

## 16. การวิเคราะห์และคำอธิบายของฝ่ายจัดการ

### 16.1 ภาพรวมของบริษัทฯ

บริษัทฯ เป็นสายการบินที่ให้บริการเต็มรูปแบบ โดยมุ่งเน้นบริการระดับพรีเมียมให้แก่ผู้โดยสาร บริษัทฯ ก่อตั้งขึ้นในปี 2527 และบริษัทฯ เริ่มให้บริการเที่ยวบินแบบประจำอย่างเป็นทางการ ภายใต้ชื่อปัจจุบันคือ “บางกอกแอร์เวย์ส” ในปี 2529 ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2557 บริษัทฯ ให้บริการเที่ยวบินแบบประจำในเส้นทางการบินภายในประเทศ 14 เส้นทาง โดยครอบคลุมเส้นทางที่เป็นจุดหมายปลายทางในด้านการพักผ่อนและแหล่งวัฒนธรรมที่สำคัญในประเทศไทย เช่น จังหวัดภูเก็ต เกาะสมุย จังหวัดเชียงใหม่ และจังหวัดกระบี่ และให้บริการเที่ยวบินแบบประจำในเส้นทางการบินระหว่างประเทศอีก 13 เส้นทาง เช่น ประเทศเมียนมาร์ ประเทศลาว ประเทศกัมพูชา ประเทศมาเลเซีย ประเทศสิงคโปร์ ส่องกง ประเทศอินเดีย ประเทศบังกลาเทศ และประเทศมัลดีฟส์ บริษัทฯ มุ่งเน้นระยะเวลาการบินไม่เกิน 5 ชั่วโมงจากแต่ละศูนย์ปฏิบัติการการบิน ซึ่งทำให้บริษัทฯ สามารถเข้าถึงผู้โดยสารที่เดินทางไป หรือเดินทางจากภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และเอเชียใต้ เช่น ประเทศอินเดียและประเทศจีน ทั้งนี้ บริษัทฯ ขยายการให้บริการให้ครอบคลุมไปยังกลุ่มลูกค้าในทวีปยุโรป เอเชียใต้ ตะวันออกกลาง และประเทศญี่ปุ่น โดยการประสานความร่วมมือกับสายการบินอื่นๆ เช่น สายการบินเอทิฮัดแอร์เวย์ส สายการบินเจแปนแอร์ไลน์ สายการบินมาเลเซียแอร์ไลน์ สายการบินบริติชแอร์เวย์ สายการบินคาเธ่ย์แปซิฟิก สายการบินแควนตัส แอร์เวย์ และสายการบินซิลค์แอร์ เป็นต้น โดยการทำความตกลงเที่ยวบินร่วม (Code Share Agreement) และความตกลงร่วมอื่นๆ บริษัทฯ ดำเนินงานธุรกิจสายการบินที่ศูนย์ปฏิบัติการการบินสองแห่ง คือ สนามบินสุวรรณภูมิที่กรุงเทพฯ และสนามบินสมุยที่จังหวัดสุราษฎร์ธานี

เมื่อวันที่ 24 พฤศจิกายน 2549 บริษัทฯ ได้ทำสัญญาเช่าระยะยาวกับกองทุนรวมสิทธิการเช่าอสังหาริมทรัพย์สนามบินสมุย (“กองทุนรวม”) เพื่อให้เช่าสนามบินสมุยรวมทั้งสิ่งอำนวยความสะดวกเป็นเวลา 30 ปี (สิ้นสุดปี 2579) เป็นจำนวนเงิน 9,300 ล้านบาท ในวันเดียวกันนี้บริษัทฯ ได้ทำสัญญาเช่าช่วงสนามบินสมุยจากกองทุนรวมเป็นระยะเวลา 3 ปี พร้อมค้ำประกันที่จะเช่าช่วงทรัพย์สินที่เช่าต่อไม่เกิน 9 ครั้ง ครั้งละ 3 ปี พร้อมกันนี้ บริษัทฯ ได้ทำสัญญาอภิลักษณ์หนึ่งเพื่อรับบริการระบบสิ่งอำนวยความสะดวกที่สนามบินสมุยจากกองทุนรวมเป็นระยะเวลา 30 ปี โดยสัญญาเช่าระยะยาวกับกองทุนรวมกำหนดค่าตอบแทนแบบคงที่เดือนละ 47.5 ล้านบาท และให้เพิ่มเติมตามการผันแปรตามจำนวนผู้โดยสารขาออกที่เดินทางออกจากสนามบินสมุย และเที่ยวบินขาเข้าสนามบินสมุย ทั้งนี้ บริษัทฯ ถูกลดทุนร้อยละ 25 ในกองทุนรวม นอกจากนี้ บริษัทฯ เป็นเจ้าของและดำเนินธุรกิจสนามบินในจังหวัดสุโขทัย และสนามบินในจังหวัดตราด

นอกเหนือจากธุรกิจสายการบินและธุรกิจสนามบินแล้ว บริษัทฯ ประกอบธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจสนามบิน ได้แก่ การให้บริการกิจการภาคพื้นดิน การให้บริการอาหารบนเที่ยวบิน และการให้บริการคลังสินค้าระหว่างประเทศ ให้กับสายการบินตนเองและสายการบินอื่นๆ โดยผ่านบริษัทย่อยและบริษัทร่วมของบริษัทฯ ดังนี้

บริษัท	รายละเอียด
BFS Ground	บริษัท บริการภาคพื้นการบินกรุงเทพเวสต์ไวด์ไฟลท์เซอร์วิส จำกัด เป็นบริษัทย่อยที่บริษัทฯ ถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 90.00 ประกอบธุรกิจให้บริการภาคพื้นดินและให้บริการในลานจอดและอุปกรณ์ภาคพื้นในสนามบินสุวรรณภูมิ ซึ่ง BFS Ground มีบริษัทย่อยที่ถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 51.00 คือ บริษัท บีเอฟเอสคาร์โก้ ดีเอ็มเค จำกัด ประกอบธุรกิจให้บริการคลังสินค้าที่สนามบินดอนเมือง
BAC	บริษัท ครีวการบินกรุงเทพ จำกัด เป็นบริษัทย่อยที่บริษัทฯ ถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 90.00 ประกอบธุรกิจให้บริการครีวการบิน ณ สนามบินสุวรรณภูมิ ซึ่ง BAC มีบริษัทย่อยที่ถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 99.99 คือ บริษัท บีเอซี ภูเก็ต เฮาส์ จำกัด ประกอบธุรกิจร้านอาหาร และบริษัทย่อยที่ถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 69.99 คือ บริษัท บางกอกแอร์เวย์ท่องเที่ยวเก็ท จำกัด ประกอบธุรกิจด้านการบริการบินที่สนามบินภูเก็ต
PGGS	บริษัท การบินกรุงเทพบริการภาคพื้น จำกัด เป็นบริษัทย่อยที่บริษัทฯ ถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 99.99 ประกอบธุรกิจให้บริการภาคพื้น และบริการในลานจอดและอุปกรณ์ภาคพื้นที่สนามบินสมุย
BFS Cargo	บริษัท ดับบลิวเอฟเอสพีจีคาร์โก้ จำกัด เป็นบริษัทร่วมที่บริษัทฯ ถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 49.00 ประกอบธุรกิจให้บริการคลังสินค้าระหว่างประเทศที่สนามบินสุวรรณภูมิ และเนื่องจากเป็นบริษัทร่วมรายได้จาก BFS Cargo จะไม่ได้แสดงในรายได้จากการขายและบริการ แต่จะแสดงในส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม ซึ่ง BFS Cargo มีบริษัทร่วมที่ถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 49.00 คือ บริษัท บีเอฟเอสคาร์โก้ ดีเอ็มเค จำกัด และหุ้นส่วนที่เหลือถือโดย BFS Ground

ในปี 2554 ปี 2555 และปี 2556 บริษัทฯ มีรายได้ค่าโดยสารเป็นจำนวน 11,409.0 ล้านบาท 14,598.6 ล้านบาท และ 16,484.3 ล้านบาท ตามลำดับ และมีรายได้รวมเป็นจำนวน 15,523.0 ล้านบาท 19,519.9 ล้านบาท และ 20,721.4 ล้านบาท ตามลำดับ สำหรับงวดหกเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2556 และงวดหกเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2557 บริษัทฯ มีรายได้ค่าโดยสารเป็นจำนวน 8,112.2 ล้านบาท และ 8,677.6 ล้านบาท ตามลำดับ และมีรายได้รวมเป็นจำนวน 10,256.7 ล้านบาท และ 10,980.3 ล้านบาท ตามลำดับ

ในปี 2554 ปี 2555 และปี 2556 บริษัทฯ มีกำไรสุทธิจำนวน 290.6 ล้านบาท 1,832.4 ล้านบาท และ 990.0 ล้านบาท ตามลำดับ สำหรับงวดหกเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2556 และงวดหกเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2557 บริษัทฯ มีกำไรสุทธิจำนวน 881.9 ล้านบาท และ 204.8 ล้านบาท ตามลำดับ

บริษัทฯ ได้ขยายฝูงบินจากจำนวน 18 ลำ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554 เป็นจำนวน 25 ลำ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 และวันที่ 30 มิถุนายน 2557 และ เมื่อวันที่ 12 กุมภาพันธ์ 2557 บริษัทฯ ได้เข้าทำสัญญาซื้อขายเครื่องบินสำหรับเครื่องบินแบบเอทีอาร์ 72-600 ใหม่จำนวน 6 ลำ นอกจากนี้ สัญญาซื้อขายเครื่องบินยังได้ให้สิทธิแก่บริษัทฯ ในการซื้อเครื่องบินแบบเอทีอาร์ 72-600 เพิ่มอีกจำนวน 3 ลำด้วย และ เมื่อวันที่ 27 พฤษภาคม 2557 บริษัทฯ ได้ใช้สิทธิในการซื้อเครื่องบินแบบเอทีอาร์ 72-600 ดังกล่าวทั้งหมด จำนวน 3 ลำ และกำหนดส่งมอบเครื่องบินทั้ง 9 ลำอยู่ระหว่าง ไตรมาสที่ 4 ปี 2557 ถึงไตรมาสที่ 1 ปี 2560 ทั้งนี้ ในวันที่ 18 กรกฎาคม 2557 บริษัทฯ ได้เข้าทำสัญญาเช่าเครื่องบินแบบแอร์บัส เอ320 จำนวน 1 ลำจากบุคคลภายนอก บริษัทฯ คาดว่า บริษัทฯ จะทยอยปลดระวางเครื่องบินแบบเอทีอาร์ 72-500 ในที่สุด โดย มีแผนที่จะเพิ่มจำนวนเครื่องบินให้มีฝูงบินเป็นจำนวนทั้งสิ้น 43 ลำ ภายในวันที่ 31 ธันวาคม 2561 เมื่อบริษัทฯ ตัดสินใจซื้อเครื่องบิน บริษัทฯ อาจต้องระดมเงินทุนและก่อหนี้เพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญเพื่อเป็นเงินทุนในการจัดหาเครื่องบินเพิ่มเติม บริษัทฯ ได้วางแผนที่จะระดมเงินทุนเพื่อการซื้อเครื่องบินแบบเอทีอาร์ 72-600 จำนวน 9 ลำดังกล่าวโดยการเข้าทำสัญญาเช่าทางการเงิน (Finance Lease) กับบุคคลภายนอก นอกจากนี้ บริษัทฯ อาจต้องกู้ยืมเงินเพื่อใช้ในการดำเนินงานกิจการ การลงทุนที่คาดว่าจะเกิดขึ้น เงินทุนหมุนเวียนที่จำเป็น และการขยายธุรกิจโปรดพิจารณารายละเอียดเพิ่มเติมได้จากหัวข้อปัจจัยความเสี่ยงข้อ 3.1.18 ส่วนที่ 2 หน้า 140 ทั้งนี้ ในช่วงที่ผ่านมาธุรกิจของ บริษัทฯ ได้เติบโตขึ้น แม้จะมีช่วงเวลาที่ยุทธศาสตร์การบิน ได้รับผลกระทบจากเหตุการณ์สำคัญต่างๆ เช่น วิกฤติเศรษฐกิจโลก

ผลกระทบต่อเนื่องจากการก่อการร้ายทั้งในและนอกประเทศ และปัญหาราคาน้ำมันเชื้อเพลิง และค่าเบี้ยประกันภัยที่เพิ่มสูงขึ้น รวมทั้งความไม่สงบทางการเมืองและอุทกภัยในกรุงเทพฯ และจังหวัดอื่นๆ ของประเทศไทย เป็นต้น

## 16.2 การปรับโครงสร้างธุรกิจของบริษัทฯ

ในระหว่างปี 2555 บริษัทฯ ได้ปรับโครงสร้างธุรกิจโดยขายบริษัทย่อย และที่ดิน ซึ่งไม่เกี่ยวข้องกับการประกอบธุรกิจหลักของบริษัทฯ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อเสนอขายหลักทรัพย์ต่อประชาชน และนำหุ้นเข้าจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ โดยมีรายละเอียดดังนี้

ผู้ซื้อ : บริษัท สินสทกล จำกัด เป็นบริษัทที่ครอบครองปราสาททองโอสถเป็นผู้ถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 100

หน่วย : ล้านบาท

รายละเอียด	มูลค่าสินทรัพย์สุทธิส่วนของบริษัท ณ วันที่ขายเงินลงทุน	ราคาขาย	กำไร (ขาดทุน) จากการขายเงินลงทุน – สุทธิ	ราคาทุน	หมายเหตุ
1. บริษัท สมุยปาล์มบีชรีสอร์ท จำกัด และบริษัทย่อยคือ บริษัท สมุยปาล์มบีชรอยัลวิง จำกัด ดำเนินธุรกิจโรงแรมที่จังหวัดสุราษฎร์ธานี	(70.7)	190.0	260.7	190.0	บริษัทฯ ขายเงินลงทุนและโอนสิทธิเรียกร้องในหนี้รวม 159.03 ล้านบาท
2. บริษัท สินทรัพย์สุขโขทัย จำกัด ดำเนินธุรกิจ โรงแรม ที่จังหวัดสุโขทัย	225.7	238.0	12.3	322.0	-
3. บริษัท สมุยพาร์คอเวนิว จำกัด ดำเนินธุรกิจให้บริการบริหารจัดการการขายพื้นที่เช่าที่สนามบินสมุย	(9.0)	-	(7.2)	10.0	บริษัทฯ ขายเงินลงทุนและหักค่าเพื่อหนี้สงสัยจะสูญ 16.20 ล้านบาท
4. บริษัท ศูนย์ฝึกการบินกรุงเทพ จำกัด ดำเนินธุรกิจโรงเรียนการบิน (ไม่ได้ดำเนินธุรกิจ)	26.9	26.3	(0.7)	26.3	-
5. ที่ดินบริเวณเพลินจิต ที่ดินจังหวัดสุโขทัย ที่ดินจังหวัดนครราชสีมา	1,194.6	1,281.3	86.7	1,194.6	-

ผู้ซื้อ : น.ส.ฐานันดร บรรจงดี, นางสุภาภรณ์ รอดกุล, นายบุญโสม พวงแก้ว, และนายสุชิน ธารนะสมิต

หน่วย : ล้านบาท

รายละเอียด	มูลค่าสินทรัพย์ สุทธิส่วนของ บริษัท ณ วันที่ ขายเงินลงทุน	ราคาขาย	กำไร (ขาดทุน) จากการขายเงิน ลงทุน – สุทธิ	ราคาทุน	หมายเหตุ
1. บริษัท แเบ็กส์ บริการภาคพื้น จำกัด ดำเนินธุรกิจให้บริการในลานจอดและ อุปกรณ์ภาคพื้นที่สนามบินต่างๆ เช่น สนามบินสมุย สนามบินเชียงใหม่ สนามบินภูเก็ต เป็นต้น	80.9	43.0	(37.9)	2.5	-

งบแสดงฐานะการเงินรวม ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 ได้แสดงถึงฐานะของกลุ่มบริษัทฯ ตามความเป็นจริง และ  
แสดงผลของการปรับโครงสร้างธุรกิจเฉพาะในช่วงตั้งแต่เดือนสิงหาคม 2555 (สำหรับ บริษัท แเบ็กส์ บริการภาคพื้น จำกัด) และ  
เดือนธันวาคม 2555 (สำหรับการปรับโครงสร้างธุรกิจในส่วนที่เหลือ) อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ ไม่ได้จัดทำงบการเงินเสมือน เพื่อ  
แสดงผลการดำเนินงานของบริษัทฯ เสมือนว่าการปรับโครงสร้างได้เกิดขึ้นมาก่อนหน้า เนื่องจาก การปรับโครงสร้างดังกล่าว  
ไม่ได้มีผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญต่อผลการดำเนินการของบริษัทฯ

ตารางดังต่อไปนี้แสดงข้อมูลทางการเงินโดยสรุปของบริษัทย่อยที่บริษัทฯ ขายออกไปในการปรับโครงสร้างธุรกิจของ  
บริษัทฯ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556

#### สรุปข้อมูลทางการเงินปี 2555 ของบริษัทย่อยที่ขายออก

หน่วย : ล้านบาท

รายละเอียด	SPB	SPC	SPA	BFTC	BAGS Ground
รายได้	55.8	18.8	18.0	0.3	422.2
กำไรสุทธิ	(22.5)	(13.7)	(0.4)	0.2	30.6
สินทรัพย์รวม	332.7	233.6	16.9	38.7	230.2
หนี้สินรวม	289.7	8.4	25.6	0.3	133.9
ส่วนของผู้ถือหุ้น	43.0	225.2	(8.7)	38.4	96.3

หมายเหตุ SPB : บริษัท สมุยปาล์มบีชเรสอร์ท จำกัด

SPC : บริษัท สินทรัพย์สุโขทัย จำกัด

SPA : บริษัท สมุยพาร์คเวเนวี จำกัด

BFTC : บริษัท ศูนย์ฝึกการบินกรุงเทพ จำกัด

BAGS Ground : บริษัท แเบ็กส์ บริการภาคพื้น จำกัด

### 16.3 การเปลี่ยนแปลงเกณฑ์ในการจัดทำงานการเงิน

ตามที่แสดงไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินรวมสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2556 ข้อ 4.1 ข้อ 4.2 และ ข้อ 5 มีรายละเอียดดังนี้

ข้อ 4.1 : บริษัทฯ ได้นำการตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 27 เรื่องการประเมินเนื้อหาสัญญาเช่าที่เพิ่มขึ้นตามรูปแบบกฎหมายมาถือปฏิบัติโดยที่บริษัทฯ ต้องนำค่าเช่าคงที่ ค่าบริการคงที่ และค่าบริการผันแปรมารวมคำนวณเพื่อหาอัตราดอกเบี้ยที่แท้จริง การเปลี่ยนวิธีการคำนวณทำให้มูลค่าทางบัญชีของเงินกู้ยืมระยะยาวสูงขึ้น เนื่องจากการนำประมาณการหนี้สินที่มีในอนาคตตลอดทั้งสัญญามามันทิกในงบการเงิน การเพิ่มขึ้นดังกล่าวเนื่องมาจากผลต่างสะสมระหว่างค่าใช้จ่ายดอกเบี้ยตามจริงและค่าใช้จ่ายดอกเบี้ยที่สูงกว่าซึ่งคำนวณจากอัตราดอกเบี้ยที่แท้จริงของค่าเช่ารวมถึงค่าเช่าผันแปรตามที่กำหนดในการถือปฏิบัติตามการตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 27 เรื่อง การประเมินเนื้อหาสัญญาเช่าที่เพิ่มขึ้นตามรูปแบบกฎหมาย ทั้งนี้ การตีความตามมาตรฐานการบัญชีดังกล่าวยังส่งผลให้ต้นทุนทางการเงินที่บันทึกในงบกำไรขาดทุนเพิ่มขึ้นอีกด้วย

ข้อ 4.2 : บริษัทฯ ได้นำมาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 12 เรื่องภาษีเงินได้ มาถือปฏิบัติในปี 2556 โดยมาตรฐานฉบับนี้กำหนดให้บันทึกภาษีเงินได้รอการตัดจ่ายของผลแตกต่างชั่วคราวระหว่างราคาตามบัญชีของสินทรัพย์และหนี้สิน ณ วันสิ้นรอบระยะเวลารายงานกับฐานภาษีของสินทรัพย์และหนี้สินที่เกี่ยวข้องนั้น โดยใช้อัตราภาษีที่มีผลใช้บังคับ ณ วันสิ้นรอบระยะเวลา รายงาน ทั้งนี้ รายการหลักที่ได้รับผลกระทบคือหนี้สินภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีและส่วนของผู้ถือหุ้น ในงบแสดงฐานะการเงินรวม และผลกำไรจากการวัดมูลค่าเงินลงทุนในสินทรัพย์เพื่อขาย ในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ

ข้อ 5 : บริษัทฯ ได้ปรับปรุงรายการทางบัญชีในงบแสดงฐานะทางการเงินของปีก่อนในส่วนที่เกี่ยวกับภาษีโรงเรือนและที่ดิน สัญญาเช่าดำเนินงาน และการตั้งสำรองเพื่อคดีฟ้องร้อง

ดังนั้น บริษัทฯ ได้ปรับย้อนหลังงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2554 และ 2555 ที่แสดงเป็นข้อมูลเปรียบเทียบ เพื่อสะท้อนการปรับปรุงตามการเปลี่ยนแปลงข้างต้น การเปลี่ยนแปลงทั้ง 3 รายการดังกล่าวทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงในงบแสดงฐานะการเงินและงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จตามตารางสรุป ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

รายละเอียด	การเงินรวมสำหรับปี 2555 (ปรับปรุงใหม่)				
	ตามที่ได้รับการตรวจสอบก่อนหน้า	หมายเหตุประกอบงบการเงินรวม ข้อ 4.1	หมายเหตุประกอบงบการเงินรวม ข้อ 4.2	หมายเหตุประกอบงบการเงินรวม ข้อ 5	ตามที่ได้รับการตรวจสอบ
กำไรสะสมที่ยังไม่ได้จัดสรร	670.7	(2,816.8)	(166.0)	(253.2)	(2,565.3)
คิดเป็นสัดส่วนของการเปลี่ยนแปลง (ร้อยละ)	-	87.1	5.1	7.8	-
กำไรสำหรับปี ส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ	2,533.7	(373.8)	(282.0)	(45.5)	1,832.4
คิดเป็นสัดส่วนของการเปลี่ยนแปลง (ร้อยละ)	-	53.3	40.2	6.5	-

ตามรายละเอียดในหมายเหตุประกอบงบการเงินรวมระหว่างกาลสำหรับงวดหกเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2557 บริษัทฯ ได้นำมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 2 เรื่อง การจ่ายโดยใช้หุ้นเป็นเกณฑ์ มาถือปฏิบัติ ซึ่งกำหนดให้บริษัทฯ ประเมินมูลค่ายุติธรรมของหุ้นสามัญที่ออกให้แก่พนักงานและกรรมการของบริษัทฯ และบันทึกผลต่างระหว่างมูลค่ายุติธรรมและราคาใช้สิทธิเป็นค่าใช้จ่ายในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ ดังนั้น บริษัทฯ จึงปรับย้อนหลังงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จสำหรับงวดหกเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2556 ที่แสดงไว้เป็นข้อมูลเปรียบเทียบเพื่อให้สะท้อนถึงผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงทางบัญชีดังกล่าว ในระหว่างปี 2556 สำนักงาน ก.ล.ต. ได้มีหนังสือให้บริษัทฯ พิจารณาปรับปรุงรายการทางบัญชีที่เกี่ยวข้องกับการแสดงรายการภาษีโรงเรือน ทั้งนี้ เพื่อวัตถุประสงค์ในการที่สำนักงาน ก.ล.ต. จะพิจารณาคำขออนุญาตออกเสนอขายหลักทรัพย์ที่บริษัทฯ ได้ยื่นไว้ต่อสำนักงาน ก.ล.ต. บริษัทฯ ได้ทำการปรับงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จสำหรับงวดสามเดือนและหกเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2556 ที่แสดงเป็นข้อมูลเปรียบเทียบในงบการเงินรวมระหว่างกาลสำหรับงวดสามเดือนและหกเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2557 เพื่อให้สะท้อนถึงผลกระทบตามที่กล่าวข้างต้นดังนี้

ผู้ลงทุนกรุณาพิจารณาหมายเหตุประกอบงบการเงิน ข้อ 2 และข้อ 21 ของงบการเงินรวมระหว่างกาลสำหรับงวดสามเดือนและหกเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2557 ซึ่งปรากฏอยู่ในเอกสารแนบ 4.1 ของเอกสารฉบับนี้

#### 16.4 ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อผลการดำเนินงาน

ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อฐานะการเงินและผลการดำเนินงานของบริษัทฯ และบริษัทฯ คาดว่าปัจจัยดังกล่าวจะยังคงส่งผลกระทบต่อไปในอนาคต มีดังนี้

##### 16.4.1 ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อธุรกิจการบิน

#### สภาพแวดล้อมในการดำเนินงานด้านการบินโดยเฉพาะอย่างยิ่งในประเทศไทย

ผลการดำเนินงานของบริษัทฯ ได้รับผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญจากปัจจัยที่หลากหลาย โปรดพิจารณารายละเอียดเพิ่มเติมได้จากหัวข้อ “ปัจจัยความเสี่ยง ส่วนที่ 2 หน้า 126” โดยรายได้ค่าโดยสารถือเป็นรายได้ส่วนใหญ่ของบริษัทฯ หรือคิดเป็นร้อยละ 79.6 ของรายได้รวมของบริษัทฯ ในปี 2556 รายได้ค่าโดยสารของบริษัทฯ โดยทั่วไปจะขึ้นอยู่กับภาวะการท่องเที่ยวเป็นสำคัญ และในลำดับรองลงมา ได้แก่ การเดินทางเพื่อธุรกิจมายังประเทศไทย ในขณะที่เดียวกันก็ได้รับผลกระทบจากความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศระหว่างเงินบาทกับสกุลเงินหลักอื่นๆ (เช่น เหรียญสหรัฐฯ ยูโร และเยน) ภาวะเศรษฐกิจของโลกและของไทย ปัญหาความไม่สงบทางการเมืองในประเทศไทย ภัยพิบัติทางธรรมชาติ การเปลี่ยนแปลงตามฤดูกาล และการเปลี่ยนแปลงอื่นๆ ในรูปแบบการขนส่ง ตลอดจนสิทธิทางการบินที่ได้รับและกำหนดเวลาการใช้สนามบิน นอกจากนี้ รายได้ค่าโดยสารยังขึ้นอยู่กับผลการดำเนินงานและความสามารถในการแข่งขันของบริษัทฯ กับสายการบินระหว่างประเทศและสายการบินภายในประเทศ ตลอดจนสายการบินราคาประหยัด

เหตุการณ์ที่สำคัญที่อยู่เหนือการควบคุมของบริษัทฯ เช่น การก่อการร้ายและการระบาดของโรคระบาด ได้ส่งผลกระทบต่อในทางลบต่ออุตสาหกรรมการบิน เศรษฐกิจไทย และกิจกรรมทางเศรษฐกิจในภูมิภาค ซึ่งทำให้อุปสงค์สำหรับเที่ยวบินและบริการที่เกี่ยวข้องลดลง ราคาค่าโดยสารลดลง ในขณะที่เบียดเบียนกับคู่แข่ง และค่าใช้จ่ายด้านการรักษาความปลอดภัยเพิ่มมากขึ้น ทั้งนี้ เหตุการณ์ที่ไม่ปกติเหล่านี้ อาจเกิดขึ้นได้ในอนาคตและอาจส่งผลกระทบต่อในระยะสั้นหรือระยะยาวต่ออุตสาหกรรมการบิน ตลอดจนธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ

นับแต่ต้นปี 2550 เป็นต้นมา มีเหตุการณ์สำคัญบางเหตุการณ์ที่ส่งผลกระทบต่อสภาพทางการเงินของ บริษัทอย่างมีนัยสำคัญต่ออุตสาหกรรม การท่องเที่ยว ตลอดจนมีผลกระทบต่อธุรกิจและผลการดำเนินงานของบริษัทฯ เช่น วิกฤตทางการเงินโลกซึ่งเกิดขึ้นเมื่อปี 2551 และภาวะเศรษฐกิจถดถอยซึ่งทำให้อุปสงค์และการเดินทางทางอากาศทั่วโลกลดลงและส่งผลกระทบต่อผลการดำเนินงานของบริษัทฯ โปรดพิจารณารายละเอียดเพิ่มเติมได้จากหัวข้อ “ปัจจัยความเสี่ยง ข้อ 3.1.4 ส่วนที่ 2 หน้า 129” นอกจากนี้ สภาวะที่ตกต่ำของตลาดหุ้นทั่วโลกและสภาพเศรษฐกิจโดยรวมในปี 2554 และปี 2555 รวมถึงวิกฤตหนี้ของประเทศ ในสหภาพยุโรปที่ใช้สกุลเงินยูโร ได้ส่งผลกระทบต่อและอาจจะมีผลกระทบต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ

ทั้งนี้ ระหว่างเดือนกันยายนถึงเดือนธันวาคม 2554 ประเทศไทยประสบปัญหาอุทกภัยที่ครอบคลุมหลายพื้นที่ เหตุการณ์ดังกล่าวทำให้การเดินทางทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศต้องหยุดชะงัก และส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรม การท่องเที่ยวของประเทศไทย อย่างไรก็ตาม จำนวนผู้โดยสารที่บริษัทฯ ขนส่งเพิ่มขึ้นเป็น 784,277 คน ในไตรมาสที่สี่ของปี 2554 จาก 655,079 คนในไตรมาสที่สี่ ของปี 2553

นอกจากนี้ ยังมีเหตุการณ์ทางการเมืองและเหตุการณ์ความไม่สงบในประเทศไทยเกิดขึ้นหลายเหตุการณ์ โดยในช่วง ตั้งแต่ปลายเดือนพฤศจิกายน ไปจนถึงต้นเดือนธันวาคม ปี 2551 ได้มีการชุมนุมประท้วงต่อต้านรัฐบาล ส่งผลให้มีการปิด สนามบินสุวรรณภูมิและสนามบินภูเก็ต การระบอบของไข้หวัดใหญ่สายพันธุ์ใหม่ H1N1 ซึ่งส่งผลกระทบต่ออุปสงค์การเดินทาง ทางอากาศของโลกและต่ออุตสาหกรรมการท่องเที่ยวในไตรมาสที่สองของปี 2552 ซึ่งส่งผลกระทบต่อการบินและการเดินทาง ของบริษัทฯ นอกจากนี้ เหตุจลาจลในช่วงเทศกาลสงกรานต์ในเดือนเมษายน 2552 ได้ส่งผลกระทบต่อ การเดินทางมายังประเทศไทย และการเดินทางภายในประเทศ อีกทั้งในปี 2553 ยังคงมีเหตุการณ์ที่ส่งผลกระทบต่อ การเดินทางทางอากาศในประเทศไทยขึ้นอีก ได้แก่ เหตุการณ์ชุมนุมทางการเมืองและเหตุจลาจลที่เกิดขึ้นระหว่างเดือนเมษายนถึง พฤษภาคม 2553 ซึ่งเป็นการชุมนุมประท้วงภายในประเทศที่ขยายวงกว้าง ซึ่งทำให้รัฐบาลต้องเข้ามาควบคุมและส่งผลให้มีการ เสียชีวิตของประชาชนและทหาร

ตั้งแต่ต้นเดือนพฤศจิกายน 2556 มีการประท้วงและการชุมนุมทางการเมืองเกิดขึ้นหลายครั้งในประเทศไทยโดยเฉพาะ กรุงเทพมหานคร และยังมีการรายงานเหตุการณ์รุนแรงในหลายพื้นที่ของกรุงเทพฯ การประท้วงดังกล่าวยังคงดำเนินมาอย่างต่อเนื่อง มาถึงครึ่งปีแรกของปี 2557 และได้ก่อให้เกิดผลกระทบต่อทางด้านผลตอบแทนการดำเนินงานของบริษัทฯ ในปี 2556 และงวดหกเดือน สิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2557

ในวันที่ 7 พฤษภาคม 2557 ศาลรัฐธรรมนูญตัดสินให้ความเป็นนายกรัฐมนตรีของนางสาวยิ่งลักษณ์ ชินวัตรและ รัฐมนตรีบางท่านสิ้นสุดลง อย่างไรก็ตาม เมื่อวันที่ 20 พฤษภาคม 2557 กองทัพบกประกาศกฎอัยการศึกทั่วประเทศและต่อมาใน วันที่ 22 พฤษภาคม 2557 คณะรักษาความสงบแห่งชาติประกาศยุบวุฒิสภาและเข้าควบคุมอำนาจการปกครอง ทั้งนี้ บริษัทฯ ไม่ สามารถคาดการณ์ผลกระทบต่อสถานะทางเศรษฐกิจและการเมืองของประเทศไทยจากเหตุการณ์ดังกล่าวได้ ในช่วงเวลาที่เหลือ ของปี 2014

อย่างไรก็ดี แม้ว่าเศรษฐกิจไทยจะประสบปัญหาวิกฤตทางเศรษฐกิจประกอบกับสภาวะวิกฤตหนี้ของประเทศใน สหภาพยุโรปที่ใช้สกุลเงินยูโร รวมถึงวิกฤตทางการเมือง ปัญหาด้านสาธารณสุข และสิ่งแวดล้อม และเหตุการณ์จลาจล ข้างต้นทั้งหมด บริษัทฯ ยังสามารถเพิ่มปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (RPK) อย่างต่อเนื่องจากจำนวน 1,957.9 ล้านคนกม. ในปี 2554 เป็นจำนวน 2,405.4 ล้านคนกม. ในปี 2555 และ 2,759.2 ล้านคนกม. ในปี 2556

### ปริมาณที่นั่งและเครือข่ายเส้นทางการบิน (Capacity and Route Mix)

ปริมาณที่นั่งและเครือข่ายเส้นทางการบินของบริษัทฯ เป็นปัจจัยสำคัญที่กำหนดปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (Available Seat-Kilometer: ASK) และส่งผลกระทบต่อ ธุรกิจ สถานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ โดยปัจจัยเหล่านี้ต่างได้รับผลกระทบจากองค์ประกอบของฝูงบิน กลยุทธ์ด้านเครือข่ายเส้นทางการบิน และสิทธิในการบินไปยังจุดหมายปลายทางต่างๆ

#### องค์ประกอบของฝูงบิน

ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2557 บริษัทฯ มีเครื่องบินจำนวนทั้งสิ้น 25 ลำ ประกอบด้วยเครื่องบินแบบเอทีอาร์ 72-500 จำนวน 8 ลำ เครื่องบินแบบแอร์บัส เอ 319 จำนวน 10 ลำ และเครื่องบินแบบแอร์บัส เอ 320 จำนวน 7 ลำ อายุโดยเฉลี่ยของเครื่องบินของบริษัทฯ ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2557 อยู่ที่ประมาณ 8.7 ปี และปัจจุบันฝูงบินสามารถรองรับจำนวนที่นั่งผู้โดยสารได้ 3,014 ที่นั่ง โดยในอนาคตบริษัทฯ มีแผนที่จะขยายจำนวนที่นั่งผู้โดยสารเป็น 5,682 ที่นั่ง ตามแผนการจัดหาเครื่องบินใหม่ภายในปี 2561 ทั้งนี้ เมื่อวันที่ 12 กุมภาพันธ์ 2557 บริษัทฯ ได้เข้าทำสัญญาซื้อขายเครื่องบินแบบเอทีอาร์ 72-600 ใหม่จำนวน 6 ลำ นอกจากนี้ สัญญาซื้อขายเครื่องบินยังได้ให้สิทธิแก่บริษัทฯ ในการซื้อเครื่องบินแบบเอทีอาร์ 72-600 เพิ่มอีกจำนวน 3 ลำด้วย และเมื่อวันที่ 27 พฤษภาคม 2557 บริษัทฯ ได้ใช้สิทธิในการซื้อเครื่องบินแบบเอทีอาร์ 72-600 ดังกล่าวทั้งหมด 3 ลำ และกำหนดส่งมอบเครื่องบินทั้ง 9 ลำอยู่ระหว่างไตรมาสที่ 4 ของปี 2557 ถึงไตรมาสที่ 1 ของปี 2560 โดยบริษัทฯ วางแผนที่จะจัดหาเงินทุนในการซื้อเครื่องบินดังกล่าวโดยการเข้าทำสัญญาเช่าทางการเงิน (Finance Lease) กับบุคคลภายนอก และบริษัทฯ คาดว่า บริษัทฯ จะทยอยปลดระวางเครื่องบินแบบเอทีอาร์ 72-500 ในที่สุด ซึ่งเป็นไปตามนโยบายในการดำรงไว้ซึ่งฝูงบินที่มีความทันสมัยและประหยัดน้ำมัน (Modern and Fuel-Efficient Fleet) ทั้งนี้ ในวันที่ 18 กรกฎาคม 2557 บริษัทฯ ได้เข้าทำสัญญาเช่าเครื่องบินแบบแอร์บัส เอ320 จำนวน 1 ลำจากบุคคลภายนอก และบริษัทฯ คาดว่าการจัดหาเครื่องบินดังกล่าวจะทำให้บริษัทฯ มีปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ASK) มากขึ้น

