช้จ่ายซึ่งผันแปรตามจำนวนเที่ยวบิน โดยหากบริษัทให้บริการเที่ยวบินเพิ่ม บริษัทจะมีค่าใช้จ่ายประเภทดังกล่าวเพิ่มขึ้นตามไปด้วย ระหว่างปี 2553 – 2555 มีสัดส่วนต้นทุนผันแปรไม่รวมน้ำมันเชื้อเพลิง ร้อยละ 37.2 – 38.5 ของค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน ซึ่งใกล้เคียงกับคู่แข่งในอุตสาหกรรม ต้นทุนผันแปรที่สำคัญนอกเหนือจากต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิง ได้แก่ ค่าซ่อมบำรุงเครื่องบิน ค่าธรรมเนียมสนามบินและค่าบริการนำร่อง ค่าบริการภาคพื้น เป็นต้น อย่างไรก็ตาม การปรับเปลี่ยนฝูงบินที่ทันสมัยและมีระวางบรรทุกเพิ่มขึ้น บริษัทคาดว่าต้นทุนผันแปรต่อหน่วยจะมีแนวโน้มลดลง โดยเฉพาะค่าซ่อมบำรุงเครื่องบิน



- ต้นทุนคงที่ (Fixed Cost) : ค่าใช้จ่ายประเภทดังกล่าวเป็นค่าใช้จ่ายซึ่งไม่แปรผันตามจำนวนเที่ยวบิน แต่หากมีอัตราการใช้เครื่องบินสูงขึ้น ก็จะทำให้ค่าใช้จ่ายต่อหน่วยต่ำลง ระหว่างปี 2553 – 2555 บริษัทมีต้นทุนคงที่คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 15.5 – 18.0 ของค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานรวม ต้นทุนคงที่ที่สำคัญของบริษัท ได้แก่ ค่าเช่าดำเนินงานเครื่องบินและอะไหล่ ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงาน และค่าประกันภัยเครื่องบิน จำนวนค่าใช้จ่ายคงที่มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นเนื่องจากการขยายฝูงบิน และค่าเช่าเครื่องบินที่สูงขึ้นอันเนื่องมาจากอายุเฉลี่ยลดลง อย่างไรก็ตาม สัดส่วนต้นทุนคงที่เทียบกับค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานรวมมีแนวโน้มคงที่ประมาณร้อยละ 18.0 ถึงแม้ต้นทุนคงที่ต่อหน่วยจะมีแนวโน้มเพิ่มขึ้น
- ค่าใช้จ่ายในการขายและบริหาร (Selling and Administration Expense) : ค่าใช้จ่ายที่ใช้ในการบริหารจัดการ ระหว่างปี 2553 ถึง 2555 มีจำนวน 441.2 484.0 และ 564.4 ล้านบาท ตามลำดับ ค่าใช้จ่ายส่วนนี้ประกอบด้วยค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวกับพนักงานสำนักงานใหญ่ ค่าใช้จ่ายด้านการตลาด ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับระบบคอมพิวเตอร์ เป็นสำคัญ โดยตั้งแต่ปี 2553 บริษัทประสบความสำเร็จในการควบคุมค่าใช้จ่ายดังกล่าวไม่ให้เพิ่มตามจำนวนเที่ยวบินที่มากขึ้น ดังนั้น บริษัทจึงมีสัดส่วนค่าใช้จ่ายในการขายและบริหารต่อต้นทุนดำเนินงานรวมลดลงอย่างต่อเนื่องจากร้อยละ 12.4 ในปี 2553 เหลือเพียงร้อยละ 7.5 ในปี 2555

ค่าใช้จ่ายในดำเนินการต่อหน่วย(CASK)

บริษัทมีแนวโน้มที่จะมีค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานต่อหน่วยสูงขึ้นในช่วง 3 ปีที่ผ่านมา โดยค่าใช้จ่ายดำเนินงานเพิ่มจาก 2.30 บาท/ที่นั่ง/กม. เป็น 2.57 บาท/ที่นั่ง/กม. ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานต่อหน่วยเพิ่มขึ้น มีผลมาจากต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิงที่เพิ่มขึ้นจากราคาน้ำมันในตลาดโลกสูงขึ้นเป็นสำคัญ

กำไรจากการดำเนินงานก่อนต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิงและกำไรจากการดำเนินงานก่อนต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิงต่อหน่วย

เนื่องจากราคาน้ำมันเชื้อเพลิงเป็นต้นทุนผันแปรที่บริษัทในอุตสาหกรรมการบินไม่สามารถควบคุมได้ ในการวิเคราะห์ประสิทธิภาพในการบริหารจัดการสายการบิน จึงนิยมวิเคราะห์ผลกำไรจากการดำเนินงานก่อนต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิง เพื่อที่จะสามารถวัดปัจจัยที่เกิดจากการบริหารโดยตรงเพียงอย่างเดียว

(หน่วย : ล้านบาท)

	2553		2554		2555	
	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ
รายได้หลักรวม	4,179.4	100.0	6,039.3	100.0	8,217.4	100.0
ค่าใช้จ่ายจากการดำเนินงานอื่น ยกเว้นน้ำมันเชื้อเพลิง	2,403.3	57.5	3,532.4	58.5	4,794.6	58.3
กำไรจากการดำเนินงานก่อนหักต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิง	1,776.1	42.5	2,506.9	41.5	3,422.8	41.7
ต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิง	1,151.1	27.5	2,246.2	37.2	2,691.6	32.8
กำไรจากการดำเนินงาน	625.0	15.0	260.8	4.3	731.2	8.9



กำไรจากการดำเนินงานก่อนค่าใช้จ่ายน้ำมันเชื้อเพลิง

ผลการดำเนินงานของบริษัทก่อนต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิงมีการเติบโตอย่างสม่ำเสมอ เป็นไปตามสัดส่วนเดียวกับรายได้ ดังจะเห็นได้จากการที่บริษัทมีสัดส่วนกำไรจากการดำเนินงานก่อนค่าใช้จ่ายน้ำมันเชื้อเพลิงต่อรายได้มีสัดส่วนค่อนข้างคงที่ที่ร้อยละ 41.5 – 42.5 ของรายได้ สะท้อนให้เห็นถึงความสามารถในการควบคุมต้นทุนส่วนอื่นๆที่ดี

