

**12. ฐานะการเงินและผลการดำเนินงาน****12.1 งบการเงิน****12.1.1 สรุปรายงานการสอบบัญชี**

ประจำงวด	ผู้สอบบัญชี	สรุปรายงานการตรวจสอบ
ปี 2553	นายชัยยุทธ อังศุวิทยา ผู้สอบบัญชีรับอนุญาตเลขทะเบียน 3885 จากบริษัท สำนักงาน เอ.เอ็ม.ที แอสโซซิเอท ซึ่งเป็นผู้สอบบัญชีที่ได้รับความเห็นชอบจากสำนักงาน กสท.	ผู้สอบบัญชีได้ดำเนินการตรวจสอบบัญชีตามมาตรฐานการสอบบัญชีที่รับรองทั่วไปและให้ความเห็นว่า งบการเงินที่ได้ตรวจสอบได้แสดงฐานะการเงิน ผลการดำเนินงาน และกระแสเงินสดของบริษัท โดยถูกต้องตามที่ควรในสาระสำคัญตามหลักการบัญชีที่รับรองทั่วไป
ปี 2554	นางณัฐสรณ์ สโรชนันท์จัน ผู้สอบบัญชีรับอนุญาตเลขทะเบียน 4563 ซึ่งเป็นผู้สอบบัญชีที่ได้รับความเห็นชอบจากสำนักงาน กสท.	ผู้สอบบัญชีได้ดำเนินการตรวจสอบบัญชีตามมาตรฐานการสอบบัญชีที่รับรองทั่วไปและให้ความเห็นว่า งบการเงินที่ได้ตรวจสอบได้แสดงฐานะการเงิน ผลการดำเนินงาน และกระแสเงินสดของบริษัท โดยถูกต้องตามที่ควรในสาระสำคัญตามหลักการบัญชีที่รับรองทั่วไป
ปี 2555	นางณัฐสรณ์ สโรชนันท์จัน ผู้สอบบัญชีรับอนุญาตเลขทะเบียน 4563 ซึ่งเป็นผู้สอบบัญชีที่ได้รับความเห็นชอบจากสำนักงาน กสท.	ผู้สอบบัญชีได้ดำเนินการตรวจสอบบัญชีตามมาตรฐานการสอบบัญชีที่รับรองทั่วไปและให้ความเห็นว่า งบการเงินที่ได้ตรวจสอบได้แสดงฐานะการเงิน ผลการดำเนินงาน และกระแสเงินสดของบริษัท โดยถูกต้องตามที่ควรในสาระสำคัญตามหลักการบัญชีที่รับรองทั่วไป
ไตรมาส 1 ปี 2556	นางณัฐสรณ์ สโรชนันท์จัน ผู้สอบบัญชีรับอนุญาตเลขทะเบียน 4563 ซึ่งเป็นผู้สอบบัญชีที่ได้รับความเห็นชอบจากสำนักงาน กสท.	ผู้สอบบัญชีได้ดำเนินการสอบทานข้อมูลทางการเงินระหว่างกาลและไม่พบสิ่งที่เป็นเหตุให้เชื่อว่าข้อมูลดังกล่าวไม่ได้จัดทำขึ้นตามมาตรฐานการสอบบัญชีฉบับที่ 34 ในสาระสำคัญตามหลักการสอบทาน



12.1.2 ตารางสรุปงบการเงินรวม

บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน)

งบแสดงฐานะการเงิน

ณ 31 ธันวาคม 2553 ถึง 31 มีนาคม 2556

หน่วย: ล้านบาท

รายการ	งบตรวจสอบ						งบสอบทาน			
	ปี 2553		ปี 2554		ปี 2555		ไตรมาส 1 ปี 2555		ไตรมาส 1 ปี 2556	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
สินทรัพย์										
สินทรัพย์หมุนเวียน										
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	348.9	25.2	197.1	9.8	246.5	10.9	299.7	14.3	267.1	9.8
เงินลงทุนชั่วคราว	705.0	50.9	1,050.0	52.1	1,410.0	62.6	1,000.0	47.9	1,760.0	64.5
ลูกหนี้การค้า	27.7	2.0	26.3	1.3	29.6	1.3	32.7	1.6	50.0	1.8
ลูกหนี้อื่น	60.6	4.4	302.2	15.0	317.8	14.1	297.8	14.3	334.1	12.3
สินค้าคงเหลือ	3.3	0.2	4.7	0.2	3.7	0.2	9.1	0.4	10.2	0.4
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	8.1	0.6	276.6	13.7	90.0	4.0	268.7	12.9	122.4	4.5
รวมสินทรัพย์หมุนเวียน	1,153.5	83.3	1,856.9	92.1	2,097.5	93.1	1,908.0	91.3	2,543.8	93.3
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน										
เงินลงทุนระยะยาว	3.6	0.3	4.5	0.2	5.3	0.2	4.5	0.2	5.3	0.2
อุปกรณ์สุทธิ	57.6	4.2	70.6	3.5	80.7	3.6	80.9	3.9	84.0	3.1
สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี	0.0	0.0	26.6	1.3	18.2	0.8	39.7	1.9	17.8	0.7
สินทรัพย์ไม่มีตัวตนสุทธิ	37.1	2.7	37.6	1.9	33.5	1.5	36.8	1.8	62.3	2.3
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น	133.3	9.6	19.6	1.0	16.8	0.7	19.5	0.9	13.4	0.5
รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน	231.6	16.7	158.9	7.9	154.5	6.9	181.4	8.7	182.8	6.7
รวมสินทรัพย์	1,385.1	100.0	2,015.8	100.0	2,252.0	100.0	2,089.4	100.0	2,726.6	100.0
หนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น										
หนี้สินหมุนเวียน										
เจ้าหนี้การค้า	190.6	13.8	517.1	25.7	419.9	18.6	364.7	17.5	438.0	16.1
เจ้าหนี้อื่น	372.0	26.9	483.4	24.0	683.7	30.4	587.5	28.1	955.5	35.0
ภาษีเงินได้ค้างจ่าย	12.3	0.9	26.8	1.3	-	-	39.2	1.9	15.6	0.6
ประมาณการหนี้สินค่าซ่อมบำรุงเครื่องบิน	10.3	0.7	37.7	1.9	103.9	4.6	146.9	7.0	101.2	3.7
ประมาณการหนี้สินการใช้สิทธิประโยชน์	40.6	2.9	60.6	3.0	34.3	1.5	48.4	2.3	27.1	1.0
รายการส่งเสริมการขาย	22.7	1.6	19.4	1.0	31.0	1.4	17.0	0.8	37.5	1.4
หนี้สินหมุนเวียนอื่น	22.7	1.6	19.4	1.0	31.0	1.4	17.0	0.8	37.5	1.4
รวมหนี้สินหมุนเวียน	648.4	46.8	1,144.9	56.8	1,272.7	56.5	1,203.7	57.6	1,574.8	57.8
หนี้สินไม่หมุนเวียน										
ภาวะผูกพันผลประโยชน์พนักงาน	0.0	0.0	73.5	3.6	91.2	4.0	78.9	3.8	88.4	3.2
รวมหนี้สิน	648.4	46.8	1,218.4	60.4	1,363.9	60.6	1,282.6	61.4	1,663.2	61.0
ส่วนของผู้ถือหุ้น										
ทุนจดทะเบียน	500.0	36.1	500.0	24.8	500.0	22.2	500.0	23.9	625.0	22.9
ทุนที่ออกและชำระแล้ว	500.0	36.1	500.0	24.8	500.0	22.2	500.0	23.9	500.0	18.3
กำไรสะสม										
- จัดสรรแล้ว : สํารองตามกฎหมาย	0.0	0.0	30.1	1.5	50.0	2.2	30.1	1.4	62.5	2.3
- ยังไม่ได้จัดสรร	236.7	17.1	267.4	13.3	338.1	15.0	276.7	13.2	500.9	18.4
ส่วนของผู้ถือหุ้น	736.7	53.2	797.4	39.6	888.1	39.4	806.8	38.6	1,063.4	39.0
รวมหนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น	1,385.1	100.0	2,015.8	100.0	2,252.0	100.0	2,089.4	100.0	2,726.6	100.0



บริษัท สายการบินบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน)

งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ

สำหรับปีสิ้นสุด 31 ธันวาคม 2553 ถึง 31 ธันวาคม 2555 และ สำหรับไตรมาส 1 สิ้นสุด 31 มีนาคม 2555 และ 31 มีนาคม 2556

หน่วย : ล้านบาท

รายการ	งบตรวจสอบ						งบสอบทาน			
	ปี 2553		ปี 2554		ปี 2555		ไตรมาส 1 ปี 2555		ไตรมาส 1 ปี 2556	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
รายได้										
รายได้จากค่าโดยสารแบบประจำ	3,970.8	95.0	5,726.9	94.8	7,634.3	92.9	1,766.1	94.6	2,565.1	91.3
รายได้จากค่าโดยสารแบบเหมาลำ	0.6	0.0	22.4	0.4	187.1	2.3	15.4	0.8	89.4	3.2
รายได้จากบริการเสริม	208.3	5.0	290.0	4.8	396.2	4.8	86.3	4.6	156.5	5.6
รวมรายได้หลัก	4,179.7	100.0	6,039.3	100.0	8,217.6	100.0	1,867.8	100.0	2,811.0	100.0
ค่าใช้จ่ายจากการดำเนินงานอื่น ยกเว้น น้ำมันเชื้อเพลิง	2,416.4	57.8	3,539.1	58.6	4,794.3	58.3	1,173.9	62.8	1,541.3	54.8
กำไรจากการดำเนินงานก่อนหักต้นทุน น้ำมันเชื้อเพลิง	1,763.3	42.2	2,500.2	41.4	3,423.3	41.7	693.9	37.2	1,269.6	45.2
ต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิง	1,151.1	27.5	2,246.2	37.2	2,698.0	32.8	693.9	37.2	852.5	30.3
กำไรจากการดำเนินงาน	612.2	14.6	254.0	4.2	725.3	8.8	0.0	0.0	417.2	14.8
รายได้อื่น	12.0	0.3	38.2	0.6	42.0	0.5	9.3	0.5	15.2	0.5
ค่าใช้จ่ายอื่น	-	-	-	-	247.4	3.0	-	-	-	-
ค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้	22.7	0.5	92.3	1.5	15.2	0.2	(0.1)	0.0	16.5	0.6
กำไร(ขาดทุน)	601.5	14.4	199.9	3.3	504.7	6.1	9.4	0.5	415.8	14.8
กำไร(ขาดทุน)จากการประมาณการตาม หลักคณิตศาสตร์ประกันภัย	-	-	-	-	-	-	-	-	9.5	0.3
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ	601.5	14.4	199.9	3.3	504.7	6.1	9.4	0.5	425.3	15.1
กำไรต่อหุ้นพื้นฐาน (บาท)	1.20		0.40		1.01		0.02		0.85	
จำนวนหุ้นสามัญที่เฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก (ล้านหุ้น)	500.0		500.0		500.0		500.0		500.0	



บริษัท สายการบินบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน)

งบกระแสเงินสด

สำหรับปีสิ้นสุด 31 ธันวาคม 2553 ถึง 31 ธันวาคม 2555 และ สำหรับไตรมาส 1 สิ้นสุด 31 มีนาคม 2555 และ 31 มีนาคม 2556

หน่วย : ล้านบาท

รายการ	งบตรวจสอบ			งบสอบทาน	
	2553	2554	2555	ไตรมาส 1 ปี 55	ไตรมาส 1 ปี 56
	จำนวน	จำนวน	จำนวน	จำนวน	จำนวน
กระแสเงินสดจากกิจกรรมดำเนินงาน	601.5	199.8	504.7	9.4	415.8
กำไรสำหรับปี					
<u>รายการปรับกระทบกำไรสำหรับปีเป็นเงินสดรับ(จ่าย)</u>					
ค่าเสื่อมราคา	26.8	31.9	38.3	8.9	9.7
ค่าตัดจำหน่าย	10.5	12.1	12.1	3.1	3.2
ตัดบัญชีภาษีเงินได้หัก ณ ที่จ่าย	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
ตัดจำหน่ายลูกหนี้การค้า	0.0	0.5	0.0	0.0	0.0
ขาดทุน(กำไร)จากการจำหน่ายสินทรัพย์	(0.9)	0.0	0.0	0.0	(0.1)
ขาดทุนจากการเลิกใช้สินทรัพย์	0.0	0.2	0.8	0.8	0.0
ขาดทุนจากสินค้าที่ระลึก	0.0	0.0	0.2	0.0	0.0
ได้รับทรัพย์สินจากการถวม	(0.4)	(0.7)	(0.3)	0.0	0.0
ขาดทุน(กำไร)จากอัตราแลกเปลี่ยนที่ยังไม่เกิดขึ้น	4.5	(2.3)	7.0	2.3	6.3
ประมาณการหนี้สินค่าซ่อมบำรุงเครื่องบิน	20.3	47.2	235.3	110.0	32.9
ภาวะผูกพันผลประโยชน์พนักงาน	0.0	21.4	21.4	5.4	9.9
ดอกเบี้ยรับ	(5.4)	(32.9)	(40.7)	(9.3)	(13.6)
ค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้	22.7	92.3	15.2	(0.1)	16.5
กำไร(ขาดทุน)จากการดำเนินงานก่อนการเปลี่ยนแปลงในสินทรัพย์และหนี้สินดำเนินงาน	679.6	369.4	794.1	130.4	480.7
<u>สินทรัพย์ดำเนินงานลดลง(เพิ่มขึ้น)</u>					
ลูกหนี้การค้า-กิจการที่เกี่ยวข้องกัน	(6.1)	0.8	3.8	0.3	0.7
ลูกหนี้การค้า-กิจการอื่น	(11.5)	0.0	(7.1)	(6.7)	(21.1)
ลูกหนี้อื่น	(17.6)	(232.9)	(19.6)	2.6	(18.7)
สินค้าคงเหลือ	0.8	(3.7)	0.7	(0.3)	(6.5)
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น-ภาษีมูลค่าเพิ่มขอคืน	(0.1)	(136.7)	0.0	0.0	0.0
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่นๆ	(5.2)	0.7	0.9	0.2	(5.1)
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น-เงินประกัน	(45.7)	(3.8)	49.0	0.0	(32.0)
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่นๆ	(4.9)	(7.2)	2.8	0.1	3.5
<u>หนี้สินดำเนินงานเพิ่มขึ้น(ลดลง)</u>					
เจ้าหนี้การค้า-กิจการที่เกี่ยวข้องกัน	(88.6)	126.0	(96.0)	(29.5)	(2.7)
เจ้าหนี้การค้า-กิจการอื่น	22.2	193.8	4.7	(118.1)	24.6
เจ้าหนี้อื่น	182.4	108.9	200.4	105.8	271.3
จ่ายค่าซ่อมบำรุงเครื่องบิน	(21.8)	(21.1)	(170.1)	0.0	(30.8)
การใช้สิทธิประโยชน์รายการส่งเสริมการขาย	34.3	20.1	(26.4)	(12.2)	(7.2)
หนี้สินหมุนเวียนอื่น-ภาษีเงินได้หัก ณ ที่จ่ายค้างจ่าย	10.8	(4.3)	8.1	(6.2)	(2.4)
หนี้สินหมุนเวียนอื่นๆ	(6.5)	0.9	3.5	3.8	8.9
เงินสดได้มา(ใช้ไป)จากกิจกรรมดำเนินงาน	722.0	411.1	749.0	69.6	663.2
จ่ายค่าผลประโยชน์พนักงาน	0.0	(3.9)	(3.7)	0.0	(3.2)
รับคืนภาษีเงินได้	1.3	0.9	136.8		
จ่ายภาษีเงินได้	(10.4)	(87.6)	(38.5)	(0.5)	(0.6)
เงินสดสุทธิได้มา(ใช้ไป)จากกิจกรรมดำเนินงาน	712.9	320.5	843.5	69.1	659.4
กระแสเงินสดจากกิจกรรมลงทุน					



รายการ	งบตรวจสอบ			งบสอบทาน	
	2553	2554	2555	ไตรมาส 1 ปี 55	ไตรมาส 1 ปี 56
	จำนวน	จำนวน	จำนวน	จำนวน	จำนวน
จ่ายซื้อเงินลงทุนชั่วคราว	(705.0)	(345.0)	(360.0)	50.0	(350.0)
จ่ายซื้ออุปกรณ์	(53.5)	(44.9)	(49.5)	(20.5)	(13.0)
เงินสดรับจากการขายทรัพย์สิน	1.1	0.5	0.6	0.5	0.1
จ่ายซื้อสินทรัพย์ไม่มีตัวตน	(28.6)	(12.6)	(8.1)	(2.3)	(32.0)
จ่ายเพิ่มซื้อเงินลงทุนระยะยาว	(1.3)	(0.9)	(0.8)		
รับดอกเบี้ย	4.9	30.4	37.9	5.6	7.0
เงินสดสุทธิได้มา(ใช้ไป)จากกิจกรรมลงทุน	(782.4)	(372.5)	(379.9)	33.4	(388.0)
กระแสเงินสดจากกิจกรรมจัดหาเงิน					
เงินปันผลจ่าย	0.0	(100.0)	(414.0)	0.0	(250.0)
เงินสดสุทธิได้มา(ใช้ไป)จากกิจกรรมจัดหาเงิน	0.0	(100.0)	(414.0)	0.0	(250.0)
ผลกระทบจากอัตราแลกเปลี่ยนในเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	(3.8)	0.2	(0.2)	0.1	(0.8)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น(ลดลง)สุทธิ	(73.3)	(151.8)	49.4	102.5	20.6
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดต้นปี	422.2	348.9	197.1	197.1	246.5
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดปลายปี	348.9	197.1	246.5	299.6	267.1