เครื่องบินแบบเอทีอาร์ 72-500 เครื่องบินแบบเอทีอาร์ 72-600 เครื่องบินแบบแอร์บัส เอ 319 และเครื่องบินแบบแอร์บัส เอ 320 ของบริษัทฯ ช่วยให้บริษัทฯ สามารถกำหนดเครื่องบินกับเส้นทางการบินที่เหมาะสมได้ ซึ่งขึ้นอยู่กับปัจจัยหลายประการ เช่น จำนวนผู้โดยสาร ระยะทางที่เดินทาง ข้อจำกัดของขนาดของเครื่องบินสำหรับสนามบินต่างๆ ฝูงบินของบริษัทฯ ในปัจจุบันประกอบด้วยเครื่องบินแบบเอทีอาร์ 72-500 จำนวน 8 ลำ ซึ่งมีความสามารถในการเข้าถึงสนามบินบางแห่งซึ่งเครื่องบินที่มีขนาดใหญ่กว่าไม่สามารถเข้าถึงได้ เช่น สนามบินตราด และสามารถนำไปให้บริการในเส้นทางการบินที่มีผู้โดยสารใช้บริการน้อย ทำให้เครื่องบินแบบเอทีอาร์ 72-500 ของบริษัทฯ สร้างรายได้ต่อหน่วยจากการผลิตด้านผู้โดยสาร (RASK) สูงกว่าเครื่องบินแบบแอร์บัส เอ320 แม้ว่าจะมีต้นทุนต่อหน่วยจากการผลิตด้านผู้โดยสาร (CASK) ที่สูงกว่าซึ่งเป็นผลอันเนื่องมาจากการทำการบินในเที่ยวบินที่สั้นกว่าและมีจำนวนที่นั่งน้อยกว่า นอกจากนี้ เครื่องบินแบบเอทีอาร์ 72-500 ของบริษัทฯ ยังสามารถช่วยให้บริษัทฯ สามารถทำการปรับเปลี่ยนเพื่อบริหารจัดการจำนวนเที่ยวบินในเส้นทางการบินที่มีความต้องการต่ำหรือในช่วงที่มีผู้โดยสารเดินทางน้อย (Off-Season) หรือที่คาดหมายว่าจะมีผู้โดยสารเดินทางน้อยได้อย่างมีประสิทธิภาพ ทั้งนี้ บริษัทฯ เชื่อว่าเครื่องบินแบบเอทีอาร์ 72-600 จะให้ความสามารถในการเข้าถึงสนามบินขนาดเล็กและความสามารถในการให้บริการเที่ยวบินที่มีผู้โดยสารใช้บริการน้อยแก่บริษัทฯ เช่นเดียวกับเครื่องบินแบบเอทีอาร์ 72- 500 โดยมีประโยชน์เพิ่มเติมคือที่นั่งผู้โดยสารที่มีรูปทรงทันสมัย และห้องขับเครื่องบินรูปแบบใหม่ที่จะช่วยอำนวยความสะดวกแก่การฝึกอบรมนักบินและการเปลี่ยนไปใช้ฝูงบินที่มีขนาดใหญ่ขึ้น ส่วนเครื่องบินแบบแอร์บัส เอ 319 นั้น ทำให้บริษัทฯ ขยายขีดความสามารถในการขนส่งผู้โดยสารในเส้นทางการบินไปยังและออกจากสนามบินสมุย ซึ่งสนามบินสมุยไม่สามารถรองรับเครื่องบินที่มีขนาดใหญ่กว่าเครื่องบินแบบแอร์บัส เอ 319 ได้ ในขณะที่



เครื่องบินแบบแอร์บัส เอ 320 ทำให้บริษัทฯ สามารถขยายเส้นทางการบินระหว่างประเทศไปยังเมืองต่างๆ ในต่างประเทศ เช่น มุมไบ และดาคาร เป็นต้น

### กลยุทธ์ด้านเครือข่ายเส้นทางการบิน

กลยุทธ์ด้านเครือข่ายเส้นทางการบินของบริษัทฯ มุ่งเน้นการทำให้รายได้สูงสุด โดยบริษัทฯ ได้ทำการประเมินเครือข่ายเส้นทางการบินทุกเดือนด้วยการใช้เครื่องมือที่หลากหลายในการประเมิน ซึ่งรวมถึงระบบการจัดการรายได้ของบริษัทฯ ในการเพิ่มรายได้ รายได้ต่อหน่วย อัตราการใช้ประโยชน์ของฝูงบิน และปริมาณที่นั่งให้สูงที่สุด ทั้งนี้ ในการกำหนดเครือข่ายเส้นทางการบินจะพิจารณาจากอุปสงค์และอุปทานเป็นหลัก ในขณะที่การขนส่งผู้โดยสารจะแตกต่างกันไปตามแต่ละเส้นทางการบิน และตามช่วงระยะเวลา ทั้งนี้ บริษัทฯ มีการทบทวนและปรับเครือข่ายเส้นทางการบินภายหลังจากที่บริษัทฯ ได้ประเมินอัตราส่วนของปริมาณที่นั่งรวมทั้งหมดที่ได้จัดสรรให้กับเส้นทางการบินนั้นๆ หรือในภูมิภาคนั้นๆ การแข่งขันในเส้นทางการบินเฉพาะบางเส้นทาง จำนวนผู้โดยสารซึ่งเข้ามาใช้บริการ และราคาบัตรโดยสารโดยเฉลี่ย รายได้ที่เพิ่มขึ้นจากการให้บริการเที่ยวบินที่เชื่อมต่อตลอดจนต้นทุนปัจจุบันและต้นทุนที่อาจเพิ่มสูงขึ้นในอนาคต ถ้าบริษัทฯ ไม่สามารถทำกำไรจากเส้นทางการบินใหม่ได้หลังจากที่ให้บริการไปแล้ว ประมาณ 18-24 เดือน บริษัทฯ อาจพิจารณาลดความถี่ในเส้นทางการบินดังกล่าว และจะทำการทบทวนอย่างต่อเนื่องทุกไตรมาส หรือยกเลิกเส้นทางการบินดังกล่าว ยกตัวอย่างเช่น ในเดือนตุลาคม 2555 บริษัทฯ ได้ทำการปิดเส้นทางกรุงเทพ-บังกลอร์ (ไป-กลับ) ซึ่งไม่สามารถทำกำไรให้กับบริษัทฯ ตั้งแต่เริ่มดำเนินการในเดือนกันยายน 2554 เนื่องจากมีจำนวนผู้โดยสารที่ให้บริการน้อย อย่างไรก็ตาม ทางบริษัทฯ อาจพิจารณาเป็นรายกรณีให้รักษาเส้นทางการบินที่อาจไม่ได้ทำกำไรเอาไว้เพื่อที่จะเชื่อมต่อเส้นทางกับเส้นทางการบินในเครือข่ายเดิมเพื่อจะทำกำไรในเส้นทางการบินโดยรวมได้ ทั้งนี้ ในปี 2556 และงวดหกเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2557 บริษัทฯ มิได้มีการปิดเส้นทางการบินใดๆ

ทั้งนี้ เพื่อให้บริษัทฯ ได้รับประโยชน์จากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิซึ่งเป็นสนามบินหลักของประเทศไทยและเป็นจุดเชื่อมต่อเที่ยวบินระดับภูมิภาคสำหรับการเดินทางในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้นั้น บริษัทฯ ได้มุ่งเน้นการเป็นจุดเชื่อมต่อและมุ่งเน้นความต่อเนื่องระหว่างเส้นทางการบินในประเทศและในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้อย่างเป็นเส้นทางกับเส้นทางการบินอื่นๆ ที่สามารถให้ผลตอบแทนสูง เพื่อเป็นการเพิ่มจำนวนการบินของบริษัทฯ ที่เชื่อมต่อผ่านประเทศไทยไปยังจุดหมายปลายทางนอกประเทศไทย นอกจากนี้ การเป็นพันธมิตรในการทำการบินร่วม (Code Share Agreement) และการดำเนินการให้ความร่วมมือต่างๆ ก็เป็นหัวใจสำคัญในการดำเนินกลยุทธ์เครือข่ายเส้นทางการบินของบริษัทฯ ซึ่งช่วยให้อัตราส่วนการขนส่งผู้โดยสารเพิ่มสูงขึ้นจากผู้โดยสารที่เชื่อมต่อกับสายการบินของบริษัทฯ จากพื้นที่ต่างๆ ทั่วโลก ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้เพิ่มการเป็นพันธมิตรในการทำการบินร่วม (Code Share Agreement) จากจำนวน 6 ราย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554 เป็นจำนวน 14 ราย ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2557 (จำนวนดังกล่าวได้รวมถึงการบินไทยซึ่งในขณะนี้หยุดดำเนินการชั่วคราว และสายการบินแอร์เบอร์ลินซึ่งปัจจุบันไม่มีเที่ยวบินมายังประเทศไทยแล้ว)

อนึ่ง บริษัทฯ มีการติดตามจำนวนเที่ยวบินในเครือข่ายส่วนขยายเพื่อให้เวลาของเที่ยวบินสอดคล้องกับเครือข่ายเส้นทางการบินของบริษัทฯ ซึ่งจะส่งผลให้จำนวนเที่ยวบินที่เชื่อมต่อมีเพิ่มมากขึ้นและเพียงพอกับผู้โดยสารที่ประสงค์จะเชื่อมต่อกับเที่ยวบินของบริษัทฯ นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังมีการติดตามปริมาณเที่ยวบินอย่างเป็นทางการภายในประเทศและระหว่างประเทศของบริษัทฯ รวมถึงทำการปรับเปลี่ยนความถี่ในเส้นทางการบินและปริมาณที่นั่งเป็นระยะๆ เพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลงของความต้องการในการใช้บริการของผู้โดยสารในเส้นทางการบินเหล่านั้น

## สิทธิทางการบินและการจัดสรรเวลาการขึ้นลงของเครื่องบินในสนามบิน

สิทธิทางการบินและการจัดสรรเวลาการขึ้นลงของเครื่องบินล้วนมีผลต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ASK) และเครือข่ายเส้นทางการบินของบริษัทฯ เนื่องจากในแต่ละประเทศ ผู้ดำเนินการสนามบิน และ/หรือหน่วยงานของรัฐซึ่งกำกับดูแลในด้านการบินหรือการขนส่ง ได้ให้สิทธิดังกล่าวตามปริมาณที่นั่งและความถี่ของเที่ยวบิน โดยการเพิ่มขึ้นของความถี่ในเส้นทางการบินในแต่ละจุดหมายปลายทางที่บริษัทฯ ได้ให้บริการอยู่ในปัจจุบันนั้นขึ้นอยู่กับความสามารถของบริษัทฯ ในการได้รับสิทธิในการลงจอดหรือการบินขึ้นที่เพิ่มขึ้นในจุดหมายปลายทางนั้นๆ ซึ่งรวมถึงท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสนามบินสมุย นอกจากนี้ ยังอาจมีการจำกัดจำนวนที่นั่งรวมทั้งหมดที่สายการบินแต่ละแห่งจะได้รับอนุญาตให้บินไปยังจุดหมายปลายทางนั้นๆ โปรดพิจารณารายละเอียดเพิ่มเติมได้จากหัวข้อ “กฎหมายและกฎเกณฑ์ที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมการบินในประเทศไทย ส่วนที่ 2 หน้า 113” ดังนั้น การจัดสรรเวลาการขึ้นลงของเครื่องบินในสนามบินและการจำกัดจำนวนที่นั่งย่อมส่งผลกระทบต่อความสามารถของบริษัทฯ ในการปรับเปลี่ยนเครือข่ายเส้นทางการบิน อาจส่งผลให้บริษัทฯ ไม่สามารถเพิ่มจำนวนเที่ยวบินไปยังสถานีปลายทางที่สามารถสร้างกำไรมากกว่าหรือมีอุปสงค์ในการใช้บริการทางการบินสูงกว่าได้

## ค่าโดยสาร

อัตราค่าโดยสาร โดยเฉลี่ยคำนวณโดยนำผลรวมของรายได้จากการขนส่งผู้โดยสารแบบประจำหารด้วยจำนวนผู้โดยสารทั้งหมด โดยอัตราค่าโดยสารโดยเฉลี่ยของบริษัทฯ เพิ่มขึ้นจาก จำนวน 3,789.4 บาท ในปี 2554 เป็นจำนวน 4,089.0 บาท ในปี 2555 และลดลงเล็กน้อยเหลือ 4,039.9 ในปี 2556 เนื่องจากการแข่งขันที่เพิ่มขึ้นในเส้นทางการบินสายภูเก็ตและเชียงใหม่ และการเพิ่มขึ้นของเส้นทางการบินที่มีระยะสั้นซึ่งมีราคาค่าโดยสารที่ต่ำกว่าเส้นทางระยะยาว สำหรับงวดหกเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2557 อัตราค่าโดยสารเฉลี่ยเท่ากับ 3,932.8 บาท ลดลงจาก 4,089.9 บาท ในช่วงเดียวกันของปี 2556 เนื่องจาก (ก) การเริ่มเปิดให้บริการเส้นทางการบินที่ซึ่งเป็นเส้นทางการบินที่มีรายได้จากการขนส่งผู้โดยสารต่อหน่วยต่ำ เช่น เส้นทาง กรุงเทพฯ-อุดรธานี และ กรุงเทพฯ-เชียงใหม่ และ (ข) รายได้จากการขนส่งผู้โดยสารต่อหน่วย ในการให้บริการเที่ยวบินที่เชื่อมต่อเคบินโตช้าลง เมื่อเปรียบเทียบกับช่วงเวลาก่อน ทั้งนี้ ค่าโดยสารที่บริษัทฯ เรียกเก็บมีผลกระทบต่อรายได้และความสามารถในการทำกำไรของบริษัทฯ ซึ่งค่าโดยสารได้รับผลกระทบจากปัจจัยต่างๆ ดังนี้

### กลยุทธ์ในการกำหนดราคาและบริหารจัดการรายได้

ธุรกิจการบินเป็นธุรกิจที่มีการแข่งขันด้านราคาสูงมากและเป็นช่วงๆ โดยทั่วไป บริษัทฯ และคู่แข่งจะลดราคาค่าโดยสารในช่วงนอกฤดูท่องเที่ยวเพื่อกระตุ้นความต้องการในการเดินทาง การลดราคาค่าโดยสารดังกล่าวของบริษัทฯ มักส่งผลให้สายการบินคู่แข่งต้องลดราคาตามด้วย เมื่อบริษัทฯ มีการลดราคาค่าโดยสาร รายได้จากการขนส่งผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วย ก็จะลดลง และส่งผลกระทบต่อผลการดำเนินงานของบริษัทฯ อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ ได้เริ่มใช้การกำหนดราคาที่มีความยืดหยุ่น โดยเป็นไปตามวิธีการกำหนดราคามาตรฐานที่สายการบินโดยทั่วไปใช้ ด้วยการเน้นการเพิ่มรายได้ต่อหน่วยและอัตราส่วนการขนส่งให้สูงขึ้น บริษัทฯ บริหารจัดการกำไรจากการขนส่งผู้โดยสาร โดยใช้ระบบการบริหารจัดการรายได้ (AirVision Revenue Manager) และใช้นโยบายการตลาดและการขายของบริษัทฯ ทั้งนี้ ระบบการบริหารจัดการรายได้ของบริษัทฯ ได้ใช้แบบจำลองในการคาดคะเนและการหาราคาที่เหมาะสม เพื่อที่จะวิเคราะห์ข้อได้เปรียบเสียเปรียบเชิงเศรษฐศาสตร์ที่ต้องเกิดขึ้นในการกำหนดจำนวนที่นั่งในแต่ละราคา ซึ่งทำให้บริษัทฯ สามารถเพิ่มรายได้สูงสุดบนขีดความสามารถที่มีอยู่ เช่นเดียวกับการพิจารณากำหนดเครือข่ายเส้นทางการบิน นโยบายการตลาดและการขายของบริษัทฯ ได้นำปัจจัยหลายประการเข้ามาใช้ในการพิจารณาด้วย ซึ่งรวมถึง อุปทานและอุปสงค์ สภาพตลาดและการกำหนดราคาของคู่แข่ง รวมทั้งการจัดสรรปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (RPK) ไปยังพื้นที่ทางภูมิศาสตร์หรือภูมิภาคนั้น และผลการดำเนินงานที่ผ่านมาในพื้นที่ทางภูมิศาสตร์หรือ

ภูมิภาคนั้น โดยปกติ เพื่อรักษาความสามารถในการแข่งขัน บริษัทฯ จะปรับราคาค่าโดยสารเป็นระยะๆ ซึ่งอาจรวมถึงการให้ส่วนลดราคาค่าโดยสารในบางเส้นทางก่อนที่จะมีการเดินทางเพื่อเพิ่มอัตราส่วนการขนส่งในเส้นทางนั้นๆ และบริษัทฯ ได้ดำเนินมาตรการเพื่อเพิ่มรายได้ให้สูงที่สุดด้วยการเพิ่มราคาค่าโดยสารในเที่ยวบินที่มีตัวเลขการจองและความต้องการมาก และใช้มาตรการนี้ในบางเส้นทางที่ในอดีตมีข้อมูลแสดงว่ามีอัตราส่วนการขนส่งที่สม่ำเสมอหรือสูง

การกำหนดราคาสำหรับค่าโดยสารภายในประเทศของบริษัทฯ จะขึ้นอยู่กับเพดานราคาค่าโดยสารที่กำหนดโดยรัฐบาล ในอัตราไม่เกิน 13 บาทต่อกิโลเมตร สำหรับเส้นทางการบินโดยส่วนมากของบริษัทฯ ยกเว้นเส้นทางการบินกรุงเทพฯ-ตราดของบริษัทฯ ซึ่งมีเพดานราคาค่าโดยสารในอัตราไม่เกิน 30 บาทต่อกิโลเมตร ทั้งนี้เพดานราคาค่าโดยสารมีการจำกัดสูงสุดในอัตราไม่เกิน 30 บาทต่อกิโลเมตร เมื่อได้รับอนุมัติจากกรมการบินพลเรือน ถึงแม้ในปัจจุบัน เพดานราคาที่กำหนดดังกล่าวอาจจะยังไม่ส่งผลกระทบต่อข้อกำหนดราคาสำหรับค่าโดยสารภายในประเทศที่บริษัทฯ เชื่อว่าเป็นระดับที่เหมาะสม แต่เพดานราคาที่กำหนดดังกล่าวอาจมีผลกระทบในอนาคตได้ โปรดพิจารณารายละเอียดเพิ่มเติมได้จากหัวข้อ “ปัจจัยความเสี่ยง ข้อ 3.1.27 - ความสามารถในการกำหนดค่าโดยสารของบริษัทฯ ถูกจำกัดอัตราค่าโดยสารขั้นสูงที่กำหนดโดยรัฐบาล ส่วนที่ 2 หน้า 147”

### การแข่งขัน

บริษัทฯ ต้องเผชิญกับการแข่งขันสูงมาก ในเส้นทางการบินภายในประเทศ และในเส้นทางการบินระหว่างประเทศ ภายในภูมิภาค ทั้งจากสายการบินที่ให้บริการแบบเต็มรูปแบบและจากสายการบินราคาประหยัดอื่นๆ นอกจากนี้ คู่แข่งรายอื่นที่มีอยู่ในปัจจุบันของบริษัทฯ และคู่แข่งรายใหม่ที่จะเข้าสู่ตลาดอาจลดราคาค่าโดยสารในอนาคต หรือเพิ่มปริมาณที่นั่ง ในเส้นทางการบินเพื่อเพิ่มส่วนแบ่งการตลาดของตนเอง ซึ่งเหตุการณ์ดังกล่าวอาจทำให้ราคาค่าโดยสาร อัตราส่วนการขนส่งผู้โดยสาร และส่วนแบ่งการตลาดของบริษัทฯ ลดลง และอาจส่งผลให้บริษัทฯ ต้องปรับโครงสร้างต้นทุนและราคาค่าโดยสาร ทั้งนี้อุตสาหกรรมการบินมีความอ่อนไหวต่อการลดราคาค่าโดยสารมากเป็นพิเศษ เนื่องจากสายการบินจะแบกรับเพียงแค่ต้นทุนผันแปรที่เพิ่มขึ้นเพียงเล็กน้อยจากการให้บริการแก่ผู้โดยสารเพิ่มขึ้น เมื่อเทียบกับการปล่อยที่นั่งนั้นว่างไว้ การเปลี่ยนแปลงใดๆ ที่เกิดขึ้นกับสภาพการแข่งขันในตลาดสายการบินภายในประเทศและในภูมิภาค ซึ่งรวมถึงผลที่เกิดขึ้นจากนโยบาย “การเปิดน่านฟ้าเสรี” ของอาเซียน (ASEAN Open Skies Policy) อาจส่งผลกระทบต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ

### ราคาน้ำมันเชื้อเพลิง

ค่าใช้จ่ายค่าน้ำมันเชื้อเพลิงเป็นค่าใช้จ่ายที่มีสัดส่วนสูงที่สุดของต้นทุนขายและบริการ ซึ่งรวมถึงค่าน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับเครื่องบินและผลกำไรหรือขาดทุนตามสัญญาป้องกันความเสี่ยงจากราคาน้ำมันเชื้อเพลิง ค่าใช้จ่ายค่าน้ำมันเชื้อเพลิงคิดเป็นร้อยละ 28.2 ร้อยละ 29.3 ร้อยละ 27.7 และร้อยละ 29.8 ของต้นทุนขายและบริการของบริษัทฯ ในปี 2554 ปี 2555 ปี 2556 และงวดหกเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2557 ตามลำดับ ต้นทุนค่าน้ำมันเชื้อเพลิงของบริษัทฯ จะแปรผันอย่างเป็นนัยสำคัญตามการเปลี่ยนแปลงของราคาน้ำมันโลก ซึ่งมีความผันผวนทั้งในอดีตที่ผ่านมาและยังคงเป็นไปได้ในอนาคต ตามการเปลี่ยนแปลงของอุปสงค์และอุปทาน โดยราคาซื้อน้ำมันเชื้อเพลิงโดยเฉลี่ยของบริษัทฯ ได้เพิ่มขึ้นจาก 125.59 เหรียญสหรัฐฯ ต่อบาร์เรลในปี 2554 เป็น 126.84 เหรียญสหรัฐฯ ต่อบาร์เรล ในปี 2555 และลดลงเหลือ 122.99 เหรียญสหรัฐฯ ต่อบาร์เรลในปี 2556 และลดลงเป็น 120.94 เหรียญสหรัฐฯ ต่อบาร์เรล ในงวดหกเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2557

บริษัทฯ จัดซื้อน้ำมันเชื้อเพลิงส่วนใหญ่สำหรับเที่ยวบินต่างๆ ตามสัญญาที่ทำไว้กับปตท. และเชลล์ (ประเทศไทย) โดยมีกำหนดระยะเวลา 2-3 ปี ทั้งนี้ ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงตามสัญญาซื้อน้ำมันสำหรับเครื่องบินในประเทศของบริษัทฯ ระบุเป็นสกุลเงินเหรียญสหรัฐฯ แต่กำหนดให้ชำระเป็นสกุลเงินบาท โดยใช้อัตราแลกเปลี่ยนเฉลี่ยของเดือนก่อนวันที่ออกใบแจ้งหนี้ ส่วนราคาน้ำมันเชื้อเพลิงตามสัญญาซื้อน้ำมันสำหรับเครื่องบินในต่างประเทศของบริษัทฯ ระบุเป็นสกุลเงินเหรียญสหรัฐฯ และโดยทั่วไปต้องชำระเป็นสกุลเงินเหรียญสหรัฐฯ โดยราคาน้ำมันเชื้อเพลิงตามสัญญาซื้อขายน้ำมันสำหรับเครื่องบินของบริษัทฯ โดยทั่วไปจะกำหนดตามราคาเฉลี่ยของราคาน้ำมันที่ซื้อขายในตลาดประเทศสิงคโปร์ ซึ่งรายงานโดย MOPS

ทั้งนี้ บริษัทฯ จะเรียกเก็บต้นทุนค่าน้ำมันเชื้อเพลิงที่เพิ่มขึ้นบางส่วนจากผู้โดยสารสำหรับเที่ยวบินระหว่างประเทศในรูปของค่าธรรมเนียมน้ำมันเชื้อเพลิง อย่างไรก็ตาม ค่าธรรมเนียมน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับเที่ยวบินระหว่างประเทศดังกล่าวไม่สามารถชดเชยราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่เพิ่มขึ้นได้ทั้งหมด อีกทั้ง กรมการบินพลเรือนไม่อนุญาตให้เรียกเก็บค่าธรรมเนียมน้ำมันเชื้อเพลิงแยกต่างหากจากผู้โดยสารสำหรับเที่ยวบินแบบประจำภายในประเทศ ทั้งนี้ เนื่องจากสถานะการแข่งขันของอุตสาหกรรมการบินบริษัทฯ ไม่สามารถคาดการณ์ได้ว่าบริษัทฯ จะสามารถเรียกเก็บต้นทุนค่าน้ำมันเชื้อเพลิงทั้งหมดที่เพิ่มขึ้นจากลูกค้าของบริษัทฯ ในรูปของค่าโดยสาร หรือค่าธรรมเนียมน้ำมันเชื้อเพลิงที่สูงขึ้น โดยไม่มีผลกระทบในทางลบต่ออุปสงค์ของลูกค้าที่จะใช้บริการบริษัทฯ ได้ สำหรับส่วนเพิ่มของต้นทุนค่าน้ำมันเชื้อเพลิงที่บริษัทฯ คาดการณ์ว่าไม่สามารถเรียกเก็บจากผู้โดยสารได้ บริษัทฯ ได้เข้าทำธุรกรรมป้องกันความเสี่ยงจากราคาน้ำมันเชื้อเพลิงในรูปแบบต่างๆ เป็นครั้งคราว เพื่อให้ต้นทุนค่าน้ำมันเชื้อเพลิงของบริษัทฯ อยู่ในระดับที่สามารถบริหารจัดการได้ ซึ่งรวมถึงการทำธุรกรรมเพื่อบริหารจัดการต้นทุนเป็นระยะเวลาไม่เกิน 1 ปี ข้างหน้า ทั้งนี้ บริษัทฯ ป้องกันความเสี่ยงจากราคาน้ำมันเชื้อเพลิงในหลายรูปแบบ ซึ่งรวมถึงสัญญาสวอปราคาน้ำมันเชื้อเพลิง (Fuel Price Swap Agreement) สัญญาคอลลาร์ราคาน้ำมันเชื้อเพลิง (Fuel Price Collar Agreements) และสัญญาอปชั่นราคาน้ำมันเชื้อเพลิง (Fuel Price Option Agreements) ซึ่งบริษัทฯ จะทำการทบทวนทุกรายไตรมาส ทั้งนี้ เครื่องมือในการป้องกันความเสี่ยงจากราคาน้ำมันเชื้อเพลิงเหล่านี้ส่งผลให้บริษัทฯ สามารถซื้อน้ำมันเชื้อเพลิงในราคาตามที่บริษัทฯ ได้ทำการป้องกันความเสี่ยงซึ่งโดยเฉลี่ยเท่ากับราคาเฉลี่ยน้ำมันของราคาตลาดในช่วงระยะเวลาที่บริษัทฯ จะเข้าซื้อจริง โดยคู่สัญญาของการป้องกันความเสี่ยงจากราคาน้ำมันเชื้อเพลิงส่วนใหญ่เป็นสถาบันการเงิน อย่างไรก็ตาม ด้วยการใช้การป้องกันความเสี่ยงจากราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่บริษัทฯ ทำไว้ แม้ว่าราคาตลาดของน้ำมันจะปรับตัวลดลงในอนาคต บริษัทฯ อาจไม่สามารถลดต้นทุนน้ำมันได้ในเวลาอันรวดเร็ว และด้วยลักษณะของการป้องกันความเสี่ยงจากราคาน้ำมันเชื้อเพลิงดังกล่าว บริษัทฯ อาจต้องรับภาระส่วนต่างของราคาน้ำมัน หากราคาน้ำมันต่ำกว่าราคาขั้นต่ำจากการทำประกันความเสี่ยง และในทางกลับกันบริษัทฯ อาจจะได้รับชดเชยส่วนต่างหากราคาน้ำมันสูงกว่าราคาขั้นสูงจากการทำประกันความเสี่ยงซึ่งบริษัทฯ จะบันทึกส่วนต่างดังกล่าวในส่วนต้นทุนขายและบริการของงบการเงินรวมของบริษัทฯ

ผู้ลงทุนกรุณาพิจารณาหมายเหตุประกอบงบการเงิน ข้อ 40.2 ของงบการเงินรวมสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2556 ซึ่งปรากฏอยู่ในเอกสารแนบ 4.2 ของเอกสารฉบับนี้

ทั้งนี้ หากค่าใช้จ่ายของผู้เดินทางทางอากาศโดยรวม (อันประกอบด้วย ค่าโดยสาร ภาษีที่เกี่ยวข้อง ค่าน้ำมันอากาศยาน และค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมอื่นๆ) เพิ่มขึ้นอันเนื่องมาจากราคาน้ำมันเชื้อเพลิงปรับตัวสูงขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ อาจทำให้อุปสงค์ในการใช้บริการบริษัทฯ ลดลง ดังนั้นราคาน้ำมันเชื้อเพลิงต่อบาร์เรลที่ปรับตัวสูงขึ้นอาจส่งผลกระทบต่อความสามารถในการทำกำไร และผลการดำเนินงานของบริษัทฯ

### ค่าใช้จ่ายในการประกอบกิจการสายการบิน (Airline Expenses)

ค่าใช้จ่ายส่วนใหญ่ของบริษัทฯ เป็นค่าใช้จ่ายประจำในทุกหน่วยการผลิต ซึ่งจะไม่แปรผันตามจำนวนเที่ยวบินที่ทำการบิน ค่าใช้จ่ายดังกล่าวรวมถึงค่าบำรุงรักษาและปรับปรุงเครื่องบิน ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย ค่าใช้จ่ายในการเช่าเครื่องบินและอะไหล่ ต้นทุนทางการเงิน ค่าเช่าตามสัญญาเช่าดำเนินงาน (Operating Lease) และค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงาน ดังนั้น อัตราการใช้เครื่องบินต่อลำที่สูงขึ้นจะส่งผลให้ต้นทุนต่อหน่วยลดลงและได้รับผลตอบแทนต่อผู้โดยสารเพิ่มขึ้น นอกจากนี้ ค่าใช้จ่ายของบริษัทฯ บางรายการ ซึ่งรวมถึงค่าน้ำมันสำหรับเครื่องบินและค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงานสำหรับนักบิน และลูกเรือ ผันแปรตามจำนวนเที่ยวบินที่ทำการบินแต่ไม่ได้ผันแปรตามอัตราส่วนการขนส่งผู้โดยสาร ดังนั้น การเปลี่ยนแปลงของอัตราส่วนการขนส่งผู้โดยสารเพียงเล็กน้อยอาจมีผลกระทบต่อผลการดำเนินงานของบริษัทฯ ทั้งนี้ บริษัทฯ พยายามบริหารจัดการต้นทุน โดยการเพิ่มอัตราการใช้เครื่องบินต่อลำให้มากที่สุดแต่ยังคงรักษาระดับอัตราส่วนการขนส่งผู้โดยสารให้เพียงพอและสอดคล้องกับข้อกำหนดด้านการดำเนินงานและกฎระเบียบที่ใช้บังคับ เมื่ออัตราส่วนการขนส่งผู้โดยสารลดลง บริษัทฯ อาจปรับจำนวนเที่ยวบินหรือปรับเปลี่ยนเส้นทางการบินเพื่อที่จะบริหารจัดการต้นทุนของบริษัทฯ และหลีกเลี่ยงการขาดทุนสุทธิโดยอัตราส่วนการขนส่งผู้โดยสารที่เป็น “จุดคุ้มทุน” อาจแตกต่างกันออกไปในแต่ละเส้นทางการบินและในแต่ละช่วงเวลาโดยขึ้นอยู่กับต้นทุนในขณะนั้น

บริษัทฯ มีมาตรการในการบริหารต้นทุน โดยเน้นไปที่การบริหารจัดการเส้นทางการบิน การบริหารจัดการและการป้องกันความเสี่ยงจากราคาน้ำมันเชื้อเพลิง การควบคุมจำนวนบุคลากร เงินเดือน ผลประโยชน์ และเงินค่าล่วงเวลาของพนักงาน ตลอดจนการควบคุมรายจ่ายของลูกเรือ

### ค่าใช้จ่ายในการเช่าเครื่องบิน

ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2557 เครื่องบินจำนวน 19 ลำจากทั้งหมด 25 ลำของเครื่องบินของบริษัทฯ อยู่ภายใต้สัญญาเช่าดำเนินงาน (Operating Lease) 5 ลำเป็นสัญญาเช่าทางการเงิน (Finance Lease) ในรูปแบบสัญญาซื้อขายแบบมีเงื่อนไข (Conditional Sale Agreement) และบริษัทฯ เป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์เครื่องบิน 1 ลำ ทั้งนี้ ในวันที่ 18 กรกฎาคม 2557 บริษัทฯ ได้เข้าทำสัญญาเช่าเครื่องบินแบบแอร์บัส เอ320 จำนวน 1 ลำจากบุคคลภายนอก และ ในวันที่ 9 กรกฎาคม 2557 บริษัทฯ รับโอนกรรมสิทธิ์ในเครื่องบินแบบเอทีอาร์ 72-500 จำนวน 1 ลำ ซึ่งเดิมเป็นเครื่องบินที่อยู่ภายใต้สัญญาเช่าทางการเงิน (Finance Lease) ในรูปแบบของสัญญาซื้อขายแบบมีเงื่อนไข (Conditional Sale Agreement) ทำให้หลังจากวันที่ดังกล่าวบริษัทฯ มีเครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าทางการเงิน (Finance Lease) เหลือจำนวน 4 ลำ และบริษัทฯ เป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์เครื่องบินเพิ่มเป็น 2 ลำ

ค่าใช้จ่ายในการเช่าเครื่องบิน รวมถึงค่าเช่าเครื่องบินที่ชำระให้บริษัทผู้ให้เช่าเครื่องบินและบริษัทผู้ค้าเครื่องบินตามสัญญาเช่าดำเนินงาน ซึ่งค่าใช้จ่ายเหล่านี้ส่วนใหญ่เป็นสกุลเงินเหรียญสหรัฐฯ โดยภายใต้สัญญาเช่าดำเนินงาน บริษัทฯ มีสิทธิใช้เครื่องบินและมีหน้าที่ชำระเงินค่าเช่าตามข้อตกลงการเช่าที่เกี่ยวข้อง โดยปกติสัญญาเช่าดำเนินงาน (Operating Lease) ของบริษัทฯ แตกต่างจากสัญญาเช่าทางการเงิน (Finance Lease) ในรูปแบบสัญญาซื้อขายแบบมีเงื่อนไข (Conditional Sale Agreement) เนื่องจากไม่ได้กำหนดให้บริษัทฯ มีสิทธิเลือกที่จะซื้อเครื่องบินได้ และผู้ให้เช่าจะเป็นผู้ได้รับผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจและรับความเสี่ยงต่างๆ ในฐานะเจ้าของกรรมสิทธิ์ในเครื่องบิน ซึ่งรวมถึงความเสี่ยงในมูลค่าคงเหลือของเครื่องบินเมื่อครบกำหนดระยะเวลาการเช่า ทั้งนี้ บริษัทฯ จะต้องดำเนินการคืนเครื่องบินในสภาพที่ตกลงไว้เมื่อสิ้นสุดระยะเวลาการเช่า อย่างไรก็ตาม แม้ว่ากรรมสิทธิ์ในเครื่องบินยังเป็นของผู้ให้เช่า บริษัทฯ มีหน้าที่ที่จะต้องปฏิบัติตามกฎหมายและกฎระเบียบที่ใช้บังคับ และมีหน้าที่ในการดูแลรักษาซ่อมบำรุงเครื่องบิน การให้บริการ การประกันภัย การชำระภาษี ตลอดระยะเวลาที่สัญญาเช่ายังมีผลใช้บังคับ บริษัทฯ จะบันทึกค่าเช่าที่ชำระตามสัญญาเช่าดำเนินงานเป็นค่าใช้จ่ายตามสัญญาเช่าดำเนินงานในงบกำไรขาดทุน

ของบริษัทฯ โดยจะไม่บันทึกภาระหนี้สินที่เกี่ยวข้องกับเครื่องบินที่อยู่ภายใต้สัญญาเช่าดำเนินงานในงบดุลของบริษัทฯ แต่จะปรากฏในหมายเหตุประกอบงบการเงินของบริษัทฯ

ภายใต้สัญญาเช่าทางการเงิน (Finance Lease) ในรูปแบบสัญญาซื้อขายแบบมีเงื่อนไข (Conditional Sale Agreement) ซึ่งได้รับการจัดประเภทเป็นสัญญาเช่าในรูปแบบของการให้การสนับสนุนทางการเงิน บริษัทฯ ชำระค่าเช่าซึ่งนำไปชำระเป็นส่วนหนึ่งของราคาซื้อขายเครื่องบินตามกำหนดระยะเวลาการเช่า โดยบริษัทฯ จะต้องเป็นผู้รับความเสี่ยงทางเศรษฐกิจและผลประโยชน์โดยส่วนใหญ่ของการเป็นเจ้าของเครื่องบิน ตามสัญญาซื้อขายแบบมีเงื่อนไขทุกสัญญาของบริษัทฯ บริษัทฯ มีสิทธิเลือกที่จะซื้อเครื่องบินเมื่อครบกำหนดระยะเวลาการเช่า และจะมีกรรมสิทธิ์ในเครื่องบินเมื่อมีการชำระเงินตามสัญญาดังกล่าวครบถ้วนแล้ว ทั้งนี้ ในปีปลายปี 2556 บริษัทฯ ได้ซื้อเครื่องบิน 1 ลำเมื่อครบกำหนดระยะเวลาการเช่าแล้ว

บริษัทฯ จะซื้อเครื่องบินแบบเอทีอาร์ 72-600 จำนวน 9 ลำตามสัญญาซื้อขายและสิทธิในการซื้อเครื่องบิน โดยบริษัทฯ วางแผนที่จะจัดหาเงินทุนในการซื้อเครื่องบินดังกล่าวโดยการเข้าทำสัญญาเช่าทางการเงิน (Finance Lease) ในรูปแบบสัญญาซื้อขายแบบมีเงื่อนไข (Conditional Sale Agreement) กับบุคคลภายนอก