ในปี 2554 บริษัทมีอัตรากำไรจากการดำเนินงานก่อนหักต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิงเท่ากับร้อยละ 41.5 ต่ำกว่าอัตรากำไรของปี 2553 อันเป็นจากผลกระทบจากค่าใช้จ่ายที่สูงขึ้น จากการย้ายฐานการบินไปยังสุวรรณภูมิเป็นการชั่วคราว แต่จากการที่บริษัทมีการบริหารควบคุมต้นทุนที่ดี ทำให้อัตรากำไรจากการดำเนินงานก่อนหักต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิงลดลงในปริมาณที่น้อยกว่าที่คาดการณ์ไว้

สำหรับปี 2555 บริษัทได้รับผลกระทบจากทั้งอุทกภัยต่อเนื่องมาถึงไตรมาสแรกของปี และมีผลกระทบสำคัญจากการปรับปรุงฝูงบิน โดยเฉพาะค่าใช้จ่ายในการซ่อมบำรุงส่วนเพิ่มของเครื่องบินโบอิง 737-400 ที่ได้ส่งมอบคืนแก่ผู้ให้เช่า ตลอดจนค่าใช้จ่ายในการรับมอบและส่งคืนเครื่องบินซึ่งเป็นค่าใช้จ่ายแบบครั้งเดียว อย่างไรก็ตามด้วยการให้บริการเที่ยวบินที่เพิ่มมากขึ้น และการบริหารจัดการเครื่องบินที่มีประสิทธิภาพ จึงส่งผลให้บริษัทมีอัตรากำไรจากการดำเนินงานก่อนหักต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิงเพิ่มสูงขึ้นเล็กน้อย จากร้อยละ 41.5 ในปี 2554 เป็นร้อยละ 41.7 ในปี 2555

กำไรจากการดำเนินงานก่อนหักต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิงต่อหน่วย

การวิเคราะห์กำไรก่อนหักต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิงต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร จะเป็นเครื่องบ่งชี้ประสิทธิภาพในการบริหารงานจากปัจจัยภายในได้ดีที่สุด เมื่อพิจารณาต้นทุนและค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานโดยไม่รวมต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิงต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (CASK excluded Fuel : CASK-xFuel) จะพบว่าบริษัทสามารถบริหารต้นทุนอื่นๆได้ดี โดยบริษัทมี CASK-xFuel ที่ระดับ 1.57-1.64 บาทต่อคนต่อกิโลเมตร ถึงแม้ว่าจะประสบปัญหาจากปัจจัยภายนอกจำนวนมากในช่วงเวลาดังกล่าว

	2553	2554	2555
รายได้ต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (RASK)	2.77	2.69	2.82
ต้นทุนไม่รวมน้ำมันเครื่องบินต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (CASK-xFuel)	1.59	1.57	1.64
กำไรก่อนหักต้นทุนน้ำมันต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร	1.18	1.12	1.17
ต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิงต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (FASK)	0.76	1.00	0.92
กำไรจากการดำเนินงานต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (PASK)	0.41	0.12	0.25

เมื่อพิจารณากำไรก่อนหักต้นทุนน้ำมันต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร พบว่า บริษัทสามารถควบคุมระดับกำไรดังกล่าวอยู่ในเกณฑ์ที่ดีและสม่ำเสมอ เว้นแต่ในปี 2554 ที่บริษัทเผชิญปัญหาการย้ายท่าอากาศยานไปยังสุวรรณภูมิชั่วคราว ทำให้บริษัทมีรายได้ต่อปริมาณผู้โดยสารลดลง จึงส่งผลให้กำไรก่อนหักต้นทุนน้ำมันต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารลดลงจากภาวะปกติ



กำไรจากการดำเนินงาน

ในระหว่างปี 2553 – 2555 กำไรจากการดำเนินงานของบริษัทได้รับผลกระทบจากค่าน้ำมันเชื้อเพลิงอย่างมีนัยสำคัญ โดยในปี 2554 บริษัทมีกำไรจากการดำเนินงานเท่ากับ 260.8 ล้านบาท ลดลงอย่างมากจากปี 2553 เนื่องจาก ปี 2554 ค่าน้ำมันเชื้อเพลิงต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารปรับตัวสูงขึ้นจาก 0.76 บาทต่อที่นั่งต่อกิโลเมตร ในปี 2553 เป็น 1.00 บาทต่อที่นั่งต่อกิโลเมตร ในปี 2554 อีกทั้ง บริษัทยังมีปริมาณการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงที่เพิ่มมากขึ้นในระยะเวลาดังกล่าว อันเป็นผลมาจากการเพิ่มเที่ยวบินจาก 198 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ ณ สิ้นปี 2553 เป็น 331 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ ณ สิ้นปี 2554

นอกจากนั้น การปฏิบัติการทางการบินที่ท่าอากาศยานนานาชาติสุวรรณภูมิในช่วงไตรมาส 4 ปี 2554 ทำให้บริษัทมีค่าใช้จ่ายน้ำมันเชื้อเพลิงเพิ่มเติม เนื่องจากเครื่องบินมีอัตราการใช้น้ำมันเพิ่มขึ้นจากระยะเวลาทางขับ (Taxi time) ที่นานขึ้น และบางครั้งต้องทำการบินเพื่อรอสัญญาณให้ลงจอด เนื่องจากความคับคั่งของท่าอากาศยานนานาชาติสุวรรณภูมิ

สำหรับปี 2555 บริษัทมีกำไรจากการดำเนินงานเพิ่มสูงขึ้นเป็น 731.2 ล้านบาท เพิ่มขึ้นกว่า 3 เท่า จากปี 2554 โดยมีสาเหตุหลักมาจากการที่ค่าน้ำมันเชื้อเพลิงต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารเฉลี่ยในปี 2555 ลดต่ำกว่าปี 2554 ร้อยละ 8.0 และการบริหารจัดการต้นทุนที่ดีขึ้น

