

12. ฐานะทางการเงินและผลการดำเนินงาน

ในการอ่านคำอธิบายและการวิเคราะห์ของฝ่ายบริหาร นักลงทุนควรพิจารณาประกอบกับงบการเงินและข้อมูลทางการเงินและข้อมูลการดำเนินงานของบริษัทฯ ที่ปรากฏอยู่ในส่วนอื่นของเอกสารฉบับนี้ เว้นแต่จะระบุไว้เป็นอย่างอื่น บรรดาข้อมูลทางการเงินที่ระบุไว้ในที่นี้ได้ระบุไว้เป็นอัตราเงินบาทตามหลักการบัญชีที่รับรองทั่วไปของประเทศไทย (Thai GAAP) บรรดาข้อมูลทางการเงินสำหรับรอบปีบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2553 ถึง 31 ธันวาคม 2555 ได้ระบุไว้เป็นงบการเงิน นอกจากนี้ โดยคำอธิบายและการวิเคราะห์นี้มีข้อความที่เป็นการคาดการณ์เหตุการณ์ในอนาคต (Forward-Looking Statements) ที่สะท้อนความเห็นในปัจจุบันของฝ่ายบริหารที่เกี่ยวกับเหตุการณ์ในอนาคตและผลการดำเนินงานของบริษัทฯ อย่างไรก็ตาม ผลการประกอบกิจการที่แท้จริงของบริษัทฯ อาจแตกต่างจากการประมาณการที่ระบุไว้ในข้อความที่เป็นการคาดการณ์เหตุการณ์ในอนาคต เนื่องจากปัจจัยต่างๆ ดังที่ได้มีการระบุไว้ในหัวข้อ "ปัจจัยความเสี่ยง" และที่ได้ระบุไว้ในที่อื่นๆ ในเอกสารฉบับนี้ อย่างไรก็ตาม หลักการบัญชีที่รับรองทั่วไปของประเทศไทยมีรายละเอียดที่แตกต่างจากมาตรฐานรายงานทางการเงินระหว่างประเทศ (IFRS) อย่างมีนัยสำคัญ ทั้งนี้ โปรดพิจารณารายละเอียดเพิ่มเติมเกี่ยวกับสรุปความแตกต่างระหว่างหลักการบัญชีที่รับรองทั่วไปของประเทศไทยและมาตรฐานรายงานทางการเงินระหว่างประเทศได้ในหัวข้อ "สรุปความแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญระหว่างหลักการบัญชีที่รับรองทั่วไปของประเทศไทยและมาตรฐานรายงานทางการเงินระหว่างประเทศ"

12.1 งบการเงิน

สรุปรายงานการสอบบัญชี

งบการเงินสำหรับปี 2553 ถึงปี 2555 ตรวจสอบโดยผู้สอบบัญชี ได้แก่ คุณรุ่งนภา เลิศสุวรรณกุล ผู้สอบบัญชีรับอนุญาตเลขทะเบียน 3516 จากบริษัท สำนักงาน เอ็นส์ที แอนด์ ยัง จำกัด

ผู้สอบบัญชีผู้สอบบัญชีให้ความเห็นไว้ในรายงานผู้สอบบัญชีอย่างไม่มีเงื่อนไขว่างบการเงินของบริษัทฯ ซึ่งประกอบด้วยงบแสดงฐานะการเงิน งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้น และงบกระแสเงินสด ได้แสดงฐานะการเงิน ผลการดำเนินงาน และกระแสเงินสด โดยถูกต้องตามที่ควรในสาระสำคัญตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน

ตารางสรุปฐานะทางการเงินและผลการดำเนินงาน สำหรับงบการเงินเฉพาะกิจการงวดบัญชีปี 2553 ถึง ปี 2555

งบแสดงฐานะการเงิน (เฉพาะกิจการ)

งบแสดงฐานะการเงิน	งบการเงินเฉพาะกิจการ					
	2553 (ปรับปรุงใหม่)		2554 (ปรับปรุงใหม่)		2555	
	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ
สินทรัพย์						
สินทรัพย์หมุนเวียน						
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	498.80	2.26	1,176.56	4.52	3,533.45	11.72
เงินลงทุนชั่วคราว	-	-	-	-	-	-
ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น	883.80	4.00	889.19	3.42	2,652.03	8.80
ค่าใช้จ่ายจ่ายล่วงหน้า	383.47	1.74	411.33	1.58	433.56	1.44
เงินให้กู้ยืมระยะสั้นแก่กิจการที่เกี่ยวข้องกัน	1,026.05	4.65	557.55	2.14	289.02	0.96
สินค้าคงเหลือ	111.95	0.51	125.90	0.48	162.60	0.54
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	131.78	0.60	185.43	0.71	244.08	0.81
รวมสินทรัพย์หมุนเวียน	3,035.86	13.75	3,345.97	12.86	7,314.74	24.27
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน						
เงินฝากธนาคารที่มีภาระค้ำประกัน	-	-	-	-	149.76	0.50
เงินลงทุนในบริษัทร่วม	2,402.57	10.88	2,405.57	9.24	2,405.57	7.98
เงินลงทุนในบริษัทย่อย	2,002.86	9.07	1,992.86	7.66	1,460.75	4.85
เงินลงทุนระยะยาวอื่น	4,507.54	20.41	8,537.41	32.80	11,906.90	39.51
เงินให้กู้ยืมระยะยาวแก่กิจการที่เกี่ยวข้องกัน	414.16	1.88	368.25	1.41	247.53	0.82
อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน	753.35	3.41	1,108.75	4.26	317.71	1.05
ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์	5,624.07	25.47	5,827.89	22.39	5,725.97	19.00
สินทรัพย์ไม่มีตัวตน	12.40	0.06	14.15	0.05	64.56	0.21
สิทธิการเช่า	474.21	2.15	63.28	0.24	60.96	0.20
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น	2,857.85	12.94	2,361.54	9.07	485.03	1.61
รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน	19,049.01	86.25	22,679.70	87.14	22,824.76	75.73
รวมสินทรัพย์	22,084.86	100.00	26,025.67	100.00	30,139.50	100.00

งบแสดงฐานะการเงิน	งบการเงินเฉพาะกิจการ					
	2553 (ปรับปรุงใหม่)		2554 (ปรับปรุงใหม่)		2555	
	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ
หนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น						
หนี้สินหมุนเวียน						
เงินเบิกเกินบัญชีและเงินกู้ยืมระยะสั้นจากธนาคาร	1,260.00	5.71	1,140.00	4.38	1,670.00	5.54
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	1,477.19	6.69	1,590.68	6.11	1,708.62	5.67
ส่วนของเงินกู้ยืมระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	279.55	1.27	534.87	2.06	595.82	1.98
ภาษีเงินได้ค้างจ่าย	-	-	-	-	105.91	0.35
หนี้สินภายใต้สัญญาเช่าเครื่องบินที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	212.03	0.96	238.84	0.92	340.42	1.13
เจ้าหนี้ตามสัญญาเช่าการเงินที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	35.96	0.16	12.29	0.05	21.85	0.07
เงินกู้ยืมระยะสั้นจากกิจการที่เกี่ยวข้องกัน	14.98	0.07	9.89	0.04	27.76	0.09
เงินกู้ยืมระยะยาวจากกิจการที่เกี่ยวข้องกันที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	178.72	0.81	187.05	0.72	195.78	0.65
รายได้รับล่วงหน้า	1,115.96	5.05	1,427.04	5.48	1,737.23	5.76
หนี้สินหมุนเวียนอื่น	447.08	2.02	673.55	2.59	640.58	2.13
รวมหนี้สินหมุนเวียน	5,021.45	22.74	5,814.22	22.34	7,043.97	23.37
หนี้สินไม่หมุนเวียน						
เงินกู้ยืมระยะยาว - สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	2,021.73	9.15	2,284.18	8.78	1,721.77	5.71
หนี้สินภายใต้สัญญาเช่าเครื่องบิน - สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	1,323.31	5.99	1,151.54	4.42	782.07	2.59
เจ้าหนี้ตามสัญญาเช่าการเงิน - สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	7.28	0.03	16.91	0.06	33.77	0.11
เงินกู้ยืมระยะยาวจากกิจการที่เกี่ยวข้องกัน - สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	8,467.68	38.34	8,280.62	31.82	8,084.84	26.82
สำรองผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงาน	64.97	0.29	82.60	0.32	121.24	0.40
หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น	5.00	0.02	5.00	0.02	5.21	0.02
รวมหนี้สินไม่หมุนเวียน	11,889.97	53.84	11,820.85	45.42	10,748.90	35.66
รวมหนี้สิน	16,911.42	76.57	17,635.07	67.76	17,792.88	59.04

ส่วนของผู้ถือหุ้น						
ทุนเรือนหุ้น						
ทุนจดทะเบียน	1,200.00	5.43	1,200.00	4.61	1,250.00	4.15
ทุนออกจำหน่ายและชำระเต็มมูลค่าแล้ว	1,200.00	5.43	1,200.00	4.61	1,212.50	4.02
กำไรสะสม						
จัดสรรแล้ว - สำรองตามกฎหมาย	120.00	0.54	120.00	0.46	121.25	0.40
ยังไม่จัดสรร	99.18	0.45	107.48	0.41	1,428.59	4.74
องค์ประกอบอื่นของส่วนของผู้ถือหุ้น	3,754.26	17.00	6,963.12	26.75	9,584.28	31.80
ส่วนของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ	5,173.44	23.43	8,390.60	32.24	12,346.62	40.96
ส่วนของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมของบริษัทย่อย	-	-	-	-	-	-
รวมส่วนของผู้ถือหุ้น	5,173.44	23.43	8,390.60	32.24	12,346.62	40.96
รวมหนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น	22,084.86	100.00	26,025.67	100.00	30,139.50	100.00

งบกำไรขาดทุน (เฉพาะกิจการ)

งบกำไรขาดทุน	งบการเงินเฉพาะกิจการ					
	2553 (ปรับปรุงใหม่)		2554 (ปรับปรุงใหม่)		2555	
	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ
รายได้						
ค่าโดยสาร	9,682.93	88.38	11,410.10	83.20	14,601.03	83.88
รายได้จากการขายและบริการ	-	-	-	-	-	-
ค่าระวางขนส่ง	156.56	1.43	190.16	1.39	265.27	1.52
ค่าบริการผู้โดยสาร	332.88	3.04	368.79	2.69	446.97	2.57
เงินปันผลรับ	212.51	1.94	303.17	2.21	470.93	2.71
กำไรจากการขายเงินลงทุน	17.69	0.16	320.65	2.34	812.77	4.67
กำไรจากการเงินลงทุนในบริษัทย่อย	-	-	-	-	-	-
โอนกลับค่าเผื่อการค้ำเงินลงทุนในบริษัทย่อย	-	-	-	-	28.00	0.16
รายได้อื่น	553.05	5.05	1,121.09	8.17	781.65	4.49
รวมรายได้	10,955.63	100.00	13,713.96	100.00	17,406.63	100.00
ค่าใช้จ่าย						
ต้นทุนขายและบริการ	7,511.40	68.56	9,401.20	68.55	11,696.58	67.20
ค่าใช้จ่ายในการขาย	804.56	7.34	940.53	6.86	1,072.94	6.16
ค่าใช้จ่ายในการบริหาร	593.79	5.42	771.70	5.63	1,032.91	5.93
ขาดทุนจากการขายเงินลงทุนในบริษัทย่อย	-	-	-	-	55.97	0.32
ขาดทุนจากการขายสิทธิการเช่า	-	-	369.27	2.69	-	-
ค่าใช้จ่ายอื่น	51.43	0.47	65.32	0.48	38.39	0.22
รวมค่าใช้จ่าย	8,961.19	81.80	11,548.03	84.21	13,896.79	79.84
กำไรก่อนส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม ค่าใช้จ่ายทางการเงิน และค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้	1,994.44	18.20	2,165.93	15.79	3,509.84	20.16
ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม	-	-	-	-	-	-
กำไรก่อนค่าใช้จ่ายทางการเงินและค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้	1,994.44	18.20	2,165.93	15.79	3,509.84	20.16
ค่าใช้จ่ายทางการเงิน	(1,230.30)	(11.23)	(1,257.62)	(9.17)	(1,409.50)	(8.10)
กำไรก่อนค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้	764.14	6.97	908.30	6.62	2,100.34	12.07
ค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้	-	-	-	-	(123.23)	(0.71)
กำไรสำหรับปี	764.14	6.97	908.30	6.62	1,977.11	11.36

กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น:

ผลต่างของอัตราแลกเปลี่ยนจากการแปลงค่าเงินที่เป็นเงินตราต่างประเทศ	-	-	-	-
ผลกำไรจากการวัดมูลค่าเงินลงทุนในหลักทรัพย์เพื่อขาย	2,080.61		3,208.86	2,621.16
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จสำหรับปี	2,080.61		3,208.86	2,621.16
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี	2,844.75		4,117.16	4,598.27

งบกระแสเงินสด (เฉพาะกิจการ)

งบกระแสเงินสด	งบการเงินเฉพาะกิจการ		
	2553 ¹	2554	2555
	ล้านบาท	ล้านบาท	ล้านบาท
กระแสเงินสดจากกิจกรรมดำเนินงาน			
กำไรก่อนภาษี	N.A.	908.30	2,100.34
รายการปรับกระทบยอดกำไรก่อนภาษีเป็นเงินสดรับ (จ่าย)			
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	N.A.	421.48	408.01
ค่าเผื่อนี้สงสัยจะสูญ	N.A.	36.83	21.99
ตัดจำหน่ายหนี้สูญ	N.A.	-	159.03
การปรับลดสินค้าคงเหลือเป็นมูลค่าสุทธิที่จะได้รับ	N.A.	0.42	23.27
กำไรจากการจำหน่ายที่ดิน อาคารและอุปกรณ์	N.A.	(2.40)	(218.44)
ตัดจำหน่ายสินทรัพย์ไม่มีตัวตน	N.A.	-	-
ขาดทุนจากการจำหน่ายอสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน	N.A.	-	113.02
กำไรจากการขายเงินลงทุนระยะยาว	N.A.	(320.65)	(812.77)
กำไรจากการขายเงินลงทุนระยะสั้น	N.A.	-	-
ขาดทุนจากการขายสิทธิการเช่า	N.A.	369.27	-
ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม	N.A.	-	-
สำรองผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงาน	N.A.	17.63	22.24
กำไรจากการเปลี่ยนแปลงประมาณการหนี้สินผลประโยชน์หลังออกจากงานของพนักงาน (กำไร) ขาดทุนจากการขายเงินลงทุนในบริษัทย่อย	N.A.	-	55.97
กำไรจากการขายเงินลงทุนในบริษัทย่อย (โอนกลับ)	N.A.	10.00	(28.00)
ขาดทุน (กำไร) จากอัตราแลกเปลี่ยนที่ยังไม่เกิดขึ้นจริง	N.A.	157.79	47.47
เงินปันผลรับ	N.A.	(303.17)	(470.93)
ดอกเบี้ยรับ	N.A.	(66.46)	(69.57)
กำไรจ่ายดอกเบี้ย	N.A.	1,257.62	1,409.50
กำไรจากการดำเนินงานก่อนการเปลี่ยนแปลงในสินทรัพย์และหนี้สินดำเนินงาน	N.A.	2,486.68	2,777.54
สินทรัพย์ดำเนินงาน (เพิ่มขึ้น) ลดลง			
ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น	N.A.	(10.39)	(601.19)
เงินให้กู้กรรมการ	N.A.	514.63	315.94
เงินให้กู้ระยะสั้นแก่กิจการที่เกี่ยวข้องกัน	N.A.	(41.88)	92.36
สินค้าคงเหลือ	N.A.	(14.37)	(59.97)
เงินมัดจำค่าหุ้น	N.A.	-	1,898.50
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	N.A.	5.07	(67.96)
สินทรัพย์อื่น	N.A.	2.07	(33.71)
หนี้สินดำเนินงานเพิ่มขึ้น (ลดลง)			
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	N.A.	(131.90)	7.26
หนี้สินหมุนเวียนอื่น	N.A.	517.84	286.69
เจ้าหนี้สัญญาเช่าทางการเงิน	N.A.	(184.59)	(284.40)
หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น	N.A.	-	0.27
เงินสดจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมดำเนินงาน	N.A.	3,678.58	4,331.33
จ่ายดอกเบี้ย	N.A.	(1,253.51)	(1,395.17)
จ่ายภาษีเงินได้	N.A.	(12.90)	(17.33)
เงินสดสุทธิจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมดำเนินงาน	N.A.	2,412.17	2,918.83

¹ บริษัทฯ มิได้จัดทำงบกระแสเงินสดในปี 2553

งบกระแสเงินสด	งบการเงินเฉพาะกิจการ		
	2553 ¹	2554	2555
	ล้านบาท	ล้านบาท	ล้านบาท
กระแสเงินสดจากกิจกรรมลงทุน			
เงินฝากธนาคารที่มีภาวะค่าปรับเพิ่มขึ้น	N.A.	-	(149.76)
ซื้อเงินลงทุนระยะสั้น	N.A.	-	-
เงินลงทุนในบริษัทร่วมเพิ่มขึ้น	NA	3.00	-
ซื้อเงินลงทุนระยะยาวอื่น	N.A.	(919.26)	(946.92)
ซื้อที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์	N.A.	(593.29)	(273.46)
ซื้อสินทรัพย์ไม่มีตัวตน	N.A.	(3.61)	(6.73)
ซื้อสิทธิการเช่า	N.A.	(18.03)	-
ซื้ออสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน	N.A.	(362.11)	(1.38)
ดอกเบี้ยรับ	N.A.	80.28	50.35
เงินปันผลรับจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม	N.A.	225.63	355.39
เงินปันผลรับจากเงินลงทุนระยะยาว	N.A.	77.54	115.55
เงินได้รับจากการจำหน่ายสิทธิการเช่า	N.A.	44.13	-
เงินได้รับจากการจำหน่ายที่ดิน อาคารและอุปกรณ์	N.A.	4.44	16.51
เงินได้รับจากการขายเงินลงทุนระยะสั้น	N.A.	-	-
เงินได้รับจากการขายเงินลงทุนระยะยาว	N.A.	418.91	1,011.35
เงินได้รับจากการขายเงินลงทุนในบริษัทย่อย	N.A.	-	50.14
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้นจากการขายบริษัทย่อย	N.A.	-	-
เงินสดสุทธิจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมลงทุน	N.A.	(1,048.37)	221.01
กระแสเงินสดจากกิจกรรมจัดหาเงิน			
เงินเบิกเกินบัญชี เงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงินเพิ่มขึ้น (ลดลง)	N.A.	(120.00)	530.00
เงินได้รับจากเงินกู้ยืมระยะสั้น	N.A.	-	17.87
เงินได้รับจากเงินกู้ยืมระยะยาว	N.A.	800.00	71.70
ชำระคืนเงินกู้ระยะยาว	N.A.	(460.95)	(760.27)
ชำระคืนเงินกู้ระยะสั้น	N.A.	(5.09)	-
เงินได้รับจากการเพิ่มทุน	N.A.	-	12.50
จ่ายเงินปันผล	N.A.	(900.00)	(654.75)
เงินสดสุทธิจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมจัดหาเงิน	N.A.	(686.04)	(782.95)
เพิ่มขึ้นจากการแปลงค่าอัตราแลกเปลี่ยน	N.A.	-	-
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น (ลดลง) สุทธิ	N.A.	677.76	2,356.89
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดต้นปี	N.A.	498.80	1,176.56
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดปลายปี	N.A.	1,176.56	3,533.45

ข้อมูลกระแสเงินสดเปิดเผยเพิ่มเติม

รายการที่ไม่ใช่เงินสดประกอบด้วย

ลูกหนี้จากการขายที่ดิน อาคารและอุปกรณ์เพิ่มขึ้น	N.A.	-	226.37
ลูกหนี้จากการขายอสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุนเพิ่มขึ้น	N.A.	-	672.82
เจ้าหนี้ค่าซื้อสินทรัพย์ลดลง	N.A.	4.28	48.93
ซื้อยานพาหนะภายใต้สัญญาเช่าทางการเงิน	N.A.	25.60	42.93
ลูกหนี้จากการขายเงินลงทุนในบริษัทย่อยเพิ่มขึ้น	N.A.	-	454.25
กำไรที่ยังไม่เกิดขึ้นจริงจากการเปลี่ยนแปลงมูลค่าเงินลงทุน	N.A.	-	-
ผลกำไรจากการวัดมูลค่าเงินลงทุนในหลักทรัพย์เพื่อขาย		3,208.86	2,621.16
รายการปรับปรุงสำรองผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงานจากการขายบริษัทย่อย	N.A.	-	-

¹ บริษัทฯ มีได้จัดทำงบกระแสเงินสดในปี 2553

ตารางอัตราส่วนทางการเงิน (งบการเงินเฉพาะกิจการ)

อัตราส่วนทางการเงิน	งบการเงินเฉพาะกิจการ		
	2553	2554	2555
อัตราส่วนสภาพคล่อง			
อัตราส่วนสภาพคล่อง (เท่า)	0.60	0.58	1.04
อัตราส่วนสภาพคล่องหมุนเร็ว (เท่า)	1.17	1.81	2.37
อัตราส่วนสภาพคล่องกระแสเงินสด (เท่า)	N.A.	0.45	0.45
อัตราส่วนหมุนเวียนลูกหนี้การค้า (เท่า)	9.73	11.35	12.62
ระยะเวลาเก็บหนี้เฉลี่ย (วัน)	36.99	31.73	28.52
อัตราส่วนหมุนเวียนสินค้าคงเหลือ (เท่า)	62.83	79.05	81.08
ระยะเวลาขายสินค้าเฉลี่ย (วัน)	5.73	4.55	4.44
อัตราส่วนหมุนเวียนเจ้าหนี้ (เท่า)	5.58	6.13	7.09
ระยะเวลาชำระหนี้ (วัน)	64.48	58.74	50.77
Cash Cycle (วัน)	(21.76)	(22.46)	(17.81)
อัตราส่วนแสดงความสามารถในการทำกำไร			
อัตรากำไรขั้นต้น (%)	26.16	21.45	23.62
อัตรากำไรจากการดำเนินงาน (%)	19.61	18.10	22.92
อัตรากำไรอื่น (%)	-	-	-
อัตราส่วนเงินสดต่อการทำกำไร (%)	N.A.	111.53	83.16
อัตรากำไรสุทธิ (%)	6.97	6.62	11.36
อัตราผลตอบแทนผู้ถือหุ้น (%)	19.70	13.39	19.07
อัตราส่วนแสดงประสิทธิภาพในการดำเนินงาน			
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ (%)	3.65	3.78	7.04
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ถาวร (%)	N.A.	23.22	41.29
อัตรากำไรหมุนของสินทรัพย์ (เท่า)	0.52	0.57	0.62
อัตราส่วนวิเคราะห์นโยบายทางการเงิน			
อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (เท่า)	3.27	2.10	1.44
อัตราส่วนความสามารถชำระดอกเบี้ย (เท่า)	N.A.	2.94	3.10
อัตราส่วนความสามารถชำระภาระผูกพัน (เท่า)	N.A.	0.74	1.10
อัตรากำไรจ่ายเงินปันผล (%)	42.40	85.87	33.12

ตารางสรุปฐานะทางการเงินและผลการดำเนินงาน สำหรับงบการเงินรวมงวดบัญชีปี 2553 ถึง ปี 2555

งบแสดงฐานะการเงินรวม

งบแสดงฐานะการเงิน	งบการเงินรวม			
	2554 (ปรับปรุงใหม่)		2555	
	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ
สินทรัพย์				
สินทรัพย์หมุนเวียน				
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	1,359.05	4.94	3,665.65	11.40
เงินลงทุนชั่วคราว	26.32	0.10	59.73	0.19
ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น	1,255.50	4.56	2,991.93	9.30
ค่าใช้จ่ายล่วงหน้า	422.61	1.54	444.06	1.38
เงินให้กู้ยืมระยะสั้นแก่กิจการที่เกี่ยวข้องกัน	557.55	2.03	289.02	0.90
สินค้าคงเหลือ	187.02	0.68	230.64	0.72
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	295.30	1.07	350.04	1.09
รวมสินทรัพย์หมุนเวียน	4,103.34	14.92	8,031.07	24.97
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน				
เงินฝากธนาคารที่มีภาระค้ำประกัน	19.84	0.07	170.10	0.53
เงินลงทุนในบริษัทร่วม	1,968.64	7.16	1,974.93	6.14
เงินลงทุนในบริษัทย่อย	-	-	-	-

เงินลงทุนระยะยาวอื่น	9,918.66	36.06	13,836.40	43.02
เงินให้ผู้มีระยะยาวแก่กิจการที่เกี่ยวข้องกัน	212.12	0.77	200.01	0.62
อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน	1,010.35	3.67	317.71	0.99
ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์	7,148.15	25.98	6,379.41	19.84
สินทรัพย์ไม่มีตัวตน	696.85	2.53	699.58	2.18
สิทธิการเช่า	63.28	0.23	60.96	0.19
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น	2,368.41	8.61	490.30	1.52
รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน	23,406.30	85.08	24,129.41	75.03
รวมสินทรัพย์	27,509.64	100.00	32,160.47	100.00

งบแสดงฐานะการเงิน	งบการเงินรวม			
	2554 (ปรับปรุงใหม่)		2555	
	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ
หนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น				
หนี้สินหมุนเวียน				
เงินเบิกเกินบัญชีและเงินกู้ยืมระยะสั้นจากธนาคาร	1,198.57	4.36	1,670.00	5.19
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	1,752.32	6.37	1,829.02	5.69
ส่วนของเงินกู้ยืมระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	788.87	2.87	896.17	2.79
ภาษีเงินได้ค้างจ่าย	6.84	0.02	126.67	0.39
หนี้สินภายใต้สัญญาเช่าเครื่องบินที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	238.84	0.87	340.42	1.06
เจ้าหนี้ค้ำประกันเงินที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	15.58	0.06	25.16	0.08
เงินกู้ยืมระยะสั้นจากกิจการที่เกี่ยวข้องกัน	-	-	-	-
เงินกู้ยืมระยะยาวจากกิจการที่เกี่ยวข้องกันที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	187.05	0.68	195.78	0.61
รายได้รับล่วงหน้า	1,465.04	5.33	1,740.74	5.41
หนี้สินหมุนเวียนอื่น	882.81	3.21	869.12	2.70
รวมหนี้สินหมุนเวียน	6,535.92	23.76	7,693.08	23.92
หนี้สินไม่หมุนเวียน				
เงินกู้ยืมระยะยาว - สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	3,306.47	12.02	2,248.67	6.99
หนี้สินภายใต้สัญญาเช่าเครื่องบิน - สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	1,151.54	4.19	782.07	2.43
เจ้าหนี้ค้ำประกันเงิน - สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	22.25	0.08	38.92	0.12
เงินกู้ยืมระยะยาวจากกิจการที่เกี่ยวข้องกัน - สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	8,280.62	30.10	8,084.84	25.14
สำรองผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงาน	115.34	0.42	160.92	0.50
หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น	15.96	0.06	5.21	0.02
รวมหนี้สินไม่หมุนเวียน	12,892.19	46.86	11,320.62	35.20
รวมหนี้สิน	19,428.11	70.62	19,013.71	59.12
ส่วนของผู้ถือหุ้น				
ทุนเรือนหุ้น				
ทุนจดทะเบียน	1,200.00	4.36	1,250.00	3.89
ทุนออกจำหน่ายและชำระเต็มมูลค่าแล้ว	1,200.00	4.36	1,212.50	3.77
กำไรสะสม				
จัดสรรแล้ว - สำรองตามกฎหมาย	120.00	0.44	121.25	0.38
ยังไม่จัดสรร	(1,136.42)	(4.13)	670.71	2.09
องค์ประกอบอื่นของส่วนของผู้ถือหุ้น	7,771.90	28.25	10,942.25	34.02
ส่วนของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ	7,955.48	28.92	12,946.71	40.26
ส่วนของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมของบริษัทฯ	126.05	0.46	200.06	0.62
รวมส่วนของผู้ถือหุ้น	8,081.53	29.38	13,146.76	40.88
รวมหนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น	27,509.64	100.00	32,160.47	100.00

งบกำไรขาดทุนรวม

งบกำไรขาดทุน	งบการเงินรวม			
	2554 (ปรับปรุงใหม่)		2555	
	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ
รายได้				
ค่าโดยสาร	11,408.96	73.50	14,598.60	74.62
รายได้จากการขายและบริการ	2,130.93	13.73	2,391.07	12.22
ค่าระวางขนส่ง	190.16	1.23	265.25	1.36
ค่าบริการผู้โดยสาร	368.79	2.38	446.97	2.28
เงินปันผลรับ	91.55	0.59	135.33	0.69
กำไรจากการขายเงินลงทุน	325.31	2.10	818.88	4.19
กำไรจากการเงินลงทุนในบริษัทย่อย	-	-	226.79	1.16
โอนกลับค่าเผื่อการค้าขายเงินลงทุนในบริษัทย่อย	-	-	-	-
รายได้อื่น	1,007.33	6.49	680.18	3.48
รวมรายได้	15,523.04	100.00	19,563.09	100.00
ค่าใช้จ่าย				
ต้นทุนขายและบริการ	10,752.95	69.27	13,138.13	67.16
ค่าใช้จ่ายในการขาย	957.91	6.17	1,089.51	5.57
ค่าใช้จ่ายในการบริหาร	1,147.66	7.39	1,445.04	7.39
ขาดทุนจากการขายเงินลงทุนในบริษัทย่อย	-	-	-	-
ขาดทุนจากการขายสิทธิการเช่า	369.27	2.38	-	-
ค่าใช้จ่ายอื่น	61.40	0.40	48.02	0.25
รวมค่าใช้จ่าย	13,289.18	85.61	15,720.71	80.36
กำไรก่อนส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม ค่าใช้จ่ายทางการเงิน และค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้	2,233.86	14.39	3,842.38	19.64
ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม	261.28	1.68	361.68	1.85
กำไรก่อนค่าใช้จ่ายทางการเงินและค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้	2,495.14	16.07	4,204.06	21.49
ค่าใช้จ่ายทางการเงิน	(1,353.37)	(8.72)	(1,493.95)	(7.64)
กำไรก่อนค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้	1,141.77	7.36	2,710.11	13.85
ค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้	(8.77)	(0.06)	(176.41)	(0.90)
กำไรสำหรับปี	1,133.00	7.30	2,533.71	12.95

กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น:

ผลต่างของอัตราแลกเปลี่ยนจากการแปลงค่างบการเงินที่เป็นเงินตราต่างประเทศ

0.57

0.95

ผลกำไรจากการวัดมูลค่าเงินลงทุนในหลักทรัพย์เพื่อขาย

3,799.61

3,169.41

กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จสำหรับปี

3,800.18

3,170.35

กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี

4,933.18

5,704.06

งบกระแสเงินสดรวม

งบกระแสเงินสด	งบการเงินรวม	
	2554	2555
	ล้านบาท	ล้านบาท
กระแสเงินสดจากกิจกรรมการดำเนินงาน		
กำไรก่อนภาษี	1,141.77	2,710.11
รายการปรับกระทบยอดกำไรก่อนภาษีเป็นเงินสดรับ (จ่าย)		
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	623.92	596.98
ค่าเผื่อนี้สงสัยจะสูญ	12.88	38.53
ตัดจำหน่ายหนี้สูญ	-	159.02
การปรับลดสินค้าคงเหลือเป็นมูลค่าสุทธิที่จะได้รับ	0.42	23.27
กำไรจากการจำหน่ายที่ดิน อาคารและอุปกรณ์	(0.81)	(212.74)
ตัดจำหน่ายสินทรัพย์ไม่มีตัวตน	0.10	-
ขาดทุนจากการจำหน่ายอสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน	-	113.02
กำไรจากการขายเงินลงทุนระยะยาว	(320.65)	(812.77)
กำไรจากการขายเงินลงทุนระยะสั้น	0.22	(2.10)
ขาดทุนจากการขายสิทธิการเช่า	369.27	-
ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม	(261.28)	(361.68)
สำรองผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงาน	26.95	33.37
กำไรจากการเปลี่ยนแปลงประมาณการหนี้สินผลประโยชน์หลังออกจากงานของพนักงาน (กำไร) ขาดทุนจากการขายเงินลงทุนในบริษัทย่อย	-	(226.79)
ค่าเผื่อการค้ำเงินลงทุนในบริษัทย่อย (โอนกลับ)	-	-
ขาดทุน (กำไร) จากอัตราแลกเปลี่ยนที่ยังไม่เกิดขึ้นจริง	158.48	47.34
เงินปันผลรับ	(91.55)	(135.33)
ดอกเบี้ยรับ	(63.54)	(69.25)
ค่าใช้จ่ายดอกเบี้ย	1,353.37	1,493.95
กำไรจากการดำเนินงานก่อนการเปลี่ยนแปลงในสินทรัพย์และหนี้สินดำเนินงาน	2,949.54	3,411.33
สินทรัพย์ดำเนินงาน (เพิ่มขึ้น) ลดลง		
ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น	(80.15)	(591.14)
เงินให้กู้กรรมการ	514.63	312.76
เงินให้กู้ยืมระยะสั้นแก่กิจการที่เกี่ยวข้องกัน	(34.38)	10.78
สินค้าคงเหลือ	(50.18)	(66.90)
เงินมัดจำค่าหุ้น	-	1,898.50
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	517.35	(29.99)
สินทรัพย์อื่น	4.32	(63.45)
หนี้สินดำเนินงานเพิ่มขึ้น (ลดลง)		
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	(59.13)	(38.23)
หนี้สินหมุนเวียนอื่น	444.88	273.46
เจ้าหนี้สัญญาเช่าทางการเงิน	(189.90)	(287.57)
หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น	0.51	(10.69)
เงินสดจาก (ใช้ไป) กิจกรรมดำเนินงาน	4,017.50	4,818.86
จ่ายดอกเบี้ย	(1,346.46)	(1,482.24)
จ่ายภาษีเงินได้	(28.91)	(58.29)
เงินสดสุทธิจาก (ใช้ไป) กิจกรรมดำเนินงาน	2,642.13	3,278.34

งบกระแสเงินสด	งบการเงินรวม	
	2554	2555
	ล้านบาท	ล้านบาท
กระแสเงินสดจากกิจกรรมลงทุน		
เงินฝากธนาคารที่มีภาวะค้ำประกันเพิ่มขึ้น	19.84	(150.25)
ซื้อเงินลงทุนระยะสั้น	(104.40)	(176.30)
ซื้อเงินลงทุนระยะยาวอื่น	(919.26)	(946.92)
ซื้อที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์	(686.77)	(441.39)
ซื้อสินทรัพย์ไม่มีตัวตน	(3.72)	(6.91)
ซื้อสิทธิการเช่า	(18.03)	-
ซื้ออสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน	(362.11)	(1.38)
ดอกเบี้ยรับ	58.98	26.18
เงินปันผลรับจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม	225.63	355.39
เงินปันผลรับจากเงินลงทุนระยะยาว	91.55	135.33
เงินสลับจากการจำหน่ายสิทธิการเช่า	44.13	-
เงินสลับจากการจำหน่ายที่ดิน อาคารและอุปกรณ์	4.44	16.92
เงินสลับจากการขายเงินลงทุนระยะสั้น	77.87	144.99
เงินสลับจากการขายเงินลงทุนระยะยาว	418.91	1,011.35
เงินสลับจากการขายเงินลงทุนในบริษัทย่อย	-	50.14
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้นจากการขายบริษัทย่อย	-	315.17
เงินสดสุทธิจาก (ใช้ไป) กิจกรรมลงทุน	(1,152.94)	332.32
กระแสเงินสดจากกิจกรรมจัดหาเงิน		
เงินเบิกเกินบัญชี เงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงินเพิ่มขึ้น (ลดลง)	(132.44)	471.43
เงินสลับจากเงินกู้ยืมระยะสั้น	-	8.73
เงินสลับจากเงินกู้ยืมระยะยาว	801.33	97.97
ชำระคืนเงินกู้ระยะยาว	(611.35)	(1,244.31)
ชำระคืนเงินกู้ระยะสั้น	-	-
เงินสลับจากการเพิ่มทุน	-	12.50
จ่ายเงินปันผล	(900.00)	(654.75)
เงินสดสุทธิจาก (ใช้ไป) กิจกรรมจัดหาเงิน	(842.46)	(1,308.43)
เพิ่มขึ้นจากการแปลงค่าอัตราแลกเปลี่ยน	0.58	4.37
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น (ลดลง) สุทธิ	647.31	2,306.60
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดต้นปี	711.74	1,359.05
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดปลายปี	1,359.05	3,665.65

ข้อมูลกระแสเงินสดเปิดเผยเพิ่มเติม

รายการที่ไม่ใช่เงินสดประกอบด้วย

ลูกหนี้จากการขายที่ดิน อาคารและอุปกรณ์เพิ่มขึ้น

ลูกหนี้จากการขายอสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุนเพิ่มขึ้น

เข้าหนี้ค่าซื้อสินทรัพย์ลดลง

ซื้อยานพาหนะภายใต้สัญญาเช่าทางการเงิน

ลูกหนี้จากการขายเงินลงทุนในบริษัทย่อยเพิ่มขึ้น

กำไรที่ยังไม่เกิดขึ้นจริงจากการเปลี่ยนแปลงมูลค่าเงินลงทุน

รายการปรับปรุงสำรองผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงานจากการขายบริษัทย่อย

-	226.37
-	672.82
10.07	54.17
31.77	45.93
-	454.25
4.88	4.01
-	(4,193.88)

ตารางอัตราส่วนทางการเงิน (งบการเงินรวม)