โปรดพิจารณารายละเอียดเพิ่มเติมจากหมายเหตุประกอบงบการเงินรวมสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2556 ข้อ 24 และงบการเงินรวมระหว่างกาลสำหรับงวดสามเดือนและหกเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2557 ข้อ 18 ซึ่งปรากฏอยู่ในเอกสารแนบ 4.1 ของเอกสารฉบับนี้

### ค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษาเครื่องบิน

อายุโดยเฉลี่ยของเครื่องบินของบริษัทฯ ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2557 อยู่ที่ 8.7 ปี บริษัทฯ เชื่อว่าเครื่องบินที่มีอายุการใช้งานค่อนข้างน้อยจะทำให้บริษัทฯ มีภาระจากค่าใช้จ่ายในการซ่อมบำรุงรักษาและปรับปรุงเครื่องบินต่ำกว่าเครื่องบินที่มีอายุการใช้งานมานาน โดยทั่วไปแล้ว ต้นทุนในการบำรุงรักษาเครื่องบินที่มีอายุการใช้งานจะสูงกว่าต้นทุนในการบำรุงรักษาเครื่องบินที่ใหม่กว่า ดังนั้น เมื่อฝูงบินของบริษัทฯ มีอายุมากขึ้นเรื่อยๆ ก็จะต้องการการบำรุงรักษามากขึ้นและทำให้ค่าใช้จ่ายการบำรุงรักษาของบริษัทฯ ปรับสูงขึ้นตามไปด้วยเช่นกัน การบำรุงรักษาดังกล่าวอาจกระทบต่อต้นทุนการดำเนินงานบนฐานปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร และอัตราการใช้เครื่องบินต่อลำของบริษัทฯ ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อผลการดำเนินงานของบริษัทฯ ในที่สุด นอกจากนี้ เมื่อฝูงบินของบริษัทฯ มีอายุมากขึ้นเรื่อยๆ บริษัทฯ จะไม่สามารถใช้ประโยชน์จากการรับประกันเครื่องบินดังกล่าวจากผู้ผลิตซึ่งโดยปกติมีอายุประมาณ 2-3 ปี เมื่อพิจารณาจากคุณลักษณะตามมาตรฐานของการปฏิบัติงานและมาตรการในการซ่อมบำรุงรักษาสำหรับเครื่องบินประเภทเดียวกันและเครื่องยন্ত্রุ่นเดียวกันแล้ว การซื้อหรือเช่าเครื่องบินหรือเครื่องยন্ত্রุ่นอื่นที่แตกต่างจากที่ใช้อยู่ในฝูงบินปัจจุบันมีแนวโน้มที่จะส่งผลให้บริษัทฯ มีต้นทุนขายและบริการที่สูงขึ้นกว่าเกณฑ์ที่กำหนด นอกจากนี้ เครื่องบินที่เก่ากว่าจะมีประสิทธิภาพในการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงที่ต่ำกว่าเครื่องบินที่ใหม่กว่าซึ่งมักมีการใช้วัสดุผสม (Composite Materials) และมีเทคโนโลยีใหม่ ๆ ที่ช่วยให้ตัวเครื่องบินมีน้ำหนักเบากว่าและใช้น้ำมันอากาศยานได้อย่างมีประสิทธิภาพมากกว่า ดังนั้น เมื่อฝูงบินของบริษัทฯ มีอายุมากขึ้น ฝูงบินของบริษัทฯ อาจจะมีค่าน้ำมันเชื้อเพลิงต่อหน่วยที่สูงกว่า นอกจากนี้ เมื่อฝูงบินของบริษัทฯ มีอายุมากขึ้น ภาพลักษณ์ของฝูงบินของบริษัทฯ ในมุมมองของผู้โดยสาร และความไม่เชื่อมั่นของผู้โดยสารต่อความปลอดภัยและเรื่องอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง อาจมีผลกระทบต่อความต้องการในการใช้บริการของผู้โดยสาร และย่อมจะส่งผลกระทบต่อผลการดำเนินงานของบริษัทฯ ด้วย

## การเปลี่ยนแปลงตามฤดูกาล

ผลการดำเนินงานของบริษัทฯ มีความผันผวนตามฤดูกาล โดยบริษัทฯ ประสบกับความผันผวนของความต้องการของผู้โดยสารในแต่ละช่วงเวลาต่างๆ ของวันและของสัปดาห์ ตลอดจนความผันผวนของความต้องการของผู้โดยสารในแต่ละฤดูกาล บริษัทฯ คาดว่าผลการดำเนินงานของบริษัทฯ จะยังคงผันผวนต่อไปในอนาคต อันเป็นผลมาจากปัจจัยทางด้านฤดูกาลหลายๆ ประการ ซึ่งรวมถึงการเปลี่ยนแปลงในความต้องการของผู้โดยสาร ตารางการบินและต้นทุนขายและบริการ โดยปกติปริมาณการขนส่งและอัตราส่วนการขนส่งผู้โดยสารของบริษัทฯ จะสูงสุดในไตรมาสแรกซึ่งเป็นช่วงที่มีจำนวนนักท่องเที่ยวสูงสุด และสูงรองลงมาในไตรมาสที่สี่ ไตรมาสที่สาม และไตรมาสที่สองของปี ตามลำดับ

ทั้งนี้ ในช่วงเวลาที่อุปสงค์ของผู้โดยสารอยู่ในระดับสูงนั้น บริษัทฯ จะประเมินอุปสงค์และอุปทาน ตลอดจนปัจจัยทางด้านตลาดเพื่อเพิ่มปริมาณการขนส่งในเที่ยวบิน รวมทั้งบริษัทฯ ยังได้ดำเนินการจัดสรร หรือปรับลดปริมาณการขนส่งในเที่ยวบินสำหรับช่วงที่ความต้องการของผู้โดยสารอยู่ในระดับต่ำและดำเนินการซ่อมบำรุงเครื่องบินมากขึ้นในช่วงเวลาดังกล่าว ดังนั้น บริษัทฯ จึงวางแผนในการซ่อมบำรุงรักษาเครื่องบินในไตรมาสที่สองเป็นหลัก

## ความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ

สกุลเงินที่บริษัทฯ ใช้ในการนำเสนองบการเงินคือสกุลเงินบาท อย่างไรก็ตาม การซื้อน้ำมันเชื้อเพลิง สัญญาประกันภัยเครื่องบิน และการเช่าเครื่องบินทั้งหมดของบริษัทฯ ส่วนใหญ่เป็นรายการที่เป็นสกุลเงินเหรียญสหรัฐฯ หรือกำหนดราคาเป็นสกุลเงินเหรียญสหรัฐฯ แต่เรียกเก็บเป็นสกุลเงินบาทตามอัตราแลกเปลี่ยนในขณะนั้น โดยในปี 2556 บริษัทฯ มีรายได้ประมาณร้อยละ 50.9 และต้นทุนขายและบริการประมาณร้อยละ 30.6 เป็นสกุลเงินต่างประเทศ และ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 บริษัทฯ มีสินทรัพย์ทางการเงินประมาณร้อยละ 5.4 ของสินทรัพย์รวมของบริษัทฯ เป็นสกุลเงินต่างประเทศ และมีหนี้สินทางการเงินประมาณร้อยละ 11.6 ของหนี้สินรวมของบริษัทฯ เป็นสกุลเงินต่างประเทศ และ ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2557 บริษัทฯ มีสินทรัพย์ทางการเงินประมาณร้อยละ 8.0 ของสินทรัพย์รวมของบริษัทฯ และมีหนี้สินทางการเงินประมาณร้อยละ 11.8 ของหนี้สินรวมของบริษัทฯ เป็นสกุลเงินต่างประเทศ

ทั้งนี้ ราคาบัตรโดยสารที่เป็นสกุลเงินต่างประเทศจะแปรผันตามอัตราแลกเปลี่ยนสกุลเงินต่างประเทศเมื่อเทียบกับสกุลเงินบาท ดังนั้น การอ่อนค่าของสกุลเงินบาทมีแนวโน้มที่จะลดรายได้จากบัตรโดยสารในรูปสกุลเงินต่างประเทศ ในขณะที่เดียวกัน ต้นทุนขายและบริการที่อยู่ในรูปสกุลเงินต่างประเทศอาจเพิ่มขึ้นเมื่อแปลงค่าเป็นสกุลเงินบาท บริษัทฯ จึงมีนโยบายการบริหารจัดการความเสี่ยงในการแลกเปลี่ยนเงินต่างประเทศโดยใช้นโยบายบริหารอัตราแลกเปลี่ยนแบบสมดุล (Matching Approach) ระหว่างจำนวนเงินที่ได้รับกับจำนวนเงินที่ต้องจ่ายในแต่ละสกุลเงิน นอกจากนี้ บริษัทฯ สามารถกำหนดสกุลเงินที่บริษัทฯ จะได้รับจากการขายบัตรโดยสารที่ผ่านผู้แทนที่ได้รับอนุญาตจาก IATA ในส่วนของเงินต่างประเทศที่ไม่สามารถจัดหาได้ และสำหรับรายได้ในส่วนที่เหลือบริษัทฯ จะดำเนินการแปลงเงินต่างประเทศจากสกุลหนึ่งเป็นสกุลเงินที่ต้องการ ในอัตรา ณ เวลาทำการแลกเปลี่ยนนั้น ซึ่งโดยทั่วไปบริษัทฯ ปรับการกำหนดราคาบัตรโดยสารในทุกครึ่งปี แต่บริษัทฯ ไม่สามารถปรับต้นทุนค่าน้ำมันเชื้อเพลิงและต้นทุนขายและบริการที่เป็นสกุลเงินต่างประเทศ เพื่อให้สอดคล้องกับความผันผวนของสกุลเงินบาทได้ ทั้งนี้ บริษัทฯ ไม่ได้เข้าทำสัญญาป้องกันความเสี่ยงใดๆ เพื่อที่จะป้องกันความเสี่ยงจากความผันผวนในอัตราแลกเปลี่ยนเงินต่างประเทศ และบริษัทฯ จะบันทึกกำไรหรือขาดทุนจากการแลกเปลี่ยนเงินต่างประเทศสุทธิ เป็นรายได้อื่นหรือค่าใช้จ่ายอื่นแล้วแต่กรณี

### ความเสี่ยงของอัตราดอกเบี้ย

ภาระหนี้คงค้างของบริษัทฯ มีทั้งอัตราดอกเบี้ยคงที่และอัตราดอกเบี้ยลอยตัว โดย ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2557 บริษัทฯ มีภาระหนี้คงค้างที่มีอัตราดอกเบี้ยลอยตัวคิดเป็นร้อยละ 8.1 ของจำนวนหนี้สินคงค้างของบริษัทฯ (รวมถึงสัญญาเช่าทางการเงินด้วย) ทั้งนี้ บริษัทฯ ไม่มีการทำสัญญาการป้องกันความเสี่ยงของอัตราดอกเบี้ย

#### 16.4.2 ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อธุรกิจสนามบิน

บริษัทฯ มีรายได้จากสนามบินโดยการคิดค่าบริการผู้โดยสารขาออก 200 - 600 บาทต่อคน ซึ่งได้รับจากผู้โดยสารระหว่างประเทศ และในประเทศที่เดินทางออกจากสนามบินสมุย สนามบินสุโขทัย และสนามบินตราด ตามลำดับ ทั้งนี้ ในปี 2554 ปี 2555 และปี 2556 บริษัทฯ มีรายได้จากค่าบริการผู้โดยสารคิดเป็นร้อยละ 2.4 ร้อยละ 2.3 และร้อยละ 2.3 ของรายได้รวมของบริษัทฯ ตามลำดับ ทั้งนี้ การเปลี่ยนแปลงของรายได้ของบริษัทฯ จากค่าบริการผู้โดยสารจะขึ้นอยู่กับจำนวนผู้โดยสารขาออกจากสนามบิน และอัตราค่าบริการที่เรียกเก็บ นอกจากนี้ บริษัทฯ มีรายได้จากค่าบริการลงจอดอากาศยาน และค่าบริการที่จอดอากาศยาน ที่ได้รับจากสายการบินอื่นๆ ที่นำเครื่องบินลงจอดในสนามบินของบริษัทฯ ซึ่งจำนวนเที่ยวบินที่ลงจอดในสนามบินจะมีความสัมพันธ์ต่อรายได้ดังกล่าว

เมื่อวันที่ 24 พฤศจิกายน 2549 บริษัทฯ ได้ทำสัญญาเช่าระยะยาวกับกองทุนรวม เพื่อให้เช่าสนามบินสมุยรวมทั้งสิ่งอำนวยความสะดวกเป็นเวลา 30 ปี (สิ้นสุดปี 2579) เป็นจำนวนเงิน 9,300 ล้านบาท ในวันเดียวกันบริษัทฯ ได้ทำสัญญาเช่าช่วงสนามบินสมุยจากกองทุนเป็นระยะเวลา 3 ปี พร้อมค้ำประกันที่จะเช่าช่วงทรัพย์สินที่เช่าต่อไม่เกิน 9 ครั้ง ครั้งละ 3 ปี พร้อมกันนี้ บริษัทฯ ได้ทำสัญญาอีกฉบับหนึ่งเพื่อรับบริการระบบสิ่งอำนวยความสะดวกที่สนามบินสมุยจาก กองทุนรวม เป็นระยะเวลา 30 ปี โดยสัญญาเช่าระยะยาวกับ กองทุนรวมกำหนดค่าตอบแทนแบบคงที่เดือนละ 47.5 ล้านบาท และให้เพิ่มเติมตามการผันแปรตามจำนวนผู้โดยสารขาออกและเที่ยวบินขาเข้า โดย ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2557 กองทุนรวมสิทธิการเช่าอสังหาริมทรัพย์สนามบินสมุยมีสินทรัพย์รวมเท่ากับ 10,518.8 ล้านบาท

บริษัทฯ มีรายได้จากค่าบริการผู้โดยสารสุทธิจากส่วนที่ต้องชำระให้แก่กองทุนรวม โดยสนามบินสมุยเป็นสนามบินที่มีความสำคัญมากที่สุดของบริษัทฯ ทั้งในด้านรายได้และปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร นอกจากนี้ บริษัทฯ มีรายได้รับจากส่วนแบ่งกำไรที่บริษัทฯ ถือหน่วยลงทุนร้อยละ 25 ใน กองทุนรวม โดยใน ปี 2554 ปี 2555 ปี 2556 และงวดหกเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2557 บริษัทฯ ได้รับส่วนแบ่งกำไรจาก กองทุนรวม เป็นจำนวน 137.7 ล้านบาท 178.8 ล้านบาท 204.3 ล้านบาท และ 105.4 ล้านบาท ตามลำดับ และมีส่วนของดอกเบี้ยที่จ่ายให้กองทุนรวม ซึ่งผันแปรตามจำนวนผู้โดยสารขาออกและเที่ยวบินขาเข้าที่ได้บันทึกเป็นค่าใช้จ่ายทางการเงินจำนวน 1,283.0 ล้านบาท 1,314.1 ล้านบาท 1,331.7 ล้านบาท และ 643.2 ล้านบาท ตามลำดับ ทั้งนี้ ใน ปี 2554 ปี 2555 ปี 2556 และงวดหกเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2557 บริษัทฯ ได้รับเงินปันผลจากกองทุนรวมเป็นจำนวน 225.6 ล้านบาท 267.2 ล้านบาท 293.3 ล้านบาท และ 150.8 ล้านบาท ตามลำดับ

ความสามารถในการเพิ่มรายได้ของบริษัทฯ ที่สนามบินสมุยมีข้อจำกัดเนื่องจากกรมการบินพลเรือนเป็นผู้กำกับดูแลการบินขาเข้าและขาออกเกาะสมุย ดังนั้น การกำหนดจำนวนของเที่ยวบินที่ลงจอดและบินขึ้นจากสนามบินสมุยจะต้องได้รับการอนุญาตจากกรมการบินพลเรือน ซึ่งการอนุญาตจะพิจารณาถึงปัจจัยต่างๆ ซึ่งรวมถึงผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ทั้งนี้ เมื่อ วันที่ 24 มิถุนายน 2556 บริษัทฯ ได้ยื่นรายงานการประเมินผลกระทบต่อสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เพื่อเพิ่มจำนวนเที่ยวบินขาเข้าและขาออกจากสนามบินสมุย เป็นไม่เกิน 50 เที่ยวบินต่อวัน ซึ่งได้รับความเห็นชอบจากสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมแล้ว เมื่อวันที่ 22 พฤษภาคม 2557 บริษัทฯ ได้ยื่นคำขออนุญาตต่อกรมการบินพลเรือนเพื่อเพิ่มตารางเที่ยวบินขาเข้าและขาออกจากสนามบินสมุยตามรายงานการประเมินผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่



ได้รับความเห็นชอบดังกล่าว เมื่อบริษัทฯ ได้รับอนุญาตจากกรมการขนส่งทางบกแล้ว บริษัทฯ จะดำเนินการศึกษาเส้นทางการบิน เพื่อเพิ่มจำนวนเที่ยวบิน และบริษัทฯ คาดว่าจะทยอยเพิ่มจำนวนเที่ยวบินได้โดยเริ่มจากฤดูหนาว ปี 2558 เป็นอย่างช้า

#### 16.4.3 ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจสนามบิน

##### **BFS Cargo**

บริษัท ดับบลิวเอฟเอสฟิเจอร์โก้ จำกัด (“BFS Cargo”) เป็นบริษัทร่วมที่บริษัทฯ ถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 49.00 ประกอบธุรกิจให้บริการคลังสินค้าระหว่างประเทศที่สนามบินสุวรรณภูมิ ซึ่ง BFS Cargo มีบริษัทร่วมที่ ถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 49.00 คือ บริษัท บีเอฟเอสคาร์โก้ ดีเอ็มเค จำกัด ประกอบธุรกิจให้บริการคลังสินค้าที่สนามบินดอนเมือง

บริษัทฯ ถือหุ้นใน BFS Cargo ในสัดส่วนร้อยละ 49.00 โดยในปี 2554 ปี 2555 ปี 2556 และงวดหกเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2557 บริษัทฯ รับรู้ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนใน BFS Cargo เท่ากับ 119.3 ล้านบาท 180.2 ล้านบาท 189.7 ล้านบาท และ 102.9 ล้านบาท ตามลำดับ และบริษัทฯ ได้เงินปันผลจาก BFS Cargo ครั้งแรกในปี 2555 จำนวน 88.2 ล้านบาท และได้รับเงินปันผลในปี 2556 จำนวน 132.3 ล้านบาท

ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อภาระดำเนินงานของ BFS Cargo ประกอบด้วยระวางน้ำหนัก (tonnage) ราคาค่าบริการ ซึ่งทั้งระวางน้ำหนักและค่าบริการจะรับผลกระทบจากภาวะทางเศรษฐกิจของโลก อุปสงค์และอุปทาน รวมทั้งค่าใช้จ่ายด้านแรงงาน ทั้งนี้ BFS Cargo มีปริมาณระวางน้ำหนัก (tonnage) ที่ให้บริการ เท่ากับ 328,901 ตัน ในปี 2554 และ 369,245 ตัน ในปี 2555 และ 349,935 ตัน ในปี 2556 โดยในปี 2555 ปริมาณระวางน้ำหนักที่ให้บริการเพิ่มขึ้นเนื่องจาก BFS Cargo ได้ประโยชน์จากการเพิ่มขึ้นของการนำเข้าเครื่องจักร และสิ่งจำเป็นที่ใช้ในการผลิตเพื่อทดแทนความเสียหาย จากอุทกภัยในปี 2554 สำหรับปี 2556 ปริมาณระวางน้ำหนักที่ให้บริการลดลงเนื่องจากสถานการณ์ทางเศรษฐกิจและเหตุการณ์ความไม่สงบทางการเมืองทำให้การนำเข้าและส่งออกลดลง ทั้งนี้ เมื่อเดือนมกราคม 2556 BFS Cargo ได้ขยายความจุในการเก็บรักษาสินค้าโดยเพิ่มขึ้นจาก 400,000 ตันต่อปีเป็น 550,000 ตันต่อปี จากการเปิดดำเนินการระบบคลังสินค้าอัตโนมัติ (automatic storage and retrieval system)

##### **BAC**

บริษัท ครีวการบินกรุงเทพ จำกัด (“BAC”) เป็นบริษัทย่อยที่บริษัทฯ ถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 90.00 ประกอบธุรกิจให้บริการครีวการบินที่สนามบินสุวรรณภูมิ ซึ่ง BAC มีบริษัทย่อยที่ถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 99.99 คือ บริษัท บีเอซี กรุ๊ปเมท์ เฮาส์ จำกัด ประกอบธุรกิจร้านอาหาร และมีบริษัทย่อยที่ถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 69.99 คือ บริษัท บางกอกแอร์เวย์สกรุ๊ป จำกัด ประกอบธุรกิจให้บริการครีวการบินที่สนามบินภูเก็ต

ในปี 2554 และ 2555 บริษัทฯ ถือหุ้นใน BAC ร้อยละ 59.80 ต่อมาในเดือนมีนาคม 2556 บริษัทฯ ได้เพิ่มสัดส่วนการถือหุ้นเป็นร้อยละ 90.00 โดยผลการดำเนินงานของ BAC ได้รวมอยู่ในงบการเงิน ซึ่งคิดเป็นสัดส่วน ร้อยละ 4.5 ร้อยละ 4.1 ร้อยละ 4.5 และร้อยละ 4.1 ของรายได้รวมของบริษัทฯ ในปี 2554 ปี 2555 ปี 2556 และงวดหกเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2557 ตามลำดับ

ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อผลการดำเนินงานของ BAC ประกอบด้วยจำนวนอาหารที่ผลิตและที่ส่งขึ้นเครื่อง ราคาอาหารต่อหน่วย และราคาของวัตถุดิบในการประกอบอาหาร ทั้งนี้ BAC ได้ทำการเพิ่มจำนวนอาหารที่ผลิตและที่ส่งขึ้นเครื่องอย่างต่อเนื่อง จาก 17,327 รายการต่อวันในปี 2554 เป็น 20,573 รายการต่อวันในปี 2555 และเพิ่มเป็น 23,430 รายการต่อวันในปี 2556 กลยุทธ์ในด้านราคาของ BAC ขึ้นอยู่กับการเจรจาต่อรองกับลูกค้าเป็นรายกรณีและขึ้นอยู่กับราคาอาหารของกลุ่มแข่งรายอื่นๆ ซึ่งได้แก่

บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัท แอลเอสจี สกายเซฟส์ จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทในเครือของสายการบินลูฟท์ฮันซ่า ทั้งนี้ ต้นทุนวัตถุดิบในการประกอบอาหารเป็นค่าใช้จ่ายหลักของ BAC และคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 39.0 ร้อยละ 39.0 ร้อยละ 40.0 และ ร้อยละ 41.0 ของค่าใช้จ่ายทั้งหมดของปี 2554 ปี 2555 ปี 2556 และงวดหกเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2557 ตามลำดับ ทั้งนี้ ราคาซื้อวัตถุดิบของ BAC อาจมีความผันผวนตามราคาตลาด

### **BFS Ground**

บริษัท บริการภาคพื้นการบินกรุงเทพเวสต์ไวด์ไฟท์เซอร์วิส จำกัด (“BFS Ground”) เป็นบริษัทย่อยที่บริษัทฯ ถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 90.00 โดยประกอบธุรกิจให้บริการภาคพื้นและให้บริการในลานจอดและอุปกรณ์ภาคพื้นในสนามบินสุวรรณภูมิ ซึ่ง BFS Ground มีบริษัทย่อยที่ถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 51.00 คือ บริษัท บีเอฟเอสคาร์โก้ ดีเอ็มเค จำกัด ประกอบธุรกิจให้บริการคลังสินค้าที่สนามบินดอนเมือง

ในปี 2554 และ 2555 บริษัทฯ ถือหุ้นใน BFS Ground ในสัดส่วนร้อยละ 88.13 ต่อมาในเดือนมีนาคม 2556 บริษัทฯ ได้เพิ่มสัดส่วนการถือหุ้นเป็นร้อยละ 90.00 โดยผลการดำเนินงานของ BFS Ground ได้รวมอยู่ในงบการเงิน ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 7.0 ร้อยละ 6.3 ร้อยละ 7.3 และร้อยละ 6.9 ของรายได้รวมของบริษัทฯ สำหรับรอบปีบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2554 2555 และ 2556 และรอบหกเดือนสิ้นสุด 30 มิถุนายน 2557 ตามลำดับ

ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อผลการดำเนินงานของ BFS Ground ประกอบด้วยราคาค่าบริการ จำนวนเที่ยวบินที่ให้บริการ และค่าใช้จ่ายด้านแรงงาน ทั้งนี้ BFS Ground ได้ขยายจำนวนเที่ยวบินที่ให้บริการจาก 38,417 เที่ยวบินในปี 2554 เป็น 43,856 เที่ยวบินในปี 2555 และเพิ่มเป็น 51,838 เที่ยวบินในปี 2556 สำหรับในงวดหกเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2557 BFS Ground ได้ให้บริการเที่ยวบินจำนวน 27,984 เที่ยวบิน กลยุทธ์ในเรื่องราคาของ BFS Ground ขึ้นอยู่กับอัตราค่าบริการของกลุ่มแข่งรายหลัก คือ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และจำนวนเที่ยวบินที่ BFS Ground ให้บริการนั้นจะขึ้นอยู่กับปริมาณเที่ยวบิน ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

### **16.5 นโยบายการบัญชีที่สำคัญ**

#### **การรับรู้รายได้**

บริษัทฯ จะบันทึกรายรับจากการจำหน่ายบัตรโดยสารเป็นรายได้รับล่วงหน้าในงบแสดงฐานะการเงิน โดยจะทำการบันทึกบัญชีรับรู้เป็นรายได้ และจะหักลดจำนวนเงินดังกล่าวออกจากรายการหนี้สินต่อเมื่อได้มีการให้บริการผู้โดยสารตามบัตรโดยสารที่จำหน่ายไปแล้วดังกล่าว รายได้ค่าธรรมเนียมส่งและการให้บริการผู้โดยสารจะรับรู้เมื่อได้มีการให้บริการแล้ว รายได้จากการให้เช่าเครื่องบินจะรับรู้ในงบกำไรขาดทุนตามช่วงเวลาของการให้เช่า ดอกเบี้ยรับถือเป็นรายได้ตามเกณฑ์คงค้างโดยคำนึงถึงอัตราที่แท้จริง เงินปันผลรับถือเป็นรายได้เมื่อมีสิทธิในการรับเงินปันผล

#### **สัญญาเช่า**

ในการพิจารณาประเภทของสัญญาเช่าว่าเป็นสัญญาเช่าดำเนินงานหรือสัญญาเช่าทางการเงินฝ่ายบริหารได้ใช้ดุลยพินิจในการประเมินเงื่อนไขและรายละเอียดของสัญญาเพื่อพิจารณาว่าบริษัทฯ ได้รับโอนความเสี่ยงและผลตอบแทนในความเป็นเจ้าของในทรัพย์สินที่เช่าดังกล่าวแล้วหรือไม่

สัญญาเช่าที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ ที่ความเสี่ยงและผลตอบแทนในความเป็นเจ้าของส่วนใหญ่ได้ถูกโอนไปให้กับผู้เช่า ถือเป็นสัญญาเช่าทางการเงิน สัญญาเช่าทางการเงินจะบันทึกเป็นรายจ่ายส่วนทุนด้วยมูลค่ายุติธรรมของทรัพย์สินที่เช่าหรือมูลค่าปัจจุบันของจำนวนเงินขั้นต่ำที่ต้องชำระตามสัญญาเช่า แล้วแต่มูลค่าใดจะต่ำกว่า ภาระผูกพันตามสัญญาเช่าที่หักค่าใช้จ่ายทางการเงินจะบันทึกเป็นหนี้สินระยะยาว ในขณะที่ดอกเบี้ยจ่ายจะบันทึกในส่วนของกำไรหรือขาดทุนตลอดอายุสัญญาเช่า ทรัพย์สินที่ได้มาตามสัญญาเช่าทางการเงินจะคิดค่าเสื่อมราคาตลอดอายุการใช้งานของทรัพย์สินที่เช่า

สัญญาเช่าที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ ที่ความเสี่ยงและผลตอบแทนในความเป็นเจ้าของส่วนใหญ่ไม่ถูกโอนไปให้กับผู้เช่า ถือเป็นสัญญาเช่าดำเนินงาน จำนวนเงินที่จ่ายตามสัญญาเช่าดำเนินงานจะรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายในส่วนของกำไรและขาดทุนตามวิธีเส้นตรงตลอดอายุของสัญญาเช่า

### การค้ำของสินทรัพย์

เมื่อสิ้นรอบระยะเวลารายงานในแต่ละรอบ บริษัทฯ จะทำการประเมินการค้ำของที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ และสินทรัพย์ที่ไม่มีตัวตนอื่นของบริษัทฯ หากมีข้อบ่งชี้ว่าสินทรัพย์ดังกล่าวอาจค้ำ บริษัทฯ จะรับรู้การค้ำของสินทรัพย์เมื่อมูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืนของสินทรัพย์มีมูลค่าต่ำกว่ามูลค่าตามบัญชีของสินทรัพย์นั้น ทั้งนี้ มูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืน หมายถึงมูลค่ายุติธรรมหักด้วยต้นทุนในการขายสินทรัพย์หรือมูลค่าคงเหลือจากการใช้สินทรัพย์ แล้วแต่ราคาใดจะสูงกว่า บริษัทฯ จะถือว่าเงินลงทุนในหลักทรัพย์เพื่อขายและตราสารอื่นๆ มีการค้ำเมื่อมูลค่ายุติธรรมของเงินลงทุนดังกล่าวได้ลดลงต่ำกว่าต้นทุนอย่างมีนัยสำคัญหรือเป็นระยะเวลานาน หรือในกรณีที่มีหลักฐานว่ามีการค้ำเกิดขึ้น ทั้งนี้ ฝ่ายบริหารจะกำหนดในกรณีใดถือว่าการลดลงดังกล่าว “มีนัยสำคัญ” หรือ “เป็นระยะเวลานาน”

### ลูกหนี้การค้าและค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญ

ลูกหนี้การค้าจะถูกบันทึกมูลค่าตามจำนวนมูลค่าสุทธิที่จะได้รับ ค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญมีขึ้นเพื่อการประมาณผลขาดทุนที่อาจเกิดขึ้นจากการเก็บเงินจากลูกหนี้ไม่ได้ ซึ่งโดยทั่วไปจะพิจารณาจากประสบการณ์การเก็บเงินและการวิเคราะห์อายุหนี้ ในการประมาณค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญ ฝ่ายบริหารจำเป็นต้องใช้ดุลยพินิจในการประมาณการผลขาดทุนที่คาดว่าจะเกิดขึ้นจากลูกหนี้แต่ละราย โดยคำนึงถึงประสบการณ์การเก็บเงินในอดีต อายุของหนี้ที่ค้างค้างและสถานะเศรษฐกิจที่เป็นอยู่ในขณะนั้น

### ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี

บริษัทฯ บันทึกเงินได้รอการตัดบัญชีของผลแตกต่างชั่วคราวระหว่างราคาตามบัญชีของสินทรัพย์และหนี้สิน ณ วันสิ้นรอบระยะเวลารายงานกับฐานภาษีของสินทรัพย์และหนี้สินที่เกี่ยวข้องนั้น โดยใช้อัตราภาษีที่มีผลบังคับใช้ ณ วันสิ้นรอบระยะเวลารายงาน

บริษัทฯ รับรู้หนี้สินภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีของผลแตกต่างชั่วคราวที่ต้องเสียภาษีทุกรายการ แต่รับรู้สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีสำหรับผลแตกต่างชั่วคราวที่ใช้หักภาษี รวมทั้งผลขาดทุนทางภาษีที่ยังไม่ได้ใช้ในจำนวนเท่าที่มีความเป็นไปได้ค่อนข้างแน่ที่บริษัทฯ จะมีกำไรทางภาษีในอนาคตเพียงพอที่จะใช้ประโยชน์จากผลแตกต่างชั่วคราวที่ใช้หักภาษีและผลขาดทุนทางภาษีที่ยังไม่ได้ใช้นั้น

บริษัทฯ จะทบทวนมูลค่าตามบัญชีของสินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีทุกรายการในรอบระยะเวลารายงานและจะทำการปรับผลมูลค่าตามบัญชีดังกล่าว หากมีความเป็นไปได้ค่อนข้างแน่ที่บริษัทฯ และบริษัทย่อย จะไม่มีกำไรทางภาษีเพียงพอต่อการนำสินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีทั้งหมดหรือบางส่วนมาใช้ประโยชน์ ทั้งนี้ ฝ่ายจัดการของบริษัทฯ ต้องกำหนดว่าจำนวน

สินทรัพย์ภายใต้การควบคุมที่คาดว่าจะรับรู้ได้ ขึ้นอยู่กับระยะเวลาและระดับของประมาณการกำไรที่จะต้องเสียภาษีในอนาคต

บริษัทฯ จะบันทึกภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีโดยตรงไปยังส่วนของผู้ถือหุ้นหากภาษีที่เกิดขึ้นเกี่ยวข้องกับรายการที่ได้บันทึกโดยตรงไปยังส่วนของผู้ถือหุ้น

### **ผลประโยชน์หลังออกจากงานของพนักงานตามโครงการผลประโยชน์**

บริษัทฯ และพนักงานได้ร่วมกันจัดตั้งกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ โดยสินทรัพย์ของกองทุนสำรองเลี้ยงชีพได้แยกออกจากสินทรัพย์ของบริษัทฯ ทั้งนี้ เงินที่บริษัทฯ จ่ายสมทบกองทุนสำรองเลี้ยงชีพจะถูกบันทึกเป็นค่าใช้จ่ายในปีที่เกิดรายการ ฝ่ายบริหารได้ทำการประมาณการภาระผูกพันตามโครงการผลประโยชน์หลังออกจากงานของพนักงานดังกล่าวตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย ทั้งนี้ การประมาณการดังกล่าวตั้งอยู่บนข้อสมมติฐานต่างๆ ซึ่งรวมถึงอัตราคิดลด อัตราการขึ้นเงินเดือนในอนาคต อัตราภาวะ และอัตราการเปลี่ยนแปลงของจำนวนพนักงาน

### **คดีฟ้องร้อง**

บริษัทฯ มีหนี้สินที่อาจจะเกิดขึ้นจากการถูกฟ้องร้องเรียกค่าเสียหาย ซึ่งฝ่ายบริหารได้ใช้ดุลยพินิจในการประเมินผลของคดีที่ถูกฟ้องร้องแล้ว บริษัทฯ และบริษัทย่อยทำการบันทึกประมาณการหนี้สินที่เกี่ยวข้องกับการฟ้องร้องคดีดังกล่าว ณ วันที่สิ้นสุดระยะเวลาการรายงาน ทั้งนี้ โปรดพิจารณารายละเอียดเพิ่มเติมได้จากหมายเหตุประกอบงบการเงิน ข้อ 39 สำหรับงบการเงินรวมสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2556 ซึ่งปรากฏอยู่ในเอกสารแนบ 4.1 ของเอกสารฉบับนี้

ฝ่ายบริหารประมาณการและตั้งสมมติฐานต่างๆ โดยคำนึงถึงประสบการณ์ที่ผ่านมาในอดีตและปัจจัยอื่นๆ ที่ฝ่ายบริหารเชื่อว่าเหมาะสมสำหรับสถานการณ์นั้นๆ ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้ทำการประเมินการประมาณการและการตัดสินใจต่างๆ อย่างต่อเนื่องอย่างไรก็ตาม ผลที่ได้รับอาจแตกต่างไปจากการประมาณการที่เกิดขึ้น สืบเนื่องมาจากความแตกต่างของสมมติฐานต่างๆ ได้

### **ที่ดิน อาคาร อุปกรณ์และค่าเสื่อมราคา**

ที่ดินจะถูกบันทึกมูลค่าตามราคาทุน อาคารและอุปกรณ์ (รวมถึงเครื่องบิน) จะถูกบันทึกมูลค่าตามราคาทุนหักด้วยค่าเสื่อมราคาสะสมและค่าเผื่อการด้อยค่าของสินทรัพย์ ค่าเสื่อมราคาดังกล่าวคำนวณโดยวิธีเส้นตรงตามประมาณการอายุการใช้งานของอาคารและอุปกรณ์ ทั้งนี้ ประมาณการอายุการใช้งานสำหรับอาคารและส่วนปรับปรุงอยู่ระหว่าง 3 ถึง 20 ปี สำหรับสนามบินและส่วนปรับปรุงอยู่ที่ 20 ปี สำหรับเครื่องบินอยู่ที่ 20 ปี สำหรับอะไหล่เครื่องบินอยู่ที่ 3 ถึง 14 ปี สำหรับเฟอร์นิเจอร์ ส่วนตกแต่งและอุปกรณ์อยู่ที่ 3 ถึง 10 ปี และสำหรับยานพาหนะอยู่ที่ 3 ปี

ในการคำนวณค่าเสื่อมราคาอาคารและอุปกรณ์ ฝ่ายบริหารจำเป็นต้องทำการประมาณอายุการใช้งานและมูลค่าคงเหลือของอาคารและอุปกรณ์เมื่อเลิกใช้งาน และต้องทบทวนอายุการใช้งานและมูลค่าคงเหลือใหม่หากมีการเปลี่ยนแปลงเกิดขึ้น นอกจากนี้ ฝ่ายบริหารจำเป็นต้องสอบทานการด้อยค่าของสินทรัพย์ในแต่ละช่วงเวลาเพื่อหาการด้อยค่าของสินทรัพย์ และบันทึกขาดทุนจากการด้อยค่าดังกล่าว หากมูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืนต่ำกว่ามูลค่าตามบัญชีของสินทรัพย์นั้น ในการนี้ ฝ่ายบริหารจำเป็นต้องใช้ดุลยพินิจที่เกี่ยวข้องกับการคาดการณ์รายได้และค่าใช้จ่ายในอนาคตซึ่งเกี่ยวข้องกับสินทรัพย์นั้น