กำไรสุทธิ

	2553		2554		2555	
	ล้านบาท	อัตรากำไร	ล้านบาท	อัตรากำไร	ล้านบาท	อัตรากำไร
กำไรจากการดำเนินงาน	625.0	15.0	260.8	4.3	731.2	8.9
รายได้อื่น	12.0	0.3	38.2	0.6	42.0	0.5
ค่าใช้จ่ายอื่น	12.8	0.3	6.8	0.1	5.9	0.1
ค่าใช้จ่ายในการซ่อมบำรุงเครื่องบินเพื่อส่งมอบคืนเครื่องบิน	-	-	-	-	247.4	3.0
ภาษีเงินได้	22.7	0.5	92.3	1.5	15.2	0.2
กำไรสุทธิ	601.5	14.4	199.8	3.3	504.7	6.1

ปี 2554 บริษัทมีกำไรสุทธิเท่ากับ 200 ล้านบาท ลดลงอย่างมีนัยสำคัญจากปี 2553 โดยนอกเหนือสาเหตุหลักที่กล่าวมาในข้างต้น เช่น ผลกระทบจากมหาอุทกภัยในไตรมาส 4 ปี 2554 การปรับปรุงฝูงบิน และราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่เพิ่มมากขึ้น ในปี 2554 บริษัทยังมีค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้เท่ากับ 92.3 ล้านบาท ซึ่งเพิ่มขึ้นจากปี 2553 อย่างมีนัยสำคัญ เนื่องจากในปี 2553 เป็นปีสุดท้ายที่บริษัทสามารถใช้ผลของการขาดทุนสะสมจากปี 2551 เพื่อหักลดค่าใช้จ่ายทางภาษี นอกจากนั้น ในปี 2554 บริษัทยังไม่สามารถใช้สิทธิประโยชน์ทางภาษีที่ได้รับจากคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (BOI) จากเครื่องบินลำใหม่ที่รับมาในช่วงปลายปีได้ เนื่องจากผลกระทบจากภาวะมหาอุทกภัย

สำหรับปี 2555 บริษัทมีกำไรสุทธิเท่ากับ 504.7 ล้านบาท และหากปรับปรุงด้วยค่าใช้จ่ายในการซ่อมบำรุงเพื่อคืนเครื่องบิน 247.4 ล้านบาท บริษัทจะมีกำไรสุทธิเพิ่มขึ้นเป็น 752.7 ล้านบาท โดยค่าใช้จ่ายดังกล่าวเป็นค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมในการซ่อมบำรุงเครื่องบินรุ่นโบอิง 737-400 ที่มีอายุมากให้มีสภาพสมบูรณ์เพื่อส่งคืนผู้ให้เช่า ตามที่ตกลงในสัญญาเช่า ซึ่งเป็นค่าใช้จ่ายเกินกว่าที่บริษัทได้ประมาณไว้ในเบื้องต้น อย่างไรก็ตาม ปัจจุบันบริษัทได้ทำการตั้งสำรองค่าใช้จ่ายดังกล่าวสำหรับเครื่องบินที่มีอยู่ ซึ่งคาดว่าจะเพียงพอกับค่าใช้จ่ายในการซ่อมบำรุงสำหรับส่งมอบเครื่องบินคืน



12.2.3 การวิเคราะห์ฐานะสินทรัพย์

สินทรัพย์

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2553 2554 และ 2555 บริษัทมีสินทรัพย์รวม เท่ากับ 1,385.1 2,015.8 และ 2,252.0 ล้านบาท ตามลำดับ โดยสินทรัพย์ส่วนใหญ่ของบริษัทกว่าร้อยละ 61.9 – 76.1 คือสินทรัพย์ประเภทเงินสด และรายการเทียบเท่าเงินสดรวมถึงเงินลงทุนชั่วคราว เนื่องจากสินทรัพย์หลักที่ใช้ในการประกอบธุรกิจส่วนใหญ่อยู่ในรูปแบบของการเช่าและส่วนปรับปรุงสัญญาเช่า ทั้งสัญญาเช่าดำเนินงานเครื่องบิน (Operating Lease) และการเช่าพื้นที่ที่สถานีและสำนักงาน จึงมิได้บันทึกเป็นสินทรัพย์ในงบการเงินของบริษัท

	2553		2554		2555	
	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ
สินทรัพย์หมุนเวียน						
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	1,053.9	76.1	1,247.1	61.9	1,656.5	73.6
ลูกหนี้การค้า	27.7	2.0	26.3	1.3	29.6	1.3
ลูกหนี้อื่น	60.6	4.4	302.2	15.0	317.8	14.1
สินค้าคงเหลือ	3.3	0.2	4.7	0.2	3.7	0.2
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	8.1	0.6	276.6	13.7	90.0	4.0
รวมสินทรัพย์หมุนเวียน	1,153.5	83.3	1,856.9	92.1	2,097.5	93.1
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน	231.5	16.7	158.9	7.9	154.5	6.9
รวมสินทรัพย์	1,385.1	100.0	2,015.8	100.0	2,252.0	100.0