12.1.2 อัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญ

รายการ	หน่วย	งบตรวจสอบ			งบสอบทาน	
		2553	2554	2555	ไตรมาส 1 ปี 2555	ไตรมาส 1 ปี 2556
สถิติทางด้านการบิน						
จำนวนผู้โดยสาร	ล้านคน	2.21	3.14	4.12	0.99	1.43
จำนวนเที่ยวบิน	เที่ยว	18,169	28,746	36,813	8,740	11,920
ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ASK)	ล้านที่นั่ง-กม.	1,508.2	2,245.1	2,915.7	681.1	1,014.3
ปริมาณการขนส่งด้านผู้โดยสาร (RPK)	ล้านที่นั่ง-กม.	1,245.8	1,802.5	2,455.8	563.0	888.6
อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร (Cabin factor)	ร้อยละ	82.6	80.3	84.2	82.7	87.6
ค่าโดยสารเฉลี่ย (ไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่มและภาษีสนามบิน)	บาท/คน/เที่ยว	1,797	1,838	1,876	1,799.54	1,853.79
จำนวนเครื่องบิน ณ สิ้นงวด						
โบอิง 737-400	ลำ	6.0	10.0	3.0	10.0	3.0
โบอิง 737-800	ลำ	--	3.0	8.0	3.0	10.0
เอทีอาร์ 72-200	ลำ	2.0	2.0	2.0	2.00	2.00
เอทีอาร์ 72-500	ลำ	--	--	1.0	--	2.00
				(รับมอบ 28 ธ.ค. 55)		
จำนวนเครื่องบินที่ใช้ดำเนินงานโดยเฉลี่ย						
โบอิง 737-400	ลำ	5.8	10.0	7.3	10.0	3.0
โบอิง 737-800	ลำ	-	0.4	4.3	3.0	9.2
เอทีอาร์ 72-200	ลำ	1.8	2.0	2.0	2.0	2.0
เอทีอาร์ 72-500	ลำ	-	-	-	-	1.8
อัตราด้านประสิทธิภาพ						
อัตราการใช้เครื่องบินต่อลำ						
โบอิง 737-400	ชั่วโมง	8.7	7.2	6.8	6.2	5.2
โบอิง 737-800	ชั่วโมง	--	10.1	10.3	9.8	10.0
เอทีอาร์ 72	ชั่วโมง	--	4.5	7.3	5.9	7.5
ค่าเฉลี่ย ¹⁾	ชั่วโมง	8.7	7.1	8.2	7.1	8.5
ระยะทางบินโดยเฉลี่ย	กิโลเมตร	570	576	591	569	621
ประสิทธิภาพในการตรงต่อเวลา	ร้อยละ	90.8	84.7	78.0	71.3	77.6
อัตราส่วนทางธุรกิจการบิน						
รายได้ค่าโดยสารต่อผู้โดยสารต่อกิโลเมตร (Passenger yield)	บาท/ผู้โดยสาร/กม.	3.19	3.19	3.18	3.16	3.00
รายได้ต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (RASK)	บาท/ที่นั่ง/กม.	2.77	2.69	2.82	2.74	2.77
ต้นทุนต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (CASK)	บาท/ที่นั่ง/กม.	2.37	2.58	2.57	2.74	2.36
อัตราส่วนความสามารถในการทำกำไร						
อัตรากำไรจากการดำเนินงานก่อนหักต้นทุนน้ำมัน เชื้อเพลิง	ร้อยละ	42.2	41.4	41.7	37.2	45.2
อัตรากำไรจากการดำเนินงาน	ร้อยละ	14.6	4.2	8.8	0.0	14.8
อัตรากำไรสุทธิ	ร้อยละ	14.4	3.3	6.1	0.5	14.8
อัตรากำไร EBITDAR ²⁾	ร้อยละ	24.0	14.0	22.4	12.8	27.7
อัตราผลตอบแทนผู้ถือหุ้น	ร้อยละ	81.6	25.1	56.8	0.6	87.2
อัตราส่วนสภาพคล่อง						
ระยะเวลาเก็บหนี้	วัน	2.4	1.6	1.3	1.6	1.6
ระยะเวลาการจำหน่ายสินค้า	วัน	0.4	0.3	0.2	0.5	0.4
ระยะเวลาการจำหน่ายตั๋วล่วงหน้า ³⁾	วัน	15.0	17.7	19.1	19.0	18.8
ระยะเวลาการชำระหนี้	วัน	22.3	35.6	22.1	19.0	17.8
ระยะเวลาวางเงินสด ⁴⁾	วัน	(34.4)	(51.4)	(39.7)	(45.3)	(34.6)

หมายเหตุ: ตั้งแต่วันที่ 27 ตุลาคม 2554 ถึง 5 มีนาคม 2555 บริษัทย้ายฐานปฏิบัติการไปยังท่าอากาศยานสุวรรณภูมิชั่วคราว เนื่องจากท่าอากาศยานดอนเมืองน้ำท่วม¹⁾ ค่าเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักตามจำนวนที่นั่ง

2) EBITDAR หมายถึง กำไรจากการดำเนินงานบวกกลับด้วยค่าเสื่อมค่าตัดจำหน่ายและต้นทุนในการเช่าดำเนินงานเครื่องบิน

3) ระยะเวลาจำหน่ายตั๋วล่วงหน้า : (รายได้รับล่วงหน้า/รายได้หลักรวม) x 365

4) ระยะเวลาวางเงินสด = (ระยะเวลาเก็บหนี้ + ระยะเวลาการจำหน่ายสินค้า) - (ระยะเวลาการจำหน่ายตั๋วล่วงหน้า + ระยะเวลาการชำระหนี้)



12.2 การวิเคราะห์ผลการดำเนินงาน

12.2.1 ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อผลการดำเนินงานของบริษัท

เหตุการณ์สำคัญที่ส่งผลกระทบต่อผลการดำเนินงานที่ผ่านมา

ผลการดำเนินงานของบริษัทได้รับผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญจากปัจจัยทางด้านเศรษฐกิจและการเมืองเป็นสำคัญ โดยในช่วงก่อนปี 2552 บริษัทได้รับผลกระทบจากภาวะเศรษฐกิจโลกที่ถดถอย ภายหลังจากที่เศรษฐกิจของประเทศไทยฟื้นตัวในช่วงตั้งแต่ปลายปี 2552 บริษัทได้ทยอยขยายฝูงบิน และเพิ่มจำนวนเที่ยวบินเพื่อตอบสนองต่อความต้องการในการเดินทางทางอากาศที่เพิ่มสูงขึ้น และเพื่อเป็นการรักษาส่วนแบ่งการตลาด เนื่องจากตลาดสายการบินราคาประหยัดมีการขยายตัวอย่างเห็นได้ชัด ส่วนเหตุความไม่สงบทางการเมืองในช่วงปี 2552 – 2553 มิได้ส่งผลกระทบต่อบริษัทมากนัก เนื่องจากประชาชนยังมีการเดินทางทางอากาศอย่างต่อเนื่อง อย่างไรก็ตาม ในช่วงปี 2554 ได้เกิดเหตุการณ์อุทกภัยที่ส่งผลกระทบในทางลบต่อพื้นที่ในวงกว้างของประเทศไทย ทำให้การเดินทางทางอากาศในส่วนของนักท่องเที่ยวชะลอตัวลง ต่อมาเมื่อเดือนตุลาคม 2554 น้ำได้เข้าท่วมท่าอากาศยานดอนเมือง อันเป็นฐานปฏิบัติการบินหลักของนกแอร์ ทำให้บริษัทมีความจำเป็นต้องยกเลิกการปฏิบัติการบินที่ท่าอากาศยานดอนเมืองชั่วคราว โดยได้ย้ายฐานปฏิบัติการบินไปยังท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเป็นเวลาประมาณ 4 เดือน ระหว่างปลายเดือนตุลาคม 2554 ถึงต้นเดือนมีนาคม 2555 จากสาเหตุดังกล่าวทำให้นกแอร์ไม่สามารถให้บริการเที่ยวบินได้ตามปกติ เนื่องจากข้อจำกัดด้านฐานปฏิบัติการบินและการจัดสรรเวลาของท่าอากาศยาน อีกทั้ง ช่วงเวลาดังกล่าวบริษัทได้อนุญาตให้ผู้โดยสารที่ไม่สะดวกในการเดินทางสามารถขอคืนเงินค่าตั๋วโดยสารได้ จากผลกระทบที่กล่าวมา จึงส่งผลให้บริษัทมีอัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร (Cabin Factor) ลดต่ำลงจากร้อยละ 82.6 ในปี 2553 เหลือร้อยละ 80.3 ในปี 2554 นอกจากนี้ ในระหว่างที่ให้บริการที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ บริษัทต้องเผชิญกับค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้นอย่างมาก ทั้งจากค่าใช้จ่ายในการขนย้ายอุปกรณ์เครื่องมือที่ใช้กับเครื่องบินและในการให้บริการผู้โดยสาร ค่าบริการภาคพื้น ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการช่วยเหลือพนักงานที่เผชิญภาวะน้ำท่วมบ้าน ค่าน้ำมันเชื้อเพลิงที่เพิ่มขึ้นจากระยะเวลาทางขับ (Taxi time) ที่นานขึ้น และบางครั้งต้องทำการบินเพื่อรอสัญญาณให้ลงจอด เนื่องจากความคับคั่งของท่าอากาศยานนานาชาติสุวรรณภูมิ ตลอดจนค่าใช้จ่ายในการบริหารจัดการต่างๆ

อย่างไรก็ดี ภายหลังจากการย้ายกลับสู่ท่าอากาศยานดอนเมืองในช่วงปลายไตรมาส 1 ปี 2555 บริษัทสามารถบริหารจัดการค่าใช้จ่ายได้อย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานได้ทยอยลดลงจนกลับเข้าสู่ภาวะปกติ นอกจากนี้ บริษัทยังได้ปรับเปลี่ยนและขยายฝูงบินที่มีความทันสมัยมากขึ้นและอายุเฉลี่ยของเครื่องบินลดลง ทำให้ต้นทุนต่อหน่วย หรือต้นทุนดำเนินงานต่อปริมาณการขนส่งผู้โดยสารในปี 2555 มีแนวโน้มลดลง

สำหรับไตรมาส 1 ปี 2556 บริษัทประกอบธุรกิจตามปกติ และได้มีการขยายฝูงบินโบอิง 737-800 อย่างต่อเนื่องเพื่อทดแทนเครื่องบินโบอิง 737-400 ที่ทยอยส่งมอบคืนแก่ผู้ให้เช่า บริษัทได้เปิดเส้นทางบินใหม่อีก 1 เส้นทางคือ เชียงใหม่ – หาดใหญ่ และกลับ ส่งผลให้บริษัทมีรายได้หลักรวมเพิ่มสูงเป็น 2,811.0 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากไตรมาส 1 ของปี 2555 ก่อนร้อยละ 50.5 อีกทั้งเพิ่มสูงขึ้นจากไตรมาส 4 ปี 2555 ร้อยละ 18.0

ปริมาณการผลิตและเส้นทางการบิน

ผลการดำเนินงานของบริษัทเป็นผลจากปัจจัยที่สำคัญ คือ ปริมาณการผลิตและเส้นทางการบิน (Capacity and Route Mix) เป็นไปตามแผน ยุทธศาสตร์ด้านฝูงบินและเส้นทางการบินของบริษัท



องค์ประกอบของฝูงบิน

ปัจจัยหลักที่เป็นตัวกำหนดปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (Available Seat-Kilometer : ASK) คือ ขนาดและองค์ประกอบของฝูงบินที่ใช้การปฏิบัติการบิน โดยระหว่างปี 2554 – 2555 และไตรมาส 1 ปี 2556 บริษัทได้ทำการปรับปรุงฝูงบินให้มีประสิทธิภาพและทันสมัยมากขึ้น โดยได้จัดหาเครื่องบินโบอิง 737-800 New Generation เพื่อมาทดแทนเครื่องบินโบอิง 737-400 ที่ทยอยครบกำหนดอายุสัญญาเช่า และเพื่อนำมาขยายธุรกิจให้เติบโตขึ้น การปรับเปลี่ยนเครื่องบินครั้งนี้ ส่งผลให้บริษัทมีปริมาณการผลิตเพิ่มขึ้น เนื่องจากเครื่องบินโบอิง 737-800 มีระวางบรรทุกมากขึ้น กล่าวคือสามารถบรรทุกผู้โดยสารได้สูงสุด 189 ที่นั่ง ขณะที่เครื่องบินโบอิง 737-400 มีความจุเพียง 150-170 ที่นั่ง

นอกจากนี้ ตามที่บริษัทมีวิสัยทัศน์ที่จะขยายเส้นทางบินให้ครอบคลุมทั่วประเทศมากที่สุด โดยเฉพาะเส้นทางบินสายรองและสายย่อย จึงได้ร่วมมือกับพันธมิตรทางธุรกิจ คือ บริษัท สยามเจ็ทแอร์ไลน์เอวิเอชัน จำกัด (“เอสจีเอ” หรือ “นกมินิ”) โดยได้เข้าทำสัญญาเช่าเครื่องบินในลักษณะเที่ยวบินร่วมและเหมาลำ (Code Sharing and 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 บริษัทได้เปิดฐานการปฏิบัติการบินย่อยที่ทำอากาศยานนานาชาติเชียงใหม่ 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) การตั้งราคาตั๋วโดยสารแต่ละเที่ยวบินจะประกอบไปด้วย อัตราค่าโดยสารหลายระดับตั้งแต่ระดับต่ำสุดไปถึงระดับสูงสุดเป็นขั้นบันได ด้วยเหตุผลดังกล่าว นกแอร์อาจ พิจารณาตั้งราคาโปรโมชั่น (Promotion Price) โดยจำหน่ายตั๋วโดยสารเพียงบางที่นั่งในราคาที่ต่ำเพื่อให้ สามารถแข่งขันได้ อีกทั้ง การตั้งราคาโปรโมชั่นยังเป็นการกระตุ้นหรือดึงดูดความต้องการในการเดินทางให้กับ ตั๋วโดยสารราคาปกติด้วย ในทางกลับกัน ทุกครั้งที่สายการบินอื่นใช้กลยุทธ์ทางด้านราคาในการแข่งขันจะช่วย กระตุ้นความต้องการการเดินทางทางอากาศ อันส่งผลดีทำให้ยอดการสำรองที่นั่งล่วงหน้าของนกแอร์เพิ่มขึ้น เช่นกัน

ค่าใช้จ่ายน้ำมันเชื้อเพลิง

ค่าน้ำมันเชื้อเพลิงเป็นค่าใช้จ่ายที่มีสัดส่วนมากที่สุดของต้นทุนดำเนินงาน โครงสร้างราคาน้ำมันเชื้อเพลิง ประกอบด้วย ราคาน้ำมันเครื่องบิน (Jet fuel price) บวกด้วยค่าธรรมเนียมการเติมน้ำมัน ค่าธรรมเนียม สนามบิน และภาษีต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง และหากบริษัทเข้าทำสัญญาป้องกันความเสี่ยงจากราคาน้ำมันกับลูกค้า น้ำมันโดยตรง ราคาน้ำมันเครื่องบินจะสะท้อนราคาที่เข้าทำป้องกันความเสี่ยงด้วย สัดส่วนต้นทุนน้ำมัน เชื้อเพลิงคิดเป็นร้อยละ 32.3 – 38.8 ของค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานรวมของบริษัท ระหว่างปี 2553 – 2555 และ ไตรมาส 1 ปี 2556 โดยราคาน้ำมันเชื้อเพลิงจะแปรผันตามราคาน้ำมันในตลาดโลก ซึ่งที่ผ่านมามีความผันผวนเป็นอย่างมากโดยเฉพาะในช่วงสองถึงสามปีที่ผ่านมา 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 สำหรับไตรมาส 1 ปี 2556 ราคาเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักน้ำมันเครื่องบินเพิ่มขึ้นเล็กน้อยเป็น 307 USC/USG

ความผันผวนของราคาน้ำมันเชื้อเพลิงก่อให้เกิดความเสี่ยงต่อผลการดำเนินงานของบริษัทอย่างมาก อีกทั้ง ความเสี่ยงดังกล่าวบริษัทไม่สามารถถ่ายโอนความเสี่ยงหรือต้นทุนที่เพิ่มขึ้นให้แก่ผู้โดยสารได้ทั้งหมด เนื่องจาก กรรมการบินพลเรือนไม่อนุญาตให้บริษัทเรียกเก็บค่าธรรมเนียมน้ำมันเชื้อเพลิงแยกจากค่าโดยสารสำหรับ เที่ยวบินโดยสารภายในประเทศแบบประจำ อย่างไรก็ตาม บริษัทได้มีการบริหารความเสี่ยงจากความผันผวนของ ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงด้วยการเข้าทำสัญญาป้องกันความเสี่ยงจากราคาน้ำมันบางส่วน ทั้งกับผู้ค้าน้ำมันโดยตรง และกับสถาบันการเงิน โดยมีระยะเวลาที่ทำสัญญาป้องกันความเสี่ยง (Tenor) สอดคล้องกับระยะเวลาที่เปิด จำหน่ายตั๋วโดยสาร นอกจากนี้ บริษัทอาจปรับราคาตั๋วโดยสารให้สอดคล้องกับต้นทุนราคาน้ำมันที่สูงขึ้นได้ เนื่องจากบริษัทใช้กลยุทธ์การตั้งราคาแบบหลายระดับหรือ Dynamic Pricing

นอกจากนั้น บริษัทยังมีมาตรการใช้เชื้อเพลิงให้มีประสิทธิภาพมากขึ้นโดยการเปลี่ยนเครื่องบินจาก 737-400 เป็น 737-800 ในระหว่างปี 2554-2556 จะทำให้บริษัทมีค่าใช้จ่ายทางด้านน้ำมันเชื้อเพลิงต่อที่นั่งลดลงร้อยละ 12.8

ค่าใช้จ่าย

ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานส่วนใหญ่ของบริษัทเป็นต้นทุนผันแปร ซึ่งเกิดขึ้นตามจำนวนเที่ยวบิน ค่าใช้จ่าย หลักๆ ได้แก่ ค่าน้ำมันเครื่องบิน ซึ่งได้กล่าวไปข้างต้น รองลงไปเป็นค่าใช้จ่ายในการซ่อมบำรุงเครื่องบิน ค่าธรรมเนียมสนามบินและค่าบริการนาร่อง ค่าบริการภาคพื้น ค่าใช้จ่ายบุคลากรที่เป็นผลตอบแทนต่อเที่ยวบิน ของนักบินและลูกเรือ (Per diem) เป็นต้น ค่าใช้จ่ายผันแปรไม่รวมต้นทุนน้ำมันเครื่องบิน คิดเป็นประมาณร้อยละ 61.2 – 67.7 ของค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานรวม



ค่าใช้จ่ายส่วนใหญ่ส่วนหนึ่ง (ประมาณร้อยละ 15 – 20 ของค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานรวม) ของบริษัทเป็นค่าใช้จ่ายคงที่ ประกอบด้วยค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่ ค่าเช่าพื้นที่สำหรับฐานปฏิบัติการบินทั่วประเทศและสำนักงานใหญ่ และค่าใช้จ่ายบุคลากรด้านการบินและบริการลูกค้า เป็นต้น เป็นค่าใช้จ่ายที่ไม่ผันแปรตามจำนวนเที่ยวบิน ดังนั้น หากมีปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ASK) มีปริมาณสูงขึ้น จะทำให้ค่าใช้จ่ายต่อหน่วยลดลง

อย่างไรก็ตาม อัตราส่วนค่าใช้จ่ายคงที่ต่อค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานรวมมีแนวโน้มเพิ่มขึ้น เนื่องจาก ค่าเช่าที่สูงขึ้นของเครื่องบินโบอิง 737 – 800 และเอทีอาร์ 72 ซึ่งมีอายุเฉลี่ยน้อยลง และบางลำเป็นเครื่องบินใหม่

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 เพื่อลดค่าใช้จ่ายในการซ่อมบำรุงโดยเฉพาะค่าซ่อมแซมต่างๆ เพราะโดยส่วนใหญ่ค่าใช้จ่ายในการซ่อมบำรุงเครื่องบินจะแปรผันตามอายุเครื่องบินที่เพิ่มมากขึ้น การเปลี่ยนเครื่องบินที่มีความจุเพิ่มมากขึ้นอย่างโบอิง 737-800 จะส่งผลให้บริษัทมีศักยภาพด้านปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารมากขึ้น ทำให้ต้นทุนต่อหน่วย (CASK) ลดลง

นอกจากนั้น การเช่าเครื่องบินที่มีอายุเมื่อเริ่มเช่าต่ำกว่า 14 ปี ยังสามารถขอรับสิทธิประโยชน์จากคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนได้ โดยสิทธิประโยชน์ด้านภาษีหลักๆ ที่ได้รับ คือการยกเว้นภาษีอากรขาเข้าภาษีมูลค่าเพิ่มในการนำเข้าเครื่องบิน และภาษีเงินได้นิติบุคคล

ผลกระทบต่อเหตุการณ์ขัดข้องของเครื่องบิน Boeing 737-800 ของนกแอร์ เที่ยวบิน DD8714 ซึ่งออกเดินทางท่าอากาศยานดอนเมือง มุ่งหน้าสู่ท่าอากาศยานแม่ฟ้าหลวง จังหวัดเชียงราย เมื่อวันที่ 30 พฤษภาคม 2556

รายละเอียดเหตุการณ์

เหตุการณ์ความขัดข้องดังกล่าวเกิดขึ้นเมื่อ เวลาประมาณ 9.15 น. ของวันที่ 30 พฤษภาคม 2556 ภายหลังจากนักบินนำเครื่องบินร่อนลง (Landing) ตามปกติ และ ชะลอความเร็วเพื่อนำเครื่องเข้าเทียบท่าอากาศยานตาม Runway แต่เนื่องด้วยสนามบินแม่ฟ้าหลวง จังหวัด เชียงรายไม่มี Taxi-way ดังนั้นนักบินจึงจำเป็นต้องทำการเลี้ยวกลับ 180 องศา (U-Turn) ที่ Turn around Pad และในขณะที่กำลังเลี้ยวกลับดังกล่าวด้วยความเร็วต่ำ นักบินได้ยินเสียงดังบริเวณล้อหน้า จึงหยุดเครื่องบิน และขอให้หอบังคับการบินตรวจสอบ โดยภายหลังจากการใช้กล้องส่องทางไกลตรวจสอบในเบื้องต้นไม่พบสิ่งผิดปกติ นักบินจึงได้นำเครื่องเข้าเทียบท่าอากาศยานเพื่อส่งผู้โดยสารตามปกติอย่างปลอดภัย



อย่างไรก็ดีภายหลังจากเหตุการณ์ดังกล่าว ฝ่ายช่างของบริษัท และ กรรมการบินพลเรือน ได้เข้าทำการตรวจสอบในเบื้องต้น และพบว่าล้อหน้าหนึ่งในสองของเครื่องบินหลุดไปขณะเลี้ยวกลับ ซึ่งเหตุการณ์ดังกล่าวเกิดจาก Material Failure อันเกิดจากสนิม (Corrosion) ภายในบริเวณเพลลาของล้อหน้าของเครื่องบินซึ่งไม่สามารถมองเห็นด้วยสายตา ซึ่งจะทราบได้โดยการตรวจสอบตามระยะเวลาที่กำหนดโดยวิธีการ X-Ray เท่านั้น ซึ่งบริษัทได้ทำการตรวจสอบชิ้นส่วนดังกล่าวอยู่เป็นประจำตามรอบการดูแลของคู่มือปฏิบัติงานอย่างเคร่งครัด (ทุก 30 เดือน) และ ขณะเวลาที่เกิดเหตุขัดข้องดังกล่าวก็ยังไม่ครบรอบในการตรวจสอบ X-Ray (กำหนดการตรวจสอบ X-Ray ครั้งต่อไป คือ เดือน ตุลาคม 2556)

อย่างไรก็ดี เพื่อเป็นการป้องกันความปลอดภัยที่รัดกุมมากขึ้น ภายหลังจากเหตุการณ์ดังกล่าว บริษัท Boeing จึงทำการตรวจสอบถึงรายละเอียดของเหตุการณ์เพิ่มเติมและอยู่ระหว่างการพิจารณาให้มีการตรวจสอบ X-Ray ชิ้นส่วนดังกล่าวของเครื่องบินให้มีความถี่มากขึ้น

ผลกระทบต่อบริษัท

ผลกระทบต่อเครื่องบิน

จากการประมาณการณของฝ่ายช่างของบริษัทพบว่าเครื่องบินลำดังกล่าวจำเป็นต้องทำการซ่อมบำรุงโดยการเปลี่ยนอะไหล่ที่ชำรุด ซึ่งในเบื้องต้นคาดว่าจะมีค่าใช้จ่ายประมาณ 3 ล้านบาท ซึ่งไม่เกินกว่าร้อยละ 1 ของกำไรสุทธิของบริษัทในไตรมาส 1 ปี 2556

ผลกระทบต่อการทำงานของบริษัทในอนาคต

ภายหลังจากเหตุการณ์ดังกล่าว เครื่องบินลำดังกล่าวได้จอดอยู่ที่ท่าอากาศยานแม่ฟ้าหลวงจังหวัดเชียงราย เพื่อรอการตรวจสอบเพิ่มเติม และรอการซ่อมบำรุงเครื่องบิน โดยปัจจุบันบริษัทได้รับการอนุญาตจากกรรมการบินพลเรือนให้บริษัทสามารถทำการซ่อมบำรุงได้ โดยบริษัทคาดว่าจะการซ่อมบำรุงจะแล้วเสร็จภายในสัปดาห์ที่สองของเดือนมิถุนายน อย่างไรก็ตามคาดว่าบริษัทจะไม่ได้รับผลกระทบใดๆจากเหตุการณ์ดังกล่าว เนื่องจากบริษัทมีเครื่องบินสำรองซึ่งสามารถให้บินทดแทนเครื่องบินลำดังกล่าวได้

สำหรับผู้โดยสารที่ตกค้างในเที่ยวบินถัดไป (DD8715) จากเชียงรายสู่กรุงเทพฯ บริษัทได้จัดให้บางส่วนเดินทางสู่กรุงเทพฯโดยเที่ยวบินปกติของ การบินไทย และ บางส่วนเดินทางสู่กรุงเทพฯโดยเที่ยวบินถัดไปของนกแอร์ โดยบริษัทเป็นผู้รับผิดชอบค่าใช้จ่ายทั้งหมดตามกฎหมายเกณฑ์ของกรรมการบินพลเรือน

ผลกระทบต่อใบอนุญาตของบริษัท

เหตุขัดข้องดังกล่าว ไม่ได้เกิดจากความบกพร่อง การละเว้น หรือ การฝ่าฝืนไม่ปฏิบัติตามข้อกำหนดการปฏิบัติการบิน กฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศ และวิธีการปฏิบัติเพื่อความปลอดภัยที่กรรมการบินพลเรือนกำหนด ดังนั้นบริษัทจึงไม่เข้าข่ายการถูกถอนใบอนุญาตการบินของบริษัท และไม่เข้าข่ายถูกงดเว้นการต่ออายุใบอนุญาตการบินของบริษัท ตามกำหนดของ ข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน ฉบับที่ 85 ว่าด้วยใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศ และ พระราชบัญญัติของการเดินอากาศปี 2597

กล่าวโดยสรุป เหตุการณ์ความขัดข้องดังกล่าวมีผลกระทบอย่างไม่เป็นนัยสำคัญต่อผลการดำเนินงานของบริษัทในปัจจุบันและอนาคต โดยคาดว่าบริษัทจะได้รับผลกระทบทั้งหมดไม่เกินกว่า 5 ล้านบาท หรือ ไม่เกินร้อยละ 1 ของกำไรสุทธิของไตรมาส 1 ปี 2556 (รวม ค่าซ่อมบำรุง และ ค่าใช้จ่ายในการบริหารจัดการผู้โดยสารที่ตกค้าง



ในเที่ยวบินถัดไป DD8715) รวมถึงเหตุการณ์ดังกล่าวจัดเป็นเหตุสุดวิสัยที่อาจเกิดขึ้นได้ ซึ่งไม่เข้าข่ายการถอดถอนใบอนุญาตของบริษัท บริษัทจะสามารถประกอบธุรกิจได้อย่างปกติเช่นเดิม

12.2.2 การวิเคราะห์ผลการดำเนินงาน

การวิเคราะห์ด้านรายได้ (เพิ่มเติมการวิเคราะห์ผลการดำเนินงานรายไตรมาส)

โครงสร้างรายได้	2553		2554		2555		ไตรมาส 1 ปี 2555		ไตรมาส 1 ปี 2556	
	ล้านบาท	%	ล้านบาท	%	ล้านบาท	%	ล้านบาท	%	ล้านบาท	%
รายได้										
รายได้จากค่าโดยสารแบบประจำ										
- เส้นทางการบินหลัก	3,348.2	80.1	4,521.4	74.9	6,004.3	73.1	1,392.3	74.5	1,994.5	71.0
- เส้นทางการบินรอง	469.1	11.2	795.1	13.2	792.9	9.6	200.0	10.7	219.5	7.8
- เส้นทางการบินย่อย	153.5	3.7	410.4	6.8	837.1	10.2	173.8	9.3	351.2	12.5
รายได้จากค่าโดยสารแบบประจำ	3,970.8	95.0	5,726.9	94.8	7,634.3	92.9	1,766.1	94.6	2,565.1	91.3
รายได้จากค่าโดยสารแบบเหมาลำ	0.6	0.0	22.4	0.4	187.1	2.3	15.4	0.8	89.4	3.2
รายได้จากบริการเสริม	208.3	5.0	290.0	4.8	396.2	4.8	86.3	4.6	156.5	5.6
รวมรายได้หลัก	4,179.7	100.0	6,039.3	100.0	8,217.6	100.0	1,867.8	100.0	2,811.0	100.0

รายได้จากค่าโดยสาร

รายได้จากค่าโดยสารแบบประจำ

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

ตารางแสดงรายได้ค่าตัวโดยสารและจำนวนผู้โดยสารในเส้นทางต่าง ๆ

รายได้จากค่าโดยสารแบบประจำ	หน่วย	2553	2554	2555	ไตรมาส 1 ปี 2555	ไตรมาส 1 ปี 2556
รายได้จากค่าโดยสารแบบประจำ	ล้านบาท	3,970.8	5,726.9	7,634.3	1,766.1	2,565.1
- เส้นทางการบินสายหลัก		3,348.2	4,521.4	6,004.3	1,392.3	1,994.5
- เส้นทางการบินสายรอง		469.1	795.1	792.9	200.0	219.5
- เส้นทางการบินสายย่อย		153.5	410.4	837.1	173.8	351.2
จำนวนผู้โดยสาร	ล้านคน	2.21	3.14	4.12	0.99	1.41
- เส้นทางการบินสายหลัก		1.86	2.52	3.28	0.80	1.12
- เส้นทางการบินสายรอง		0.28	0.45	0.45	0.11	0.12
- เส้นทางการบินสายย่อย		0.06	0.17	0.40	0.08	0.17

สำหรับผลการดำเนินงานในระหว่างปี 2553 – 2555 บริษัทมีรายได้จากค่าโดยสารแบบประจำเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง จาก 3,970.8 ล้านบาทในปี 2553 เป็น 7,634.3 ล้านบาทในปี 2555 ซึ่งคิดเป็นอัตราการเติบโตเฉลี่ย (CAGR) ที่ร้อยละ 38.7 ต่อปี



สำหรับไตรมาส 1 ปี 2556 บริษัทมีรายได้จากค่าโดยสารแบบประจำเท่ากับ 2,565.1 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากไตรมาสเดียวกันของปี 2555 ร้อยละ 50.5 และเพิ่มขึ้นจากไตรมาส 4 ของปี 2555 ร้อยละ 18.0

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

สำหรับไตรมาส 1 ปี 2556 บริษัทมีรายได้จากค่าโดยสารแบบเหมาลำเท่ากับ 89.4 ล้านบาท เพิ่มขึ้นกว่า 5 เท่าจากไตรมาส 1 ปี 2555 โดยมีสาเหตุหลักมาจากจำนวนเที่ยวบินเช่าเหมาลำของเอเยนต์ทัวร์จากประเทศจีนเพิ่มขึ้น ซึ่งเป็นผลจากความนิยมอย่างมากในการท่องเที่ยวในประเทศไทยของนักท่องเที่ยวชาวจีน

ทั้งนี้ การที่บริษัทมีรายได้จากค่าโดยสารเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง เป็นผลมาจากการขยายฝูงบิน เส้นทางบิน และความถี่ของเที่ยวบิน จึงมีปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ASK) เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง อีกทั้งยังสามารถรักษาอัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร (Cabin Factor) และ อัตราราคาจำหน่ายตั๋วโดยสารเฉลี่ย (Passenger Yield) ให้อยู่ในอัตราที่สูงได้

ตารางแสดงผลการดำเนินงานของทางการบินของบริษัท

รายการ	หน่วย	2553	2554	2555	ไตรมาส 1 ปี 2555	ไตรมาส 1 ปี 2556
ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ASK)	ล้านที่นั่ง-กม.	1,508.2	2,245.1	2,915.7	681.1	1,014.3
ปริมาณการขนส่งด้านผู้โดยสาร (RPK)	ล้านที่นั่ง-กม.	1,245.8	1,802.5	2,455.8	563.0	888.6
อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร (Cabin Factor)	ร้อยละ	82.6	80.3	84.2	82.7	87.6
รายได้ค่าโดยสารต่อผู้โดยสารต่อกิโลเมตร (Passenger Yield)	บาท/ผู้โดยสาร/กม.	3.19	3.19	3.18	3.16	3.00

ปัจจัยที่ส่งผลต่อรายได้ขนส่งผู้โดยสารขึ้นกับ 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) เป็นค่าที่แสดงถึงความสามารถที่จะหารายได้ค่าโดยสารต่อที่นั่งที่มีผู้โดยสารต่อหน่วยระยะทาง ความสามารถในการหารายได้ขึ้นอยู่กับการบริหารจัดการรายได้ให้มีความสมดุลระหว่างระดับราคาและจำนวนผู้โดยสารในแต่ละเที่ยวบิน สายการบินอาจกำหนดราคาจากรูปแบบการให้บริการ และลักษณะเฉพาะของเส้นทางการบิน อันเป็นปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่ออัตราส่วนดังกล่าว

ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ASK)

ตารางเส้นทางการบินและจำนวนเที่ยวบิน

รายการ	หน่วย	2553	2554	2555	ไตรมาส 1 ปี 2555	ไตรมาส 1 ปี 2556
จำนวนเส้นทางการบิน	เส้นทาง	13	19	22	21	23
จำนวนเที่ยวบินไปกลับต่อสัปดาห์ ณ วันสิ้นงวด	เที่ยว/สัปดาห์	198	331	448	349	483
ระยะทางบินโดยเฉลี่ย	กิโลเมตร	570	576	591	569	621

ตารางแสดงปัจจัยสำคัญต่อรายได้จากค่าโดยสาร

	หน่วย	2553	2554	2555	ไตรมาส 1 ปี 2555	ไตรมาส 1 ปี 2556
รายการด้านการผลิตด้านผู้โดยสาร						
ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ASK)	ล้านที่นั่ง-กม.	1,508.2	2,245.1	2,915.7	681.1	1,014.3
รายการด้านฝูงบิน						
จำนวนเครื่องบิน ณ สิ้นงวด						
โบอิง 737-400	ลำ	9.0	10.0	3.0	10.0	3.0
โบอิง 737-800	ลำ	-	3.0	8.0	3.0	10.0
เอทีอาร์ 72-200	ลำ	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0
เอทีอาร์ 72-500	ลำ	-	-	1.0	-	2.0
จำนวนเครื่องบินที่ดำเนินงานโดยเฉลี่ย						
โบอิง 737-400	ลำ	6.4	10.0	7.3	10.0	3.0
โบอิง 737-800	ลำ	-	0.4	4.3	3.0	9.2
เอทีอาร์ 72-200	ลำ	1.8	2.0	2.0	2.0	2.0
เอทีอาร์ 72-500	ลำ	-	-	-	-	1.8
รายการด้านประสิทธิภาพเครื่องบิน						
อัตราการใช้เครื่องบินต่อลำ						
โบอิง 737-400	ชั่วโมง/วัน	8.7	7.2	6.8	6.2	5.2
โบอิง 737-800	ชั่วโมง/วัน	-	10.1	10.3	9.8	10.0
เอทีอาร์ 72-200	ชั่วโมง/วัน	-	4.5	7.3	5.9	7.5
เอทีอาร์ 72-500	ชั่วโมง/วัน	-	-	-	-	7.5
ค่าเฉลี่ย	ชั่วโมง/วัน	8.7	7.1	8.2	7.1	8.5