อัตราส่วนทางการเงิน	งบการเงินรวม	
	2554	2555
อัตราส่วนสภาพคล่อง		
อัตราส่วนสภาพคล่อง (เท่า)	0.63	1.04
อัตราส่วนสภาพคล่องหมุนเร็ว (เท่า)	1.90	2.49
อัตราส่วนสภาพคล่องกระแสเงินสด (เท่า)	0.43	0.46
อัตราส่วนหมุนเวียนลูกหนี้การค้า (เท่า)	N.A.	11.43
ระยะเวลาเก็บหนี้เฉลี่ย (วัน)	N.A.	31.49
อัตราส่วนหมุนเวียนสินค้าคงเหลือ (เท่า)	66.32	62.91
ระยะเวลาขายสินค้าเฉลี่ย (วัน)	5.43	5.72
อัตราส่วนหมุนเวียนเจ้าหนี้ (เท่า)	6.50	7.34
ระยะเวลาชำระหนี้ (วัน)	55.35	49.07
Cash Cycle (วัน)	N.A.	(11.85)
อัตราส่วนแสดงความสามารถในการทำกำไร		
อัตรากำไรขั้นต้น (%)	23.73	25.78
อัตรากำไรจากการดำเนินงาน (%)	17.70	23.75
อัตรากำไรอื่น (%)	-	-
อัตราส่วนเงินสดต่อการทำกำไร (%)	105.89	77.98
อัตรากำไรสุทธิ (%)	7.30	12.95
อัตราผลตอบแทนผู้ถือหุ้น (%)	18.68	23.87
อัตราส่วนแสดงประสิทธิภาพในการดำเนินงาน		
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ (%)	6.54	8.49
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ถาวร (%)	24.84	46.29
อัตราหมุนของสินทรัพย์ (เท่า)	0.90	0.66
อัตราส่วนวิเคราะห์นโยบายทางการเงิน		
อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (เท่า)	2.40	1.45
อัตราส่วนความสามารถชำระดอกเบี้ย (เท่า)	2.98	3.25
อัตราส่วนความสามารถชำระภาระผูกพัน (เท่า)	0.73	0.94
อัตราการจ่ายเงินปันผล (%)	68.84	25.84

12.2 คำอธิบายและการวิเคราะห์ของฝ่ายบริหารเกี่ยวกับฐานะการเงินและผลการดำเนินงาน

ภาพรวมของบริษัทฯ

บริษัทฯ เป็นสายการบินที่ให้บริการเต็มรูปแบบ โดยมุ่งเน้นบริการระดับพรีเมียมให้แก่ผู้โดยสาร บริษัทฯ ก่อตั้งขึ้นในปี 2527 ภายใต้ชื่อ “สหกอลแอร์” เพื่อรับโอนกิจการสายการบินซึ่งดำเนินการโดยบริษัท กรุงเทพ สหกอล จำกัด ซึ่งมีนายแพทย์ปราเสริฐ ปราสาททองโอสถเป็นเจ้าของ และในปี 2529 บริษัทฯ ได้เริ่มให้บริการเที่ยวบินแบบประจำอย่างเป็นทางการ ภายใต้ชื่อปัจจุบันคือ “บางกอกแอร์เวย์ส” ณ วันที่ 31 มีนาคม 2556 บริษัทฯ ให้บริการเที่ยวบินแบบประจำในเส้นทางบินในประเทศ 12 เส้นทาง โดยครอบคลุมเส้นทางที่เป็นจุดหมายปลายทางในด้านการพักผ่อนและแหล่งวัฒนธรรมที่สำคัญในประเทศไทย เช่น จังหวัดภูเก็ต เกาะสมุย จังหวัดเชียงใหม่ และจังหวัดกระบี่ และให้บริการเที่ยวบินแบบประจำในเส้นทางบินระหว่างประเทศอีก 12 เส้นทาง เช่น พม่า ลาว กัมพูชา มาเลเซีย สิงคโปร์ ฮองกง อินเดีย บังกลาเทศ และมัลดีฟส์ ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้ขยายการให้บริการให้ครอบคลุมไปยังกลุ่มลูกค้าในยุโรป เอเชียใต้ ตะวันออกกลาง และญี่ปุ่น โดยการประสานความร่วมมือกับสายการบินเช่น สายการบินเอทิฮัดแอร์เวย์ส สายการบินเจแปนแอร์ไลน์ สายการบินมาเลเซียแอร์ไลน์ และ สายการบินซิลค์แอร์ โดยการทำความตกลงในลักษณะเที่ยวบินร่วมและความตกลงร่วมกันอื่นๆ บริษัทฯ ดำเนินงานในศูนย์ปฏิบัติการการบินหลักสองแห่ง คือ สนามบินสุวรรณภูมิที่กรุงเทพฯ และสนามบินสมุยที่จังหวัดสุราษฎร์ธานีซึ่งเป็นสนามบินที่บริษัทฯ เป็นเจ้าของและดำเนินการเอง นอกจากนี้บริษัทฯ ยังเป็นเจ้าของและดำเนินการสนามบินที่จังหวัดสุโขทัย และจังหวัดตราด ทั้งนี้ เป้าหมายของบริษัทฯ คือการให้บริการเที่ยวบินที่ใช้เวลาเดินทางไปยังจุดหมายปลายทางไม่เกิน 5 ชั่วโมงจากศูนย์ปฏิบัติการการบินแต่ละแห่งของบริษัทฯ ซึ่งส่งผลให้ บริษัทฯ สามารถเข้าถึงผู้โดยสารทั้งใน ภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เอเชียใต้ รวมถึงอินเดีย และจีน

นอกเหนือจากธุรกิจสายการบินแล้ว บริษัทฯ ยังประกอบธุรกิจซึ่งให้บริการที่เกี่ยวข้องกับการบิน ได้แก่ การให้บริการกิจการภาคพื้น การให้บริการคลังสินค้าระหว่างประเทศ ณ สนามบินสุวรรณภูมิ และ การให้บริการอาหารบนเที่ยวบิน โดยผ่านบริษัทย่อยและบริษัทร่วมของบริษัทฯ กล่าวคือ BFS Ground ซึ่งเป็นบริษัทย่อยที่บริษัทฯ ถือหุ้นอยู่จำนวนร้อยละ 90 ซึ่งเป็นหนึ่งในสองผู้ดำเนินการให้บริการลูกค้าภาคพื้น และให้บริการในลานจอดและอุปกรณ์ภาคพื้น BFS Cargo ซึ่งเป็นบริษัทร่วมที่บริษัทฯ ถือหุ้นอยู่เป็นจำนวนร้อยละ 49 ซึ่งเป็นหนึ่งในสองผู้ดำเนินการให้บริการคลังสินค้าระหว่างประเทศ โดยร่วมทุนระหว่างบริษัทฯ และ WFS ซึ่งเป็นผู้ดำเนินการอิสระด้านคลังสินค้าทั่วโลก BAC ซึ่งเป็นบริษัทย่อยที่บริษัทฯ ถือหุ้นเป็นจำนวนร้อยละ 90 ซึ่งเป็นหนึ่งในสามผู้ให้บริการด้านครัวการบิน นอกจากนี้ บริษัทฯ ให้บริการกิจการภาคพื้น ณ สนามบินสมุย โดยผ่าน BAGS ซึ่งเป็นบริษัทย่อยที่บริษัทฯ ถือหุ้นเป็นจำนวนร้อยละ 99.99 นอกจากนี้

ในเดือนธันวาคม 2555 บริษัทฯ ได้ทำการปรับโครงสร้างการดำเนินธุรกิจ เพื่อเตรียมการในการเข้าจดทะเบียนหลักทรัพย์ในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย โดยบริษัทฯ ได้จำหน่ายบริษัทย่อยออกไปจำนวน 5 บริษัท จากจำนวนทั้งสิ้น 11 บริษัท โปรดพิจารณารายละเอียดเพิ่มเติมในลักษณะการประกอบธุรกิจ ภายใต้หัวข้อ “การปรับโครงสร้างธุรกิจ”

ในปี 2554 และปี 2555 บริษัทฯ มีรายได้จากการให้บริการขนส่งผู้โดยสารเป็นจำนวน 11,409.0 ล้านบาท และ 14,598.6 ล้านบาทตามลำดับ ในปี 2554 และปี 2555 บริษัทฯ มีรายได้รวมเป็นจำนวน 15,523.0 ล้านบาท และ 19,519.8 ล้านบาท ตามลำดับ และบริษัทฯ มีผลกำไรรวมเป็นจำนวน 1,133.0 ล้านบาท และ 2,533.7 ล้านบาท ตามลำดับ บริษัทฯ ได้ขยายฝูงบิน ซึ่งเดิมประกอบด้วยเครื่องบินจำนวน 17 ลำ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554 เป็นจำนวน 21 ลำ ณ วันที่ 31 มีนาคม 2555 และบริษัทฯ มีความตั้งใจที่จะเพิ่มจำนวนเครื่องบินให้มีเครื่องบินจำนวน 33 ลำ ภายในวันที่ 31 ธันวาคม 2560 ทั้งนี้ ในช่วงที่ผ่านมา ธุรกิจของบริษัทฯ ได้เติบโตขึ้น แม้จะมีช่วงเวลาที่อุตสาหกรรมการบินตกต่ำซึ่งบริษัทฯ ได้รับผลกระทบด้วย

เนื่องจากปัจจัยหลายประการ รวมถึงผลกระทบในทางลบจากวิกฤติเศรษฐกิจโลกในปี 2550 ซึ่งยังคงต่อเนื่องมาปีต่อๆมา ปัจจัยจากการก่อการร้ายทั้งในและนอกประเทศ และปัญหาราคาน้ำมันเชื้อเพลิงและค่าเบี้ยประกันภัยที่เพิ่มสูงขึ้น รวมทั้งความไม่สงบทางการเมืองและการเกิดอุทกภัยในกรุงเทพฯ และในจังหวัดอื่นๆของประเทศไทย

การปรับโครงสร้างธุรกิจของบริษัทฯและผลกระทบจากการปรับปรุงโครงสร้างองค์กรดังกล่าว ต้องการเงินของบริษัทฯ

สืบเนื่องการปรับโครงสร้างธุรกิจ บริษัทฯไม่คาดหมายว่างบการเงินรวมซึ่งได้จัดทำขึ้นในรอบระยะเวลาใดๆภายหลังวันที่ 31 ธันวาคม 2555 ของบริษัทฯ จะมีลักษณะเทียบเคียงกับงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวม และงบกระแสเงินสดรวม ซึ่งปรากฏตามงบการเงินรวมในอดีต สำหรับรอบปีบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2554 และ 2555 และงบแสดงฐานะทางการเงินรวม ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554 เนื่องจากงบการเงินรวมในอดีต ของบริษัทฯนั้น ได้รวมผลการดำเนินงานของบริษัทฯย่อยที่บริษัทฯได้จำหน่ายออกไปเมื่อมีการปรับปรุงโครงสร้างองค์กร ได้แก่ บริษัท สมุยปาล์มบิซริสอร์ท จำกัด บริษัท สมุยปาล์มบิซ รอยัลวิง จำกัด บริษัท สิ้นทรัพย์สุขโขทัย จำกัด บริษัท สมุยพาร์คอเวนิว จำกัด บริษัท เบ็ญจสรี บริการภาคพื้น จำกัด และบริษัท ศูนย์เพื่อการบินกรุงเทพ จำกัด ดังนั้น งบการเงินรวมในอดีต จึงไม่สามารถชี้วัดผลประกอบการทางการเงินของบริษัทฯในอนาคตได้ ทั้งนี้ โปรดพิจารณาปัจจัยความเสี่ยง ในหัวข้อ “งบการเงินรวมในอดีตของบริษัทฯ อาจไม่สามารถชี้วัดถึงผลประกอบการในอนาคตของบริษัทฯ ได้ และข้อมูลนี้อาจนำไปใช้เพื่อมาประเมินบริษัทฯ โดยรวมตามโครงสร้างกลุ่มบริษัทฯ ณ เวลาที่จะนำหุ้นเข้าจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ มีอยู่จำกัด ดังนั้น นักลงทุนจึงไม่ควรตัดสินใจโดยอาศัยข้อมูลในงบการเงินรวมในอดีต หรืองบการเงินเสมือนจริงของบริษัทฯ เกินสมควร” งบแสดงฐานะการเงินรวม ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 ได้แสดงถึงผลของการปรับโครงสร้างธุรกิจ อย่างไรก็ดี บริษัทฯ ไม่ได้จัดทำงบการเงินเสมือนจริง เพื่อแสดงผลการดำเนินงานของบริษัทฯ เสมือนว่าการปรับโครงสร้างได้เกิดขึ้นมาก่อนหน้านี้ เนื่องจากการปรับโครงสร้างดังกล่าวไม่ได้มีผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญต่อผลการดำเนินการของบริษัทฯ

12.2.1 เกณฑ์ในการจัดทำงบการเงิน

ข้อมูลทั่วไป

สืบเนื่องจากการปรับโครงสร้างธุรกิจในช่วงสิ้นปี 2555 ซึ่งส่งผลกระทบต่องบการเงินรวมในอดีตของบริษัทฯ ดังนั้น เพื่อประโยชน์ในการอธิบายแนวโน้มในการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ คำอธิบายและการวิเคราะห์ของฝ่ายบริหารเกี่ยวกับการเงินและผลการดำเนินงานจะรวมถึงการอธิบายในส่วนที่เกี่ยวข้องกับงบการเงินดังต่อไปนี้

- งบการเงินเฉพาะกิจการ บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ที่ได้รับการตรวจสอบแล้ว และสำหรับรอบปีบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2553 2554 และ 2555
- งบการเงินรวมในอดีต ซึ่งเป็นงบการเงินรวมของกลุ่มที่ได้รับการตรวจสอบแล้ว ณ วันที่และสำหรับรอบปีบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2554 และ 2555 ซึ่งได้นำเสนอข้อมูลของกลุ่ม บนพื้นฐานของข้อเท็จจริงที่เกิดขึ้นจริง และที่ส่งผลให้มีการปรับปรุงโครงสร้างองค์กรนับจากวันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2555 เท่านั้น

โปรดพิจารณาหมายเหตุประกอบงบการเงิน ข้อ 2.2 ของงบการเงินรวมในอดีต ซึ่งได้มีการระบุอยู่ในส่วนอื่นของเอกสารฉบับนี้สำหรับรายละเอียดเพิ่มเติมของเกณฑ์ในการจัดเตรียมงบการเงินที่เกี่ยวข้อง

การจัดประเภทรายการในงบการเงินและการปรับปรุงใหม่

ปี 2553

งบการเงินเฉพาะกิจการ ณ วันที่ และสำหรับรอบปีบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2553 ซึ่งมีได้มีการนำเสนอในเอกสารฉบับนั้นนั้น ได้รับการจัดประเภทรายการใหม่เพื่อให้สอดคล้องกับข้อมูลที่นำเสนอในงบการเงินเฉพาะกิจการ ณ วันที่ และสำหรับรอบปีบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2554 โดยการจัดประเภทรายการใหม่ของงบการเงินเฉพาะกิจการ ณ วันที่ และสำหรับรอบปีบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2553 นั้นเป็นไปเพื่อวัตถุประสงค์ในการอธิบายรายการในงบการเงินในเอกสารฉบับนี้เท่านั้น จึงมิใช่งบการเงินเฉพาะกิจการในอดีต สำหรับช่วงระยะเวลาเดียวกัน ที่ได้รับการตรวจสอบแล้ว

ปี 2554

งบการเงินเฉพาะกิจการและงบการเงินรวมในอดีต ณ วันที่ และสำหรับรอบปีบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2554 ได้รับการปรับปรุงใหม่โดยเป็นการจัดประเภทรายการใหม่ย้อนหลังสำหรับที่ดินโดยรอบของสนามบินสุโขทัยและสนามบินตราด รวมทั้งที่ดินย่านเพลินจิต จากที่ก่อนหน้านี้ได้รับการบันทึกเป็นที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ มาบันทึกเป็นอสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน

ปี 2555

บริษัทฯ ได้เปลี่ยนแปลงเกณฑ์ในการจัดทำงบการเงินเฉพาะกิจการ ณ วันที่ และสำหรับรอบปีบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2555 มาเป็นการจัดทำขึ้นตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน (TFRS) ในส่วนของมาตรฐานการรายงานทางการเงินสำหรับกิจการที่ไม่มีส่วนได้เสียสาธารณะ การเปลี่ยนแปลงดังกล่าวก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงนโยบายการบัญชีในส่วนของผลประโยชน์ของพนักงาน โดยใช้การคำนวณตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย (Projected Unit Credit Method) เพื่อให้การประมาณการในการตั้งสำรองผลประโยชน์พนักงานเป็นที่เชื่อถือได้ เพื่อให้เป็นไปตามข้อกำหนดของมาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 19 เรื่อง ผลประโยชน์ของพนักงาน

โปรดพิจารณาหมายเหตุประกอบงบการเงิน ข้อ 42 ข้อ 3 และ ข้อ 4 ของงบการเงินรวมในอดีต ซึ่งได้มีการระบุอยู่ในส่วนอื่นของเอกสารฉบับนี้สำหรับรายละเอียดของการจัดประเภทรายการในงบการเงินและการปรับปรุงใหม่

12.2.2 ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อผลการดำเนินงาน

ปัจจัยที่สำคัญหลายประการได้ส่งผลกระทบ และบริษัทฯ คาดว่าจะยังคงส่งผลกระทบต่อ ไปต่อฐานะการเงินและผลการดำเนินงานของบริษัทฯ ซึ่งรวมถึงปัจจัยดังต่อไปนี้

ค่าใช้จ่ายในการประกอบกิจการสายการบิน (Airline Expenses)

อายุโดยเฉลี่ยของเครื่องบินของบริษัทฯ ณ วันที่ 31 มีนาคม 2556 อยู่ที่ 7.6 ปี บริษัทฯ เชื่อว่าเครื่องบินที่มีอายุการใช้งานค่อนข้างน้อยจะทำให้บริษัทฯ ได้รับประโยชน์จากการที่ค่าใช้จ่ายในการซ่อมบำรุงรักษาและปรับปรุงเครื่องบินโดยทั่วไปต่ำกว่าเครื่องบินที่มีอายุการใช้งานมานาน ค่าใช้จ่ายส่วนใหญ่ของบริษัทฯ ซึ่งรวมถึงค่าบำรุงรักษาและปรับปรุงเครื่องบิน ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย (amortization) ค่าใช้จ่ายในการเช่าเครื่องบินและอะไหล่ ต้นทุนทางการเงิน ค่าเช่าตามสัญญาเช่าดำเนินงาน (operating lease) และค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงาน เป็นต้นทุนที่เกิดขึ้นซ้ำในทุกหน่วยการผลิต (recurring costs) ซึ่งจะไม่แปรผันตามจำนวนเที่ยวบินที่ทำการบิน ดังนั้น อัตราการใช้เครื่องบินต่อลำที่สูงขึ้นจะส่งผลให้ต้นทุนต่อหน่วยลดลงและได้รับผลตอบแทนต่อผู้โดยสารเพิ่มขึ้น นอกจากนี้ ค่าใช้จ่ายของบริษัทฯ บางรายการ ซึ่งรวมถึงค่าน้ำมันสำหรับเครื่องบินและค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงานสำหรับนักบิน ลูกเรือ และบุคลากรที่ทำงานระดับภาคพื้นดิน ผันแปรตามจำนวนเที่ยวบินที่ทำการบินแต่ไม่ได้ผันแปรตามอัตราส่วนการขนส่งผู้โดยสาร ดังนั้น การ

สำหรับส่วนเพิ่มของต้นทุนค่าน้ำมันอากาศยานที่บริษัทฯ คาดการณ์ว่าไม่สามารถเรียกเก็บจากผู้โดยสารได้ บริษัทฯ ได้เข้าทำธุรกรรมป้องกันความเสี่ยงจากราคาน้ำมันเชื้อเพลิงในรูปแบบต่างๆ เป็นครั้งคราว เพื่อให้ต้นทุนค่าน้ำมันเชื้อเพลิงของบริษัทฯ อยู่ในระดับที่ควบคุมได้ ซึ่งรวมถึงการเข้าทำธุรกรรมเพื่อบริหารจัดการต้นทุนโดยปกติเป็นระยะเวลา 6-9 เดือน แต่จะไม่เกิน 1 ปี บริษัทฯ เข้าทำการป้องกันความเสี่ยงจากราคาน้ำมันเชื้อเพลิงในหลายรูปแบบ ซึ่งรวมถึงสัญญาสวอปราคาน้ำมันเชื้อเพลิง (fuel price swap agreement : ข้อตกลงจะซื้อหรือขายน้ำมันในอนาคตด้วยราคาที่กำหนดแน่นอนตายตัว โดยจะไม่มีการส่งมอบน้ำมัน) สัญญาคอลลาร์ราคาน้ำมันเชื้อเพลิง (fuel price collar agreements : ข้อตกลงที่จะซื้อหรือขายน้ำมันเชื้อเพลิงในอนาคต โดยทั้งสองฝ่ายกำหนดช่วงราคาที่จะซื้อและขาย โดยจะไม่มีการส่งมอบน้ำมันเชื้อเพลิง) และสัญญาออปชันราคาน้ำมันเชื้อเพลิง (fuel price option agreements : ข้อตกลงที่ผู้ซื้อทำประกันต่อการเคลื่อนไหวของราคาน้ำมันเชื้อเพลิงไม่ให้สูงกว่าราคาอ้างอิงที่ผู้ซื้อและผู้ขายตกลงกันไว้) (ซึ่งประกอบไปด้วยสิทธิในการซื้อและสิทธิในการขาย) ซึ่งบริษัทฯ จะทำการทบทวนทุกรายไตรมาส ทั้งนี้ เครื่องมือในการป้องกันความเสี่ยงจากราคาน้ำมันเชื้อเพลิงเหล่านี้เพื่อบริหารจัดการต้นทุนสำหรับช่วงระยะเวลาใดเวลาหนึ่ง ส่งผลให้บริษัทฯ สามารถซื้อน้ำมันอากาศยานในราคาตามที่บริษัทฯ ได้ทำการป้องกันความเสี่ยงโดยเฉลี่ยเท่ากับราคาเฉลี่ยน้ำมันของราคาตลาดสำหรับช่วงระยะเวลาก่อนที่บริษัทฯ จะเข้าซื้อจริง ทั้งนี้ คู่สัญญาของการป้องกันความเสี่ยงจากราคาน้ำมันเชื้อเพลิงส่วนใหญ่เป็นสถาบันการเงิน นอกจากนี้ เนื่องจากการป้องกันความเสี่ยงจากราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่บริษัทฯ ทำไว้ แม้ว่าราคาตลาดของน้ำมันจะปรับตัวลดลงในอนาคต บริษัทฯ อาจไม่สามารถลดต้นทุนน้ำมันได้ในเวลาอันรวดเร็ว และด้วยลักษณะของการป้องกันความเสี่ยงจากราคาน้ำมันเชื้อเพลิงของบริษัทฯ การป้องกันความเสี่ยงจากราคาน้ำมันเชื้อเพลิงดังกล่าวจึงถือเป็นสินทรัพย์ทางการเงินที่ต้องมีการปรับมูลค่าตามราคาตลาด (Mark to market) โดยจะบันทึกกำไรหรือขาดทุนเป็นส่วนหนึ่งของต้นทุนขายและบริการในงบการเงินของบริษัทฯ โปรดดูรายละเอียดเพิ่มเติมเกี่ยวกับการป้องกันความเสี่ยงจากราคาน้ำมันเชื้อเพลิงของบริษัทฯ ในหัวข้อ “—ความเสี่ยงทางการตลาด—ความเสี่ยงของราคาน้ำมันเชื้อเพลิง”

การเพิ่มขึ้นของราคาในการเดินทางทางอากาศโดยรวม (อันประกอบด้วย ค่าโดยสาร ภาษีที่เกี่ยวข้อง ค่าน้ำมันอากาศยาน และค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมอื่นๆ) เนื่องจากราคาน้ำมันเชื้อเพลิงปรับตัวสูงขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ อาจทำให้อุปสงค์ในการใช้บริการบริษัทฯ ลดลง ดังนั้น ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงต่อบาร์เรลที่ปรับตัวสูงขึ้นอาจส่งผลกระทบต่อความสามารถในการทำกำไร และผลการดำเนินงานของบริษัทฯ

ค่าใช้จ่ายในการเช่าเครื่องบิน

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2556 โดยบริษัทฯ มีเครื่องบินจำนวน 15 ลำจากทั้งหมด 21 ลำของเครื่องบินของบริษัทฯ อยู่ภายใต้สัญญาเช่าดำเนินงาน ส่วนที่เหลือเป็นสัญญาเช่าทางการเงิน

ค่าใช้จ่ายในการเช่าเครื่องบิน รวมถึงค่าเช่าเครื่องบินที่ชำระให้บริษัทฯ ผู้ให้เช่าเครื่องบินและบริษัทฯ ผู้ค้าเครื่องบินตามสัญญาเช่าดำเนินงาน ซึ่งค่าใช้จ่ายเหล่านี้ส่วนใหญ่ระบุเป็นสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐฯ โดยภายใต้สัญญาเช่าดำเนินงาน บริษัทฯ มีสิทธิใช้เครื่องบินและมีหน้าที่ชำระเงินค่าเช่าตามข้อตกลงการเช่าที่เกี่ยวข้อง โดยปกติสัญญาเช่าดำเนินงานของบริษัทฯ แตกต่างจากสัญญาเช่าทางการเงิน (finance leases) เนื่องจากไม่ได้กำหนดให้บริษัทฯ มีสิทธิเลือกที่จะซื้อเครื่องบินได้ และผู้ให้เช่าจะเป็นผู้ได้รับผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจและรับความเสี่ยงต่างๆ ในฐานะเจ้าของกรรมสิทธิ์ในเครื่องบิน ซึ่งรวมถึงความเสี่ยงในมูลค่าของเครื่องบินเมื่อครบกำหนดระยะเวลาการเช่า ทั้งนี้ บริษัทฯ จะต้องดำเนินการคืนเครื่องบินในสภาพที่ตกลงไว้เมื่อสิ้นสุดระยะเวลาการเช่า อย่างไรก็ตาม แม้กรรมสิทธิ์ในเครื่องบินยังเป็นของผู้ให้เช่า บริษัทฯ มีหน้าที่ที่จะต้องปฏิบัติตามกฎหมายและกฎระเบียบที่ใช้บังคับ และมีหน้าที่ในการดูแลรักษาซ่อมบำรุง

เครื่องบิน การให้บริการ การประกันภัย การชำระภาษี ตลอดระยะเวลาที่สัญญาเช่ายังมีผลใช้บังคับ บริษัทฯจะรับรู้ค่าเช่าที่ชำระตามสัญญาเช่าดำเนินงานเป็นค่าใช้จ่ายตามสัญญาเช่าดำเนินงานในงบกำไรขาดทุนของบริษัทฯ โดยจะไม่บันทึกภาระหนี้สินที่เกี่ยวข้องกับเครื่องบินที่อยู่ภายใต้สัญญาเช่าดำเนินงานในงบดุลของบริษัทฯ แต่จะปรากฏในหมายเหตุประกอบงบการเงินของบริษัทฯ

ภายใต้สัญญาซื้อขายแบบมีเงื่อนไข ซึ่งได้รับการจัดประเภทเป็นสัญญาเช่าในรูปแบบของการให้การสนับสนุนทางการเงิน บริษัทฯ ชำระค่าเช่าซึ่งนำไปชำระเป็นส่วนหนึ่งของราคาซื้อขายเครื่องบินตามกำหนดระยะเวลาการเช่า โดยบริษัทฯจะต้องเป็นผู้รับความเสี่ยงทางเศรษฐกิจและผลประโยชน์โดยส่วนใหญ่ของการเป็นเจ้าของเครื่องบิน ตามสัญญาซื้อขายแบบมีเงื่อนไขทุกสัญญาของบริษัทฯ บริษัทฯมีสิทธิเลือกที่จะซื้อเครื่องบินเมื่อครบกำหนดระยะเวลาการเช่า และจะมีกรรมสิทธิ์ในเครื่องบินเมื่อมีการชำระเงินตามสัญญาดังกล่าวครบถ้วนแล้ว

โปรดดูรายละเอียดเพิ่มเติมจากหมายเหตุประกอบงบการเงินรวมตามวิธีตัดส่วนในอดีต ข้อ 24

ฝูงบินและการบำรุงรักษา

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2556 บริษัทฯ มีเครื่องบินจำนวนทั้งสิ้น 21 ลำ ประกอบด้วยเครื่องบินแบบเอทีอาร์ 72 จำนวน 8 ลำ เครื่องบินแบบแอร์บัส 319 จำนวน 8 ลำ และเครื่องบินแบบแอร์บัส 320 จำนวน 5 ลำ และอายุโดยเฉลี่ยของเครื่องบินของบริษัทฯ ณ วันที่ 31 มีนาคม 2556 อยู่ที่ประมาณ 7.6 ปี

เนื่องจากต้องเปลี่ยนชิ้นส่วนประกอบของเครื่องบินจำนวนมากภายหลังจากมีการใช้งานครบตามชั่วโมงการบินที่กำหนด หรือครบจำนวนรอบในการขึ้นบินและลงจอดตามที่กำหนด รวมทั้งเทคโนโลยีการบินแบบใหม่อาจทำให้บริษัทฯ ต้องมีการปรับปรุงเครื่องบินของบริษัทฯ โดยทั่วไปแล้ว ต้นทุนในการบำรุงรักษาเครื่องบินที่มีอายุการใช้งานนานจะสูงกว่าต้นทุนในการบำรุงรักษาเครื่องบินที่ใหม่กว่า ดังนั้น เมื่อฝูงบินของบริษัทฯ มีอายุมากขึ้นเรื่อย ๆ ก็จะต้องมีการการบำรุงรักษามากขึ้นและค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานและการบำรุงรักษาของบริษัทฯ ก็จะต้องปรับสูงขึ้นตามไปด้วยเช่นกัน และการบำรุงรักษาดังกล่าวอาจกระทบต่อต้นทุนการดำเนินงานบนฐานปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร และอัตราการใช้เครื่องบินต่อลำของบริษัทฯ ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อผลการดำเนินงานของบริษัทฯ ในที่สุด นอกจากนี้ เมื่อฝูงบินของบริษัทฯ มีอายุมากขึ้นเรื่อย ๆ บริษัทฯ จะไม่สามารถใช้ประโยชน์จากการรับประกันเครื่องบินดังกล่าวจากผู้ผลิตซึ่งโดยปกติมีอายุประมาณ 2-3 ปี เมื่อพิจารณาจากคุณลักษณะตามมาตรฐานของการปฏิบัติงานและมาตรการในการซ่อมบำรุงรักษาสำหรับเครื่องบินประเภทเดียวกันและเครื่องยนต์รุ่นเดียวกันแล้ว การซื้อหรือเช่าเครื่องบินหรือเครื่องยนต์ชนิดอื่นที่แตกต่างจากที่ใช้อยู่ในฝูงบินปัจจุบันมีแนวโน้มที่จะส่งผลให้บริษัทฯ มีต้นทุนขายและบริการที่สูงขึ้น โดยไม่เป็นไปตามสัดส่วน นอกจากนี้ โดยทั่วไปแล้ว เครื่องบินที่เก่ากว่าจะมีประสิทธิภาพในการใช้น้ำมันอากาศยานที่น้อยกว่าเครื่องบินที่ใหม่กว่าซึ่งมักมีการใช้วัสดุผสม (composite materials) และมีเทคโนโลยีใหม่ที่ช่วยให้ตัวเครื่องบินมีน้ำหนักเบาและใช้น้ำมันอากาศยานได้อย่างมีประสิทธิภาพมากกว่า ดังนั้น เมื่อฝูงบินของบริษัทฯ มีอายุมากขึ้น ฝูงบินของบริษัทฯ จึงจะมีค่าน้ำมันอากาศยานต่อหน่วยที่สูงกว่า นอกจากนี้ เมื่อฝูงบินของบริษัทฯ มีอายุมากขึ้น ภาพลักษณ์ของฝูงบินของบริษัทฯ ในมุมมองของผู้โดยสาร และความไม่เชื่อมั่นของผู้โดยสารต่อความปลอดภัยและเรื่องอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง อาจมีผลกระทบต่อความต้องการในการใช้บริการของผู้โดยสาร และย่อมจะส่งผลกระทบต่อผลการดำเนินงานของบริษัทฯ ด้วย

เครื่องบินแบบเอทีอาร์ 72- 500 เครื่องบินแบบแอร์บัส เอ 319 และเครื่องบินแบบแอร์บัส เอ 320 ของบริษัทฯ ช่วยให้บริษัทฯ สามารถกำหนดเครื่องบินกับเส้นทางบินที่เหมาะสมได้ ซึ่งขึ้นอยู่กับปัจจัยหลายประการเช่น จำนวนผู้โดยสาร ระยะทางที่เดินทาง ข้อจำกัดของสนามบินเกี่ยวกับขนาดของเครื่องบิน ฝูงบินของบริษัทฯ ในปัจจุบันประกอบด้วย

เครื่องบินแบบเอทีอาร์ 72 จำนวน 8 ลำ ซึ่งมีความสามารถในการเข้าถึงสนามบินบางแห่งซึ่งเครื่องบินที่มีขนาดใหญ่กว่าไม่สามารถเข้าถึงได้ เช่น สนามบินตราด และการให้บริการในเส้นทางบินที่มีผู้โดยสารใช้บริการน้อย ทำให้เครื่องบินแบบเอทีอาร์ 72-500 ของบริษัทฯ สร้างรายได้ต่อหน่วยบนฐานปริมาณการขนส่งด้านผู้โดยสาร (RPK basis) สูงกว่าเครื่องบินแบบแอร์บัสแม้ว่าจะมีต้นทุนการดำเนินงานบนฐานปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ASK basis) ที่สูงกว่าซึ่งเป็นผลอันเนื่องมาจากการทำการบินในเที่ยวบินที่สั้นกว่าและมีจำนวนที่นั่งน้อยกว่า เครื่องบินแบบเอทีอาร์ 72-500 ของบริษัทฯ ยังสามารถช่วยให้บริษัทฯ สามารถทำการปรับเปลี่ยนเพื่อบริหารจัดการจำนวนเที่ยวบินในเส้นทางบินที่มีความต้องการต่ำหรือในช่วงที่มีผู้โดยสารเดินทางน้อย (off-season) ได้อย่างมีประสิทธิภาพ ส่วนเครื่องบินแบบแอร์บัส เอ 319 นั้น ทำให้บริษัทฯ ขยายความสามารถในการขนส่งผู้โดยสารในเส้นทางบินไปยังและออกจากสนามบินสมุย ซึ่งไม่สามารถรองรับเครื่องบินที่มีขนาดใหญ่กว่าเครื่องบินแบบแอร์บัส เอ 319 ได้ ในขณะที่เครื่องบินแบบแอร์บัส เอ 320 ทำให้บริษัทฯ สามารถขยายเส้นทางบินระหว่างประเทศไปยังเมืองต่างๆ ในต่างประเทศ เช่น มุมไบ และธากาได้

ปริมาณที่นั่งและเครือข่ายเส้นทางบิน

ธุรกิจ สถานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ ได้รับผลกระทบจากปริมาณที่นั่งและเครือข่ายเส้นทางบินของบริษัทฯ ซึ่งปัจจัยเหล่านี้ต่างได้รับผลกระทบจากองค์ประกอบของฝูงบิน กลยุทธ์ด้านเครือข่ายเส้นทางบิน และสิทธิในการบินไปยังจุดหมายปลายทางต่างๆ

กลยุทธ์ด้านเครือข่ายเส้นทางบิน

กลยุทธ์ด้านเครือข่ายเส้นทางบินของบริษัทฯ มุ่งเน้นการทำได้สูงสุด บริษัทฯ ได้ทำการประเมินเครือข่ายเส้นทางการบินทุกเดือน โดยใช้เครื่องมือที่หลากหลายในการประเมิน ซึ่งรวมถึงระบบการจัดการรายได้ของบริษัทฯ ในการเพิ่มรายได้ รายได้ต่อหน่วย อัตราการใช้ประโยชน์ของฝูงบิน และปริมาณที่นั่งให้เพิ่มสูงที่สุด ทั้งนี้ ในการกำหนดเครือข่ายเส้นทางบินจะพิจารณาจากอุปสงค์และอุปทานเป็นหลัก ในขณะที่การขนส่งผู้โดยสารจะแตกต่างกันไปตามแต่ละเส้นทางบิน และตามช่วงระยะเวลาที่แตกต่างกันไป ทั้งนี้ หลังจากที่บริษัทฯ ได้พิจารณาถึงปริมาณที่นั่งรวมทั้งหมดที่ได้จัดสรรให้กับเส้นทางบินนั้นๆ หรือในภูมิภาคนั้นๆ การแข่งขันในเส้นทางบินเฉพาะเส้นทาง จำนวนผู้โดยสารซึ่งเข้ามาใช้บริการและราคาบัตรโดยสารโดยเฉลี่ย รายได้ที่เพิ่มขึ้นจากการให้บริการเที่ยวบินที่เชื่อมต่อ ตลอดจนต้นทุนและต้นทุนที่อาจเพิ่มสูงขึ้นในอนาคต แล้ว บริษัทฯ จึงประเมินและปรับเปลี่ยนเครือข่ายเส้นทางบิน ถ้าบริษัทฯ ไม่สามารถทำกำไรจากเส้นทางบินใหม่ได้หลังจากระยะเวลาทดลองซึ่งโดยทั่วไปคือหนึ่งปี บริษัทฯ จะลดความถี่ในเส้นทางบินและจะทำการตรวจสอบอย่างต่อเนื่องทุกไตรมาส หรือยกเลิกเส้นทางบินดังกล่าว ยกตัวอย่างเช่น ในเดือนตุลาคม 2555 บริษัทฯ ได้ทำการปิดเส้นทางไป-กลับระหว่างกรุงเทพ-บังกาลอร์ ซึ่งไม่สามารถทำกำไรให้กับบริษัทฯ ตั้งแต่เริ่มดำเนินการในเดือนกันยายน 2554 เนื่องจากจำนวนผู้โดยสารที่ใช้บริการไม่เพียงพอ อย่างไรก็ตาม ทางบริษัทฯ อาจพิจารณาเป็นรายการกรณีให้รักษาเส้นทางการบินที่อาจไม่ทำกำไรเอาไว้เพื่อที่จะเชื่อมต่อเส้นทางนั้นกับเส้นทางบินในเครือข่ายเดิมเพื่อจะทำกำไรในเส้นทางบินนั้นได้เพียงพอ