เงินสดรายการเทียบเท่าเงินสดและเงินลงทุนชั่วคราว

เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดถือเป็นสินทรัพย์สำคัญของบริษัทมีจำนวน 1,053.9 ล้านบาท 1,247.1 ล้านบาท และ 1,656.5 ล้านบาท ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2553 2554 และ 2555 ตามลำดับ โดยเงินสดและรายการเทียบเท่าเกือบทั้งหมดได้มาจากกิจกรรมการดำเนินงาน ซึ่งเป็นลักษณะเฉพาะของธุรกิจที่มีรายรับจากการจำหน่ายตั๋วโดยสารล่วงหน้า บริษัทจึงมีเงินสดเป็นสินทรัพย์ที่สัดส่วนที่สูงเมื่อเทียบกับสินทรัพย์ทั้งหมดสอดคล้องกับการที่บริษัทต้องมีเงินทุนหมุนเวียนให้เพียงพอ และการเตรียมความพร้อมกรณีที่มีค่าใช้จ่ายมากกว่าที่ประมาณการไว้ อาทิ ต้นทุนราคาน้ำมันปรับตัวสูงขึ้นมากโดยมิได้คาดหมาย ค่าซ่อมแซมเครื่องบิน เป็นต้น ทั้งนี้ จำนวนเงินสดและรายการเทียบเท่ามีจำนวนเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องจาก ณ สิ้นปี 2553 จนถึง ณ สิ้นปี 2555 ด้วยอัตราเติบโตเฉลี่ยร้อยละ 25.4 เนื่องจากในระยะ 3 ปีที่ผ่านมา บริษัทมีการขยายเส้นทางการบิน เพิ่มปริมาณฝูงบิน เพิ่มจำนวนเที่ยวบิน ตลอดจนการขยายระยะเวลาการเดินทางที่สามารถจองล่วงหน้าได้ ซึ่งส่งผลทำให้บริษัทมีเงินรับล่วงหน้าจากการจำหน่ายตั๋วเพิ่มมากขึ้น

ลูกหนี้การค้า

บริษัทมีลูกหนี้การค้า ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2553 2554 และ 2555 จำนวน 27.7 ล้านบาท 26.3 ล้านบาท และ 29.6 ล้านบาท ตามลำดับ เนื่องจากลักษณะการประกอบธุรกิจของบริษัทเป็นการจำหน่ายตั๋วโดยสารแบบเงินสดเป็นส่วนใหญ่ อย่างไรก็ตาม บริษัทมีกลุ่มลูกค้าจำนวนหนึ่งที่มีวงเงินเครดิตการค้ากับบริษัท ได้แก่ ลูกค้าองค์กร หน่วยงานราชการ สมาชิกรัฐสภา และเนื่องจากลูกหนี้การค้าที่มีวงเงินเครดิตส่วนใหญ่เป็นหน่วยงานรัฐหรือองค์กรขนาดใหญ่ ทำให้ความเสี่ยงที่ไม่สามารถเรียกเก็บลูกหนี้การค้าน้อยมาก บริษัทจึงมิได้มีการตั้งสำรองหนี้สูญแต่อย่างใด ที่ผ่านมามีหนี้สูญจากลูกหนี้การค้าของบริษัท



ตารางแสดงลูกหนี้การค้า จำแนกตามอายุ

หน่วย : ล้านบาท

รายการ	2553	2554	2555
ลูกหนี้ยังไม่ถึงกำหนดชำระ	11.7	12.2	16.2
ลูกหนี้ค้างชำระน้อยกว่า 1 เดือน	4.1	5.3	9.2
ลูกหนี้ค้างชำระระหว่าง 1-2 เดือน	4.2	2.9	2.3
ลูกหนี้ค้างชำระระหว่าง 2-4 เดือน	2.6	2.6	0.2
ลูกหนี้ค้างชำระเกินกว่า 4 เดือน	5.0	3.4	1.8
มูลค่ารวม	27.6	26.3	29.6

ลูกหนี้การค้าส่วนใหญ่ของบริษัทเป็นลูกหนี้ยังไม่ถึงกำหนดชำระ อีกทั้ง ลูกหนี้ค้างชำระเกินกว่า 4 เดือน ทั้งหมดเป็นหน่วยงานรัฐ บริษัทจึงไม่ได้ตั้งสำรองหนี้สูญกับลูกหนี้การค้าจำนวนดังกล่าว

ลูกหนี้อื่น

รายการลูกหนี้อื่นของบริษัทที่สำคัญ ได้แก่ เงินทดรองจ่ายค่าซ่อมเครื่องบิน ที่บริษัทได้ชำระค่าใช้จ่ายให้แก่ผู้ให้บริการซ่อมบำรุงไปก่อน และนำไปเบิกเงินสำรองการซ่อมบำรุงเครื่องบิน (Supplemental Rent หรือ Maintenance Reserve) จากผู้ให้เช่าเครื่องบินตามเงื่อนไขในสัญญาเช่าได้ ณ 31 ธันวาคม 2554 และ 2555 บริษัทมีลูกหนี้อื่นเท่ากับ 302.2 ล้านบาท และ 317.8 ล้านบาท ตามลำดับ เพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญจาก ณ 31 ธันวาคม 2553 เนื่องจากบริษัทมีฝูงบินที่ใหญ่ขึ้น จึงมีรายการซ่อมบำรุงเครื่องบินเพิ่มขึ้นตามจำนวนเครื่องบิน

สินค้ำคงเหลือ

เนื่องจากบริษัทมุ่งเน้นการประกอบธุรกิจสายการบินเป็นหลัก จึงได้จ้างบุคคลภายนอกมาให้บริการต่างๆ ที่บริษัทไม่มีความถนัด สินค้ำคงเหลือจึงมีเพียงเครื่องมือเครื่องใช้สำหรับใช้กับเครื่องบิน และสินค้าที่มีไว้เพื่อจำหน่าย ซึ่งมีการใช้งานและหมุนเวียนตลอดเวลา ทำให้บริษัทไม่ได้ดำเนินการตั้งการด้อยค่าของสินค้ำคงเหลือ

ตารางสรุปประเภทสินค้ำคงเหลือ

หน่วย : ล้านบาท

รายการ	2553	2554*	2555*
สินค้าที่ระลึก	1.0	2.4	0.7
อะไหล่	1.3	2.2	3.1
ของก้านัลลูกค้า	1.1	-	-
รวม	3.3	4.6	3.8

หมายเหตุ : *ตั้งแต่ปี 2554 เป็นต้นไปบริษัทมิได้บันทึกของก้านัลลูกค้าเป็นสินค้ำคงเหลือ

สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน

สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนของบริษัทที่สำคัญประกอบด้วย เงินลงทุนระยะยาว อุปกรณ์ สินทรัพย์ไม่มีตัวตน สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี และสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่นๆ ซึ่งมีจำนวน 231.5 ล้านบาท 158.9 ล้านบาท 154.5 ล้านบาท ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2553 2554 และ 2555 ตามลำดับ จะเห็นได้ว่าสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนของบริษัท ณ 31 ธันวาคม ปี 2554 และ 2555 มีจำนวนลดลงอย่างมีนัยสำคัญ เนื่องจากมีการ