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 สำหรับไตรมาส 1 ปี 2556 บริษัทยังคงมีปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ASK) เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องเป็น 1,014.3 ล้านที่นั่ง-กิโลเมตร เพิ่มขึ้นจากไตรมาส 1 ของปี 2555 ร้อยละ 48.9 เนื่องจากในไตรมาส 1 ปี 2556 บริษัทสามารถใช้งานเครื่องบินโบอิง 737-800 ซึ่งมีขนาดใหญ่กว่าเครื่องบินโบอิง 737-400 ที่รับเพิ่มมาในช่วงครึ่งหลังของปี 2555 ได้เต็มทั้งไตรมาส

เนื่องมาจากปัจจัยสำคัญในด้านต่าง ๆ คือ 1) การขยายเส้นทางบินและฝูงบิน 2) การปรับเปลี่ยนฝูงบินให้มีความทันสมัยและมีจำนวนที่นั่งมากขึ้น และ 3) กลยุทธ์ในด้านการจัดการเส้นทางการบินสายรองและเส้นทางการบินสายย่อย

1) การขยายเส้นทางบินและฝูงบิน บริษัทมีการขยายจำนวนเส้นทางบินและจำนวนเที่ยวบินอย่างมากในปี 2554 และปี 2555 เพื่อรองรับความต้องการการเดินทางทางอากาศที่เพิ่มขึ้น โดยในปี 2555 บริษัทมีการเพิ่มเส้นทางการบินเป็น 22 เส้นทาง จาก 13 เส้นทาง ในปี 2553 ขณะเดียวกัน บริษัทได้เพิ่มความถี่ของเที่ยวบินด้วย จำนวนเที่ยวบินไปกลับต่อสัปดาห์เพิ่มจาก 198 เที่ยวบิน ในปี 2553 เป็น 448 เที่ยวบิน ในปี 2555 ทั้งนี้ บริษัทได้จัดหาฝูงบินเพิ่มเติมเพื่อรองรับการขยายธุรกิจ ด้วยการนำเครื่องบินโบอิง 737-800 ทำให้จำนวนเครื่องบินโบอิงที่ใช้ดำเนินการเฉลี่ย (นับรวมโบอิง 737-400 และโบอิง 737-800) เพิ่มจาก 5.8 ลำ ในปี 2553 เป็น 11.6 ลำ ในปี 2555

สำหรับไตรมาส 1 ปี 2556 บริษัทยังคงขยายเส้นทางการบินเพิ่มเติมอย่างต่อเนื่อง โดยเปิดเส้นทางการบินเพิ่มเติมเป็น 23 เส้นทาง และมีเที่ยวบินต่อสัปดาห์เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องเป็น 483 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ โดยเพิ่มขึ้นจากไตรมาส 1 ปี 2555 ร้อยละ 38.4 และเพิ่มขึ้นจากไตรมาส 4 ปี 2555 ร้อยละ 7.8 นอกจากนี้ในไตรมาส 1 ปี 2556 บริษัทยังมีจำนวนเครื่องบินโบอิงที่ใช้ดำเนินงานเพิ่มขึ้นเป็น 12.2 ลำ

2) การปรับเปลี่ยนฝูงบินให้มีความทันสมัยและมีจำนวนที่นั่งมากขึ้น บริษัทได้ปรับเปลี่ยนฝูงบินให้ทันสมัยขึ้นเนื่องจากเครื่องบินรุ่นใหม่ ๆ จะมีประสิทธิภาพและสมรรถนะของเครื่องบินดีขึ้น โดยได้ทยอยส่งคืนเครื่องบินโบอิง 737-400 ที่ครบกำหนดอายุสัญญาเช่า และนำเครื่องบินโบอิง 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 บริษัทเข้าทำสัญญาเช่าเครื่องบินในลักษณะเที่ยวบินร่วม และเหมาลำ (Codesharing and Charter Flight) กับพันธมิตรทางธุรกิจของบริษัท (เอสจีเอ) ซึ่งมีเครื่องบินขนาดเล็ก (SAAB 340) ที่เหมาะสมกับเส้นทางการบินสายรองและเส้นทางการบินสายย่อยบางเส้นทาง ทำให้นอกจากบริษัทจะมีประสิทธิภาพในการใช้เครื่องบินสูงขึ้นในเส้นทางการบินดังกล่าว บริษัทก็ยังใช้สามารถย้ายเครื่องบินเอทีอาร์ 72-200 ที่ใช้ในเส้นทางดังกล่าวไปใช้เที่ยวบินบินอื่นๆ ที่มีศักยภาพในการทำรายได้สูงกว่า ทำให้อัตราการใช้เครื่องบินสูงขึ้น



นอกเหนือจากปัจจัยที่กล่าวมาข้างต้นแล้ว บริษัทยังได้วางแผนด้านตารางการบินให้มีอัตราการใช้เครื่องบินสูงขึ้น เนื่องจากสมรรถนะของเครื่องบินเอ้ออานวย บริษัทมีเป้าหมายที่จะเพิ่มอัตราการใช้เครื่องบินโบอิงจากประมาณ 8.0- 8.7 ชั่วโมงการบินต่อวัน เป็นประมาณ 10 ชั่วโมงการบินต่อวัน โดยจัดให้มีเครื่องบินสำรองกรณีฉุกเฉินแล้ว การปรับปรุงฝูงบินให้ทันสมัยทำให้อัตราระยะเวลาในการซ่อมบำรุง อีกทั้ง จากการที่บริษัทมีแผนที่จะเปิดเส้นทางการบินในต่างประเทศ ก็จะมีส่วนช่วยในการเพิ่มชั่วโมงการบินมากขึ้น เนื่องจากเที่ยวบินในต่างประเทศสามารถจัดตารางบินในช่วงเวลากลางคืน ซึ่งเที่ยวบินในประเทศไม่สามารถทำการบินในเวลาหลังเที่ยงคืนได้ ซึ่งจะเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพในการใช้เครื่องบินมากขึ้น บริษัทคาดว่าหากดำเนินการบินเส้นทางต่างประเทศได้ จะสามารถเพิ่มอัตราการใช้เครื่องบินเป็นประมาณ 11-12 ชั่วโมงต่อวัน ทำให้ความสามารถในการแข่งขันดีขึ้น เนื่องจากการใช้เครื่องบินมีประสิทธิภาพใกล้เคียงกับคู่แข่งบริษัททั้งสองรายที่มีทั้งเที่ยวบินในประเทศและต่างประเทศ

อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร (Cabin Factor)

ในระหว่างปี 2553 – 2555 บริษัทสามารถรักษาอัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสารให้อยู่ในระดับสูงที่เกินกว่าร้อยละ 80.0 ซึ่งมากกว่าคู่แข่งทุกรายในอุตสาหกรรมการบินในประเทศไทย เป็นผลจากปัจจัยหลักในการบริหารจัดการจัดการเครื่องบิน 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

สำหรับไตรมาส 1 ปี 2556 บริษัทมีการดำเนินการตามปกติและมีกิจกรรมทางการตลาดเชิงรุกมากขึ้นโดยนำเสนอ Promotion ต่าง ๆ เช่น Happy Hour หรือ Midnight Sale รวมถึงการทำการตลาดเชิงรุกในเส้นทางการบินที่ยังได้รับความนิยมไม่สูงมากนัก นอกจากนี้บริษัทยังมุ่งเน้นการทำการตลาดกับลูกค้าประเภทองค์กรมากขึ้น จึงส่งผลให้บริษัทมีจำนวนผู้โดยสารเพิ่มสูงขึ้นมากและมีอัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสารเพิ่มสูง โดยอัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสารเท่ากับร้อยละ 87.6 ซึ่งสูงกว่าอัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสารระหว่างปี 2553 - 2555

รายได้ค่าโดยสารต่อผู้โดยสารต่อกิโลเมตร (Passenger Yield)

ในระหว่างปี 2553 – 2555 บริษัทสามารถรักษาอัตรารายได้ค่าโดยสารต่อผู้โดยสารต่อกิโลเมตร (Passenger Yield) ไว้ได้ที่ระดับ 3.18 – 3.19 บาทต่อที่นั่งต่อกิโลเมตร ซึ่งนับเป็นอัตราที่สูงเมื่อเทียบกับคู่แข่งในอุตสาหกรรมการบินภายในประเทศ เป็นผลจากกลยุทธ์ในการกำหนดราคาตั๋ว และการมีประเภทของตั๋วโดยสารหลายประเภท ทำให้บริษัทสามารถเพิ่มอัตรารายได้ค่าโดยสารต่อผู้โดยสารต่อกิโลเมตร (Passenger Yield) ได้มากขึ้น โดยเฉพาะเมื่อเทียบกับคู่แข่งที่ประกอบธุรกิจสายการบินเต็มรูปแบบ ประกอบกับการที่บริษัทมีแบรนด์ที่แข็งแกร่ง และการให้บริการที่โดดเด่นและเหมาะสมกับพฤติกรรมผู้โดยสาร ทำให้บริษัทมีศักยภาพที่จะตั้งราคาตั๋วโดยสารได้สูงกว่าคู่แข่งที่ประกอบธุรกิจสายการบินต้นทุนต่ำเช่นเดียวกัน



สำหรับไตรมาส 1 ปี 2556 บริษัทมี Passenger Yield เท่ากับ 3.00 บาทต่อที่นั่งต่อกิโลเมตร ลดลงเมื่อเทียบกับ Passenger Yield ระหว่างปี 2553 - 2555 เนื่องจากการเพิ่มเที่ยวบินที่บินไกลขึ้น ได้แก่ เส้นทางบินระหว่าง เชียงใหม่-หาดใหญ่ และเที่ยวบินเช่าเหมาลำไปยังเมืองต่างๆ ในประเทศจีน ทำให้ระยะทางบินโดยเฉลี่ยเพิ่มขึ้น เป็น 621 กิโลเมตร จาก 591 กิโลเมตร ในปี 2555 และ 569 ในไตรมาสเดียวกันของปีก่อนหน้า อย่างไรก็ตาม อย่างไรก็ดี ถึงแม้ว่า Passenger Yield จะลดลงเล็กน้อยแต่ก็มีได้ส่งผลให้บริษัทมีรายได้ลดลง บริษัทกลับมีรายได้เพิ่มขึ้นอย่างเด่นชัดจากการเพิ่มขึ้นอย่างมากจาก ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ASK) และ อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร (Cabin Factor)

รายได้จากบริการเสริม

บริษัทมีรายได้จากบริการเสริมจากการให้บริการที่สำคัญดังนี้ การเปลี่ยนแปลงการเดินทาง ค่าบริการขนส่งสัมภาระส่วนเกิน ค่าธรรมเนียมการจองตั๋วและการชำระเงิน ค่าระวางขนส่ง และค่าธรรมเนียมจากค่าประกันภัยการเดินทาง บริษัทมีรายได้จากบริการเสริมในปี 2553 - 2555 เท่ากับ 208.3 – 396.2 ล้านบาท และไตรมาส 1 ปี 2556 และ 156.5 ล้านบาท คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 4.8 – 5.6 ของรายได้หลักรวมของบริษัท

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

(หน่วย : ล้านบาท)

โครงสร้างรายได้	2553		2554		2555		ไตรมาส 1 ปี 2555		ไตรมาส 1 ปี 2556	
	ล้านบาท	%	ล้านบาท	%	ล้านบาท	%	ล้านบาท	%	ล้านบาท	%
รายได้										
รายได้ค่าเปลี่ยนแปลงการเดินทาง	41.6	20.0	64.3	22.2	87.9	22.2	20.8	24.0	30.8	20.1
รายได้ค่าน้ำหนักกระเป๋า	14.2	6.8	28.6	9.9	46.8	11.8	12.6	14.6	25.8	16.9
รายได้ค่าธรรมเนียม ¹	48.8	23.4	57.2	19.7	93.0	23.5	16.8	19.5	39.0	25.5
รายได้ค่าระวางขนส่ง	20.7	9.9	16.2	5.6	17.7	4.5	2.1	2.4	6.4	4.2
รายได้จากการจำหน่าย ²	14.9	7.1	18.6	6.4	17.6	4.4	2.6	3.0	5.7	3.7
รายได้จากค่าประกันภัย ³	27.1	13.0	36.0	12.4	47.2	11.9	11.3	13.1	18.8	12.3
รายได้จากกิจกรรมอื่น ๆ	41.2	19.8	69.0	23.8	85.9	21.7	20.1	23.3	30.8	17.2
รายได้จากบริการเสริม	208.3	100.0	289.9	100.0	396.2	100.0	86.3	100.0	156.5	100.0
รายได้จากบริการเสริมต่อผู้โดยสาร (บาท/คน)	94.1		92.4		96.1		86.3		108.2	

หมายเหตุ :

- 1) รายได้ค่าเปลี่ยนแปลงการเดินทาง
- 2) รายได้จากจำหน่ายอาหาร เครื่องดื่ม และสินค้าที่ระลึก
- 3) รายได้จากค่าประกันภัยการเดินทาง

ระหว่างปี 2553 – 2555 รายได้จากบริการเสริมของบริษัทมีอัตราการเติบโตเฉลี่ยร้อยละ 37.8 ต่อปี ซึ่งใกล้เคียงกับอัตราการเติบโตของรายได้จากค่าโดยสารแบบประจำ เนื่องจากบริษัทปรับเปลี่ยนค่าธรรมเนียมขนส่งสัมภาระน้ำหนักส่วนเกินให้สอดคล้องกับราคาตลาด การปรับเปลี่ยนค่าธรรมเนียมจองตั๋วโดยสารผ่านศูนย์บริการลูกค้าทางโทรศัพท์ การเรียกเก็บค่าธรรมเนียมในการชำระเงินผ่านบัตรเครดิต การจำหน่ายประกันภัยการเดินทาง อีกทั้งบริษัทยังเป็นผู้ริเริ่มการให้บริการผลิตภัณฑ์จากนวัตกรรมใหม่ในประเภทต่างๆ ที่ตรงต่อความต้องการของผู้โดยสาร เช่น การเปิดให้ผู้โดยสารสามารถจองซื้อตั๋วโดยสารผ่านแอดเดสเซอร์วิสได้ การ



ให้บริการเดินทางเชื่อมต่อไปยังจุดหมายปลายทางนอกเหนือจากเส้นทางการบินประจำ ส่งผลให้บริษัทมีรายได้จากบริการเสริมต่อผู้โดยสารแบบประจำเพิ่มขึ้นจาก 94.1 บาทต่อคน ในปี 2553 เป็น 96.1 บาทต่อคน ในปี 2555

สำหรับไตรมาส 1 ปี 2556 บริษัทมีรายได้จากบริการเสริมเท่ากับ 156.5 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 81 จากงวดเดียวกันของปีก่อน มีสาเหตุหลักๆ เนื่องจาก มีรายได้เพิ่มขึ้นจากค่าธรรมเนียมในการชำระเงินผ่านบัตรเครดิต (เริ่มเรียกเก็บ สิงหาคม 2555) ค่าเปลี่ยนแปลงการเดินทางและค่าน้ำหนักสัมภาระส่วนเกิน ซึ่งเติบโตตามปริมาณผู้โดยสาร ทำให้บริษัทมีรายได้จากบริการเสริมต่อผู้โดยสารเท่ากับ 108.2 บาท/คน

การวิเคราะห์ด้านผลกำไร

บริษัทประกอบธุรกิจสายการบินราคาประหยัด ซึ่งอัตราผลกำไรจะผันแปรตามความสามารถในการหารายได้และความสามารถในการบริหารจัดการควบคุมต้นทุนและค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน โดยเฉพาะต้นทุนน้ำมัน ค่าเช่าเครื่องบิน ค่าซ่อมบำรุงเครื่องบิน และค่าใช้จ่ายในการบริหารจัดการอื่นๆ

รายได้รวมและรายได้ต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (RASK)

รายการ	หน่วย	2553	2554	2555	ไตรมาส 1 ปี 2555	ไตรมาส 1 ปี 2556
รายได้จากค่าโดยสารแบบประจำ	ล้านบาท	3,970.8	5,726.9	7,634.3	1,766.1	2,565.1
รายได้จากค่าโดยสารแบบเหมาลำ	ล้านบาท	0.6	22.4	187.1	15.4	89.4
รายได้จากบริการเสริม	ล้านบาท	208.3	290.0	396.2	86.3	156.5
รายได้หลักรวม	ล้านบาท	4,179.7	6,039.3	8,217.6	1,867.8	2,811.0
ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ASK)	ล้านที่นั่ง-กม.	1,508.2	2,245.1	2,915.7	681.1	1,104.3
รายได้ต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (RASK)	บาท/ที่นั่ง/กม.	2.77	2.69	2.82	2.74	2.77

รายได้หลักรวม

บริษัทมีรายได้หลักรวม 8,217.6 ล้านบาท ในปี 2555 เพิ่มขึ้นจากปี 2553 ที่ 4,179.7 ล้านบาท คิดเป็นอัตราการเติบโตร้อยละ 40.2 ต่อปี สำหรับไตรมาส 1 ปี 2556 บริษัทมีรายได้หลักรวมเท่ากับ 2,811.0 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากไตรมาส 1 ปี 2555 ร้อยละ 50.5 โดยรายได้ที่เพิ่มขึ้นเป็นผลจากการเพิ่มเส้นทางการบิน การเพิ่มความถี่ของเที่ยวบิน และการปรับปรุงฝูงบินซึ่งมีความจุผู้โดยสารเพิ่มขึ้น มากกว่าการปรับราคาค่าโดยสาร ดังจะเห็นจากรายได้ต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (RASK) และอัตราค่าโดยสารต่อผู้โดยสารต่อไกลเมตร (Passenger Yield) ที่ค่อนข้างคงที่ระหว่างปี 2553 – 2555

รายได้ต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (RASK)