ทั้งนี้ เพื่อให้บริษัทฯ ได้รับประโยชน์ในการหารายได้จากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิซึ่งเป็นสนามบินหลักของประเทศไทยและเป็นจุดเชื่อมต่อเที่ยวบินระดับภูมิภาคสำหรับการเดินทางในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้นั้น บริษัทฯ ได้มุ่งเน้นการเป็นจุดเชื่อมต่อและมุ่งเน้นความต่อเนื่องระหว่างเส้นทางการบินในประเทศและในภูมิภาคบางเส้นทางกับเส้นทางการบินอื่นที่สามารถทำกำไรสูง เพื่อเป็นการเพิ่มจำนวนการบินของบริษัทฯ ที่ได้เชื่อมต่อผ่านประเทศไทยไปยังจุดหมายปลายทางนอกประเทศไทย นอกจากนี้ การเป็นพันธมิตรในการทำการบินร่วม (Code-Sharing) และการดำเนินการให้ความร่วมมือต่างๆ ล้วนเป็นหัวใจสำคัญในการดำเนินกลยุทธ์เครือข่ายเส้นทางบินของบริษัทฯ ด้วยเหตุดังกล่าวทำให้

อัตราส่วนการขนส่งผู้โดยสารมากขึ้นจากผู้โดยสารที่เชื่อมต่อกับสายการบินของบริษัทฯจากพื้นที่ต่างๆทั่วโลก ในการนี้ บริษัทฯได้เพิ่มการเป็นพันธมิตรในการทำการบินร่วม (Code-Sharing) จากจำนวน 5 ราย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2553 เป็นจำนวน 9 ราย ณ วันที่ 31 มีนาคม 2556 นอกจากนี้บริษัทฯ ได้เป็นพันธมิตรในการทำการบินร่วมกับสายการบินไทยซึ่งในขณะนี้ยังไม่ได้เริ่มดำเนินการ

อนึ่ง บริษัทฯได้ดำเนินการตรวจสอบเที่ยวบินในเครือข่ายส่วนขยายเพื่อให้เวลาของเที่ยวบินสอดคล้องกับเครือข่ายเส้นทางบินของบริษัทฯ ซึ่งจะส่งผลให้จำนวนเที่ยวบินที่เชื่อมต่อกันมีเพิ่มมากขึ้นและเพียงพอกับผู้โดยสารที่ประสงค์จะเชื่อมต่อกับเที่ยวบินของบริษัทฯ นอกจากนี้ บริษัทฯยังได้ทำการตรวจสอบปริมาณการบินอย่างต่อเนื่องทั้งเส้นทางการบินภายในประเทศและระหว่างประเทศ รวมถึงทำการปรับเปลี่ยนความถี่ในเส้นทางการบินและปริมาณที่นั่งเป็นระยะๆ เพื่อรองรับความผันผวนของความต้องการในการใช้บริการของผู้โดยสารในเส้นทางการบินเหล่านั้น

สิทธิทางการบินและการจัดสรรเวลาการขึ้นลงของเครื่องบินในสนามบิน

สิทธิทางการบินและการจัดสรรเวลาการขึ้นลงของเครื่องบินล้วนมีผลต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ASK) และเครือข่ายเส้นทางบินของบริษัทฯ เนื่องจากในแต่ละประเทศ ผู้ดำเนินการสนามบิน และ/หรือหน่วยงานของรัฐซึ่งกำกับดูแลในด้านการบินหรือการขนส่ง ได้ให้สิทธิบางประการตามปริมาณที่นิ่งและความถี่ของเที่ยวบิน การเพิ่มขึ้นของความถี่ในเส้นทางบินในแต่ละจุดหมายปลายทางที่บริษัทฯกำลังให้บริการอยู่ในปัจจุบันนั้นขึ้นอยู่กับความสามารถของบริษัทฯในการได้รับสิทธิในการลงจอดหรือการบินขึ้นที่เพิ่มขึ้นในจุดหมายปลายทางนั้นๆ ซึ่งรวมถึงท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสนามบินเกาะสมุย นอกจากนี้ ยังอาจมีการจำกัดจำนวนที่นั่งรวมทั้งหมดที่สายการบินแต่ละแห่งจะได้รับอนุญาตให้บินไปยังจุดหมายปลายทางนั้นๆ รายละเอียดเพิ่มเติมโปรดดูที่ “กฎระเบียบต่างๆของธุรกิจการบินในประเทศไทย” ดังนั้นการจัดสรรเวลาการขึ้นลงของเครื่องบินในสนามบินและการจำกัดจำนวนที่นั่งย่อมส่งผลกระทบต่อความสามารถของบริษัทฯในการปรับเปลี่ยนเครือข่ายเส้นทางบิน เนื่องจากข้อจำกัดบางประการอาจส่งผลให้บริษัทฯไม่สามารถเพิ่มจำนวนเที่ยวบินไปยังสถานีปลายทางที่สามารถสร้างกำไรมากกว่าหรือมีอุปสงค์ในการใช้บริการทางการบินสูงกว่าได้ ความสามารถของบริษัทฯในการเพิ่มปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ASK) จึงอาจถูกจำกัดเนื่องจากกรณีที่บริษัทฯไม่สามารถปรับเปลี่ยนเครือข่ายเส้นทางบินได้

ค่าโดยสาร

อัตราค่าโดยสารโดยเฉลี่ยซึ่งคำนวณโดยนำผลรวมของรายได้จากการขนส่งผู้โดยสารแบบประจำหารด้วยจำนวนผู้โดยสารที่ขนส่งทั้งหมดเพิ่มขึ้นจาก 3,828.0 บาท ในปี 2553 เป็นจำนวน 3,789.0 บาท ในปี 2554 เป็นจำนวน 4,089 บาท ในปี 2555 ทั้งนี้ ค่าโดยสารที่บริษัทฯเรียกเก็บมีผลกระทบโดยตรงต่อรายได้และความสามารถในการทำกำไรของบริษัทฯ ซึ่งได้รับผลกระทบจากปัจจัยต่างๆดังนี้

การกำหนดราคา

ธุรกิจการบินจัดเป็นธุรกิจที่มีการแข่งขันด้านราคาสูงมากและเป็นช่วงๆ โดยทั่วไป บริษัทฯและคู่แข่งจะลดราคา ค่าโดยสารในช่วงนอกฤดูท่องเที่ยวเพื่อกระตุ้นความต้องการในการเดินทาง การลดราคาค่าโดยสารดังกล่าวของบริษัทฯ มักส่งผลให้สายการบินคู่แข่งต้องลดราคาตามด้วย เมื่อบริษัทฯมีการลดราคาค่าโดยสาร รายได้จากการขนส่งผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วยของบริษัทฯก็จะลดลง และส่งผลกระทบต่อผลการดำเนินงานของบริษัทฯ อย่างไรก็ตาม บริษัทฯได้เริ่มใช้การกำหนดราคาที่มีความยืดหยุ่น โดยเป็นไปตามต้นแบบการกำหนดราคามาตรฐานที่สายการบินโดยทั่วไปใช้ ด้วยการเน้นการเพิ่มรายได้ต่อหน่วยและอัตราส่วนการขนส่งให้สูงขึ้น บริษัทฯบริหารจัดการกำไรจากการขนส่งผู้โดยสารโดยใช้ระบบการ

บริหารจัดการรายได้ (AirVision Revenue Manager) และใช้นโยบายการตลาดและการขายของบริษัทฯ ทั้งนี้ ระบบการบริหารจัดการรายได้ของบริษัทฯ ได้ใช้ต้นแบบในการคาดคะเนและการหาราคาที่เหมาะสม เพื่อที่จะวิเคราะห์ข้อเสียเปรียบเชิงเศรษฐศาสตร์ที่ต้องเกิดขึ้นในการกำหนดจำนวนที่นั่งในแต่ละราคา ซึ่งทำให้บริษัทฯ สามารถเพิ่มรายได้สูงสุดบนขีดความสามารถที่มีอยู่ เช่นเดียวกับการพิจารณากำหนดเครือข่ายเส้นทางบิน นโยบายการตลาดและการขายของบริษัทฯ ได้นำปัจจัยหลายประการเข้ามาใช้ในการพิจารณาด้วย ซึ่งรวมถึง อุปทานและอุปสงค์ สภาพตลาดและการกำหนดราคาของกลุ่มรวมทั้งการจัดสรรปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (RPK) ไปยังพื้นที่ทางภูมิศาสตร์หรือภูมิภาคนั้น และผลการดำเนินงานที่ผ่านมาในพื้นที่ทางภูมิศาสตร์หรือภูมิภาคนั้น โดยปกติ เพื่อรักษาความสามารถในการแข่งขัน บริษัทฯ จะปรับราคาโดยสารเป็นระยะๆ ซึ่งอาจรวมถึงการให้ส่วนลดราคาโดยสาร ในบางเส้นทางเพื่อเพิ่มอัตราส่วนการขนส่งในเส้นทางนั้นๆ ก่อนที่จะมีการเดินทาง บริษัทฯ ได้ดำเนินมาตรการเพื่อเพิ่มรายได้ให้สูงสุดด้วยการเพิ่มราคาโดยสารในเที่ยวบินที่มีตัวเลขการจองและความต้องการมาก และใช้มาตรการนี้ในบางเส้นทางที่ในอดีตมีข้อมูลแสดงว่ามีอัตราส่วนการขนส่งที่สม่ำเสมอหรือสูง

การกำหนดราคาสำหรับค่าโดยสารภายในประเทศของบริษัทฯ จะขึ้นอยู่กับเพดานราคาโดยสารที่กำหนดโดยรัฐบาลในอัตราไม่เกิน 13 บาทต่อกิโลเมตร สำหรับเส้นทางบินโดยส่วนมากของบริษัทฯ ยกเว้นเส้นทางบินกรุงเทพฯ-ตราดของบริษัทฯ ซึ่งมีเพดานราคาโดยสารในอัตราไม่เกิน 30 บาทต่อกิโลเมตร ทั้งนี้ เพดานราคาโดยสารมีจำกัดสูงสุดในอัตราไม่เกิน 30 บาทต่อกิโลเมตร การขึ้นราคาโดยสารต้องได้รับอนุมัติจาก กรรมการบินพลเรือน ถึงแม้ในปัจจุบัน เพดานราคาที่กำหนดดังกล่าวอาจจะยังไม่ส่งผลกระทบต่อข้อกำหนดราคาสำหรับค่าโดยสารภายในประเทศที่บริษัทฯ เชื่อว่าเป็นระดับที่เหมาะสม แต่เพดานราคาที่กำหนดดังกล่าวอาจมีผลกระทบในอนาคตได้ โปรดพิจารณารายละเอียดเพิ่มเติมได้จากหัวข้อ “ปัจจัยความเสี่ยง-ความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับการประกอบธุรกิจของบริษัทฯ-ความสามารถในการกำหนดค่าโดยสารของบริษัทฯ ถูกจำกัดอัตราค่าโดยสารขั้นสูงที่กำหนดโดยรัฐบาล”

การแข่งขัน

บริษัทฯ ต้องเผชิญกับการแข่งขันสูงมาก ในเส้นทางบินภายในประเทศ และในเส้นทางบินระหว่างประเทศภายในภูมิภาค ทั้งจากสายการบินที่ให้บริการแบบเต็มรูปแบบและจากสายการบินราคาประหยัดอื่นๆ นอกจากนี้ คู่แข่งรายอื่นที่มีอยู่ในปัจจุบันของบริษัทฯ และคู่แข่งรายใหม่ที่จะเข้าสู่ตลาดอาจลดราคาโดยสารในอนาคต หรือเพิ่มปริมาณที่นั่ง ในเส้นทางบินเพื่อเพิ่มส่วนแบ่งการตลาดของตนเอง ซึ่งเหตุการณ์ดังกล่าวอาจทำให้ราคาโดยสาร อัตราส่วนการขนส่งผู้โดยสาร และส่วนแบ่งการตลาดของบริษัทฯ ลดลง และอาจส่งผลให้บริษัทฯ ต้องปรับโครงสร้างต้นทุนและราคาโดยสาร ทั้งนี้ อุตสาหกรรมการบินมีความอ่อนไหวต่อการลดราคาโดยสารมากเป็นพิเศษ เนื่องจากสายการบินจะแบกรับเพียงแค่ต้นทุนผันแปรที่เพิ่มขึ้นเพียงเล็กน้อยจากการให้บริการแก่ผู้โดยสารเพิ่มขึ้น เมื่อเทียบกับการปล่อยที่นั่งว่างไว้ การเปลี่ยนแปลงใดๆ ที่เกิดขึ้นกับสภาพการแข่งขันในตลาดสายการบินภายในประเทศและในภูมิภาค ซึ่งรวมถึงผลที่เกิดขึ้นจากนโยบาย “การเปิดน่านฟ้าเสรี” ของอาเซียน (ASEAN) อาจส่งผลกระทบต่ออย่างมีนัยสำคัญต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ

สภาพแวดล้อมในการดำเนินงานด้านการบินโดยเฉพาะอย่างยิ่งในประเทศไทย

ผลการดำเนินงานของบริษัทฯ ได้รับผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญจากปัจจัยที่หลากหลาย ทั้งนี้ โปรดดู หัวข้อ “ปัจจัยความเสี่ยง” ทางด้านอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว รายได้จากผู้โดยสารของบริษัทฯ ถือเป็นรายได้เกือบทั้งหมดของบริษัทฯ เท่ากับ ร้อยละ 83.9 ของรายได้เฉพาะกิจการ ปี 2555 รายได้จากผู้โดยสารของบริษัทฯ โดยหลักขึ้นอยู่กับการท่องเที่ยวเป็นสำคัญ รองลงมาได้แก่การเดินทางเข้ามาดำเนินธุรกิจในประเทศไทย ในขณะที่เดียวกันก็ได้รับผลกระทบจากความผันผวน

ของอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศระหว่างเงินบาทไทยกับเงินตราต่างประเทศในสกุลหลักอื่นๆ (เช่น เงินดอลลาร์สหรัฐฯ เงินยูโร และเงินเยน) ปริมาณกิจกรรมทางเศรษฐกิจของโลกและของไทย ปัญหาความไม่สงบในประเทศไทย ภัยพิบัติทางธรรมชาติ การเปลี่ยนแปลงตามฤดูกาล และการเปลี่ยนแปลงอื่นๆ ในรูปแบบการขนส่ง ตลอดจนสิทธิทางการบินที่ได้รับและกำหนดเวลาการใช้สนามบิน นอกจากนี้ รายได้จากผู้โดยสารยังขึ้นอยู่กับกำหนัดการดำเนินการและความสามารถในการแข่งขันของบริษัทฯ กับสายการบินระหว่างประเทศและสายการบินภายในประเทศ ตลอดจนสายการบินต้นทุนต่ำหรือสายการบินราคาประหยัด

เหตุการณ์ที่สำคัญที่อยู่เหนือการควบคุมของบริษัทฯ เช่น การก่อการร้ายและการระบาดของโรคระบาด ได้ส่งผลกระทบต่อในทางลบต่ออุตสาหกรรมการบิน เศรษฐกิจไทย และกิจกรรมทางเศรษฐกิจในภูมิภาค ซึ่งทำให้อุปสงค์สำหรับเที่ยวบินและบริการที่เกี่ยวข้องลดลง ราคาค่าโดยสารลดลง เบียดเบียนกันสูงขึ้น และค่าใช้จ่ายด้านการรักษาความปลอดภัยเพิ่มมากขึ้น ทั้งนี้ เหตุการณ์ที่ไม่ปกติเหล่านี้อาจเกิดขึ้นได้ในอนาคตและอาจส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมการบิน ตลอดจนธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ

นับแต่ต้นปี 2550 เป็นต้นมา มีเหตุการณ์สำคัญบางเหตุการณ์ที่ส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมการท่องเที่ยวโดยทั่วไป ตลอดจนมีผลกระทบต่อธุรกิจและผลการดำเนินงานของบริษัทฯ โดยเฉพาะอย่างยิ่งวิกฤตทางการเงินโลกซึ่งเกิดขึ้นเมื่อปี 2551 และภาวะเศรษฐกิจถดถอยทำให้อุปสงค์และการเดินทางทางอากาศทั่วโลกลดลงและส่งผลกระทบต่อผลการดำเนินงานของบริษัทฯ โปรดพิจารณารายละเอียดเพิ่มเติมได้จากหัวข้อ “ปัจจัยความเสี่ยง-ความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับการประกอบธุรกิจของบริษัทฯ - สภาวะความผันผวนที่ยากลำบากในระบบธนาคารและตลาดเงิน (Global Credit Market) และเศรษฐกิจทั่วโลกส่งผลกระทบต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ โดยทั่วไป และอาจทำให้บริษัทฯ ประสบปัญหาข้อจำกัดในการจัดหาแหล่งเงินทุน” นอกจากนี้ สภาวะที่ตกต่ำของตลาดทุนทั่วโลกและสภาพเศรษฐกิจโดยรวมในปี 2554 และปี 2555 รวมถึงวิกฤตหนี้ของประเศในสหภาพยุโรปที่ใช้สกุลเงินยูโร หรือยูโรโซน (Eurozone) ได้ส่งผลกระทบต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ

ระหว่างเดือนกันยายนถึงเดือนธันวาคม 2554 ประเทศไทยประสบปัญหาอุทกภัยที่ครอบคลุมหลายพื้นที่ซึ่งส่งผลกระทบต่อการเดินทางภายในประเทศไทย เหตุการณ์ดังกล่าวทำให้การเดินทางภายในประเทศและระหว่างประเทศต้องหยุดชะงัก และส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมการท่องเที่ยวของประเทศไทย โดยจำนวนผู้โดยสารที่ขนส่งเพิ่มขึ้นเป็น 784,277 คน ในไตรมาสที่สี่ของปี 2554 จาก 655,079 คนในไตรมาสที่ 4 ของปี 2553 ทั้งนี้ การลดลงของจำนวนผู้โดยสารที่มาท่องเที่ยวในกรุงเทพฯ อันเป็นผลจากอุทกภัยลดลงในอัตราที่มากกว่าอัตราการเพิ่มขึ้นของจำนวนผู้โดยสารที่มาท่องเที่ยวนอกกรุงเทพฯ ในบริเวณพื้นที่ที่ไม่ได้รับผลกระทบจากอุทกภัย

นอกจากนี้ ยังมีเหตุการณ์ทางการเมืองและเหตุการณ์ความไม่สงบในประเทศไทยเกิดขึ้นหลายเหตุการณ์ โดยในช่วงปลายปี 2551 ได้มีการชุมนุมประท้วงต่อต้านรัฐบาล ส่งผลให้มีการปิดสนามบินสุวรรณภูมิและสนามบินภูเก็ตตั้งแต่ปลายเดือนพฤศจิกายน 2551 ไปจนถึงต้นเดือนธันวาคม 2551 การระบาดของไข้หวัดใหญ่สายพันธุ์ใหม่ H1N1 ซึ่งส่งผลกระทบต่ออุปสงค์การเดินทางทางอากาศของโลกและต่ออุตสาหกรรมการท่องเที่ยวในไตรมาสที่สองของปี 2552 ซึ่งส่งผลกระทบต่อการบินและการเติบโตของผลการดำเนินงานของบริษัทฯ นอกจากนี้ เหตุจลาจลในช่วงเทศกาลสงกรานต์ในเดือนเมษายน 2552 ได้ส่งผลกระทบต่อการเดินทางมายังประเทศไทย และการเดินทางภายในประเทศไทย อีกทั้งในปี 2553 ยังคงมีเหตุการณ์ที่ส่งผลกระทบต่อการบินและการเดินทางทางอากาศในประเทศไทยขึ้นอีก ได้แก่ เหตุการณ์ชุมนุมทางการเมือง

และเหตุจลาจลที่เกิดขึ้นระหว่างเดือนเมษายนถึงพฤษภาคม 2553 ซึ่งเป็นการชุมนุมประท้วงภายในประเทศที่ขยายวงกว้าง ซึ่งทำให้รัฐบาลต้องเข้ามาควบคุมและส่งผลให้มีการเสียชีวิตของประชาชนและทหาร

อย่างไรก็ดี แม้ว่าจะประสบปัญหาวิกฤตทางเศรษฐกิจและวิกฤตหนี้ของประเทศในสหภาพยุโรปที่ใช้สกุลเงินยูโร หรือยูโรโซน (Eurozone) เช่นเดียวกับวิกฤตทางการเมือง สุขภาพ และสิ่งแวดล้อม และเหตุการณ์ขึ้นต้นทั้งหมด บริษัทฯยังสามารถเพิ่มปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (RPKs) จากจำนวน 1,511 ล้านคนต่อกม. ในปี 2553 เป็นจำนวน 2,404 ล้านคนต่อกม. ในปี 2555 โดยบริษัทฯยังสามารถเพิ่มระวางการขนส่งสินค้าของบริษัทฯจาก 262,936 ตัน ในปี 2553 เป็น 367,272 ตัน ในปี 2555

การเปลี่ยนแปลงตามฤดูกาล

ผลการดำเนินงานของบริษัทฯ มีความผันผวนตามฤดูกาล โดยบริษัทฯประสบกับความผันผวนของความต้องการของผู้โดยสารในแต่ละช่วงเวลาต่าง ๆ ตลอดจนความผันผวนของแนวโน้มในฤดูกาลที่แปรผันไปในแต่ละไตรมาส บริษัทฯคาดว่าผลการดำเนินงานของบริษัทฯจะยังคงผันผวนต่อไปในอนาคต อันเป็นผลมาจากปัจจัยทางด้านฤดูกาลหลายๆประการ ซึ่งรวมถึงการเปลี่ยนแปลงในความต้องการของผู้โดยสาร ตารางการบินและต้นทุนขายและบริการ โดยปกติจากรูปแบบการเดินทางตามฤดูกาลที่ผ่านมา และโดยผลของปัจจัยอื่นๆที่อาจกระทบต่อธุรกิจและการดำเนินงาน รายได้ปริมาณการขนส่งและอัตราส่วนการขนส่งผู้โดยสารของบริษัทฯ จะสูงสุดในไตรมาสแรกช่วงที่มีจำนวนนักท่องเที่ยวสูงสุด ในไตรมาสแรก และสูงรองลงมาในไตรมาสที่สี่ ไตรมาสที่สาม และไตรมาสที่สองของปี ตามลำดับ ทั้งนี้ผลประกอบการของบริษัทฯจะลดลงในไตรมาสที่สองอันเป็นผลมาจากการท่องเที่ยวที่ลดลงในช่วงเดือนดังกล่าวนี้ บริษัทฯจึงให้ความสำคัญกับการซ่อมบำรุงรักษาเครื่องบินในช่วงไตรมาสที่สอง

ทั้งนี้ ในช่วงเวลาที่ความต้องการของผู้โดยสารอยู่ในระดับสูงนั้น บริษัทฯจะประเมินอุปสงค์และอุปทาน ตลอดจนปัจจัยทางด้านตลาดเพื่อเพิ่มปริมาณการขนส่งในเที่ยวบิน รวมทั้งบริษัทฯ ยังได้ดำเนินการจัดสรร หรือปรับลดปริมาณการขนส่งในเที่ยวบินสำหรับช่วงที่ความต้องการของผู้โดยสารอยู่ในระดับต่ำและดำเนินการซ่อมบำรุงเครื่องบินมากขึ้นในช่วงเวลาที่มีความต้องการของผู้โดยสารอยู่ในระดับต่ำ

ความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ

สกุลเงินที่บริษัทฯใช้ในการนำเสนองบการเงินคือสกุลเงินบาทไทย อย่างไรก็ดี การซื้อน้ำมันเชื้อเพลิง สัญญาประกันภัยเครื่องบิน และการเช่าเครื่องบินทั้งหมดของบริษัทฯ ส่วนใหญ่เป็นรายการที่เป็นสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐฯ หรือกำหนดราคาเป็นสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐฯ แต่เรียกเก็บเป็นสกุลเงินบาทไทยตามอัตราแลกเปลี่ยนในขณะนั้น โดยความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศในงบการเงินเฉพาะกิจการในสาระสำคัญเป็นเช่นเดียวกับในงบการเงินรวมในอดีต ทั้งนี้ ประมาณร้อยละ 25.7 ของต้นทุนขายและบริการที่ปรากฏอยู่ในงบการเงินเฉพาะกิจการในปี 2555 เป็นสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐฯ ส่วนที่เหลือเป็นสกุลเงินตราอื่นๆ โดยส่วนใหญ่เป็นสกุลเงินบาทไทย

นอกจากนี้ประมาณร้อยละ 56.5 ของรายได้ของบริษัทฯที่ปรากฏอยู่ในการเงินเฉพาะกิจการในปี 2555 เป็นสกุลเงินบาทไทย และ ส่วนที่เหลือเป็นสกุลเงินตราอื่น ซึ่งรวมถึงสกุลเงินดอลลาร์สิงคโปร์ ดอลลาร์ฮ่องกงและดอลลาร์สหรัฐฯ ทั้งนี้ ราคาบัตรโดยสารที่เป็นสกุลเงินตราต่างประเทศจะไม่มีการผันผวนแม้ว่าอัตราแลกเปลี่ยนสกุลเงินตราต่างประเทศเมื่อเทียบกับสกุลเงินบาทไทยอาจจะมีการผันผวนก็ตาม ดังนั้น การลดค่าของสกุลเงินบาทไทยมีแนวโน้มที่จะเพิ่มรายได้ต่อหน่วยบนเส้นทางที่บัตรโดยสารได้จำหน่ายออกไปในรูปสกุลเงินตราต่างประเทศ การลดลงในรายได้ต่อหน่วยซึ่งขึ้นอยู่กับ การแข็งค่าของสกุลเงินบาทไทยในหลายระดับ สามารถหักลบจากการลดลงในค่าใช้จ่ายในรูปสกุลเงินตราต่างประเทศ และ

ในทำนองกลับกัน ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้บริหารจัดการความเสี่ยงในการแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศโดยใช้นโยบายจับคู่จำนวนเงินที่ได้รับกับการจ่ายเงินเฉพาะท้องถิ่นที่มากที่สุดเท่าที่จะทำได้ในแต่ละสกุลเงินเพื่อที่จะครอบคลุมในจำนวนส่วนที่ขาดโดยบริษัทฯ สามารถเลือกสกุลเงินที่บริษัทฯ ได้รับในรายได้จากการขายบัตรโดยสารของบริษัทฯ โดยผู้แทนจำหน่ายบัตรโดยสารที่ได้รับอนุญาตจากสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ ในส่วนของเงินที่ขาดไปทางบริษัทฯ ได้รวบรวมเงินโดยการแปลงรายได้จากเงินตราต่างประเทศเป็นเงินบาทหรือในทางกลับกันในอัตรา ณ เวลาทำการแลกเปลี่ยนนั้น ทั้งนี้ บริษัทฯ ไม่ได้เข้าทำสัญญาป้องกันความเสี่ยงใดๆ เพื่อที่จะป้องกันความเสี่ยงจากความผันผวนในอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ

ในงบการเงินเฉพาะกิจการ ประมาณร้อยละ 10.5 ของสินทรัพย์ของบริษัทฯ และร้อยละ 5.3 ของหนี้สินของบริษัทฯ เป็นสกุลเงินอื่นนอกเหนือจากสกุลเงินบาทไทย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555

โดยทั่วไป บริษัทฯ ปรับการกำหนดราคาโดยสารในทุกครึ่งปี แต่บริษัทฯ ไม่สามารถปรับต้นทุนค่าน้ำมันอากาศยานและต้นทุนขายและบริการที่เป็นสกุลเงินตราต่างประเทศ เพื่อให้สอดคล้องกับความผันผวนของสกุลเงินบาทไทยได้ ดังนั้น การอ่อนค่าลงของเงินบาทไทยเมื่อเทียบกับเงินตราต่างประเทศในสกุลหลักของบริษัทฯ อาจส่งผลกระทบต่อรายได้ แต่อาจส่งผลเสียกับต้นทุนขายและบริการ ในทางกลับกันการแข็งค่าขึ้นของเงินบาทไทยเมื่อเทียบกับเงินตราต่างประเทศในสกุลหลักของบริษัทฯ อาจส่งผลกระทบต่อรายได้ของบริษัทฯ แต่อาจส่งผลกระทบต่อต้นทุนขายและบริการของบริษัทฯ ทั้งนี้ ถ้าไรหรือขาดทุนจากการแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศได้รับการบันทึกในงบกำไรขาดทุนซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินบริษัทฯ เป็นรายได้อื่นและค่าใช้จ่ายอื่นตามลำดับ

ความเสี่ยงของอัตราดอกเบี้ย

ภาระหนี้คงค้างของบริษัทฯ มีอัตราดอกเบี้ยคงที่และอัตราดอกเบี้ยลอยตัว โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 คิดเป็นร้อยละ 13.2 ของจำนวนหนี้สินคงค้างของบริษัทฯ (รวมถึงสัญญาเช่าทางการเงินด้วย) ที่อยู่ในงบการเงินรวมในอดีตซึ่งมีอัตราดอกเบี้ยแบบลอยตัว ทั้งนี้ บริษัทฯ ไม่มีการทำสัญญาการป้องกันความเสี่ยงของอัตราดอกเบี้ย

เงินลงทุนและปัจจัยที่มีผลกระทบต่อการบริการที่เกี่ยวข้องกับสนามบิน

BFS Ground ซึ่งเป็นบริษัทย่อยที่บริษัทฯ ถือหุ้นอยู่จำนวนร้อยละ 90 ซึ่งเป็นหนึ่งในสองผู้ดำเนินการให้บริการลูกค้าภาคพื้น และให้บริการในลานจอดและอุปกรณ์ภาคพื้น BFS Cargo ซึ่งเป็นบริษัทร่วมที่บริษัทฯ ถือหุ้นอยู่เป็นจำนวนร้อยละ 49 ซึ่งเป็นหนึ่งในสองผู้ดำเนินการให้บริการคลังสินค้าระหว่างประเทศ โดยร่วมทุนระหว่างบริษัทฯ และ WFS ซึ่งเป็นผู้ดำเนินการอิสระด้านคลังสินค้าทั่วโลก BAC ซึ่งเป็นบริษัทย่อยที่บริษัทฯ ถือหุ้นเป็นจำนวนร้อยละ 90 ซึ่งเป็นหนึ่งในสามผู้ให้บริการด้านคริวการบิน นอกจากนี้ บริษัทฯ ให้บริการกิจการภาคพื้น ณ สนามบินสมุย โดยผ่าน BAGS ซึ่งเป็นบริษัทย่อยที่บริษัทฯ ถือหุ้นเป็นจำนวนร้อยละ 99.99

BFS Cargo

ในปี 2554 ปี 2555 บริษัทฯ ถือหุ้นใน BFS Cargo อยู่ร้อยละ 49 และอัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ ที่ได้รับจากกำไรสุทธิของ BFS Cargo นั้น ได้แสดงเป็นรายได้ของบริษัทฯ ในงบการเงินรวมในอดีต สำหรับรอบปีบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2554 และวันที่ 31 ธันวาคม 2555 เป็นจำนวน 123.6 ล้านบาท และ 182.9 ล้านบาทของกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ ตามลำดับ โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 BFS Cargo มีสินทรัพย์รวมทั้งสิ้น 1,415.0 ล้านบาท และสำหรับรอบปีบัญชีสิ้นสุด ณ ธันวาคม 2554 และ 2555 BFS Cargo มีรายได้รวมทั้งสิ้น 1,187.0 ล้านบาท และ 1,371.0 ล้านบาท

บาท ตามลำดับ ทั้งนี้ ในงบการเงินเฉพาะกิจการ บริษัทฯ ได้บันทึกรายได้จากเงินปันผลก้อนแรกที่บริษัทฯ ได้รับจาก BFS Cargo ในปี พ.ศ. 2555 ซึ่งเป็นการสะท้อนรายได้ของ BFS Cargo ในปี 2554 เป็นเงินจำนวน 88.2 ล้านบาท สำหรับปัจจัยที่มีผลกระทบต่อกำไรสุทธิของ BFS Cargo นั้นประกอบไปด้วยระวางน้ำหนักที่ให้บริการ (tonnage) (ทั้งจากลูกค้าที่มีอยู่ในปัจจุบันและลูกค้าใหม่) ราคาค่าบริการซึ่งต่างได้รับผลกระทบจากภาวะทางเศรษฐกิจของโลก อุปสงค์และอุปทาน รวมทั้งค่าใช้จ่ายด้านแรงงาน ทั้งนี้ ในปี 2553 BFS Cargo ได้ขยายระวางน้ำหนัก (tonnage) ที่ให้บริการอย่างต่อเนื่องจาก 262,936 ไปเป็น 311,184 ในปี 2554 และ 367,272 ในปี 2555 และเมื่อเดือนมกราคม 2556 BFS Cargo ได้ขยายความจุในการจัดเก็บ โดยเพิ่มขึ้นจาก 100,000 ตันเป็น 500,000 ตัน โปรดดู “ธุรกิจ-บริการที่เกี่ยวข้องกับสนามบิน-บริการคลังสินค้า”

BAC

ในปี 2554 และปี 2555 บริษัทฯ ถือหุ้นร้อยละ 59.8 ใน BAC และในเดือนมีนาคม ปี 2556 บริษัทฯ ได้เพิ่มหุ้นเป็นร้อยละ 90 ผลการดำเนินงานของ BAC ได้รวมอยู่ในงบการเงินรวมในอดีตและงบการเงินเสมือนจริงของบริษัทฯ ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 5 และร้อยละ 5 ของรายได้ของบริษัทฯ ที่ปรากฏในงบการเงินรวมในอดีต สำหรับรอบปีบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2554 และ 2555 และคิดเป็นร้อยละ 5.0 และร้อยละ 4.5 ของรายได้ของบริษัทฯ ที่แสดงในงบการเงินรวมในอดีต สิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2555 ส่วนของปัจจัยที่มีผลกระทบต่อผลการดำเนินงานและกำไรสุทธิของ BAC นั้น ประกอบไปด้วยจำนวนอาหารที่ผลิตและที่ส่งขึ้นเครื่อง ราคาอาหารต่อหน่วย และราคาของวัตถุดิบในการประกอบอาหาร BAC ได้ทำการเพิ่มจำนวนอาหารที่ผลิตและที่ส่งขึ้นเครื่อง ให้เพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่องจากจำนวน 13,650 รายการต่อวันในปี 2553 มาเป็นจำนวน 17,337 รายการต่อวันในปี 2554 และจำนวน 20,572 รายการต่อวันในปี 2555 กลยุทธ์ในด้านราคาของ BAC โดยหลักแล้วขึ้นอยู่กับราคาต่อรองเป็นรายกรณีไปและขึ้นอยู่กับราคาอาหารของลูกค้าแข่งรายหลักๆ ซึ่งได้แก่ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัท แอลเอสจี สกายเชฟส์ จำกัด (LSG Skychef Co., Ltd.) ซึ่งคือบริษัทร่วมของสายการบินลูฟท์ฮันซ่า (Lufthansa) ทั้งนี้ ราคาของวัตถุดิบในการประกอบอาหารนั้นเป็นรายจ่ายในการดำเนินการที่มากที่สุดของ BAC ซึ่งคิดเป็น ร้อยละ 38.85 และร้อยละ 38.83 ของรายจ่ายในการดำเนินการของปี 2554 และปี 2555 โดยทั่วไปแล้วรายการซื้ออาหารของ BAC จะขึ้นอยู่กับราคาตลาดในขณะนั้นของประเทศไทยซึ่งมักจะมีความผันผวน

BFS Ground

ในปี 2554 และปี 2555 บริษัทฯ ถือหุ้น ร้อยละ 88.1 ใน BFS Ground และ ในเดือนมีนาคม ปี 2556 บริษัทฯ ได้เพิ่มหุ้นเป็นร้อยละ 90 ผลการดำเนินงานของ BFS Ground ได้รวมอยู่ในงบการเงินรวมในอดีตของบริษัทฯ ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 7.7 และร้อยละ 6.9 ของรายได้จากการดำเนินการของบริษัทฯ ที่ปรากฏในงบการเงินรวมในอดีต สำหรับรอบปีบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2554 และปี 2555 สำหรับปัจจัยที่มีผลกระทบต่อผลการดำเนินงานและกำไรสุทธิของ BFS Ground นั้น ประกอบไปด้วยราคาค่าบริการ จำนวนเที่ยวที่ให้บริการ (ทั้งจากลูกค้าที่มีอยู่ในปัจจุบันและลูกค้าใหม่) และค่าใช้จ่ายด้านแรงงาน ทั้งนี้ กลยุทธ์ในเรื่องราคาของ BFS Ground โดยหลักแล้วขึ้นอยู่กับราคาค่าบริการของลูกค้าแข่งรายหลัก คือ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) อนึ่ง จำนวนเที่ยวที่ BFS Ground ให้บริการนั้นจะขึ้นอยู่กับปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยที่ BFS Ground ได้ขยายจำนวนเที่ยวที่ให้บริการจาก 32,196 เที่ยวในปี พ.ศ. 2553 เป็นจำนวน 38,417 เที่ยวในปี 2554 และ 43,856 เที่ยวในปี 2555 และสำหรับงวด 3 เดือนสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2555 และ 2556 BFS Ground ได้ขยายเที่ยวบินที่ให้บริการเป็น จำนวน 11,129 เที่ยวบิน และ 11,876 เที่ยวบิน ตามลำดับ