## โปรแกรมสิทธิพิเศษเพื่อลูกค้า

บริษัทฯ ได้จัดให้มีโปรแกรมสิทธิพิเศษแก่ลูกค้า โดยจะให้คะแนนสะสมแก่ลูกค้าที่ใช้บริการของบริษัทฯ ซึ่งสามารถนำไปแลกของรางวัลตามที่บริษัทฯ กำหนด

บริษัทฯ ปันส่วนมูลค่าจากค่าโดยสารและเส้นทางการบินให้กับคะแนนสะสมด้วยมูลค่ายุติธรรมของคะแนนสะสมดังกล่าว และทยอยรับรู้อย่างได้เมื่อลูกค้ามาใช้สิทธิ และบริษัทฯ ได้ปฏิบัติตามสัญญาภาระผูกพันที่จะจัดหารางวัลนั้น

บริษัทฯ นำการตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 13 เรื่อง โปรแกรมสิทธิพิเศษแก่ลูกค้า มาถือปฏิบัติ และใช้นโยบายทางบัญชีใหม่ในการเตรียมงบการเงินของบริษัทฯ สำหรับงวดหกเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2557 อย่างไรก็ดี การนำนโยบายทางบัญชีดังกล่าวมาถือปฏิบัติไม่มีผลกระทบต่องบการเงินของบริษัทฯ สำหรับงวด

### 16.6 การวิเคราะห์ผลการดำเนินงาน

#### 16.6.1 การวิเคราะห์ด้านรายได้

รายได้รวมของบริษัทฯ (โดยไม่รวมรายได้ระหว่างสายธุรกิจ) สามารถแบ่งตามสายธุรกิจออกเป็น 4 ประเภทดังนี้

ประเภทรายได้	ปี 2554		ปี 2555		ปี 2556		งวดหกเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2556		งวดหกเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2557	
	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ
รายได้แบ่งตามสายธุรกิจ										
1. ธุรกิจสายการบิน	11,599.1	74.7	14,863.9	76.1	16,734.7	80.8	8,216.2	80.1	8,830.2	80.4
2. ธุรกิจสนามบิน	368.8	2.4	447.0	2.3	485.5	2.3	251.8	2.5	269.1	2.5
3. ธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจสนามบิน	2,059.5	13.3	2,300.5	11.8	2,656.1	12.8	1,286.0	12.5	1,337.4	12.2
4. ธุรกิจอื่น	156.7	1.0	146.2	0.7	42.7	0.2	35.4	0.3	-	-
รายได้ที่ไม่ได้แบ่งตามสายธุรกิจ	1,338.9	8.6	1,762.3	9.0	802.4	3.9	467.3	4.6	543.6	5.0
<b>รวมรายได้</b>	<b>15,523.0</b>	<b>100.0</b>	<b>19,519.9</b>	<b>100.0</b>	<b>20,721.4</b>	<b>100.0</b>	<b>10,256.7</b>	<b>100.0</b>	<b>10,980.3</b>	<b>100.0</b>

**ธุรกิจสายการบิน** – รายได้จากธุรกิจสายการบินประกอบด้วยรายได้ค่าโดยสารและค่าระวางสินค้า

โดยรายได้ค่าโดยสารรับรู้เป็นรายได้เมื่อผู้โดยสารนำบัตรโดยสารมาใช้บริการ (สุทธิจากเงินคืนไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่มและภาษีสนามบิน) ซึ่งปัจจัยหลักที่มีผลต่อรายได้ค่าโดยสาร คือจำนวนผู้โดยสาร และราคาค่าโดยสารของที่นั่งแต่ละที่

สำหรับรายได้ค่าระวางสินค้า คือรายได้ที่ได้รับจากการให้บริการขนส่งสินค้า

**ธุรกิจสนามบิน** – รายได้จากธุรกิจสนามบินส่วนใหญ่มาจากค่าบริการผู้โดยสารขาออกที่เรียกเก็บจากผู้โดยสารระหว่างประเทศและผู้โดยสารในประเทศที่เดินทางออกจากสนามบินสมุย สุโขทัย และตราด ตามลำดับ

ปัจจุบันค่าบริการผู้โดยสารที่สนามบินสมุยเท่ากับ 300 บาทต่อผู้โดยสารในประเทศ และ 600 บาทต่อผู้โดยสารระหว่างประเทศ สำหรับค่าบริการผู้โดยสารที่สนามบินตราดเท่ากับ 200 บาทต่อผู้โดยสารในประเทศ และ 400 บาทต่อผู้โดยสารระหว่างประเทศ และค่าบริการผู้โดยสารที่สนามบินสุโขทัยเท่ากับ 200 บาทต่อผู้โดยสารในประเทศและเท่ากับ 500 บาทต่อผู้โดยสารระหว่างประเทศ (สนามบินสุโขทัยมีการให้บริการเที่ยวบินระหว่างประเทศเป็นครั้งคราวสำหรับเที่ยวบินเช่าเหมาลำ ซึ่งสร้างรายได้ค่าบริการผู้โดยสารให้แก่บริษัทฯ เช่นกัน)

**ธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจสนามบิน** – รายได้จากธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจสนามบินประกอบด้วยรายได้จากการดำเนินงานของ BAC BFS Ground PGGS และบริษัท เบ็ทส์ บริการภาคพื้น จำกัด (ถูกจำหน่ายออกเมื่อมีการปรับโครงสร้างธุรกิจ) ซึ่งจะถูกบันทึกเป็นรายได้จากการขายและบริการในงบการเงิน

**ธุรกิจอื่น** – รายได้จากธุรกิจอื่นในปี 2556 โดยหลักประกอบด้วยรายได้จากการขายสินค้าปลอดอากร และในปี 2554 และปี 2555 ประกอบด้วยรายได้จากบริษัท สมุยปาล์มบีช รีสอร์ท จำกัด (ธุรกิจโรงแรม) บริษัท สินทรัพย์สุโขทัย จำกัด (ธุรกิจโรงแรม) และบริษัท สมุย พาร์ค อเวนิว จำกัด (ธุรกิจให้เช่าพื้นที่ว่าง) ซึ่งจะถูกบันทึกเป็นรายได้จากการขายและบริการในงบการเงิน ทั้งนี้ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 บริษัทฯ ได้จำหน่ายการลงทุนของบริษัทฯ ในบริษัท สมุย ปาล์ม บีช รีสอร์ท จำกัด บริษัท สินทรัพย์สุโขทัย จำกัด บริษัท สมุย พาร์ค อเวนิว จำกัด และ บริษัท ศูนย์ฝึกการบินกรุงเทพ จำกัด (ไม่ได้ดำเนินธุรกิจ) ตามแผนการปรับปรุงโครงสร้างธุรกิจ

**รายได้ที่ไม่ได้แบ่งตามสายธุรกิจ** – รายได้ที่ไม่ได้แบ่งตามสายธุรกิจประกอบด้วยเงินปันผลรับ (ซึ่งส่วนใหญ่มาจากหุ้น BGH) กำไรจากการขายเงินลงทุนในบริษัทย่อยตามแผนการปรับโครงสร้างธุรกิจ และรายได้อื่นๆ ซึ่งที่สำคัญได้แก่ เงินชดเชยที่ได้จากการยกเลิกสัญญา 1 ฉบับในปี 2554 ค่าธรรมเนียมบัตรโดยสาร (รวมถึง ค่าธรรมเนียมการขอเงินคืน การขอออกบัตรโดยสารใหม่ และค่าเปลี่ยนเส้นทางการบินใหม่ และเงินมัดจำที่ไม่ได้ใช้จากการจองบัตรโดยสารแบบกลุ่ม และค่าสัมภาระส่วนเกิน) ดอกเบี้ยรับจากเงินกู้ยืมกรรมการ กำไรจากการขายทรัพย์สิน รายได้จากโปรแกรมสะสมไมล์ (frequent flyer program) และรายได้จากค่าบริการจองตั๋วเครื่องบินและค่าบริการที่จองตั๋วเครื่องบินในสนามบินของบริษัทฯ

#### 16.6.1.1 รายได้จากธุรกิจสายการบิน

รายได้จากธุรกิจสายการบินเป็นรายได้หลักของบริษัทฯ คิดเป็นร้อยละ 81.1 ของรายได้รวมของบริษัทฯ ในปี 2556 (ไม่รวมกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยน และกำไรจากการขายเงินลงทุนในบริษัทย่อย) รายได้จากธุรกิจสายการบินมีองค์ประกอบคือ รายได้ค่าโดยสารและรายได้ค่าระวางขนส่ง โดยรายได้ค่าโดยสาร เพิ่มขึ้นจาก 11,409.0 ล้านบาทในปี 2554 เป็น 14,598.6 ล้านบาท ในปี 2555 คิดเป็นอัตราการเพิ่มร้อยละ 28.0 และเพิ่มขึ้นเป็น 16,484.3 ล้านบาท ในปี 2556 คิดเป็นอัตราการเพิ่มร้อยละ 12.9 สำหรับงวดหกเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2557 รายได้ค่าโดยสารเท่ากับ 8,677.6 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 7.0 จากงวดเดียวกันของปี 2556 ที่เท่ากับ 8,112.2 ล้านบาท

สำหรับรายได้ค่าระวางขนส่งของบริษัทฯ เพิ่มขึ้นจาก 190.2 ล้านบาทในปี 2554 เป็น 265.3 ล้านบาทในปี 2555 คิดเป็นอัตราการเพิ่มร้อยละ 39.5 เนื่องจากมีการขนส่งสินค้าเพิ่มมากขึ้น ในปี 2556 บริษัทฯ มีรายได้ค่าระวาง เท่ากับ 250.4 ล้านบาท ลดลง จาก 265.3 ล้านบาทในปี 2555 คิดเป็นอัตราการลดลงร้อยละ 5.6 เนื่องจากการระงับเส้นทางการบินกรุงเทพ-ดาคาร์ชั่วคราว ซึ่งเป็นเส้นทางที่สร้างรายได้ค่าระวางให้กับบริษัทฯ จำนวนมากในช่วงที่มีการเปิดให้บริการ สำหรับงวดหกเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2557 บริษัทฯ มีรายได้ค่าระวางขนส่งเท่ากับ 152.6 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากรายได้ค่าระวางขนส่งจำนวน 104.0 ล้านบาท ในงวดเดียวกันของปี 2556 คิดเป็นการเพิ่มขึ้นร้อยละ 46.7 เนื่องจาก (1) การส่งออกจากประเทศกัมพูชาไปยังประเทศ

สหรัฐอเมริกาและทวีปยุโรป ซึ่งต้องเดินทางผ่านทางเส้นทางการบินพนมเปญ-กรุงเทพฯของบริษัทฯ มีปริมาณเพิ่มขึ้น และ (2) การส่งออกจากประเทศจีนไปยังประเทศกัมพูชา ซึ่งต้องเดินทางผ่านทางเส้นทางการบินกรุงเทพ-พนมเปญของบริษัทฯ มีปริมาณเพิ่มขึ้น และ (3) การส่งออกจากประเทศเกาหลีใต้ไปยังประเทศกัมพูชา ซึ่งต้องเดินทางผ่านทางเส้นทางการบินพนมเปญ-กรุงเทพฯของบริษัทฯ มีปริมาณเพิ่มขึ้น

รายได้ค่าโดยสารประกอบด้วยรายได้จากการให้บริการเที่ยวบินแบบประจำและรายได้จากการให้บริการเที่ยวบินแบบเช่าเหมาลำโดยมีรายละเอียดดังนี้

ตารางรายละเอียดรายได้ค่าโดยสาร

หน่วย : ล้านบาท

รายได้ค่าโดยสาร	ปี 2554	ปี 2555	ปี 2556	งวดหกเดือน สิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2556	งวดหกเดือน สิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2557
รายได้จากการขนส่งผู้โดยสารแบบประจำ	11,305.0	14,553.5	16,404.2	8,086.4	8,667.3
- เส้นทางการบินภายในประเทศ	7,259.7	9,039.4	10,434.7	5,150.6	5,469.5
- เส้นทางการบินระหว่างประเทศ	4,045.3	5,514.1	5,969.5	2,935.8	3,197.8
รายได้จากการให้บริการเที่ยวบินแบบเช่าเหมาลำ	104.0	45.1	80.1	25.8	10.3
<b>รวมรายได้ค่าโดยสาร</b>	<b>11,409.0</b>	<b>14,598.6</b>	<b>16,484.3</b>	<b>8,112.2</b>	<b>8,677.6</b>

รายได้จากการให้บริการเที่ยวบินแบบประจำทั้งเส้นทางการบินในประเทศและระหว่างประเทศเพิ่มขึ้นจาก 11,305.0 ล้านบาท ในปี 2554 เป็น 14,553.5 ล้านบาท ในปี 2555 คิดเป็นอัตราการเติบโตที่ร้อยละ 28.7 ต่อปี และเพิ่มขึ้นเป็น 16,404.2 ล้านบาท ในปี 2556 คิดเป็นอัตราการเติบโตที่ร้อยละ 12.7 ต่อปี สำหรับงวดหกเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2557 รายได้จากการให้บริการเที่ยวบินแบบประจำทั้งเส้นทางการบินในประเทศและระหว่างประเทศเท่ากับ 8,667.3 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากงวดเดียวกันของปี 2556 คิดเป็นอัตราการเพิ่มขึ้นที่ร้อยละ 7.2 ทั้งนี้ การที่บริษัทฯ มีรายได้จากการให้บริการเที่ยวบินแบบประจำเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องเป็นผลมาจากการเพิ่มขึ้นของปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ASK) เป็นหลัก จากการที่บริษัทฯ ได้มีการขยายฝูงบินเส้นทางการบิน และความถี่ของเที่ยวบิน ในขณะที่อัตราส่วนการขนส่งผู้โดยสาร (Load Factor) และรายได้ค่าโดยสารต่อผู้โดยสารต่อกิโลเมตร (Passenger Yield) นั้น อยู่ในระดับที่ค่อนข้างคงที่ อย่างไรก็ตาม รายได้จากการขนส่งผู้โดยสารในปี 2556 และงวดหกเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2557 เพิ่มขึ้นในอัตราที่น้อยกว่าช่วงก่อนหน้า เนื่องจากสภาพทางเศรษฐกิจที่ไม่เอื้ออำนวยและเหตุการณ์ความไม่สงบทางการเมืองในประเทศไทยในช่วงไตรมาสที่ 4 ของปี 2556 ซึ่งดำเนินต่อเนื่องมาจนถึงไตรมาสที่ 2 ของปี 2557 โดยรายละเอียดของผลการดำเนินงานมีดังต่อไปนี้

## ตารางแสดงผลการดำเนินงานเที่ยวบินแบบประจำ

ผลการดำเนินงานเที่ยวบินแบบประจำ	ปี 2554	ปี 2555	ปี 2556	งวดหกเดือน สิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2556	งวดหกเดือน สิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2557
ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ASK) (ล้านที่นั่ง-กม.)	2,899.5	3,587.3	4,062.8	1,912.8	2,726.9
ปริมาณการขนส่งด้านผู้โดยสาร (RPK) (ล้านที่นั่ง-กม.)	1,957.9	2,405.4	2,759.2	1,332.9	1,788.4
อัตราส่วนการขนส่งผู้โดยสาร (Load Factor) (ร้อยละ)	67.5	67.1	67.9	69.7	65.6
รายได้ค่าโดยสารต่อหน่วย (Passenger Yield) (บาทต่อคน-กม.)	6.0	6.2	6.1	6.3	5.1

ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (Available Seat-Killometer : ASK) เป็นระวางบรรทุกหรือจำนวนที่นั่งผู้โดยสารทั้งหมดคูณด้วยจำนวนระยะทางของแต่ละเที่ยวของเส้นทางการบิน ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร ได้แก่ จำนวนเที่ยวบิน จำนวนเครื่องบิน จำนวนที่นั่งของเครื่องบิน และระยะทางการบิน

ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ASK) เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องตั้งแต่ปี 2554-2556 จาก 2,899.5 ล้านที่นั่ง กม. ในปี 2554 เป็น 3,587.3 ล้านที่นั่ง กม. ในปี 2555 คิดเป็นอัตราการเติบโต ที่ร้อยละ 23.7 และเพิ่มเป็น 4,062.8 ล้านที่นั่ง กม. ในปี 2556 คิดเป็นอัตราการเติบโต ที่ร้อยละ 13.3 สำหรับงวดหกเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2557 ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารเท่ากับ 2,726.9 ล้านที่นั่ง กม. เพิ่มขึ้นจากงวดเดียวกันของปี 2556 ที่ 1,912.8 ล้านที่นั่ง กม. คิดเป็นอัตราการเพิ่มขึ้นที่ร้อยละ 42.6 ทั้งนี้ ปัจจัยหลักที่ส่งผลต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร มีดังนี้

- 1) การขยายเส้นทางการบิน
- 2) การขยายฝูงบิน
- 3) อัตราการใช้เครื่องบิน
- 4) การทำสัญญาข้อตกลงเที่ยวบินร่วม Code Share Agreement กับพันธมิตรทางธุรกิจ



ตารางต่อไปนี้แสดงถึงข้อมูลการดำเนินธุรกิจซึ่งเป็นตัวกำหนด ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารของบริษัทฯ (ASK)

ข้อมูลการดำเนินธุรกิจ	ปี 2554	ปี 2555	ปี 2556	งวดหกเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2556	งวดหกเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน ปี 2557
จำนวนจุดหมายปลายทาง (ฤดูหนาว/ฤดูร้อน)	17/19	19/20	23/22	20	24
จำนวนเครื่องบิน	18	21	25	23	25
จำนวนเที่ยวบินแบบประจำต่อสัปดาห์ (ฤดูหนาว/ฤดูร้อน)	841/798	920/896	1,045/951	981/961	1,212/1,167
การใช้เครื่องบิน (ชม.ต่อวันต่อลำ)	9.67	10.03	9.14	9.18	9.09
ระยะทางการบิน (ล้านกม.)	25.1	30.1	32.2	15.5	21.5

1) การขยายเส้นทางการบิน ระหว่างปี 2554-2556 บริษัทฯ ได้เพิ่มเส้นทางการบิน โดยเพิ่มจำนวนจุดหมายปลายทางจากทั้งหมด 17 แห่ง สำหรับฤดูหนาว และ 19 แห่งสำหรับฤดูร้อนในปี 2554 เป็น 19 แห่งสำหรับฤดูหนาว และ 20 แห่งสำหรับฤดูร้อนในปี 2555 และเพิ่มเป็น 23 แห่งสำหรับฤดูหนาว และ 22 แห่งสำหรับฤดูร้อนในปี 2556 โดยเส้นทางที่เพิ่มขึ้นประกอบด้วยเส้นทาง กรุงเทพฯ - ลำปาง สมุย - กัวลาลัมเปอร์ (เริ่มให้บริการในเดือนมีนาคมปี 2555) กรุงเทพฯ - เวียงจันทน์ (เริ่มให้บริการในเดือนพฤศจิกายน ปี 2555) และกรุงเทพฯ - กระบี่ (เริ่มให้บริการในเดือนเมษายนปี 2556) กรุงเทพฯ - อุดรธานี (เริ่มให้บริการในเดือนตุลาคมปี 2556) กรุงเทพฯ - เนปคอร์ด (เริ่มให้บริการในเดือนตุลาคมปี 2556) สมุย - เชียงใหม่ (เริ่มให้บริการในเดือนธันวาคมปี 2556) กรุงเทพฯ - เชียงราย (เริ่มให้บริการในเดือนมีนาคมปี 2557) และกรุงเทพฯ - บังกอลอร์ (เริ่มให้บริการในเดือนกันยายนปี 2554 และหยุดให้บริการในเดือนตุลาคม 2555) ทำให้จำนวนเที่ยวบินแบบประจำต่อสัปดาห์เพิ่มขึ้นจาก 841/798 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ในปี 2554 เป็น 920/896 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ในปี 2555 และ 1,045/951 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ในปี 2556 และมีระยะทางบินเพิ่มขึ้นจาก 25.2 ล้านกิโลเมตรต่อปีในปี 2554 เป็น 30.1 ล้านกิโลเมตรต่อปีในปี 2555 และเพิ่มเป็น 32.2 ล้านกิโลเมตรต่อปีในปี 2556 ในงวดหกเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2557 บริษัทฯ มีเส้นทางที่เพิ่มขึ้นอีกหนึ่งเส้นทางได้แก่เส้นทาง กรุงเทพฯ - เชียงราย โดยบริษัทฯ มีเที่ยวบินต่อสัปดาห์เท่ากับ 1,212/1,167 เที่ยวบิน และมีระยะทางบินเท่ากับ 21.5 ล้านกิโลเมตรต่อปี เพิ่มขึ้นจาก 981/961 เที่ยวบินและ 15.5 ล้านกิโลเมตรต่อปี จากช่วงระยะเวลาเดียวกันของปี 2556

2) การขยายฝูงบิน ระหว่างปี 2554-2556 บริษัทฯ เพิ่มจำนวนฝูงบินจาก 18 ลำ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554 เป็น 21 ลำ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 และ 25 ลำ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 เพื่อรองรับการขยายธุรกิจ โดยบริษัทฯ ได้รับมอบเครื่องบินแอร์บัส เอ 319 จำนวน 1 ลำในปี 2554 และเครื่องบินแอร์บัส เอ 320 จำนวน 2 ลำ และเครื่องบินแอร์บัส เอ 319 จำนวน 1 ลำ ในปี 2555 และได้รับมอบเครื่องบินแอร์บัส เอ 320 จำนวน 2 ลำ และเครื่องบินแอร์บัส เอ 319 จำนวน 2 ลำ ในปี 2556 ด้วยจำนวนเครื่องบินที่เพิ่มขึ้นบริษัทฯ จึงมีปริมาณที่นั่งผู้โดยสารเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องจากจำนวน 4.5 ล้านที่นั่งในปี 2554 เป็นจำนวน 5.2 ล้านที่นั่งในปี 2555 และเพิ่มเป็นจำนวน 6.0 ล้านที่นั่งในปี 2556 ทั้งนี้ เมื่อวันที่ 12 กุมภาพันธ์ 2557 บริษัทฯ ได้เข้าทำสัญญาซื้อขายเครื่องบินสำหรับเครื่องบินแบบเอทีอาร์ 72-600 ใหม่จำนวน 6 ลำ นอกจากนี้ สัญญาซื้อขายเครื่องบินยังได้ให้สิทธิแก่บริษัทฯ ในการซื้อเครื่องบินแบบเอทีอาร์ 72-600 เพิ่มอีกจำนวน 3 ลำด้วย และ เมื่อวันที่ 27 พฤษภาคม 2557 บริษัทฯ ได้ใช้สิทธิในการซื้อเครื่องบินแบบเอทีอาร์ 72-600 ดังกล่าวทั้งหมด จำนวน 3 ลำ และกำหนดส่งมอบเครื่องบินทั้ง 9 ลำอยู่ระหว่าง ไตรมาสที่ 4 ปี 2557 ถึงไตรมาสที่ 1 ปี 2560 ทั้งนี้ ในวันที่ 18 กรกฎาคม 2557 บริษัทฯ ได้เข้าทำสัญญาเช่าเครื่องบินแบบแอร์บัส เอ320 จำนวน 1 ลำจากบุคคลภายนอก

3) อัตราการใช้เครื่องบิน ระหว่างปี 2554-2556 และงวดหกเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2557 บริษัทฯ มีอัตราการใช้เครื่องบินเท่ากับ 9.7 ชั่วโมงต่อวัน 10.03 ชั่วโมงต่อวัน 9.14 ชั่วโมงต่อวัน และ 9.09 ชั่วโมงต่อวัน การเพิ่มขึ้นของอัตราการใช้เครื่องบินในปี 2555 เกิดจากการที่บริษัทฯ ได้เพิ่มจำนวนเที่ยวบินของเส้นทางการบินที่มีอยู่ และเปิดเส้นทางการบินใหม่ในต่างประเทศที่กล่าวข้างต้น จึงทำให้ชั่วโมงการบินและระยะทางการบินเพิ่มสูงขึ้น โดยบริษัทฯ มีระยะทางบินโดยเฉลี่ย (Average Stage Length) เพิ่มขึ้นจาก 629.8 กม. ในปี 2554 เป็น 662.4 กม. ในปี 2555 สำหรับการลดลงของอัตราการใช้เครื่องบินในปี 2556 และการลดลงเล็กน้อยในงวดหกเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2557 โดยหลักเกิดจากการที่บริษัทฯ ได้เข้าทำสัญญาเช่าเครื่องบินแบบแอร์บัส เอ 319 และแอร์บัส เอ 320 จำนวน 4 ลำ ในช่วงระหว่างกลางถึงปลายปี 2556 และสัญญาเช่าเครื่องบินแบบแอร์บัส เอ 320 ฉบับใหม่ในไตรมาสที่ 2 ปี 2557 ซึ่งในระยะเวลาเริ่มแรกของการให้บริการมีอัตราการใช้เครื่องบินดังกล่าวไม่เต็มอัตรา ประกอบกับในปี 2556 ระยะทางบินโดยเฉลี่ยได้ลดลงเป็น 661.2 กม. เนื่องจาก การเริ่มเส้นทางการบินใหม่ๆ ที่มีระยะทางบินที่สั้นลง ทำให้ชั่วโมงการบินและระยะทางการบินลดลงด้วย ทั้งนี้ ในงวดหกเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2557 ระยะทางบินโดยเฉลี่ย (Average Stage Length) เพิ่มขึ้นเป็น 756.7 กม. เนื่องจากการเพิ่มจำนวนเที่ยวบินในเส้นทางการบินที่มีอยู่ และการเริ่มดำเนินการเส้นทางการบินใหม่

4) การทำสัญญาข้อตกลงเที่ยวบินร่วม Code Share Agreement กับพันธมิตรทางธุรกิจ บริษัทฯ มีสัญญาข้อตกลงเที่ยวบินร่วม Code Share Agreement กับพันธมิตรทางธุรกิจเพิ่มเติมจำนวน 1 รายในปี 2554 จำนวน 4 รายในปี 2555 จำนวน 3 ราย ในปี 2556 และจำนวน 1 รายในงวดหกเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายนปี 2557 ซึ่งช่วยเพิ่มปริมาณผู้โดยสารในเครือข่ายเส้นทางการบินของบริษัทฯ (โดยบริษัทฯ เป็นผู้ให้บริการการบิน) และขยายเครือข่ายเส้นทางการบินให้ครอบคลุมจุดหมายปลายทางที่ต้องการ (โดยพันธมิตรทางธุรกิจเป็นผู้ให้บริการการบิน)

อัตราส่วนการขนส่งผู้โดยสาร (Load Factor) หมายถึง ปริมาณการขนส่งเทียบกับปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร อัตราส่วนการขนส่งผู้โดยสารบ่งชี้ถึงอัตราการผลิต (Capacity Utilization) ซึ่งแสดงถึงประสิทธิภาพในการวางแผนตารางบิน การบริหารรายได้ และกลยุทธ์การตลาด ทั้งนี้ บริษัทฯ สามารถรักษาอัตราส่วนการขนส่งผู้โดยสาร ที่ร้อยละ 67.5 ในปี 2554 ร้อยละ 67.1 ในปี 2555 และร้อยละ 67.9 ในปี 2556 และเท่ากับร้อยละ 65.6 ในงวดหกเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2557 ลดจากร้อยละ 69.7 ในช่วงเวลาเดียวกันของปี 2556 ทั้งนี้ บริษัทฯ ไม่เน้นกลยุทธ์การแข่งขันด้านราคาเพื่อเพิ่มจำนวนผู้โดยสารในแต่ละเที่ยวบิน แต่เป็นการบริหารเครือข่ายการบินเพื่อให้สอดคล้องกับลักษณะการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ ที่มุ่งเน้นบริการระดับพรีเมียมให้แก่ผู้โดยสาร ดังนั้น อัตราส่วนการขนส่งผู้โดยสารจึงอยู่ในระดับต่ำกว่าคู่แข่ง

รายได้จากการขนส่งผู้โดยสารต่อหน่วย (Passenger Yield) เป็นค่าที่แสดงถึงความสามารถในการหารายได้ค่าโดยสารต่อที่นั่งผู้โดยสารต่อหน่วยระยะทาง โดยความสามารถในการหารายได้นั้นขึ้นอยู่กับการบริหารจัดการรายได้ให้มีความสมดุลระหว่างระดับราคาและจำนวนผู้โดยสารในแต่ละเที่ยวบินเป็นสำคัญ ทั้งนี้ บริษัทฯ สามารถรักษารายได้จาก การขนส่งผู้โดยสารต่อหน่วย ไว้ได้ที่ระดับ 6.0 บาทต่อที่นั่งต่อกิโลเมตรในปี 2554 และ 6.2 บาทต่อที่นั่งต่อกิโลเมตรในปี 2555 ทั้งนี้ การที่รายได้จากการขนส่งผู้โดยสารต่อหน่วยมีค่าที่เพิ่มขึ้นเล็กน้อยในช่วงระยะเวลาดังกล่าว เนื่องจาก ในปี 2554 มีการส่งเสริมการขายในการเปิดเส้นทางการบินใหม่ ประกอบกับการเพิ่มเที่ยวบินที่บินไกลขึ้น โดยเฉพาะเส้นทางระหว่างประเทศ ได้แก่ เส้นทางกรุงเทพฯ ไปกลับ ดาคาร์ มุมไบ และ บังกาลอร์ รายได้จาก การขนส่งผู้โดยสารเพิ่มขึ้นเนื่องจากอัตราค่าโดยสารเฉลี่ยสูงขึ้น รายได้จาก การขนส่งผู้โดยสารต่อหน่วยอยู่ในระดับที่ค่อนข้างคงที่ที่ 6.1 บาทต่อที่นั่งต่อกิโลเมตรในปี 2556 สำหรับงวดหกเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2557 รายได้จาก การขนส่งผู้โดยสารต่อหน่วยลดลงเป็น 5.2 บาทต่อที่นั่งต่อกิโลเมตร เนื่องจาก (1) ความถี่ของจำนวนเที่ยวบินและจำนวนผู้โดยสารในเที่ยวบินระยะสั้นเพิ่มมากขึ้น เช่น เส้นทางการบินกรุงเทพฯ-ภูเก็ต กรุงเทพฯ-เชียงใหม่ กรุงเทพฯ-กระบี่ และ กรุงเทพฯ-ลำปาง ซึ่งเป็นเส้นทางการบินที่มีรายได้จากการขนส่งผู้โดยสารต่อหน่วยต่ำ และ (2) บริษัทฯ เริ่มเปิดดำเนินการเที่ยวบินระยะสั้นเพิ่มเติม เช่น เส้นทางการบิน กรุงเทพฯ-อุดรธานี และ เชียงราย ซึ่งเป็นเส้นทางการบินที่มีรายได้จากการ

ขนส่งผู้โดยสารต่อหน่วยต่ำ และ (3) การลดลงของจำนวนผู้โดยสารของเส้นทางการบินกรุงเทพฯ-เสียมราฐ ซึ่งเป็นเส้นทางการบินที่มีรายได้จากการขนส่งผู้โดยสารต่อหน่วยสูง โดยการเพิ่มขึ้นของความถี่ของเที่ยวบินระยะสั้นและการเริ่มดำเนินการเที่ยวบินระยะสั้นเพิ่มเติมทำให้จำนวนผู้โดยสารและรายรับเพิ่มขึ้น แต่ทำให้ค่าโดยสารเฉลี่ยและรายได้จากการขนส่งผู้โดยสารต่อหน่วยลดลง

จากที่กล่าวมาข้างต้น บริษัทฯ สามารถรักษารายได้ต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (RASK) ให้อยู่ในระดับที่ค่อนข้างคงที่ที่ 4.3 บาท 4.5 บาท และ 4.5 บาทต่อที่นั่งต่อกิโลเมตร ในระหว่างปี 2554 ปี 2555 ปี 2556 สำหรับงวดหกเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2557 รายได้ต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารลดลงเหลือ 3.5 บาทต่อที่นั่งต่อกิโลเมตร จาก 4.6 บาทต่อที่นั่งต่อกิโลเมตรในงวดเดียวกันของปี 2556 ซึ่งโดยหลักเกิดจาก (1) การเพิ่มขึ้นของความถี่ของเที่ยวบินและจำนวนของผู้โดยสารในเที่ยวบินระยะสั้น เช่น กรุงเทพฯ-ภูเก็ต เชียงใหม่ ลำปาง และกระบี่ (2) การเริ่มดำเนินการเที่ยวบินระยะสั้นเพิ่มเติม เช่น กรุงเทพฯ-อุดรธานี และเชียงใหม่ และ (3) การเปลี่ยนแปลงเที่ยวบินของบริษัทฯ ซึ่งเดินทางเข้าและออกจากสนามบินสมุยทำให้เส้นทางที่มีรายได้จากการขนส่งผู้โดยสารต่อหน่วยสูงและค่าโดยสารสูงมีน้อยลง อย่างไรก็ตาม แม้ว่ารายได้ต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารในงวดหกเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2557 จะลดลง บริษัทฯ ยังคงเชื่อว่ารายได้ต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารของบริษัทฯ อยู่ในระดับที่สูงกว่าผู้ประกอบการรายอื่นแบบเต็มรูปแบบ และเป็นไปตามกลยุทธ์ในการกำหนดราคาขายตั๋วโดยสารให้สอดคล้องกับการให้บริการในระดับพรีเมียม ซึ่งสะท้อนถึงกลยุทธ์การตลาดโดยรวมของบริษัทฯ

นอกจากนี้ บริษัทฯ มีรายได้จากการให้บริการแบบเหมาลำ ทั้งในเส้นทางบินแบบประจำของบริษัทฯ และเส้นทางการบินอื่นๆ ตามความต้องการของลูกค้า โดยบริษัทฯ จะให้บริการดังกล่าวหากมีเครื่องบินว่างนอกเหนือจากเที่ยวบินประจำ การให้บริการเช่าเหมาลำมีเพื่อเพิ่มอัตราการใช้เครื่องบินโดยไม่กระทบต่อตารางการบินแบบประจำ โดยบริษัทฯ มีรายได้จากการให้บริการเช่าเหมาลำเท่ากับ 104.0 ล้านบาท 45.1 ล้านบาท และ 80.1 ล้านบาท สำหรับปี 2554 ปี 2555 และปี 2556 สำหรับงวดหกเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2556 และ งวดหกเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2557 บริษัทฯ มีรายได้จากการให้บริการเช่าเหมาลำเท่ากับ 25.8 ล้านบาท และ 10.3 ล้านบาท ตามลำดับ โดยรายได้จากการให้บริการแบบเหมาลำคิดเป็นสัดส่วนต่ำกว่าร้อยละ 1 ของรายได้ค่าโดยสารต่อปีซึ่งคิดเป็นสัดส่วนที่น้อยมาก

#### 16.6.1.2 รายได้จากธุรกิจสนามบิน

รายได้จากธุรกิจสนามบินคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 2.3 ของรายได้รวมของบริษัทฯ ในปี 2556 (ไม่รวมกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยน และกำไรจากการขายเงินลงทุนในบริษัทย่อย) รายได้จากธุรกิจสนามบินมาจากรายได้ค่าบริการผู้โดยสารซึ่งได้รับจากผู้โดยสารขาออก โดยระหว่างปี 2554-2556 รายได้จากธุรกิจสนามบินเพิ่มขึ้นจาก 368.8 ล้านบาทในปี 2554 เป็น 447.0 ล้านบาทในปี 2555 คิดเป็นอัตราการเพิ่มขึ้นร้อยละ 21.2 และเพิ่มเป็น 485.5 ล้านบาทในปี 2556 คิดเป็นอัตราการเพิ่มขึ้นร้อยละ 8.6 สำหรับไตรมาสที่ 2 ปี 2557 รายได้จากธุรกิจสนามบินเท่ากับ 269.1 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 6.9 จาก 251.8 ล้านบาท ในงวดเดียวกันของปี 2556 โดยการเพิ่มขึ้นของรายได้จากธุรกิจสนามบิน โดยหลักมาจากการเพิ่มขึ้นของจำนวนผู้โดยสารและจำนวนเที่ยวบินที่เดินทางออกจากสนามบินสมุย อย่างไรก็ตาม รายได้ต่อผู้โดยสารได้ลดลงเล็กน้อยในปี 2556 และงวดหกเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน ปี 2557 ตามสัดส่วนของผู้โดยสารในประเทศที่เพิ่มขึ้น

ปัจจุบัน บริษัทฯ เป็นเจ้าของและเป็นผู้ดำเนินธุรกิจสนามบินทั้ง 3 สนามบิน ซึ่งได้แก่สนามบินสมุย สนามบินตราด และสนามบินสุโขทัย โดยสนามบินสมุยเป็นสนามบินที่สำคัญที่สุดของบริษัทฯ ในด้านรายได้ ซึ่งคิดเป็นประมาณร้อยละ 97.4 ของรายได้จากธุรกิจสนามบิน ในปี 2554 ปี 2555 ปี 2556 และงวดหกเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2557 ทั้งนี้ เมื่อวันที่ 24 พฤศจิกายน 2549 บริษัทฯ ได้ทำสัญญาเช่าระยะยาวกับกองทุนรวม เพื่อให้เช่าสนามบินสมุยรวมทั้งสิ่งอำนวยความสะดวกเป็น