บริษัทมีรายได้ต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (RASK) ระหว่างปี 2553 - 2555 และไตรมาส 1 ปี 2556 ที่ 2.69 - 2.82 บาท/ที่นั่ง/กม. ซึ่งสูงกว่าคู่แข่งที่ประกอบธุรกิจสายการบินราคาประหยัดในประเทศไทยค่อนข้างมาก เนื่องจากบริษัทมีกลยุทธ์ในการกำหนดราคาขายตั๋วโดยสารสูงกว่าคู่แข่งและบริษัทมีคุณภาพการให้บริการดีกว่า อีกทั้ง การที่บริษัทมีระยะทางการบินสั้นกว่า เพราะให้บริการเฉพาะเส้นทางการบินในประเทศ ในขณะที่คู่แข่งที่ให้บริการเส้นทางการบินทั้งในและต่างประเทศ ซึ่งโดยปกติในธุรกิจสายการบิน รายได้ต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (RASK) จะลดลง หากบริษัทให้บริการการบินในระยะทางไกลขึ้น

อัตราส่วนดังกล่าวในปี 2554 มีค่าเท่ากับ 2.69 บาท/ที่นั่ง/กม. ซึ่งมีค่าน้อยกว่าปกติ เนื่องจากบริษัทได้รับผลกระทบจากอุทกภัยในช่วงไตรมาส 4 ปี 2554 ทำให้ต้องย้ายท่าอากาศยานเป็นการชั่วคราว ส่งผลต่อ



ประสิทธิภาพการใช้เครื่องบินและการกำหนดราคาของบริษัท ประกอบกับความต้องการการเดินทางลดลงในช่วงดังกล่าว ถึงแม้จะเป็นช่วงฤดูกาลท่องเที่ยว

สำหรับปี 2555 บริษัทมีรายได้ต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (RASK) เพิ่มขึ้นเป็น 2.82 บาท/ที่นั่ง/กม. เพิ่มขึ้นจากปี 2554 ร้อยละ 4.8 โดยมีสาเหตุหลักจากการที่สถานการณ์ต่างๆ กลับเข้าสู่ภาวะปกติ นักแอร์ย้ายกลับมายังดอนเมืองในเดือนมีนาคม 2555 บริษัทมีรายได้จากค่าโดยสารแบบเหมาลำเพิ่มขึ้นอย่างมาก และความสำเร็จในการบริหารจัดการให้เที่ยวบินของบริษัทมีอัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร (Cabin Factor) เพิ่มขึ้นตลอดจนการเติบโตของรายได้จากบริการเสริมอย่างต่อเนื่องในอัตราค่อนข้างสูง

สำหรับไตรมาส 1 ปี 2556 บริษัทมีรายได้ต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (RASK) เท่ากับ 2.77 บาท/ที่นั่ง/กม. เพิ่มขึ้นเล็กน้อยจากไตรมาส 1 ปี 2555 ที่ 2.74 บาท/ที่นั่ง/กม. แต่หากพิจารณาเทียบกับปี 2553 – 2555 บริษัทมีรายได้ต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (RASK) ลดลงเนื่องจากบริษัทมุ่งเน้นการทำ Promotion ในไตรมาส 1 ปี 2556 อย่างไรก็ดีถึงแม้ว่าจะมี RASK ลดลงแต่บริษัทกลับมีรายได้เพิ่มขึ้นอย่างเด่นชัดจากปริมาณการผลิตและอัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้น เนื่องจากบริษัทมีเป้าหมายที่ต้องการให้มีรายได้สูงสุดในแต่ละเที่ยวบิน

ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานและค่าใช้จ่ายต่อหน่วย

ในการวิเคราะห์ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานในธุรกิจสายการบิน จะนับรวมถึงต้นทุนการดำเนินงานรวมกับค่าใช้จ่ายในการขายและบริหาร ซึ่งต้นทุนการดำเนินงานประกอบด้วยต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิง ต้นทุนผันแปรอื่น และต้นทุนคงที่

(หน่วย : ล้านบาท)

	2553		2554		2555		ไตรมาส 1 ปี 2555		ไตรมาส 1 ปี 2556	
	ล้านบาท	%	ล้านบาท	%	ล้านบาท	%	ล้านบาท	%	ล้านบาท	%
ต้นทุนผันแปร										
ต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิง	1,151.1	32.3	2,246.2	38.8	2,698.0	36.0	693.9	37.2	852.5	35.6
ต้นทุนผันแปรอื่น										
ค่าซ่อมบำรุงเครื่องบิน	510.4	14.3	968.2	16.7	1,276.4	17.0	381.5	20.4	402.2	16.8
ค่าธรรมเนียมสนามบิน	213.9	6.0	330.4	5.7	352.3	4.7	98.7	5.3	108.5	4.5
ค่าใช้จ่ายการบริการสนามบิน	162.8	4.6	275.0	4.8	339.7	4.5	85.0	4.6	105.9	4.4
ค่าเช่าเครื่องบินแบบเหมาลำ	104.3	2.9	109.6	1.9	298.5	4.0	49.8	2.7	91.5	3.8
ต้นทุนผันแปรอื่น ๆ	381.0	10.7	475.7	8.2	616.3	8.2	148.6	8.0	225.8	9.4
รวมต้นทุนผันแปรอื่น	1,372.5	38.5	2,158.9	37.3	2,883.2	38.5	763.6	40.9	933.9	39.0
ต้นทุนคงที่										
ค่าเช่าดำเนินงานเครื่องบิน	249.0	7.0	436.9	7.6	769.5	10.3	177.9	9.5	269.3	11.3
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงาน	296.0	8.3	349.5	6.0	423.4	5.7	90.7	4.9	136.3	5.7
ค่าประกันภัยเครื่องบิน	56.8	1.6	95.4	1.6	96.0	1.3	23.7	1.3	16.6	0.7
ค่าใช้จ่ายในการรับ/คืนเครื่องบิน	-	-	12.0	0.2	55.2	0.7	0.3	0.0	37.0	1.5
ต้นทุนคงที่อื่น ๆ	0.9	0.0	2.4	0.0	2.6	0.0	0.7	0.0	0.9	0.0
รวมต้นทุนคงที่	602.7	16.9	896.2	15.5	1,346.7	18.0	293.3	15.7	460.2	19.2
ค่าใช้จ่ายในการขายและบริหาร	441.2	12.4	484.0	8.4	564.4	7.5	117.0	6.3	147.2	6.2
รวมค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน	3,567.5	100.0	5,785.2	100.0	7,492.3	100.0	1,867.8	100.0	2,393.8	100.0
ต้นทุนต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (CASK)	2.37		2.58		2.57		2.74		2.36	



ค่าใช้จ่ายในการดำเนินการ

ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานของบริษัทอาจจำแนกได้ 4 ประเภทดังต่อไปนี้

- **ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง (Fuel Cost) :** จัดเป็นค่าใช้จ่ายผันแปรที่มีสัดส่วนมากที่สุดของบริษัท คิดเป็นร้อยละ 32.3 – 38.8 ของค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานรวม สำหรับสัดส่วนค่าน้ำมันเชื้อเพลิงของบริษัทอยู่ในเกณฑ์ที่ดีกว่าคู่แข่งในอุตสาหกรรม อย่างไรก็ตาม ราคาด่านน้ำมันเชื้อเพลิงขึ้นอยู่กับราคาในตลาดโลก ซึ่งไม่สามารถควบคุมได้ ถึงแม้ว่าบริษัทจะมีการป้องกันความเสี่ยงจากความผันผวนราคาน้ำมันบางส่วน (Partial hedging) และสามารถปรับราคาตัวโดยสารได้ตามสถานการณ์ แต่ก็ไม่สามารถบริหารจัดการความเสี่ยงได้ทั้งหมด
- **ต้นทุนผันแปรอื่น (Variable Cost) :** ต้นทุนผันแปรจัดเป็นค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานหลักของบริษัท ค่าใช้จ่ายประเภทดังกล่าวเป็นค่าใช้จ่ายซึ่งผันแปรตามจำนวนเที่ยวบิน โดยหากบริษัทให้บริการเที่ยวบินเพิ่ม บริษัทจะมีค่าใช้จ่ายประเภทดังกล่าวเพิ่มขึ้นตามไปด้วย ระหว่างปี 2553 – 2555 และไตรมาส 1 ปี 2556 มีสัดส่วนต้นทุนผันแปรไม่รวมน้ำมันเชื้อเพลิง ร้อยละ 37.3 – 40.9 และ 39.0 ของค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน ตามลำดับ ซึ่งใกล้เคียงกับคู่แข่งในอุตสาหกรรม ต้นทุนผันแปรที่สำคัญนอกเหนือจากต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิง ได้แก่ ค่าซ่อมบำรุงเครื่องบิน ค่าธรรมเนียมสนามบินและค่าบริการนำร่อง ค่าบริการภาคพื้น เป็นต้น อย่างไรก็ตาม การปรับเปลี่ยนฝูงบินที่ทันสมัยและมีระวางบรรทุกเพิ่มขึ้น บริษัทคาดว่าต้นทุนผันแปรต่อหน่วยจะมีแนวโน้มลดลง โดยเฉพาะค่าซ่อมบำรุงเครื่องบิน
- **ต้นทุนคงที่ (Fixed Cost) :** ค่าใช้จ่ายประเภทดังกล่าวเป็นค่าใช้จ่ายซึ่งไม่แปรผันตามจำนวนเที่ยวบิน แต่หากมีอัตราการใช้เครื่องบินสูงขึ้น ก็จะทำให้ค่าใช้จ่ายต่อหน่วยต่ำลง ระหว่างปี 2553 ถึง ไตรมาส 1 ปี 2556 บริษัทมีต้นทุนคงที่คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 15.5 – 19.2 ของค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานรวม ต้นทุนคงที่ที่สำคัญของบริษัท ได้แก่ ค่าเช่าดำเนินงานเครื่องบินและอะไหล่ ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงาน และค่าประกันภัยเครื่องบิน จำนวนค่าใช้จ่ายคงที่มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นเนื่องจากการขยายฝูงบิน และค่าเช่าเครื่องบินที่สูงขึ้นอันเนื่องมาจากอายุเฉลี่ยลดลง อย่างไรก็ตาม สัดส่วนต้นทุนคงที่เทียบกับค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานรวมมีแนวโน้มคงที่ประมาณร้อยละ 15.5 – 19.2 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 บริษัทประสบความสำเร็จในการควบคุมค่าใช้จ่ายดังกล่าวไม่ให้เกิดเพิ่มตามจำนวนเที่ยวบินที่มากขึ้น ดังนั้น บริษัทจึงมีสัดส่วนค่าใช้จ่ายในการขายและบริหารต่อต้นทุนดำเนินงานรวมลดลงอย่างต่อเนื่องจากร้อยละ 12.4 ในปี 2553 เหลือเพียงร้อยละ 7.5 ในปี 2555

สำหรับไตรมาส 1 ปี 2556 บริษัทมีสัดส่วนค่าใช้จ่ายในการขายและบริหารต่อต้นทุนดำเนินงานรวมเท่ากับร้อยละ 6.2 ลดลงอย่างต่อเนื่องจากปี 2555 โดยมีสาเหตุหลักจากบริษัทสามารถบริหารจัดการค่าใช้จ่ายได้อย่างมีประสิทธิภาพ

ค่าใช้จ่ายในดำเนินการต่อหน่วย(CASK)

บริษัทมีแนวโน้มที่จะมีค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานต่อหน่วยสูงขึ้นในช่วง 3 ปีที่ผ่านมา (ปี 2553 – ปี 2555) โดยค่าใช้จ่ายดำเนินงานเพิ่มจาก 2.37 บาท/ที่นั่ง/กม. เป็น 2.57 บาท/ที่นั่ง/กม. ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานต่อหน่วยเพิ่มขึ้น มีผลมาจากต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิงที่เพิ่มขึ้นจากราคาน้ำมันในตลาดโลกสูงขึ้นเป็นสำคัญ สำหรับไตรมาส 1 ปี 2556 บริษัทมีค่าใช้จ่ายในดำเนินการต่อหน่วย(CASK) เท่ากับ 2.36 บาท/ที่นั่ง/กม. ลดลงจากไตรมาส 1 ปี 2555 โดยมีสาเหตุมาจากความสำเร็จในการควบคุมต้นทุน นอกจากนี้บริษัทสามารถประหยัดค่าใช้จ่ายคงที่บางรายการ จากการที่ใช้เครื่องบินโบอิง 737-800 ที่มีขนาดความจุที่เพิ่มขึ้นเป็น 189 ที่นั่งต่อลำ เช่น บริษัทไม่จำเป็นต้องเพิ่มบุคลากรประเภท นักบิน และลูกเรือ ในแต่ละเที่ยวบินตามปริมาณความจุของเครื่องบินที่เพิ่มขึ้น อีกทั้งบริษัทไม่จำเป็นต้องรับรู้ค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมเช่นในไตรมาส 1 ปี 2555

กำไรจากการดำเนินงานก่อนต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิงและกำไรจากการดำเนินงานก่อนต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิงต่อหน่วย

เนื่องจากราคาน้ำมันเชื้อเพลิงเป็นต้นทุนผันแปรที่บริษัทในอุตสาหกรรมการบินไม่สามารถควบคุมได้ ในการวิเคราะห์ประสิทธิภาพในการบริหารจัดการสายการบิน จึงนิยมวิเคราะห์ผลกำไรจากการดำเนินงานก่อนต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิง เพื่อที่จะสามารถวัดปัจจัยที่เกิดจากการบริหารโดยตรงเพียงอย่างเดียว

(หน่วย : ล้านบาท)

	2553		2554		2555		ไตรมาส 1 ปี 2555		ไตรมาส 1 ปี 2556	
	ล้านบาท	%	ล้านบาท	%	ล้านบาท	%	ล้านบาท	%	ล้านบาท	%
รายได้หลักรวม	4,179.7	100.0	6,039.3	100.0	8,217.6	100.0	1,867.8	100.0	2,811.0	100.0
ค่าใช้จ่ายจากการดำเนินงานอื่น ยกเว้นน้ำมันเชื้อเพลิง	2,416.4	57.8	3,539.1	58.6	4,794.3	58.3	1,173.9	62.8	1,541.3	54.8
กำไรจากการดำเนินงานก่อนหักต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิง	1,763.3	42.2	2,500.2	41.4	3,423.3	41.7	693.9	37.2	1,269.6	45.2
ต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิง	1,151.1	27.5	2,246.2	37.2	2,698.0	32.8	693.9	37.2	852.5	30.3
กำไรจากการดำเนินงาน	612.2	14.6	254.0	4.2	725.3	8.8	0.0	0.0	417.2	14.8

กำไรจากการดำเนินงานก่อนค่าใช้จ่ายน้ำมันเชื้อเพลิง

ผลการดำเนินงานของบริษัทก่อนต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิงมีการเติบโตอย่างสม่ำเสมอ เป็นไปตามสัดส่วนเดียวกับรายได้ ดังจะเห็นได้จากการที่บริษัทมีสัดส่วนกำไรจากการดำเนินงานก่อนค่าใช้จ่ายน้ำมันเชื้อเพลิงต่อรายได้มีสัดส่วนค่อนข้างคงที่ที่ร้อยละ 41.4 – 45.2 ของรายได้ (ยกเว้นช่วงที่ได้รับผลกระทบจากเหตุอุทกภัย) สะท้อนให้เห็นถึงความสามารถในการควบคุมต้นทุนส่วนอื่นๆที่ดี

ในปี 2554 บริษัทมีอัตรากำไรจากการดำเนินงานก่อนหักต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิงเท่ากับร้อยละ 41.4 ต่ำกว่าอัตรากำไรของปี 2553 อันเป็นจากผลกระทบจากค่าใช้จ่ายที่สูงขึ้น จากการย้ายฐานการบินไปยังสุวรรณภูมิเป็นการชั่วคราว แต่จากการที่บริษัทมีการบริหารควบคุมต้นทุนที่ดี ทำให้อัตรากำไรจากการดำเนินงานก่อนหักต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิงลดลงในปริมาณที่น้อยกว่าที่คาดการณ์ไว้

สำหรับปี 2555 บริษัทได้รับผลกระทบจากทั้งอุทกภัยต่อเนื่องมาตั้งแต่ไตรมาสแรกของปี และมีผลกระทบสำคัญจากการปรับปรุงฝูงบิน โดยเฉพาะค่าใช้จ่ายในการซ่อมบำรุงส่วนเพิ่มของเครื่องบินโบอิง 737-400 ที่ได้ส่งมอบคืนแก่ผู้ให้เช่า ตลอดจนค่าใช้จ่ายในการรับมอบและส่งคืนเครื่องบินซึ่งเป็นค่าใช้จ่ายแบบครั้งเดียว อย่างไรก็ตามด้วยการให้บริการเที่ยวบินที่เพิ่มมากขึ้น และการบริหารจัดการสรรเครื่องบินที่มีประสิทธิภาพ จึงส่งผลให้บริษัทมี



อัตราค่าโง่จากการดำเนินงานก่อนหักต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิงเพิ่มสูงขึ้นเล็กน้อย จากร้อยละ 41.4 ในปี 2554 เป็นร้อยละ 41.7 ในปี 2555

สำหรับไตรมาส 1 ปี 2556 บริษัทมีผลกำไรก่อนหักต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิงเท่ากับ 1,269.6 ล้านบาท เพิ่มขึ้นประมาณ 2 เท่าจากไตรมาสเดียวกันของปีก่อน โดยมีสาเหตุหลักเนื่องจากไตรมาส 1 ปี 2555 บริษัทปฏิบัติการบินที่สนามบินสุวรรณภูมิซึ่งมีค่าใช้จ่ายสูงกว่า นอกจากนั้นในไตรมาส 1/2556 บริษัทได้มีการปรับเปลี่ยนฝูงบินจากเครื่องบินโบอิง 737-400 เป็นเครื่องบินโบอิง 737-800 ซึ่งทำให้ฝูงบินของบริษัทมีประสิทธิภาพเพิ่มสูงขึ้นซึ่งโดยเฉลี่ยเครื่องบิน 737-800 มีอัตราการใช้งานที่ประมาณ 10 ชั่วโมงต่อวัน สูงกว่าเครื่องบินรุ่น 737-400 ซึ่งมีอัตราการใช้งานที่ประมาณ 7 ชั่วโมงต่อวันเท่านั้น ส่งผลให้บริษัทมีรายได้เพิ่มสูงขึ้น อีกทั้งด้วยจำนวนที่นั่งของเครื่องบินโบอิง 737-800 ที่ 189 ที่นั่งซึ่งมากกว่าเครื่องบินโบอิง 737-400 จึงเป็นปัจจัยหนึ่งที่ทำให้บริษัทมีต้นทุนที่ไม่ขึ้นอยู่กับอัตราการบรรทุกผู้โดยสารลดลง เช่น ค่าธรรมเนียมสนามบิน ค่าใช้จ่ายการบริการสนามบิน และ ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงาน (นักบิน และลูกเรือ) นอกจากนั้นบริษัทยังสามารถบริหารต้นทุนอื่นนอกจากน้ำมันได้อย่างมีประสิทธิภาพ จึงทำให้ค่าใช้จ่ายจากการดำเนินงานอื่น ยกเว้นน้ำมันเชื้อเพลิงต่อรายได้หักรวมลดลงเหลือร้อยละ 54.8 ของรายได้หักรวม ซึ่งต่ำที่สุดตั้งแต่ปี 2553