เงินลงทุนและปัจจัยที่มีผลกระทบต่อการดำเนินงานของบริษัท

บริษัทมีรายได้จากสนามบินโดยการคิดค่าบริการผู้โดยสาร 600 บาทต่อคน ซึ่งได้รับจากผู้โดยสารที่เดินทางออกจากสนามบินสมุย และในบางส่วนน้อยเป็นผู้โดยสารจากสนามบินสุโขทัยและสนามบินตราด ทั้งนี้ ในปี 2553 ปี 2554 และปี 2555 บริษัทมีรายได้จากค่าบริการผู้โดยสาร คิดเป็นร้อยละ 3 ร้อยละ 2.7 ร้อยละ 2.6 ของรายได้ของบริษัทฯ ในงบการเงินเฉพาะกิจการ นอกจากนี้ในปี 2554 และปี 2555 บริษัทมีรายได้จากค่าบริการผู้โดยสาร คิดเป็นร้อยละ 2.4 ร้อยละ 2.3 ของรายได้รวมของบริษัทฯ ในงบการเงินรวมในอดีตของบริษัทฯ ทั้งนี้ การเปลี่ยนแปลงของรายได้ของบริษัทฯ จากค่าบริการผู้โดยสาร โดยหลักแล้วจะขึ้นอยู่กับจำนวนผู้โดยสารในสนามบิน นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังมีรายได้จากค่าบริการภาคพื้นที่ยังมีรายได้จากสายการบินอื่นๆ ที่นำเครื่องบินลงจอดในสนามบิน ซึ่งจำนวนเที่ยวบินที่ลงจอดในสนามบิน โดยหลักจะผันแปรตามต่อรายได้ดังกล่าว

สนามบินสมุยเป็นสนามบินที่มีความสำคัญมากที่สุดของบริษัทฯ ทั้งในด้านของปริมาณการขนส่งผู้โดยสารและผลตอบแทนรายได้ นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังมีรายได้จากเงินปันผลซึ่งเกี่ยวกับสนามบินสมุยจากการที่บริษัทฯ เข้าลงทุนในกองทุนรวมสิทธิการเช่าอสังหาริมทรัพย์สนามบินสมุย คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 25 โดยในปี 2553 ปี 2554 และปี 2555 บริษัทฯ ได้รับเงินปันผลจากกองทุนรวมสิทธิการเช่าอสังหาริมทรัพย์สนามบินสมุย เป็นจำนวน 144.3 ล้านบาท 225.6 ล้านบาท และ 267.2 ล้านบาท ตามลำดับ ซึ่งจำนวนเงินดังกล่าวมีการหักกลบลบหนี้บางส่วนกับเงินค่าเช่าภายใต้สัญญาเช่าช่วง สำหรับระยะเวลาเช่าสามปีของบริษัทฯ เนื่องจากบริษัทฯ ได้มีการบันทึกส่วนของดอกเบี้ยของค่าเช่าเป็นต้นทุนทางการเงิน โดยที่ในปี 2553 ปี 2554 และ ปี 2555 ส่วนของดอกเบี้ยของค่าเช่าที่ได้ถูกบันทึกเป็นต้นทุนทางการเงิน มีจำนวน 753.9 ล้านบาท 794.7 ล้านบาท 940.4 ล้านบาท หนึ่ง ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554 และ 2555 กองทุนรวมสิทธิการเช่าอสังหาริมทรัพย์สนามบินสมุยมีสินทรัพย์รวมทั้งสิ้นจำนวน 10,444.0 ล้านบาท และ 10,365.0 ล้านบาท ทั้งนี้ ความสามารถในการเพิ่มรายได้ของบริษัทฯ ที่สนามบินในสมุยไม่ว่าโดยทางตรงหรือทางอ้อมยังมีข้อจำกัด เพราะกรรมกรบินพลเรือนซึ่งกำกับดูแลเกาะสมุยจำกัดเที่ยวบินเนื่องจากข้อพิจารณาด้านสิ่งแวดล้อม นอกจากนี้ จำนวนของเที่ยวบินที่ลงจอดและบินขึ้นจากสนามบินสมุยจะต้องได้รับการอนุญาตจากกรมการบินพลเรือน ซึ่งการพิจารณาอนุญาตจะพิจารณาถึงปัจจัยต่างๆ ซึ่งรวมถึงการประเมินผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมด้วย โดยในวันที่ 5 มีนาคม 2556 บริษัทฯ ได้ยื่นการประเมินผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมเพื่อขอเพิ่มจำนวนเที่ยวบินขาเข้าและขาออก ของสนามบินสมุยและหลังจากที่ได้รับการอนุมัติดังกล่าว บริษัทฯ จะยื่นขอจากกรมการบินพลเรือนในการเพิ่มตารางเที่ยวบินเข้าและออกจากสนามบินสมุย

12.2.3 นโยบายการบัญชีที่สำคัญ

การรับรู้รายได้

บริษัทฯ จะบันทึกรายได้จากการจำหน่ายบัตรโดยสารเป็นหนี้สินโดยจะทำการบันทึกบัญชีรับรู้เป็นรายได้ และจะหักลดจำนวนเงินดังกล่าวออกจากรายการหนี้สินต่อเมื่อได้มีการให้บริการผู้โดยสารตามบัตรโดยสารที่กำหนดไปแล้ว ดังกล่าว รายได้ค่าระวางขนส่งและการให้บริการผู้โดยสารจะรับรู้เมื่อได้มีการให้บริการแล้ว รายได้จากการให้เช่าเครื่องบินจะรับรู้ในงบกำไรขาดทุนตามระยะเวลาของการให้เช่า ดอกเบี้ยรับถือเป็นรายได้ตามเกณฑ์คงค้างโดยคำนึงถึงอัตราที่แท้จริง เงินปันผลรับถือเป็นรายได้เมื่อมีสิทธิในการรับเงินปันผล

สัญญาเช่า

ในการพิจารณาประเภทของสัญญาเช่าว่าเป็นสัญญาเช่าดำเนินงานหรือสัญญาเช่าทางการเงินฝ่ายบริหารได้ใช้ดุลยพินิจในการประเมินเงื่อนไขและรายละเอียดของสัญญาเพื่อพิจารณาว่าบริษัทฯ ได้รับโอนความเสี่ยงและผลตอบแทนในความเป็นเจ้าของในทรัพย์สินที่เช่าดังกล่าวแล้วหรือไม่

สัญญาเช่าที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ ที่ความเสี่ยงและผลตอบแทนในความเป็นเจ้าของส่วนใหญ่ได้โอนไปให้กับผู้เช่าถือเป็นสัญญาเช่าทางการเงิน สัญญาเช่าทางการเงินจะบันทึกเป็นรายจ่ายส่วนทุนด้วยมูลค่ายุติธรรมของทรัพย์สินที่เช่าหรือมูลค่าปัจจุบันของจำนวนเงินขั้นต่ำที่ต้องชำระตามสัญญาเช่า แล้วแต่มูลค่าใดจะต่ำกว่า ภาระผูกพันตามสัญญาเช่าที่หักค่าใช้จ่ายทางการเงินจะบันทึกเป็นหนี้สินระยะยาว ในขณะที่ดอกเบี้ยจ่ายจะบันทึกในส่วนของกำไรหรือขาดทุนตลอดอายุสัญญาเช่า ทรัพย์สินที่ได้มาตามสัญญาเช่าทางการเงินจะคิดค่าเสื่อมราคาตลอดอายุการใช้งานของทรัพย์สินที่เช่าหรืออายุของสัญญาเช่า แล้วแต่ระยะเวลาใดจะต่ำกว่า

สัญญาเช่าที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ ที่ความเสี่ยงและผลตอบแทนในความเป็นเจ้าของส่วนใหญ่ไม่ถูกโอนไปให้กับผู้เช่าถือเป็นสัญญาเช่าดำเนินงาน จำนวนเงินที่จ่ายตามสัญญาเช่าดำเนินงานจะรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายในส่วนของกำไรและขาดทุนตามวิธีเส้นตรงตลอดอายุของสัญญาเช่า

การค้ำของสินทรัพย์

เมื่อสิ้นรอบระยะเวลารายงานในแต่ละรอบ บริษัทฯ จะทำการประเมินการค้ำของที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ และสินทรัพย์ที่ไม่มีตัวตนอื่นของบริษัทฯ หากมีข้อบ่งชี้ว่าสินทรัพย์ดังกล่าวอาจค้ำ บริษัทฯ จะรับรู้ผลขาดทุนจากการค้ำของสินทรัพย์เมื่อมูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืนของสินทรัพย์มีมูลค่าต่ำกว่ามูลค่าตามบัญชีของสินทรัพย์นั้น ทั้งนี้ มูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืน หมายถึง มูลค่ายุติธรรมหักด้วยต้นทุนในการขายสินทรัพย์หรือมูลค่าคงเหลือจากการใช้สินทรัพย์ แล้วแต่ราคาใดจะสูงกว่า ในการกำหนดมูลค่าคงเหลือจากการใช้สินทรัพย์ ประมาณการกระแสเงินสดในอนาคตจะถูกหักด้วยมูลค่าปัจจุบันโดยใช้อัตราคิดลดก่อนหักภาษี ซึ่งสะท้อนราคาประเมินของตลาด ณ ขณะนั้น สำหรับมูลค่าของเงินที่สูญหายไปตามเวลาและความเสี่ยงของสินทรัพย์ ทั้งนี้ ในการกำหนดมูลค่ายุติธรรมหักด้วยต้นทุนในการขายสินทรัพย์จะใช้เกณฑ์การวัดมูลค่าที่เหมาะสม โดยการคำนวณมูลค่าดังกล่าวจะขึ้นอยู่กับเกณฑ์การวัดมูลค่าที่สะท้อนให้เห็นถึงมูลค่าที่ได้รับจากการจำหน่ายโอนสินทรัพย์ตามข้อกำหนดและเงื่อนไขที่เป็นไปตามปกติธุรกิจ ซึ่งผู้ซื้อและผู้ขายรับรู้และเต็มใจในการจำหน่ายโอนสินทรัพย์นั้น หลังจากหักด้วยค่าใช้จ่ายของการจำหน่ายโอนสินทรัพย์นั้น ทั้งนี้ บริษัทฯ จะรับรู้ผลขาดทุนจากการค้ำของสินทรัพย์ในส่วนของกำไรหรือขาดทุน

การค้ำของเงินลงทุนอาจเกิดขึ้นเมื่อมีข้อบ่งชี้ว่ามูลค่ายุติธรรมของเงินลงทุนดังกล่าวได้ลดลงต่ำกว่าต้นทุนอย่างมีนัยสำคัญหรือเป็นระยะเวลานาน ทั้งนี้ ฝ่ายบริหารจะพิจารณาว่าการลดลงดังกล่าว “มีนัยสำคัญ” หรือ “เป็นระยะเวลานาน”

ลูกหนี้การค้าและค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญ

ลูกหนี้การค้าจะถูกบันทึกมูลค่าตามจำนวนมูลค่าสุทธิที่จะได้รับ ค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญมีขึ้นเพื่อการประมาณผลขาดทุนที่อาจเกิดขึ้นจากการเก็บเงินจากลูกหนี้ไม่ได้ ซึ่งโดยทั่วไปจะพิจารณาจากประสบการณ์การเก็บเงินและการวิเคราะห์อายุหนี้ ในการประมาณค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญ ฝ่ายบริหารจำเป็นต้องใช้ดุลยพินิจในการประมาณการผลขาดทุนที่คาดว่าจะเกิดขึ้นจากลูกหนี้แต่ละราย โดยคำนึงถึงประสบการณ์การเก็บเงินในอดีต อายุของหนี้ที่ค้างค้างและสถานะเศรษฐกิจที่เป็นอยู่ในขณะนั้น

ผลประโยชน์หลังออกจากงานของพนักงานตามโครงการผลประโยชน์

บริษัทฯ และพนักงานได้ร่วมกันจัดตั้งกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ สิทธิประโยชน์ของกองทุนสำรองเลี้ยงชีพได้แยกออกจาก สิทธิประโยชน์ของบริษัทฯ ทั้งนี้ เงินที่บริษัทฯ จ่ายสมทบกองทุนสำรองเลี้ยงชีพจะถูกบันทึกเป็นค่าใช้จ่ายในปีที่เกิดรายการ ฝ่าย บริหารได้ทำการประมาณการภาระผูกพันตาม โครงการผลประโยชน์หลังออกจากงานของพนักงานดังกล่าวตามหลัก คณิตศาสตร์ประกันภัย ทั้งนี้ การประมาณการดังกล่าวตั้งอยู่บนข้อสมมติฐานต่างๆ ซึ่งรวมถึงอัตราคิดลด อัตราการขึ้น เงินเดือนในอนาคต อัตราภาวะ และอัตราการเปลี่ยนแปลงของจำนวนพนักงาน

คดีฟ้องร้อง

บริษัทฯ มีหนี้สินที่อาจเกิดขึ้นจากการถูกฟ้องร้องเรียกค่าเสียหาย ซึ่งฝ่ายบริหารได้ใช้ดุลยพินิจในการ ประเมินผลของคดีที่ถูกฟ้องร้องแล้ว โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2553 2554 และ 2555 ฝ่ายบริหารเชื่อมั่นว่าจะไม่มีความ เสียหายเกิดขึ้นจากการฟ้องร้องคดีที่ยังค้างอยู่ ดังนั้น บริษัทฯ จึงไม่ได้ทำการบันทึกประมาณการหนี้สินที่เกี่ยวกับการ ฟ้องร้องคดีดังกล่าว ทั้งนี้ โปรดพิจารณารายละเอียดเพิ่มเติมได้จากหมายเหตุประกอบงบการเงิน ข้อที่ 38 สำหรับงบการเงิน รวมตามวิธีตัดส่วนในอดีต และ “ลักษณะการประกอบธุรกิจ - ข้อพิพาททางกฎหมาย”

ฝ่ายบริหารประมาณการและตั้งสมมติฐานต่างๆ โดยคำนึงถึงประสบการณ์ที่ผ่านมาในอดีตและปัจจัยอื่นๆ ที่ฝ่าย บริหารเชื่อว่าเหมาะสมสำหรับสถานการณ์นั้นๆ ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้ทำการประเมินการประมาณการและการตัดสินใจต่างๆ อย่างต่อเนื่อง อย่างไรก็ตาม ผลที่ได้รับอาจแตกต่างไปจากการประมาณการที่เกิดขึ้น สืบเนื่องมาจากความแตกต่างของ สมมติฐานต่างๆ ได้

ที่ดิน อาคาร อุปกรณ์และค่าเสื่อมราคา

ที่ดินจะถูกบันทึกมูลค่าตามราคาทุน อาคารและอุปกรณ์ (รวมถึงเครื่องบิน) จะถูกบันทึกมูลค่าตามราคาทุนหัก ด้วยค่าเสื่อมราคาสะสมและค่าเผื่อการด้อยค่าของสินทรัพย์ ค่าเสื่อมราคาดังกล่าวคำนวณโดยวิธีเส้นตรงตามประมาณการ อายุการใช้งานของอาคารและอุปกรณ์ ทั้งนี้ ประมาณการอายุการใช้งานสำหรับอาคารและส่วนปรับปรุงอยู่ระหว่าง 5 ถึง 20 ปี สำหรับสนามบินและส่วนปรับปรุงอยู่ที่ 20 ปี สำหรับเครื่องบินอยู่ที่ 20 ปี สำหรับอะไหล่เครื่องบินอยู่ที่ 5 ถึง 14 ปี สำหรับเฟอร์นิเจอร์ ส่วนตกแต่งและอุปกรณ์อยู่ที่ 5 ปี และสำหรับยานพาหนะอยู่ที่ 5 ปี

ในการคำนวณค่าเสื่อมราคาอาคารและอุปกรณ์ ฝ่ายบริหารจำเป็นต้องทำการประมาณอายุการใช้งานและมูลค่า คงเหลือของอาคารและอุปกรณ์เมื่อเลิกใช้งาน และต้องทบทวนอายุการใช้งานและมูลค่าคงเหลือใหม่หากมีการเปลี่ยนแปลง เกิดขึ้น นอกจากนี้ ฝ่ายบริหารจำเป็นต้องสอบทานการด้อยค่าของสินทรัพย์ในแต่ละช่วงเวลาเพื่อหาการด้อยค่าของ สิทธิประโยชน์ และบันทึกขาดทุนจากการด้อยค่าดังกล่าว หากมูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืนต่ำกว่ามูลค่าตามบัญชีของสินทรัพย์นั้น ในกรณีนี้ ฝ่ายบริหารจำเป็นต้องใช้ดุลยพินิจที่เกี่ยวข้องกับการคาดการณ์รายได้และค่าใช้จ่ายในอนาคตซึ่งเกี่ยวข้องกับ สิทธิประโยชน์

12.2.4 ผลการดำเนินงานตามงบการเงินเฉพาะกิจการ

องค์ประกอบหลักของงบกำไรขาดทุนเฉพาะกิจการ

รายได้เฉพาะกิจการ

ตารางต่อไปนี้จะแสดงถึง รายละเอียดของรายได้ของบริษัทฯ ของงบการเงินเฉพาะกิจการ แยกตามประเภท สำหรับ ช่วงระยะเวลาที่ระบุไว้ ดังนี้

รอบปีบัญชีสิ้นสุด
ณ วันที่ 31 ธันวาคม

	2553		2554		2555	
	(หน่วย: ล้านบาท)	% (หน่วย: ล้านบาท)	(หน่วย: บาท)	% (หน่วย: ล้านบาท)	(หน่วย: ล้านบาท)	%
รายได้ค่าโดยสาร	9,682.9	88.4	11,410.1	83.2	14,601.0	83.9
ค่าระวางขนส่ง.....	156.6	1.4	190.2	1.4	265.3	1.5
ค่าบริการผู้โดยสาร.....	332.9	3.0	368.8	2.7	447.0	2.5
เงินปันผล.....	212.5	1.9	303.2	2.2	470.9	2.7
กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยน	99.5	0.9	-	-	-	-
					-	
กำไรจากการขายเงินลงทุน	17.7	0.2	320.7	2.3	812.8	4.7
.....						
โอนกลับค่าเพื่อการค้ำค่า						
ของมูลค่าเงินลงทุน						
ในบริษัทย่อย	N.A.	N.A.	-	-	28.0	0.2
รายรับอื่นๆ	553.1	5.0	1,121.1	8.2	781.7	4.5
รวม	10,955.70	100.0	13,714.0	100.0	17,406.70	100.0

รายได้ค่าโดยสาร รายได้ค่าโดยสารและรายได้ค่าบริการเข้าเหมากลุ่มบันทึกเมื่อผู้โดยสารใช้บริการ ปัจจัยหลักที่มีผลต่อรายได้ค่าโดยสาร คือจำนวนผู้โดยสาร และราคาค่าโดยสารของที่นั่งแต่ละที่

ค่าระวางขนส่ง รายได้ค่าระวางขนส่ง ประกอบด้วยเงินได้ที่มาจากการให้บริการระวางขนส่ง

ค่าบริการผู้โดยสาร รายได้จากค่าบริการผู้โดยสาร ประกอบด้วยอัตราค่าบริการ 200 บาทสำหรับผู้โดยสารเดินทางจากสนามบินสุโขทัยและสนามบินตราด อัตรา 300 บาทและ 600 บาท สำหรับผู้โดยสารเดินทางจากสนามบินสมุย ในเที่ยวบินภายในประเทศ และสำหรับผู้โดยสารเดินทางออกจากประเทศ ตามลำดับ

เงินปันผล รายได้จากเงินปันผลในงบการเงินเฉพาะกิจการ ประกอบด้วยเงินปันผลรับมา จาก BGH และบริษัท ร่วมของบริษัทฯ ซึ่งประกอบด้วยกองทุนรวมสิทธิการเช่าอสังหาริมทรัพย์สนามบินสมุย และ BFS Cargo

กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยน กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนประกอบด้วยกำไรสุทธิจากการแลกเปลี่ยนเงินตรา ต่างประเทศ

กำไรจากการขายเงินลงทุน กำไรจากการขายเงินลงทุน ประกอบด้วย กำไรที่ได้จากการรับรู้ จากการขายหุ้น บางส่วนใน BGH

โอนกลับค่าเผื่อการด้อยค่าเงินลงทุนในบริษัทย่อย การโอนกลับค่าเผื่อการด้อยค่าเงินลงทุนในบริษัทย่อย ประกอบด้วยการโอนกลับการด้อยค่าของบริษัทย่อยนั้นๆ เมื่อบริษัทฯ ได้ทำการขายบริษัทย่อยไปในการปรับปรุงโครงสร้าง องค์กร

รายรับอื่นๆ รายได้จากรายรับอื่นๆ ประกอบด้วยค่าธรรมเนียมบัตรโดยสาร รวมถึง ค่าธรรมเนียมการขอเงินคืน (refund) การขอออกบัตรโดยสารใหม่ และค่าเปลี่ยนเส้นทางบินใหม่ และเงินมัดจำที่ไม่ได้ใช้จากการจองบัตรโดยสารแบบ กลุ่ม ค่าธรรมเนียมสัมภาระที่มีน้ำหนักเกิน ดอกเบี้ยที่ได้รับจากหนี้สินของกรรมการของบริษัทฯ ค่าธรรมเนียมการบริการ ภาคพื้น ฌ ท่าอากาศยานของบริษัทฯ และรายรับจากโปรแกรมสะสมไมล์ (frequent flyer program) และจากเงินชดเชยจาก การยกเลิกสัญญาหนึ่งฉบับในปี 2554

ตารางต่อไปนี้แสดงถึง รายละเอียดของรายรับอื่นๆของบริษัทฯ แยกตามประเภท สำหรับช่วงระยะเวลาที่ระบุไว้ ดังนี้

รอบปีบัญชีสิ้นสุด

ณ วันที่ 31 ธันวาคม

	2553		2554		2555	
	(หน่วย: ล้านบาท)	%	(หน่วย: ล้านบาท)	%	(หน่วย: ล้านบาท)	(%)
ค่าธรรมเนียมบัตรโดยสาร.	52.3	11.5	84.1	6.9	103.6	13.3
ค่าสัมภาระส่วนเกิน	31.1	6.9	40.2	3.3	45.7	5.8
ดอกเบี้ยรับฝากเงินกู้ยืมกรรมการ	64.3	14.2	66.5	5.5	69.6	8.9
กำไรจากการขายทรัพย์สิน ⁽¹⁾	-	-	2.4	0.2	105.4	13.5
ค่าอนุญาตให้ประกอบกิจการใน สนามบิน	105.7	23.3	118.6	9.8	152.6	19.5
รายได้จากการขายสินค้าปลอดอากร ⁽²⁾	31.2	6.9	52.6	4.3	85.3	10.9

รายได้อื่นๆ ⁽³⁾	169.0	37.2	847.7(4)	69.9	219.5	28.1
รวม	453.6	100.0	1,212.1	100.0	781.7	100.0
(1)	กำไรจากการขายทรัพย์สิน รวมถึงการขายที่ดินเพลินิจิต และสนามบินสุโขทัย					
(2)	รายได้จากการขายสินค้าปลอดอากร รวมถึงค่าธรรมเนียมเพิ่มเติมที่เก็บจากผู้โดยสารระหว่างประเทศที่เดินทางออกจากสนามบินสมุย					
(3)	รายได้อื่นๆ รวมถึงค่าบริการการฝึกอบรม รายได้จากการโฆษณาในห้องพักรับรองผู้โดยสาร และรายได้จากการให้บริการ และค่าน้ำมันเชื้อเพลิงที่สนามบินสมุย					
(4)	รวมถึงเงินค่าชดเชยที่ได้จากการเลิกสัญญา 1 ฉบับในปี 2554 เป็นจำนวน 545.8 ล้านบาท					

ตารางต่อไปนี้แสดงถึง รายละเอียดของรายจ่ายของบริษัทฯ แยกตามประเภท สำหรับช่วงระยะเวลาที่ระบุไว้ ดังนี้

รอบปีบัญชีสิ้นสุด						
ณ วันที่ 31 ธันวาคม						
	2553		2554		2555	
	(หน่วย: ล้านบาท)	%	(หน่วย: ล้านบาท)	%	(หน่วย: ล้านบาท)	%
ต้นทุนขายและบริการ	7,511.4	83.8	9,401.2	81.4	11,696.6	84.2
ค่าใช้จ่ายในการขาย.....	804.6	9.0	940.5	8.1	1,072.9	7.7
ค่าใช้จ่ายในการบริหาร	593.8	6.6	771.7	6.7	1,032.9	7.4
ขาดทุนจากการขายเงินลงทุน ในบริษัทย่อย.....	—	—	—	—	56.0	0.4
ขาดทุนจากการขายสิทธิการเช่า	—	—	369.3	3.2	—	—
ค่าใช้จ่ายอื่น.....	51.4	0.6	65.3	0.6	38.4	0.3
รวม.....	8,961.2	100.0	11,548.0	100.0	13,896.8	100.0

ต้นทุนขายและบริการ ต้นทุนขายและบริการ ประกอบด้วยค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับค่าแรง เงินเดือนและผลประโยชน์ ค่าน้ำมันอากาศยาน ค่าบริการในการลงจอดและค่าเช่าอื่นๆ ค่าซ่อมบำรุงเครื่องบิน ค่าเช่าเครื่องบิน ค่าบริการสนามบิน ค่าเสื่อมราคาและค่าใช้จ่ายและอื่นๆ

ตารางต่อไปนี้แสดงถึง รายละเอียดของต้นทุนขายและบริการของบริษัทฯ แยกตามประเภท สำหรับช่วง
ระยะเวลาที่ระบุไว้ ดังนี้

	รอบปีบัญชีสิ้นสุด					
	ณ วันที่ 31 ธันวาคม					
	2553		2554		2555	
	(หน่วย: ล้านบาท)	%	(หน่วย: ล้านบาท)	%	(หน่วย: ล้านบาท)	%
เงินเดือน ค่าแรง และ ผลประโยชน์อื่น	965.7	12.9	1,367.8	14.6	1,746.6	14.9
ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง ⁽¹⁾	1,891.5	25.2	3,052.6	32.5	3,857.8	33.0
ค่าธรรมเนียมขึ้นลงพักค้างและ ค่าเช่าอื่นๆ	210.2	2.8	250.4	2.7	270.1	2.3
ค่าซ่อมแซมเครื่องบิน	886.5	11.8	933.6	9.9	1,217.0	10.4
ค่าเช่าเครื่องบิน ⁽²⁾	1,260.6	16.8	1,211.2	12.9	1,352.8	11.6
ค่าบริการผู้โดยสาร	920.8	12.3	1,218.7	13.0	1,719.6	14.7
ค่าเสื่อมราคาและค่าปรับ จำหน่าย ⁽³⁾	384.2	5.1	320.0	3.4	322.8	2.8
ค่าธรรมเนียมวิทยุการบิน ⁽⁴⁾	360.6	4.8	411.3	4.4	452.4	3.9
อื่นๆ ⁽⁵⁾	631.3	8.4	635.5	6.8	757.5	6.5
รวม	7,511.4	100.0	9,401.2	100.0	11,696.6	100.0

(1) ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง รวมถึงราคาน้ำมันเชื้อเพลิงเครื่องบินและค่าไรขาดทุนจากสัญญาป้องกันความเสี่ยงจากราคาน้ำมันเชื้อเพลิง บริษัทฯบันทึกกำไรจากสัญญา
ป้องกันความเสี่ยงจากราคาน้ำมันเชื้อเพลิงในปี 2553 เท่ากับ 18.4 ล้านบาท และในปี 2554 เท่ากับ 2 ล้านบาท และขาดทุนในปี 2555 เท่ากับ 20.3 ล้านบาท

(2) ค่าเช่าเครื่องบิน ประกอบด้วย จำนวนเงินที่จ่ายตามสัญญาเช่าเครื่องบิน

(3) ค่าเสื่อมราคา และค่าปรับจำหน่าย ประกอบด้วย ค่าเสื่อมราคาที่เกี่ยวข้องกับสัญญาเช่าทางการเงิน

(4) ค่าบริการวิทยุการบิน ประกอบด้วยค่าธรรมเนียมซึ่งกำหนดโดยประเทศที่เครื่องบินผ่านและบินเข้าออก

(5) อื่นๆ ประกอบด้วย ค่าใช้จ่ายการประกันเครื่องบิน ค่าใช้จ่ายสัญญาเช่าอากาศยาน และค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับระบบการจอง และอื่นๆ

ค่าใช้จ่ายในการขาย ค่าใช้จ่ายในการขายประกอบด้วยค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับการโฆษณาและค่าใช้จ่ายในการส่งเสริมการขาย เงินเดือนและเบี่ยเลี้ยงและอื่นๆ

ตารางต่อไปนี้แสดงถึง รายละเอียดของค่าใช้จ่ายในการขาย แยกตามประเภท สำหรับช่วงระยะเวลาที่ระบุไว้ ดังนี้

รอบปีบัญชีสิ้นสุด						
ณ วันที่ 31 ธันวาคม						
	2553		2554		2555	
	(หน่วย: ล้านบาท)	%	(หน่วย: ล้านบาท)	%	(หน่วย: ล้านบาท)	%
ค่าโฆษณาและค่าใช้จ่ายในการจัดรายการส่งเสริมการขาย...	159.3	19.8	249.9	26.6	261.4	24.4
เงินเดือนและเบี่ยเลี้ยง.....	111.9	13.9	143.3	15.2	167.3	15.6
ค่าใช้จ่ายในการสำรองที่นั่งผ่านตัวแทน ⁽¹⁾	350.1	43.5	415.3	44.2	508.7	47.4
อื่นๆ ⁽²⁾	183.2	22.8	132.0	14.0	135.6	12.6
รวม.....	804.6	100.0	940.5	100.0	1,073.0	100.0

(1) ค่าใช้จ่ายในการสำรองที่นั่งผ่านตัวแทน ประกอบด้วย ค่าใช้จ่ายในการสำรองที่นั่งโดยตัวแทนผ่านระบบสำรองที่นั่ง

(2) อื่นๆ ประกอบด้วย ค่าใช้จ่ายด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ ค่าธรรมเนียมของ IATA ค่าเช่าสำนักงาน หนี้สงสัยจะสูญในปี 2553 (ได้ทำการบันทึกไว้ในส่วนของค่าใช้จ่ายในการบริหารในปี 2554 และปี 2555) และค่าใช้จ่ายอื่นที่เกี่ยวข้องกับการขายและกิจกรรมทางด้านการตลาดของบริษัทฯ

ค่าใช้จ่ายในการบริหาร ค่าใช้จ่ายในการบริหาร ประกอบด้วยเงินเดือนและเบี่ยเลี้ยงพนักงาน ค่าตอบแทนผู้บริหาร ค่าวิชาชีพ ค่าเช่าสำนักงาน ค่าเสื่อมราคา ค่าเทคโนโลยีสารสนเทศ ค่าสาธารณูปโภค และอื่นๆ

ตารางต่อไปนี้แสดงถึง รายละเอียดของค่าใช้จ่ายในการบริหาร แยกตามประเภท สำหรับช่วงระยะเวลาที่ระบุไว้
ดังนี้

รอบปีบัญชีสิ้นสุด

ณ วันที่ 31 ธันวาคม

	2553	2554	2555			
	(หน่วย: ล้านบาท)	% (หน่วย:ล้าน บาท)	% (หน่วย:ล้าน บาท)	%		
เงินเดือนและเบี้ยเลี้ยง พนักงาน.....	254.3	42.8	291.4	37.8	331.8	32.1
ค่าตอบแทนผู้บริหาร.....	58.7	9.9	74.1	9.6	89.6	8.7
ค่าวิชาชีพ.....	11.0	1.9	16.6	2.2	23.0	2.2
ค่าเช่าสำนักงาน.....	7.6	1.3	13.7	1.8	14.6	1.4
ค่าเสื่อมราคา.....	90.6	15.3	86.0	11.1	77.4	7.5
ค่าเทคโนโลยีสารสนเทศ.....	48.7	8.2	71.4	9.3	97.1	9.4
ค่าสาธารณูปโภค.....	25.8	4.3	26.0	3.4	30.3	2.9
อื่นๆ.....	97.1	16.4	192.5	25.0	369.2	35.7
รวม.....	593.8	100.0	771.7	100.0	1,032.9	100.0

(1) อื่นๆ ประกอบด้วย หนี้สงสัยจะสูญในปี 2554 และปี 2555 (บันทึกไว้ในส่วนของค่าใช้จ่ายในการขายในปี 2553) รองลงมาได้แก่ค่าบำรุงรักษาและซ่อมบำรุงของอุปกรณ์สำนักงานและ ค่าใช้จ่ายในการโฆษณา ที่ไม่เกี่ยวกับการขายและการประชาสัมพันธ์

ขาดทุนจากการขายเงินลงทุนในบริษัทย่อย ประกอบด้วย การขาดทุนจากการขายเงินลงทุนในบริษัทย่อยในการปรับโครงสร้างธุรกิจ

ขาดทุนจากการขายสิทธิการเช่า ขาดทุนจากการขายสิทธิการเช่า ประกอบด้วย การรับรู้การขาดทุนที่เกิดขึ้นครั้งเดียวจากการขายสิทธิการเช่าในธุรกิจโรงแรมของบริษัทฯ ประเทศกัมพูชา ในปี 2554

ค่าใช้จ่ายอื่น ค่าใช้จ่ายอื่น ประกอบด้วยการขาดทุนสุทธิเนื่องมาจากธุรกรรมแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ และขาดทุนจากการขายอุปกรณ์

รอบปีบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2555 เปรียบเทียบกับรอบปีบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2554

รายได้ ในปี 2555 บริษัทฯ มีรายได้จำนวน 17,406.6 ล้านบาท เพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 26.9 จากรายได้จำนวน 13,714 ล้านบาท ในปี 2554 รายได้ที่เพิ่มขึ้นส่วนใหญ่เป็นผลมาจากการเพิ่มขึ้นของรายได้ค่าโดยสาร และกำไรจากเงินลงทุนประกอบกับ รายได้ค่าธรรมเนียมขนส่ง ค่าบริการผู้โดยสาร และรายได้จากเงินปันผล

รายได้ค่าโดยสาร ในปี 2555 บริษัทฯ มีรายได้ค่าโดยสารจำนวน 14,601.0 ล้านบาท เพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 28.0 จากรายได้ค่าโดยสารจำนวน 11,410.1 ล้านบาท ในปี 2554 รายได้ค่าโดยสารที่เพิ่มขึ้นเป็นผลมาจากจำนวนผู้โดยสารและราคาค่าโดยสารเฉลี่ยที่เพิ่มขึ้น โดยจำนวนผู้โดยสารเพิ่มขึ้นเป็นจำนวน 3.6 ล้านคนในปี 2555 จากจำนวน 3.1 ล้านคน ในปี 2554 ในขณะที่ราคาค่าโดยสารเฉลี่ยเพิ่มขึ้นเป็นจำนวน 3,926.7 บาท ในปี 2555 จากจำนวน 3,620.7 บาท ในปี 2554 และอัตราผลตอบแทนค่าโดยสาร (Passenger Yield) เพิ่มขึ้นเล็กน้อยเป็นอัตรา 5.9 บาทต่อปริมาณขนส่งผู้โดยสาร (RPK) ในปี 2555 จากอัตรา 5.8 บาทต่อปริมาณขนส่งผู้โดยสาร (RPK) ในปี 2554

จำนวนผู้โดยสารเพิ่มขึ้นตามปริมาณที่นั่งผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้นเป็น 5.2 ล้านที่นั่งในปี 2555 จาก 4.5 ล้านที่นั่งในปี 2554 ในขณะที่ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ASK) เพิ่มขึ้นเป็น 3,596.1 ล้านผู้โดยสาร-กม. ในปี 2555 จาก 2,888.1 ล้านผู้โดยสาร-กม. ในปี 2554 จากการที่บริษัทฯ ได้รับมอบเครื่องบินรุ่นแอร์บัส A320 จำนวน 2 ลำ และเครื่องบินรุ่นแอร์บัส A319 จำนวน 1 ลำ ในปี 2555 ทำให้บริษัทฯ มีปริมาณที่นั่งผู้โดยสารเพิ่มขึ้นเป็นจำนวน 5.2 ล้านที่นั่งในปี 2555 จากจำนวน 4.5 ล้านที่นั่ง ในปี 2554 นอกจากนี้ การเพิ่มขึ้นของจำนวนเที่ยวบินเป็นจำนวน 47,336 เที่ยวบินในปี 2555 จากจำนวน 42,512 เที่ยวบินในปี 2554 ส่งผลให้เกิดการเพิ่มขึ้นของจำนวนเที่ยวบินของเส้นทางที่มีอยู่ของบริษัทฯ ได้แก่ เส้นทางกรุงเทพ ไปกลับ ภูเก็ต เชียงใหม่ ลำปางและสมุย เส้นทางใหม่ สมุย-กัวลาลัมเปอร์ (เปิดให้บริการเมื่อเดือนมีนาคม 2555) และกรุงเทพ-เวียงจันทน์ (เปิดให้บริการเมื่อเดือนพฤศจิกายน 2555) และมีผลถึงเส้นทาง กรุงเทพ-ชากา (เปิดให้บริการ เมื่อเดือนมีนาคม 2554) และ กรุงเทพ-มুমไบ (เปิดให้บริการเมื่อเดือนมีนาคม 2554) และ กรุงเทพ-บังกละดอร์ (เปิดให้บริการในเดือนกันยายน 2554 และยกเลิกการให้บริการในเดือนตุลาคม 2555) โดยบริษัทฯ มีอัตราการขนส่งผู้โดยสารในแต่ละเที่ยวบิน ลดลงเล็กน้อยเหลือร้อยละ 66.9 ในปี 2555 จากร้อยละ 67.8 ในปี 2554 ซึ่งเป็นผลมาจากการเส้นทางการบินใหม่มีอัตราการขนส่งผู้โดยสารในแต่ละเที่ยวบินที่น้อยช่วงเริ่มต้นเปิดเส้นทางบินใหม่ นอกจากนี้ บริษัทฯ มีการใช้งานเครื่องบินเพิ่มขึ้นเป็น 9.5 ชั่วโมงปฏิบัติการบินต่อวันต่อลำ ในปี 2555 จาก 9.0 ชั่วโมงปฏิบัติการบินต่อวันต่อลำ ในปี 2554 และมีค่าเฉลี่ยระยะขั้น (Average Stage Length) ขาวเพิ่มขึ้นเป็น 662.7 กิโลเมตร ในปี 2555 จาก 629.8 กิโลเมตร ในปี 2554 ซึ่งในกรณีทั้งสองข้างต้นมีสาเหตุหลักซึ่งเป็นผลมาจากช่วงเวลาตลอดทั้งปีที่มีเส้นทางการบินใหม่ที่เปิดให้บริการในปี 2554 ซึ่งดำเนินการในช่วงดึกและนอกเวลาที่ไม่เคยมีในตารางบินของบริษัทฯ โดยราคาค่าโดยสารเฉลี่ยของบริษัทฯ เพิ่มขึ้นอันเป็นผลมาจากช่วงเวลาตลอดทั้งปีที่มีเส้นทางการบินจากกรุงเทพ ไปยังชากา บังกละดอร์ (ซึ่งยกเลิกการให้บริการในตุลาคม 2555) และมুমไบ มีระยะทางยาวขึ้น ซึ่งบริษัทฯ ก็ได้รับค่าโดยสารที่สูงขึ้นด้วยเช่นกัน