เวลา 30 ปี (สิ้นสุดปี 2579) เป็นจำนวนเงิน 9,300 ล้านบาท และในวันเดียวกันบริษัทฯ ได้ทำสัญญาเช่าช่วงสนามบินสมุยจากกองทุนเป็นระยะเวลา 3 ปี พร้อมค้ำประกันที่จะเช่าช่วงทรัพย์สินที่เช่าต่อไม่เกิน 9 ครั้ง ครั้งละ 3 ปี พร้อมกันนี้ บริษัทฯ ได้ทำสัญญาอีกฉบับหนึ่งเพื่อรับบริการระบบสิ่งอำนวยความสะดวกที่สนามบินสมุยจากกองทุนรวม เป็นระยะเวลา 30 ปี โดยสัญญาเช่าระยะยาวกับกองทุนรวมกำหนดค่าตอบแทนแบบคงที่เดือนละ 47.5 ล้านบาท (ประกอบด้วยค่าเช่าช่วง 26.1 ล้านบาทต่อเดือน และสิ่งอำนวยความสะดวก 21.4 ล้านบาทต่อเดือน) รายการดังกล่าวจัดเป็นธุรกรรมการจัดหาเงิน (financing transaction) จึงปรากฏในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จในงบการเงินของบริษัทฯ นอกจากนี้ ยังมีค่าตอบแทนเพิ่มเติมตามการผันแปรของจำนวนผู้โดยสารขาออกและเที่ยวบินขาเข้าซึ่งปรากฏอยู่ในค่าใช้จ่ายทางการเงิน บริษัทฯ มีเงินลงทุนในหน่วยลงทุนร้อยละ 25 ของกองทุนรวม นอกจากนี้ จากการที่บริษัทฯ นำการตีความมาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 27 มาถือปฏิบัติก่อนวันที่มีผลใช้บังคับบริษัทฯ จึงรวมประมาณการของค่าเช่าผันแปรมารวมคำนวณหาอัตราดอกเบี้ยที่แท้จริงของสัญญาเช่า

#### จำนวนผู้โดยสารและเที่ยวบิน

จำนวนผู้โดยสารและเที่ยวบิน	ปี 2554	ปี 2555	ปี 2556	งวดหกเดือน สิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2556	งวดหกเดือน สิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2557
สนามบินสมุย					
- ผู้โดยสารขาออก (คน)	717,038	839,953	935,070	487,660	493,755
- รายได้ค่าบริการผู้โดยสาร (บาทต่อผู้โดยสาร)	499.7	519.3	507.5	504.6	531.1
- เที่ยวบิน (เที่ยว)	19,433	21,638	22,417	11,136	11,211
สนามบินตราด					
- ผู้โดยสารขาออก (คน)	36,423	30,789	35,078	19,102	22,125
- รายได้ค่าบริการผู้โดยสาร (บาทต่อผู้โดยสาร)	181.5	215.3	182.6	182.5	204.7
- เที่ยวบิน (เที่ยว)	1,830	1,749	2,082	1,006	1,074
สนามบินสุโขทัย					
- ผู้โดยสารขาออก (คน)	44,393	28,733	26,350	12,885	11,915
- รายได้ค่าบริการผู้โดยสาร (บาทต่อผู้โดยสาร)	88.2	144.1	174.2	173.0	204.6
- เที่ยวบิน (เที่ยว)	2,228	1,632	1,460	724	723

## รายได้จากสนามบินสมุย

หน่วย: ล้านบาท

รายได้จากสนามบินสมุย	ปี 2554	ปี 2555	ปี 2556	งวดหกเดือน สิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2556	งวดหกเดือน สิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2557
รายได้ค่าบริการผู้โดยสาร	358.3	436.2	474.5	246.1	262.2

รายได้ค่าบริการผู้โดยสารจากสนามบินสมุย เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง จาก 358.3 ล้านบาทในปี 2554 เป็น 436.2 ล้านบาทในปี 2555 คิดเป็นอัตราการเพิ่มขึ้นร้อยละ 21.8 ต่อปี จากจำนวนผู้โดยสารขาออกที่ใช้บริการสนามบินสมุยเพิ่มขึ้นจาก 717,038 คนในปี 2554 เป็น 839,953 คนในปี 2555 คิดเป็นอัตราการเพิ่มขึ้นร้อยละ 17.1 ซึ่งเกิดจากการที่จำนวนผู้โดยสารต่างประเทศเพิ่มขึ้น และรายได้ค่าบริการผู้โดยสารจากสนามบินสมุย ได้เพิ่มเป็น 474.5 ล้านบาทในปี 2556 คิดเป็นอัตราการเพิ่มขึ้นร้อยละ 8.8 เนื่องจากจำนวนผู้โดยสารขาออกที่ใช้บริการสนามบินสมุยเป็น 935,070 คนในปี 2556 คิดเป็นอัตราการเพิ่มขึ้นร้อยละ 11.3 ทั้งนี้ ปัจจุบันค่าบริการผู้โดยสารที่สนามบินสมุยเท่ากับ 600 บาทต่อผู้โดยสารระหว่างประเทศ และ 300 บาทต่อผู้โดยสารในประเทศ สำหรับงวดหกเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2557 รายได้ค่าบริการผู้โดยสารจากสนามบินสมุย เท่ากับ 262.2 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก 246.1 ล้านบาทในงวดเดียวกันของปี 2556 หรือคิดเป็นอัตราการเพิ่มขึ้นร้อยละ 6.5 เนื่องจากจำนวนผู้โดยสารขาออกที่ใช้บริการสนามบินสมุยเพิ่มขึ้น จาก 487,660 ในงวดหกเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2556 เป็น 493,755 ในงวดเดียวกันของปี 2557 หรือคิดเป็นอัตราการเพิ่มขึ้นที่ร้อยละ 1.25

## รายได้จากสนามบินตราด และสนามบินสุโขทัย

หน่วย: ล้านบาท

รายได้จากสนามบินตราด และสนามบินสุโขทัย	ปี 2554	ปี 2555	ปี 2556	งวดหกเดือน สิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2556	งวดหกเดือน สิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2557
รายได้ค่าบริการผู้โดยสาร	10.5	10.8	11.0	5.7	7.0

รายได้จากสนามบินตราดและสนามบินสุโขทัยคิดเป็นประมาณร้อยละ 2.9 ร้อยละ 2.4 ร้อยละ 2.3 และ ร้อยละ 2.6 ของรายได้จากธุรกิจสนามบิน ในระหว่างปี 2554 ปี 2555 ปี 2556 และงวดหกเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2557 ตามลำดับ โดยมีรายได้ค่าบริการผู้โดยสาร เพิ่มขึ้นจาก 10.5 ล้านบาทในปี 2554 เป็น 10.8 ล้านบาทในปี 2555 คิดเป็นอัตราการเพิ่ม ที่ร้อยละ 2.9 และเพิ่มขึ้นเป็น 11.0 ล้านบาทในปี 2556 คิดเป็นอัตราการเพิ่ม ที่ร้อยละ 1.9 ทั้งนี้ จำนวนผู้โดยสารที่ใช้บริการสนามบินทั้งสอง ลดลงจาก 80,816 คนในปี 2554 เป็น 59,522 คนในปี 2555 และเพิ่มขึ้นเป็น 61,428 คนในปี 2556 โดยปัจจุบันค่าบริการผู้โดยสารที่สนามบินตราดเท่ากับ 200 บาทต่อผู้โดยสารในประเทศ และ 400 บาทต่อผู้โดยสารระหว่างประเทศ และค่าบริการผู้โดยสารที่สนามบินสุโขทัยเท่ากับ 200 บาทต่อผู้โดยสารในประเทศและเท่ากับ 500 บาทต่อผู้โดยสารระหว่างประเทศ (สนามบินสุโขทัยมีการให้บริการเที่ยวบินระหว่างประเทศเป็นครั้งคราวสำหรับเที่ยวบินเช่าเหมาลำ) สำหรับงวดหกเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2557 รายได้ค่าบริการผู้โดยสารจากสนามบินตราดและสนามบินสุโขทัย เพิ่มขึ้นเป็น 7.0 ล้านบาท จาก 5.7 ล้านบาท ในงวดหกเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2556 หรือคิดเป็นอัตราการเพิ่มขึ้นร้อยละ 22.8 เนื่องจากจำนวนผู้โดยสารที่เดินทางจากสนามบินตราดเพิ่มขึ้นและรายได้ต่อผู้โดยสารจากรายได้ค่าบริการผู้โดยสารเพิ่มขึ้น

รายได้ค่าบริการผู้โดยสาร (ต่อผู้โดยสาร) ของสนามบินตราดอยู่ในช่วงประมาณ 180-200 บาทต่อผู้โดยสาร ภายในประเทศ เนื่องจากบริษัทฯ มีการทำกิจกรรมส่งเสริมการขายให้แก่ประชากรท้องถิ่น รายได้ค่าบริการผู้โดยสาร (ต่อผู้โดยสาร) สำหรับผู้โดยสารต่างประเทศ เท่ากับ 400 บาท ส่วนรายได้ค่าบริการผู้โดยสาร (ต่อผู้โดยสาร) ของสนามบินสุโขทัยอยู่ที่ประมาณ 100 บาทต่อผู้โดยสาร เนื่องจากมีผู้โดยสารจำนวนหนึ่งมาผ่านที่สนามบินสุโขทัยเพื่อเดินทางไปต่อที่จังหวัดลำปาง อย่างไรก็ตาม เมื่อเดือนมีนาคม 2555 บริษัทฯ ได้เปลี่ยนเที่ยวบินเป็น กรุงเทพฯ-ลำปาง (ไม่แวะพัสดุโขทัย) ทำให้จำนวนผู้โดยสารขาออกที่สนามบินสุโขทัยลดลงแต่รายได้ค่าบริการผู้โดยสารต่อผู้โดยสารเริ่มเพิ่มขึ้นในช่วงประมาณ 150-170 บาทต่อผู้โดยสาร

### 16.6.1.3 รายได้จากธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจสนามบิน

บริษัทฯ ประกอบธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจสนามบินผ่านบริษัทย่อยและบริษัทร่วม โดยมีรายละเอียดดังนี้

BFS Ground	บริษัท บริการภาคพื้นการบินกรุงเทพเวสต์ไวด์โฟลท์เซอร์วิส จำกัด เป็นบริษัทย่อยที่บริษัทฯ ถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 90.00 ประกอบธุรกิจให้บริการภาคพื้นและให้บริการในลานจอดและอุปกรณ์ภาคพื้นในสนามบินสุวรรณภูมิ ซึ่ง BFS Ground มีบริษัทย่อยที่ถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 51.00 คือ บริษัท บีเอฟเอสคาร์โก้ ดีเอ็มเค จำกัด ประกอบธุรกิจให้บริการคลังสินค้าที่สนามบินดอนเมือง
BAC	บริษัท ครีวการบินกรุงเทพ จำกัด เป็นบริษัทย่อยที่บริษัทฯ ถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 90.00 ประกอบธุรกิจให้บริการครีวการบิน สนามบินสุวรรณภูมิ ซึ่ง BAC มีบริษัทย่อยที่ถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 99.99 คือ บริษัท บีเอซี กูร์เมท์ เฮาส์ จำกัด ประกอบธุรกิจร้านอาหาร และบริษัทย่อยที่ถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 69.99 คือ บริษัท บางกอกแอร์เคเทอริงภูเก็ต จำกัด ประกอบธุรกิจด้านครีวการบินที่สนามบินภูเก็ต
PGGS	บริษัท การบินกรุงเทพบริการภาคพื้น จำกัด เป็นบริษัทย่อยที่บริษัทฯ ถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 99.99 ประกอบธุรกิจให้บริการภาคพื้น และบริการในลานจอดและอุปกรณ์ภาคพื้นที่สนามบินสมุย
BFS Cargo	บริษัท ดับบลิวเอฟเอสพีจีคาร์โก้ จำกัด เป็นบริษัทร่วมที่บริษัทฯ ถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 49.00 ประกอบธุรกิจให้บริการคลังสินค้าระหว่างประเทศที่สนามบินสุวรรณภูมิ และเนื่องจากเป็นบริษัทร่วมรายได้จาก BFS Cargo จะไม่ได้แสดงในรายได้จากการขายและบริการ แต่จะแสดงในส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม ซึ่ง BFS Cargo มีบริษัทร่วมที่ถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 49.00 คือ บริษัท บีเอฟเอสคาร์โก้ ดีเอ็มเค จำกัด ประกอบธุรกิจให้บริการคลังสินค้าที่สนามบินดอนเมือง

## รายได้จากธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจสนามบิน

## รายได้จากธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจสนามบินประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	ปี 2554	ปี 2555	ปี 2556	งวดหกเดือนสิ้นสุด วันที่ 30 มิถุนายน 2556	งวดหกเดือนสิ้นสุด วันที่ 30 มิถุนายน 2557
BFS Ground	1,088.4	1,227.7	1,508.7	715.4	762.3
BAC	697.9	803.0	936.0	465.8	455.0
PGGS	-	35.0	211.4	104.8	120.1
BAGS Ground	273.1	234.8	-	-	-
<b>รวม</b>	<b>2,059.5</b>	<b>2,300.5</b>	<b>2,656.1</b>	<b>1,286.0</b>	<b>1,337.4</b>

**BFS Ground**

รายได้จาก BFS Ground เพิ่มขึ้นจาก 1,088.4 ล้านบาท ในปี 2554 เป็น 1,227.7 ล้านบาท ในปี 2555 คิดเป็นอัตราการเพิ่มขึ้นร้อยละ 12.8 เนื่องจากจำนวนเที่ยวบินที่ให้บริการเพิ่มขึ้นจาก 38,417 เที่ยวบินต่อปี ในปี 2554 เป็น 43,856 เที่ยวบินต่อปี ในปี 2555 ซึ่งเป็นผลมาจากการเพิ่มเที่ยวบินของลูกค้าสายการบินเดิม และการมีลูกค้าสายการบินใหม่เพิ่มขึ้นสุทธิ 7 สายการบิน ในปี 2556 รายได้จาก BFS Ground เพิ่มขึ้นเป็น 1,508.7 ล้านบาท คิดเป็นอัตราการเพิ่มขึ้นร้อยละ 22.9 เนื่องจากจำนวนเที่ยวบินที่ให้บริการเพิ่ม เป็น 51,838 เที่ยวบินต่อปี ในปี 2556 ซึ่งเป็นผลมาจากการเพิ่มเที่ยวบินของลูกค้าสายการบินเดิม และการมีลูกค้าสายการบินใหม่เพิ่มขึ้น สำหรับงวดหกเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2557 BFS Ground มีรายได้ 762.3 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก 715.4 ล้านบาท ในงวดหกเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2556 หรือคิดเป็นอัตราการเพิ่มขึ้นร้อยละ 6.6 เนื่องจากจำนวนเที่ยวบินที่ให้บริการเพิ่มขึ้นจาก 24,454 เที่ยวบิน เป็น 27,984 เที่ยวบิน ในช่วงระยะเวลาดังกล่าว

**BAC**

รายได้จาก BAC เพิ่มขึ้นจาก 697.9 ล้านบาท ในปี 2554 เป็น 803.0 ล้านบาท ในปี 2555 คิดเป็นอัตราการเพิ่มขึ้นร้อยละ 15.1 เนื่องจากจำนวนอาหารที่ผลิตทั้งหมดเพิ่มขึ้นจาก 6.3 ล้านที่ในปี 2554 เป็น 7.5 ล้านที่ ในปี 2555 คิดเป็นอัตราการเพิ่มขึ้นร้อยละ 19.2 ทั้งนี้ เป็นผลจากการเพิ่มขึ้นของปริมาณผู้โดยสาร และจากที่ BAC มีจำนวนลูกค้าเพิ่มขึ้น 1 สายการบิน ในปี 2556 รายได้จาก BAC เพิ่มขึ้นเป็น 936.0 ล้านบาท คิดเป็นอัตราการเพิ่มขึ้นร้อยละ 16.6 เนื่องจากจำนวนอาหารที่ผลิตทั้งหมดเพิ่มขึ้น 8.6 ล้านที่ คิดเป็นอัตราการเพิ่มขึ้นร้อยละ 14.7 ทั้งนี้ เป็นผลจาก BAC มีจำนวนลูกค้าเพิ่มขึ้น โดยหลักจากเที่ยวบินของบริษัทฯ และจากการที่มีลูกค้าสายการบินใหม่เพิ่มขึ้น สำหรับงวดหกเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2557 BAC มีรายได้เท่ากับ 455.0 ล้านบาท ลดลงจาก 465.8 ล้านบาท ในงวดหกเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2556 หรือคิดเป็นอัตราการลดลงร้อยละ 2.3 ในขณะที่จำนวนอาหารที่ผลิตทั้งหมดเพิ่มขึ้นจาก 4.3 ล้านที่ ในงวดหกเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2556 เป็น 4.4 ล้านที่ ในงวดหกเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2557 คิดเป็นอัตราการเพิ่มขึ้นร้อยละ 2.3 จำนวนอาหารที่ผลิตและให้บริการแก่สายการบินอื่นลดลงจาก 2.7 ล้านที่ ในงวดหกเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2556 เป็น 2.4 ล้านที่ ในช่วงเวลาเดียวกันของปี 2557

**BAGS Ground**

BAGS Ground คือ บริษัท เบ็กส์ บริการภาคพื้น จำกัด เดิมเป็นบริษัทย่อยถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 99.99 ประกอบธุรกิจให้บริการในลานจอดและอุปกรณ์ภาคพื้นที่สนามบินต่างๆ เช่น สนามบินสมุย สนามบินเชียงใหม่ และสนามบินภูเก็ต เป็นต้น โดยที่บริษัทฯ ได้ขาย BAGS Ground ให้แก่บุคคลภายนอก เมื่อวันที่ 15 สิงหาคม 2555 จากการปรับโครงสร้างธุรกิจ โดยในปี 2554 BAGS Ground มีรายได้ 273.1 ล้านบาท และระหว่าง 1 มกราคม ถึง 14 สิงหาคม 2555 มีรายได้ 234.8 ล้านบาท

ทั้งนี้ ภายหลังจากที่บริษัทฯ ขาย BAGS Ground บริษัทฯ ได้จัดตั้ง PGGS ซึ่งถือหุ้นโดยบริษัทฯ ร้อยละ 99.99 ขึ้นเพื่อรับสัมปทานจากบริษัทฯ เพื่อให้บริการภาคพื้น บริการในลานจอดและอุปกรณ์ภาคพื้นที่สนามบินสมุย

**PGGS**

PGGS เริ่มดำเนินธุรกิจเมื่อวันที่ 15 สิงหาคม 2555 และประกอบธุรกิจโดยการให้บริการภาคพื้นดินแก่สายการบินต่างๆ ในสนามบินสมุย โดยมีรายได้ 35.0 ล้านบาท ในปี 2555 และ 211.4 ล้านบาทในปี 2556 คิดเป็นอัตราการเพิ่มขึ้นร้อยละ 504.1 โดยหลักเนื่องจากบริษัทฯ ได้บันทึกรายได้จาก PGGS ในปี 2556 เต็มจำนวนทั้งปี ในขณะที่ PGGS เพิ่งเริ่มดำเนินกิจการตั้งแต่วันที่ 15 สิงหาคม 2555 สำหรับงวดหกเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2557 PGGS มีรายได้ เท่ากับ 120.1 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก 104.8 ล้านบาท ในงวดเดียวกันของปี 2556 ซึ่งคิดเป็นอัตราการเพิ่มขึ้นร้อยละ 14.6 โดยหลักเนื่องจากการเพิ่มขึ้นของจำนวนเที่ยวบินที่ให้บริการในสนามบินสมุยรวมถึงเที่ยวบินที่ดำเนินการโดย สายการบินซิลค์แอร์ สายการบินฟลายเออร์ฟลาย และการบินไทย

**16.6.1.4 รายได้ที่ไม่ได้แบ่งตามสายธุรกิจ**

บริษัทฯ มีรายได้อื่นๆ ที่ไม่เกี่ยวข้องกับธุรกิจสายการบิน ธุรกิจสนามบิน และธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจสนามบิน ซึ่งมีองค์ประกอบหลักคือกำไรจากการขายเงินลงทุน และเงินปันผลรับจากเงินลงทุน โดยมีรายละเอียดดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

รายได้ที่ไม่ได้แบ่งตามสายธุรกิจ	ปี 2554	ปี 2555	ปี 2556	งวดหกเดือน สิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2556	งวดหกเดือน สิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2557
กำไรจากการขายเงินลงทุนในหลักทรัพย์	325.3	818.9	41.6	42.0	3.4
เงินปันผลรับ	91.6	135.3	219.6	219.3	243.8
เงินชดเชยจากการยกเลิกสัญญา	545.8	-	-	-	-
กำไรจากการขายเงินลงทุนในบริษัทย่อย	-	226.8	3.0	3.0	-
รายได้อื่นๆ <sup>(1)</sup>	376.2	581.3	538.1	203.1	296.4
รวมรายได้ที่ไม่ได้แบ่งตามสายธุรกิจ	1,338.9	1,762.3	802.4	467.3	543.6

หมายเหตุ (1) รายได้อื่นๆ มีองค์ประกอบหลักคือรายได้ดอกเบี้ยรับ ค่าธรรมเนียมบัตรโดยสาร และกำไรจากการขายทรัพย์สิน เป็นต้น

ทั้งนี้ รายได้ที่ไม่ได้แบ่งตามสายธุรกิจ เพิ่มขึ้นจาก 1,338.9 ล้านบาทในปี 2554 เป็น 1,762.3 ล้านบาทในปี 2555 คิดเป็นอัตราการเพิ่มขึ้นร้อยละ 31.6 และลดลง เป็น 802.4 ล้านบาทในปี 2556 คิดเป็นอัตราการลดลงร้อยละ 54.5 สำหรับงวดหกเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2557 รายได้ที่ไม่ได้แบ่งตามสายธุรกิจ เพิ่มขึ้นเป็น 543.6 ล้านบาท จาก 467.3 ล้านบาทในงวดหกเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2556 คิดเป็นอัตราการเพิ่มขึ้นร้อยละ 16.3 ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้กำไรจากการขายเงินลงทุนในหลักทรัพย์



เท่ากับ 325.3 ล้านบาท 818.9 ล้านบาท 41.6 ล้านบาท 42.0 ล้านบาท และ 3.4 ล้านบาทในปี 2554 ปี 2555 ปี 2556 งวดหกเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2556 และงวดหกเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2557 ตามลำดับ บริษัทฯ มีกำไรจากการขายหุ้น BGH อย่างมีนัยสำคัญในปี 2555 เนื่องจากราคาคืนหุ้นหุ้น BGH ต่ำกว่าราคาขายหุ้น BGH อย่างไรก็ตาม แม้ว่าจะมีการขายหุ้นออกจำนวนหุ้นสุทธิที่บริษัทฯ ถือเพิ่มขึ้น ณ สิ้นปี 2554 เนื่องจากบริษัทฯ มีการซื้อหุ้นเพิ่มในช่วงเวลาดังกล่าว และอยู่ในระดับค่อนข้างคงที่ ณ สิ้นปี 2555 และปี 2556 ต่อเนื่องจนถึงสิ้นงวดหกเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2557 โปรดพิจารณาพิจารณารายละเอียดเพิ่มเติมได้จากหัวข้อ “นโยบายและภาพรวมการประกอบธุรกิจ-การลงทุนในหุ้นสามัญของบริษัท กรุงเทพดุสิตเวชการ จำกัด (มหาชน) ส่วนที่ 2 หน้า 11” ทั้งนี้ กำไรจากการขายเงินลงทุนดังกล่าวไม่ใช่รายได้ที่จะเกิดขึ้นเป็นประจำอย่างต่อเนื่อง

สำหรับรายได้จากเงินปันผลรับจากการลงทุนในหุ้นสามัญของ BGH และหลักทรัพย์ประเภทหุ้นสามัญของบริษัทต่างๆ ที่จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ เพิ่มขึ้นจาก 91.6 ล้านบาท ในปี 2554 เป็น 135.3 ล้านบาท ในปี 2555 หรือคิดเป็นอัตรการเพิ่มขึ้นร้อยละ 47.8 และเพิ่มเป็น 219.6 ล้านบาท ในปี 2556 คิดเป็นอัตรการเพิ่มขึ้นร้อยละ 62.3 โดยการเพิ่มขึ้นดังกล่าวส่วนใหญ่เป็นผลมาจากผลประกอบการของ BGH ที่ดีขึ้นอย่างต่อเนื่อง จึงมีการจ่ายเงินปันผลในอัตราต่อหุ้นที่สูงขึ้น ทั้งนี้ ในงวดหกเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2557 บริษัทฯ มีรายได้จากเงินปันผลรับจากการลงทุนในหุ้นสามัญของ BGH และหลักทรัพย์ประเภทหุ้นสามัญของบริษัทต่างๆ ที่จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ เพิ่มขึ้นเป็น 243.8 ล้านบาท จาก 219.3 ล้านบาทในช่วงเวลาเดียวกันของปี 2556 คิดเป็นการเพิ่มขึ้นร้อยละ 11.2 โดยบริษัทฯ และบริษัทย่อย ถือหุ้นใน BGH จำนวน 121.94 ล้านหุ้น ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554 121.34 ล้านหุ้น ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 121.4 ล้านหุ้น ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 และ 1,213.4 ล้านหุ้น ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2557 ซึ่งเป็นผลจากการเปลี่ยนแปลงมูลค่าหุ้นที่ตราไว้จาก 1 บาท เป็น 0.1 บาทในเดือนเมษายน 2557

นอกจากนี้ บริษัทฯ มีรายการพิเศษซึ่งเป็นรายการที่ไม่เกิดขึ้นอย่างต่อเนื่องและไม่ถือเป็นการดำเนินงานปกติของ บริษัทฯ โดยปี 2555 บริษัทฯ มีกำไรจากการขายเงินลงทุนในบริษัทย่อยเท่ากับ 226.8 ล้านบาท (กรุณาดูรายละเอียดการปรับโครงสร้างธุรกิจฯ ในหัวข้อ 2.4.1) รวมถึงการปิดกิจการของ Universal Catering & Services (Mauritius) Co., Ltd. ในปี 2554 ซึ่ง บริษัทฯ ได้รับเงินทุนคืนในปี 2555 นอกจากนี้ ในปี 2554 จากการยกเลิกสัญญาจำนวน 1 ฉบับ บริษัทฯ ได้รับเงินชดเชยเท่ากับ 545.8 ล้านบาท และได้รับเงินมัดจำคืนจำนวน 178.1 ล้านบาท (แสดงในงบกระแสเงินสด) และขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนของเงินชดเชยจำนวน 22.5 ล้านบาท (แสดงในค่าใช้จ่ายอื่นๆ ในงบกำไรขาดทุน) สำหรับสิ้นปี 2556 บริษัทฯ บันทึกกำไรจากการขายเงินลงทุนในบริษัทย่อยจำนวน 3.0 ล้านบาท โดยหลักมาจากการขายบริษัท Bangkok Airways (Cambodia) Co., Ltd. ทั้งนี้ ในปี 2554 บริษัทฯ ไม่มีกำไรจากการขายเงินลงทุนในบริษัทย่อย

#### 16.6.1.5 ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม

ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วมของบริษัทฯ เพิ่มจาก 256.9 ล้านบาทในปี 2554 เป็น 359.0 ล้านบาท ในปี 2555 คิดเป็นอัตรการเพิ่มขึ้นร้อยละ 39.7 โดยส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วมที่เพิ่มขึ้นเป็นผลมาจากส่วนแบ่งกำไรจากการลงทุนใน BFS Cargo ที่เพิ่มขึ้นในปี 2555 เป็น 180.2 ล้านบาท จาก 119.3 ล้านบาทในปี 2554 เนื่องจาก BFS Cargo มีผลการดำเนินงานที่ดีขึ้น และส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วมจากกองทุนรวม ที่เพิ่มขึ้นในปี 2555 เป็น 178.8 ล้านบาท จากเดิม 137.7 ล้านบาท ในปี 2554 เนื่องจากกองทุนรวมมีผลการดำเนินงานที่ดีขึ้น ในปี 2556 ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วมของบริษัทฯ มีจำนวน 394.0 ล้านบาท คิดเป็นอัตรการเพิ่มขึ้นร้อยละ 9.7 เป็นผลมาจากส่วนแบ่งกำไรจากการลงทุนในกองทุนรวมที่เพิ่มขึ้นในปี 2556 เป็น 204.3 ล้านบาท และส่วนแบ่งกำไรจากการลงทุนใน BFS Cargo ที่เพิ่มขึ้นเล็กน้อย เป็น 189.7 ล้านบาท ในงวดหกเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2557 ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วมของบริษัทฯ มีจำนวน 208.2 ล้านบาท เพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 8.4 จาก 192.1 ล้านบาทในช่วงเดียวกันของปี 2556 เป็นผลมาจากส่วนแบ่งกำไรจากการลงทุนใน BFS Cargo ที่เพิ่มขึ้นในงวดหกเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2557 เป็น 102.9 ล้านบาท จากเดิม 90.2 ล้านบาทในงวดหกเดือน

สิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2556 และส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในกองทุนรวมเพิ่มขึ้นในงวดหกเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2557 เป็น 105.4 ล้านบาท จากเดิม 101.9 ล้านบาทในงวดหกเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2556

### 16.6.2 การวิเคราะห์ค่าใช้จ่าย

#### ภาพรวมค่าใช้จ่าย

ค่าใช้จ่ายประกอบด้วยต้นทุนขายและบริการ ค่าใช้จ่ายในการขายและบริหารเป็นหลัก โดยมีรายละเอียด ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

ค่าใช้จ่าย	ปี 2554	ปี 2555	ปี 2556	งวดหกเดือนสิ้นสุด วันที่ 30 มิถุนายน 2556	งวดหกเดือนสิ้นสุด วันที่ 30 มิถุนายน 2557
ต้นทุนขายและบริการ	10,796.2	13,164.5	15,034.1	7,005.5	8,746.5
ค่าใช้จ่ายในการขาย	957.9	1,089.5	1,425.2	700.4	714.4
ค่าใช้จ่ายในการบริหาร	1,160.2	1,431.9	1,690.0	815.3	669.8
ขาดทุนจากการขายสิทธิการเช่า	369.3	-	-	-	-
ค่าใช้จ่ายอื่น	61.4	34.4	70.6	35.9	6.4
<b>ค่าใช้จ่ายรวม</b>	<b>13,345.0</b>	<b>15,720.3</b>	<b>18,219.8</b>	<b>8,557.0</b>	<b>10,137.1</b>

#### ต้นทุนขายและบริการ

ต้นทุนขายและบริการเป็นค่าใช้จ่ายหลักของบริษัทฯ ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 83.7 ร้อยละ 82.5 และร้อยละ 86.3 ของค่าใช้จ่ายรวม ในปี 2555 ปี 2556 และงวดหกเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2557 ตามลำดับ ต้นทุนขายและบริการมีองค์ประกอบหลัก คือ ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง เงินเดือน ค่าแรงและผลประโยชน์อื่นๆ ของพนักงาน ค่าบริการผู้โดยสาร ค่าเช่าเครื่องบินและค่าซ่อมแซมเครื่องบิน เป็นต้น ซึ่งส่วนใหญ่เป็นต้นทุนขายและบริการของธุรกิจสายการบิน โดยบริษัทฯ มีต้นทุนขายและบริการเพิ่มขึ้น จาก 10,796.2 ล้านบาท ในปี 2554 เป็น 13,164.5 ล้านบาท ในปี 2555 คิดเป็นอัตราการเพิ่มขึ้นร้อยละ 21.9 และ เพิ่มขึ้นเป็น 15,034.1 ล้านบาท ในปี 2556 คิดเป็นอัตราการเพิ่มขึ้นร้อยละ 14.2 สำหรับงวดหกเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2557 บริษัทฯ มีต้นทุนขายและบริการเท่ากับ 8,746.5 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 24.9 จากงวดเดียวกันของปี 2556 ซึ่งเท่ากับ 7,005.5 ล้านบาท โดยการเพิ่มขึ้นของต้นทุนขายและบริการเป็นผลมาจากการเพิ่มขึ้นของค่าน้ำมันเชื้อเพลิง ค่าเช่าเครื่องบิน และค่าใช้จ่ายในการนำเครื่องบินลงจอด

## ต้นทุนขายและบริการสามารถแบ่งได้ตามธุรกิจดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

ต้นทุนขายและบริการ	ปี 2554	ปี 2555	ปี 2556	งวดหกเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2556	งวดหกเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2557
ธุรกิจสายการบิน	8,567.4	10,667.4	12,344.0	5,691.9	7,316.3
ธุรกิจสนามบิน	294.4	353.1	411.0	218.5	191.6
ธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจสนามบิน					
BFS Ground	1,055.7	1,199.9	1,390.8	658.5	785.7
BAC	609.3	717.9	823.2	394.2	434.6
BAGS Ground	128.2	94.7	-	-	-
PGGS	-	4.3	22.1	11.3	18.4
ธุรกิจอื่นๆ	141.2	127.3	43.0	31.1	-
<b>รวม</b>	<b>10,796.2</b>	<b>13,164.5</b>	<b>15,034.1</b>	<b>7,005.5</b>	<b>8,746.5</b>

## ค่าใช้จ่ายในการขาย

ค่าใช้จ่ายในการขายคิดเป็นร้อยละ 6.9 และร้อยละ 7.8 ของค่าใช้จ่ายรวมในปี 2555 และปี 2556 ตามลำดับค่าใช้จ่ายในการขายประกอบด้วยค่าใช้จ่ายในการส่งเสริมการขายเป็นหลัก และเงินเดือนและเบี้ยเลี้ยง เป็นลำดับรองลงมา โดยบริษัทฯ มีค่าใช้จ่ายในการขายเพิ่มขึ้น จาก 957.9 ล้านบาทในปี 2554 เป็น 1,089.5 ล้านบาท ในปี 2555 คิดเป็นอัตราการเพิ่มขึ้นร้อยละ 13.7 ซึ่งหลักๆ เกี่ยวเนื่องกับธุรกิจสายการบินและธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจสนามบินตามที่แสดงด้านล่าง และบริษัทฯ มีค่าใช้จ่ายในการขายเพิ่มเป็น 1,425.2 ล้านบาท ในปี 2556 คิดเป็นอัตราการเพิ่มขึ้นร้อยละ 30.8 ซึ่งหลักๆ มาจากการเพิ่มขึ้นของค่าใช้จ่ายในการโฆษณาและส่งเสริมการขายจำนวน 195.0 ล้านบาท สำหรับงวดหกเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2557 บริษัทฯ มีค่าใช้จ่ายในการขายเพิ่มขึ้นเล็กน้อยเป็น 714.4 ล้านบาทเมื่อเปรียบเทียบกับ 700.4 ล้านบาทในงวดเดียวกันของปี 2556 ทั้งนี้ ค่าใช้จ่ายในการขาย สามารถแบ่งได้ตามธุรกิจ ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

ค่าใช้จ่ายในการขาย	ปี 2554	ปี 2555	ปี 2556	งวดหกเดือน สิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2556	งวดหกเดือน สิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2557
ธุรกิจสายการบินและธุรกิจสนามบิน	940.5	1,072.9	1,409.4	692.5	707.0
ธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจสนามบิน					
BFS Ground	3.7	2.3	2.9	1.6	1.8
BAC	12.1	12.7	12.9	6.3	5.6
ธุรกิจอื่นๆ	1.6	1.6	-	-	-
<b>รวม</b>	<b>957.9</b>	<b>1,089.5</b>	<b>1,425.2</b>	<b>700.4</b>	<b>714.4</b>

### ค่าใช้จ่ายในการบริหาร

ค่าใช้จ่ายในการบริหารคิดเป็นร้อยละ 9.1 และร้อยละ 9.3 ของค่าใช้จ่ายรวมในปี 2555 และปี 2556 ตามลำดับ ค่าใช้จ่ายในการบริหารประกอบด้วย เงินเดือน และเบี้ยเลี้ยงพนักงาน และค่าตอบแทนผู้บริหาร เป็นหลัก โดยบริษัทฯ มีค่าใช้จ่ายในการบริหารเพิ่มขึ้น จาก 1,160.2 ล้านบาท ในปี 2554 เป็น 1,431.9 ล้านบาทในปี 2555 คิดเป็นอัตราการเพิ่มขึ้นร้อยละ 23.4 และเพิ่มเป็น 1,690.0 ล้านบาท ในปี 2556 คิดเป็นอัตราการเพิ่มขึ้นร้อยละ 18.0 เนื่องจากการเพิ่มเงินเดือนเพื่อที่จะรักษาพนักงานไว้สำหรับงวดหกเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2557 บริษัทฯ มีค่าใช้จ่ายในการบริหารเท่ากับ 669.8 ล้านบาท ลดลงจาก 815.3 ล้านบาทในงวดเดียวกันของปี 2556 คิดเป็นอัตราลดลงร้อยละ 17.8 เนื่องจากผลกระทบจากการนำการตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 27 การประเมินเนื้อหาสัญญาเช่าที่สร้างขึ้นตามรูปแบบกฎหมายมาถือปฏิบัติก่อนวันที่มีผลบังคับใช้ และมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 2 การจ่ายโดยใช้หุ้นเป็นเกณฑ์ (ผู้ลงทุนกรุณาพิจารณาหมายเหตุประกอบงบการเงิน ข้อ 2 ของงบการเงินรวมระหว่างกาลสำหรับงวดสามเดือนและหกเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2557 ซึ่งปรากฏอยู่ในเอกสารแนบ 4.1 ของเอกสารฉบับนี้) ทั้งนี้ ค่าใช้จ่ายในการบริหาร สามารถแบ่งได้ตามธุรกิจ ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

ค่าใช้จ่ายในการบริหาร	ปี 2554	ปี 2555	ปี 2556	งวดหกเดือน สิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2556	งวดหกเดือน สิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2557
ธุรกิจสายการบินและธุรกิจสนามบิน	745.3	1,032.2	1,282.3	626.5	470.2
ธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจสนามบิน					
BFS Ground	205.3	194.0	222.8	106.8	114.8
BAC	168.4	166.7	181.3	80.3	82.7
BAGS Ground	4.1	6.1	-	-	-
PGGS	-	0.5	3.3	1.5	1.8
ธุรกิจอื่นๆ	37.1	32.5	0.3	0.2	0.3
<b>รวม</b>	<b>1,160.2</b>	<b>1,431.9</b>	<b>1,690.0</b>	<b>815.3</b>	<b>669.8</b>