กำไรจากการดำเนินงานก่อนหักต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิงต่อหน่วย

การวิเคราะห์กำไรก่อนหักต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิงต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร จะเป็นเครื่องบ่งชี้ประสิทธิภาพในการบริหารงานจากปัจจัยภายในได้ดีที่สุด เมื่อพิจารณาต้นทุนและค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานโดยไม่รวมต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิงต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (CASK excluded Fuel : CASK-xFuel) จะพบว่าบริษัทสามารถบริหารต้นทุนอื่นๆได้ดี โดยบริษัทมี CASK-xFuel ที่ระดับ 1.52-1.72 บาทต่อคนต่อกิโลเมตร ถึงแม้ว่าจะประสบปัญหาจากปัจจัยภายนอกจำนวนมากในช่วงเวลาดังกล่าว

รายการ	2553	2554	2555	ไตรมาส 1 ปี 2555	ไตรมาส 1 ปี 2556
รายได้ต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (RASK)	2.77	2.69	2.82	2.74	2.77
ต้นทุนไม่รวมน้ำมันเครื่องบินต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (CASK-xFuel)	1.60	1.58	1.64	1.72	1.52
กำไรก่อนหักต้นทุนน้ำมันต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร	1.17	1.11	1.17	1.02	1.25
ต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิงต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (FASK)	0.76	1.00	0.93	1.02	0.84
กำไรจากการดำเนินงานต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (PASK)	0.41	0.11	0.25	0.00	0.41

เมื่อพิจารณากำไรก่อนหักต้นทุนน้ำมันต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร พบว่า บริษัทสามารถควบคุมระดับกำไรดังกล่าวอยู่ในเกณฑ์ที่ดีและสม่ำเสมอ เว้นแต่ในปี 2554 และไตรมาส 1 ปี 2555 ที่บริษัทเผชิญปัญหาการย้ายท่าอากาศยานไปยังสุวรรณภูมิชั่วคราว ทำให้บริษัทมีรายได้ต่อปริมาณผู้โดยสารลดลง จึงส่งผลให้กำไรก่อนหักต้นทุนน้ำมันต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารลดลงจากภาวะปกติ

กำไรจากการดำเนินงาน

ในระหว่างปี 2553 – 2555 กำไรจากการดำเนินงานของบริษัทได้รับผลกระทบจากค่าน้ำมันเชื้อเพลิงอย่างมีนัยสำคัญ โดยในปี 2554 บริษัทมีกำไรจากการดำเนินงานเท่ากับ 254.0 ล้านบาท ลดลงอย่างมากจากปี 2553



เนื่องจาก ปี 2554 ค่าน้ำมันเชื้อเพลิงต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารปรับตัวสูงขึ้นจาก 0.76 บาทต่อที่นั่งต่อ กิโลเมตร ในปี 2553 เป็น 1.00 บาทต่อที่นั่งต่อกิโลเมตร ในปี 2554 อีกทั้ง บริษัทยังมีปริมาณการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงที่เพิ่มมากในระยะเวลาดังกล่าว 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 725.3 ล้านบาท เพิ่มขึ้นกว่า 2.8 เท่า จากปี 2554 โดยมีสาเหตุหลักมาจากการที่ค่าน้ำมันเชื้อเพลิงต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารเฉลี่ยในปี 2555 ลดต่ำลงกว่าปี 2554 ร้อยละ 7.0 และการบริหารจัดการต้นทุนที่ดีขึ้น

สำหรับไตรมาส 1 ปี 2556 บริษัทมีกำไรจากการดำเนินงานเท่ากับ 417.2 ล้านบาท เพิ่มสูงขึ้นอย่างมากจากไตรมาส 1 ของปี 2555 เนื่องจากการเปลี่ยนเครื่องบินจากโบอิง 737-400 เป็นเครื่องบินรุ่น 737 – 800 ซึ่งมีอัตราการใช้ค่าน้ำมันเชื้อเพลิงต่อที่นั่งต่ำกว่า ประกอบกับประสิทธิภาพการบริหารจัดการต้นทุน

ผลการดำเนินงานรายไตรมาส

(หน่วย : ล้านบาท)

รายการ	ปี 2554				ปี 2555				ปี 2556
	ไตรมาส1	ไตรมาส2	ไตรมาส3	ไตรมาส4	ไตรมาส1	ไตรมาส2	ไตรมาส3	ไตรมาส4	ไตรมาส1
รายได้หลักรวม	1,441.3	1,515.7	1,574.7	1,507.54	1,867.8	1,876.5	2,091.1	2,382.0	2,811.0
ค่าใช้จ่ายจากการดำเนินงาน อื่นยกเว้นน้ำมันเชื้อเพลิง	858.9	837.5	851.0	991.67	1,173.9	1,099.5	1,250.4	1,270.5	1,541.3
กำไรจากการดำเนินงานก่อน หักต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิง	582.4	678.2	723.7	515.9	693.9	777.0	840.7	1,111.5	1,269.6
ต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิง	462.6	598.6	592.4	592.54	693.9	653.2	625.1	725.7	852.5
กำไรจากการดำเนินงาน	119.8	79.6	131.3	(76.7)	0.0	123.8	215.5	385.8	417.2
อัตรากำไรจากการดำเนินงาน ก่อนหักต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิง (ร้อยละ)	40.4	44.7	46.0	34.2	37.2	41.4	40.2	46.7	45.2
อัตรากำไรจากการดำเนินงาน (ร้อยละ)	8.3	5.3	8.3	(5.1)	0.0	6.6	10.3	16.2	14.8

หากวิเคราะห์ผลการดำเนินงานของบริษัทรายไตรมาสจะพบว่ารายได้หลักของบริษัทไม่มีความผันผวนมากนัก เช่นสายการบินอื่นที่พึ่งพานักท่องเที่ยวเป็นสำคัญ โดยรายได้ของบริษัทมีการเติบโตจากการเพิ่มเที่ยวบินอย่างต่อเนื่องของบริษัท ถึงแม้บางช่วงบริษัทจะได้รับผลกระทบจากเหตุการณ์น้ำท่วม อันแสดงถึงประสิทธิภาพในการบริหารจัดการ

สำหรับกำไรจากการดำเนินงาน บริษัทสามารถบริหารต้นทุนได้เป็นอย่างดีถึงแม้จะได้รับผลกระทบจากความผันผวนของราคาเชื้อเพลิง โดยระหว่าง ไตรมาส 1 ปี 2554 ถึง ไตรมาส 1 ปี 2556 บริษัทสามารถรักษาอัตรากำไรจากการดำเนินงานก่อนหักต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิงได้สูงกว่าร้อยละ 40.0 มาโดยตลอด ยกเว้นระยะเวลาที่บริษัทประสบเหตุการณ์น้ำท่วมในไตรมาส 4 ปี 2554 และ ไตรมาส 1 ปี 2555 เท่านั้น ที่บริษัทมีอัตรากำไรจาก



การดำเนินงานก่อนหักต้นทุนเชื้อเพลิงเท่ากับร้อยละ 34.2 และ 37.2 ตามลำดับ ซึ่งส่งผลให้ในช่วงเวลาดังกล่าว บริษัทประสบภาวะขาดทุนจากการดำเนินงานรวมเท่ากับ 5.1 ล้านบาท

เปรียบเทียบผลการดำเนินงานกับค่าเฉลี่ยของอุตสาหกรรม

(หน่วย : บาท/ที่นั่ง/กม.)

	บริษัท				อุตสาหกรรม*		
	ปี 2553	ปี 2554	ปี 2555	ไตรมาส 1 ปี 2556	ปี 2553	ปี 2554	ปี 2555
RASK	2.77	2.69	2.82	2.77	1.76	1.68	1.81
CASK-xFuel	1.60	1.58	1.64	1.52	0.87	0.79	0.88
กำไรก่อนหักต้นทุนน้ำมันต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร	1.17	1.11	1.17	1.25	0.89	0.89	0.93
Fuel/ASK (FASK)	0.76	1.00	0.93	0.84	0.58	0.71	0.77
กำไรจากการดำเนินงานต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (PASK)	0.41	0.11	0.25	0.41	0.31	0.18	0.16

หมายเหตุ : *อุตสาหกรรม หมายถึงค่าเฉลี่ยของสายการบินราคาประหยัดในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ที่จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์
ที่มา : รายงานผลการดำเนินงานของบริษัทในอุตสาหกรรม

นอกจากนั้น หากเปรียบเทียบกับผลการดำเนินงานของบริษัทกับค่าเฉลี่ยอุตสาหกรรมสายการบินราคาประหยัดสายการบินอื่นในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ จะพบว่าบริษัทมีรายได้ต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (RASK) สูงกว่าค่าเฉลี่ยของอุตสาหกรรมเนื่องจากบริษัทสามารถจำหน่ายตั๋วโดยสารในราคาลักษณะเหมารวม All-In Price ซึ่งผู้โดยสารของบริษัททุกคนจะได้รับบริการพื้นฐานโดยไม่เสียค่าใช้จ่ายเพิ่มเติม เช่น การให้บริการน้ำหนักสัมภาระ 15 กิโลกรัม การเลือกที่นั่งล่วงหน้า บริการอาหารว่าง บริการ Free Wifi ที่ห้องพักผู้โดยสาร

สำหรับผลการดำเนินงาน บริษัทมีกำไรก่อนหักต้นทุนน้ำมันต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารโดดเด่นกว่าค่าเฉลี่ยของอุตสาหกรรมโดย ในปี 2553 – 2555 บริษัทมี กำไรก่อนหักต้นทุนน้ำมันต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร เท่ากับ 1.11 – 1.17 บาท/ที่นั่ง/กม. ซึ่งสูงกว่าค่าเฉลี่ยของอุตสาหกรรม

สำหรับกำไรจากการดำเนินงานต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (PASK) ซึ่งหมายถึงกำไรหลังหักต้นทุนทางด้านน้ำมันเชื้อเพลิง โดยในปี 2554 บริษัทมี PASK ต่ำกว่าค่าเฉลี่ยของอุตสาหกรรมเล็กน้อย จากผลกระทบทางด้านน้ำมันท่วมและการปรับปรุงฝูงบิน อย่างไรก็ตามภายหลังการปรับเปลี่ยนฝูงบินให้มีขนาดใหญ่ขึ้น ทันสมัยมากขึ้นและมีประสิทธิภาพการใช้น้ำมันได้ดีขึ้น ส่งผลให้ปี 2555 บริษัทมี PASK สูงกว่าค่าเฉลี่ยของอุตสาหกรรมอย่างชัดเจน

กำไรสุทธิ

	2553		2554		2555		ไตรมาส 1 ปี 2555		ไตรมาส 1 ปี 2556	
	ล้านบาท	%*	ล้านบาท	%*	ล้านบาท	%*	ล้านบาท	%*	ล้านบาท	%*
กำไรจากการดำเนินงาน	612.2	14.6	254.0	4.2	725.3	8.8	0.0	0.0	417.2	14.8
รายได้อื่น	12.0	0.3	38.2	0.6	42.0	0.5	9.3	0.5	15.2	0.5
ค่าใช้จ่ายในการซ่อมบำรุงเครื่องบินเพื่อส่งมอบคืนเครื่องบิน	-	-	-	-	247.4	3.0	-	-	-	-



ภาษีเงินได้	22.7	0.5	92.3	1.5	15.2	0.2	-0.1	0.0	16.5	0.6
กำไรสุทธิ	601.5	14.4	199.9	3.3	504.7	6.1	9.4	0.5	415.8	14.8

หมายเหตุ : *อัตราค่าไว้เทียบกับรายได้หลักรวม

ปี 2554 บริษัทมีกำไรสุทธิเท่ากับ 199.9 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 752.1 ล้านบาท โดยค่าใช้จ่ายดังกล่าวเป็นค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมในการซ่อมบำรุงเครื่องบินรุ่นโบอิง 737-400 ที่มีอายุมากให้มีสภาพสมบูรณ์เพื่อส่งคืนผู้ให้เช่า ตามที่ตกลงในสัญญาเช่า ซึ่งค่าใช้จ่ายดังกล่าวมีจำนวนมากกว่าที่บริษัทประมาณการณไว้เบื้องต้น

กำไรสุทธิหากปรับปรุงด้วยค่าใช้จ่ายเพื่อส่งมอบคืนเครื่องบิน

	2553		2554		2555	
	ล้านบาท	%*	ล้านบาท	%*	ล้านบาท	%*
กำไรสุทธิ	601.5	14.4	199.9	3.3	504.5	6.1
ปรับปรุงค่าใช้จ่ายในการซ่อมบำรุงเครื่องบินเพื่อส่งมอบคืนเครื่องบินตามมาตรฐานบัญชี	(20.6)	(0.5)	(124.1)	(2.0)	159.9	2.0
กำไรสุทธิภายหลังการปรับปรุง	580.9	13.9	75.8	1.3	664.4	8.1

หมายเหตุ : *อัตราค่าไว้เทียบกับรายได้หลักรวม

อย่างไรก็ดี หากบริษัทพิจารณาบันทึกบัญชีค่าใช้จ่ายในการซ่อมบำรุงเพื่อคืนเครื่องบินโดยการทยอยตั้งสำรองค่าใช้จ่ายดังกล่าวตั้งแต่เริ่มเช่า จะส่งผลให้บริษัทไม่จำเป็นต้องรับรู้ค่าใช้จ่ายทั้งหมดในปี 2555 ส่งผลให้บริษัทมีกำไรสุทธิ ปี 2555 เพิ่มสูงขึ้นจาก 504.5 ล้านบาท เป็น 664.4 ล้านบาท

ทั้งนี้ การทยอยรับรู้ค่าใช้จ่ายดังกล่าว จะส่งผลให้บริษัทมีค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมในปี 2553 และ 2554 เท่ากับ 20.6 ล้านบาท และ 124.1 ล้านบาท ตามลำดับ อันจะส่งผลให้บริษัทมีกำไรสุทธิลดลงเหลือ 580.9 ล้านบาท และ 75.8 ล้านบาท ตามลำดับ

อย่างไรก็ดีตั้งแต่ไตรมาส 1 ปี 2556 บริษัทได้ทยอยตั้งสำรองเพื่อรับรู้ค่าใช้จ่ายในการซ่อมบำรุงเพื่อคืนเครื่องบิน ตั้งแต่วันเริ่มเช่าเครื่องบินอย่างเพียงพอ ทำให้คาดว่าในอนาคตบริษัทจะไม่มีค่าใช้จ่ายในการซ่อมบำรุงเพื่อคืนเครื่องบินเพิ่มเติมในอนาคต

12.2.3 การวิเคราะห์ฐานะสินทรัพย์

สินทรัพย์

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2553 2554 2555 และ ไตรมาส 1 ปี 2556 บริษัทมีสินทรัพย์รวม เท่ากับ 1,385.1 2,015.8 2,252.0 และ 2,726.6 ล้านบาท ตามลำดับ โดยสินทรัพย์ส่วนใหญ่ของบริษัทกว่าร้อยละ 61.9 – 76.1



คือสินทรัพย์ประเภทเงินสด และรายการเทียบเท่าเงินสดรวมถึงเงินลงทุนชั่วคราว เนื่องจากสินทรัพย์หลักที่ใช้ในการประกอบธุรกิจส่วนใหญ่อยู่ในรูปแบบของการเช่าและส่วนปรับปรุงสัญญาเช่า ทั้งสัญญาเช่าดำเนินงานเครื่องบิน (Operating Lease) และการเช่าพื้นที่สถานีและสำนักงาน จึงมิได้บันทึกเป็นสินทรัพย์ในงบการเงินของบริษัท

	2553		2554		2555		ไตรมาส 1 ปี 2556	
	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ
สินทรัพย์หมุนเวียน								
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	1,053.9	76.1	1,247.1	61.9	1,656.5	73.6	2,027.1	74.3
ลูกหนี้การค้า	27.7	2.0	26.3	1.3	29.6	1.3	50.0	1.8
ลูกหนี้อื่น	60.6	4.4	302.2	15.0	317.8	14.1	334.1	12.3
สินค้าคงเหลือ	3.3	0.2	4.7	0.2	3.7	0.2	10.2	0.4
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	8.1	0.6	276.6	13.7	90.0	4.0	122.4	4.5
รวมสินทรัพย์หมุนเวียน	1,153.5	83.3	1,856.9	92.1	2,097.5	93.1	2,543.8	93.3
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน	231.6	16.7	158.9	7.9	154.5	6.9	181.4	8.7
รวมสินทรัพย์	1,385.1	100.0	2,015.8	100.0	2,252.0	100.0	2,726.6	100.0

เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดและเงินลงทุนชั่วคราว

เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดถือเป็นสินทรัพย์สำคัญของบริษัท มีจำนวน 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 บริษัทมีการขยายเส้นทางการบินเพิ่มปริมาณฝูงบิน เพิ่มจำนวนเที่ยวบิน ตลอดจนการขยายระยะเวลาการเดินทางที่สามารถจองล่วงหน้าได้ ซึ่งส่งผลทำให้บริษัทมีเงินรับล่วงหน้าจากการจำหน่ายตั๋วเพิ่มมากขึ้น