ปรับเปลี่ยนมาตรฐานบัญชี โดยเปลี่ยนการบันทึก “เงินประกันเกี่ยวกับเครื่องบิน” จากสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน เป็นสินทรัพย์หมุนเวียนในปี 2554

สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี

สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีที่เพิ่มขึ้นเป็นผลจากการรอรับรู้รายได้จากตั๋วโดยสารส่วนของแถมจาก โครงการนกแฟนคลับ การทยอยรับรู้ผลประโยชน์พนักงาน และการตั้งสำรองการซ่อมบำรุงเครื่องบิน จึงทำให้มีส่วนต่างทางภาษีเกิดขึ้น โดยในปี 2553 – 2555 บริษัทมีสินทรัพย์ประเภทดังกล่าวเท่ากับ 33.5 – 37.6 ล้านบาท

อุปกรณ์ - สหติ

หน่วย : ล้านบาท

หน่วย : บาท	2553	2554	2555
ส่วนปรับปรุงสัญญาเช่า	1.6	21.3	21.7
ส่วนปรับปรุงเครื่องบินเช่า	2.6	3.8	4.2
เครื่องใช้สำนักงาน	1.0	1.9	3.0
อุปกรณ์สำนักงาน	3.9	5.4	4.7
อุปกรณ์คอมพิวเตอร์	33.1	27.5	30.4
อุปกรณ์สื่อสาร	1.9	1.7	1.5
เครื่องมือเครื่องใช้	5.1	3.9	4.2
ยานพาหนะ	7.1	5.1	3.6
งานระหว่างปรับปรุง	1.4	-	7.4
รวม	57.6	70.6	80.7

ในปี 2554 บริษัทมีอุปกรณ์เพิ่มขึ้นอย่างมากเป็น 70.6 ล้านบาท เนื่องจากบริษัทได้ทำการปรับปรุงพื้นที่ในสำนักงานใหญ่ซึ่งเช่าจากอาคารราชการ ในปี 2555 บริษัทมีอุปกรณ์เพิ่มขึ้นเป็น 80.7 ล้านบาท จากการปรับปรุงพื้นที่ที่ท่าอากาศยานนานาชาติดอนเมืองภายหลังได้รับผลกระทบจากอุทกภัย และขยายพื้นที่

เงินลงทุนระยะยาว

เงินลงทุนระยะยาว ได้แก่ เงินลงทุนในหุ้นสามัญของ บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด ตามข้อกำหนดของการเข้าร่วมเป็นสมาชิกตั้งแต่ปี 2547 โดยถือครองหุ้นสามัญจำนวน 35,584.0 หุ้น 44,730.0 หุ้น และ 52,869.0 หุ้น มูลค่าหุ้นละ 100.0 บาท คิดเป็นจำนวนเงิน 3.5 ล้านบาท 4.5 ล้านบาท และ 5.3 ล้านบาท ณ สิ้นปี 2553 2554 และ 2555 ตามลำดับ การถือหุ้นดังกล่าวจะทำให้บริษัทได้รับส่วนลดจากค่าธรรมเนียมในการบริการนำร่อง (Air Navigation Facility Charge) อีกทั้งเงินลงทุนดังกล่าวจะได้รับคืนเมื่อบริษัทถอนตัวจากการเป็นสมาชิก

สินทรัพย์ที่ไม่มีตัวตน

สินทรัพย์ที่ไม่มีตัวตนของบริษัทประกอบด้วยโปรแกรมคอมพิวเตอร์ และ โปรแกรมระหว่างพัฒนา

หน่วย : ล้านบาท

รายการ	2553	2554	2555
โปรแกรมคอมพิวเตอร์	37.6	36.8	32.6
โปรแกรมระหว่างพัฒนา	-	0.8	0.9
รวม	37.6	37.6	33.6



สินทรัพย์ไม่มีตัวตนรวมของบริษัท ณ สิ้นปี 2555 มีจำนวน 33.6 ล้านบาท ลดลงจาก 37.6 ล้านบาท ณ สิ้นปี 2553 เนื่องจากค่าตัดจำหน่ายสะสม

12.2.4 สภาพคล่อง แหล่งที่มาและใช้ไปของเงินทุน

ระหว่างปี 2553 – 2555 บริษัทมีกระแสเงินสดที่เพียงพอต่อการดำเนินงานมาโดยตลอด บริษัทมีแหล่งที่มาของกระแสเงินสดสำคัญ คือ กระแสเงินสดจากการดำเนินงาน ซึ่งส่วนใหญ่ได้มาจากกำไรสุทธิสำหรับงวด เงินประกันเกี่ยวกับเครื่องบินลดลงเนื่องจากบริษัทเปลี่ยนเงินสดประกันการเช่าเป็นการวางหนังสือค้ำประกันแทน เจ้าหนี้อื่นเพิ่มขึ้นโดยเฉพาะรายได้ค่าโดยสารรับล่วงหน้า ส่วนแหล่งใช้ไปของกระแสเงินสดที่สำคัญคือ การใช้ไปในการดำเนินงานตามธุรกิจปกติ ได้แก่ ประมาณการหนี้สินค่าซ่อมบำรุงเครื่องบินเพิ่มขึ้นตามฝูงบินที่ขยายตัว เงินลงทุนชั่วคราวเพิ่มขึ้น การจ่ายซื้ออุปกรณ์และสินทรัพย์ไม่มีตัวตน ลูกหนี้อื่นเพิ่มขึ้น เป็นต้น