รายได้ค่าธรรมเนียมขนส่ง ในปี 2555 บริษัทฯ มีรายได้ค่าธรรมเนียมขนส่งจำนวน 265.3 ล้านบาท เพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 39.5 จากรายได้ค่าธรรมเนียมขนส่งจำนวน 190.2 ล้านบาทในปี 2554 รายได้ค่าธรรมเนียมขนส่งที่เพิ่มขึ้นโดยหลักเป็นผลมาจากปริมาณสินค้าที่บริษัทฯ ให้บริการเพิ่มเติมในเส้นทางการบินใหม่ในปี 2554

รายได้ค่าบริการผู้โดยสาร ในปี 2555 บริษัทฯ มีรายได้ค่าบริการผู้โดยสาร จำนวน 447.0 ล้านบาท เพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 21.2 จากรายได้ค่าบริการผู้โดยสารจำนวน 368.8 ล้านบาทในปี 2554 รายได้ค่าบริการผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้นโดยหลักเป็นผลมาจากจำนวนผู้โดยสารขาออกจากสนามบินสมุย รายได้จากเงินปันผล ในปี 2555 บริษัทฯ ได้รับรายได้จากเงินปันผลจำนวน 470.9 ล้านบาท เพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 55.3 จากรายได้จากเงินปันผลจำนวน 303.2 ล้านบาทที่ได้รับในปี 2554 รายได้จากเงินปันผลที่เพิ่มขึ้นโดยหลักเป็นผลมาจากการที่ BFS Cargo จ่ายเงินปันผล โดยในปี 2555 BFS Cargo จ่ายเงินปันผลจำนวนเงิน 88.2 ล้านบาท แต่มิได้จ่ายเงินปันผลในปี 2554 และการที่กองทุนรวมสิทธิการเช่าอสังหาริมทรัพย์สนามบินสมุยจ่ายเงินปันผลเพิ่มขึ้น โดยจ่ายเงินปันผลเป็นจำนวน 267.2 ล้านบาท ในปี 2555 จากจำนวน 225.6 ล้านบาท ในปี 2554 รวมถึงการที่BGHจ่ายเงินปันผลเพิ่มขึ้น โดยในปี 2555 BGH จ่ายเงินปันผลให้แก่บริษัทฯ เป็นจำนวน 115.4 ล้านบาท ในขณะที่ในปี 2554 จ่ายเพียง 77.3 ล้านบาท ทั้งนี้ การเพิ่มขึ้นของรายได้เงินปันผลจากการลงทุนในกองทุนรวมสิทธิการเช่าอสังหาริมทรัพย์สนามบินสมุยแสดงให้เห็นถึงการเพิ่มขึ้นของจำนวนผู้โดยสารที่สนามบินสมุย

กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยน บริษัทฯ ได้ทำการบันทึกแต่ไม่มีกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนในปี 2555 และ 2554

กำไรจากเงินลงทุน ในปี 2555 บริษัทฯ มีกำไรจากเงินลงทุนจำนวน 812.8 ล้านบาท เพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 153.5 จากกำไรจากเงินลงทุนจำนวน 320.7 ล้านบาทในปี 2554 กำไรจากเงินลงทุนที่เพิ่มขึ้นนี้เป็นผลมาจากการรับรู้กำไรจากการขายหุ้นใน BGH ของบริษัทฯ ในเดือนธันวาคม ปี 2555 ที่ได้มาในครั้งแรกในเดือนตุลาคม ปี 2555

โอนกลับค่าเผื่อการค้ำเงินลงทุนในบริษัทย่อย บริษัทฯ บันทึกการโอนกลับของค่าเผื่อการค้ำเงินลงทุนในบริษัทย่อย จำนวน 28.0 ล้านบาท ในปี 2555 ซึ่งเป็นผลมาจากการขายบริษัทย่อยอันเป็นส่วนหนึ่งของการปรับโครงสร้างธุรกิจ บริษัทฯ ไม่มีการบันทึกการโอนกลับของค่าเผื่อการค้ำเงินลงทุนในบริษัทย่อยในปี 2554

รายได้อื่น ในปี 2555 บริษัทฯ มีรายได้อื่นจำนวน 781.7 ล้านบาท ลดลงคิดเป็นร้อยละ 30.1 จากเงินรายได้อื่นของบริษัทฯ จำนวน 1,121.1 ล้านบาทที่ได้รับในปี 2554 การลดลงดังกล่าวเป็นผลมาจากการที่บริษัทฯ ได้รับค่าชดเชยจากการยกเลิกสัญญาจำนวน 1 ฉบับในปี 2554

ค่าใช้จ่าย ในปี 2555 บริษัทฯ มีค่าใช้จ่ายจำนวน 13,896.8 ล้านบาท เพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 20.3 จากค่าใช้จ่ายของบริษัทฯ จำนวน 11,548.0 ล้านบาทในปี 2554 การเพิ่มขึ้นของค่าใช้จ่ายดังกล่าวโดยหลักเป็นผลมาจากต้นทุนขายและบริการที่เพิ่มขึ้น รวมทั้งค่าใช้จ่ายในการขาย ค่าใช้จ่ายในการบริหารจัดการ และการขาดทุนจากการจำหน่ายเงินลงทุนในบริษัทย่อยที่เพิ่มขึ้นเช่นกัน

ต้นทุนขายและบริการ ในปี 2555 บริษัทฯ มีค่าใช้จ่ายจากต้นทุนขายและบริการจำนวน 11,696.6 ล้านบาท เพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 24.4 จากต้นทุนขายและบริการจำนวน 9,401.2 ล้านบาท ในปี 2554 ทั้งนี้ การเพิ่มขึ้นดังกล่าวโดยหลักเป็นผลมาจากการเพิ่มขึ้นของต้นทุนเงินเดือน ค่าแรงและผลประโยชน์อื่นของพนักงาน ต้นทุนค่าน้ำมันเชื้อเพลิง ต้นทุนค่าซ่อมแซมและบำรุงรักษาเครื่องบิน ต้นทุนค่าเช่าเครื่องบิน ต้นทุนการให้บริการผู้โดยสาร และต้นทุนอื่น ๆ ประกอบกับ การเพิ่มขึ้นของค่าลงจอดของเครื่องบินและต้นทุนค่าเช่าอื่นๆ รวมถึงต้นทุนค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย

เงินเดือน ค่าแรงและผลประโยชน์อื่นของพนักงาน ในปี 2555 บริษัทฯ มีค่าใช้จ่ายจากเงินเดือน ค่าแรงและผลประโยชน์อื่นของพนักงานจำนวน 1,746.6 ล้านบาท เพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 27.7 จากเงินเดือน ค่าแรงและผลประโยชน์อื่นของพนักงานจำนวน 1,367.8 ในปี 2554 การเพิ่มขึ้นดังกล่าวโดยหลักเป็นผลมาจาก การเพิ่มขึ้นของจำนวนพนักงานบนเครื่องบินที่เพิ่มขึ้นเป็นจำนวน 554 คน ในปี 2555 จากจำนวน 465 คน ในปี 2554 และการปรับโครงสร้างการจ่ายเงินให้กับพนักงานบนเครื่อง เพื่อครอบคลุมถึงส่วนที่แปรผันตามจำนวนเที่ยวบิน ทั้งนี้ บรรดาค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้นบางส่วนดังกล่าวลดลง เพราะจำนวนพนักงานภาคพื้นดิน จาก 403 คน เหลือ 419 คน ในปี 2555 ในปี 2554 ซึ่งเป็นผลมาจากการเพิ่มการจ้างงานภายนอกให้แก่ BFS Ground

ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง ในปี 2555 บริษัทฯ มีต้นทุนค่าน้ำมันสำหรับเครื่องบินจำนวน 3,857.8 ล้านบาท เพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 26.4 จากต้นทุนค่าน้ำมันเชื้อเพลิงจำนวน 3,052.6 ล้านบาทในปี 2554 ทั้งนี้ การเพิ่มขึ้นดังกล่าวโดยหลักเป็นผลมาจากการเพิ่มความถี่ของเที่ยวบิน และระยะเวลาในการบินซึ่งส่งผลให้มีการใช้น้ำมันเพิ่มขึ้นเป็นปริมาณ 874,233 บาร์เรล ในปี 2555 จากปริมาณ 725,297 บาร์เรล ในปี 2554 นอกจากนี้ ราคาเฉลี่ยของน้ำมันสำหรับเครื่องบินได้เพิ่มขึ้นเล็กน้อยเป็น 126.84 ดอลลาร์สหรัฐ ต่อ บาร์เรล ในปี 2555 จาก 125.59 ดอลลาร์สหรัฐ ต่อ บาร์เรล ในปี 2554

ค่าธรรมเนียมขึ้นลงพักค้างและค่าเช่าอื่น ในปี 2555 บริษัทฯ มีต้นทุนค่าธรรมเนียมขึ้นลงพักค้างและค่าเช่าอื่นจำนวน 270.1 ล้านบาท เพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 7.9 จากต้นทุนค่าลงจอดของเครื่องบินและค่าเช่าอื่นจำนวน 250.4 ล้านบาทในปี 2554 โดยการเพิ่มขึ้นดังกล่าวโดยหลักเป็นผลมาจากการเพิ่มขึ้นของจำนวนเที่ยวบินที่บริษัทฯ ให้บริการ

ค่าซ่อมแซมและบำรุงรักษาเครื่องบิน ในปี 2555 บริษัทฯ มีต้นทุนค่าซ่อมแซมและบำรุงรักษาเครื่องบินจำนวน 1,217.0 ล้านบาท เพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 30.3 จากต้นทุนค่าซ่อมแซมและบำรุงรักษาเครื่องบินจำนวน 933.6 ล้านบาท ในปี 2554 การเพิ่มขึ้นดังกล่าวโดยหลักเป็นผลมาจากบริษัทฯ ได้มีการเพิ่มเครื่องบินรุ่นแอร์บัส เอ 320 จำนวน 2 ลำ และ เครื่องบินรุ่นแอร์บัส เอ 319 จำนวน 1 ลำเข้าสู่ฝูงบิน ในปี 2555 และความต้องการในการซ่อมบำรุงเครื่องบินที่มีอยู่เดิมที่เพิ่มขึ้น เนื่องจากการเพิ่มขึ้นของจำนวนเที่ยวบินที่บริษัทฯ ให้บริการ

ค่าเช่าเครื่องบิน ในปี 2555 บริษัทฯ มีต้นทุนค่าเช่าเครื่องบินจำนวน 1,352.8 ล้านบาท เพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 11.7 จากต้นทุนค่าเช่าเครื่องบินจำนวน 1,211.2 ล้านบาท ในปี 2554 โดยการเพิ่มขึ้นดังกล่าวโดยหลักเป็นผลมาจาก บริษัทฯ ได้รับมอบเครื่องบินรุ่นแอร์บัส เอ 320 จำนวน 2 ลำ และ เครื่องบินรุ่นแอร์บัส เอ 319 จำนวน 1 ลำ ในปี 2555

ค่าบริการผู้โดยสาร ในปี 2555 บริษัทฯ มีต้นทุนการค่าผู้โดยสารจำนวน 1,719.6 ล้านบาท เพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 41.1 จากต้นทุนค่าบริการผู้โดยสารจำนวน 1,218.7 ล้านบาท ในปี 2554 ทั้งนี้ การเพิ่มขึ้นดังกล่าวโดยหลักเป็นผลมาจากการเพิ่มสูงขึ้นของจำนวนผู้โดยสาร และการเพิ่มขึ้นของต้นทุนเพื่อการพัฒนาอย่างต่อเนื่องของระดับการบริการแก่ผู้โดยสารของบริษัทฯ

ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย ในปี 2555 บริษัทฯ มีต้นทุนค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย จำนวน 322.8 ล้านบาท เพิ่มขึ้นเล็กน้อยจากต้นทุนค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่ายจำนวน 320.0 ล้านบาท ในปี 2554 โดยการเพิ่มขึ้นดังกล่าวโดยหลักเป็นผลมาจากการเพิ่มขึ้นของค่าเสื่อมราคาของอาคารและอุปกรณ์ ซึ่งเกี่ยวข้องกับสัญญาเช่าทางการเงินของเครื่องบิน

ค่าธรรมเนียมนิติกรรมการบิน ในปี 2555 บริษัทฯ มีค่าธรรมเนียมนิติกรรมการบินจำนวน 452.4 ล้านบาท เพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 10.0 จากค่าธรรมเนียมนิติกรรมการบินจำนวน 411.3 ล้านบาท ในปี 2554 การเพิ่มขึ้นดังกล่าวโดยหลักเป็นผลมาจากการเพิ่มขึ้นของจำนวนเที่ยวบิน

ค่าใช้จ่ายอื่นๆ ในปี 2555 บริษัทฯ มีค่าใช้จ่ายอื่นๆ จำนวน 757.5 ล้านบาท เพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 19.2 จากค่าใช้จ่ายอื่นๆ จำนวน 635.5 ล้านบาท ในปี 2554 การเพิ่มขึ้นดังกล่าวโดยหลักเป็นผลมาจากการเพิ่มขึ้นของค่าใช้จ่ายการประกันเครื่องบินอันเนื่องมาจากบริษัทฯ มีเครื่องบินใหม่จำนวน 3 ลำ ในปี 2555

ค่าใช้จ่ายในการขาย ในปี 2555 บริษัทฯ มีค่าใช้จ่ายในการขายจำนวน 1,072.9 ล้านบาท เพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 14.1 จากค่าใช้จ่ายในการขายจำนวน 940.5 ล้านบาท ในปี 2554 การเพิ่มขึ้นดังกล่าวโดยหลักเป็นผลมาจากการเพิ่มขึ้นของค่าใช้จ่ายเงินเดือนและเบิยเลี้ยงและค่าใช้จ่ายอื่นๆ ประกอบกับการเพิ่มขึ้นของค่าโฆษณา และค่าใช้จ่ายในการส่งเสริมการขาย

ค่าโฆษณา และค่าใช้จ่ายในการส่งเสริมการขาย ในปี 2555 บริษัทฯ มีค่าโฆษณา และค่าใช้จ่ายในการส่งเสริมการขาย จำนวน 261.4 ล้านบาท เพิ่มขึ้นเล็กน้อยจากค่าโฆษณา และค่าใช้จ่ายในการส่งเสริมการขายจำนวน 250.0 ล้านบาท ในปี 2554 ซึ่งเป็นผลมาจากการเพิ่มขึ้นของกิจกรรมการตลาดและกิจกรรมส่งเสริมการขายรวมทั้งการโฆษณาทางโทรทัศน์

เงินเดือนและเบิยเลี้ยง ในปี 2555 บริษัทฯ มีค่าใช้จ่ายเงินเดือนและเบิยเลี้ยงจำนวน 167.3 ล้านบาท เพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 16.8 จากค่าใช้จ่ายเงินเดือนและเบิยเลี้ยงจำนวน 143.3 ในปี 2554 การเพิ่มขึ้นดังกล่าวโดยหลักเป็นผลมาจากการจ่ายโบนัสให้แก่พนักงานในจำนวนที่เพิ่มขึ้น

ค่าใช้จ่ายในการสำรองที่นั่งผ่านตัวแทน ในปี 2555 บริษัทฯ มีค่าใช้จ่ายในการสำรองที่นั่งผ่านตัวแทนขายจำนวน 508.7 ล้านบาท เพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 22.5 จากค่าใช้จ่ายในการสำรองที่นั่งผ่านตัวแทนขายจำนวน 415.3 ล้านบาท ในปี 2554 ทั้งนี้ การเพิ่มขึ้นดังกล่าวโดยหลักเป็นผลมาจากการเพิ่มขึ้นของการขายบัตรโดยสารโดยตัวแทนขาย

ค่าใช้จ่ายอื่นๆ ในปี 2555 บริษัทฯ มีค่าใช้จ่ายอื่นๆ จำนวน 135.6 ล้านบาท เพิ่มขึ้นเล็กน้อยจากค่าใช้จ่ายอื่นๆ จำนวน 132.0 ในปี 2554 ทั้งนี้ การเพิ่มขึ้นดังกล่าวโดยหลักเป็นผลมาจากการเพิ่มขึ้นของกิจกรรมการตลาดและกิจกรรมส่งเสริมการขาย

ค่าใช้จ่ายในการบริหาร ในปี 2555 บริษัทฯ มีค่าใช้จ่ายในการบริหาร จำนวน 1,032.9 ล้านบาท เพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 33.8 จากค่าใช้จ่ายในการบริหารจำนวน 771.7 ล้านบาทในปี 2554 ซึ่งการเพิ่มขึ้นของค่าใช้จ่ายใน

การบริหารดังกล่าวโดยหลักเป็นผลมาจากการเพิ่มขึ้นของการปรับโครงสร้างของเงินเดือนและเบี้ยเลี้ยงของพนักงานเนื่องจากการเพิ่มจำนวนพนักงานของสำนักงานใหญ่เป็นจำนวน 500 คน ในปี 2555 จากจำนวน 483 คน ในปี 2554 รวมถึงการเพิ่มขึ้นของค่าใช้จ่ายอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับการเพิ่มขึ้นของการตั้งสำรองหนี้สูญ อันเนื่องมาจากการทุจริตของผู้แทนจำหน่ายบัตรโดยสารที่ได้รับอนุญาตรายหนึ่งและหนี้สูญของผู้แทนจำหน่ายบัตรโดยสารแบบทั่วไปรายหนึ่ง

ขาดทุนจากการขายเงินลงทุนในบริษัทย่อย ในปี 2555 บริษัทฯ บันทึกขาดทุนจากการขายเงินลงทุนในบริษัทย่อยจำนวน 56.0 ล้านบาท ซึ่งเป็นผลมาจากการรับรู้ผลขาดทุนจำนวน 84.0 ล้านบาทและ 2.5 ล้านบาทจากการจากการขายเงินลงทุนในบริษัท สินทรัพย์สุโขทัย จำกัดและบริษัท ยูนิเวอร์แซล แคทเทอร์ริง แอนด์ เซอร์วิส (มอริเชียส) จำกัด ตามลำดับ ซึ่งผลขาดทุนดังกล่าวถูกหักลบด้วยการรับรู้ผลกำไรจำนวน 40.5 ล้านบาท 10.0 ล้านบาทและ 5.0 ล้านบาทจากการจากการขายเงินลงทุนในบริษัท แม็กส์ บริการภาคพื้น จำกัด บริษัทสมุยปาล์มบีช รีสอร์ท จำกัดและบริษัทย่อย และบริษัท ศูนย์ฝึกการบินกรุงเทพ จำกัด ตามลำดับ ทั้งนี้ บริษัทฯ ไม่มีการบันทึกขาดทุนจากการจำหน่ายเงินลงทุนในบริษัทย่อยในปี 2554

ขาดทุนจากการขายสิทธิการเช่า ในปี 2554 บริษัทฯ บันทึกขาดทุนจากการจำหน่ายสิทธิการเช่าจำนวน 369.3 ล้านบาท ซึ่งเป็นผลมาจากการรับรู้ผลขาดทุนจากการขายสิทธิการเช่าในโรงแรมในประเทศกัมพูชาในปี 2554 ทั้งนี้ บริษัทฯ ไม่มีผลขาดทุนจากการขายสิทธิการเช่าใด ๆ ในปี 2555

ค่าใช้จ่ายอื่นๆ ในปี 2555 บริษัทฯ มีค่าใช้จ่ายอื่นจำนวน 38.4 ล้านบาท ซึ่งลดลงคิดเป็นร้อยละ 41.2 จากค่าใช้จ่ายอื่นจำนวน 65.3 ล้านบาทในปี 2554 ซึ่งการลดลงของค่าใช้จ่ายอื่นดังกล่าวเป็นผลมาจากการขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนในปี 2554

กำไรก่อนหักต้นทุนทางการเงินและภาษี ในปี 2555 บริษัทฯ มีกำไรก่อนหักต้นทุนทางการเงินและภาษีเงินได้จำนวน 3,509.8 ล้านบาท เพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 62.0 จากกำไรก่อนหักต้นทุนทางการเงินและภาษีเงินได้จำนวน 2,165.9 ล้านบาทในปี 2554 ทั้งนี้ ในปี 2555 อัตราผลกำไรก่อนหักต้นทุนทางการเงินและภาษีเงินได้ต่อรายได้ของบริษัทฯ คิดเป็นร้อยละ 20.2 เพิ่มขึ้นจากปี 2554 ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 15.8

ค่าใช้จ่ายทางการเงิน ในปี 2555 บริษัทฯ มีค่าใช้จ่ายทางการเงินจำนวน 1,409.5 ล้านบาท เพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 12.1 จากค่าใช้จ่ายทางการเงินจำนวน 1,257.6 ล้านบาทในปี 2554 ทั้งนี้ ค่าใช้จ่ายทางการเงินที่เพิ่มขึ้นโดยหลักเป็นผลมาจาก ต้นทุนทางการเงินในค่าเช่าที่จ่ายภายใต้สัญญาเช่าช่วงส่วนที่ผันแปรตามปริมาณเที่ยวบินขาเข้าและจำนวนผู้โดยสารที่ออกจากสนามบินสมุยเพิ่มขึ้น ประกอบกับต้นทุนทางการเงินจากการเบิกใช้เงินกู้จำนวน 55.3 ล้านบาทตามสัญญาอยู่กับสถาบันการเงินแห่งหนึ่ง

กำไรก่อนหักภาษี ในปี 2555 บริษัทฯ มีกำไรก่อนหักภาษีเงินได้จำนวน 2,100.3 ล้านบาท เพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 131.2 จากกำไรก่อนหักภาษีเงินได้จำนวน 908.3 ล้านบาทในปี 2554 ทั้งนี้ ในปี 2555 อัตราผลกำไรก่อนหักภาษีเงินได้ต่อรายได้ของบริษัทฯ คิดเป็นร้อยละ 12.1 เพิ่มขึ้นจากปี 2554 ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 6.6

ภาษีเงินได้นิติบุคคล ในปี 2555 บริษัทฯ บันทึกภาษีเงินได้นิติบุคคลจำนวน 123.2 ล้านบาท ทั้งนี้ บริษัทฯ ไม่มีภาษีเงินได้นิติบุคคลที่ต้องชำระในปี 2554 เนื่องจากบริษัทฯ สามารถนำผลขาดทุนสะสมมาใช้เพื่อหักภาษีได้

กำไรสำหรับปี ในปี 2555 บริษัทฯ มีกำไรสำหรับปีจำนวน 1,977.1 ล้านบาท เพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 113.9 จากกำไรสำหรับปีจำนวน 908.3 ล้านบาทในปี 2554 ทั้งนี้ ในปี 2555 อัตราผลกำไรสำหรับปีต่อรายได้ของบริษัทฯ คิดเป็นร้อยละ 11.4 เพิ่มขึ้นจากปี 2554 ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 6.6

กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นสำหรับปี ในปี 2555 บริษัทฯ มีกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นสำหรับปีจำนวน 2,621.2 ล้านบาท ลดลงคิดเป็นร้อยละ 18.3 จากกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นสำหรับปีจำนวน 3,208.9 ล้านบาทในปี 2554 ทั้งนี้ โดยหลักเป็นผลมาจากการลดลงของผลกำไรที่เกิดขึ้นจากการเปลี่ยนแปลงมูลค่าเงินลงทุนในหลักทรัพย์เพื่อขาย

ผลกำไรจากการวัดมูลค่าเงินลงทุนในหลักทรัพย์เพื่อขาย ในปี 2555 ผลกำไรที่เกิดขึ้นจากการเปลี่ยนแปลงมูลค่าเงินลงทุนในหลักทรัพย์เพื่อขาย มีจำนวน 2,621.2 ล้านบาท ลดลงคิดเป็นร้อยละ 18.3 จากผลกำไรที่เกิดขึ้นจากการเปลี่ยนแปลงมูลค่าเงินลงทุนในหลักทรัพย์เพื่อขาย จำนวน 3,208.9 ล้านบาทในปี 2554 ทั้งนี้ โดยหลักเป็นผลมาจากการเพิ่มขึ้นในอัตราที่ลดลงของราคาตลาดของหุ้น BGH ที่บริษัทฯ ถืออยู่ในปี 2555 เมื่อเปรียบเทียบกับอัตราการเพิ่มขึ้นในปี 2554 ซึ่งราคาหุ้นของ BGH เพิ่มสูงขึ้นถึง 113.5 บาท ณ วันที่ 31 ธันวาคม ปี 2555 จากเดิมราคา 81.3 บาท ณ วันที่ 31 ธันวาคม ปี 2554 ในขณะที่สัดส่วนการถือหุ้นใน BGH ยังคงไม่เปลี่ยนแปลง

กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี ในปี 2555 บริษัทฯ มีกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปีจำนวน 4,598.3 ล้านบาท เพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 11.7 จากรายได้เบ็ดเสร็จรวมทั้งปีจำนวน 4,117.2 ล้านบาทในปี 2554 ทั้งนี้ ในปี 2555 อัตราผลกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปีต่อรายได้รวม คิดเป็นร้อยละ 26.5 เพิ่มขึ้นจากปี 2554 ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 10.8

รอบปีบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2554 เปรียบเทียบกับรอบปีบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2553

รายได้ ในปี 2554 บริษัทฯ มีรายได้จำนวน 13,714.0 ล้านบาท เพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 25.2 จากรายได้จำนวน 10,955.6 ล้านบาท ในปี 2553 รายได้ที่เพิ่มขึ้นส่วนใหญ่เป็นผลมาจากการเพิ่มขึ้นของรายได้ค่าโดยสารและรายได้อื่นๆ ประกอบกับ รายได้ค่าระวาง ค่าบริการผู้โดยสาร รายได้จากเงินปันผลและกำไรจากเงินลงทุน

รายได้ค่าโดยสาร ในปี 2554 บริษัทฯ มีรายได้ค่าโดยสารจำนวน 11,410.1 ล้านบาท เพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 17.8 จากรายได้ค่าโดยสารจำนวน 9,682.9 ล้านบาท ในปี 2553 รายได้ค่าโดยสารที่เพิ่มขึ้นเป็นผลมาจากจำนวนผู้โดยสารและราคาค่าโดยสารเฉลี่ยที่เพิ่มขึ้น โดยจำนวนผู้โดยสารเพิ่มขึ้นเป็นจำนวน 3.1 ล้านคนในปี 2554 จากจำนวน 2.7 ล้านคน ในปี 2553 ในขณะที่ราคาค่าโดยสารเฉลี่ยเพิ่มขึ้นเป็นจำนวน 3,620.7 บาท ในปี 2554 จากจำนวน 3,496.4 บาท ในปี 2553 และอัตราผลตอบแทนจากผู้โดยสาร (Passenger Yield) ลดลงเป็นอัตรา 5.8 บาทต่อปริมาณขนส่งด้านผู้โดยสาร (RPK) ในปี 2554 จากอัตรา 6.2 บาทต่อปริมาณขนส่งด้านผู้โดยสาร (RPK) ในปี 2553 ซึ่งเป็นผลมาจากการส่งเสริมการขายในการเปิดเส้นทางบินใหม่ที่ได้เริ่มต้นขึ้นในปี 2554

จำนวนผู้โดยสารเพิ่มขึ้นตามปริมาณที่นั่งผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้นเป็นจำนวน 4.5 ล้านที่นั่งในปี 2554 จากจำนวน 4.0 ล้านที่นั่งในปี 2553 ในขณะที่ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ASK) เพิ่มขึ้นเป็น 2,888.1 ล้านผู้โดยสารต่อกม. ในปี 2554 จาก 2,249.4 ล้านผู้โดยสาร-กม. ในปี 2553 จากการที่บริษัทฯ ได้รับมอบเครื่องบินรุ่นแอร์บัส เอ 319 จำนวน 1 ลำ ในปี 2554 ทำให้บริษัทฯ มีปริมาณที่นั่งผู้โดยสารเพิ่มขึ้นเป็นจำนวน 4.5 ล้านที่นั่งในปี 2554 จากจำนวน 4.0 ล้านที่นั่ง ในปี 2553 นอกจากนี้ การเพิ่มขึ้นของจำนวนเที่ยวบินเป็นจำนวน 42,512

เที่ยวบินในปี 2554 จากจำนวน 37,427 เที่ยวบินในปี 2553 ส่งผลให้เกิดการเพิ่มขึ้นของจำนวนเที่ยวบินของเส้นทางใหม่ของบริษัทฯ ได้แก่ เส้นทางกรุงเทพ-ชากา (เปิดให้บริการเมื่อเดือนมีนาคม 2554) และ กรุงเทพ-มুমไบ (เปิดให้บริการเมื่อเดือนมีนาคม 2554) และ กรุงเทพ-บังกละดอร์ (เปิดให้บริการในเดือนกันยายน 2554) รวมถึงการเพิ่มขึ้นของจำนวนเที่ยวบินของเส้นทางที่มีอยู่ของบริษัทฯ ได้แก่ เส้นทางกรุงเทพ-พนมเปญ กรุงเทพ-ย่างกุ้ง และสมุย-ภูเก็ต โดยบริษัทฯ มีอัตราการขนส่งผู้โดยสารในแต่ละเที่ยวบิน เพิ่มขึ้นเล็กน้อยเป็นร้อยละ 67.8 ในปี 2554 จากร้อยละ 67.2 ในปี 2553 นอกจากนี้ บริษัทฯ มีการใช้งานเครื่องบิน เพิ่มขึ้นเป็น 9.0 ชั่วโมงปฏิบัติการบินต่อวันต่อลำ ในปี 2554 จาก 7.7 ชั่วโมงปฏิบัติการบินต่อวันต่อลำ ในปี 2553 และมีค่าเฉลี่ยระยะพื้น (Average Stage Length) ยาวเพิ่มขึ้นเป็น 629.8 กิโลเมตรในปี 2554 จาก 567.8 กิโลเมตรในปี 2553 ซึ่งในกรณีทั้งสองข้างต้นมีสาเหตุหลักมาจากเส้นทางการบินใหม่จากกรุงเทพ ไปกลับ ชากา มุมไบและบังกละดอร์ ซึ่งดำเนินการในช่วงคึกและนอกเวลาที่ไม่เคยมีในตารางบินของบริษัทฯ โดยราคาค่าโดยสารเฉลี่ยของบริษัทฯ เพิ่มขึ้นอันเป็นผลมาจากการที่เส้นทางการบินจากกรุงเทพ ไปยังชากา มุมไบ และบังกละดอร์ มีระยะทางยาวขึ้น ซึ่งบริษัทฯ ก็ได้รับค่าโดยสารที่สูงขึ้นด้วยเช่นกัน

รายได้ค่าระวางขนส่ง ในปี 2554 บริษัทฯ มีรายได้ค่าระวางขนส่งจำนวน 190.2 ล้านบาท เพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 21.5 จากรายได้ค่าระวางขนส่งจำนวน 156.6 ล้านบาทในปี 2553 รายได้ค่าระวางขนส่งที่เพิ่มขึ้นโดยหลักเป็นผลมาจากปริมาณสินค้าที่บริษัทฯ ให้บริการเพิ่มเติมในเส้นทางการบินใหม่จากกรุงเทพ ไปยังชากา มุมไบ และบังกละดอร์

รายได้ค่าบริการผู้โดยสาร ในปี 2554 บริษัทฯ มีรายได้ค่าบริการผู้โดยสารจำนวน 368.8 ล้านบาท เพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 10.8 จากรายได้ค่าบริการผู้โดยสารจำนวน 332.9 ล้านบาทในปี 2553 รายได้ค่าบริการผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้นโดยหลักเป็นผลมาจากจำนวนผู้โดยสารขาออกจากสนามบินสมุย รายได้จากเงินปันผล ในปี 2554 บริษัทฯ ได้รับรายได้จากเงินปันผลจำนวน 303.2 ล้านบาท เพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 42.7 จากรายได้จากเงินปันผลจำนวน 212.5 ล้านบาทที่ได้รับในปี 2553 รายได้จากเงินปันผลที่เพิ่มขึ้นโดยหลักเป็นผลมาจาก[การที่กองทุนรวมสิทธิการเช่าสังหาริมทรัพย์สนามบินสมุยจ่ายเงินปันผลเพิ่มขึ้น โดยจ่ายเงินปันผลเป็นจำนวน 225.6 ล้านบาท ในปี 2554 จากจำนวน 144.3 ล้านบาท ในปี 2553 รวมถึงการที่ BGH จ่ายเงินปันผลเพิ่มขึ้น โดยในปี 2554 BGH จ่ายเงินปันผลให้แก่บริษัทฯ เป็นจำนวน 77.3 ล้านบาท ในขณะที่ในปี 2553 จ่ายเพียง 68 ล้านบาท

กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยน บริษัทฯ บันทึกกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนในปี 2553 เท่ากับ 99.5 ล้านบาท ซึ่งเป็นผลจากกำไรสุทธิจากการแปลงอัตราแลกเปลี่ยน (foreign exchange translation) บริษัทฯ ไม่ได้บันทึกกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนในปี 2554

กำไรจากเงินลงทุน ในปี 2554 บริษัทฯ มีกำไรจากเงินลงทุนจำนวน 320.7 ล้านบาท เพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญจากกำไรจากเงินลงทุนจำนวน 17.7 ล้านบาทในปี 2553 กำไรจากเงินลงทุนที่เพิ่มขึ้นนี้เป็นผลมาจากการรับรู้กำไรจากการขายหุ้นใน BGH ของบริษัทฯ ในเดือนตุลาคม ปี 2554 ซึ่งได้มาเป็นครั้งแรกระหว่างเดือนพฤษภาคมและเดือนตุลาคม ปี 2554

โอนกลับค่าเผื่อการค้อยค่าเงินลงทุนในบริษัทย่อย บริษัทฯ ไม่มีการบันทึกโอนกลับค่าเผื่อการค้อยค่าเงินลงทุนในบริษัทย่อย ในปี 2554 และ 2553

รายได้อื่น ในปี 2554 บริษัทฯ มีรายได้อื่นจำนวน 1,121.1 ล้านบาท เพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญจากเงินรายได้อื่นของบริษัทฯ จำนวน 553.1 ล้านบาทที่ได้รับในปี 2553 การเพิ่มขึ้นดังกล่าวเป็นผลมาจากการที่บริษัทฯ ได้รับเงินค่าชดเชยที่จากการยกเลิกสัญญาจำนวน 1 ฉบับในปี 2554

ค่าใช้จ่าย ในปี 2554 บริษัทฯ มีค่าใช้จ่ายจำนวน 11,548.0 ล้านบาท เพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 28.8 จากค่าใช้จ่ายของบริษัทฯ จำนวน 8,961.2 ล้านบาทในปี 2553 การเพิ่มขึ้นของค่าใช้จ่ายดังกล่าวโดยหลักเป็นผลมาจากต้นทุนขายและบริการที่เพิ่มขึ้น รวมทั้งค่าใช้จ่ายในการขาย ค่าใช้จ่ายในการบริหารจัดการ และการขาดทุนจากการจำหน่ายเงินลงทุนในบริษัทย่อยที่เพิ่มขึ้นเช่นกัน

ต้นทุนขายและบริการ ในปี 2554 บริษัทฯ มีค่าใช้จ่ายจากต้นทุนขายและบริการจำนวน 9,401.2 ล้านบาท เพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 25.2 จากต้นทุนขายและบริการจำนวน 7,511.4 ล้านบาท ในปี 2553 ทั้งนี้ การเพิ่มขึ้นดังกล่าวโดยหลักเป็นผลมาจากการเพิ่มขึ้นของต้นทุนเงินเดือน ค่าแรงและผลประโยชน์อื่นของพนักงาน ต้นทุนค่าน้ำมันเชื้อเพลิงต้นทุนค่าธรรมเนียมขึ้นลงพักค้างและค่าเช่าอื่น ต้นทุนการให้บริการผู้โดยสาร และต้นทุนอื่น ๆ ประกอบด้วย การเพิ่มขึ้นของต้นทุนค่าซ่อมแซมและบำรุงรักษาเครื่องบิน ต้นทุนอื่นๆ