สำหรับ ณ สิ้นไตรมาส 1 ปี 2556 บริษัทมีเงินสดและรายการเทียบเท่าและเงินลงทุนชั่วคราวรวม เท่ากับ 2,027.1 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก ณ สิ้นปี 2555 โดยมีสาเหตุหลักมาจากการประสบความสำเร็จในการทำตลาดเชิงรุกของบริษัททำให้มียอดจองล่วงหน้าเข้ามามากขึ้น และผลประกอบที่ดีของไตรมาส 1 ปี 2556

ลูกหนี้การค้า

ระหว่างปี 2553 – 2555 และไตรมาส 1 ปี 2556 บริษัทมีลูกหนี้การค้าเท่ากับ 26.3 – 50.0 ล้านบาทคิดเป็นร้อยละ 1.3 – 2.0 ของสินทรัพย์รวมของบริษัท ทั้งนี้บริษัทมีลูกหนี้จำนวนไม่มากเนื่องจากลักษณะการประกอบธุรกิจของบริษัทเป็นการจำหน่ายตั๋วโดยสารแบบเงินสดเป็นส่วนใหญ่ อย่างไรก็ตาม บริษัทมีกลุ่มลูกค้าจำนวนหนึ่งที่มิวงเงินเครดิตการค้ากับบริษัท ได้แก่ ลูกค้าองค์กร หน่วยงานราชการ สมาชิกรัฐสภา และเนื่องจากลูกหนี้การค้าที่มิวงเงินเครดิตส่วนใหญ่เป็นหน่วยงานรัฐหรือองค์กรขนาดใหญ่ ทำให้ความเสี่ยงที่ไม่สามารถเรียกเก็บลูกหนี้การค้าน้อยมาก บริษัทจึงมิได้มีการตั้งสำรองหนี้สูญแต่อย่างใด ที่ผ่านมามีไม่ปรากฏว่ามีหนี้สูญจากลูกหนี้การค้าของบริษัท



ตารางแสดงลูกหนี้การค้า จำแนกตามอายุ

(หน่วย : ล้านบาท)

รายการ	2553	2554	2555	ไตรมาส 1 ปี 2556
ลูกหนี้ยังไม่ถึงกำหนดชำระ	11.7	12.2	16.2	26.0
ลูกหนี้ค้างชำระน้อยกว่า 1 เดือน	4.1	5.3	9.2	9.1
ลูกหนี้ค้างชำระระหว่าง 1-2 เดือน	4.2	2.9	2.3	5.2
ลูกหนี้ค้างชำระระหว่าง 2-4 เดือน	2.6	2.6	0.2	5.8
ลูกหนี้ค้างชำระเกินกว่า 4 เดือน	5.0	3.4	1.8	2.9
มูลค่ารวม	27.6	26.3	29.6	49.1

ลูกหนี้การค้าส่วนใหญ่ของบริษัทเป็นลูกหนี้ยังไม่ถึงกำหนดชำระ อีกทั้ง ลูกหนี้ค้างชำระเกินกว่า 4 เดือน ทั้งหมดเป็นหน่วยงานรัฐ บริษัทจึงไม่ได้ตั้งสำรองหนี้สูญกับลูกหนี้การค้าจำนวนดังกล่าว

ลูกหนี้อื่น

รายการลูกหนี้อื่นของบริษัทที่สำคัญ ได้แก่ เงินทดรองจ่ายค่าซ่อมเครื่องบิน ที่บริษัทได้ชำระค่าใช้จ่ายให้แก่ผู้ให้บริการซ่อมบำรุงไปก่อน และนำไปเบิกเงินสำรองการซ่อมบำรุงเครื่องบิน (Supplemental Rent หรือ Maintenance Reserve) จากผู้ให้เช่าเครื่องบินตามเงื่อนไขในสัญญาเช่าได้ ณ 31 ธันวาคม 2554 2555 และ ไตรมาส 1 ปี 2556 บริษัทมีลูกหนี้อื่นเท่ากับ 302.2 ล้านบาท 317.8 ล้านบาท และ 334.1 ล้านบาท ตามลำดับ เพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2553 เนื่องจากบริษัทมีฝูงบินที่ใหญ่ขึ้น จึงมีรายการซ่อมบำรุงเครื่องบินเพิ่มขึ้นตามจำนวนเครื่องบิน

สินค้ำคงเหลือ

เนื่องจากบริษัทมุ่งเน้นการประกอบธุรกิจสายการบินเป็นหลัก จึงได้จ้างบุคคลภายนอกมาให้บริการต่างๆ ที่บริษัทไม่มีความถนัด สินค้ำคงเหลือจึงมีเพียงเครื่องมือเครื่องใช้สำหรับใช้กับเครื่องบิน และสินค้าที่มีไว้เพื่อจำหน่าย ซึ่งมีการใช้งานและหมุนเวียนตลอดเวลา ทำให้บริษัทไม่ได้ดำเนินการตั้งการด้อยค่าของสินค้ำคงเหลือ โดย ณ สิ้นไตรมาส 1 ปี 2556 บริษัทมีสินค้ำคงเหลือเท่ากับ 10.2 ล้านบาท

ตารางสรุปประเภทสินค้ำคงเหลือ

หน่วย : ล้านบาท

รายการ	2553	2554*	2555*	ไตรมาส 1 ปี 2556
สินค้าที่ระลึก	1.0	2.4	0.7	0.3
อะไหล่	1.3	2.2	3.1	9.9
ของก้านัลลูกค้า	1.1	-	-	-
รวม	3.3	4.6	3.7	10.2

หมายเหตุ : *ตั้งแต่ปี 2554 เป็นต้นไปบริษัทได้เปลี่ยนการบันทึกบัญชีของของก้านัลลูกค้าจากสินค้ำคงเหลือเป็นสินทรัพย์หมุนเวียนอื่น ซึ่งมีมูลค่าทางบัญชีไม่ได้แตกต่างไปจากเดิมอย่างมีนัยสำคัญ และ ณ วันที่ 31 มีนาคม 2556 บริษัทมีของก้านัลลูกค้าเท่ากับ 1.35 ล้านบาท

สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน

สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนของบริษัทที่สำคัญประกอบด้วย เงินลงทุนระยะยาว อุปกรณ์ สินทรัพย์ไม่มีตัวตน สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี และสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่นๆ โดย ณ สิ้น ปี 2554 บริษัทมีสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนเท่ากับ 158.9 ล้านบาท ลดลงอย่างมีนัยสำคัญจากปี 2553 ที่เท่ากับ 231.6 ล้านบาท เนื่องจากเงิน



ประกันการเช่าเครื่องบินโบอิง 737-400 จะทยอยครบกำหนดสัญญาเช่าในปี 2555 บริษัทจึงเปลี่ยนการบันทึกบัญชีเงินประกันการเช่าดังกล่าวจากสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนเป็นสินทรัพย์หมุนเวียน นอกจากนี้ ยังมีเงินมัดจำการเช่าเครื่องบินของโบอิง 737-800 ซึ่งเมื่อถึงกำหนดรับมอบในปี 2555 บริษัทจะเปลี่ยนจากการวางเงินประกันเป็นหนังสือค้ำประกัน สำหรับสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน ณ สิ้นปี 2555 ซึ่งเท่ากับ 154.5 ล้านบาท ลดลงจาก ณ สิ้นปี 2554 ที่เท่ากับ 158.9 ล้านบาท ส่วนใหญ่เป็นผลของการลดลงของภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีจำนวน 26.6 ล้านบาทในปี 2554 เหลือ 18.2 ล้านบาทในปี 2555 อันเนื่องมาจากการลดอัตราภาษีเงินได้นิติบุคคลของรัฐบาลจากอัตราร้อยละ 30 ลงเหลืออัตราร้อยละ 23 ในปี 2555

สำหรับ ณ วันที่ 31 มีนาคม 2556 บริษัทมีสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนเพิ่มสูงขึ้นเป็น 182.8 ล้านบาท เนื่องจากบริษัทมีการลงทุนเพิ่มเติมในโปรแกรมคอมพิวเตอร์

สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี

สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีที่เพิ่มขึ้นเป็นผลจากการรื้อรับรายได้จากตัวโดยสารส่วนของแถมจากโครงการนกแฟนคลับ การทยอยรับผู้ผลประโยชน์พนักงาน และการตั้งสำรองการซ่อมบำรุงเครื่องบิน จึงทำให้มีส่วนต่างทางภาษีเกิดขึ้น โดยในปี 2553 – 2555 ถึงไตรมาส 1 ปี 2556 บริษัทมีสินทรัพย์ประเภทดังกล่าวเท่ากับ 17.8 – 26.6 ล้านบาท

อุปกรณ์ - สุกติ

หน่วย : ล้านบาท

หน่วย : บาท	2553	2554	2555	ไตรมาส 1 ปี 2556
ส่วนปรับปรุงสัญญาเช่า	1.6	21.3	21.7	21.2
ส่วนปรับปรุงเครื่องบินเช่า	2.6	3.8	4.2	5.4
เครื่องใช้สำนักงาน	1.0	1.9	3.0	3.1
อุปกรณ์สำนักงาน	3.9	5.4	4.7	4.8
อุปกรณ์คอมพิวเตอร์	33.1	27.5	30.4	28.6
อุปกรณ์สื่อสาร	1.9	1.7	1.5	1.6
เครื่องมือเครื่องใช้	5.1	3.9	4.2	4.4
ยานพาหนะ	7.1	5.1	3.6	3.2
งานระหว่างปรับปรุง	1.4	-	7.4	11.8
รวม	57.6	70.6	80.7	84.0

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

สำหรับ ณ วันที่ 31 มีนาคม 2556 บริษัทมีอุปกรณ์เพิ่มขึ้นเป็น 84.0 ล้านบาท จากการต่อเติมและตกแต่งสถานที่ที่จุดหมายปลายทางเพื่อรองรับการขยายเที่ยวบินของบริษัท

เงินลงทุนระยะยาว

เงินลงทุนระยะยาว ได้แก่ เงินลงทุนในหุ้นสามัญของ บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด ตามข้อกำหนดของการเข้าร่วมเป็นสมาชิกตั้งแต่ปี 2547 โดย ณ วันที่ 31 มีนาคม 2556 บริษัทถือครองหุ้นสามัญจำนวน 52,869.0 หุ้น มูลค่าหุ้นละ 100.0 บาท คิดเป็นจำนวนเงิน 5.3 ล้านบาท โดยการถือหุ้นดังกล่าวจะทำให้บริษัท



ได้รับส่วนลดจากค่าธรรมเนียมในการบริการนำร่อง (Air Navigation Facility Charge) อีกทั้งเงินลงทุนดังกล่าว จะได้รับคืนเมื่อบริษัทถอนตัวจากการเป็นสมาชิก

สินทรัพย์ที่ไม่มีตัวตน

สินทรัพย์ที่ไม่มีตัวตนของบริษัทประกอบด้วยโปรแกรมคอมพิวเตอร์ และ โปรแกรมระหว่างพัฒนา

หน่วย : ล้านบาท

รายการ	2553	2554	2555	ไตรมาส 1 ปี 2556
โปรแกรมคอมพิวเตอร์	37.1	36.8	32.6	61.7
โปรแกรมระหว่างพัฒนา	-	0.8	0.9	0.7
รวม	37.1	37.6	33.5	62.3

สินทรัพย์ที่ไม่มีตัวตนรวมของบริษัท ณ สิ้นไตรมาส 1 ปี 2556 มีจำนวน 62.3 ล้านบาท เพื่อขึ้นจาก ณ สิ้นปี 2553 อย่างมีนัยสำคัญจากการลงทุนเพิ่มเติมในโปรแกรมคอมพิวเตอร์ในไตรมาส 1 ปี 2556

12.2.4 สภาพคล่อง แหล่งที่มาและใช้ไปของเงินทุน

ระหว่างปี 2553 – 2555 และ ไตรมาส 1 ปี 2556 บริษัทมีกระแสเงินสดที่เพียงพอต่อการดำเนินงานมาโดยตลอด บริษัทมีแหล่งที่มาของกระแสเงินสดสำคัญ คือ กระแสเงินสดจากการดำเนินงาน ซึ่งส่วนใหญ่ได้มาจากกำไรสุทธิสำหรับงวด เงินประกันเกี่ยวกับเครื่องบินลดลงเนื่องจากบริษัทเปลี่ยนเงินสดประกันการเช่าเป็นการวางหนังสือค้ำประกันแทน เจ้าหนี้อื่นเพิ่มขึ้นโดยเฉพาะรายได้ค่าโดยสารรับล่วงหน้า ส่วนแหล่งใช้ไปของกระแสเงินสดที่สำคัญคือ การใช้ไปในการดำเนินงานตามธุรกิจปกติ ได้แก่ ประมาณการหนี้สินค่าซ่อมบำรุงเครื่องบินเพิ่มขึ้นตามฝูงบินที่ขยายตัว เงินลงทุนชั่วคราวเพิ่มขึ้น การจ่ายซื้ออุปกรณ์และสินทรัพย์ที่ไม่มีตัวตน ลูกหนี้อื่นเพิ่มขึ้น เป็นต้น

อย่างไรก็ดี เพื่อเป็นการป้องกันความเสี่ยงและดำรงสภาพคล่องในการดำเนินธุรกิจ บริษัทจึงนำสภาพคล่องส่วนเกินไปลงทุนในสินทรัพย์ที่มีสภาพคล่องสูง ในระยะสั้นถึงระยะกลาง เช่น ใบริบายฝากเงิน ตั๋วแลกเงิน เป็นต้น ด้วยการลงทุนลักษณะดังกล่าว จะเห็นได้ว่าบริษัทมีเงินสดหรือรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง จาก 1,053.9 ล้านบาท ณ สิ้นปี 2553 เป็น 2,027.1 ล้านบาท ณ สิ้น ไตรมาส 1 ปี 2556

ตารางแสดงงบกระแสเงินสด

หน่วย : ล้านบาท

รายการ	2553	2554	2555	ไตรมาส 1 ปี 2555	ไตรมาส 1 ปี 2556
กระแสเงินสดจากการดำเนินงาน					
กำไรก่อนการเปลี่ยนแปลงสินทรัพย์และหนี้สิน	679.6	369.4	794.1	130.4	480.7
การเปลี่ยนแปลงสินทรัพย์และหนี้สิน	33.3	(49.0)	49.5	(61.3)	178.7
กระแสเงินสดจากการดำเนินงาน	712.9	320.5	843.5	69.1	659.4
กระแสเงินสดจากการลงทุน	(782.4)	(372.5)	(379.9)	33.4	(388.0)
กระแสเงินสดจากการจัดหาเงิน	0.0	(100.0)	(414.0)	-	(250.0)
ผลกระทบจากอัตราแลกเปลี่ยนในเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	(3.8)	0.2	(0.2)	0.1	(0.8)
กระแสเงินสดเพิ่มขึ้น (ลดลง)	(73.3)	(151.8)	49.4	102.5	20.6

กระแสเงินสดจากการดำเนินงาน

กระแสเงินสดจากการดำเนินงานจัดเป็นแหล่งเงินทุนที่สำคัญของบริษัท และด้วยลักษณะการดำเนินธุรกิจที่มีการจำหน่ายตั๋วโดยสารล่วงหน้า ทำให้บริษัทมีเงินทุนหมุนเวียนเพียงพอต่อการดำเนินธุรกิจมาโดยตลอดโดยไม่จำเป็นต้องพึ่งพิงแหล่งเงินทุนประเภทอื่น โดยในปี 2553 – 2555 บริษัทมีกระแสเงินสดจากการดำเนินงานเท่ากับ 712.9 ล้านบาท 320.5 ล้านบาท และ 843.5 ล้านบาท

สำหรับไตรมาส 1 ปี 2556 บริษัทมีกระแสเงินสดจากการดำเนินงานเท่ากับ 659.4 ล้านบาท เพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญจากไตรมาส 1 ปี 2555 เนื่องจากบริษัทมีการขยายเที่ยวบินและเปิดจำหน่ายตั๋วโดยสารล่วงหน้ายาวขึ้น

แหล่งเงินทุนหมุนเวียนภายในบริษัท

รายการ	2553	2554	2555	ไตรมาส 1 ปี 2555	ไตรมาส 1 ปี 2556
ระยะเวลาเก็บหนี้	2.4	1.6	1.3	1.6	1.6
ระยะเวลาการจำหน่ายสินค้า	0.4	0.3	0.2	0.5	0.4
ระยะเวลาการจำหน่ายตั๋วล่วงหน้า ¹	15.0	17.7	19.1	19.0	18.8
ระยะเวลาการชำระหนี้	22.3	35.6	22.1	19.0	17.8
ระยะเวลาวางเงินสด ¹	(34.4)	(51.4)	(39.7)	(45.3)	(34.6)

หมายเหตุ: ¹ ระยะเวลาวางเงินสด = (ระยะเวลาเก็บหนี้ + ระยะเวลาการจำหน่ายสินค้า) – (ระยะเวลาการจำหน่ายตั๋วล่วงหน้า + ระยะเวลาการชำระหนี้)

ทั้งนี้หากพิจารณาเงินทุนหมุนเวียนภายในและวงเงินสดของนกแอร์ จะพบว่าระหว่างปี 2553 – 2555 และไตรมาส 1 ปี 2556 บริษัทมีวงเงินสดติดลบ เนื่องจากนกแอร์มีการจำหน่ายโดยสารและเรียกเก็บเงินล่วงหน้า อีกทั้งบริษัทไม่ได้มุ่งเน้นการจำหน่ายสินค้าที่ระลึกจึงมีการจัดเก็บสินค้าคงเหลือจำนวนเล็กน้อยเท่านั้น ซึ่งด้วยลักษณะการประกอบธุรกิจดังกล่าวจึงส่งผลให้นกแอร์มีกระแสเงินสดเพียงพอในการดำเนินงาน

กระแสเงินสดจากการลงทุน

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

สำหรับไตรมาส 1 ปี 2556 บริษัทมีกระแสเงินสดจากการลงทุนเท่ากับ 388.0 ล้านบาท โดยส่วนใหญ่เกิดจากการลงทุนในสินทรัพย์ที่มีสภาพคล่องสูง และ ลงทุนในสินทรัพย์ไม่มีตัวตนลักษณะโปรแกรมคอมพิวเตอร์เพื่อรองรับการเติบโตของนกแอร์ในอนาคต