จากตารางข้างต้นจะเห็นว่าต้นทุนขายและบริการ ค่าใช้จ่ายในการขาย และค่าใช้จ่ายในการบริหารส่วนใหญ่จะมาจากธุรกิจสายการบินและธุรกิจสนามบินเป็นหลัก โดยในปี 2556 คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 84.8 ร้อยละ 98.9 และร้อยละ 75.9 ของต้นทุนขายและบริการรวม ค่าใช้จ่ายในการขายรวม และค่าใช้จ่ายในการบริหารรวม ตามลำดับ

ทั้งนี้ ในไตรมาส 2 ปี 2557 บริษัทฯ ลดยอดหนี้จำนวน 13.4 ล้านบาทให้กับบุคคลที่เสมือนมีความขัดแย้งคือบริษัท มอร์แดนพี จำกัด โดยได้บันทึกการลดหนี้ดังกล่าวเป็นค่าใช้จ่ายในการบริหารของบริษัทฯ และบริษัทฯ ได้กำหนดนโยบายและข้อปฏิบัติเกี่ยวกับลูกหนี้ หนี้สงสัยจะสูญ และการตัดจำหน่ายหนี้สูญไว้แล้ว และจะนำไปถือปฏิบัติกับทุกบริษัทฯ ซึ่งรวมถึงบุคคลที่เสมือนมีความขัดแย้ง

### ค่าใช้จ่ายธุรกิจสายการบินและธุรกิจสนามบิน

ค่าใช้จ่ายดำเนินงานธุรกิจสายการบินและธุรกิจสนามบิน ประกอบด้วยต้นทุนขายและบริการ ค่าใช้จ่ายในการขาย และบริหาร ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

ค่าใช้จ่ายธุรกิจสายการบินและ ธุรกิจสนามบิน	ปี 2554	ปี 2555	ปี 2556	งวดหกเดือนสิ้นสุด	งวดหกเดือนสิ้นสุด
				วันที่ 30 มิถุนายน 2556	วันที่ 30 มิถุนายน 2557
ต้นทุนขายและบริการ	8,861.8	11,020.5	12,755.0	5,910.4	7,507.9
ค่าใช้จ่ายในการขาย	940.5	1,072.9	1,409.4	692.5	707.0
ค่าใช้จ่ายในการบริหาร	745.3	1,032.2	1,282.3	626.5	470.2
ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน	10,547.6	13,125.6	15,446.7	7,229.4	8,685.1

#### 16.6.2.1 ธุรกิจสายการบิน

ต้นทุนขายและบริการส่วนใหญ่ของธุรกิจสายการบิน คือ ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง (รวมถึงกำไร/ขาดทุนจากการเข้าทำธุรกรรมเพื่อบริหารจัดการน้ำมันเชื้อเพลิง) เงินเดือน ค่าแรงและผลประโยชน์อื่นๆ ของฝ่ายปฏิบัติการบิน (นักบิน ลูกเรือ และพนักงานปฏิบัติการภาคพื้น) ค่าบริการผู้โดยสาร ค่าเช่าเครื่องบิน ค่าซ่อมแซมเครื่องบิน และค่าธรรมเนียมวิเทศการบิน เป็นต้น ซึ่งส่วนใหญ่เป็นต้นทุนผันแปรตามจำนวนเที่ยวบิน และจำนวนผู้โดยสาร โดยหากบริษัทฯ ให้บริการเที่ยวบินเพิ่มเติม บริษัทฯ จะมีค่าใช้จ่ายประเภทดังกล่าวเพิ่มขึ้นตามไปด้วย ทั้งนี้ ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง ค่าบริการผู้โดยสาร ค่าเช่าเครื่องบิน ค่าซ่อมแซมเครื่องบิน และค่าธรรมเนียมวิเทศการบินรวมกันคิดเป็นสัดส่วนประมาณร้อยละ 70.4 ของต้นทุนขายและบริการรวมของธุรกิจสายการบินในปี 2556 ทั้งนี้ ต้นทุนขายและบริการส่วนที่เหลือส่วนใหญ่คือ เงินเดือน ค่าแรง และผลประโยชน์อื่นซึ่งคิดเป็นประมาณร้อยละ 16.4 ของต้นทุนขายและบริการรวมของธุรกิจสายการบินในปี 2556 ทั้งนี้ ต้นทุนขายและบริการที่สำคัญมีดังต่อไปนี้

**ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง :** บริษัทฯ มีต้นทุนค่าน้ำมันเชื้อเพลิงเพิ่มขึ้นจาก 3,049.2 ล้านบาทในปี 2554 เป็น 3,852.7 ล้านบาทในปี 2555 คิดเป็นอัตราการเพิ่มขึ้นร้อยละ 26.4 และเพิ่มเป็น 4,158.8 ล้านบาท ในปี 2556 คิดเป็นอัตราการเพิ่มขึ้นร้อยละ 7.9 ทั้งนี้ ต้นทุนค่าน้ำมันเชื้อเพลิงเป็นต้นทุนที่มีสัดส่วนที่สูงที่สุดในต้นทุนขายและบริการและเป็นต้นทุนผันแปรตามจำนวนชั่วโมงปฏิบัติการบิน โดยที่ผ่านมา บริษัทฯ ใช้น้ำมันเชื้อเพลิงเพิ่มมากขึ้นจาก 728,857 บาร์เรล ในปี 2554 เป็น 882,581 บาร์เรล ในปี 2555 ในขณะที่ราคาซื้อน้ำมันเชื้อเพลิงได้อยู่ในระดับใกล้เคียงกันที่ 125.59 เหรียญสหรัฐฯ ต่อบาร์เรล และ 126.84 เหรียญสหรัฐฯ

ต่อบาร์เรล ในปี 2554 และ 2555 ตามลำดับ ในปี 2556 บริษัทฯ ใช้น้ำมันเชื้อเพลิงเพิ่มมากขึ้นถึง 1,004,683 บาร์เรล แต่ราคาซื้อน้ำมันเชื้อเพลิงได้ลดลงเล็กน้อยอยู่ในระดับที่ 122.99 เหรียญสหรัฐฯ ต่อบาร์เรล เนื่องจากการขยายฝูงบิน เส้นทางการบิน และความถี่ของเที่ยวบิน ทั้งนี้ ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงเป็นไปตามราคาตลาดโลกซึ่งไม่สามารถควบคุมได้ ถึงแม้ว่าบริษัทฯ จะมีการป้องกันความเสี่ยงราคาน้ำมันในสัดส่วนถั่วเฉลี่ยร้อยละ 58.3 ของประมาณการปริมาณการใช้ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 แต่ก็ไม่สามารถบริหารจัดการความเสี่ยงได้ทั้งหมด สำหรับงวดหกเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2556 และงวดหกเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2557 บริษัทฯ มีการใช้น้ำมันเชื้อเพลิง 471,991 บาร์เรล และ 595,978 บาร์เรล ตามลำดับ และราคาซื้อน้ำมันเชื้อเพลิงอยู่ที่ 122.28 เหรียญสหรัฐฯ ต่อบาร์เรล และ 120.94 เหรียญสหรัฐฯ ต่อบาร์เรลในช่วงเวลาเดียวกัน โดยมีต้นทุนค่าน้ำมันเชื้อเพลิงเพิ่มจาก 1,900.8 ล้านบาท ในงวดหกเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2556 เป็น 2,606.9 ล้านบาท ในงวดหกเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2557 คิดเป็นอัตราการเพิ่มขึ้นร้อยละ 37.2

ทั้งนี้ แม้ว่าราคาซื้อน้ำมันเชื้อเพลิงจะต่ำลงแต่ต้นทุนค่าน้ำมันเชื้อเพลิงกลับเพิ่มขึ้นเนื่องจากอัตราแลกเปลี่ยนที่อ่อนค่าลงจากประมาณ 31.0 บาทต่อเหรียญสหรัฐฯ ในงวดหกเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2556 เป็นประมาณ 32.5 บาทต่อเหรียญสหรัฐฯ ในงวดหกเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน ปี 2557

**ค่าบริการผู้โดยสาร :** บริษัทฯ มีค่าบริการผู้โดยสารเพิ่มขึ้นจาก 1,218.7 ล้านบาทในปี 2554 เป็น 1,719.6 ล้านบาท ในปี 2555 คิดเป็นอัตราการเพิ่มขึ้นร้อยละ 41.1 และเพิ่มเป็น 2,085.3 ล้านบาท ในปี 2556 คิดเป็นอัตราการเพิ่มขึ้นร้อยละ 21.3 สำหรับงวดหกเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2557 บริษัทฯ มีค่าบริการผู้โดยสาร 1,281.4 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 30.8 จาก 980.0 ล้านบาท ในงวดเดียวกันของปี 2556 ทั้งนี้ การเพิ่มขึ้นของค่าบริการผู้โดยสาร เช่น ค่าอาหาร เครื่องดื่ม เป็นผลจากการเพิ่มผู้โดยสารและการเพิ่มระดับการบริการให้แก่ผู้โดยสาร

**ค่าซ่อมแซมเครื่องบิน :** บริษัทฯ มีค่าซ่อมแซมเครื่องบินเพิ่มขึ้นจาก 933.6 ล้านบาท ในปี 2554 เป็น 1,217.0 ล้านบาท ในปี 2555 คิดเป็นอัตราการเพิ่มขึ้นร้อยละ 30.4 และเพิ่มเป็น 1,411.2 ล้านบาท ในปี 2556 คิดเป็นอัตราการเพิ่มขึ้นร้อยละ 16.0 สำหรับในงวดหกเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2557 บริษัทฯ มีค่าซ่อมแซมเครื่องบิน 971.3 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 45.3 จาก 668.3 ล้านบาทจากงวดเดียวกันของปี 2556 ทั้งนี้ การเพิ่มขึ้นของค่าซ่อมแซมเครื่องบิน รวมถึงค่าใช้จ่ายที่บริษัทฯ ต้องสำรองและนำส่งเพื่อการซ่อมบำรุงเครื่องบินให้กับผู้ให้เช่าตามเงื่อนไขของสัญญาเช่าเครื่องบิน (Maintenance Reserve Fund) และค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมของฝูงบินที่มีอายุมากขึ้นตามสัญญาเช่า

**ค่าเช่าเครื่องบิน :** บริษัทฯ มีต้นทุนค่าเช่าเครื่องบินเพิ่มจาก 1,211.2 ล้านบาท ในปี 2554 เป็น 1,352.8 ล้านบาท ในปี 2555 คิดเป็นอัตราการเพิ่มขึ้นร้อยละ 11.7 เนื่องจาก บริษัทฯ ได้รับมอบเครื่องบินแอร์บัส เอ 320 จำนวน 2 ลำ และ เครื่องบินแอร์บัส เอ 319 จำนวน 1 ลำ และต้นทุนค่าเช่าเครื่องบินเพิ่มเป็น 1,530.2 ล้านบาท ในปี 2556 คิดเป็นอัตราการเพิ่มขึ้นร้อยละ 13.1 โดยหลักมาจากการที่บริษัทฯ ได้รับมอบเครื่องบินแอร์บัส เอ 320 จำนวน 2 ลำ และ เครื่องบินแอร์บัส เอ 319 จำนวน 2 ลำในช่วงครึ่งปีหลังของปี 2556 สำหรับงวดหกเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2557 บริษัทฯ มีต้นทุนค่าเช่าเครื่องบินจำนวน 930.0 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 31.7 จากค่าเช่าเครื่องบินจำนวน 706.2 ล้านบาทจากงวดเดียวกันของปี 2556

**เงินเดือน ค่าแรง และผลประโยชน์อื่น :** บริษัทฯ มีเงินเดือน ค่าแรง และผลประโยชน์อื่นเพิ่มจาก 1,367.8 ล้านบาท ในปี 2554 เป็น 1,746.6 ล้านบาท ในปี 2555 คิดเป็นอัตราการเพิ่มขึ้นร้อยละ 27.7 เนื่องจากจำนวนพนักงานบนเครื่องบินที่เพิ่มขึ้นเป็นจำนวน 556 คน ในปี 2555 จากจำนวน 459 คน ในปี 2554 และการปรับโครงสร้างการจ่ายเงินเดือนให้กับพนักงานบนเครื่องบินโดยรวมส่วนที่แปรผันตามจำนวนเที่ยวบินในปี 2555 และบริษัทฯ มีเงินเดือน ค่าแรง และผลประโยชน์อื่นเพิ่มเป็น 2,215.9 ล้านบาทในปี 2556 คิดเป็นอัตราการเพิ่มขึ้นร้อยละ 26.9 เนื่องจากการขึ้นเงินเดือนเพื่อรักษาพนักงานไว้ เป็นหลัก สำหรับงวดหก

เดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2557 บริษัทฯ มีเงินเดือน ค่าแรง และผลประโยชน์อื่น จำนวน 1,064.8 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 10.2 จาก 966.1 ล้านบาทจากงวดเดียวกันของปี 2556

#### 16.6.2.2 ธุรกิจสนามบิน

ต้นทุนขายและบริการของธุรกิจสนามบินเพิ่มจาก 294.4 ล้านบาทในปี 2554 เป็น 353.1 ล้านบาทในปี 2555 คิดเป็นอัตราการเพิ่มขึ้นร้อยละ 19.9 และเพิ่มเป็น 411.0 ล้านบาท ในปี 2556 คิดเป็นอัตราการเพิ่มขึ้นร้อยละ 16.4 เนื่องจากการเติบโตของธุรกิจ ซึ่งรวมถึงจำนวนเที่ยวบินและจำนวนผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้น องค์ประกอบหลักของต้นทุนขายและบริการของธุรกิจสนามบิน คือ ค่าบุคลากร ค่าสาธารณูปโภค และค่าเสื่อมราคา เป็นต้น สำหรับงวดหกเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2557 บริษัทฯ มีต้นทุนขายและบริการของธุรกิจสนามบินเท่ากับ 191.6 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 12.3 จากงวดเดียวกันของปีก่อนหน้าที่ 218.5 ล้านบาท

#### ค่าใช้จ่ายในการขายและบริหารสำหรับธุรกิจสายการบินและธุรกิจสนามบิน

ค่าใช้จ่ายในการขายและบริหาร : ค่าใช้จ่ายในการขายมีองค์ประกอบหลักคือ ค่าใช้จ่ายในการส่งเสริมการขายเป็นหลัก ส่วนเงินเดือนและเบี้ยเลี้ยง เป็นลำดับรองลงมา ส่วนค่าใช้จ่ายในการบริหารมีองค์ประกอบหลัก คือ เงินเดือนพนักงานและเบี้ยเลี้ยง ค่าใช้จ่ายในการขายและการบริหารเท่ากับ 1,685.8 ล้านบาทในปี 2554 และเท่ากับ 2,105.1 ล้านบาท ในปี 2555 คิดเป็นอัตราการเพิ่มขึ้นร้อยละ 24.9 และในปี 2556 บริษัทฯ มีค่าใช้จ่ายในการขายและค่าใช้จ่ายในการบริหารเท่ากับ 2,691.7 ล้านบาท คิดเป็นอัตราการเพิ่มขึ้นร้อยละ 27.9 โดยที่ค่าใช้จ่ายดังกล่าวเพิ่มสูงขึ้นเนื่องจาก มีการเพิ่มกิจกรรมการตลาดและกิจกรรมส่งเสริมการขายรวมทั้งการโฆษณาทางโทรทัศน์ สำหรับงวดหกเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2557 ค่าใช้จ่ายในการขายและการบริหารเท่ากับ 1,177.2 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 10.8 จาก 1,319.0 ล้านบาท ในงวดเดียวกันของปี 2556 โดยค่าใช้จ่ายที่ลดลงเนื่องจาก บริษัทฯ ลดกิจกรรมการตลาด

#### ต้นทุนต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (CASK) สำหรับธุรกิจสายการบินและธุรกิจสนามบิน

ต้นทุนต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (CASK) : ต้นทุนต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารเท่ากับ 3.87 บาทต่อที่นั่งต่อกม. ในปี 2554 เท่ากับ 3.87 บาทต่อที่นั่งต่อกม. ในปี 2555 และ เท่ากับ 4.00 บาทต่อที่นั่งต่อกม. ในปี 2556 สำหรับงวดหกเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2557 ต้นทุนต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารเท่ากับ 3.72 บาทต่อที่นั่งต่อกม.

ทั้งนี้ เนื่องจากราคาน้ำมันเชื้อเพลิงเป็นต้นทุนผันแปรที่บริษัทฯ ไม่สามารถควบคุมได้ การวิเคราะห์ต้นทุนต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (CASK) โดยไม่รวมต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิง จะช่วยเป็นเครื่องชี้ถึงประสิทธิภาพในการบริหารจัดการสายการบิน ซึ่งวัดจากปัจจัยที่เกิดจากการบริหารโดยตรงเพียงอย่างเดียว ทั้งนี้ ต้นทุนต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (CASK) โดยไม่รวมต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิง เท่ากับ 2.94 บาทต่อที่นั่งต่อกม. ในปี 2554 เท่ากับ 2.79 บาทต่อที่นั่งต่อกม. ในปี 2555 และเท่ากับ 2.98 บาทต่อที่นั่งต่อกม. ในปี 2556 สำหรับงวดหกเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2557 ต้นทุนต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร โดยไม่รวมต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิง เท่ากับ 2.76 บาทต่อที่นั่งต่อกม.

#### 16.6.2.3 ธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจสนามบิน

ต้นทุนขายและบริการ ค่าใช้จ่ายในการขาย และค่าใช้จ่ายบริหาร ของธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจสนามบินส่วนใหญ่มาจาก BFS Ground และ BAC โดยคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 94.0 ร้อยละ 95.6 ร้อยละ 99.1 ร้อยละ 98.6 ของต้นทุนขายและบริการ

ค่าใช้จ่ายในการขายและการบริหาร ของธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจสนามบิน ในปี 2554 ปี 2555 ปี 2556 และงวดหกเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2557 ตามลำดับ

#### **BFS Ground**

ต้นทุนขายและบริการของ BFS Ground ในปี 2554 ปี 2555 ปี 2556 และงวดหกเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2557 เท่ากับ 1,055.7 ล้านบาท 1,199.9 ล้านบาท 1,390.8 ล้านบาท และ 785.7 ล้านบาท ตามลำดับ ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 9.8 ร้อยละ 9.1 ร้อยละ 9.3 และร้อยละ 9.0 ของต้นทุนขายและบริการรวม ตามลำดับ ซึ่งส่วนใหญ่ประกอบด้วยค่าแรงพนักงาน และค่าอุปกรณ์เพื่อใช้ในการให้บริการภาคพื้น ทั้งนี้ ต้นทุนขายและบริการเพิ่มขึ้นร้อยละ 13.7 ในปี 2555 เพิ่มขึ้นร้อยละ 15.9 ในปี 2556 และเพิ่มขึ้นร้อยละ 19.3 ในงวดหกเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2557 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อนหน้า เนื่องจากการเพิ่มขึ้นของจำนวนพนักงานเพื่อรองรับจำนวนเที่ยวบินที่มากขึ้น และมีกรปรับค่าแรงขั้นต่ำเป็น 300 บาทต่อวัน ซึ่งเริ่มมีผลบังคับใช้เมื่อปี 2555

ค่าใช้จ่ายในการขายและการบริหารของ BFS Ground คิดเป็นร้อยละ 9.9 ร้อยละ 7.8 ร้อยละ 7.2 และร้อยละ 8.4 ของค่าใช้จ่ายในการขายและการบริหารรวมในปี 2554 ปี 2555 ปี 2556 และงวดหกเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2557 ตามลำดับ โดยส่วนใหญ่ประกอบด้วยเงินเดือนพนักงาน ค่าธรรมเนียมบริหารที่จ่ายให้กับ WFS ซึ่งคิดเป็นอัตราร้อยละของรายได้ (กรุณาดูรายละเอียดเพิ่มเติมในหัวข้อ "ข้อมูลสำคัญอื่น-สัญญาสนับสนุนการบริหารการให้บริการกิจการภาคพื้น) และค่าเสื่อมราคา

#### **BAC**

ต้นทุนขายและบริการของ BAC ในปี 2554 ปี 2555 ปี 2556 และงวดหกเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2557 เท่ากับ 609.3 ล้านบาท 717.9 ล้านบาท 823.2 ล้านบาท และ 434.6 ล้านบาท ตามลำดับ คิดเป็นร้อยละ 5.6 ร้อยละ 5.5 ร้อยละ 5.5 และร้อยละ 5.0 ของต้นทุนขายและบริการรวม ตามลำดับ โดยมีองค์ประกอบหลักคือ ค่าวัสดุดิบ รองลงมาได้แก่ค่าแรงพนักงาน และค่าโซหุ่ยการผลิต ทั้งนี้ ต้นทุนขายและบริการเพิ่มขึ้นร้อยละ 17.8 ในปี 2555 และเพิ่มขึ้นร้อยละ 14.7 ในปี 2556 เนื่องจากค่าแรงพนักงานและค่าโซหุ่ยการผลิตที่เพิ่มสูงขึ้น

ค่าใช้จ่ายในการขายและการบริหารของ BAC คิดเป็นร้อยละ 8.5 ร้อยละ 7.1 ร้อยละ 6.2 และ ร้อยละ 6.4 ของค่าใช้จ่ายในการขายและการบริหารรวมในปี 2554 ปี 2555 ปี 2556 และงวดหกเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2557 ตามลำดับ ซึ่งส่วนใหญ่ประกอบด้วยค่าใช้จ่ายพนักงาน และค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับเบี้ยประกัน และค่าสวัสดิการพนักงาน เป็นต้น

#### **16.6.2.4 ค่าใช้จ่ายอื่น และขาดทุนจากการขายสิทธิการเช่า**

บริษัทฯ มีรายการพิเศษซึ่งเป็นรายการที่ไม่เกิดขึ้นอย่างต่อเนื่องและไม่ถือเป็นการดำเนินงานปกติของบริษัทฯ โดยปี 2554 บริษัทฯ ขาดทุนจากการขายสิทธิการเช่าโรงแรมในต่างประเทศแห่งหนึ่งจำนวน 369.3 ล้านบาท เนื่องจากมีการยกเลิกโครงการการดำเนินธุรกิจโรงแรมที่ประเทศกัมพูชา ทั้งนี้ บริษัทฯ ไม่มีรายการขาดทุนจากการขายสิทธิการเช่าในปี 2555 และ ปี 2556 ในงวดหกเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2557 บริษัทฯ มีกำไรจากการขายสิทธิการเช่าจำนวน 3.6 ล้านบาท

ค่าใช้จ่ายอื่น ในปี 2554 ปี 2555 และปี 2556 มีจำนวน 61.4 ล้านบาท 34.4 ล้านบาท และ 70.6 ล้านบาท ตามลำดับ สำหรับงวดหกเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2556 และ ปี 2557 ค่าใช้จ่ายอื่น มีจำนวน 35.9 ล้านบาท และ 6.4 ล้านบาท ตามลำดับ ในปี 2554 และปี 2555 ค่าใช้จ่ายอื่นส่วนใหญ่คือการขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยน ในปี 2556 ค่าใช้จ่ายอื่นส่วนใหญ่คือ



การตัดสินใจที่สัมพันธ์กับสภาพออกจากบัญชี และในงวดหกเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2557 ค่าใช้จ่ายอื่นส่วนใหญ่คือผลขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยน

#### 16.6.2.5 ค่าใช้จ่ายทางการเงิน

ค่าใช้จ่ายทางการเงินมีองค์ประกอบหลักคือ ค่าเช่าตามสัญญาเช่าช่วงจากกองทุนรวม ทั้งในส่วน of ค่าเช่าตามสัญญาเช่าช่วง และส่วนที่ผันแปรตามจำนวนผู้โดยสารขาออกและเที่ยวบินขาเข้าในการคำนวณอัตราดอกเบี้ยที่แท้จริง ดอกเบี้ยจ่ายสถาบันการเงิน และดอกเบี้ยภายใต้สัญญาเช่าทางการเงิน (Finance Lease) ในรูปแบบสัญญาซื้อขายแบบมีเงื่อนไข (Conditional Sale Agreement) ในปี 2556 บริษัทฯ ได้เปลี่ยนแปลงวิธีการบันทึกบัญชีเงินกู้ยืมระยะยาวจากกิจการที่เกี่ยวข้องในส่วนของสัญญาเช่าช่วงจากกองทุนรวม เพื่อให้รวมถึงประมาณการค่าบริการผันแปร (นอกเหนือจากค่าเช่าคงที่) มารวมคำนวณเพื่อหาอัตราดอกเบี้ยที่แท้จริง การเปลี่ยนแปลงวิธีการคำนวณทำให้มูลค่าทางบัญชีของเงินกู้ยืมระยะยาวดังกล่าวเพิ่มสูงขึ้นเนื่องจากการนำประมาณการหนี้สินที่มีในอนาคตตลอดทั้งสัญญามารวมบันทึกในงบการเงิน

หน่วย : ล้านบาท

ค่าใช้จ่ายทางการเงิน	ปี 2554	ปี 2555	ปี 2556	ไตรมาสที่ 2 ปี 2556	ไตรมาสที่ 2 ปี 2557
ดอกเบี้ยจ่ายกองทุนรวม	1,283.0	1,314.1	1,331.7	659.0	643.2
ดอกเบี้ยจ่าย <sup>(1)</sup>	547.2	547.6	433.7	221.4	181.8
อื่นๆ เช่นค่าธรรมเนียมบัตรเครดิต	16.0	6.1	0.2	0.1	0.2
รวม	1,846.3	1,867.8	1,765.6	880.5	825.2

หมายเหตุ<sup>(1)</sup> ดอกเบี้ยจ่ายสถาบันการเงินและหนี้สินภายใต้สัญญาเช่าทางการเงิน (Finance Lease)

ดอกเบี้ยจ่ายกองทุนรวมเพิ่มจาก 1,283.0 ล้านบาท ในปี 2554 เป็น 1,314.1 ล้านบาทในปี 2555 คิดเป็นอัตราการเพิ่มขึ้นร้อยละ 2.4 และเพิ่ม เป็น 1,331.7 ล้านบาท ในปี 2556 คิดเป็นอัตราการเพิ่มขึ้นร้อยละ 1.3 เนื่องจากผลต่างสะสมระหว่างค่าใช้จ่ายดอกเบี้ยตามจริงและค่าใช้จ่ายดอกเบี้ยที่สูงกว่าซึ่งคำนวณจากอัตราดอกเบี้ยที่แท้จริงของค่าเช่ารวมถึงค่าเช่าผันแปรตามที่กำหนดในการนำการตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 27 เรื่องการประเมินเนื้อหาสัญญาเช่าที่สร้างขึ้นตามรูปแบบกฎหมาย มาถือปฏิบัติ ซึ่งบริษัทฯ ต้องรวมค่าเช่าผันแปรมารวมคำนวณหาอัตราดอกเบี้ยที่แท้จริง ดอกเบี้ยจ่ายกองทุนรวมในงวดหกเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2556 และงวดหกเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2557 ลดลงเล็กน้อยจาก 659.0 ล้านบาท เป็น 643.2 ล้านบาท สำหรับดอกเบี้ยจ่ายในปี 2554 และปี 2555 อยู่ในระดับใกล้เคียงกันและลดลงเล็กน้อยในปี 2556

#### 16.6.2.6 ค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้

เนื่องจากบริษัทฯ มีภาษีรอการตัดจ่าย บริษัทฯ จึงไม่ต้องชำระภาษีในปี 2553 อย่างไรก็ดี บริษัทฯ กลับมาดำเนินการชำระภาษีในปี 2554 โดยค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้ในปี 2554 เท่ากับ 298.1 ล้านบาท ซึ่งเกี่ยวเนื่องกับการนำมาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 12 เรื่อง ภาษีเงินได้ มาถือปฏิบัติในการบันทึกหนี้สินภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี ในปี 2555 บริษัทฯ มีค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้เท่ากับ 458.4 ล้านบาท ซึ่งจำนวน 282.0 ล้านบาทเป็นหนี้สินภาษีเงินได้รอการตัดจ่ายซึ่งบันทึกตามมาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 12 ดังกล่าว ในปี 2556 บริษัทฯ มีค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้ 139.9 ล้านบาท ลดลงในอัตราร้อยละ 69.5 จากปี 2555

สำหรับงวดหกเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2556 และ ปี 2557 บริษัทฯ มีค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้เท่ากับ 129.3 ล้านบาท และ 21.3 ล้านบาท ตามลำดับ โดยการลดลงดังกล่าวเกิดขึ้นจากการที่ภาษีเงินได้รอการตัดจ่ายลดลงและการที่อัตราภาษีเงินได้ลดลงจากร้อยละ 23 ในปี 2555 เป็นร้อยละ 20 ในปี 2556 และงวดหกเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2557

ทั้งนี้ บริษัทฯ มีผลขาดทุนสะสมทางภาษียกมาซึ่งโดยหลักประกอบด้วยผลขาดทุนทางภาษีของบริษัทฯ ที่เกิดขึ้นก่อนปี 2556 จำนวน 163.0 ล้านบาท และ 1,361.9 ล้านบาท ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 และปี 2554 ตามลำดับ ทั้งนี้ ตามหลักกฎหมายภาษีอากร ผลขาดทุนสะสมทางภาษียกมาที่เกิดจากการดำเนินธุรกิจปกติ สามารถนำไปใช้ได้เป็นเวลา 5 รอบระยะเวลาบัญชี นับแต่รอบระยะเวลาบัญชีที่เกิดผลขาดทุนทางภาษีนั้น ทั้งนี้ บริษัทฯ ไม่ได้บันทึกผลขาดทุนสะสมทางภาษียกมาสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2556

นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้รับสิทธิและประโยชน์ทางภาษีจากคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนหลายประการสำหรับเครื่องบินบางลำของบริษัทฯ สนามบินของบริษัทฯ และกิจการผลิตอาหารของบริษัทฯ ในสนามบินสมุย ดังนั้น บริษัทฯ จึงได้รับสิทธิและประโยชน์ทางภาษีจากการได้รับการส่งเสริมการลงทุนเท่ากับ 109.4 ล้านบาท 212.4 ล้านบาท และ 252.8 ล้านบาท ในปี 2554 ปี 2555 และปี 2556 ตามลำดับ

### 16.6.3 การวิเคราะห์กำไร

#### 16.6.3.1 กำไรก่อนดอกเบี้ยจ่ายและภาษีเงินได้ (EBIT) กำไรก่อนดอกเบี้ยจ่ายและภาษีเงินได้ บวกกลับด้วยค่าเสื่อมราคา และค่าตัดจำหน่าย (EBITDA) กำไรก่อนดอกเบี้ยจ่ายและภาษีเงินได้ บวกกลับด้วยค่าเสื่อมราคา ค่าตัดจำหน่าย และค่าเช่าเครื่องบิน (EBITDAR)

บริษัทฯ มีกำไรก่อนดอกเบี้ยจ่ายและภาษีเงินได้ (EBIT) ซึ่งคำนวณจากรายได้รวม (ไม่รวมรายได้เงินปันผล กำไรจากการขายสินทรัพย์ กำไรจากการขายเงินลงทุน กำไรจากการขายเงินลงทุนในบริษัทย่อย ดอกเบี้ยรับ และเงินชดเชยจากการยกเลิกสัญญา) หักด้วยค่าใช้จ่ายรวม (ไม่รวมขาดทุนจากการขายสิทธิการเช่า) บวกด้วยส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม เท่ากับ 1,777.3 ล้านบาท 2,808.6 ล้านบาท 2,676.4 ล้านบาท 1,631.4 ล้านบาท และ 801.6 ล้านบาทในปี 2554 ปี 2555 ปี 2556 งวดหกเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2556 และงวดหกเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2557 ตามลำดับ หรือคิดเป็นร้อยละ 12.3 ร้อยละ 15.5 ร้อยละ 13.1 ร้อยละ 16.4 และร้อยละ 7.5 ของรายได้จากการดำเนินงาน ตามลำดับ

บริษัทฯ มีกำไรก่อนดอกเบี้ยจ่ายและภาษีเงินได้ บวกด้วยค่าเสื่อมราคา และค่าตัดจำหน่าย (EBITDA) ซึ่งคำนวณจากรายได้รวม (ไม่รวมรายได้เงินปันผล กำไรจากการขายสินทรัพย์ กำไรจากการขายเงินลงทุน กำไรจากการขายเงินลงทุนในบริษัทย่อย ดอกเบี้ยรับ และเงินชดเชยจากการยกเลิกสัญญา) หักด้วยค่าใช้จ่ายรวม (ไม่รวมขาดทุนจากการขายสิทธิการเช่า) บวกด้วยส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม บวกกลับด้วยค่าเสื่อมราคา และค่าตัดจำหน่าย เท่ากับ 2,401.2 ล้านบาท 3,401.2 ล้านบาท 3,249.3 ล้านบาท 1,908.9 ล้านบาท และ 1,107.5 ในปี 2554 ปี 2555 ปี 2556 งวดหกเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2556 และงวดหกเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2557 ตามลำดับ หรือคิดเป็นร้อยละ 16.6 ร้อยละ 18.7 ร้อยละ 15.9 ร้อยละ 19.1 และร้อยละ 10.3 ของรายได้จากการดำเนินงาน ตามลำดับ

บริษัทฯ มีกำไรก่อนดอกเบี้ยจ่ายและภาษีเงินได้ บวกด้วยค่าเสื่อมราคา ค่าตัดจำหน่าย และค่าเช่าเครื่องบิน (EBITDAR) ซึ่งคำนวณจากรายได้รวม (ไม่รวมรายได้เงินปันผล กำไรจากการขายสินทรัพย์ กำไรจากการขายเงินลงทุน กำไรจากการขายเงินลงทุนในบริษัทย่อย ดอกเบี้ยรับ และเงินชดเชยจากการยกเลิกสัญญา) หักด้วยค่าใช้จ่ายรวม (ไม่รวมขาดทุนจากการขายสิทธิการเช่า) บวกด้วยส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม บวกกลับด้วยค่าเสื่อมราคา ค่าตัดจำหน่าย และค่าเช่าเครื่องบิน เท่ากับ 3,612.4 ล้านบาท 4,754.0 ล้านบาท 4,779.5 ล้านบาท 2,615.1 ล้านบาท และ 2,037.5 ล้านบาท ในปี 2554 ปี 2555 ปี 2556 งวดหก

เดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2556 และงวดหกเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2557 ตามลำดับ หรือคิดเป็นร้อยละ 24.9 ร้อยละ 26.2 ร้อยละ 23.4 ร้อยละ 26.2 และร้อยละ 19.0 ของรายได้จากการดำเนินงาน ตามลำดับ

ตารางแสดงการคำนวณ EBIT EBITDA และ EBITDAR

หน่วย : ล้านบาท

	2554 (ปรับปรุงใหม่)	2555 (ปรับปรุงใหม่)	2556	งวดหกเดือน สิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2556 (ปรับปรุงใหม่)	งวดหกเดือน สิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2557
กำไรสำหรับปี/งวด	290.6	1,832.4	990.0	881.9	204.8
บวก:					
ค่าใช้จ่ายทางการเงิน	1,846.3	1,867.8	1,765.6	880.5	825.2
ค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้	298.1	458.4	139.9	129.3	21.3
ขาดทุนจากการขายเงินลงทุนในบริษัทย่อย	-	-	-	-	-
ขาดทุนจากการขายสิทธิการเช่า	369.3	-	-	-	-
ขาดทุนจากการตัดจำหน่ายสินทรัพย์ถาวร	-	-	72.2	19.4	11.8
หัก:					
รายได้เงินปันผล	(91.6)	(135.3)	(219.6)	(219.3)	(243.8)
กำไรจากการขายเงินลงทุน	(325.3)	(818.9)	(41.6)	(41.9)	(3.4)
กำไรจากการขายเงินลงทุนในบริษัทย่อย	-	(226.8)	(3.0)	(3.0)	-
กำไรจากการขายสินทรัพย์	(0.8)	(99.7)	(2.4)	(4.6)	(4.1)
ดอกเบี้ยรับ	(63.5)	(69.3)	(24.7)	(10.9)	(10.2)
รายได้อื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงาน <sup>(1)</sup>	(545.8)	-	-	-	-
<b>EBIT</b>	<b>1,777.3</b>	<b>2,808.6</b>	<b>2,676.4</b>	<b>1,631.4</b>	<b>801.6</b>
บวก:					
ค่าเสื่อมราคา และค่าตัดจำหน่าย	623.9	592.6	572.9	277.5	305.9
<b>EBITDA</b>	<b>2,401.2</b>	<b>3,401.2</b>	<b>3,249.3</b>	<b>1,908.9</b>	<b>1,107.5</b>
บวก:					
ค่าเช่าเครื่องบิน	1,211.2	1,352.8	1,530.2	706.2	930.0
<b>EBITDAR</b>	<b>3,612.4</b>	<b>4,754.0</b>	<b>4,779.5</b>	<b>2,615.1</b>	<b>2,037.5</b>
รายได้รวม	15,523.0	19,519.9	20,721.4	10,256.7	10,980.3
รายได้จากการดำเนินงาน <sup>(3)</sup>	14,496.0	18,169.9	20,430.1	9,977.0	10,718.8
EBIT Ratio (ร้อยละ)	12.3	15.5	13.1	16.4	7.5
EBIDA Ratio (ร้อยละ)	16.6	18.7	15.9	19.1	10.3
EBITDAR Ratio (ร้อยละ)	24.9	26.2	23.4	26.2	19.0

หมายเหตุ <sup>(1)</sup> รายได้จากการเลิกสัญญาในปี 2554

<sup>(2)</sup> การคำนวณ EBIT EBITDA และ EBITDAR รวมถึงการคำนวณ EBIT EBITDA และ EBITDAR ต่อรายได้รวม เป็นการคำนวณเพิ่มเติมซึ่งผู้ลงทุนไม่ควรพิจารณาเป็นการแสดงผลการดำเนินงานหรือสภาพคล่อง หรือใช้ทดแทนกำไรสำหรับปี/งวด หรือกระแสเงินสดจากการดำเนินงาน ซึ่งถูกแสดงในงบการเงินของบริษัทฯ ที่จัดทำขึ้นตามมาตรฐานการบัญชี ทั้งนี้ เนื่องจากมีวิธีการคำนวณ EBIT EBITDA และ EBITDAR หลายนวิธี EBIT EBITDA และ EBITDAR ตามที่ปรากฏในเอกสารฉบับนี้อาจไม่สามารถนำไปเปรียบเทียบกับมาตรฐานที่มีชื่อเรียกอย่างเดียวกันที่ใช้โดยบริษัทอื่น