เงินเดือน ค่าแรงและผลประโยชน์อื่นของพนักงาน ในปี 2554 บริษัทฯ มีค่าใช้จ่ายจากเงินเดือน ค่าแรงและผลประโยชน์อื่นของพนักงานจำนวน 1,367.8 ล้านบาท เพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 41.6 จากเงินเดือน ค่าแรงและผลประโยชน์อื่นของพนักงานจำนวน 965.7 ล้านบาท ในปี 2553 การเพิ่มขึ้นดังกล่าวโดยหลักเป็นผลมาจากการเพิ่มขึ้นของจำนวนพนักงานบนเครื่องบินที่เพิ่มขึ้นเป็นจำนวน 465 คนในปี 2554 จากจำนวน 385 คนในปี 2553 และการปรับโครงสร้างการจ่ายเงินอันส่งผลต่อการเพิ่มขึ้นของค่าแรงโดยรวม

ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง ในปี 2554 บริษัทฯ มีต้นทุนค่าน้ำมันสำหรับเครื่องบินจำนวน 3,052.6 ล้านบาท เพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 61.4 จากต้นทุนค่าน้ำมันสำหรับเครื่องบินจำนวน 1,891.5 ล้านบาท ในปี 2553 ทั้งนี้ การเพิ่มขึ้นดังกล่าวโดยหลักเป็นผลมาจากการเพิ่มขึ้นของราคาเฉลี่ยของน้ำมันสำหรับเครื่องบินเป็น 125.59 ดอลลาร์สหรัฐต่อ บาร์เรล ในปี 2554 จาก 90.07 ดอลลาร์สหรัฐต่อ บาร์เรล ในปี 2553 รวมถึงการเพิ่มขึ้นของความถี่ของเที่ยวบินและระยะเวลาในการบินซึ่งส่งผลให้มีการใช้น้ำมันเพิ่มขึ้นเป็นปริมาณ 725,297 บาร์เรล ในปี 2554 จากปริมาณ 596,984 บาร์เรล ในปี 2553

ค่าธรรมเนียมขึ้นลงพักค้างและค่าเช่าอื่น ในปี 2554 บริษัทฯ มีต้นทุนค่าธรรมเนียมขึ้นลงพักค้างและค่าเช่าอื่นจำนวน 250.4 ล้านบาท เพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 19.2 จากต้นทุนค่าธรรมเนียมขึ้นลงพักค้างและค่าเช่าอื่นจำนวน 210.2 ล้านบาทในปี 2553 โดยการเพิ่มขึ้นดังกล่าวโดยหลักเป็นผลมาจากการเพิ่มขึ้นของจำนวนเที่ยวบินที่บริษัทฯ ให้บริการ

ค่าซ่อมแซมและบำรุงรักษาเครื่องบิน ในปี 2554 บริษัทฯ มีต้นทุนค่าซ่อมแซมและบำรุงรักษาเครื่องบินจำนวน 933.6 ล้านบาท เพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 5.3 จากต้นทุนค่าซ่อมแซมและบำรุงรักษาเครื่องบินจำนวน 886.5 ล้านบาท ในปี 2553 การเพิ่มขึ้นดังกล่าวโดยหลักเป็นผลมาจากการเพิ่มเครื่องบินในฝูงบินของบริษัทฯ เป็นจำนวน 18 ลำ ในปี 2554 จากจำนวน 17 ลำ ในปี 2553 รวมถึงความ

ต้องการในการซ่อมบำรุงเครื่องบินที่มีอยู่เดิมที่เพิ่มขึ้น เนื่องจากการเพิ่มขึ้นของจำนวนเที่ยวบินที่บริษัท ให้บริการ

ค่าเช่าเครื่องบิน ในปี 2554 บริษัทฯ มีต้นทุนค่าเช่าเครื่องบินจำนวน 1,211.2 ล้านบาท ลดลง คิดเป็นร้อยละ 3.9 จากต้นทุนค่าเช่าเครื่องบินจำนวน 1,260.57 ล้านบาท ในปี 2553 โดยมีสาเหตุหลักมาจากการต่ออายุสัญญาเช่าเครื่องบินแอร์บัส เอ 320 จำนวน 2 ลำในอัตราค่าเช่าที่ต่ำลง

ค่าบริการผู้โดยสาร ในปี 2554 บริษัทฯ มีต้นทุนค่าบริการผู้โดยสารจำนวน 1,218.7 ล้านบาท เพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 32.3 จากต้นทุนค่าบริการผู้โดยสารจำนวน 920.8 ล้านบาท ในปี 2553 ทั้งนี้ การเพิ่มขึ้นดังกล่าวโดยหลักเป็นผลมาจากการเพิ่มต้นทุนเพื่อการพัฒนาอย่างต่อเนื่องของระดับการบริการ แก่ผู้โดยสารของบริษัทฯ

ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย ในปี 2554 บริษัทฯ มีต้นทุนค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย จำนวน 320.0 ล้านบาท ลดลงคิดเป็นร้อยละ 16.7 จากต้นทุนค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่ายจำนวน 384.2 ล้านบาทในปี 2553 โดยการลดลงดังกล่าวโดยหลักเป็นผลมาจากการการเปลี่ยนแปลงนโยบายทางบัญชีในส่วนที่เกี่ยวข้องกับมูลค่าซากของเครื่องบิน

ค่าธรรมเนียมวิทยุการบิน ในปี 2554 บริษัทฯ มีค่าใช้จ่ายสำหรับค่าธรรมเนียมวิทยุการบิน จำนวน 411.3 ล้านบาท เพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 14.1 จากค่าใช้จ่ายสำหรับค่าธรรมเนียมวิทยุการบิน จำนวน 360.6 ล้านบาท ในปี 2553 การเพิ่มขึ้นดังกล่าวโดยหลักเป็นผลมาจากการเพิ่มขึ้นของจำนวนเที่ยวบินที่บริษัทฯ ให้บริการในประเทศอื่นๆ

ค่าใช้จ่ายอื่นๆ ในปี 2554 บริษัทฯ มีค่าใช้จ่ายอื่นๆ จำนวน 1,046.8 ล้านบาท เพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 5.5 จากค่าใช้จ่ายอื่นๆ จำนวน 991.9 ล้านบาท ในปี 2553 การเพิ่มขึ้นดังกล่าวโดยหลักเป็นผลมาจากการเพิ่มขึ้นของจำนวนเที่ยวบินที่บริษัทฯ ให้บริการ

ค่าใช้จ่ายในการขาย ในปี 2554 บริษัทฯ มีค่าใช้จ่ายในการขายจำนวน 940.5 ล้านบาท เพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 16.9 จากค่าใช้จ่ายในการขายจำนวน 804.6 ล้านบาท ในปี 2553 การเพิ่มขึ้นดังกล่าวโดยหลักเป็นผลมาจากการเพิ่มขึ้นของค่าโฆษณา และค่าใช้จ่ายในการส่งเสริมการขาย และค่าใช้จ่ายเงินเดือนและเบี้ยเลี้ยง ประกอบกับการเพิ่มขึ้นของค่าใช้จ่ายอื่นๆ

ค่าโฆษณา และค่าใช้จ่ายในการส่งเสริมการขาย ในปี 2554 บริษัทฯ มีค่าโฆษณา และค่าใช้จ่ายในการส่งเสริมการขาย จำนวน 250.0 ล้านบาท เพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 56.9 จากค่าโฆษณา และค่าใช้จ่ายในการส่งเสริมการขายจำนวน 159.3 ล้านบาท ในปี 2553 ซึ่งเป็นผลมาจากการเพิ่มขึ้นของกิจกรรมการตลาดและกิจกรรมส่งเสริมการขายรวมทั้งการโฆษณาทางโทรทัศน์ในปี 2554

เงินเดือนและเบี้ยเลี้ยง ในปี 2554 บริษัทฯ มีค่าใช้จ่ายเงินเดือนและเบี้ยเลี้ยงจำนวน 143.3 ล้านบาท เพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 28.0 จากค่าใช้จ่ายเงินเดือนและเบี้ยเลี้ยงจำนวน 111.9 ล้านบาท ในปี 2553

การเพิ่มขึ้นดังกล่าวโดยหลักเป็นผลมาจากการปรับโครงสร้างการจ่ายเงินอันส่งผลถึงการเพิ่มขึ้นของค่าแรงโดยรวม

ค่าใช้จ่ายในการสำรองที่นิ่งผ่านตัวแทนขาย ในปี 2554 บริษัทฯ มีค่าใช้จ่ายในการสำรองที่นิ่งผ่านตัวแทนขายจำนวน 415.3 ล้านบาท เพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 18.6 จากค่าใช้จ่ายในการสำรองที่นิ่งผ่านตัวแทนขายจำนวน 350.1 ล้านบาทในปี 2553 ทั้งนี้ การเพิ่มขึ้นดังกล่าวโดยหลักเป็นผลมาจากการเพิ่มขึ้นของการขายบัตรโดยสารโดยตัวแทนขาย

ค่าใช้จ่ายอื่นๆ ในปี 2554 บริษัทฯ มีค่าใช้จ่ายอื่นๆ จำนวน 132.0 ล้านบาท ลดลงคิดเป็นร้อยละ 27.9 จากค่าใช้จ่ายอื่นๆ จำนวน 183.2 ล้านบาท ในปี 2553 โดยหลักเป็นผลมาจากการบันทึกหนี้สูญจำนวน 71.0 ล้านบาทในปี 2553 ซึ่งในปี 2554 ไม่มีรายการหนี้สูญ

ค่าใช้จ่ายในการบริหารจัดการ ในปี 2554 บริษัทฯ มีค่าใช้จ่ายในการบริหารจัดการจำนวน 771.7 ล้านบาท เพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 30.0 จากค่าใช้จ่ายในการบริหารจัดการจำนวน 593.8 ล้านบาทในปี 2553 ซึ่งการเพิ่มขึ้นของค่าใช้จ่ายในการบริหารจัดการดังกล่าวโดยหลักเป็นผลมาจากการปรับโครงสร้างเงินเดือนและเบี้ยเลี้ยงของพนักงานเนื่องจากการเพิ่มจำนวนพนักงานของสำนักงานใหญ่เป็นจำนวน 483 คน ในปี 2554 จากจำนวน 444 คน ในปี 2553 และการปรับโครงสร้างการจ่ายเงินเดือนและเบี้ยเลี้ยงของพนักงานส่งผลถึงการเพิ่มขึ้นของค่าแรงโดยรวม ค่าใช้จ่ายสำหรับเทคโนโลยีสารสนเทศและค่าใช้จ่ายอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับการตั้งสำรองสำหรับหนี้สูญ

ขาดทุนจากการจำหน่ายเงินลงทุนในบริษัทย่อย บริษัทฯ ไม่มีรายการขาดทุนจากการจำหน่ายเงินลงทุนในบริษัทย่อยในปี 2554 และ 2553

ขาดทุนจากการจำหน่ายสิทธิการเช่า ในปี 2554 บริษัทฯ บันทึกขาดทุนจากการจำหน่ายสิทธิการเช่าจำนวน 369.3 ล้านบาท ซึ่งเป็นผลมาจากการรับรู้ผลขาดทุนจากการขายเงินลงทุนในโรงแรมในประเทศกัมพูชา ทั้งนี้ บริษัทฯ ไม่มีผลขาดทุนจากการขายสิทธิการเช่าใด ๆ ในปี 2553

ค่าใช้จ่ายอื่นๆ ในปี 2554 บริษัทฯ มีค่าใช้จ่ายอื่นๆ จำนวน 65.3 ล้านบาท ซึ่งเพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 27.0 จากค่าใช้จ่ายอื่นจำนวน 51.4 ล้านบาทในปี 2553 ซึ่งเป็นผลมาจากการขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนในปี 2554

กำไรก่อนหักต้นทุนทางการเงินและภาษี ในปี 2554 บริษัทฯ มีกำไรก่อนหักต้นทุนทางการเงินและภาษีเงินได้จำนวน 2,165.9 ล้านบาท เพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 8.6 จากกำไรก่อนหักต้นทุนทางการเงินและภาษีเงินได้จำนวน 1,994.4 ล้านบาทในปี 2553 ทั้งนี้ ในปี 2554 อัตราผลกำไรก่อนหักต้นทุนทางการเงินและภาษีเงินได้ต่อรายได้ของบริษัทฯ คิดเป็นร้อยละ 15.8 ลดลงจากปี 2553 ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 18.2

ค่าใช้จ่ายทางการเงิน ในปี 2554 บริษัทฯ มีต้นทุนทางการเงินจำนวน 1,257.6 ล้านบาท เพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 2.2 จากค่าใช้จ่ายทางการเงินจำนวน 1,230.3 ล้านบาทในปี 2553 ทั้งนี้ ค่าใช้จ่ายทางการเงินที่เพิ่มขึ้นโดยหลักเป็นผลมาจากจำนวนดอกเบี้ยในค่าเช่าที่จ่ายภายใต้สัญญาเช่าช่วงสำหรับสนามบินสมุยมีจำนวนเพิ่มขึ้นเนื่องจากปริมาณเที่ยวการบินทั้งขาเข้าและขาออกที่สนามบินสมุยเพิ่มขึ้น ประกอบกับค่าใช้จ่ายทางการเงินจากการเบิกใช้เงินกู้จำนวน 633.4 ล้านบาทตามสัญญาคู่กับสถาบันการเงินแห่งหนึ่ง แก่เหมื่อนข้างบน เอาค่าไม่เอาตัวเลข

กำไรก่อนหักภาษี ในปี 2554 บริษัทฯ มีกำไรก่อนหักภาษีเงินได้จำนวน 908.3 ล้านบาท เพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 18.9 จากกำไรก่อนหักภาษีเงินได้จำนวน 764.1 ล้านบาทในปี 2553 ทั้งนี้ ในปี 2554 อัตราผลกำไรก่อนหักภาษีเงินได้ต่อรายได้ของบริษัทฯ คิดเป็นร้อยละ 6.6 ลดลงจากปี 2553 ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 7.0

ภาษีเงินได้นิติบุคคล บริษัทฯ ไม่มีภาษีเงินได้นิติบุคคลในปี 2554 และ 2553 เนื่องจากบริษัทฯ สามารถนำผลขาดทุนสะสมยกมามาใช้เพื่อหักภาษีได้

กำไรสำหรับปี ในปี 2554 บริษัทฯ มีกำไรสำหรับปีจำนวน 908.3 ล้านบาท เพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 18.9 จากกำไรสำหรับปีจำนวน 764.1 ล้านบาทในปี 2553 ทั้งนี้ ในปี 2554 อัตราผลกำไรสำหรับปีต่อรายได้ของบริษัทฯ คิดเป็นร้อยละ 6.6 ลดลงเล็กน้อยจากปี 2553 ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 7.0

กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น สำหรับปี ในปี 2554 บริษัทฯ มีกำไรเบ็ดเสร็จอื่นสำหรับปี จำนวน 3,208.9 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นสำหรับปีของบริษัทฯ จำนวน 2,080.6 ล้านบาทในปี 2553

ผลกำไรจากการวัดมูลค่าเงินลงทุนในหลักทรัพย์เพื่อขาย แปรลงมูลค่าเงินลงทุนในหลักทรัพย์เพื่อขาย ในปี 2554 ผลกำไร จากการวัดมูลค่าเงินลงทุนในหลักทรัพย์เพื่อขาย มีจำนวน 3,208.9 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากผลการวัดมูลค่าเงินลงทุนในหลักทรัพย์เพื่อขายจำนวน 2,080.6 ล้านบาทในปี 2553 โดยหลักเป็นผลมาจากราคาหุ้นของ BGH ของเพิ่มสูงขึ้นถึง 81.3 บาท ในปี 2554 จากเดิมราคา 46.5 บาทในปี 2553 และทางบริษัทฯ ได้เพิ่มสัดส่วนการถือหุ้นใน BGH ขึ้นเป็นจำนวน 104.3 ล้านหุ้นในปี 2554 จากเดิม 96.7 ล้านหุ้นในปี 2553

กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี ในปี 2554 บริษัทฯ มีกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปีจำนวน 4,117.2 ล้านบาท เพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 44.7 จากกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปีจำนวน 2,844.7 ล้านบาทในปี 2553

12.2.5 ผลการดำเนินงานตามงบการเงินรวมในอดีต

สืบเนื่องจากการปรับโครงสร้างธุรกิจ บริษัทฯ ไม่เชื่อว่างบการเงินรวมของบริษัทฯ ในรอบระยะเวลาใดๆ ภายหลังจากวันที่ 31 ธันวาคม 2555 จะมีลักษณะที่เทียบเคียงได้กับงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมและงบกระแสเงินสดรวมซึ่งปรากฏอยู่ในงบการเงินรวมตามวิธีคิดส่วนในอดีตสำหรับรอบปีบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2554 และ 31 ธันวาคม 2555 และงบแสดงฐานะทางการเงินรวม ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554 ดังนั้น งบการเงินรวมในอดีตของบริษัทฯ จึงไม่สามารถชี้วัดถึงผลประกอบการของบริษัทฯ ในอนาคตได้ ทั้งนี้ โปรดพิจารณา ปัจจัยความเสี่ยง ในหัวข้อ “งบการเงินรวมในอดีตของบริษัทฯ อาจไม่สามารถชี้วัดถึงผลประกอบการในอนาคตของบริษัทฯ ได้ และข้อมูลที่อาจนำไปใช้เพื่อมาประเมินบริษัทฯ โดยรวมตามโครงสร้างกลุ่มบริษัทฯ ณ เวลาที่จะนำหุ้นเข้าจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ มีอยู่จำกัด ดังนั้น นักลงทุนจึงไม่ควรตัดสินใจโดยอาศัยข้อมูลในงบการเงินรวมในอดีต เกินสมควร”

องค์ประกอบหลักของงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จของงบการเงินรวมในอดีต

กลุ่มธุรกิจ

ในการจัดทำรายงานทางการเงิน บริษัทฯ แยกกิจกรรมทางธุรกิจของบริษัทฯ ออกเป็น 4 กลุ่มธุรกิจ ได้แก่ ธุรกิจสายการบิน ธุรกิจสนามบิน ธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจสายการบิน และธุรกิจอื่น ตารางต่อไปนี้แสดงรายได้ของแต่ละสายธุรกิจสำหรับแต่ละรอบระยะเวลา

รอบปีบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม

	2554		2555	
	ล้าน บาท	ร้อยละ	ล้าน บาท	ร้อยละ
ธุรกิจสายการบิน	11,600	82.3	14,866	84.0
ธุรกิจสนามบิน	369	2.5	447	2.5
ธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจ สนามบิน	2,559	18.2	2,969	16.8
ธุรกิจอื่น.....	83	0.6	75	0.4
หักรายการระหว่างกัน	(513)	(3.6)	(655)	(3.7)
รายได้รวม.....	14,099	100.0	17,702	100.0

ธุรกิจสายการบิน - รายได้จากธุรกิจสายการบินประกอบด้วยรายได้จากการขนส่งผู้โดยสารและบริการขนส่งสินค้า

ธุรกิจสนามบิน - รายได้จากธุรกิจสนามบิน ส่วนใหญ่มาจากค่าธรรมเนียมการใช้สนามบินที่เรียกเก็บจากผู้โดยสารขาออกที่เดินทางออกจากสนามบินสมุย โดยส่วนที่เหลือได้จากค่าธรรมเนียมการใช้สนามบินที่เก็บจากสนามบินสุโขทัยและสนามบินตราด รวมทั้งค่าธรรมเนียมการให้บริการภาคพื้นที่ยกเว้นจากสายการบินอื่นที่นำเครื่องบินมาลงจอดที่สนามบินของบริษัทฯ

ธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจสนามบิน - รายได้ที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจสนามบินประกอบด้วยรายได้จากการดำเนินงานของ BAC BFS Ground และบริษัท แม็กส์ บริการภาคพื้น จำกัด (BAGs Ground) (ถูกจำหน่ายออกเมื่อมีการปรับโครงสร้างธุรกิจ) และ BAGs

ธุรกิจอื่น – รายได้จากธุรกิจอื่นประกอบด้วยรายได้จากบริษัท สมุย ปาล์ม บีช รีสอร์ท จำกัด (ธุรกิจโรงแรม) บริษัท สุโขทัย พร็อพเพอร์ตี้ จำกัด (ธุรกิจโรงแรม) บริษัท สมุย ปาร์ค อเวนิว จำกัด (ธุรกิจให้เช่าพื้นที่ว่าง) บริษัท สมุย ปาล์ม บีช รอยัล วิงส์ จำกัด (ธุรกิจโรงแรม) และบริษัท บางกอกแอร์เวย์สโฮลดิ้ง จำกัด (บริษัทที่ถือหุ้นใน BGH) ทั้งนี้ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 บริษัทฯ ได้จำหน่ายการลงทุนของบริษัทฯ ในบริษัท สมุย ปาล์ม บีช รีสอร์ท จำกัด บริษัท สุโขทัย พร็อพเพอร์ตี้ จำกัด บริษัท สมุย ปาร์ค อเวนิว จำกัด และ บริษัท สมุย ปาล์ม บีช รอยัล วิงส์ จำกัด ตามแผนการปรับปรุงโครงสร้าง

รายได้รวมในอดีต

ตารางต่อไปนี้แสดงรายได้แต่ละประเภทของบริษัทฯ และบริษัทย่อย สำหรับแต่ละรอบระยะเวลา

รอบบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม

	2554		2555	
	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ
รายได้ค่าโดยสาร.....	11,409.0	73.5	14,598.6	74.8
รายได้จากการขายและบริการ	2,130.9	13.7	2,361.5	12.1
ค่าระวางขนส่ง	190.2	1.2	265.3	1.3
ค่าบริการผู้โดยสาร.....	368.8	2.4	447.0	2.3
เงินปันผลรับ	91.6	0.6	135.3	0.7
กำไรจากการขายเงินลงทุน.....	325.3	2.1	818.9	4.2
กำไรจากการขายเงินลงทุนใน บริษัทย่อย.....	—	—	226.8	1.2
รายได้อื่น.....	1,007.3	6.5	666.5	3.4
รายได้รวม	15,523.0	100.0	19,519.9	100.0

รายได้ค่าโดยสาร – บริษัทฯ จะบันทึกรายได้ค่าโดยสารเมื่อได้มีการให้บริการ ทั้งสำหรับเที่ยวบินประจำ และเที่ยวบินเช่าแบบเหมาลำ รายได้รวมจากรายได้ค่าโดยสารมีมูลค่าต่ำกว่ารายได้ค่าโดยสารจากงบเฉพาะกิจการเนื่องมาจากการตัดรายได้จากของบริษัทย่อย ทั้งนี้ ปัจจัยสำคัญของรายได้ค่าโดยสารอยู่ที่ปริมาณผู้โดยสารและราคาบัตรโดยสารที่บริษัทฯ จำหน่าย

ต้นทุนขายและบริการ	10,578.2	80.9	13,124.6	83.7
ค่าใช้จ่ายในการขาย.....	957.9	7.2	1,089.5	7.0
ค่าใช้จ่ายในการบริหาร	1,142.4	8.6	1,429.0	9.1
ขาดทุนจากการขายสิทธิการ เช่า	369.3	2.8	—	
ค่าใช้จ่ายอื่น.....	61.4	0.5	34.4	0.2
ค่าใช้จ่ายรวม	13,289.2	100.0	15,677.5	100.0

ต้นทุนขายและบริการ – ต้นทุนขายและบริการ ส่วนใหญ่มาจากต้นทุนการขายและการให้บริการของบริษัทฯ และส่วนที่เหลือมาจากต้นทุนของ BFS Ground BAC BAGs Ground และบริษัทย่อยอื่นของบริษัทฯ

ตารางต่อไปนี้แสดงต้นทุนขายและบริการของแต่ละบริษัทฯ สำหรับแต่ละรอบระยะเวลา

รอบปีบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม

	2554		2555	
	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ
บริษัทฯ ⁽¹⁾	8,889.0	82.6	11,016.0	83.9
BFS Ground.....	1,054.4	9.8	1,198.7	9.1
BAC.....	609.3	5.7	717.9	5.5
BAGs Ground.....	128.2	1.2	124.3	1.0
บริษัทฯอื่น ⁽²⁾	77.3	0.7	67.7	0.5
ต้นทุนขายและบริการรวม .	10,758.2	100.0	13,124.6	100.0

(1) ต้นทุนขายและบริการในงบการเงินรวมในอดีตต่ำกว่าต้นทุนขายและบริการที่ได้จากงบการเงินเฉพาะกิจการ เนื่องมาจากการตัดค่าใช้จ่ายของบริษัทย่อยออก

(2) บริษัทอื่น ประกอบด้วย BAGs บริษัท สมุย ปาร์ค อเวนิว จำกัด บริษัท สมุย ปาล์ม บีช รีสอร์ท จำกัด และ บริษัท สุโขทัย พร็อพเพอร์ตี้ จำกัด โปรดพิจารณารายละเอียดต้นทุนขายและบริการเฉพาะของบริษัทฯ ในหัวข้อ “องค์ประกอบหลักของรายได้เบ็ดเสร็จ-จบ

การเงินเฉพาะ-รายจ่าย-ต้นทุนขายและบริการ "

ค่าใช้จ่ายในการขาย – ค่าใช้จ่ายในการขาย ประกอบด้วยค่าใช้จ่ายในการขายโดยหลักจากบริษัทฯ โปรดพิจารณารายละเอียดในหัวข้อ “องค์ประกอบหลักของรายได้เบ็ดเสร็จ-งบการเงินเฉพาะ-รายจ่าย-ค่าใช้จ่ายในการขาย” ของค่าใช้จ่ายเฉพาะของ บริษัทฯ ค่าใช้จ่ายในการขายรวมไปถึงงบการเงินรวมในอดีตซึ่งต่ำกว่างบการเงินเฉพาะกิจการ เนื่องมาจากการตัด ค่าใช้จ่ายของบริษัทย่อยออก

ค่าใช้จ่ายในการบริหาร – ค่าใช้จ่ายในการบริหาร ส่วนใหญ่มาจากค่าใช้จ่ายในการบริหารของบริษัทฯ และส่วนที่ เหลือมาจากค่าใช้จ่ายในการบริหารของ BFS Ground BAC และบริษัทย่อยอื่น

ตารางต่อไปนี้จะแสดงค่าใช้จ่ายในการบริหารของแต่ละบริษัท สำหรับแต่ละรอบระยะเวลา

รอบปีบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม

	2554		2555	
	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ
บริษัทฯ ⁽¹⁾	771.6	67.5	1,032.2	72.2
BFS Ground.....	189.4	16.6	192.7	13.5
BAC.....	166.5	14.6	165.0	11.5
บริษัทอื่น ⁽²⁾	14.9 ⁽³⁾	1.3	39.1	2.8
ค่าใช้จ่ายในการบริหาร	1,142.4	100.0	1,429.0	100.0
รวม.....				

- (1) ค่าใช้จ่ายในการบริหารรวมไปถึงงบการเงินรวมในอดีตซึ่งต่ำกว่าต้นทุนขายและบริการที่ได้จากงบการเงินเฉพาะกิจการ เนื่องมาจากการตัด ค่าใช้จ่ายของบริษัทย่อยออก
- (2) บริษัทอื่น ประกอบด้วย BAGs Ground BAGs บริษัท สมุย ปาร์ค อเวนิว จำกัด บริษัท สมุย ปาล์ม บีช รีสอร์ท จำกัด บริษัท สุโขทัย พร็อพเพอร์ตี้ จำกัด บริษัท บางกอกแอร์เวย์ส โฮลดิ้ง จำกัด Universal Catering & Services (Mauritius) Co., Ltd. และบริษัท ศูนย์ฝึกการบินกรุงเทพ จำกัด
- (3) จำนวนดังกล่าวเป็นจำนวนภายหลังจากการยกเลิกเงินสำรองที่กั้นไว้เพื่อหนี้สงสัยจะสูญจำนวน 16.2 ล้านบาทและการด้อยค่าของเงินลงทุนใน บริษัทย่อยจำนวน 10.0 ล้านบาท

สำหรับการแสดงค่าใช้จ่ายเฉพาะในการบริหาร โปรดพิจารณารายละเอียดเพิ่มเติมใน “องค์ประกอบหลักของงบกำไรขาดทุน --- งบการเงินเฉพาะ --- ค่าใช้จ่าย ---- ค่าใช้จ่ายในการบริหาร”

ขาดทุนจากการขายสิทธิการเช่า – ขาดทุนจากการขายสิทธิการเช่าเกิดจากการรับรู้ผลขาดทุนจากการสิทธิการเช่าธุรกิจโรงแรมในประเทศกัมพูชาในปี 2554

ค่าใช้จ่ายอื่น – ค่าใช้จ่ายอื่น ส่วนใหญ่เกิดจากผลขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยน

รอบปีบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2555 เปรียบเทียบกับรอบปีบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2554

รายได้ – ในปี 2555 บริษัทฯ มีรายได้จำนวน 19,563.1 ล้านบาท เพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 26.0 จากรายได้จำนวน 15,523.0 ล้านบาทในปี 2554 รายได้ที่เพิ่มขึ้นส่วนใหญ่เป็นผลมาจากการเพิ่มขึ้นของรายได้ค่าโดยสาร กำไรจากการขายเงินลงทุน และกำไรจากการขายเงินลงทุนในบริษัทย่อย รวมทั้งรายได้จากการขายและบริการ รายได้ค่าระวางขนส่ง ค่าบริการผู้โดยสาร และเงินปันผลรับ

รายได้ค่าโดยสาร – ในปี 2555 บริษัทฯ มีรายได้ค่าโดยสารจำนวน 14,598.6 ล้านบาท เพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 28.0 จากรายได้ค่าโดยสารจำนวน 11,409.0 ล้านบาทในปี 2554 รายได้ค่าโดยสารที่เพิ่มขึ้นเป็นผลมาจากจำนวนผู้โดยสารและราคาค่าโดยสารเฉลี่ยที่เพิ่มขึ้น โปรดพิจารณารายละเอียดในหัวข้อ “ผลการดำเนินงาน-งบการเงินเฉพาะบริษัท-รอบปีบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2555 เปรียบเทียบกับรอบปีบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2554-รายได้-รายได้ค่าโดยสาร”

รายได้จากการขายและบริการ - ในปี 2555 บริษัทฯ มีรายได้จากการขายและบริการจำนวน 2,391.1 ล้านบาท เพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 12.2 จากรายได้จากการขายและบริการจำนวน 2,130.9 ล้านบาทในปี 2554 รายได้จากการขายและบริการที่เพิ่มขึ้นโดยหลักเป็นผลมาจากรายได้ที่เพิ่มขึ้นของ BFS Grounds และ BAC รวมทั้งจากการเพิ่มขึ้นของรายได้ของBAGs Ground รายได้ที่เพิ่มขึ้นของBFS เป็นผลมาจากจำนวนเที่ยวโดยสารที่ให้บริการที่สนามบินสุวรรณภูมิมีจำนวนมากขึ้นอันเนื่องมาจากจำนวนลูกค้าที่เพิ่มขึ้นทั้งสิ้น 7 ราย ประกอบกับอัตราค่าบริการที่สูงขึ้น ส่วนรายได้ที่เพิ่มขึ้นของBAC เป็นผลมาจากจำนวนอาหารที่ผลิตเพิ่มมากขึ้นอันเนื่องมาจากจำนวนลูกค้าที่เพิ่มขึ้นทั้งสิ้น 4 ราย ประกอบกับจำนวนอาหารที่ผลิตให้แก่ลูกค้าเดิมเพิ่มขึ้น และอัตราค่าบริการที่สูงขึ้น

รายได้ค่าระวางขนส่ง – ในปี 2555 บริษัทฯ มีรายได้ค่าระวางขนส่งจำนวน 265.3 ล้านบาท เพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 39.5 จากรายได้ค่าระวางขนส่งจำนวน 190.2 ล้านบาทในปี 2554 รายได้ค่าระวางขนส่งที่เพิ่มขึ้นโดยหลักเป็นผลมาจากปริมาณสินค้าที่บริษัทฯ ให้บริการเพิ่มเติมในเส้นทางการบินใหม่จากกรุงเทพฯ ไปยังชากา บังกอลอร์ และมุมไบ

รายได้ค่าบริการผู้โดยสาร - ในปี 2555 บริษัทฯ มีรายได้ค่าบริการผู้โดยสารจำนวน 447.0 ล้านบาท เพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 21.2 จากรายได้ค่าบริการผู้โดยสารจำนวน 368.8 ล้านบาทในปี 2554 รายได้ค่าบริการผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้นโดยหลักเป็นผลมาจากจำนวนผู้โดยสารขาออกจากสนามบินสมุยที่เพิ่มขึ้น

รายได้จากเงินปันผลรับ - ในปี 2555 บริษัทฯ ได้รับรายได้จากเงินปันผลรับจำนวน 135.3 ล้านบาท เพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 47.7 จากรายได้จากเงินปันผลรับจำนวน 91.6 ล้านบาทที่ได้รับในปี 2554 รายได้จากเงินปันผลรับที่เพิ่มขึ้นเป็นผลมาจากการที่ BGH จ่ายเงินปันผลเพิ่มขึ้น โดยในปี 2555 BGH จ่ายเงินปันผลให้แก่บริษัทฯ เป็นจำนวน135.2 ล้านบาท ในขณะที่ในปี 2554 จ่ายเพียง 91.3 ล้านบาท

กำไรจากการขายเงินลงทุน – ในปี 2555 บริษัทฯ มีกำไรจากการขายเงินลงทุนจำนวน 818.9 ล้านบาท เพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 151.7 จากกำไรจากการขายเงินลงทุนจำนวน 325.3 ล้านบาทในปี 2554 กำไรจากการขายเงินลงทุนที่เพิ่มขึ้นนี้เป็นผลมาจากการรับรู้กำไรจากการขายหุ้นบางส่วนใน BGH ในเดือนธันวาคม 2555 ซึ่งบริษัทฯ ได้หุ้นดังกล่าวมาในเดือนตุลาคม 2555

กำไรจากการขายเงินลงทุนในบริษัทย่อย - ในปี 2555 บริษัทฯ บันทึกกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทย่อยจำนวน 226.8 ล้านบาท โดยการบันทึกดังกล่าวเป็นผลมาจากการปรับโครงสร้างธุรกิจของบริษัทฯ ซึ่งบริษัทฯ ได้จำหน่ายเงินลงทุนในบริษัทย่อย 5 แห่งของบริษัทฯ ได้แก่ BAGs Ground บริษัท สมุย ปาล์ม บีช รีสอร์ท จำกัด บริษัท สุโขทัย พร็อพเพอร์ตี้ จำกัด บริษัท สมุย ปาร์ค เวนิว จำกัด และ บริษัท ศูนย์ฝึกการบินกรุงเทพ จำกัด ไปให้บุคคลที่เกี่ยวข้องของบริษัทฯ และดำเนินการชำระบัญชี Universal Catering & Services (Mauritius) Co., Ltd. ทั้งนี้ บริษัทฯ ไม่มีกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทย่อยในปี 2554

รายได้อื่น – ในปี 2555 บริษัทฯ มีรายได้อื่นจำนวน 680.2 ล้านบาท ลดลงคิดเป็นร้อยละ 32.5 จากเงินรายได้อื่นของบริษัทฯ จำนวน 1,007.3 ล้านบาทที่ได้รับในปี 2554 การลดลงดังกล่าวเป็นผลมาจากการที่บริษัทฯ ได้รับเงินมัดจำคืนจากการยกเลิกสัญญาจำนวน 1 ฉบับพร้อมทั้งได้รับเงินชดเชยจากการยกเลิกสัญญาดังกล่าวในปี 2554

รายจ่าย – ในปี 2555 บริษัทฯ มีรายจ่ายจำนวน 15,720.7 ล้านบาท เพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 18.3 จากรายจ่ายของบริษัทฯ จำนวน 13,289.2 ล้านบาทในปี 2554 การเพิ่มขึ้นของรายจ่ายดังกล่าวโดยหลักเป็นผลมาจากต้นทุนขายและบริการที่เพิ่มขึ้น รวมทั้งค่าใช้จ่ายในการขาย และค่าใช้จ่ายในการบริหาร

ต้นทุนขายและบริการ – ในปี 2555 บริษัทฯ มีรายจ่ายจากต้นทุนขายและบริการจำนวน 13,138.1 ล้านบาท เพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 22.2 จากต้นทุนขายและบริการจำนวน 10,752.9 ล้านบาท ในปี 2554 ทั้งนี้ การเพิ่มขึ้นดังกล่าวโดยหลักเป็นผลมาจากต้นทุนขายและบริการของธุรกิจของบริษัทฯ รวมทั้งต้นทุนขายและบริการของ BFS Ground BAC และ BAGs Ground โปรดพิจารณารายละเอียดเกี่ยวกับการเพิ่มขึ้นของต้นทุนขายและบริการจากธุรกิจของบริษัทฯ ในหัวข้อ “ผลการดำเนินงาน-งบการเงินเฉพาะกิจการ-รอบปีบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2555 เปรียบเทียบกับรอบปีบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2554-รายจ่าย-ต้นทุนขายและบริการ” ทั้งนี้ ต้นทุนขายและบริการของ BFS Ground เพิ่มขึ้นเนื่องจากจำนวนพนักงานที่เพิ่มขึ้นเพื่อรองรับการเพิ่มขึ้นของจำนวนเที่ยวการบินที่ให้บริการ และค่าแรงขั้นต่ำที่เพิ่มขึ้นเป็น 300 บาทต่อวัน นอกจากนี้ ต้นทุนขายและบริการของ BAC เพิ่มขึ้นเนื่องมาจากราคาวัตถุดิบและอาหารที่เพิ่มขึ้น