กระแสเงินสดจากการจัดหาเงิน

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

สำหรับไตรมาส 1 ปี 2556 บริษัทมีการจ่ายเงินปันผลประจำปี จำนวน 250.0 ล้านบาท ตามมติคณะกรรมการบริษัทครั้งที่ 2/2556 เมื่อวันที่ 28 กุมภาพันธ์ 2556

**12.2.5 การวิเคราะห์ฐานะหนี้สิน**

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2553 2554 และ 2555 และ ไตรมาส 1 ปี 2556 บริษัทมีหนี้สินรวม เท่ากับ 648.4 1,218.4 1,363.9 ล้านบาท และ 1,663.2 ล้านบาท ตามลำดับ ทั้งนี้ ณ สิ้นปี 2554 2555 และ ณ สิ้นไตรมาส 1 ปี 2556 บริษัทมีหนี้สินเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ จากการปรับใช้มาตรฐานบัญชีเรื่องผลประโยชน์พนักงาน ทำให้ในปี 2554 2555 และ ณ สิ้นไตรมาส 1 ปี 2556 บริษัทต้องบันทึกภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงานเป็นหนี้สินของบริษัท

โดย ณ วันที่ 31 มีนาคม 2556 หนี้สินส่วนใหญ่ประกอบด้วย เจ้าหนี้การค้า 438.0 ล้านบาท เจ้าหนี้อื่นซึ่งส่วนใหญ่ประกอบด้วยรายได้ค่าโดยสารรับล่วงหน้า 580.2 ล้านบาท ประมาณหนี้สินค่าซ่อมบำรุงเครื่องบิน 101.2 ล้านบาท ประมาณการหนี้สินการใช้สิทธิประโยชน์รายการส่งเสริมการขาย 27.1 ล้านบาท และภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน 88.4 ล้านบาท

ตารางดังต่อไปนี้แสดงรายละเอียดองค์ประกอบหลักของหนี้สินที่สำคัญของบริษัท และอัตราร้อยละของหนี้สินรวมบริษัท สำหรับหนี้สินหลักแต่ละรายการ สำหรับช่วงระยะเวลาที่ระบุ

หน่วย : ล้านบาท

	2553		2554		2555		ไตรมาส 1 ปี 2556	
	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ
หนี้สินหมุนเวียน								
เจ้าหนี้การค้า	190.6	29.4	517.1	42.4	419.9	30.8	438.0	16.1
เจ้าหนี้อื่น	372.0	57.4	483.4	39.7	683.7	50.1	955.5	35.0
ภาษีเงินได้ค้างจ่าย	12.3	1.9	26.8	2.2	-	-	15.6	0.6
ประมาณการหนี้สิน	50.8	7.8	98.3	8.1	138.2	10.1	128.3	4.7
หนี้สินหมุนเวียนอื่นๆ	22.7	3.5	19.4	1.6	31.0	2.3	37.5	1.0
รวมหนี้สินหมุนเวียน	648.4	100.0	1,144.9	94.0	1,272.7	93.3	1,574.8	57.8
หนี้สินไม่หมุนเวียน								
ภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน	0.0	0.0	73.5	6.0	91.2	6.7	88.4	3.2
รวมหนี้สินไม่หมุนเวียน	0.0	0.0	73.5	6.0	91.2	6.7	88.4	3.2
รวมหนี้สิน	648.4	100.0	1,218.4	100.0	1,363.9	100.0	1,663.2	61.0

เจ้าหนี้การค้า

ตารางสรุปเจ้าหนี้การค้า

หน่วย : ล้านบาท

รายการ	2553		2554		2555		ไตรมาส 1 ปี 2556	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
กิจการที่เกี่ยวข้องกัน	64.2	33.6	190.3	36.7	94.4	22.4	91.6	20.9
เจ้าหนี้อื่น	126.3	66.3	326.8	63.3	325.5	77.6	346.3	79.1
เจ้าหนี้การค้าทั้งหมด	190.6	100.0	517.1	100.0	419.9	100.0	438.0	100.0

เจ้าหนี้การค้า ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2553 2554 2555 และ ณ วันที่ 31 มีนาคม 2556 มีจำนวน 190.6 ล้านบาท 517.1 ล้านบาท 419.9 ล้านบาท และ 438.0 ล้านบาทตามลำดับ รายการเจ้าหนี้การค้าเป็นผลจากการค้าขายตามธุรกิจปกติของบริษัท



สำหรับยอดเจ้าหนี้การค้ากิจการที่เกี่ยวข้องกันที่ลดลงในปี 2555 และไตรมาส 1 ปี 2556 นั้น เนื่องจากบริษัทได้ทยอยคืนเครื่องบินที่เช่าจากการบินไทย ทำให้ไม่มียอดหนี้ที่เกี่ยวกับค่าเช่าเครื่องบิน ค่าซ่อมบำรุงเครื่องบิน ค่าฝึกอบรม Simulator นอกจากนี้ บริษัทยังได้ยุติการซื้อน้ำมันเครื่องบินผ่านการบินไทยตั้งแต่เดือนเมษายน 2555 เป็นต้นมา

เจ้าหนี้อื่น

เจ้าหนี้อื่นที่สำคัญของบริษัทประกอบด้วย รายได้ค่าโดยสารรับล่วงหน้าเป็นสำคัญ เนื่องจากลักษณะธุรกิจของสายการบินที่มีการจำหน่ายตั๋วโดยสารล่วงหน้าก่อนทำการบิน ทำให้บริษัทจำเป็นต้องบันทึกเงินรับล่วงหน้าดังกล่าวเป็นรายได้รับล่วงหน้า โดย ณ สิ้นไตรมาส 1 ปี 2556 บริษัทมีเจ้าหนี้อื่น จำนวน 955.5 ล้านบาท เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องจาก 372.0 ล้านบาท ณ สิ้นปี 2553 จากการเพิ่มขึ้นของเที่ยวบินและเส้นทางการบินที่บริษัทเปิดให้บริการเพิ่มมากขึ้น

ตารางสรุปเจ้าหนี้อื่น

หน่วย : ล้านบาท

รายการ	2553	2554	2555	ไตรมาส 1 ปี 2556
รายได้ค่าโดยสารรับล่วงหน้า	171.5	293.1	429.2	580.2
รายได้รับล่วงหน้าอื่น	14.1	24.3	23.1	27.7
ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย	186.4	166.1	231.4	347.6
รวม	372.0	483.4	683.7	955.5

เจ้าหนี้อื่นที่สำคัญของบริษัทประกอบคือ รายได้ค่าโดยสารรับล่วงหน้า โดย ณ สิ้นไตรมาส 1 ปี 2556 บริษัทมีรายได้รับล่วงหน้า จำนวน 580.2 ล้านบาท เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องจาก 171.5 ล้านบาท เนื่องจากบริษัทได้ขยายระยะเวลาที่เปิดให้จองล่วงหน้า นอกเหนือจากนั้นบริษัทยังมีการจัดกิจกรรมทางการตลาดต่างๆ เพื่อกระตุ้นยอดขาย ทั้งนี้รายได้ค่าโดยสารรับล่วงหน้าจะรับรู้เป็นรายได้เมื่อถึงวันเดินทางของผู้โดยสาร สำหรับค่าใช้จ่ายรับล่วงหน้าอื่น และค่าใช้จ่ายค้างจ่ายมีการปรับตัวขึ้นตามการเติบโตของธุรกิจ

ภาษีเงินได้ค้างจ่าย

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

สำหรับ ณ สิ้น ไตรมาส 1 ปี 2556 บริษัทมีภาษีเงินได้ค้างจ่ายเท่ากับ 15.6 ล้านบาท ซึ่งจะถึงกำหนดชำระภาษีประจำปีในเดือน พฤษภาคม 2556

ประมาณการหนี้สิน

หน่วย : ล้านบาท

รายการ	2553	2554	2555	ไตรมาส 1 ปี 2556
ประมาณการหนี้สินค่าซ่อมบำรุงเครื่องบิน	10.3	37.7	103.9	101.2
ประมาณการหนี้สินการใช้สิทธิประโยชน์รายการส่งเสริมการขาย	40.6	60.6	34.3	27.1
รวม	50.9	98.3	138.1	128.3



ณ วันที่ 31 มีนาคม 2556 บริษัทมีรายการประมาณการหนี้สินรวมจำนวน 128.3 ล้านบาท ได้แก่ ประมาณการหนี้สินค่าซ่อมบำรุงเครื่องบิน 101.2 ล้านบาท และ ประมาณการหนี้สินการใช้สิทธิประโยชน์รายการส่งเสริมการขาย จำนวน 27.1 ล้านบาท

สำหรับประมาณการหนี้สินค่าซ่อมบำรุงเครื่องบินนั้น ได้แก่ การซ่อมบำรุงในระดับ C-Check และการซ่อมบำรุงเพื่อส่งมอบคืนเครื่องบิน โดยค่าซ่อมบำรุงในระดับ C-Check เป็นค่าใช้จ่ายสำหรับการซ่อมบำรุงตามระยะเวลาของมาตรฐานการบิน บริษัทตั้งสำรองค่าใช้จ่ายอ้างอิงตามระยะเวลาการเข้าซ่อมบำรุง

สำหรับการซ่อมบำรุงเพื่อส่งมอบคืนเครื่องบิน บริษัทประมาณการตั้งสำรองค่าใช้จ่ายไว้ตลอดอายุสัญญาเช่าเพื่อใช้ชำระค่าปรับสภาพเครื่องบินให้เป็นไปตามให้เป็นไปตามเงื่อนไขการส่งมอบเครื่องบินคืน ดังนั้นประมาณการหนี้สินค่าซ่อมบำรุงจึงมีแนวโน้มสูงขึ้นตามการขยายตัวของฝูงบิน

ทั้งนี้ จำนวนของประมาณการหนี้สินค่าซ่อมบำรุงเครื่องบินที่เพิ่มสูงขึ้นในปี 2555 เป็น 103.9 ล้านบาท เนื่องจากตั้งแต่บริษัทเริ่มเช่าดำเนินงานเครื่องบินโบอิง 737-400 บริษัทมีได้ตั้งสำรองค่าใช้จ่ายการซ่อมบำรุงเพื่อส่งมอบคืนเครื่องบินไว้ และพิจารณาค่าปรับที่เพิ่มสูงขึ้นเป็นค่าใช้จ่ายเมื่อส่งมอบคืนเครื่องบิน ดังนั้นภายหลังจากส่งมอบเครื่องบินโบอิง 737-400 บางส่วนระหว่างปี 2555 บริษัทได้ตระหนักถึงค่าใช้จ่ายในการซ่อมบำรุงดังกล่าวและพิจารณาตั้งสำรองค่าซ่อมบำรุงเพิ่มเติมเพื่อให้เพียงพอต่อการส่งคืนเครื่องบิน 737-400 ลำที่เหลือ ในปี 2556

อย่างไรก็ตามสำหรับฝูงบินที่เข้ามาใหม่ บริษัทได้ทยอยตั้งสำรองค่าใช้จ่ายในส่วนนี้ไว้ตามอายุสัญญาเช่าเครื่องบินตั้งแต่ไตรมาส 1 ปี 2556

สำหรับไตรมาส 1 ปี 2556 บริษัทมีประมาณการหนี้สินค่าซ่อมบำรุงเครื่องบินจำนวน 101.2 ล้านบาท ลดลงจากสิ้นปี 2555 เนื่องจากบริษัทมีประมาณการหนี้สินสำหรับการซ่อมบำรุงเครื่องบินเพื่อส่งมอบคืนเครื่องบินลดลงจากการจ่ายชำระค่าซ่อมบำรุงเครื่องบินเพื่อคืนในช่วงไตรมาส 1 ปี 2556

สำหรับประมาณการหนี้สินจากการใช้สิทธิประโยชน์รายการส่งเสริมการขาย เป็นรายการที่เกิดจากการทำโครงการนกแฟนคลับ ตามมาตรฐานบัญชีบริษัทจะต้องบันทึกหนี้สินเพิ่มเติมจากค่าตัวโดยสารหรือของรางวัลที่คาดว่าผู้โดยสารจะนำคะแนนสะสมมาแลกใช้ โดย ณ สิ้น ปี 2555 และ ไตรมาส 1 ปี 2556 บริษัทมีรายการดังกล่าวลดลงอย่างมีนัยสำคัญ เนื่องจากในปี 2555 ลูกค้าได้นำแต้มสะสมมาแลกของรางวัลเป็นจำนวนมากและบริษัทได้เปลี่ยนแปลงวิธีการตั้งสำรอง โดยพิจารณาจากข้อมูลในอดีตเพื่อให้สอดคล้องกับความเป็นจริง

ภาวะผูกพันผลประโยชน์พนักงาน

บริษัทได้ถือปฏิบัติตามมาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 19 เรื่องผลประโยชน์ของพนักงาน ซึ่งภายใต้นโยบายการบัญชีใหม่ บริษัทมีภาวะผูกพันสำหรับเงินชดเชยที่ต้องจ่ายให้พนักงานเมื่อออกจากงานตามระเบียบของบริษัทและกฎหมายแรงงาน ซึ่งบริษัทถือว่าเงินชดเชยดังกล่าวเป็นโครงการผลประโยชน์หลังจากออกจากงานของพนักงาน ซึ่งเดิมบริษัทรับรู้ภาวะผูกพันเมื่อเกิดรายการ ทั้งนี้ภายใต้มาตรฐานบัญชีฉบับดังกล่าว บริษัทคำนวณหนี้สินตามโครงการผลประโยชน์หลังจากออกจากงานของพนักงาน โดยวิธีคิดลดที่ประมาณไว้โดยผู้เชี่ยวชาญอิสระได้ทำการประเมินภาวะผูกพันดังกล่าวตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย ซึ่งหลักการคิดลดดังกล่าว ต้องใช้ข้อมูลสมมติฐานหลายประการ โดยข้อมูลสมมติฐานที่สำคัญได้แก่ อัตราคิดลด อัตราการขึ้นเงินเดือนในอนาคต อัตราการเปลี่ยนแปลงจำนวนพนักงาน อัตราการมรณะ และอัตราเงินเฟ้อ



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

สำหรับ ณ วันที่ 31 มีนาคม 2556 บริษัทมีหนี้สินที่เกิดจากภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงานจำนวน 88.4 ล้านบาท ลดลงจาก ณ สิ้นปี 2555 เนื่องจากบริษัทมีการปรับเปลี่ยนวิธีการคำนวณเนื่องจากในอดีตบริษัทมีค่าวมทบสมมติฐานของการลาออกของพนักงานที่สูงกว่าความเป็นจริง

ภาระผูกพันนอกงบการเงิน

ภาระผูกพันที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงาน

บริษัทมีภาระผูกพันตามสัญญาเช่าดำเนินงานในลักษณะต่าง ๆ ซึ่งส่วนใหญ่ประกอบด้วย ภาระผูกพันจากค่าเช่าดำเนินงานเครื่องบิน ซึ่ง ณ วันที่ 31 มีนาคม 2556 บริษัทมีค่าใช้จ่ายตามภาระผูกพันภายใน 1 ปี เท่ากับ 1,283.7 ล้านบาท ค่าใช้จ่ายตามภาระผูกพันระหว่าง 1 ถึง 5 ปี เท่ากับ 5,013.9 ล้านบาท และค่าใช้จ่ายตามภาระผูกพันเกินกว่า 5 ปี เท่ากับ 2,753.4 ล้านบาท

หน่วย : ล้านบาท

สัญญาเช่า	ไม่เกิน 1 ปี	1 - 5 ปี	เกิน 5 ปี
เช่าเครื่องบิน	1,249.9	5,003.4	2,753.4
เช่าและบริการพื้นที่	31.0	-	-
เช่ายานพาหนะ	2.8	10.5	-
รวม	1,283.7	5,013.9	2,753.4

หมายเหตุ: อัตราการแปลงค่าเงินสัญญาเช่าเครื่องบินจากสกุลเหรียญสหรัฐเป็นสกุลเงินบาทที่ 1 เหรียญสหรัฐ : 30 บาท

ค่าที่ปรึกษาทางการเงิน

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2556 บริษัทมีภาระผูกพันตามสัญญาการให้บริการที่ปรึกษาทางการเงินเพื่อวัตถุประสงค์ในการเสนอขายหุ้นให้กับประชาชนและเข้าจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

ภาระค้ำประกัน

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2556 บริษัทมีหนังสือค้ำประกันที่ออกโดยธนาคารรวมเท่ากับ 134.5 ล้านบาท และ 11.9 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา

12.2.6 การวิเคราะห์ส่วนของผู้ถือหุ้น

ส่วนของผู้ถือหุ้น

ณ 31 มีนาคม 2556 บริษัทมีส่วนของผู้ถือหุ้นเท่ากับ 1,063.4 ล้านบาท ประกอบด้วยทุนจดทะเบียนที่เรียกชำระแล้ว 500.0 ล้านบาท และกำไรสะสม 563.4 ล้านบาท

สำหรับการจ่ายเงินปันผล ระหว่างปี 2553 – 2555 และไตรมาส 1 ปี 2556 บริษัทมีการจ่ายเงินปันผลทั้งหมด 4 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)
- วันที่ 28 กุมภาพันธ์ 2556 ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทอนุมัติให้จ่ายเงินปันผลจากกำไรสะสม จำนวน 250 ล้านบาท หรือ อัตราหุ้นละ 0.50 บาทต่อหุ้น (คำนวณจากจำนวนหุ้น 500 ล้านหุ้น)

มูลค่าทางบัญชีต่อหุ้น

ณ สิ้นปี 2555 บริษัทมีมูลค่าทางบัญชีเท่ากับ 2.13 บาทต่อหุ้น และมูลค่าทางบัญชีต่อหุ้นปรับลดเท่ากับ 1.70 บาทต่อหุ้น

12.2.7 ค่าตอบแทนผู้สอบบัญชี

ระหว่างปี 2553 – ปี 2555 และไตรมาส 1 ปี 2556 บริษัทมีค่าตอบแทนผู้สอบบัญชีดังต่อไปนี้

- ปี 2553 : 350,000 บาท
- ปี 2554 : 500,000 บาท
- ปี 2555 : 950,000 บาท
- ไตรมาส 1 ปี 2556 : 200,000 บาท