อย่างไรก็ดี เพื่อเป็นป้องกันความเสี่ยงและดำรงสภาพคล่องในการดำเนินธุรกิจ บริษัทจึงนำสภาพคล่องส่วนเกินไปลงทุนในสินทรัพย์ที่มีสภาพคล่องสูง ในระยะสั้นถึงระยะกลาง เช่น ใบริบายฝากเงิน ตั๋วแลกเงิน เป็นต้น ด้วยการลงทุนลักษณะดังกล่าว จะเห็นได้ว่าบริษัทมีเงินสดหรือรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องจาก 1,053.9 ล้านบาท ณ สิ้นปี 2553 เป็น 1,656.5 ล้านบาท ณ สิ้นปี 2555

ตารางบกระแสเงินสด

หน่วย : ล้านบาท

รายการ	2553	2554	2555
กระแสเงินสดจากการดำเนินงาน			
กำไรก่อนการเปลี่ยนแปลงสินทรัพย์และหนี้สิน	679.6	369.4	794.1
การเปลี่ยนแปลงสินทรัพย์และหนี้สิน	33.3	(49.0)	49.5
กระแสเงินสดจากการดำเนินงาน	712.9	320.5	843.5
กระแสเงินสดจากการลงทุน	(782.4)	(372.5)	(379.9)
กระแสเงินสดจากการจัดหาเงิน	0.0	(100.0)	(414.0)
ผลกระทบจากอัตราแลกเปลี่ยนในเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	(3.8)	0.2	(0.2)
กระแสเงินสดเพิ่มขึ้น (ลดลง)	(73.3)	(151.8)	49.4

กระแสเงินสดจากการดำเนินงาน

กระแสเงินสดจากการดำเนินงานจัดเป็นแหล่งเงินทุนที่สำคัญของบริษัท และด้วยลักษณะการดำเนินธุรกิจที่มีการจำหน่ายตั๋วโดยสารล่วงหน้า ทำให้บริษัทมีเงินทุนหมุนเวียนเพียงพอต่อการดำเนินงานมาโดยตลอดโดยไม่จำเป็นต้องพึ่งพิงแหล่งเงินทุนประเภทอื่น โดยในปี 2553 – 2555 บริษัทมีกระแสเงินสดจากการดำเนินงานเท่ากับ 712.9 ล้านบาท 320.5 ล้านบาท และ 843.5 ล้านบาท แปรผันโดยตรงตามผลการดำเนินงานของบริษัท เนื่องจากบริษัทไม่มีการเปลี่ยนของสินทรัพย์และหนี้สินของบริษัทอย่างมีนัยสำคัญในระยะเวลาดังกล่าว



กระแสเงินสดจากการลงทุน

เพื่อเป็นการสำรองเงินสดไว้ใช้ในกรณีฉุกเฉิน ตามนโยบายบริหารการเงินอย่างระมัดระวังของบริษัท จึงมีการลงทุนในสินทรัพย์ที่มีสภาพคล่องสูงอย่างสม่ำเสมอ ในปี 2553 – 2555 บริษัทมีกระแสเงินสดใช้ไปในการลงทุนเท่ากับ 782.4 ล้านบาท 372.5 ล้านบาท และ 379.9 ล้านบาท

กระแสเงินสดจากการจัดหาเงิน

ในระหว่างปี 2553 – 2555 บริษัทมีกระแสเงินสดจากการดำเนินงานเพียงพอ จึงไม่ต้องพึ่งพาแหล่งเงินทุนอื่นจากภายนอก นอกจากนั้น ที่ผ่านมามีบริษัทได้จ่ายเงินปันผลให้แก่ผู้ถือหุ้นในปี 2554 – 2555 จำนวน 100.0 และ 414.0 ล้านบาท ตามลำดับ

12.2.5 การวิเคราะห์ฐานะหนี้สิน

ณ 31 ธันวาคม 2553 2554 และ 2555 บริษัทมีหนี้สินรวม เท่ากับ 648.4 1,218.4 และ 1,363.9 ล้านบาท ตามลำดับ ทั้งนี้ ณ สิ้นปี 2554 และ 2555 บริษัทมีหนี้สินเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ จากการปรับใช้มาตรฐานบัญชีเรื่องผลประโยชน์พนักงาน ทำให้ในปี 2554 และ 2555 ต้องบันทึกภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงานเป็นหนี้สินของบริษัท ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 หนี้สินส่วนใหญ่ประกอบด้วย เจ้าหนี้การค้า 419.9 ล้านบาท เจ้าหนี้อื่นซึ่งส่วนใหญ่ประกอบด้วยรายได้ค่าโดยสารรับล่วงหน้า 683.7 ล้านบาท ประมาณหนี้สินค่าซ่อมบำรุงเครื่องบิน 103.9 ล้านบาท ประมาณการหนี้สินการใช้สิทธิประโยชน์รายการส่งเสริมการขาย 34 ล้านบาท และภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน 91.2 ล้านบาท

ตารางดังต่อไปนี้แสดงรายละเอียดองค์ประกอบหลักของหนี้สินที่สำคัญของบริษัท และอัตราร้อยละของหนี้สินรวมบริษัท สำหรับหนี้สินหลักแต่ละรายการ สำหรับช่วงระยะเวลาที่ระบุ

หน่วย : ล้านบาท

	2553		2554		2555	
	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ
<u>หนี้สินหมุนเวียน</u>						
เจ้าหนี้การค้า	190.6	29.4	517.1	42.4	419.9	30.8
เจ้าหนี้อื่น	372.0	57.4	483.4	39.7	683.7	50.1
ภาษีเงินได้ค้างจ่าย	12.3	1.9	26.8	2.2	-	-
ประมาณการหนี้สิน	50.8	7.8	98.3	8.1	138.2	10.1
หนี้สินหมุนเวียนอื่น ๆ	22.7	3.5	19.4	1.6	31.0	2.3
รวมหนี้สินหมุนเวียน	648.4	100.0	1,144.9	94.0	1,272.7	93.3
<u>หนี้สินไม่หมุนเวียน</u>						
ภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน	0.0	0.0	73.5	6.0	91.2	6.7
รวมหนี้สินไม่หมุนเวียน	0.0	0.0	73.5	6.0	91.2	6.7
รวมหนี้สิน	648.4	100.0	1,218.4	100.0	1,363.9	100.0