ค่าใช้จ่ายในการขาย - ในปี 2555 บริษัทฯ มีค่าใช้จ่ายในการขายจำนวน 1,089.5 ล้านบาท เพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 13.7 จากค่าใช้จ่ายในการขายจำนวน 957.9 ล้านบาท ในปี 2554 โปรดพิจารณารายละเอียดในหัวข้อ “ผลการดำเนินงาน-งบการเงินเฉพาะกิจการ-รอบปีบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2555 เปรียบเทียบกับรอบปีบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2554-รายจ่าย-ค่าใช้จ่ายในการขาย”

ค่าใช้จ่ายในการบริหาร - ในปี 2555 บริษัทฯ มีค่าใช้จ่ายในการบริหารจำนวน 1,445.0 ล้านบาท เพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 25.9 จากค่าใช้จ่ายในการบริหารจำนวน 1,147.7 ล้านบาทในปี 2554 ซึ่งการเพิ่มขึ้นของค่าใช้จ่ายในการบริหารดังกล่าวโดยหลักเป็นผลมาจากการเพิ่มขึ้นของค่าใช้จ่ายในการบริหารของบริษัทฯ ประกอบกับค่าใช้จ่ายในการบริหารจัดการที่เพิ่มขึ้นของ BFS Ground และ BAC โปรดพิจารณารายละเอียดเกี่ยวกับค่าใช้จ่าย

ในการจัดการตามงบการเงินเฉพาะของบริษัทฯ ในหัวข้อ “ผลการดำเนินงาน-งบการเงินเฉพาะกิจการ-บริษัทฯ รอบปีบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2555 เปรียบเทียบกับรอบปีบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2554-รายจ่าย-ค่าใช้จ่ายในการบริหาร”

ขาดทุนจากการขายสิทธิการเช่า – ในปี 2554 บริษัทฯ บันทึกขาดทุนจากการขายสิทธิการเช่าจำนวน 369.3 ล้านบาท ซึ่งเป็นผลมาจากการรับรู้ผลขาดทุนจากการขายสิทธิการเช่าธุรกิจโรงแรมในประเทศกัมพูชาในปี 2554 ทั้งนี้ บริษัทฯ ไม่มีผลขาดทุนจากการขายสิทธิการเช่าใด ๆ ในปี 2555

ค่าใช้จ่ายอื่น – ในปี 2555 บริษัทฯ มีค่าใช้จ่ายอื่นจำนวน 48.0 ล้านบาท ซึ่งลดลงคิดเป็นร้อยละ 21.8 จากค่าใช้จ่ายอื่นจำนวน 61.4 ล้านบาทในปี 2554 ทั้งนี้ การลดลงของค่าใช้จ่ายอื่นดังกล่าวเป็นผลมาจากการขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนในปี 2554

กำไรก่อนส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม ค่าใช้จ่ายทางการเงิน และค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้ –ในปี 2555 บริษัทฯ กำไรก่อนส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วมค่าใช้จ่ายทางการเงิน และค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้ 3,842.4 ล้านบาท เพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 72.0 จากกำไรก่อนส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม ค่าใช้จ่ายทางการเงิน และค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้ 2,233.9 ล้านบาทในปี 2554 ทั้งนี้ ในปี 2555 อัตราผลกำไรก่อนส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วมค่าใช้จ่ายทางการเงิน และค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้ คิดเป็นร้อยละ 19.6 เพิ่มขึ้นจากปี 2554 ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 14.4

ส่วนแบ่งกำไรจากการลงทุนในบริษัทร่วม - ในปี 2555 ส่วนแบ่งกำไรจากการลงทุนในบริษัทร่วมของบริษัทฯ มีจำนวน 361.7 ล้านบาท เพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 38.4 จากส่วนแบ่งกำไรจากการลงทุนในบริษัทร่วมจำนวน 261.3 ล้านบาทในปี 2554 ส่วนแบ่งกำไรจากการลงทุนในบริษัทร่วมที่เพิ่มขึ้นเป็นผลมาจากส่วนแบ่งกำไรจากการลงทุนใน BFS Cargo ที่เพิ่มขึ้นในปี 2555 เป็น 182.9 ล้านบาท จากเดิม 123.6 ล้านบาทในปี 2554 และส่วนแบ่งรายได้จากการลงทุนในบริษัทย่อยที่ได้รับจากกองทุนรวมสิทธิการเช่าอสังหาริมทรัพย์สนามบินสมุยที่เพิ่มขึ้นในปี 2555 เป็น 178.8 ล้านบาท จากเดิม 137.7 ล้านบาท ในปี 2554

กำไรก่อนค่าใช้จ่ายทางการเงินและค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้ –ในปี 2555 บริษัทฯ มีกำไรก่อนหักต้นทุนค่าใช้จ่ายทางการเงินและค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้ จำนวน 4,204.1 ล้านบาท เพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 68.4 จากกำไรก่อนหักต้นทุนค่าใช้จ่ายทางการเงินและค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้ จำนวน 2,495.1 ล้านบาทในปี 2554 ทั้งนี้ ในปี 2555 อัตราผลกำไรก่อนหักต้นทุนค่าใช้จ่ายทางการเงินและค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้ ต่อรายได้ของบริษัทฯ คิดเป็นร้อยละ 21.5 เพิ่มขึ้นจากปี 2554 ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 16.1

ค่าใช้จ่ายทางการเงิน – ในปี 2555 บริษัทฯ มีค่าใช้จ่ายทางการเงิน จำนวน 1,493.9 ล้านบาท เพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 10.4 จากค่าใช้จ่ายทางการเงิน จำนวน 1,353.4 ล้านบาทในปี 2554 ทั้งนี้ ค่าใช้จ่ายทางการเงิน ที่เพิ่มขึ้นโดยหลักเป็นผลมาจากค่าใช้จ่ายทางการเงินในค่าเช่าที่จ่ายภายใต้สัญญาเช่าช่วง จำนวนดอกเบี้ยในค่าเช่าที่จ่ายภายใต้สัญญาเช่าช่วงส่วนที่ผันแปรตามปริมาณเที่ยวบินขาเข้าและจำนวนผู้โดยสารที่ออกจากสนามบินสมุยเพิ่มขึ้น ประกอบกับค่าใช้จ่ายทางการเงิน จากการเบิกใช้เงินกู้จำนวน 55.3 ล้านบาทตามสัญญาอยู่กับสถาบันการเงินแห่งหนึ่ง

กำไรก่อนหักภาษี –ในปี 2555 บริษัทฯ มีกำไรก่อนหักภาษีเงินได้จำนวน 2,710.1 ล้านบาท เพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 136.5 จากกำไรก่อนหักภาษีเงินได้จำนวน 1,141.8 ล้านบาทในปี 2554 ทั้งนี้ ในปี 2555 อัตราผลกำไรก่อนหักภาษีเงินได้ต่อรายได้ของบริษัทฯ คิดเป็นร้อยละ 13.9 เพิ่มขึ้นจากปี 2554 ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 7.4

ภาษีเงินได้นิติบุคคล – ในปี 2555 บริษัทฯ จ่ายภาษีเงินได้นิติบุคคลจำนวน 176.4 ล้านบาท เพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 1,904.5 จากจำนวนภาษีเงินได้นิติบุคคล 8.8 %] ล้านบาทที่จ่ายในปี 2554 ทั้งนี้ เป็นเพราะในปี 2554 บริษัทฯ สามารถนำผลขาดทุนสะสมยกมาใช้ในการหักภาษีได้

กำไรสำหรับปี - ในปี 2555 บริษัทฯ มีกำไรสำหรับปีจำนวน 2,533.7 ล้านบาท เพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 123.5 จากกำไรสำหรับปีจำนวน 1,133.0 ล้านบาทในปี 2554 ทั้งนี้ ในปี 2555 อัตราผลกำไรสำหรับปีต่อรายได้ของบริษัทฯ คิดเป็นร้อยละ 13.0 เพิ่มขึ้นจากปี 2554 ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 7.3

กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น - ในปี 2555 บริษัทฯ มีกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นจำนวน 3,181.6 ล้านบาท ลดลงคิดเป็นร้อยละ 16.3 จากกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นของบริษัทฯ จำนวน 3,800.2 ล้านบาทในปี 2554 ทั้งนี้ โดยหลักเป็นผลมาจากการลดลงของผลกำไรที่เกิดขึ้นจากการเปลี่ยนแปลงมูลค่าเงินลงทุนในหลักทรัพย์เพื่อขาย

ผลต่างของอัตราแลกเปลี่ยนจากการแปลงค่าบการเงินที่เป็นเงินตราต่างประเทศ – ในปี 2555 ผลต่างของอัตราแลกเปลี่ยนจากการแปลงค่าบการเงินที่เป็นสกุลเงินตราต่างประเทศ มีจำนวน 12.2 ล้านบาท จากเดิม 0.6 ล้านบาทในปี 2554 ซึ่งเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ

ผลกำไรจากการวัดมูลค่าเงินลงทุนในหลักทรัพย์เพื่อขาย – ในปี 2555 ผลกำไร (ขาดทุน) จากการวัดเปลี่ยนแปลงของมูลค่าเงินลงทุนในหลักทรัพย์เพื่อขายของบริษัทฯ มีจำนวน 3,169.4 ล้านบาท ลดลงคิดเป็นร้อยละ 16.6 จากผลกำไร (ขาดทุน) จากการวัดเปลี่ยนแปลงของมูลค่าเงินลงทุนในหลักทรัพย์เพื่อขายจำนวน 3,799.6 ล้านบาทในปี 2554 ทั้งนี้ โดยหลักเป็นผลมาจากเพิ่มขึ้นในอัตราที่ลดลงของราคาตลาดยุติธรรม (Mark-to-Market Value) ของBGHในปี 2555 เมื่อเปรียบเทียบกับอัตราการเพิ่มขึ้น ในปี 2554 ราคาหุ้นของ BGHเพิ่มสูงขึ้นถึง 113.5 บาท ณ วันที่ 31 ธันวาคม ปี 2555 จากเดิม 81.3 ณ วันที่ 31 ธันวาคม ปี 2554 ในขณะที่สัดส่วนการถือหุ้นใน BGH ยังคงไม่เปลี่ยนแปลง

กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี - ในปี 2555 บริษัทฯ มีกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี จำนวน 5,704.1 2,533.7 ล้านบาท เพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 15.6 จากกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี จำนวน 4,933.2 ล้านบาทในปี 2554 ทั้งนี้ ในปี 2555 อัตราผลกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปีต่อรายได้ของบริษัทฯ คิดเป็นร้อยละ 29.2 เพิ่มขึ้นจากปี 2554 ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 31.8

12.2.6 การวิเคราะห์ฐานะทางการเงิน และสินทรัพย์

สินทรัพย์ทั้งหมด

บริษัทฯมีสินทรัพย์ทั้งหมดตามที่ปรากฏตามงบการเงินเฉพาะกิจการ ณ เดือนธันวาคมปี 2553 ปี 2554 และปี 2555 จำนวน 22,084.9 ล้านบาท 26,025.7 ล้านบาท และ 30,139.5 ล้านบาท ทั้งนี้ ในช่วงระยะเวลาเดียวกันนี้ บริษัทฯมีสินทรัพย์ทั้งหมดตามที่ปรากฏในงบการเงินรวมในอดีตจำนวน 22,885 ล้านบาท 27,509.6 ล้านบาท และ 32,160.5 ล้านบาท

สินทรัพย์หมุนเวียนทั้งหมด

บริษัทฯมีสินทรัพย์หมุนเวียนทั้งหมดตามที่ปรากฏในงบการเงินเฉพาะกิจการ ณ เดือนธันวาคมปี 2553 ปี 2554 และ

ปี 2555 จำนวน 3,035.9 ล้านบาท 3,346 ล้านบาท และ 7,314.7 ล้านบาท ทั้งนี้ ในช่วงระยะเวลาเดียวกัน บริษัทฯ มีสินทรัพย์

หมุนเวียนทั้งหมดตามที่ปรากฏในงบการเงินรวมในอดีตจำนวน 3,678.3 ล้านบาท 4,103.3 ล้านบาท และ 8,031.1 ล้านบาท ทั้งนี้ การเพิ่มขึ้นของสินทรัพย์หมุนเวียนในปี 2555 เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2554 มีสาเหตุมาจากการได้รับเงินมัดจำคืนจากยกเลิกสัญญาจำนวน 1 สัญญา พร้อมทั้งได้รับเงินชดเชยจากการยกเลิกสัญญาดังกล่าว และการเพิ่มขึ้นของลูกหนี้การค้าค้างชำระอันเป็นผลจากการขายที่ดินเนื่องจากการปรับปรุงโครงสร้างธุรกิจ

สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนทั้งหมด

บริษัทฯมีสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนทั้งหมดปรากฏตามงบการเงินเฉพาะกิจการ ณ เดือนธันวาคมปี 2553 ปี 2554 และ ปี 2555 จำนวน 19,049 ล้านบาท 22,679.9 ล้านบาท และ 22,824.8 ล้านบาท ทั้งนี้ ในช่วงระยะเวลาเดียวกัน บริษัทฯมีสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนทั้งหมดปรากฏตามงบการเงินรวมในอดีตจำนวน 19,206.8 ล้านบาท 23,406.3 ล้านบาท และ 24,129.4 ล้านบาท ทั้งนี้ การเพิ่มขึ้นของสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนในปี 2555 เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2554 มีสาเหตุมาจากการเพิ่มการลงทุนระยะยาวอื่นซึ่งเกี่ยวข้องกับการลงทุนใน BGH และการเพิ่มขึ้นลูกหักลบโดยการลดลงของสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่นอันเป็นผลจากเงินมัดจำคืนจากการยกเลิกสัญญาจำนวน 1 สัญญา

สภาพคล่องและแหล่งเงินทุน

กระแสเงินสด

งบการเงินเฉพาะกิจการ

ตารางต่อไปนี้แสดงถึงรายละเอียดของกระแสเงินสดแบบย่อในสำหรับช่วงระยะเวลาที่ระบุไว้มีดังนี้

ข้อมูลกระแสเงินสด	รอบปีบัญชีสิ้นสุด ณ วันที่ 31 ธันวาคม	
	2554 ล้านบาท	2555 ล้านบาท
กระแสเงินสดจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมดำเนินงาน		
กำไรจากกิจกรรมดำเนินงานก่อนการเปลี่ยนแปลงในสินทรัพย์และหนี้สิน		
ดำเนินงาน	2,486.7	2,777.5
กระแสเงินสดได้มาจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมดำเนินงาน	1,191.9	1,553.8
เงินสดที่จ่ายไปเป็นค่าใช้จ่ายด้านดอกเบี้ย	(1,253.5)	(1,395.2)
เงินสดที่จ่ายไปเป็นค่าภาษีเงินได้นิติบุคคล	(12.9)	(17.3)
กระแสเงินสดได้มาจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมดำเนินงานสุทธิ.....	<u>2,412.2</u>	<u>2,918.8</u>
กระแสเงินสดจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมลงทุน		
การเพิ่มขึ้นของเงินฝากในธนาคารที่กำหนด	-	(149.8)
เงินลงทุนในบริษัทร่วมที่เพิ่มขึ้น	(-3)	-

การได้มาซึ่งการลงทุนระยะยาวอื่น	(919.3)	(946.9)
การได้มาซึ่งการลงทุนในทรัพย์สิน	(362.1)	(1.4)
การซื้อทรัพย์สิน, อาคาร และอุปกรณ์	(593.3)	(273.5)
ซื้อสินทรัพย์ไม่มีตัวตน		
	(3.6)	(6.7)
ซื้อสิทธิการเช่า		-
	(18)	
ซื้อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน	(3.6)	(1.3)
ดอกเบี้ยรับ	80.2	(50.3)
เงินปันผลรับจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม	225.6	355.3
เงินสดได้มาจากการขายหน่วยลงทุนระยะยาว	418.9	1,011.3
เงินปันผลรับจากเงินลงทุนระยะยาว	77.5	115.5
เงินสดรับจากการจำหน่ายสิทธิการเช่า	44.1	-
เงินสดรับจากการจำหน่ายที่ดิน อาคารและ อุปกรณ์	4.4	16.5
เงินสดรับจากการขายเงินลงทุนระยะยาว	418.9	1,011.3
เงินสดรับจากการขายเงินลงทุนในบริษัทย่อย	-	50.1
กระแสเงินสดสุทธิได้มาจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรม ลงทุน	<u>(1,048.4)</u>	<u>(221.0)</u>
กระแสเงินสดได้มาจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมทาง การเงิน		
การเพิ่มขึ้น(ลดลง)ของเงินกู้เบิกเกินบัญชี ธนาคารและเงินกู้ระยะสั้นที่ทำกับสถาบัน การเงิน.....	(120.0)	530.0
เงินสดรับจากเงินกู้ยืมระยะสั้น	-	17.9
การชำระคืนเงินกู้ระยะยาว	460.9	(760.3)
เงินสดรับจากการเพิ่มทุน	-	12.5
การจ่ายเงินปันผล	(900.0)	(654.8)
เงินสดรับจากเงินกู้ยืมระยะสั้น	-	17.8
เงินสดรับจากเงินกู้ยืมระยะยาว	800	71.7
ชำระคืนเงินกู้ยืมระยะสั้น	(5.1)	-
เงินสดรับจากการเพิ่มทุน	-	12.5
กระแสเงินสดได้มาจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมทาง การเงินสุทธิ	<u>(686.0)</u>	<u>(783.0)</u>
เงินสดหรือรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น (ลดลง) สุทธิ	<u>677.8</u>	<u>2,356.9</u>

รอบปีบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2555

ในปี 2555 บริษัทฯมีกำไรจากการดำเนินงานก่อนการเปลี่ยนแปลงสินทรัพย์และหนี้สินจากการดำเนินงานจำนวน 2,777.5 ล้านบาท และมีกระแสเงินสดจากการดำเนินงานจำนวน 1,553.8 ล้านบาท ทั้งนี้ กระแสเงินสดจากการดำเนินงานเป็นผลจากการลดลงของเงินกู้ยืมให้แก่กรรมการเนื่องจากได้มีการชำระคืนเงินกู้ยืมจากกรรมการบางส่วน จำนวน 315.9

ล้านบาท การลดลงของเงินมัดจำค่าหุ้นในBGHอันเนื่องมาจากการยกเลิกเงินมัดจำค่าหุ้นใน BGH จำนวน 1,898.5 ล้านบาท และการเพิ่มขึ้นของหนี้สินหมุนเวียนอื่นที่เกี่ยวข้องกับการเพิ่มขึ้นของรายได้รับล่วงหน้าจากการขายบัตรโดยสาร จำนวน 286.7 ล้านบาท โดยกำไรบางส่วนได้หักกลบกับการเพิ่มขึ้นของลูกหนี้ทางการค้าค้างรับและหนี้สินค้างรับอื่นอันเกี่ยวข้องกับการขายที่ดินอันเป็นส่วนหนึ่งของการปรับโครงสร้างธุรกิจ จำนวน 601.2 ล้านบาท และการลดลงของหนี้สินตามสัญญาเช่าทางการเงินเนื่องจากการชำระหนี้ตามสัญญาเช่าเครื่องบินจำนวน 284.4 ล้านบาท นอกจากนี้ บริษัทฯได้มีการชำระค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับดอกเบี้ยจำนวน 1,395.2 ล้านบาท ตามสัญญาเช่าช่วงกับกองทุนรวมสิทธิการเช่าอสังหาริมทรัพย์ สนามบินสมุยและได้ชำระภาษีเงินได้นิติบุคคลจำนวน 17.3 ล้านบาท ด้วยเหตุผลดังกล่าว บริษัทฯจึงมีเงินสดสุทธิจากการดำเนินงานจำนวน 2,918.8 ล้านบาท

ในปี 2555 บริษัทฯมีกระแสเงินสดใช้ไปในการลงทุน จำนวน 221 ล้านบาท ซึ่งโดยหลักประกอบด้วยเงินฝากธนาคารที่ถูกอาศัยโดยคำสั่งศาลจำนวน 149.8 ล้านบาท ซึ่งเป็นการพักบัญชีเงินฝากธนาคารในประเทศบังคลาเทศ เนื่องจากการคัดค้านที่ยังอยู่ในกระบวนการศาลในประเทศบังคลาเทศ การลงทุนระยะยาวจากการได้มาซึ่งหุ้นใน BGHในเดือนตุลาคม 2555 จำนวน 946.9 ล้านบาท และการได้มาซึ่งที่ดิน อาคารและอุปกรณ์อันเนื่องมาจากการซื้ออุปกรณ์และเฟอร์นิเจอร์เครื่องบิน จำนวน 273.5 ล้านบาท ซึ่งบางส่วนได้หักกลบกับกับเงินสดที่ได้รับจากการขายการลงทุนระยะยาวจำนวน 1,011.3 ล้านบาท จากการขายในเดือนธันวาคม 2555 ซึ่งหุ้นBGHซึ่งได้ซื้อมาในเดือนตุลาคม 2555 สำหรับคดีความที่อยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลในประเทศบังคลาเทศโปรดดูหมายเหตุประกอบ ข้อ 38 ในงบการเงินรวมในอดีตและลักษณะการประกอบธุรกิจ-การดำเนินกระบวนการทางกฎหมาย-กระบวนการวิธีในฐานะจำเลยเกี่ยวกับการบอกเลิกสัญญา แต่งตั้งบริษัทตัวแทนในการจำหน่ายทั่วไป

ในปี 2555 กระแสเงินสดในกิจกรรมทางการเงินสุทธิ ซึ่งประกอบด้วยการชำระคืนเงินกู้ระยะยาวจำนวน 783 ล้านบาท การจ่ายเงินปันผลจำนวน 654.8 ล้านบาท ซึ่งบางส่วนได้หักกลบกับกับจำนวนเงินผู้เบิกเงินเกินบัญชีของธนาคารและเงินกู้ระยะสั้นจากสถาบันการเงินที่เพิ่มขึ้นจำนวน 530.0 ล้านบาท

รอบปีบัญชีสิ้นสุด ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554

ในปี 2554 บริษัทฯมีกำไรจากการดำเนินงานก่อนการเปลี่ยนแปลงสินทรัพย์และหนี้สินดำเนินงานจำนวน 2,486.7 ล้านบาท และมีกระแสเงินสดจากการดำเนินงานจำนวน 1,191.9 ล้านบาท ทั้งนี้ กระแสเงินสดจากการดำเนินงานเป็นผลจากการลดลงของเงินกู้ให้แก่กรรมการ สืบเนื่องจากการชำระคืนเงินกู้กรรมการบางส่วน จำนวน 514.6 ล้านบาท การลดลงของสินทรัพย์หมุนเวียนอื่นสืบเนื่องจากการขายสิทธิการเช่าธุรกิจโรงแรมในประเทศกัมพูชา และได้เงินมัดคั้นจากการยกเลิกสัญญาจำนวน 1 สัญญา เป็นเงินจำนวน 537.5 ล้านบาท และการเพิ่มขึ้นของหนี้สินหมุนเวียนอื่นที่เกี่ยวข้องกับการเพิ่มขึ้นของรายได้รับล่วงหน้าจากการขายบัตรโดยสาร จำนวน 517.8 ล้านบาท ซึ่งบางส่วนได้หักกลบกับการลดลงของเจ้าหนี้ทางการค้าและค่าใช้จ่ายค้างจ่ายอื่นจำนวน 125.5 ล้านบาท และการลดลงของหนี้สินตามสัญญาเช่าทางการเงินเนื่องจากการชำระหนี้ตามสัญญาเช่าเครื่องบินจำนวน 184.6 ล้านบาท นอกจากนี้ บริษัทฯได้มีการชำระค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับดอกเบี้ยจำนวน 1,253.5 ล้านบาท และได้ชำระภาษีเงินได้นิติบุคคลจำนวน 12.9 ล้านบาท ด้วยเหตุผลดังกล่าว บริษัทฯจึงมีเงินสดสุทธิจากการดำเนินงานจำนวน 2,415.6 ล้านบาท

ในปี 2554 บริษัทฯมีกระแสเงินสดใช้ไปในการลงทุน จำนวน 1,0ก.ก. ล้านบาท ซึ่งโดยหลักประกอบด้วยการลงทุนระยะยาวจากการได้มาซึ่งหุ้นใน BGH จำนวน 919.3 ล้านบาท และการได้มาซึ่งทรัพย์สิน อาคารและอุปกรณ์อัน

เนื่องมาจากการซื้อที่ดินที่สมุย และการซื้ออะไหล่เครื่องบิน จำนวน 593.3 ล้านบาท และการลงทุนในทรัพย์สินเพื่อการลงทุนเกี่ยวกับที่ดินบริเวณเพลินิจิตจำนวน 362.1 ล้านบาท ซึ่งบางส่วนได้หักกลบกับกับเงินสดที่ได้รับจากการขายการลงทุนระยะยาวอันเกี่ยวกับการขายหุ้น BGH บางส่วนจำนวน 418.9 ล้านบาท

ในปี 2554 กระแสเงินสดใช้ไปในกิจกรรมทางการเงินสุทธิ จำนวน 686 ล้านบาท ซึ่งประกอบด้วยชำระคืนเงินกู้ระยะยาวจำนวน 460.9 ล้านบาท การจ่ายเงินปันผลจำนวน 900 ล้านบาท และการชำระคืนเงินกู้เบิกเงินเกินบัญชีของธนาคารและเงินกู้ระยะสั้นจากสถาบันการเงินจำนวน 120 ล้านบาท

งบการเงินรวม

ปีสิ้นสุด ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555

ในปี 2555 บริษัทฯมีกำไรจากกิจกรรมดำเนินงานก่อนการเปลี่ยนแปลงสินทรัพย์และหนี้สินดำเนินงานจำนวน 3,411.3 ล้านบาท และมีกระแสเงินสดจากกิจกรรมดำเนินงานจำนวน 3,226.3 ล้านบาท ทั้งนี้ กระแสเงินสดจากกิจกรรมดำเนินงานเป็นผลจากการลดลงของเงินกู้ให้แก่กรรมการ สืบเนื่องจากการชำระคืนเงินกู้กรรมการบางส่วน จำนวน 312.8 ล้านบาท การลดลงของเงินมัดจำค่าหุ้นใน BGH อันเนื่องมาจากการยกเลิกเงินมัดจำค่าหุ้นใน BGH จำนวน 1,898.5 ล้านบาท และการเพิ่มขึ้นของหนี้สินหมุนเวียนอื่นที่เกี่ยวข้องกับการเพิ่มขึ้นของรายได้รับล่วงหน้าจากการขายบัตรโดยสาร จำนวน 273.5 ล้านบาท โดยกำไรบางส่วนได้หักกลบกับการเพิ่มขึ้นของลูกหนี้ทางการค้าค้างรับและหนี้สินค้างรับอื่นอันเกี่ยวข้องกับการขายที่ดินอันเป็นส่วนหนึ่งของการปรับโครงสร้างธุรกิจ จำนวน 591.1 ล้านบาท และการลดลงของหนี้สินภายใต้สัญญาเช่าทางการเงินเนื่องจากการชำระหนี้ภายใต้สัญญาเช่าเครื่องบินจำนวน 287.6 ล้านบาท นอกจากนี้ บริษัทฯได้มีการชำระค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับดอกเบี้ยจำนวน 1,482.2 ล้านบาท ตามสัญญาเช่าช่วงกับกองทุนรวมสิทธิการเช่าอสังหาริมทรัพย์สนามบินสมุยและได้ชำระภาษีเงินได้นิติบุคคลจำนวน 58.3 ล้านบาท ด้วยเหตุผลดังกล่าว บริษัทฯจึงมีเงินสดสุทธิจากกิจกรรมดำเนินงานจำนวน 3,278.3 ล้านบาท

ในปี 2555 บริษัทฯมีกระแสเงินสดใช้ไปในกิจกรรมลงทุน จำนวน 898.0 ล้านบาท ซึ่งโดยหลักประกอบด้วยเงินฝากธนาคารที่ถูกอายัดโดยคำสั่งศาล จำนวน 150.3 ล้านบาท เนื่องจากการพักบัญชีเงินฝากธนาคารในประเทศบังคลาเทศ เนื่องจากการคัดค้านที่ยังอยู่ในกระบวนการศาลในประเทศบังคลาเทศ การลงทุนระยะยาวจากการได้มาซึ่งหุ้นในBGHในเดือนตุลาคม 2555 จำนวน 946.9 ล้านบาท และการได้มาซึ่งทรัพย์สิน อาคารและอุปกรณ์อันเนื่องมาจากการซื้ออุปกรณ์และเฟอร์นิเจอร์เครื่องบิน จำนวน 441.4 ล้านบาท ซึ่งบางส่วนได้หักกลบกับกับเงินสดที่ได้รับจากการขายการลงทุนระยะยาวจำนวน 1,011.3 ล้านบาท จากการขายในเดือนธันวาคม 2555 ซึ่งหุ้น BGH ที่ได้ซื้อมาในเดือนตุลาคม 2555 สำหรับคดีความที่อยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลในประเทศบังคลาเทศโปรดดูหมายเหตุประกอบงบการเงิน ข้อ 38 ในงบการเงินรวมในอดีต และ หมวดธุรกิจ-การดำเนินงานกระบวนการทางกฎหมาย-กระบวนการวิธีในฐานะจำเลยเกี่ยวกับการบอกเลิกสัญญาแต่งตั้งบริษัทตัวแทนในการจำหน่ายทั่วไป

ในปี 2555 กระแสเงินสดใช้ไปในกิจกรรมทางการเงินสุทธิเท่ากับ 1,308.4 ล้านบาท ซึ่งประกอบด้วยชำระคืนเงินกู้ระยะยาวจำนวน 1,244.3 ล้านบาท การจ่ายเงินปันผลจำนวน 654.8 ล้านบาท ซึ่งบางส่วนได้หักกลบกับกับจำนวนเงินกู้เบิกเงินเกินบัญชีของธนาคารและเงินกู้ระยะสั้นจากสถาบันการเงินที่เพิ่มขึ้นจำนวน 471.4 ล้านบาท

ปีสิ้นสุด ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554

ในปี 2554 บริษัทมีกำไรจากกิจกรรมดำเนินงานก่อนการเปลี่ยนแปลงสินทรัพย์และหนี้สินดำเนินงานจำนวน 2,949.54 ล้านบาท และมีกระแสเงินสดจากกิจกรรมดำเนินงานจำนวน 1,070.9 ล้านบาท ทั้งนี้ กระแสเงินสดจากกิจกรรมดำเนินงานเป็นผลจากการลดลงของเงินกู้ให้แก่กรรมการ สืบเนื่องจากการชำระคืนเงินกู้กรรมการบางส่วน จำนวน 514.6 ล้านบาท การลดลงของสินทรัพย์หมุนเวียนอื่นอันสืบเนื่องจากการขายสิทธิการเช่าธุรกิจ โรงแรมในประเทศกัมพูชา และได้เงินมัดจำจากการยกเลิกสัญญาจำนวน 1 สัญญา เป็นเงินจำนวน 517.4 ล้านบาท และการเพิ่มขึ้นของหนี้สินหมุนเวียนอื่นเกี่ยวกับกรเพิ่มขึ้นของรายได้รับล่วงหน้าจากการขายบัตรโดยสาร จำนวน 444.9 ล้านบาท ซึ่งบางส่วนได้หักกลบลบกับการลดลงของเจ้าหนี้ทางการค้าและค่าใช้จ่ายค้างจ่ายอื่นจำนวน 59.1 ล้านบาท และการลดลงของหนี้สินภายใต้สัญญาเช่าทางการเงินเนื่องจากการชำระหนี้ภายใต้สัญญาเช่าเครื่องบินจำนวน 189.9 ล้านบาท นอกจากนี้ บริษัทฯได้มีการชำระค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับดอกเบี้ยจำนวน 1,346.5 ล้านบาท และได้ชำระภาษีเงินได้นิติบุคคลจำนวน 28.9 ล้านบาท ด้วยเหตุผลดังกล่าว บริษัทฯ จึงมีเงินสดสุทธิจากกิจกรรมดำเนินงานจำนวน 2,642.1 ล้านบาท

ในปี 2554 บริษัทฯมีกระแสเงินสดใช้ไปในกิจกรรมลงทุน จำนวน 1,155.9 ล้านบาท ซึ่งโดยหลักประกอบด้วย การลงทุนระยะยาวจากการได้มาซึ่งหุ้นใน BGH จำนวน 919.3 ล้านบาท และการได้มาซึ่งทรัพย์สิน อาคารและอุปกรณ์อื่นเนื่องมาจากการซื้อที่ดินที่สมุย และการซื้ออะไหล่เครื่องบิน จำนวน 686.8 ล้านบาท และการลงทุนในสินทรัพย์เพื่อการลงทุนเกี่ยวกับที่ดินบริเวณเพลินิจิตจำนวน 362.1 ล้านบาท ซึ่งบางส่วนได้หักกลบลบกันกับเงินสดที่ได้รับจากการขายการลงทุนระยะยาวอันเกี่ยวกับการขายหุ้น BGH บางส่วนจำนวน 418.9 ล้านบาท

ในปี 2554 กระแสเงินสดใช้ไปในกิจกรรมทางการเงินสุทธิ จำนวน 842.5 ล้านบาท ซึ่งประกอบด้วย การชำระคืนเงินกู้ระยะยาวจำนวน 611.4 ล้านบาท การจ่ายเงินปันผลจำนวน 900 ล้านบาท และการชำระคืนเงินกู้เบิกเงินเกินบัญชีของธนาคารและเงินกู้ระยะสั้นจากสถาบันการเงินจำนวน 132.4 ล้านบาท

สภาพคล่อง

แหล่งเงินทุนที่สำคัญของบริษัทฯ ได้แก่ เงินสดที่ได้จากการดำเนินงานและทุนจากผู้ถือหุ้น โดยที่เงินกู้ยืมจากธนาคารและสัญญาเช่าเครื่องบิน และเงินกู้ยืมจากกิจการที่เกี่ยวข้อง ถือเป็นแหล่งเงินทุนสำคัญรองลงมาสำหรับการประกอบธุรกิจของบริษัทฯ

ตามที่ปรากฏในงบการเงินเฉพาะกิจการ บริษัทฯ มีหนี้สินคงค้างทั้งหมด (ประกอบด้วย เงินกู้ยืมจากบุคคลที่เกี่ยวข้องกัน เงินเบิกเกินบัญชีจากธนาคาร เงินกู้ยืมระยะสั้นและเงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน) เป็นจำนวน 3,576.3 ล้านบาท 3,986.8 ล้านบาท และ 4,015.4 ล้านบาท สำหรับปี 2553 2554 และ 2555 ตามลำดับ ทั้งนี้ ตามที่ปรากฏในงบการเงินรวมในอดีต หนี้สินคงค้างทั้งหมด (ประกอบด้วยเงินเบิกเกินบัญชีจากธนาคาร เงินกู้ยืมระยะสั้นและเงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน) เป็นจำนวน 5,293.9 ล้านบาท และ 4,814.8 ล้านบาท สำหรับปี 2554 และ 2555 ตามลำดับ

สำหรับแหล่งเงินทุนจากภายนอกและค่าใช้จ่ายในการจัดหาเงินทุนดังกล่าว ขึ้นอยู่กับหลายปัจจัยซึ่งอยู่นอกเหนือการควบคุมของบริษัทฯ ทั้งนี้ รวมถึงสถานะเศรษฐกิจและภาวะตลาดทุนโดยทั่วไป อัตราดอกเบี้ย การให้สินเชื่อจากธนาคารและผู้ให้กู้ยืมอื่นๆ ความเชื่อมั่นของผู้ให้กู้และ/หรือนักลงทุนต่อกลุ่มบริษัท ภาษีและกฎหมายหลักทรัพย์ที่เกี่ยวข้องที่ใช้บังคับกับบริษัทฯ และปัจจัยทางเศรษฐกิจและการเมืองในตลาดที่บริษัทฯ ดำเนินธุรกิจและในระดับระหว่างประเทศ

บริษัทฯ อาจทำการกู้ยืมเงินจากสถาบันการเงินเพิ่มเติม เพื่อนำมาใช้เป็นทุนในการบริหารจัดการรายจ่ายส่วนหนึ่งของบริษัทฯ ในอนาคต ทั้งนี้ ความสามารถในการจัดหาเงินทุนดังกล่าวอาจได้รับผลกระทบหลักจากข้อจำกัดในการก่อหนี้เพิ่มเติมของบริษัทฯ ภายใต้สัญญากู้ยืมต่างๆ ที่มีอยู่ สภาพคล่องในตลาดเงิน และนโยบายของรัฐในประเทศที่เกี่ยวข้องและปัจจัยอื่นๆ ในการใช้เงินทุนของบริษัทฯ โดยหลัก บริษัทฯ ใช้สำหรับสินค้าคงเหลือ รายจ่ายส่วนตน และการชำระคืนหนี้เงินกู้ยืมจากธนาคาร ทั้งนี้ บริษัทฯ คาดว่ากระแสเงินสดที่ใช้ในการดำเนินงาน รวมถึงเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด และเงินจากการเสนอขายหุ้นสามัญเพิ่มทุน ในครั้งนี้ จะเพียงพอต่อการนำมาใช้เป็นทุนในการบริหารจัดการตามแผนรายจ่ายส่วนตนและใช้เป็นเงินทุนหมุนเวียนของบริษัทฯ สำหรับในปี 2556 นี้