<sup>(3)</sup> รายได้รวมหักรายได้ที่ไม่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงาน (รายได้เงินปันผล กำไรจากการขายเงินลงทุน กำไรจากการขายเงินลงทุนในบริษัทย่อย กำไรจากการขายสินทรัพย์ ดอกเบี้ยรับ และรายได้ที่ไม่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานอื่น)

ทั้งนี้ บริษัทฯ เชื่อว่าสิ่งชี้วัดผลประกอบการของบริษัทฯ ที่ใกล้เคียงกับ EBIT EBITDA และ EBITDAR มากที่สุดคือ กำไรสำหรับปี/งวด อย่างไรก็ตาม กำไรสำหรับปี/งวด ได้ใช้มาตรฐานทางบัญชีต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับรายจ่ายเพื่อการลงทุน เช่น การบันทึกค่าเสื่อมราคา และธุรกรรมที่ไม่ใช่การดำเนินงาน เช่น ดอกเบี้ยรับ ดอกเบี้ยจ่าย และภาษีเงินได้ ซึ่งแตกต่างกันในแต่ละบริษัท ดังนั้น เพื่อลดความแตกต่างดังกล่าว EBIT EBITDA และ EBITDAR จะให้ข้อมูลเพิ่มเติมเกี่ยวกับผลประกอบการของบริษัทฯ และสามารถนำไปเปรียบเทียบกับบริษัทอื่นๆ ได้ อย่างไรก็ตาม นักลงทุนควรพิจารณา EBIT EBITDA และ EBITDAR ควบคู่ไปกับกำไรสำหรับปี/งวด ซึ่งเป็นตัวชี้วัดผลประกอบการของบริษัทฯ ตามที่ปรากฏในงบการเงิน ทั้งนี้ เงินจาก EBIT EBITDA และ EBITDAR อาจไม่สามารถนำไปชำระคืนหนี้ได้ เนื่องจากอาจมีข้อจำกัดของเงินปันเงินกู้ ความจำเป็นของรายจ่ายเพื่อการลงทุน และภาระผูกพันอื่นๆ

### 16.6.3.2 กำไรสำหรับปี/งวด

บริษัทฯ มีกำไรสำหรับปีเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญจาก 290.6 ล้านบาท ในปี 2554 เป็น 1,832.4 ล้านบาทในปี 2555 หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 530.5 ซึ่งนอกเหนือจากสาเหตุหลักที่กล่าวมาในหัวข้อรายได้และค่าใช้จ่ายแล้ว กำไรที่เพิ่มขึ้นหลักๆ มาจากกำไรจากการขายเงินลงทุนใน BGH เท่ากับ 818.9 ล้านบาทในปี 2555 เทียบกับกำไรจากการขายเงินลงทุนใน BGH จำนวน 325.3 ล้านบาท ในปี 2554 และ บริษัทฯ มีกำไรสำหรับปีเท่ากับ 990.0 ล้านบาท ในปี 2556 คิดเป็นอัตราการลดลงร้อยละ 46.0 เนื่องจากสาเหตุหลักที่กล่าวมาในหัวข้อรายได้และค่าใช้จ่าย และการลดลงของกำไรจากการขายเงินลงทุนใน BGH ซึ่งลดลงเหลือ 41.6 ล้านบาท ในปี 2556 สำหรับงวดหกเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2557 บริษัทฯ มีกำไรสำหรับงวดเท่ากับ 204.8 ล้านบาท ลดลงจากงวดเดียวกันของปี 2556 ที่ 881.9 ล้านบาท หรือ ลดลงร้อยละ 76.8 โดยหลักเนื่องจากค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้นในอัตราที่เร็วกว่าอัตราการเพิ่มของรายได้ ตามเหตุผลที่ได้กล่าวในเบื้องต้นโดยบริษัทฯ มีอัตรากำไรสุทธิเท่ากับร้อยละ 1.9 ร้อยละ 9.4 และร้อยละ 4.8 ในปี 2554 ปี 2555 และปี 2556 ตามลำดับ และในงวดหกเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2557 บริษัทฯ มีอัตรากำไรสุทธิเท่ากับร้อยละ 1.9 ลดลงเมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปี 2556 ที่ร้อยละ 8.6 อย่างไรก็ตาม หากคำนวณกำไรสุทธิโดยไม่รวมรายการพิเศษที่ไม่เกิดขึ้นอย่างต่อเนื่องและไม่ถือเป็นการดำเนินงานปกติของบริษัทฯ กล่าวคือ กำไรจากการขายเงินลงทุนต่างๆ กำไรจากการขายสินทรัพย์ เงินชดเชยจากการยกเลิกสัญญา และขาดทุนจากการขายสิทธิการเช่า บริษัทฯ จะมีอัตรากำไรสุทธิเท่ากับร้อยละ 1.4 และมีอัตรากำไรสุทธิเท่ากับ ร้อยละ 3.5 ร้อยละ 4.6 และร้อยละ 1.8 ในปี 2554 ปี 2555 ปี 2556 และงวดหกเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2557 ตามลำดับ

### 16.6.3.3 กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น

กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นของบริษัทฯ ลดลงจาก 3,437.8 ล้านบาทในปี 2554 เป็น 2,535.4 ล้านบาท ในปี 2555 คิดเป็นอัตราการลดลงร้อยละ 26.3 โดยหลักเกิดขึ้นจากการลดลงของผลกำไรจากการวัดมูลค่าเงินลงทุนในหลักทรัพย์เพื่อขายและการเพิ่มขึ้นของภาษีเงินได้ซึ่งเกิดขึ้นเนื่องจากภาษีรอการตัดบัญชีของผลกำไรจากการวัดมูลค่าเงินลงทุนในหลักทรัพย์เพื่อขายที่เพิ่มขึ้น

ในปี 2556 กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นของบริษัทฯ เท่ากับ 360.2 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 85.8 จาก 2,535.4 ในปี 2555 โดยหลักเนื่องจากการลดลงของผลกำไรจากการวัดมูลค่าเงินลงทุนในหลักทรัพย์เพื่อขาย อันเป็นผลมาจากราคาตลาดของหุ้น BGH ที่ค่อนข้างคงที่ และในงวดหกเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2557 กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นของบริษัทฯ เพิ่มขึ้นเล็กน้อยเป็น 4,709.3 ล้านบาท จาก 4,195.0 ล้านบาทในงวดหกเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2556 เนื่องจากการเพิ่มขึ้นของผลกำไรจากการวัดมูลค่าเงินลงทุนในหลักทรัพย์เพื่อขาย

ผลต่างของอัตราแลกเปลี่ยนจากการแปลงค่าเงินที่เป็นเงินต่างประเทศ บริษัทฯ บันทึกผลต่างของอัตราแลกเปลี่ยนจากการแปลงค่าเงินที่เป็นเงินต่างประเทศเป็นกำไรจำนวน 0.6 ล้านบาทในปี 2554 ในขณะที่บันทึกเป็นผลขาดทุนจำนวน 0.2 ล้านบาทในปี 2555 และ 2556 บริษัทฯ ไม่มีผลต่างของอัตราแลกเปลี่ยนจากการแปลงค่าเงินที่เป็นเงินต่างประเทศในงวดหกเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2557 เมื่อเปรียบเทียบกับผลขาดทุนจำนวน 0.2 ล้านบาทในงวดเดียวกันของปี 2556

กำไร (ขาดทุน) ของการวัดมูลค่าเงินลงทุนในหลักทรัพย์เพื่อขาย กำไรของการวัดมูลค่าเงินลงทุนในหลักทรัพย์เพื่อขายของบริษัทฯ ลดลง จาก 3,799.6 ล้านบาทในปี 2554 เป็น 3,169.4 ล้านบาทในปี 2555 คิดเป็นอัตรการลดลงร้อยละ 16.6 และลดเป็น 450.5 ล้านบาทในปี 2556 คิดเป็นอัตรการลดลงร้อยละ 85.8 สำหรับในงวดหกเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2557 กำไรของบริษัทฯ ของการวัดมูลค่าเงินลงทุนในหลักทรัพย์เพื่อขายเท่ากับ 5,886.7 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก 5,244.0 ล้านบาทในงวดเดียวกันของปี 2556 คิดเป็นอัตรการเพิ่มขึ้นร้อยละ 12.3 การลดลงในปี 2554 ปี 2555 และ ปี 2556 เป็นผลมาจากการเพิ่มขึ้นของราคาตลาดของหุ้น BGH ที่น้อยลงเมื่อเปรียบเทียบกับช่วงก่อน และการเพิ่มขึ้นเล็กน้อยในงวดหกเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2557 เป็นผลมาจากการเพิ่มขึ้นของราคาตลาดของหุ้น BGH เมื่อเทียบกับงวดหกเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2556 โดยราคาหุ้นของ BGH เพิ่มขึ้นจาก 82.0 บาท ณ สิ้นปี 2554 เป็น 113.5 บาท ณ สิ้นปี 2555 และ เป็น 117.5 บาท ณ สิ้นปี 2556 ในขณะที่สัดส่วนการถือหุ้นของบริษัทฯ ใน BGH อยู่ในระดับเท่าๆ กันในแต่ละช่วงระยะเวลาทั้งนี้ แม้ราคาหุ้น BGH ในงวดหกเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2556 ลดลงเป็น 16.6 บาท เนื่องจากมีการเปลี่ยนแปลงมูลค่าหุ้นที่ตราไว้จาก 1 บาท เป็น 0.1 บาทในเดือนเมษายน 2557 แต่หากคิดเป็นมูลค่าหุ้นที่ตราไว้ที่เท่ากันราคาคงกล่าวอ้างถือว่าสูงกว่างวดเดียวกันในปีก่อนหน้า

ผลกระทบของภาษีเงินได้ บริษัทฯ บันทึกผลกระทบของภาษีเงินได้ในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จจำนวน 362.4 ล้านบาท 633.9 ล้านบาท และ 90.1 ล้านบาท ในปี 2554 2555 และปี 2556 ตามลำดับ ซึ่งแสดงถึงภาษีรอการตัดบัญชีของผลต่างการวัดมูลค่าเงินลงทุนในหลักทรัพย์เพื่อขายที่บันทึกไว้ ซึ่งเกี่ยวข้องกับสัดส่วนการถือหุ้น BGH ของบริษัทฯ เป็นหลัก ตามที่ได้กล่าวไว้แล้วข้างต้น สำหรับงวดหกเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2556 และงวดหกเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2557 บริษัทฯ บันทึกผลกระทบของภาษีเงินได้ในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จจำนวน 1,048.8 ล้านบาท และ 1,177.3 ล้านบาท ตามลำดับ

#### 16.6.3.4 กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี/งวด

ในปี 2554 ปี 2555 ปี 2556 งวดหกเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน ปี 2556 และงวดหกเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2557 บริษัทฯ มีกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ เท่ากับ 3,728.4 ล้านบาท 4,367.8 ล้านบาท 1,350.2 ล้านบาท 5,076.9 ล้านบาท และ 4,914.2 ล้านบาท ตามลำดับ คิดเป็นอัตรการเพิ่มขึ้นร้อยละ 17.2 ในปี 2555 ลดลงร้อยละ 69.1 ในปี 2556 และลดลงร้อยละ 3.2 ในงวดหกเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2557 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อนหน้า การลดลงในปี 2556 และงวดหกเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2557 โดยหลักเป็นผลจากผลกำไรจากการวัดมูลค่าเงินลงทุนในหลักทรัพย์เพื่อขายของหุ้น BGH ลดลง อย่างไรก็ตาม ผลกำไรจากการวัดมูลค่าเงินลงทุนในหลักทรัพย์เพื่อขายของหุ้น BGH ในปี 2555 และปี 2556 มีมูลค่าน้อยกว่าปี 2554 เนื่องจาก ในปี 2555 และปี 2556 ราคาหุ้น BGH ปรับขึ้นน้อยกว่าการปรับขึ้นของราคาหุ้น BGH ในปี 2554 โดยผลกำไรจากการวัดมูลค่าเงินลงทุนในหลักทรัพย์เพื่อขายของหุ้น BGH มีมูลค่าเท่ากับ 3,799.6 ล้านบาท 3,169.4 ล้านบาท 450.5 ล้านบาท 5,244.0 ล้านบาท และ 5,886.7 ล้านบาท ในปี 2554 ปี 2555 ปี 2556 งวดหกเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2556 และงวดหกเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2557 ตามลำดับ และคิดเป็นอัตรกำไรสำหรับปีเท่ากับร้อยละ 1.9 ร้อยละ 9.4 ร้อยละ 4.8 และร้อยละ 1.9 ตามลำดับ

## 16.7 คำอธิบายและการวิเคราะห์ฐานะสินทรัพย์

### สินทรัพย์รวม

ณ วันที่ 31 ธันวาคม ปี 2554 ปี 2555 ปี 2556 และวันที่ 30 มิถุนายน 2557 บริษัทฯ มีสินทรัพย์รวมเท่ากับ 27,450.9 ล้านบาท 32,008.1 ล้านบาท 30,393.1 ล้านบาทและ 34,178.2 ล้านบาท ตามลำดับ โดยสินทรัพย์ส่วนใหญ่ของบริษัทฯ คือเงินลงทุนระยะยาวอื่นๆ ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด (และลูกหนี้อื่นๆ บางส่วนในปี 2555 ซึ่งเกิดจากการปรับโครงสร้างธุรกิจ (กรุณาดูรายละเอียดการปรับโครงสร้างธุรกิจในหัวข้อ 2.4.1)) โดยสินทรัพย์ดังกล่าวมีมูลค่ารวมเท่ากับ 18,425.9 ล้านบาท 23,881.5 ล้านบาท 23,213.6 ล้านบาท และ 28,013.8 ล้านบาท และคิดเป็นร้อยละ 67.1 – 82.0 ของสินทรัพย์รวม ณ วันที่ 31 ธันวาคม ปี 2554 ปี 2555 ปี 2556 และงวดหกเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2557 ตามลำดับ

### สินทรัพย์หมุนเวียน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม ปี 2554 ปี 2555 ปี 2556 และวันที่ 30 มิถุนายน ปี 2557 บริษัทฯ มีสินทรัพย์หมุนเวียน เท่ากับ 3,954.9 ล้านบาท 7,843.9 ล้านบาท 5,714.5 ล้านบาท และ 3,345.1 ล้านบาท ตามลำดับ โดยสินทรัพย์หมุนเวียนส่วนใหญ่ประกอบด้วย เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ลูกหนี้การค้า และลูกหนี้อื่นๆ ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 66.1 ร้อยละ 84.9 ร้อยละ 74.1 และร้อยละ 76.5 ของสินทรัพย์หมุนเวียน ตามลำดับ

เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันที่ 31 ธันวาคม ปี 2554 ปี 2555 ปี 2556 และวันที่ 30 มิถุนายน 2557 เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเท่ากับ 1,359.1 ล้านบาท 3,665.7 ล้านบาท 2,552.9 ล้านบาท และ 1,419.6 ล้านบาท ตามลำดับ โดยเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้นในปี 2555 จากกระแสเงินสดจากการดำเนินงานประกอบกับในปี 2555 บริษัทฯ ได้รับเงินมัดจำค่าหุ้นจำนวน 1,898.5 ล้านบาท คืนจากผู้ถือหุ้นใหญ่และประธานคณะผู้บริหารของบริษัทฯ สำหรับในปี 2556 และงวดหกเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2557 เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดลดลงเนื่องจากบริษัทฯ จ่ายเงินปันผลจำนวน 2,424.2 ล้านบาท และลงทุนในเงินลงทุนชั่วคราวที่ได้ผลตอบแทนสูงในปี 2556

ลูกหนี้การค้า (ก่อนหักค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญ) ณ วันที่ 31 ธันวาคม ปี 2554 ปี 2555 ปี 2556 และวันที่ 30 มิถุนายน 2557 บริษัทฯ มีลูกหนี้การค้า (ก่อนหักค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญ) เท่ากับ 1,359.1 ล้านบาท 1,737.8 ล้านบาท 1,686.5 ล้านบาท และ 1,236.1 ล้านบาท ตามลำดับ โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม ปี 2554 ปี 2555 ปี 2556 และวันที่ 30 มิถุนายน 2557 ลูกหนี้การค้า – กิจกรรมที่เกี่ยวข้องกัน (ก่อนหักค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญ) มีจำนวน 150.8 ล้านบาท 177.9 ล้านบาท 67.5 ล้านบาท และ 13.5 ล้านบาท ตามลำดับ ซึ่งบริษัทฯ ได้ตั้งค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญจำนวน 144.8 ล้านบาท ในปี 2554 จำนวน 176.3 ล้านบาท ในปี 2555 และจำนวน 18.0 ล้านบาท ในปี 2556 โดยบริษัทฯ ไม่ได้ตั้งค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญในงวดหกเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2557 โดยสาเหตุที่ค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญลดลงในปี 2556 ส่วนใหญ่เนื่องจากบริษัทฯ ได้ตัดจำหน่ายหนี้สูญ กับบริษัทแห่งหนึ่งที่ได้ปิดกิจการไปแล้วจำนวน 126.3 ล้านบาท (ภาระที่บันทึก ณ วันที่เกิดรายการเท่ากับ 4.13 ล้านเหรียญดอลลาร์สหรัฐ หรือจำนวน 145.69 ล้านบาท) บริษัท บางกอกแอร์ทัวร์ จำกัด จำนวน 10.5 ล้านบาท บริษัท สมุยแอควคอม จำกัด จำนวน 2.0 ล้านบาท และบริษัท ไทยคาร์โกแอร์ไลน์ จำกัด จำนวน 0.5 ล้านบาท โดยการตัดจำหน่ายหนี้สูญดังกล่าวอนุมัติโดยกรรมการผู้อำนวยการใหญ่และบริษัทฯ ได้รับชำระคืนจากบริษัท บางกอกแอร์ทัวร์ จำกัด จำนวน 12.2 ล้านบาท และ บริษัท สมุยพาร์คโอเวนัว จำกัด จำนวน 6.9 ล้านบาท สำหรับค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญจำนวน 18.0 ล้านบาท ณ สิ้นปี 2556 บริษัทฯ ได้รับชำระคืนแล้วจากบริษัทสมุยพาร์คโอเวนัว จำกัด จำนวน 7.2 ล้านบาท และ บริษัท สมุยปาล์มบีชรีสอร์ท จำกัด จำนวน 10.8 ล้านบาท สำหรับลูกหนี้การค้าสุทธิ – กิจกรรมที่เกี่ยวข้องกัน (หลังหักค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญ) มีจำนวน 6.0 ล้านบาท 1.6 ล้านบาท 49.5 ล้านบาท และ 13.5 ล้านบาท ณ ช่วงเวลาดังกล่าว ตามลำดับ ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้กำหนดนโยบายการให้เครดิตทางการค้าคือ 30 วัน และบริษัทฯ จะตั้งสำรองค่าเผื่อ

หนี้สงสัยจะสูญเป็นจำนวนร้อยละ 100 ของยอดลูกหนี้ที่ค้างชำระเกิน 1 ปีขึ้นไป สำหรับการตัดจำหน่ายหนี้สูญของบริษัทฯ หากบริษัทฯ ได้มีการตั้งค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญเต็มจำนวนแล้ว และคาดหมายได้อย่างแน่นอนแล้วว่าจะไม่ได้รับชำระหนี้ การตัดจำหน่ายหนี้สูญจะต้องได้รับอนุมัติจากกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ หรือคณะกรรมการบริหาร หรือคณะกรรมการบริษัทเท่านั้น ขึ้นอยู่กับจำนวนเงินที่ต้องการตัดจำหน่ายหนี้สูญ

บริษัทฯ มีลูกหนี้การค้า - กิจการที่ไม่เกี่ยวข้องกัน เท่ากับ 1,208.3 ล้านบาท 1,559.9 ล้านบาท 1,619.0 ล้านบาทและ 1,222.6 ล้านบาท ณ วันที่ 31 ธันวาคม ปี 2554 ปี 2555 ปี 2556 และวันที่ 30 มิถุนายน 2557 ตามลำดับ โดยบริษัทฯ ได้ตั้งค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญจำนวน 70.2 ล้านบาท ในปี 2554 จำนวน 82.1 ล้านบาทในปี 2555 จำนวน 112.1 ล้านบาทในปี 2556 และจำนวน 106.8 ล้านบาท ในงวดหกเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2557 โดยลูกหนี้การค้าที่เพิ่มขึ้นในปี 2554 และ 2555 เกิดจากการดำเนินงานปกติของบริษัทฯ และการลดลงของลูกหนี้การค้าในงวดหกเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2557 เนื่องมาจากการสำรองที่นิ่งลดลงอันเป็นผลมาจากเหตุการณ์ความไม่สงบทางการเมืองที่เกิดขึ้นในประเทศไทยในช่วงงวดหกเดือนแรกของปี 2557 สำหรับค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญของบริษัทฯ สามารถแบ่งเป็น 2 ประเภท โดยหลักได้แก่บัตรโดยสารที่ขายผ่านตัวแทนจำหน่าย IATA BSP ซึ่งยังค้างชำระอยู่ โดยลูกหนี้ที่ค้างชำระกับ IATA BSP แบ่งเป็นค้างชำระเกิน 1 ปี จำนวน 35.0 ล้านบาท ซึ่งบริษัทฯ ตั้งสำรองค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญทั้งจำนวน ส่วนลูกหนี้ในส่วนที่เหลือกับ IATA BSP ยังไม่ถึงกำหนดชำระ โดยบริษัทฯ ยังมีการทำธุรกิจผ่าน IATA BSP และยังมีเครดิตเทอมอยู่ อีกส่วนได้แก่ลูกหนี้การค้าอื่นๆ ซึ่งบริษัทฯ อยู่ระหว่างการติดตามทวงถาม และบริษัทฯ ก็ไม่ให้เครดิตเทอมแก่ลูกหนี้ที่ยังค้างชำระที่บริษัทฯ ตั้งค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญอีกต่อไป

#### ตารางแสดงลูกหนี้การค้า

หน่วย : ล้านบาท

ตารางแสดงลูกหนี้การค้า	ปี 2554	ปี 2555	ปี 2556	งวดหกเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2557
กิจการที่เกี่ยวข้องกัน				
ยังไม่ถึงกำหนดชำระ	5.2	8.2	7.9	5.7
ค้างชำระไม่เกิน 3 เดือน	0.8	7.5	5.3	6.6
ค้างชำระ 3-6 เดือน	0.0	0.4	4.5	1.2
ค้างชำระ 6-12 เดือน	1.2	2.0	37.4	0.0
ค้างชำระมากกว่า 12 เดือน	143.6	159.8	12.4	0.0
<b>รวมลูกหนี้การค้ากิจการที่เกี่ยวข้องกัน</b>	<b>150.8</b>	<b>177.9</b>	<b>67.5</b>	<b>13.5</b>
ค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญ	(144.8)	(176.3)	(18.0)	-
<b>รวมลูกหนี้การค้ากิจการที่เกี่ยวข้องกัน-สุทธิ</b>	<b>6.0</b>	<b>1.6</b>	<b>49.5</b>	<b>13.5</b>
กิจการที่ไม่เกี่ยวข้องกัน				
ยังไม่ถึงกำหนดชำระ	969.5	1,260.8	1,037.9	920.5
ค้างชำระไม่เกิน 3 เดือน	138.1	180.5	451.4	145.0
ค้างชำระ 3-6 เดือน	24.7	39.4	22.2	45.9
ค้างชำระ 6-12 เดือน	50.8	19.1	20.3	9.4
ค้างชำระมากกว่า 12 เดือน	25.3	60.1	87.1	101.9
<b>รวมลูกหนี้การค้ากิจการที่ไม่เกี่ยวข้องกัน</b>	<b>1,208.3</b>	<b>1,559.9</b>	<b>1,619.0</b>	<b>1,222.6</b>
ค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญ	(70.2)	(82.1)	(112.1)	(106.8)
<b>รวมลูกหนี้การค้ากิจการที่ไม่เกี่ยวข้องกัน-สุทธิ</b>	<b>1,138.1</b>	<b>1,477.8</b>	<b>1,506.8</b>	<b>1,115.9</b>
<b>รวมลูกหนี้การค้า</b>	<b>1,359.1</b>	<b>1,737.8</b>	<b>1,686.5</b>	<b>1,236.1</b>
<b>รวมลูกหนี้การค้า-สุทธิค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญ</b>	<b>1,144.1</b>	<b>1,479.5</b>	<b>1,556.3</b>	<b>1,129.4</b>

ลูกหนี้อื่นๆ ณ สิ้นปี 2555 คือลูกหนี้จากการปรับโครงสร้างธุรกิจจำนวน 1,467.8 ล้านบาท ซึ่งเกิดจากการขายทรัพย์สิน และเงินลงทุนในบริษัทย่อย เป็นรายการพิเศษที่ไม่เกิดขึ้นอย่างต่อเนื่องและไม่ถือเป็นการดำเนินงานปกติของบริษัทฯ (กรุณาดูรายละเอียดการปรับโครงสร้างธุรกิจในหัวข้อ 2.4.1) ลูกหนี้ตัวเงินรับดังกล่าวถึงกำหนดชำระวันที่ 27 ธันวาคม 2556 ซึ่งตัวเงินรับดังกล่าวได้รับการอาวัลโดยสถาบันการเงิน สำหรับ ณ สิ้นปี 2556 บริษัทฯ มีลูกหนี้อื่น-สุทธิค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญจำนวน 122.8 ล้านบาท โดยเป็นลูกหนี้อื่นกิจการที่เกี่ยวข้องกันจำนวน 38.4 ล้านบาท ซึ่งโดยหลักเป็นลูกหนี้อื่นกับ บริษัท สิ้นสทกล จำนวน 30.4 ล้านบาท แบ่งเป็นค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นจากการปรับโครงสร้างบริษัทฯ จำนวน 25.6 ล้านบาท ลูกหนี้ค่าให้บริการที่ปรึกษาทั่วไป จำนวน 3.8 ล้านบาท และลูกหนี้เงินกู้ที่ไม่คิดดอกเบี้ยจำนวน 1.0 ล้านบาท เป็นหลัก นอกจากนี้ยังมีลูกหนี้อื่นกับกิจการที่เกี่ยวข้องกันอีก 3 บริษัท รวมเป็นจำนวน 5.8 ล้านบาท ทั้งนี้ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 และ 30 มิถุนายน 2557 บริษัทฯ มีค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญของลูกหนี้อื่น-กิจการที่ไม่เกี่ยวข้องกัน จำนวน 9.0 ล้านบาท ซึ่งบริษัทฯ อยู่ระหว่างการฟ้องร้องดำเนินคดี และมีลูกหนี้อื่น-สุทธิค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญจำนวน 10.0 ล้านบาท ซึ่งโดยหลักได้แก่ใบลดหนี้ (Credit Note) ที่บริษัทฯ ได้รับจากผู้ขาย ซึ่งบริษัทฯ ไม่ได้ตั้งค่าเผื่อสงสัยจะสูญกับใบลดหนี้ดังกล่าว (ผู้ลงทุนกรุณาพิจารณาหมายเหตุประกอบงบการเงิน ข้อ 11 ของงบการเงินรวมสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2556 ซึ่งปรากฏอยู่ในเอกสารแนบ 4.2 ของเอกสารฉบับนี้)

สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน ณ วันที่ 31 ธันวาคม ปี 2554 ปี 2555 ปี 2556 และวันที่ 30 มิถุนายน 2557 บริษัทฯ มีสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน เท่ากับ 23,496.0 ล้านบาท 24,164.3 ล้านบาท 24,678.5 ล้านบาท และ 30,833.2 ล้านบาท ตามลำดับ โดยสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนส่วนใหญ่ประกอบด้วย เงินลงทุนระยะยาวอื่นๆ ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ เงินลงทุนในบริษัทร่วม และสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น ซึ่งคิดเป็น ร้อยละ 91.0 ร้อยละ 93.8 ร้อยละ 94.5 และร้อยละ 95.5 ของสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน ตามลำดับ การเพิ่มขึ้นของเงินลงทุนระยะยาวอื่นๆ ระหว่างปี 2554 ถึง งวดหกเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2557 ส่วนใหญ่มาจากการเพิ่มขึ้นของเงินลงทุนระยะยาวที่เป็นผลมาจากการที่ราคาหุ้น BGH เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ซึ่งทำให้เกิดกำไรที่ยังไม่เกิดขึ้นจากการรับมูลค่ายุติธรรมของการลงทุนดังกล่าว

เงินลงทุนระยะยาวอื่นๆ ส่วนใหญ่ประกอบด้วยเงินลงทุนในหุ้น BGH โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม ปี 2554 ปี 2555 ปี 2556 และวันที่ 30 มิถุนายน 2557 บริษัทฯ และบริษัทย่อยถือหุ้น BGH รวมเท่ากับ 121.94 ล้านหุ้น 121.34 ล้านหุ้น 121.34 ล้านหุ้น และ 1,213.41 ล้านหุ้น ตามลำดับ บริษัทฯ มีเงินลงทุนระยะยาวคิดเป็นมูลค่ารวม เท่ากับ 9,918.7 ล้านบาท 13,836.4 ล้านบาท 14,321.9 ล้านบาท และ 20,208.6 ล้านบาท ตามลำดับ ทั้งนี้ การเพิ่มขึ้นของเงินลงทุนระยะยาวเป็นผลมาจากการที่ราคาหุ้น BGH เพิ่มขึ้นจาก 82.0 บาทต่อหุ้น ณ สิ้นปี 2554 เป็น 113.5 บาทต่อหุ้น ณ สิ้นปี 2555 เป็น 117.5 บาทต่อหุ้น ณ สิ้นปี 2556 ราคาหุ้น BGH เท่ากับ 16.6 บาทต่อหุ้น ณ สิ้นงวดหกเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2557 ซึ่งลดลงเนื่องจากการเปลี่ยนแปลงมูลค่าหุ้นที่ตราไว้จาก 1 บาท เป็น 0.1 บาทในเดือนเมษายน 2557 ทั้งนี้ เงินลงทุนระยะยาวอื่นๆ ส่วนหนึ่งได้ใช้เป็นหลักประกันเงินกู้ยืมจากสถาบันการเงิน

ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ ณ วันที่ 31 ธันวาคม ปี 2554 ปี 2555 ปี 2556 และวันที่ 30 มิถุนายน 2557 บริษัทฯ มีที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ เท่ากับ 7,148.1 ล้านบาท 6,379.4 ล้านบาท 6,338.8 ล้านบาท และ 6,385.6 ล้านบาท ตามลำดับ ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ สำคัญประกอบด้วย อาคารสำนักงาน สนามบิน ฟุ้งบิน อะไหล่เครื่องบิน และอุปกรณ์ภาคพื้น เครื่องจักรและอุปกรณ์ดำเนินงานให้บริการภาคพื้นของ BFS ground ซึ่งส่วนใหญ่ประกอบด้วย อุปกรณ์ลากจูงอากาศยาน รถบันไดบริการผู้โดยสารขึ้นลงอากาศยาน และอุปกรณ์ขนถ่ายและลำเลียงสัมภาระ เป็นต้น

ฟุ้งบิน ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2557 บริษัทฯ มีฟุ้งบิน 25 ลำ โดย 19 ลำที่เป็นสัญญาเช่าดำเนินงาน จึงไม่ได้บันทึกเป็นสินทรัพย์ของบริษัทฯ ทั้งนี้ บริษัทฯ มีข้อผูกพันตามสัญญาเช่าดำเนินงานที่จะต้องจ่ายค่าเช่าที่เหลืออีก 161 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ส่วนที่เหลืออีก 5 ลำ บริษัทฯ บันทึกเป็นสินทรัพย์ภายในสัญญาเช่าทางการเงิน (Finance Lease) ในรูปแบบสัญญาซื้อขายแบบมี



เงื่อนไข (Conditional Sale Agreement) โดย ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2557 มีมูลค่า 2,023.2 ล้านบาท ทั้งนี้ บริษัทฯ มีข้อผูกพันตามสัญญาเช่าทางการเงินที่จะต้องจ่ายค่าเช่าที่เหลืออีก 604.2 ล้านบาท ตั้งแต่เดือนกรกฎาคม 2557 บริษัทฯ เป็นเจ้าของเครื่องบินแบบเอทีอาร์ 2 ลำ ซึ่งเครื่องบินดังกล่าวเคยอยู่ภายใต้สัญญาเช่าทางการเงิน (Finance Lease) ในรูปแบบสัญญาซื้อขายแบบมีเงื่อนไข (Conditional Sale Agreement) มาก่อน

เงินลงทุนในบริษัทร่วม บันทึกตามวิธีส่วนได้เสียอยู่ในระดับใกล้เคียงกัน โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม ปี 2554 ปี 2555 ปี 2556 และวันที่ 30 มิถุนายน 2557 บริษัทฯ มีเงินลงทุนในบริษัทร่วม เท่ากับ 1,953.8 ล้านบาท 1,957.4 ล้านบาท 1,925.7 ล้านบาท และ 1,983.1 ล้านบาท ตามลำดับ ประกอบด้วยเงินลงทุนใน BFS Cargo กองทุนรวม และ บริษัท เอส อี เอ เอวิเอชั่น จำกัด (บริษัทฯ ได้ชำระค่าหุ้นคิดเป็นร้อยละ 10) โดยองค์ประกอบหลักคือกองทุนรวม ที่มีมูลค่าตามบัญชีตามวิธีส่วนได้เสีย ณ วันที่ 31 ธันวาคม ปี 2554 ปี 2555 ปี 2556 และวันที่ 30 มิถุนายน 2557 เท่ากับ 1,716.6 ล้านบาท 1,628.2 ล้านบาท 1,539.2 ล้านบาท และ 1,493.8 ล้านบาท ตามลำดับ

สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น ส่วนใหญ่ประกอบด้วยเงินมัดจำ เงินมัดจำค่าหุ้น ภาษีถูกหัก ณ ที่จ่าย และอื่นๆ บริษัทฯ มีสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน ณ วันที่ 31 ธันวาคม ปี 2554 และ ปี 2555 ปี 2556 และวันที่ 30 มิถุนายน 2557 ลดลงจาก 2,368.4 ล้านบาท เป็น 490.3 ล้านบาท เพิ่มขึ้นเป็น 735.1 ล้านบาท และ เพิ่มขึ้นเป็น 875.7 ล้านบาท ตามลำดับ การลดลงของสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่นในปี 2555 เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2554 เนื่องมาจากบริษัทฯ ได้รับเงินมัดจำคืนจากการยกเลิกสัญญาหนึ่งฉบับในปี 2554 และในปี 2555 บริษัทฯ ได้รับเงินมัดจำค่าหุ้นมูลค่า 1,898.5 ล้านบาท คืนจาก ผู้ถือหุ้นใหญ่และประธานคณะผู้บริหารของบริษัทฯ ทำให้สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่นลดลง การเพิ่มขึ้นของสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่นในปี 2556 และงวดหกเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2557 เนื่องมาจากมีการบันทึกสินทรัพย์ภาษีถูกหัก ณ ที่จ่ายสูงขึ้น และเงินมัดจำเพิ่มขึ้น

สินทรัพย์ที่เหลือนประกอบด้วย เงินลงทุนชั่วคราว ค่าใช้จ่ายจ่ายล่วงหน้า เงินให้กู้ยืมระยะสั้นและระยะยาวแก่กิจการที่เกี่ยวข้องกัน สินค้าคงเหลือ สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น เงินฝากธนาคารที่มีภาระค้ำประกัน อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน สินทรัพย์ไม่มีตัวตน สิทธิการเช่า และสินทรัพย์ภาษีเงินได้รอตัดบัญชี ซึ่งมีมูลค่ารวมเท่ากับ 3,447.3 ล้านบาท 2,687.0 ล้านบาท 2,839.4 ล้านบาท และ 2,166.2 ล้านบาท วันที่ 31 ธันวาคม ปี 2554 ปี 2555 ปี 2556 และวันที่ 30 มิถุนายน 2557 ตามลำดับ คิดเป็นร้อยละ 12.6 ร้อยละ 8.4 ร้อยละ 9.3 และร้อยละ 6.34 ของสินทรัพย์รวม ตามลำดับ

เงินลงทุนชั่วคราว คือ เงินลงทุนในหลักทรัพย์เพื่อค้า ณ วันที่ 31 ธันวาคม ปี 2554 ปี 2555 ปี 2556 และ วันที่ 30 มิถุนายน 2557 เงินลงทุนชั่วคราวของบริษัทฯ เพิ่มขึ้นจาก 26.3 ล้านบาท เป็น 59.7 ล้านบาท 511.0 ล้านบาท และ 31.2 ล้านบาท ตามลำดับ การเพิ่มขึ้นของเงินลงทุนชั่วคราวเป็นผลมาจากการซื้อตัวแลกเงินในจำนวน 470.0 ล้านบาท และการลดลงของเงินลงทุนชั่วคราวในงวดหกเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2557 เกิดจากการขายตัวแลกเงิน

ค่าใช้จ่ายจ่ายล่วงหน้าคือ ค่าเช่าเครื่องบินจ่ายล่วงหน้า ค่าประกันภัยจ่ายล่วงหน้า และภาษีโรงเรือนจ่ายล่วงหน้า โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม ปี 2554 ปี 2555 ปี 2556 และ วันที่ 30 มิถุนายน 2557 บริษัทฯ มีค่าใช้จ่ายล่วงหน้าเท่ากับ 247.2 ล้านบาท 256.9 ล้านบาท 334.2 ล้านบาท และ 275.7 ล้านบาท ตามลำดับ