เจ้าหนี้การค้า

ตารางสรุปเจ้าหนี้การค้า

หน่วย : ล้านบาท

รายการ	เจ้าหนี้การค้า					
	2553		2554		2555	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
กิจการที่เกี่ยวข้องกัน	64.2	33.6	189.7	36.7	94.0	22.4
เจ้าหนี้อื่น	126.3	66.3	327.3	63.3	325.9	77.6
เจ้าหนี้การค้าทั้งหมด	190.6	100.0	517.1	100.0	419.9	100.0

เจ้าหนี้การค้า ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2553 2554 และ มีจำนวน 190.6 ล้านบาท 517.1 ล้านบาท และ 419.9 ล้านบาท ตามลำดับ รายการเจ้าหนี้การค้าเป็นผลจากการค้าขายตามธุรกิจปกติของบริษัท ส่วนยอดเจ้าหนี้การค้ากิจการที่เกี่ยวข้องกันที่ลดลงในปี 2555 นั้น เนื่องจากบริษัทได้ทยอยคืนเครื่องบินที่เช่าจากการบินไทย ทำให้ไม่มียอดหนี้ที่เกี่ยวข้องกับค่าเช่าเครื่องบิน ค่าซ่อมบำรุงเครื่องบิน ค่าฝึกอบรม Simulator นอกจากนี้ บริษัทยังได้ยุติการซื้อน้ำมันเครื่องบินผ่านการบินไทยตั้งแต่เดือนเมษายน 2555 เป็นต้นมา

เจ้าหนี้อื่น

เจ้าหนี้อื่นที่สำคัญของบริษัทประกอบด้วย รายได้ค่าโดยสารรับล่วงหน้าเป็นสำคัญ เนื่องจากลักษณะธุรกิจของสายการบินที่มีการจำหน่ายตั๋วโดยสารล่วงหน้าก่อนทำการบิน ทำให้บริษัทจำเป็นต้องบันทึกเงินรับล่วงหน้าดังกล่าวเป็นรายได้รับล่วงหน้า โดย ณ สิ้นปี 2555 บริษัทมีเจ้าหนี้อื่น จำนวน 683.7 ล้านบาท เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องจาก 372.0 ล้านบาท และ 483.4 ล้านบาท ณ สิ้นปี 2553 และ 2554 ตามลำดับ จากการเพิ่มขึ้นของเที่ยวบินและเส้นทางการบินที่บริษัทเปิดให้บริการเพิ่มมากขึ้น

ตารางสรุปเจ้าหนี้อื่น

หน่วย : ล้านบาท

รายการ	2553	2554	2555
รายได้ค่าโดยสารรับล่วงหน้า	171.5	293.1	429.2
รายได้รับล่วงหน้าอื่น	14.1	24.3	23.1
ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย	186.4	166.1	232.4
รวม	372.0	483.4	683.7

เจ้าหนี้อื่นที่สำคัญของบริษัทประกอบด้วย ณ สิ้นปี 2555 จำนวน 683.7 ล้านบาท เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องจาก 372.0 ล้านบาท และ 483.4 ล้านบาท ณ สิ้นปี 2553 และ 2554 ตามลำดับ จากการเพิ่มขึ้นของรายได้ค่าโดยสารรับล่วงหน้าเป็นหลัก (จากจำนวน 171.5 ล้านบาท ณ สิ้นปี 2553 เป็น 293.1 ล้านบาท และ 429.2 ล้านบาท ณ สิ้นปี 2554 และ 2555 ตามลำดับ) เนื่องจากบริษัทได้ขยายระยะเวลาที่เปิดให้จองล่วงหน้า นอกเหนือไปจากการจัดกิจกรรมทางการตลาดต่างๆ เพื่อกระตุ้นยอดขาย ทั้งนี้ รายได้ค่าโดยสารรับล่วงหน้าจะรับรู้เป็นรายได้เมื่อถึงวันเดินทางของผู้โดยสาร สำหรับค่าใช้จ่ายรับล่วงหน้าอื่น และค่าใช้จ่ายค้างจ่ายมีการปรับตัวขึ้นตามการเติบโตของธุรกิจ



ภาษีเงินได้ค้างจ่าย

ตามปกติบริษัทจะชำระภาษีเงินได้นิติบุคคลปีละ 2 ครั้ง ภายในเดือนสิงหาคมของปีภาษี และภายในเดือนพฤษภาคมของปีถัดไป ในปี 2555 บริษัทได้ชำระภาษีกลางปีในเดือนสิงหาคม 2555 ไปเกินกว่าจำนวนภาษีที่ต้องชำระทั้งปี ทำให้ไม่มียอดภาษีเงินได้ค้างจ่ายในหมวดหนี้สิน แต่บริษัทจะได้รับภาษีคืนจำนวนประมาณ 5 ล้านบาท ซึ่งบันทึกในรายการสินทรัพย์หมุนเวียนอื่นๆ

ประมาณการหนี้สิน

หน่วย : ล้านบาท

รายการ	2553	2554	2555
ประมาณการหนี้สินค่าซ่อมบำรุงเครื่องบิน	10.3	37.7	103.8
ประมาณการหนี้สินการใช้สิทธิประโยชน์รายการส่งเสริมการขาย	40.6	60.6	34.3
รวม	50.9	98.3	138.1