หนี้สิน

เงินกู้ยืมจากกิจการที่เกี่ยวข้องกัน

ในปี 2549 บริษัทฯ ได้ระดมทุนโดยทำการจัดตั้งกองทุนรวมสิทธิการเช่าอสังหาริมทรัพย์สนามบินสมุย โดยการให้เช่าภายใต้สัญญาเช่าระยะยาว 30 ปี และเช่าช่วงสนามบินสมุยซึ่งถือเสมือนว่าเป็นการกู้ยืมเงินทางด้านการบัญชีจากกองทุนรวมสิทธิการเช่าอสังหาริมทรัพย์สนามบินสมุย โดยบริษัทฯ มีเงินลงทุนในกองทุนรวมสิทธิการเช่าอสังหาริมทรัพย์สนามบินสมุยในสัดส่วนร้อยละ 25 ซึ่งจัดว่าเป็นรายการเงินกู้ยืมจากกิจการที่เกี่ยวข้องกัน ตามที่ปรากฏในงบการเงินเฉพาะกิจการ สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคมปี 2553 ปี 2554 และปี 2555 บริษัทฯ มีเงินต้นคงค้างรวมจากบุคคลที่เกี่ยวข้องกัน เป็นจำนวน 8,661.4 ล้านบาท 8,477.6 ล้านบาท และ 8,308.48 ล้านบาท โปรดพิจารณารายละเอียดเพิ่มเติมเกี่ยวกับการทำรายการระหว่างกันได้จากหัวข้อ “รายการระหว่างกัน”

นอกจากนี้เงินกู้ยืมบางส่วนจากธนาคารมีการค้ำประกันโดยหลักทรัพย์ของกรรมการบริษัทฯ โปรดพิจารณารายละเอียดเพิ่มเติมของเงินกู้ยืมจากบุคคลที่เกี่ยวข้องกัน ได้จากหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 8 ในงบการเงินรวมในอดีต

เงินกู้ยืมจากธนาคาร

บริษัทฯ BFS Ground BAC และ BFS Cargo ได้รับวงเงินสินเชื่อต่างๆ ที่สามารถเบิกถอนได้ทันทีจากสถาบันการเงิน ตามที่ปรากฏในงบการเงินเฉพาะกิจการ บริษัทฯ มียอดเงินกู้ยืมคงเหลือทั้งหมด (ซึ่งประกอบด้วยเงินเบิกเกินบัญชีจากธนาคาร เงินกู้ยืมระยะสั้นและเงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน) เป็นจำนวน 3,561.3 ล้านบาท 3,959 ล้านบาท และ 3,987.6 ล้านบาท สำหรับปี 2553 ปี 2554 และปี 2555 ตามลำดับ ตามที่ปรากฏในงบการเงินรวมในอดีต บริษัทฯ มียอดเงินกู้ยืมคงเหลือทั้งหมด (ซึ่งประกอบด้วยเงินเบิกเกินบัญชีจากธนาคาร เงินกู้ยืมระยะสั้นและเงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน) เป็นจำนวน 5,293.9 ล้านบาท และ 4,814.8 ล้านบาท สำหรับปี 2554 และปี 2555 ตามลำดับ

โปรดพิจารณารายละเอียดเพิ่มเติมของเงินกู้ยืมจากสถาบันการเงินได้จากหมายเหตุประกอบงบการเงิน ข้อ 21 และ 23 ในงบการเงินรวมในอดีต ทั้งนี้ โปรดพิจารณารายละเอียดเพิ่มเติมของ “สรุปสาระสำคัญของสัญญาทางการเงินได้จากหัวข้อ สัญญาหลัก – สัญญาทางการเงิน”

การค้ำประกัน

บริษัทฯ ได้มีการเข้าทำสัญญาค้ำประกันกับสถาบันการเงิน เพื่อค้ำประกันวงเงินสินเชื่อต่างๆ ของบริษัทย่อย และเพื่อการค้ำประกันต่างๆ ที่เป็นไปตามการดำเนินธุรกิจปกติของบริษัทฯ ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้จัดให้มีสินทรัพย์เป็นหลักประกันในการปฏิบัติตามภาระผูกพันดังกล่าว ตามที่ปรากฏในงบการเงินเฉพาะกิจการ และงบการเงินรวมในอดีต บริษัทฯ มีการค้ำประกันวงเงินสินเชื่อของบริษัทย่อย เป็นจำนวน 2,394.5 ล้านบาท ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2553 เป็นเงิน 2,394.5 ล้านบาท ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554 เป็นเงิน 2,234.5 ล้านบาท ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 ทั้งนี้ โปรดพิจารณารายละเอียด

เพิ่มเติมของภาระการค้ำประกันของบริษัทฯ ได้จากหมายเหตุประกอบงบการเงิน ข้อ 37.2 ในงบการเงินรวมในอดีตรวมถึงภาระการค้ำประกันอื่นๆ ที่เป็นไปตามการดำเนินธุรกิจปกติของบริษัทฯ

รายจ่ายเพื่อการลงทุน

ตารางดังต่อไปนี้ แสดงรายจ่ายเพื่อการลงทุนของกลุ่มบริษัท ตามระยะเวลาที่ระบุไว้

	รอบปีบัญชีสิ้นสุด		
	วันที่ 31 ธันวาคม		
	2553 ⁽¹⁾	2554	2555
	ล้านบาท	ล้านบาท	ล้านบาท
อะไหล่เครื่องบิน	42.5	69.0	52.6
รายจ่ายอื่นๆที่ไม่เกี่ยวกับเครื่องบิน ⁽²⁾	34.1	550.9	263.5
รวม	77.6	619.9	316.1

(1) ตามที่ปรากฏในงบการเงินเฉพาะกิจการ

(2) รายจ่ายที่ไม่เกี่ยวกับเครื่องบิน ประกอบด้วยราคาของที่ดินและงานระหว่างก่อสร้างอาคารศูนย์ฝึกบินจำลองที่สนามบินสุวรรณภูมิและอาคารผู้โดยสารต่างประเทศ

ที่สนามบินสมุย

ตารางดังต่อไปนี้ แสดงงบประมาณรายจ่ายเพื่อการลงทุนของกลุ่มบริษัท ตามระยะเวลาที่ระบุไว้

	รอบปีบัญชีสิ้นสุด
	วันที่ 31 ธันวาคม
	2556
	(หน่วย:ล้านบาท)
การปรับปรุงพื้นผิวทางวิ่งในท่าอากาศยานสมุย.....	50.0

การเริ่มก่อสร้างโรงซ่อมอากาศยานใหม่.....	300.0
การปรับปรุงสำนักงาน.....	10.5
อาคารคลังสินค้าภายในประเทศ.....	10.0
อุปกรณ์เทคโนโลยีสารสนเทศ.....	341.1
อะไหล่เครื่องบิน.....	488.9
รวม.....	1,292.3

บริษัทฯ คาดว่ารายจ่ายเพื่อการลงทุนสำหรับปี 2556 จะใช้เงินทุนจากเงินที่ได้รับจากการเสนอขายหุ้นสามัญเพิ่มทุนในครั้งนี้และเงินกู้ระยะยาวเพิ่มเติมเป็นหลัก

บริษัทฯ มิได้มีแผนการซื้อเครื่องบินใดๆ ในปี 2556 อย่างไรก็ตาม ในอนาคตบริษัทฯ อาจพิจารณาซื้อเครื่องบินจำนวนมาก โดยการทำสัญญาเช่าทางการเงินเพิ่มเติมจากการทำสัญญาเช่าดำเนินงาน ทั้งนี้ ณ วันที่ของเอกสารฉบับนี้บริษัทฯ ไม่มีภาระผูกพันตามกฎหมายในการซื้อเครื่องบินแต่อย่างใด อย่างไรก็ตาม ในอนาคตหากบริษัทฯ ทำการซื้อเครื่องบิน ตามแผนการซื้อเครื่องบินดังกล่าวจะส่งผลให้รายจ่ายเพื่อการลงทุนของบริษัทฯ มีจำนวนเพิ่มขึ้นจากที่ผ่านมาในอดีต โดยทั่วไป แผนการขยายฝูงบินของบริษัทฯ จะทำให้บริษัทฯ มีค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้น ซึ่งรวมถึงค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับลูกเรือ ค่าซ่อมบำรุงเครื่องบิน ค่าเสื่อมราคาและค่าใช้จ่ายในการจัดหาเงินทุน เป็นต้น อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ คาดว่า การขยายฝูงบินดังกล่าวจะช่วยให้บริษัทฯ มีรายได้เพิ่มสูงขึ้นจากความสามารถและปริมาณการผลิตที่ได้รับการปรับปรุงให้ดีขึ้น อันเป็นผลเนื่องมาจากการมีเครื่องบินและการดำเนินงานที่มีประสิทธิภาพมากขึ้น โดยทั่วไป แผนการขยายฝูงบินของบริษัทฯ ขึ้นอยู่กับปัจจัยหลายประการ ซึ่งรวมถึงความสามารถของบริษัทฯ และความจำเป็นสำหรับแต่ละเส้นทางบิน สภาพตลาด ราคาเครื่องบิน ความพร้อมของแหล่งเงินทุน และการอนุมัติจากคณะกรรมการบริษัทฯ ทั้งนี้ บริษัทฯ ไม่อาจรับรองได้ว่าบริษัทฯ จะไม่เปลี่ยนแปลงรายละเอียดแผนการจัดซื้อและแผนการเช่าเครื่องบินของบริษัทฯ

บริษัทฯ ไม่อาจรับรองได้ว่างบประมาณรายจ่ายเพื่อการลงทุนของบริษัทฯ จะไม่มีการเปลี่ยนแปลง หรือบริษัทฯ จะได้รับการสนับสนุนทางการเงินที่มีเงื่อนไขซึ่งเป็นที่ยอมรับได้ในเชิงพาณิชย์ หรือบริษัทฯ จะได้รับการสนับสนุนทางการเงินดังกล่าวหรือไม่ ทั้งนี้ ความสามารถของบริษัทฯ ในการจัดหาแหล่งเงินทุนที่เพียงพอ ซึ่งรวมถึงวงเงินสินเชื่อใหม่ เพื่อให้เพียงพอต่อรายจ่ายเพื่อการลงทุนของบริษัทฯ ภาระผูกพันตามข้อสัญญา และภาระการชำระหนี้ สิ่งเหล่านี้อาจถูกจำกัดโดยสถานะทางการเงินของบริษัทฯ และผลการดำเนินงาน ตลอดจนสภาพคล่องของตลาดการเงินทั้งในประเทศและต่างประเทศ นอกจากนี้ รายจ่ายเพื่อการลงทุนบางรายการอาจถูกกำหนดในรูปของเงินตราต่างประเทศ ซึ่งจะต้องมีการแปลงสกุลเงินเป็นเงินบาท ด้วยเหตุนี้ จำนวนเงินดังกล่าวจึงอาจเปลี่ยนแปลงไปตามความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ และอาจเพิ่มขึ้นหรือลดลงไปในแต่ละช่วงเวลา

นอกจากนี้ บริษัทฯ ไม่อาจรับรองได้ว่าบริษัทฯ จะสามารถจัดหาแหล่งเงินทุนสนับสนุนดังกล่าว โดยมีเงื่อนไขที่บริษัทฯ จะยอมรับได้ หรือบริษัทฯ จะจัดหาแหล่งเงินทุนสนับสนุนดังกล่าวได้หรือไม่ ทั้งนี้ โปรดพิจารณารายละเอียดเพิ่มเติมได้จากหัวข้อ “ปัจจัยความเสี่ยง - ความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับการประกอบธุรกิจของบริษัทฯ -สถานะที่ขาดลำบากใน

ตลาดสินเชื่อ (Credit Market) และเศรษฐกิจทั่วโลกส่งผลกระทบต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ โดยทั่วไป และอาจทำให้บริษัทฯ ประสบปัญหาข้อจำกัดในการจัดหาแหล่งเงินทุน” และ “บริษัทฯ มีภาระหนี้สินและค่าเช่าอยู่เป็นจำนวนมาก และจะยังคงมีภาระที่ต้องชำระหนี้และค่าเช่าเป็นจำนวนมากภายหลังจากการเสนอขายหุ้นสามัญเพิ่มทุนในครั้งนี้”

ข้อผูกพันตามสัญญา

ตารางต่อไปนี้แสดงถึงรายละเอียดของข้อผูกพันตามสัญญาที่ได้สรุปไว้ในงบการเงินรวมในอดีตสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2555 สำหรับช่วงระยะเวลาที่ระบุไว้ ดังนี้

	การชำระหนี้ซึ่งมีกำหนดระยะเวลา				
	น้อยกว่า 1 ปี	1-3 ปี	3-5 ปี	มากกว่า 5 ปี	ทั้งหมด
	(ล้านบาท)				
เงินกู้ยืมจากธนาคาร ⁽¹⁾	975.4	1,422.2	419.0	328.2	3,144.8
เงินกู้ยืมจากกิจการที่เกี่ยวข้องกัน ⁽²⁾	195.8	419.4	459.4	7,206.0	8,280.6
เจ้าหนี้สัญญาเช่าดำเนินการ ⁽³⁾	340.4	782.1	-	-	1,122.5
เจ้าหนี้สัญญาเช่าทางการเงิน ⁽⁴⁾	25.3	31.7	7.3	-	64.2
สัมปทาน ⁽⁵⁾	333.0	722.1	760.9	4,068.8	5,884.8
สัญญาเช่าที่ดิน ⁽⁶⁾	119.8	158.5	90.1	427.2	795.5
รวมทั้งหมด	1,989.7	3,536.0	1,736.7	12,030.2	19,292.4

- (1) ประกอบด้วยภาระหนี้จากเงินกู้ยืมเบิกเงินบัญชีธนาคารและเงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงินและเงินกู้ยืมระยะยาว โปรตุค “รายละเอียดของสัญญาที่เป็นสาระสำคัญ-สัญญาทางการเงิน” หมายเหตุประกอบงบการเงิน ข้อ 31 และ ข้อ 23 ในงบการเงินรวมในอดีตของบริษัทฯ
- (2) ประกอบด้วยภาระหนี้จากเงินกู้ยืมระยะยาวจากบุคคลที่เกี่ยวข้องกัน ที่เกี่ยวกับกองทุนรวมสิทธิการเช่าสังหาริมทรัพย์สามบินสมุย
- (3) ประกอบด้วยภาระหนี้สินจากการเช่าเครื่องบินหักด้วยค่าใช้จ่ายดอกเบี้ยรูดบัตรเครดิต
- (4) ประกอบด้วยภาระหนี้สินตามสัญญาเช่าทางการเงินกับสถาบันการเงินเพื่อการเช่ารถยนต์และอุปกรณ์
- (5) ประกอบด้วยภาระหนี้สินอันเกี่ยวข้องกับค่าสัมปทานตามสัญญาโครงการคร่าวการบินและสัญญาโครงการอุปกรณ์บริการภาคพื้นและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการซ่อมบำรุง
- (6) ประกอบด้วยภาระหนี้สินตามสัญญาเช่าที่ดินเพื่อการประกอบธุรกิจของ BAC และ BFS Ground

ภาระผูกพันที่ไม่ปรากฏในงบดุล

บริษัทฯ ได้ตกลงค้ำประกันเป็นคราวๆกับสถาบันการเงินเพื่อค้ำประกันเงินกู้ยืมจากสถาบันการเงินของบริษัทฯ และบริษัทย่อยและในการประกอบธุรกิจตามปกติ โดยบริษัทฯ ได้จัดให้มีสินทรัพย์เป็นหลักประกันในการปฏิบัติตามภาระผูกพันดังกล่าว

นอกจากข้อมูลดังกล่าวข้างต้น บริษัทฯ ไม่มีภาระผูกพันอันมีสาระสำคัญที่ไม่ปรากฏในงบการเงิน

ความเสี่ยงจากภาวะตลาด

กลุ่มบริษัทพบว่าความเสี่ยงจากภาวะตลาด รวมถึงความเสี่ยงจากราคาน้ำมันเชื้อเพลิง ความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ และความเสี่ยงจากอัตราดอกเบี้ย โปรดดูหมายเหตุประกอบงบการเงินสำหรับรายละเอียดเกี่ยวกับนโยบายทางบัญชีและข้อมูลเพิ่มเติม

ความเสี่ยงจากราคาน้ำมันเชื้อเพลิง

ต้นทุนค่าน้ำมันเชื้อเพลิงถือเป็นค่าใช้จ่ายที่สำคัญของบริษัทฯ ซึ่งจากอดีตที่ผ่านมาราคาน้ำมันเชื้อเพลิงจะแปรผันตามการชะงักของอุปทานที่เกิดขึ้นจริงหรือที่คาดการณ์ บริษัทฯ ได้ทำสัญญาซื้อน้ำมันเชื้อเพลิงล่วงหน้าโดยมีวัตถุประสงค์หลักเพื่อการบริหารต้นทุนราคาน้ำมันเชื้อเพลิงของบริษัทฯ แต่การป้องกันความเสี่ยงดังกล่าวนี้อาจไม่ทำให้ต้นทุนค่าน้ำมันเชื้อเพลิงลดลง ปัจจุบันบริษัทฯ มีนโยบายให้มีการซื้อขายน้ำมันเชื้อเพลิงล่วงหน้าสูงสุดไม่เกินร้อยละ 60 ของปริมาณการบริโภคน้ำมันเชื้อเพลิงตลอดทั้งปี ด้วยบริษัทฯ มีนโยบายภายในไม่ต้องการใช้เครื่องมือการซื้อขายน้ำมันเชื้อเพลิงล่วงหน้าเพียงอย่างเดียวในการป้องกันความเสี่ยงราคาน้ำมันเชื้อเพลิง บริษัทฯ จะทำสัญญาแลกเปลี่ยนราคาน้ำมันเชื้อเพลิง (Swap) สัญญาออปชันราคาน้ำมันเชื้อเพลิง (Option) และสัญญากำหนดราคาน้ำมันเชื้อเพลิงสูงสุดและต่ำสุด (Collar) ทั้งนี้ ณ วันที่ 31 มีนาคม 2556 ระยะเวลาที่ครบกำหนดของสัญญาดังกล่าวนี้อยู่ระหว่าง 3 ถึง 12 เดือน

บริษัทฯ ได้ทำสัญญาป้องกันความเสี่ยงคิดเป็นอัตราร้อยละ 17.6 ร้อยละ 42.7 และร้อยละ 61.8 ของปริมาณการบริโภคน้ำมันในปี 2553 ปี 2554 และปี 2555 ที่ปรากฏในงบการเงินเฉพาะกิจการ

ความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ

จากข้อมูลในงบการเงินเฉพาะกิจการ มูลค่าสินทรัพย์ที่เป็นเงินตราต่างประเทศ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2553 มีจำนวน 983.7 ล้านบาท (ซึ่งโดยหลักประกอบด้วยเงิน 1.6 ล้านดอลลาร์ 9.0 ล้านดอลลาร์ฮ่องกง และ 20.8 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ) ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554 มีจำนวน 1,400 ล้านบาท (ซึ่งโดยหลักประกอบด้วยเงิน 348.5 ล้านเหรียญบังกลาเทศ 4.4 ล้านยูโร 2.4 ล้านดอลลาร์ 10.9 ล้านดอลลาร์ฮ่องกง 130.1 ล้านรูปี และ 24.6 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ) ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 มีจำนวน 1,605.0 ล้านบาท (ซึ่งโดยหลักประกอบด้วยเงิน 525 ล้านดอลลาร์บังกลาเทศ 3.5 ล้านยูโร 19.6 ล้านดอลลาร์ฮ่องกง 154.2 ล้านรูปีอินเดีย และ 31.0 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ) นอกจากนี้ ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงได้มีการกำหนดเป็นสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐฯ และการชำระค่าเช่าดำเนินงานก็ยังสามารถให้ชำระด้วยสกุลเงินดอลลาร์ฯ โปรดดู “ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน - อัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ” สำหรับคำอธิบายเกี่ยวกับความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศอันมีผลกระทบต่อธุรกิจของบริษัทฯ และงบการเงิน สืบเนื่องจากธุรกิจของบริษัทฯ มีความอ่อนไหวต่อความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ โดยเฉพาะอย่างยิ่งอัตราแลกเปลี่ยนระหว่างสกุลเงินบาทไทยกับสกุลดอลลาร์สหรัฐฯ สินทรัพย์และหนี้สินและผลการดำเนินงานของบริษัทฯ ขึ้นอยู่กับความเสี่ยงที่เกิดจากการแปลงค่าหนี้สินที่กำหนดไว้ในสกุลเงินตราต่างประเทศเป็นเงินบาท และความเสี่ยงที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลงของอัตราแลกเปลี่ยน ความเสี่ยงที่เกิดจากการแปลงค่าหนี้สินที่กำหนดไว้ในสกุลเงินตราต่างประเทศเป็นเงินบาท คือ ความเสี่ยงอันเป็นผลจากการดำเนินงานในช่วงระยะเวลาหนึ่ง หรือสินทรัพย์และหนี้สิน ณ วันใดวันหนึ่งซึ่งได้รับผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราที่ใช้บังคับ ส่วนความเสี่ยงที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลงของอัตราแลกเปลี่ยนเกิดขึ้นเมื่อโครงสร้างสกุลเงินระหว่างต้นทุนและภาระหนี้สินที่เกิดการเบี่ยงเบนจากโครงสร้างสกุลเงินระหว่าง

รายได้จากการขายและสินทรัพย์ของบริษัทฯ เช่น ต้นทุนค่าน้ำมันเชื้อเพลิง การชำระค่าเบี้ยประกันภัย การชำระค่าเช่า และค่าใช้จ่ายสำหรับอะไหล่เครื่องบิน

การลดค่าเงินบาทต่อสกุลเงินตราต่างประเทศนั้นมีแนวโน้มที่จะได้รับผลกระทบในเชิงที่เป็นประโยชน์ต่อรายได้จากการดำเนินงานและผลกระทบเชิงลบต่อต้นทุนการดำเนินงานของบริษัทฯ ในแต่ละกรณีที่กำหนดเป็นสกุลเงินบาทในทางกลับกัน การแข็งค่าของเงินบาทต่อสกุลเงินตราต่างประเทศมีแนวโน้มที่จะส่งผลกระทบต่อรายได้จากการดำเนินงานที่กำหนดเป็นสกุลเงินบาท

จากผลที่กล่าวมาข้างต้น การเคลื่อนไหวที่เป็นสาระสำคัญของอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศสามารถส่งผลกระทบต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ โปรดดูรายละเอียดเพิ่มเติมใน “ภาพรวม-ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน - อัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ”

ความเสี่ยงจากความผันผวนของอัตราดอกเบี้ย

การเปลี่ยนแปลงของอัตราดอกเบี้ยส่งผลกระทบต่อรายจ่ายดอกเบี้ยของบริษัทฯ สำหรับตราสารหนี้และเงินกู้ยืมที่มีอัตราดอกเบี้ยลอยตัว และรายได้ดอกเบี้ยของบริษัทฯ จากเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ทั้งนี้ บริษัทฯ มีนโยบายในการบริหารจัดการความเสี่ยงจากความผันผวนของอัตราดอกเบี้ยโดยจัดให้มีหนี้ที่มีอัตราดอกเบี้ยทั้งที่เป็นแบบคงที่และแบบลอยตัวซึ่งขึ้นอยู่กับสถานะตลาด

โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 ร้อยละ 13.6 ของเงินกู้ยืมรวมทั้งหมดของบริษัทฯ เป็นหนี้ที่มีอัตราดอกเบี้ยลอยตัว โดยอัตราดอกเบี้ยดังกล่าว ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 อยู่ในช่วงระหว่างร้อยละ 5.6 ถึงร้อยละ 7.3 หากอัตราฐานที่ใช้คำนวณอัตราดอกเบี้ยเพิ่มขึ้นร้อยละ 10.0 แล้ว ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 อัตราดอกเบี้ยลอยตัวสำหรับเงินกู้ยืมของบริษัทฯ จะอยู่ในช่วงระหว่างร้อยละ 6.2 ถึงร้อยละ 8.0 ทั้งนี้ การเพิ่มขึ้นของอัตราดอกเบี้ยลอยตัวดังกล่าว จะส่งผลกระทบต่อค่าใช้จ่ายดอกเบี้ยของบริษัทฯ และด้วยเหตุดังกล่าว ผลกำไรของบริษัทฯ ก็จะได้รับผลกระทบด้วย

อัตราเงินเฟ้อ

ตามประกาศของธนาคารแห่งประเทศไทย อัตราเงินเฟ้อโดยรวมประจำปีของประเทศไทย โดยวัดจากดัชนีราคาผู้บริโภค อยู่ที่ร้อยละ 3.3 ร้อยละ 3.8 และร้อยละ 3.6 ในปี 2553 ปี 2554 และปี 2555 ตามลำดับ โดยธนาคารแห่งประเทศไทย ตามรายงานภาวะเงินเฟ้อเดือนตุลาคม 2555 คาดว่าอัตราเงินเฟ้อประจำปี 2556 และปี 2557 อยู่ที่ร้อยละ 2.8 และ 2.6 ตามลำดับ ทั้งนี้ บริษัทฯ เชื่อว่าอัตราเงินเฟ้อในประเทศไทยไม่มีผลกระทบต่อผลการดำเนินงานของบริษัทฯ ในช่วงปีที่ผ่านมา

ภาษีอากร

โดยทั่วไป การจัดเก็บภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับบริษัทในประเทศไทยอยู่ในอัตราร้อยละ 30 ในปี 2553 และปี 2554 และร้อยละ 23 ในปี 2555 และลดลงเป็นอัตราร้อยละ 20 ในปี 2556 และปี 2557 บริษัทฯ ไม่มีภาระภาษีเงินได้นิติบุคคลที่ต้องชำระในช่วงปี 2553 หรือปี 2554 เนื่องจากบริษัทฯ มีการยกยอดผลขาดทุนสะสมทางภาษีมาจากกำไรสุทธิประจำปีในการคำนวณเพื่อชำระภาษีเงินได้นิติบุคคลในช่วงระยะเวลาดังกล่าว

ผลขาดทุนสะสมทางภาษียกมา

ผลขาดทุนสะสมทางภาษียกมาของบริษัทฯ ประกอบด้วยผลขาดทุนทางภาษีของบริษัทฯ ที่เกิดขึ้นก่อนปี 2555

จำนวน 1,661.8 ล้านบาท และ 945.6 ล้านบาท ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2553 และปี 2554 ตามลำดับ ทั้งนี้ ตามหลักกฎหมายภาษีอากร ผลขาดทุนสะสมทางภาษียกมาที่เกิดจากการดำเนินธุรกิจปกติ สามารถนำไปใช้ได้เป็นเวลา 5 รอบระยะเวลาบัญชี นับแต่รอบระยะเวลาบัญชีที่เกิดผลขาดทุนทางภาษีนับ

สิทธิประโยชน์ทางภาษีจากคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน

บริษัทฯ ได้รับสิทธิประโยชน์ทางภาษีหลายประการจากสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน ในสิทธิเฉพาะเครื่องบิน สนามบิน ธุรกิจการบริการบินของบริษัทฯ ณ สนามบินสมุย ในเดือนธันวาคม ปี 2553 ปี 2554 และปี 2555 เป็นเงิน 158.8 ล้านบาท 10.4 ล้านบาท และ 11.8 ล้านบาท ตามลำดับ จากรายได้ของบริษัทฯ จากการดำเนินงาน รวมไปถึงงบการเงินเฉพาะกิจการ ที่มีผลกำไรจากมาตรการจูงใจด้านภาษีจากสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน

12.2.7 มาตรฐานการบัญชีใหม่ที่ยังไม่มีผลใช้บังคับ

สภาวิชาชีพบัญชีได้ออกมาตรฐานการบัญชีฉบับปรับปรุง และ มาตรฐานการบัญชีใหม่ ซึ่งมีผลใช้บังคับสำหรับรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2556 ตามรายละเอียด

- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 12 เรื่อง ภาษีเงินได้ ซึ่งมีผลใช้บังคับสำหรับรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2556
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 20 (ปรับปรุง ปี 2552)—การบัญชีสำหรับเงินอุดหนุนจากรัฐบาลและการเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับความช่วยเหลือจากรัฐบาล ซึ่งมีผลใช้บังคับสำหรับรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2556
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 21 (ปรับปรุง ปี 2552) เรื่อง ผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงของอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ ซึ่งมีผลใช้บังคับสำหรับรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2556 และ
- มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 8 เรื่อง ส่วนงานดำเนินงาน ซึ่งมีผลใช้บังคับสำหรับรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2556

บริษัทฯ คาดว่า มาตรฐานการบัญชีใหม่จะไม่มีผลกระทบต่ออย่างเป็นทางการเงินของบริษัทฯ ในอนาคตสำหรับปีเริ่มต้นที่มีการบังคับใช้ ยกเว้น มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 12 เรื่อง ภาษีเงินได้ มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 12 กำหนดให้กิจการต้องระบุผลแตกต่างชั่วคราวที่เกิดจากความแตกต่างของมูลค่าระหว่างสินทรัพย์และหนี้สินระหว่างเกณฑ์ทางบัญชีและภาษีอากร เพื่อรับรู้ผลกระทบทางภาษีเป็นสินทรัพย์หรือหนี้สินภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีตามหลักเกณฑ์ที่กำหนด ฝ่ายบริหารของบริษัทฯ คาดว่า การนำมาตราฐานการบัญชีดังกล่าวมาใช้ จะมีผลทำให้กำไรสะสมและองค์ประกอบอื่นของส่วนของผู้ถือหุ้นในปี 2556 ของบริษัทฯ และบริษัทย่อยมีจำนวนลดลงรวมประมาณ 2,091 ล้านบาท และ 2,133 ล้านบาท ตามลำดับ

นอกจากนี้ สภาวิชาชีพบัญชีได้ออกประกาศสภาวิชาชีพบัญชี ฉบับที่ 30/2555 – 34/2555 ซึ่งลงประกาศในราชกิจจานุเบกษา เมื่อวันที่ 17 มกราคม 2556 ดังต่อไปนี้

- แนวทางปฏิบัติทางบัญชีเกี่ยวกับการโอนและการรับโอนสินทรัพย์ทางการเงิน ซึ่งมีผลใช้บังคับวันที่ 1 มกราคม 2556
- การตีความตามมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 29 เรื่อง การเปิดเผยข้อมูลของสัญญาสัมปทานบริการ ซึ่งมีผลใช้บังคับวันที่ 1 มกราคม 2557
- มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 4 เรื่องการประเมินว่าข้อตกลงประกอบด้วยสัญญาเช่าหรือไม่ ซึ่งมีผลใช้บังคับวันที่ 1 มกราคม 2557 มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 12 เรื่อง ข้อตกลงสัญญาสัมปทานบริการซึ่งมีผลใช้บังคับวันที่ 1 มกราคม 2557 และมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 13 เรื่อง โปรแกรมสิทธิพิเศษแก่ลูกค้า ซึ่งมีผลใช้บังคับวันที่ 1 มกราคม 2557

ฝ่ายบริหารของบริษัทฯ อยู่ระหว่างการประเมินผลกระทบต่องบการเงินในปีที่เริ่มใช้แนวปฏิบัติทางบัญชี การตีความตามมาตรฐานการบัญชี และมาตรฐานการรายงานทางการเงินดังกล่าวข้างต้น โปรดดูรายละเอียดในหมายเหตุประกอบงบการเงิน ข้อ 5 ของงบการเงินรวมตามวิธีสัดส่วนในอดีต

ข้อมูลทางการเงินที่ไม่ได้คำนวณตามหลักการบัญชีทั่วไป (Non-GAAP)

บริษัทฯ ใช้เกณฑ์ EBIT EBITDA และ EBITDAR ในการให้ข้อมูลเพิ่มเติมเกี่ยวกับผลการดำเนินงานของบริษัทฯ ทั้งนี้ EBITDAR คือ กำไรก่อนดอกเบี้ยจ่ายและภาษีเงินได้ บวกด้วยค่าเสื่อมราคา ค่าตัดจำหน่าย และค่าเช่าเครื่องบิน EBITDA คือ กำไรก่อนดอกเบี้ยจ่ายและภาษีเงินได้ บวกด้วยค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย และ EBIT คือ กำไรก่อนดอกเบี้ยจ่ายและภาษีเงินได้ ทั้งนี้ EBIT margins EBITDA margins และ EBITDAR margins จะแสดงถึง EBIT EBITDA หรือ EBITDAR แล้วแต่กรณี หารด้วยรายได้จากการขายและให้บริการ

EBIT EBIT margins EBITDA EBITDA margins EBITDAR หรือ EBITDAR margins มิใช่เกณฑ์มาตรฐานที่ใช้โดยทั่วไป และไม่ได้เป็นตัววัดความสามารถทางการเงิน หรือสภาพคล่อง ตามหลักการบัญชีที่รับรองทั่วไปของประเทศไทยหรือมาตรฐานรายงานทางการเงินระหว่างประเทศ (IFRS) ซึ่งไม่ควรถือเป็นทางเลือกสำหรับกำไร (ขาดทุน) สุทธิ กำไร (ขาดทุน) ก่อนหักต้นทุนทางการเงิน[และภาษีเงินได้] หรือเป็นตัววัดประสิทธิภาพอื่นใดตามหลักการบัญชีที่รับรองทั่วไปของประเทศไทย หรือมาตรฐานรายงานทางการเงินระหว่างประเทศ (IFRS) หรือเป็นทางเลือกสำหรับกระแสเงินสดจากการดำเนินงาน ทั้งนี้ EBIT EBIT margins EBITDA EBITDA margins EBITDAR หรือ EBITDAR margins เป็นตัวชี้วัดเพิ่มเติมสำหรับผลประกอบการของบริษัทฯ ซึ่งไม่ได้กำหนดโดย หรือไม่ได้เป็นไปตามหลักการบัญชีที่รับรองทั่วไปของประเทศไทย หรือมาตรฐานรายงานทางการเงินระหว่างประเทศ (IFRS)

ในฐานะเป็นตัววัดผลการดำเนินงาน บริษัทฯ เชื่อว่าตัววัดที่สามารถเปรียบเทียบได้โดยตรงที่สุดกับ EBIT EBITDA และ EBITDAR คือกำไรสุทธิของบริษัทฯ ใช้ EBIT EBITDA และ EBITDAR เพิ่มเติมจากกำไรสุทธิเนื่องจากกำไรสุทธิประกอบด้วยรายการทางบัญชีมากมายที่เกี่ยวข้องกับรายจ่ายส่วนทุน เช่น ค่าเสื่อมราคา และธุรกรรมที่ไม่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานของบริษัทฯ เช่น ดอกเบี้ยรับ และต้นทุนทางการเงิน และภาษีเงินได้ ทั้งนี้ รายการทางบัญชีนี้อาจแตกต่างกันไปในแต่ละบริษัท ขึ้นอยู่กับวิธีทางการบัญชีที่บริษัทแต่ละแห่งเลือกใช้ โดยลดความแตกต่างในรายจ่ายส่วนทุน และค่าใช้จ่ายสำหรับค่าเสื่อมราคาที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนสถานะทางภาษีที่รายงาน การตัดบัญชีค่าความนิยมและรายได้และรายจ่ายเกี่ยวกับดอกเบี้ย จะทำให้ EBIT EBITDA และ EBITDAR แสดงข้อมูลเพิ่มเติมเกี่ยวกับผลการดำเนินงานของบริษัทฯ และเป็นตัววัดเพิ่มเติมเพื่อเปรียบเทียบผลการดำเนินงานของบริษัทฯ กับผลการดำเนินงานของบริษัทอื่นๆ ทั้งนี้ ตัวเงินที่แสดง

ด้วย EBIT EBITDA และ EBITDAR จะไม่นำไปใช้ในเรื่องของการชำระหนี้เนื่องจากมีข้อจำกัดตามสัญญา ข้อกำหนดว่าด้วยรายจ่ายส่วนทุน และข้อผูกพันอื่นๆ

ตารางต่อไปนี้ แสดงถึงกำไรสุทธิของบริษัทฯ ภายใต้หลักการบัญชีที่รับรองทั่วไปของประเทศไทยตามคำจำกัดความของ EBIT EBIT margins EBITDA EBITDA margins EBITDAR หรือ EBITDAR margins ตามช่วงระยะเวลาที่ระบุไว้

	รอบปีบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม		
	2553	2554	2555
	บาท	บาท	บาท
ข้อมูลทางการเงินอื่น :			
กำไร (ขาดทุน) สุทธิสำหรับช่วงระยะเวลา	764.1	908.3	1,977.1
บวก:			
ต้นทุนทางการเงิน.....	1,230.3	1,257.6	1,409.5
ภาษีเงินได้.....			123.2
EBIT	1,994.4	2,165.9	3,509.8
บวก:			
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย..	468.8	421.5	408.0
EBITDA.....	2,463.2	2,587.4	3,917.9
บวก:			
ค่าเช่าเครื่องบิน	1,192.1	1,300.2	1,452.2
EBITDAR.....	3,655.3	3,887.6	5,370.0
รายได้.....	10,172.4	11,969.1	15,313.3
EBIT margin.....	20	18	23
EBITDA margin	24	22	26
EBITDAR margin.....	36	32	35

นักลงทุนไม่ควรพิจารณา EBIT EBIT margins EBITDA EBITDA margins EBITDAR หรือ EBITDAR margins แยกจากกันหรือตีความในลักษณะที่เป็นทางเลือกของรายได้สุทธิหรือเป็นตัวชี้วัดผลการดำเนินงาน หรือเป็นตัววัดมาตรฐานอื่นใดภายใต้หลักการบัญชีที่รับรองทั่วไปของประเทศไทย หรือมาตรฐานรายงานทางการเงินระหว่างประเทศ (IFRS) ทั้งนี้ ตัววัด EBIT EBIT margins EBITDA EBITDA margins EBITDAR หรือ EBITDAR margins ที่ใช้ในเอกสารฉบับนี้ ไม่สามารถนำไปเปรียบเทียบกับตัววัดที่มีชื่อคล้ายคลึงกันที่บริษัทอื่นๆ นำไปใช้

13 ค่าตอบแทนของผู้สอบบัญชี

ในรอบบัญชี สิ้นสุด ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 ค่าตอบแทนของผู้สอบบัญชีคือ บริษัท สำนักงาน เอ็นส์ท แอนด์ ยัง จำกัด สำหรับการสอบบัญชีงบการเงินปกติเท่ากับ 4.6 ล้านบาท โดยบริษัทฯ ไม่มีค่าบริการอื่น (Non Audit fee)