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 บริษัทมีรายการประมาณการหนี้สินรวมจำนวน 138.1 ล้านบาท ได้แก่ ประมาณการหนี้สินค่าซ่อมบำรุงเครื่องบิน 103.8 ล้านบาท และประมาณการหนี้สินจากการใช้สิทธิประโยชน์รายการส่งเสริมการขาย 34.3 ล้านบาท โดยประมาณการหนี้สินค่าซ่อมบำรุงเครื่องบินนั้น เป็นการตั้งสำรองค่าซ่อมบำรุงเครื่องบินที่ยังไม่ถึงกำหนดเข้าซ่อมบำรุง ซึ่งมีจำนวนเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องตามขนาดฝูงบินที่มีขนาดใหญ่ขึ้น สำหรับประมาณการหนี้สินจากการใช้สิทธิประโยชน์รายการส่งเสริมการขาย เป็นรายการที่เกิดจากการทำโครงการนกแฟนคลับ ตามมาตรฐานบัญชีบริษัทจะต้องบันทึกหนี้สินเพิ่มเติมจากค่าตัวโดยสารหรือของรางวัลที่คาดว่าจะนำโดยสารถจะนำคะแนนสะสมมาแลกใช้ โดย ณ สิ้นปี 2555 บริษัทมีรายการดังกล่าวลดลงอย่างมีนัยสำคัญ เนื่องจากในปี 2555 ลูกค้าได้นำแต้มสะสมมาแลกของรางวัลเป็นจำนวนมาก และบริษัทได้เปลี่ยนแปลงการตั้งสำรอง โดยพิจารณาจากข้อมูลในอดีตเพื่อให้สอดคล้องกับความเป็นจริง

ภาวะผูกพันผลประโยชน์พนักงาน

บริษัทได้ถือปฏิบัติตามมาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 19 เรื่องผลประโยชน์ของพนักงาน ซึ่งภายใต้นโยบายการบัญชีใหม่ บริษัทมีภาระผูกพันสำหรับเงินชดเชยที่ต้องจ่ายให้พนักงานเมื่อออกจากงานตามระเบียบของบริษัทและกฎหมายแรงงาน ซึ่งบริษัทถือว่าเงินชดเชยดังกล่าวเป็นโครงการผลประโยชน์หลังออกจากงานของพนักงาน ซึ่งเดิมบริษัทรับรู้ภาระผูกพันเมื่อเกิดรายการ ทั้งนี้ภายใต้มาตรฐานบัญชีฉบับดังกล่าว บริษัทคำนวณหนี้สินตามโครงการผลประโยชน์หลังออกจากงานของพนักงาน โดยวิธีคิดลดที่ประมาณไว้โดยผู้เชี่ยวชาญอิสระได้ทำการประเมินภาระผูกพันดังกล่าวตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย ซึ่งหลักการคิดลดดังกล่าวต้องใช้ข้อสมมติฐานหลายประการ โดยข้อสมมติฐานที่สำคัญได้แก่ อัตราคิดลด อัตราการขึ้นเงินเดือนในอนาคต อัตราการเปลี่ยนแปลงจำนวนพนักงาน อัตราการมรณะ และอัตราเงินเฟ้อ

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 บริษัทมีหนี้สินที่เกิดจากภาวะผูกพันผลประโยชน์พนักงานจำนวน 91.2 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก 73.5 ล้านบาท ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554 ตามจำนวนพนักงานและระยะเวลาการทำงานของพนักงานที่เพิ่มขึ้น



ภาระผูกพันนอกงบการเงิน

บริษัทมีภาระผูกพันตามสัญญาเช่าดำเนินงานในลักษณะต่าง ๆ ซึ่งส่วนใหญ่ประกอบด้วย ภาระผูกพันจากค่าเช่าดำเนินงานเครื่องบิน ซึ่ง ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 บริษัทมีค่าใช้จ่ายตามภาระผูกพันภายใน 1 ปี เท่ากับ 1,293 ล้านบาท ค่าใช้จ่ายตามภาระผูกพันระหว่าง 1 ถึง 5 ปี เท่ากับ 5,042.2 ล้านบาท และค่าใช้จ่ายตามภาระผูกพันเกินกว่า 5 ปี เท่ากับ 2,218.2 ล้านบาท

หน่วย : ล้านบาท

สัญญาเช่า	ไม่เกิน 1 ปี	1 – 5 ปี	เกิน 5 ปี
เช่าเครื่องบิน	1,260.1	5,020.6	2,218.2
เช่าและบริการพื้นที่	31.2	19.9	-
เช่ายานพาหนะ	1.8	1.7	-
รวม	1,293.1	5,042.2	2,218.2

หมายเหตุ: อัตราการแปลงค่าเงินสัญญาเช่าเครื่องบินจากสกุลเหรียญสหรัฐเป็นสกุลเงินบาทที่ 1 เหรียญสหรัฐ : 30 บาท

12.2.6 การวิเคราะห์ส่วนของผู้ถือหุ้น

ส่วนของผู้ถือหุ้น

ณ 31 ธันวาคม 2555 บริษัทมีส่วนของผู้ถือหุ้นเท่ากับ 888.1 ล้านบาท ประกอบด้วยทุนจดทะเบียนที่เรียกชำระแล้ว 500.0 ล้านบาท และกำไรสะสม 388.1 ล้านบาท

สำหรับการจ่ายเงินปันผล ระหว่างปี 2553 – 2555 บริษัทมีการจ่ายเงินปันผลทั้งหมด 3 ครั้ง มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

- วันที่ 28 เมษายน 2554 ที่ประชุมผู้ถือหุ้นอนุมัติให้จ่ายเงินปันผลจากผลประกอบการปี 2553 จำนวน 100 ล้านบาท หรืออัตรา 0.20 บาทต่อหุ้น (คำนวณจากจำนวนหุ้น 500 ล้านหุ้น)
- วันที่ 26 เมษายน 2555 ที่ประชุมผู้ถือหุ้นอนุมัติให้จ่ายเงินปันผลจากผลประกอบการปี 2554 จำนวน 114 ล้านบาท หรืออัตรา 0.22 บาทต่อหุ้น (คำนวณจากจำนวนหุ้น 500 ล้านหุ้น)
- วันที่ 25 ตุลาคม 2555 ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทอนุมัติให้จ่ายเงินปันผลจากกำไรสะสม จำนวน 300 ล้านบาท หรือ อัตราหุ้นละ 0.60 บาทต่อหุ้น (คำนวณจากจำนวนหุ้น 500 ล้านหุ้น)

มูลค่าทางบัญชีต่อหุ้น

ณ สิ้นปี 2555 บริษัทมีมูลค่าทางบัญชีเท่ากับ 1.78 บาทต่อหุ้น และมูลค่าทางบัญชีต่อหุ้นปรับลดเท่ากับ 1.42 บาทต่อหุ้น