เงินให้กู้ยืมระยะสั้นแก่กิจการที่เกี่ยวข้องกัน คือ เงินให้กู้ยืมระยะสั้นแก่บุคคลที่เกี่ยวข้องกันได้แก่ กรรมการของบริษัทฯ และบริษัทร่วมคือ BFS Cargo และบริษัทที่เกี่ยวข้องโดยมีกรรมการร่วมกัน โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม ปี 2554 และ ปี 2555 เงินให้กู้ยืมระยะสั้นแก่กิจการที่เกี่ยวข้องกันของบริษัทฯ ลดลงจาก 557.6 ล้านบาท เป็น 289.0 ล้านบาท เนื่องจากกรรมการบริษัทมีการชำระคืนเงินกู้ยืม โดยบริษัทฯ ไม่มีเงินให้กู้ยืมระยะสั้นแก่บุคคลที่เกี่ยวข้องกัน ในปี 2556 หรือในงวดหกเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2557

**สินค้าคงเหลือ** ส่วนใหญ่ประกอบด้วยอะไหล่เครื่องบิน และอาหารและอุปกรณ์ครัว โดยสินค้าคงเหลือเพิ่มขึ้นจาก 187.0 ล้านบาท ณ วันที่ 31 ธันวาคม ปี 2554 เป็น 230.6 ล้านบาท ณ วันที่ 31 ธันวาคม ปี 2555 และ ลดลงเป็น 228.4 ล้านบาท ณ วันที่ 31 ธันวาคม ปี 2556 และเพิ่มขึ้นเป็น 242.1 ล้านบาท ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2557 ตามลำดับ การเพิ่มขึ้นของสินค้าคงเหลือในปี 2555 มาจากการเพิ่มขึ้นของอะไหล่และสินค้าปลอดภาษีซึ่งเป็นผลมาจากจำนวนเครื่องบินเพิ่มขึ้น และจำนวนเที่ยวบินเพิ่มขึ้น โดยสินค้าคงเหลืออยู่ในระดับค่อนข้างคงที่จากปี 2555 ถึงงวดหกเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2557

**สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น** คือดอกเบี้ยค้างรับ ภาษีมูลค่าเพิ่ม และเงินทดรองจ่าย โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม ปี 2554 ปี 2555 ปี 2556 และ วันที่ 30 มิถุนายน 2557 สินทรัพย์หมุนเวียนอื่นของบริษัทฯ เพิ่มขึ้นจาก 295.3 ล้านบาท เป็น 350.0 ล้านบาท เป็น 408.8 ล้านบาท และเพิ่มเป็น 237.0 ล้านบาท ตามลำดับ

**เงินฝากธนาคารที่มีภาระค้ำประกัน** คือเงินฝากที่ถูกกระทบธุรกรรมชั่วคราว (กรุณาดูรายละเอียด “ข้อพิพาททางกฎหมาย” ในหัวข้อ 2.4.1) โดยเงินฝากธนาคารที่มีภาระค้ำประกัน ณ วันที่ 31 ธันวาคม ปี 2554 ปี 2555 ปี 2556 และ วันที่ 30 มิถุนายน 2557 เท่ากับ 19.8 ล้านบาท 170.1 ล้านบาท 189.1 ล้านบาท และ 187.1 ล้านบาท ตามลำดับ

**เงินให้กู้ยืมระยะยาวแก่กิจการที่เกี่ยวข้องกัน** คือ เงินให้กู้ยืมระยะยาวแก่บุคคลที่เกี่ยวข้องกันได้แก่ กรรมการบริษัทฯ บริษัทร่วมคือ BFS Cargo และบริษัทที่เกี่ยวข้องโดยมีกรรมการร่วมกัน เงินให้กู้ยืมระยะยาวแก่กิจการที่เกี่ยวข้องกันลดลงจาก 212.1 ล้านบาท ณ วันที่ 31 ธันวาคม ปี 2554 เป็น 200.0 ล้านบาท ณ วันที่ 31 ธันวาคม ปี 2555 และ 56.2 ล้านบาท ณ วันที่ 31 ธันวาคม ปี 2556 เนื่องจากกรรมการบริษัทมีการชำระคืนเงินกู้ยืม ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2557 บริษัทฯ มีเงินให้กู้ยืมระยะยาวแก่บุคคลที่เกี่ยวข้องกัน 34.5 ล้านบาท โดยเงินให้กู้ยืมแก่บริษัทร่วมของบริษัทฯ เป็นไปตามสัดส่วนการถือหุ้น

**อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน** ณ วันที่ 31 ธันวาคม ปี 2554 ปี 2555 ปี 2556 และ วันที่ 30 มิถุนายน 2557 บริษัทฯ มีอสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน เท่ากับ 1,010.4 ล้านบาท 317.7 ล้านบาท 312.3 ล้านบาท และ 309.6 ล้านบาท ตามลำดับ ในปี 2554 บริษัทฯ ซื้อที่ดินในบริเวณเพลินจิตเป็นจำนวน 362.1 ล้านบาท โดยอสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุนลดลงในปี 2555 เนื่องจากบริษัทฯ ขายอสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุนเพื่อการปรับโครงสร้างธุรกิจ (กรุณาดูรายละเอียดการปรับโครงสร้างธุรกิจในหัวข้อ 2.4.1) มูลค่า 1,281.3 ล้านบาท โดย ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2557 บริษัทฯ มีอสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุนส่วนใหญ่ประกอบด้วยที่ดินรอกขายที่จังหวัดสุโขทัย และจังหวัดตราด อาคารและร้านค้าให้เช่าที่สนามบินสมุย ทั้งนี้ อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุนส่วนหนึ่งได้ใช้เป็นหลักประกันเงินกู้ยืมจากสถาบันการเงิน

**สินทรัพย์ไม่มีตัวตน** ส่วนใหญ่ประกอบด้วย สัมปทาน และซอฟต์แวร์คอมพิวเตอร์ โดยองค์ประกอบหลักคือค่าสัมปทาน ซึ่ง ณ วันที่ 31 ธันวาคม ปี 2554 ปี 2555 ปี 2556 และ วันที่ 30 มิถุนายน 2557 มีมูลค่าเท่ากับ 696.9 ล้านบาท 699.6 ล้านบาท 717.1 ล้านบาท และ 775.3 ล้านบาท ตามลำดับ ค่าสัมปทานคือสิทธิในการใช้อาคารและสิ่งปลูกสร้างของบริษัทย่อยคือ BAC และ BFS Ground ตามสัญญาที่ได้ลงนามกับ ทอท. เพื่อประกอบกิจการตามโครงการต่างๆ ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเป็นเวลา 20 ปี นับจากวันที่ 27 กันยายน 2549 โดย BAC และ BFS Ground ต้องจ่ายค่าผลประโยชน์ตอบแทนรายปีให้แก่ ทอท. ในจำนวนที่ไม่ต่ำกว่าค่าตอบแทนขั้นต่ำของแต่ละปีตลอดระยะเวลาที่ได้รับสัมปทาน โดยกรรมสิทธิ์ในอาคาร สิ่งปลูกสร้างและส่วนควบต่างๆ ของโครงการได้ออนเป็นกรรมสิทธิ์ของกระทรวงการคลัง

**สิทธิการเช่า** คือ สิทธิการเช่าอสังหาริมทรัพย์ในต่างประเทศ ณ วันที่ 31 ธันวาคม ปี 2554 ปี 2555 ปี 2556 และ วันที่ 30 มิถุนายน 2557 สิทธิในการเช่าลดลงจาก 63.3 ล้านบาท เป็น 61.0 ล้านบาท เป็น 58.7 ล้านบาท และลดเป็น 50.3 ล้านบาท ตามลำดับ โดยในปัจจุบัน บริษัทฯ มีสิทธิการเช่าอสังหาริมทรัพย์ในต่างประเทศที่เมืองกัวฮาลิน 2 แห่ง และ เมืองเซินเจิ้น 1 แห่ง

สินทรัพย์ภายใต้การตัดบัญชี ณ วันที่ 31 ธันวาคม ปี 2554 ปี 2555 ปี 2556 และ วันที่ 30 มิถุนายน 2557 บริษัทฯ มี สินทรัพย์ภายใต้การตัดจ่ายเท่ากับ 104.5 ล้านบาท 52.4 ล้านบาท 23.5 ล้านบาท และ 23.3 ล้านบาทตามลำดับ การลดลงของสินทรัพย์ภายใต้การตัดบัญชีในปี 2555 และปี 2556 เกิดจากการนำมาตราฐานบัญชีฉบับที่ 12 เรื่องภายใต้เงินได้มาถือปฏิบัติ

### 16.8 สภาพคล่อง แหล่งที่มาและใช้ไปของเงินทุน

หน่วย: ล้านบาท

งบกระแสเงินสด	ปี 2554	ปี 2555	ปี 2556	งวดหกเดือน สิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2556	งวดหกเดือน สิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2557
กำไรจากการดำเนินงานก่อนการเปลี่ยนแปลงในสินทรัพย์และหนี้สินดำเนินงาน	2,893.8	3,359.3	3,406.3	2,033.2	949.2
การเปลี่ยนแปลงในสินทรัพย์ดำเนินงาน	1,126.7	1,408.0	401.5	659.1	476.3
กระแสเงินสดจากกิจกรรมดำเนินงาน	4,020.5	4,767.3	3,807.8	1,648.9	472.9
ดอกเบี้ยจ่าย และภาษีเงินได้	(1,554.1)	(1,727.6)	(1,908.9)	(948.6)	(852.1)
กระแสเงินสดสุทธิจากกิจกรรมดำเนินงาน	2,466.4	3,039.7	1,898.9	700.3	(379.2)
กระแสเงินสดสุทธิจากกิจกรรมลงทุน	(1,155.9)	(22.1)	816.6	51.2	521.7
กระแสเงินสดสุทธิจากกิจกรรมจัดหาเงิน	(663.7)	(710.9)	(3,828.2)	3,343.1	(1,275.8)
เพิ่มขึ้นจากการแปลงค่าอัตราแลกเปลี่ยน	0.6	(0.1)	(0.2)	(0.2)	-
กระแสเงินสดเพิ่มขึ้น	647.3	2,306.6	(1,112.8)	(2,591.9)	(1,133.2)

#### กระแสเงินสดสุทธิจากกิจกรรมดำเนินงาน

ในปี 2554 บริษัทฯ มีกำไรจากการดำเนินงานก่อนการเปลี่ยนแปลงในสินทรัพย์และหนี้สินดำเนินงาน เท่ากับ 2,893.8 ล้านบาท มีกระแสเงินสดจากกิจกรรมดำเนินงาน เท่ากับ 4,020.5 ล้านบาท และมีการลดลงสุทธิจากการเปลี่ยนแปลงของสินทรัพย์และหนี้สินการดำเนินงานเท่ากับ 1,554.1 ล้านบาท ซึ่งโดยหลักคือ การได้รับคืนเงินกู้จากกรรมการจำนวน 514.6 ล้านบาท การได้รับเงินมัดจำคืนจากการยกเลิกสัญญาหนึ่งฉบับจำนวน 517.4 ล้านบาท และการเพิ่มขึ้นของรายได้รับล่วงหน้าจากการจำหน่ายบัตรโดยสารจำนวน 444.9 ล้านบาท สุทธิกับ การจ่ายค่าเช่าตามสัญญาเช่าทางการเงินจำนวน 189.9 ล้านบาท และการชำระดอกเบี้ยจำนวน 1,525.2 ล้านบาท ซึ่งประกอบด้วยดอกเบี้ยที่เกี่ยวข้องกับสัญญาเช่าช่วงกับกองทุนรวมจำนวน 1,283.0 ล้านบาท และจ่ายภาษีเงินได้จำนวน 28.9 ล้านบาท ดังนั้น บริษัทฯ จึงมีกระแสเงินสดสุทธิจากกิจกรรมดำเนินงานทั้งสิ้น 2,466.4 ล้านบาท

ในปี 2555 บริษัทฯ มีกำไรจากการดำเนินงานก่อนการเปลี่ยนแปลงในสินทรัพย์และหนี้สินดำเนินงาน เท่ากับ 3,359.3 ล้านบาท มีกระแสเงินสดจากกิจกรรมดำเนินงาน เท่ากับ 4,767.3 ล้านบาท และมีการลดลงสุทธิจากการเปลี่ยนแปลงของสินทรัพย์และหนี้สินการดำเนินงานเท่ากับ 1,727.6 ล้านบาท ซึ่งโดยหลักคือ การได้รับคืนเงินมัดจำค่าหุ้นจากกรรมการจำนวน 1,898.5 ล้านบาท ซึ่งเกี่ยวข้องกับการยกเลิกมัดจำค่าหุ้น BGH การเพิ่มขึ้นของหนี้สินหมุนเวียนอื่นจำนวน 306.7 ล้านบาท ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการเพิ่มขึ้นของรายได้รับล่วงหน้าจากการจำหน่ายบัตรโดยสาร และการได้รับเงินกู้คืนจากกรรมการจำนวน 284.3 ล้าน

บาท สุทธิกับ ลูกหนี้การค้าที่เพิ่มขึ้นจากการดำเนินงานปกติจำนวน 748.3 ล้านบาท การจ่ายค่าเช่าตามสัญญาเช่าทางการเงินจำนวน 287.1 ล้านบาท นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้ชำระดอกเบี้ยจำนวน 1,669.3 ล้านบาท ซึ่งประกอบด้วยดอกเบี้ยที่เกี่ยวข้องกับสัญญาเช่าช่วงกับกองทุนรวมจำนวน 1,314.1 ล้านบาท และ จ่ายภาษีเงินได้จำนวน 58.3 ล้านบาท ดังนั้น บริษัทฯ จึงมีกระแสเงินสดสุทธิจากกิจกรรมดำเนินงานทั้งสิ้น 3,039.7 ล้านบาท

ในปี 2556 บริษัทฯ มีกำไรจากการดำเนินงานก่อนการเปลี่ยนแปลงในสินทรัพย์และหนี้สินดำเนินงานจำนวน 3,406.3 ล้านบาท มีกระแสเงินสดจากกิจกรรมดำเนินงานจำนวน 3,807.8 ล้านบาท และมีการลดลงสุทธิจากการเปลี่ยนแปลงของสินทรัพย์และหนี้สินการดำเนินงานเท่ากับ 1,908.9 ล้านบาท ซึ่งโดยหลักเป็นผลมาจากการเพิ่มขึ้นของหนี้สินหมุนเวียนอื่นจำนวน 474.6 ล้านบาทในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการเพิ่มขึ้นของรายได้รับล่วงหน้าจากการจำหน่ายบัตรโดยสาร การเพิ่มขึ้นของเจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่นจำนวน 294.3 ล้านบาท การลดลงของเงินให้กู้ยืมแก่กิจการที่เกี่ยวข้องกันในส่วนที่เกี่ยวข้องกับ BFS Cargo จำนวน 142.3 ล้านบาท และกรรมกรคืนเงินกู้จำนวน 96.7 ล้านบาท สุทธิกับการเพิ่มขึ้นของสินทรัพย์หมุนเวียนอื่นจำนวน 131.9 ล้านบาท การเพิ่มขึ้นของสินทรัพย์อื่นจำนวน 112.3 ล้านบาท และการลดลงของหนี้สินจำนวน 315.2 ล้านบาท ภายใต้สัญญาเช่าทางการเงินที่ถึงกำหนดชำระในส่วนที่เกี่ยวข้องกับสัญญาเช่าทางการเงินของเครื่องบินของบริษัทฯ นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้ชำระดอกเบี้ยจำนวน 1,641.0 ล้านบาท ซึ่งประกอบด้วยดอกเบี้ยที่เกี่ยวข้องกับสัญญาเช่าช่วงกับกองทุนรวมจำนวน 1,331.7 ล้านบาท และจ่ายภาษีเงินได้เท่ากับ 267.8 ล้านบาท ดังนั้น บริษัทฯ จึงมีกระแสเงินสดสุทธิจากกิจกรรมดำเนินงานทั้งสิ้น 1,898.9 ล้านบาท

สำหรับงวดหกเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2557 บริษัทฯ มีกำไรจากการดำเนินงานก่อนการเปลี่ยนแปลงในสินทรัพย์และหนี้สินดำเนินงานจำนวน 949.2 ล้านบาท มีเงินสดจากการดำเนินงานเท่ากับ 427.9 ล้านบาทและมีกระแสเงินสดสุทธิที่ใช้ไปในการดำเนินงานเท่ากับ 379.2 ล้านบาท การที่บริษัทฯ มีกระแสเงินสดลดลงเป็นผลมาจากการที่บริษัทฯ มีกำไรจากการดำเนินงานก่อนการเปลี่ยนแปลงในสินทรัพย์และหนี้สินดำเนินงานที่ลดลงอย่างมาก จาก 2,033.2 ล้านบาทในงวดหกเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2556 เป็น 949.2 ล้านบาท ในงวดหกเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2557 ประกอบด้วย การลดลงของเจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่นจำนวน 151.9 ล้านบาท นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้ชำระดอกเบี้ยจำนวน 826.9 ล้านบาท ซึ่งประกอบด้วยดอกเบี้ยที่เกี่ยวข้องกับสัญญาเช่าช่วงกับกองทุนรวมจำนวน 643.2 ล้านบาท และจ่ายภาษีเงินได้จำนวน 25.2 ล้านบาท

#### **กระแสเงินสดสุทธิจากกิจกรรมลงทุน**

ในปี 2554 บริษัทฯ มีกระแสเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุนเท่ากับ 1,155.9 ล้านบาท ซึ่งโดยหลักเป็นการซื้อเงินลงทุนระยะยาวเป็น จำนวน 919.3 ล้านบาท ซึ่งส่วนใหญ่เป็นการซื้อหุ้น BGH การซื้อที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์สุทธิเพื่อใช้ในการดำเนินงาน ซึ่งได้แก่ ที่ดินเกาะสมุย อะไหล่เครื่องบิน และอุปกรณ์ภาคพื้น และเฟอร์นิเจอร์ และส่วนตกแต่ง จำนวน 686.8 ล้านบาท การซื้ออสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน คือที่ดินเพลินิจิต จำนวน 362.1 ล้านบาท และการซื้อเงินลงทุนระยะสั้นจำนวน 104.4 ล้านบาท สุทธิกับการได้รับเงินจากการขายหุ้น BGH จำนวน 418.9 ล้านบาท การได้รับเงินปันผลจากเงินลงทุนในบริษัทร่วมจำนวน 225.6 ล้านบาท การได้รับเงินปันผลรับจากเงินลงทุนระยะยาวจำนวน 91.6 ล้านบาท และการขายเงินลงทุนระยะสั้นจำนวน 77.9 ล้านบาท

ในปี 2555 บริษัทฯ มีกระแสเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุนเท่ากับ 22.1 ล้านบาท ซึ่งโดยหลักเป็นการซื้อเงินลงทุนระยะยาวเป็น จำนวน 946.9 ล้านบาท ซึ่งส่วนใหญ่เป็นการซื้อหุ้น BGH ในเดือนตุลาคม 2555 การซื้อที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์สุทธิเพื่อใช้ในการดำเนินงาน ซึ่งได้แก่ อะไหล่เครื่องบิน และอุปกรณ์ภาคพื้น และเฟอร์นิเจอร์ และส่วนตกแต่ง จำนวน 437.1 ล้านบาท และการซื้อเงินลงทุนระยะสั้นจำนวน 176.3 ล้านบาท สุทธิกับการได้รับเงินจากการขายหุ้น BGH ในเดือนธันวาคม 2555 จำนวน 1,011.3 ล้านบาท การได้รับเงินปันผลจากเงินลงทุนในบริษัทร่วมจำนวน 355.4 ล้านบาท การได้รับเงินปันผลรับ

จากเงินลงทุนระยะยาวจำนวน 135.3 ล้านบาท และการขายเงินลงทุนระยะสั้น จำนวน 145.0 ล้านบาท นอกจากนี้ ในปี 2555 บริษัทฯ มีเงินฝากธนาคารที่ถูกอายัดโดยคำสั่งศาลจำนวน 150.3 ล้านบาท ซึ่งเป็นบัญชีเงินฝากธนาคารในประเทศบังคลาเทศ เนื่องจากการคัดค้านที่ยังอยู่ในกระบวนการศาลในประเทศบังคลาเทศ ผู้ลงทุนกรุณาพิจารณาหมายเหตุประกอบงบการเงิน ข้อ 39 ของงบการเงินรวมสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2556 ซึ่งปรากฏอยู่ในเอกสารแนบ 4.2 ของเอกสารฉบับนี้

ในปี 2556 บริษัทฯ มีกระแสเงินสดสุทธิได้รับจากกิจกรรมลงทุนในปี 2556 เท่ากับ 816.6 ล้านบาท ซึ่งโดยหลักมาจากการได้รับเงินจากการขายอสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุนซึ่งเกี่ยวข้องกับการขายตัวแลกเปลี่ยนที่ได้รับเป็นค่าตอบแทนจากการขายอสังหาริมทรัพย์ในการปรับโครงสร้างธุรกิจของบริษัทฯ จำนวน 672.8 ล้านบาท การได้รับเงินปันผลจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม (กองทุนรวม และ BFS Cargo) จำนวน 425.6 ล้านบาท การได้รับเงินจากการขายที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์สุทธิ จำนวน 248.6 ล้านบาท การได้รับเงินปันผลรับจากเงินลงทุนระยะยาวในหุ้น BGH จำนวน 219.7 ล้านบาท และการได้รับดอกเบี้ยจากเงินกู้ยืมกรรมการ จำนวน 217.2 ล้านบาท สุทธิกับการเพิ่มขึ้นของเงินลงทุนชั่วคราวในส่วนของเงินฝากธนาคารจำนวน 470.0 ล้านบาท การซื้อที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์สุทธิเพื่อซื้ออะไหล่เครื่องบินและอุปกรณ์ภาคพื้นดินเป็นหลัก จำนวน 529.0 ล้านบาท และการเพิ่มการลงทุนในบริษัทย่อย คือ BAC และ BFS Ground โดยชำระเป็นเงินสดจำนวน 293.5 ล้านบาท

สำหรับงวดหกเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2557 บริษัทฯ มีกระแสเงินสดสุทธิจากกิจกรรมลงทุนเท่ากับ 521.7 ล้านบาท ซึ่งโดยหลักมาจากการกระแสเงินสดได้มาจากการขายตัวแลกเปลี่ยนจำนวน 470 ล้านบาท เงินปันผลรับจากเงินลงทุนในบริษัทร่วมในส่วนของกองทุนรวมและ BFS Cargo จำนวน 150.8 ล้านบาท และเงินสดรับจากการจำหน่ายสิทธิการเช่าจำนวน 10.9 ล้านบาท สุทธิกับการซื้อที่ดิน อาคารและอุปกรณ์มูลค่า 289.7 ล้านบาท และการซื้อสินทรัพย์ไม่มีตัวตนมูลค่า 89.7 ล้านบาท

### รายจ่ายเพื่อการลงทุน

บริษัทฯ มีรายจ่ายเพื่อการลงทุนในอะไหล่เครื่องบิน และที่ไม่เกี่ยวกับเครื่องบิน ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

รายจ่ายเพื่อการลงทุน	ปี 2554	ปี 2555	ปี 2556	งวดหกเดือน สิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2556	งวดหกเดือน สิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2557
อะไหล่เครื่องบิน	104.2	151.1	285.6	69.2	171.5
อื่นๆ <sup>(1)</sup>	621.2	340.4	277.9	113.3	157.8
รวม	725.4	491.5	563.5	182.5	329.3

หมายเหตุ<sup>(1)</sup> อื่นๆ มีองค์ประกอบหลักคือ ที่ดิน งานระหว่างก่อสร้างอาคารศูนย์ฝึกบินจำลองที่สนามบินสุวรรณภูมิและอาคารผู้โดยสารต่างประเทศที่สนามบินสมุย และอุปกรณ์ภาคพื้น

สำหรับปี 2557 บริษัทฯ มีรายจ่ายเพื่อการลงทุนที่ตั้งงบประมาณไว้ในส่วนของค่าใช้จ่ายของเครื่องบินจำนวน 495.3 ล้านบาท และค่าใช้จ่ายที่ไม่เกี่ยวข้องกับเครื่องบินจำนวน 2,493.6 ล้านบาท ซึ่งบริษัทฯ ได้ใช้ไปจำนวน 329.3 ล้านบาทแล้วในงวดหกเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2557 สำหรับค่าใช้จ่ายของเครื่องบินและค่าใช้จ่ายที่ไม่เกี่ยวข้องกับเครื่องบิน

บริษัทฯ คาดว่าบริษัทฯ จะจัดหาเงินทุนสำหรับรายจ่ายเพื่อการลงทุนในปี 2557 จากกระแสเงินสดจากการดำเนินงานเงินที่ได้รับจากการเสนอขายหุ้นในครั้งนี้ และเงินกู้เพิ่มเติมจากสถาบันการเงินเป็นหลัก

ทั้งนี้ บริษัทฯ มีแผนที่จะเพิ่มจำนวนเครื่องบินให้มีฝูงบินเป็นจำนวนทั้งสิ้น 43 ลำ ภายในวันที่ 31 ธันวาคม 2561 โดยมีนโยบายที่จะให้ความสำคัญกับการจัดหาเครื่องบินโดยผ่านสัญญาทางการเงินมากกว่าการเช่าตามสัญญาเช่าดำเนินงาน โดยพิจารณาจากความสามารถและสถานะทางการเงินของบริษัทฯ อย่างไรก็ตาม จำนวนเครื่องบินที่จะซื้อจะไม่เกิน 3 ใน 4 ของฝูงบินทั้งหมด โดยส่วนที่เหลือบริษัทฯ จะจัดหาโดยการเช่าเพื่อให้มีความคล่องตัวในการปรับเปลี่ยนฝูงบิน เพื่อรองรับกับการพัฒนาเครื่องบินแบบใหม่โดยผู้ผลิต ดังนั้นการซื้อเครื่องบินตามที่กล่าวข้างต้นอาจทำให้รายจ่ายฝ่ายทุนของบริษัทฯ เพิ่มขึ้นกว่าในอดีต

### **กระแสเงินสดสุทธิจากกิจกรรมจัดหาเงิน**

ในปี 2554 บริษัทฯ มีกระแสเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงินเท่ากับ 663.7 ล้านบาท ซึ่งโดยหลักเป็นการชำระคืนเงินกู้ยืมระยะยาวจำนวน 432.6 ล้านบาท การจ่ายเงินปันผลจำนวน 900.0 ล้านบาท และการชำระคืนเงินเบิกเกินบัญชีและเงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงินจำนวน 132.4 ล้านบาท สุทธิกับเงินกู้ยืมเงินจากสถาบันการเงินจำนวน 801.3 ล้านบาท

ในปี 2555 บริษัทฯ มีกระแสเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงินเท่ากับ 710.9 ล้านบาท ซึ่งโดยหลักเป็นการชำระคืนเงินกู้ยืมระยะยาวจำนวน 1,057.2 ล้านบาท และการจ่ายเงินปันผลจำนวน 654.8 ล้านบาท สุทธิกับการเพิ่มขึ้นของเงินเบิกเกินบัญชีและเงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงินจำนวน 492.1 ล้านบาท และเงินกู้ยืมเงินระยะยาวจำนวน 483.5 ล้านบาท

ในปี 2556 บริษัทฯ มีกระแสเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงินเท่ากับ 3,828.2 ล้านบาท ซึ่งโดยหลักมาจากการจ่ายเงินปันผลจำนวน 2,424.2 ล้านบาท การชำระคืนเงินกู้ยืมระยะยาวจำนวน 1,052.4 ล้านบาท และการชำระคืนเงินเบิกเกินบัญชีและเงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงินจำนวน 998.6 ล้านบาท สุทธิกับ เงินสดรับจากการเพิ่มทุนจำนวน 637.5 ล้านบาท

ในงวดหกเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2557 เงินสดที่ใช้ในกิจกรรมจัดหาเงินเท่ากับ 1,275.8 ล้านบาท ซึ่งส่วนใหญ่เป็นการชำระคืนเงินเบิกเกินบัญชี เงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงินจำนวน 659.9 ล้านบาท และชำระคืนเงินกู้ยืมระยะยาวจำนวน 615.9 ล้านบาท

ทั้งนี้ จะเห็นได้ว่า แหล่งเงินทุนส่วนใหญ่ของบริษัทฯ มาจากกระแสเงินสดจากการดำเนินงาน เงินรับจากการเพิ่มทุน และเงินกู้จากสถาบันการเงิน โดยเงินกู้จากกิจการที่เกี่ยวข้อง เป็นแหล่งเงินทุนในลำดับรองลงมา การจัดหาแหล่งเงินทุนจากภายนอกและค่าใช้จ่ายในการจัดหาเงินทุนดังกล่าว ขึ้นอยู่กับหลายปัจจัยซึ่งอยู่นอกเหนือการควบคุมของบริษัทฯ ซึ่งรวมถึงสภาวะเศรษฐกิจและภาวะตลาดทุนโดยทั่วไป อัตราดอกเบี้ย การให้สินเชื่อจากธนาคารและผู้ให้กู้ยืมอื่นๆ ความเชื่อมั่นของผู้ให้กู้และ/หรือนักลงทุนต่อบริษัทฯ ภาษีและกฎหมายหลักทรัพย์ที่ใช้บังคับกับบริษัทฯ และปัจจัยทางเศรษฐกิจและการเมืองในตลาดที่บริษัทฯ ดำเนินธุรกิจ และต่างประเทศ

บริษัทฯ ไม่สามารถรับรองได้ว่ารายจ่ายเพื่อการลงทุนของบริษัทฯ จะไม่เปลี่ยนแปลง หรือบริษัทฯ จะสามารถจัดหาเงินทุนสำหรับรายจ่ายดังกล่าวได้ภายใต้ข้อกำหนดทางการค้าที่เป็นที่ยอมรับได้ บริษัทฯ อาจทำการกู้ยืมเงินจากสถาบันการเงินเพิ่มเติม เพื่อนำมาใช้เป็นรายจ่ายส่วนทุนในอนาคต ทั้งนี้ ความสามารถในการจัดหาเงินทุนดังกล่าวอาจได้รับผลกระทบหลักจากข้อจำกัดในการก่อหนี้เพิ่มเติม ภายใต้สัญญากู้ยืมต่างๆ ที่มีอยู่ สภาพคล่องในตลาดเงิน นโยบายของรัฐในประเทศที่เกี่ยวข้อง อัตราแลกเปลี่ยน และปัจจัยอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง ทั้งนี้การใช้เงินทุนของบริษัทฯ โดยหลักใช้สำหรับรายจ่ายเพื่อการลงทุนและการชำระคืนหนี้เงินกู้ยืมจากธนาคาร ทั้งนี้ บริษัทฯ คาดว่ากระแสเงินสดที่ใช้ในการดำเนินงาน รวมถึงเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดและเงินจากการเสนอขายหุ้นสามัญเพิ่มทุนในครั้งนี้ จะเพียงพอต่อการนำมาใช้เป็นรายจ่ายเพื่อการลงทุนและใช้เป็นเงินทุนหมุนเวียนในปี 2557 และในปี 2558

## 16.9 การวิเคราะห์อัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญ

### อัตราส่วนสภาพคล่อง

ณ วันสิ้นรอบบัญชีปี 2554 ปี 2555 และ ปี 2556 และงวดสามสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2557 บริษัทฯ มีอัตราส่วนสภาพคล่องเท่ากับ 0.6 เท่า 1.0 เท่า 0.8 เท่า และ 0.6 เท่าตามลำดับโดยอัตราส่วนเปลี่ยนแปลงไม่มากนักมาจากการที่สินทรัพย์หมุนเวียนและหนี้สินหมุนเวียนมีสัดส่วนที่ใกล้เคียงกัน โดยอัตราส่วนที่เพิ่มขึ้นในปี 2555 มาจากการที่บริษัทฯ มีลูกหนี้จากการขายทรัพย์สินและเงินลงทุนในบริษัทย่อย จำนวน 1,467.8 ล้านบาท ซึ่งบันทึกอยู่ในบัญชีรายการเจ้าหนี้อื่น โดยในวันที่ 27 ธันวาคม 2556 บริษัทฯ ได้รับชำระเจ้าหนี้ดังกล่าวแล้วจึงทำให้อัตราส่วนในปี 2556 ลดลง

ในปี 2554 ปี 2555 ปี 2556 และงวดหกเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2557 บริษัทฯ มีระยะเวลาการเก็บหนี้เฉลี่ยเท่ากับ 29.4 วัน 26.8 วัน 27.5 วัน และ 23.2 วัน ตามลำดับ ซึ่งเป็นไปตามนโยบายการให้สินเชื่อแก่ลูกค้าของบริษัทฯ คือ 30 วัน

ในปี 2554 ปี 2555 ปี 2556 และงวดหกเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2557 บริษัทฯ มีระยะเวลาชำระหนี้เท่ากับ 42.6 วัน 35.1 วัน 34.3 วัน และ 31.1 วัน ตามลำดับ ซึ่งเป็นไปตามนโยบายปกติของการจ่ายหนี้ที่ประมาณ 30-60 วัน

### อัตราส่วนแสดงประสิทธิภาพการทำกำไร

ในปี 2554 ปี 2555 ปี 2556 และงวดหกเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2557 บริษัทฯ มีอัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์เท่ากับ ร้อยละ 1.1 ร้อยละ 6.2 ร้อยละ 3.2 และ ร้อยละ 1.3 ตามลำดับ โดยอัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์เปลี่ยนแปลงตามกำไรสุทธิของบริษัทฯ

### อัตราส่วนวิเคราะห์หนี้โยบายทางการเงิน

ในปี 2554 ปี 2555 ปี 2556 และงวดหกเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2557 บริษัทฯ มีอัตราส่วนของหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้นเท่ากับ 5.9 เท่า 3.1 เท่า 3.2 เท่า และ 1.8 เท่า ตามลำดับโดยอัตราส่วนหนี้สินต่อผู้ถือหุ้นที่ลดลง มาจากการที่องค์ประกอบอื่นของส่วนของผู้ถือหุ้นเพิ่มขึ้นอย่างมากจากการเพิ่มขึ้นของส่วนเกินทุนจากการวัดมูลค่าเงินลงทุนในหลักทรัพย์เพื่อขายและองค์ประกอบอื่นของส่วนของผู้ถือหุ้น

## 16.10 การวิเคราะห์หนี้สิน

### หนี้สินรวม

ณ วันที่ 31 ธันวาคม ปี 2554 ปี 2555 ปี 2556 และ วันที่ 30 มิถุนายน 2557 บริษัทฯ มีหนี้สินรวมเท่ากับ 23,461.4 ล้านบาท 24,288.6 ล้านบาท 23,201.3 ล้านบาท และ 22,072.3 ล้านบาท ตามลำดับ โดยหนี้สินส่วนใหญ่ประกอบด้วย เงินกู้ยืมระยะยาวที่เกี่ยวข้องกับสัญญาเช่าระยะยาวสนามบินสมุย หนี้สินภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงินและกิจการที่เกี่ยวข้อง หนี้สินภาษีได้สัญญาซื้อขายเครื่องบินแบบมีเงื่อนไข เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น รายได้รับล่วงหน้าค่าตั๋วโดยสาร และเงินเบิกเกินบัญชีและเงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงิน ซึ่งมีมูลค่ารวมเท่ากับ 22,315.1 ล้านบาท 23,009.0 ล้านบาท 21,697.5 ล้านบาท และ 20,795.2 ล้านบาท ตามลำดับ และคิดเป็นร้อยละ 93.5-95.1 ของหนี้สินรวม ณ วันที่ 31 ธันวาคมปี 2554 ปี 2555 ปี 2556 และงวดหกเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2557

หน่วย : ล้านบาท

หนี้สิน	ปี 2554	ปี 2555	ปี 2556	งวดหกเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2557
เงินกู้ยืมระยะยาวที่เกี่ยวข้องกับสัญญาเช่าระยะยาว สนามบินสมุย	10,910.6	11,097.4	11,207.5	11,230.7
เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน	4,095.3	3,144.8	2,107.1	1,491.3
หนี้สินภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี	1,540.8	2,404.5	2,486.1	3,627.9
หนี้สินภาษีได้สัญญาซื้อขายเครื่องบินแบบมีเงื่อนไข	1,390.4	1,122.5	832.5	604.2
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	1,752.3	1,829.0	2,356.9	2,168.3
รายได้รับล่วงหน้าค่าตั๋วโดยสาร	1,427.1	1,740.7	2,035.9	1,661.4
เงินเบิกเกินบัญชีและเงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบัน การเงิน	1,198.6	1,670.0	671.4	11.5

หนี้สินหมุนเวียน ณ วันที่ 31 ธันวาคม ปี 2554 ปี 2555 ปี 2556 และ วันที่ 30 มิถุนายน 2557 บริษัทฯ มีหนี้สินหมุนเวียน เท่ากับ 6,348.9 ล้านบาท 7,497.3 ล้านบาท 7,594.1 ล้านบาท และ 5,968.6 ล้านบาท ตามลำดับ โดยหนี้สินหมุนเวียนส่วนใหญ่ประกอบด้วยเจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น รายได้รับล่วงหน้าค่าตั๋วโดยสาร และเงินเบิกเกินบัญชีและเงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงิน ซึ่งคิดเป็น ร้อยละ 69.0 ร้อยละ 69.9 ร้อยละ 66.7 และร้อยละ 64.4ของหนี้สินหมุนเวียนใน ปี 2554 ปี 2555 ปี 2556 และงวดหกเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2557 ตามลำดับ

เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น ณ วันที่ 31 ธันวาคม ปี 2554 ปี 2555 ปี และวันที่ 30 มิถุนายน 2557 บริษัทฯ มีเจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่นเท่ากับ 1,752.3 ล้านบาท 1,829.0 ล้านบาท 2,356.9 และ 2,168.3 ล้านบาท ตามลำดับ โดยเจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น – กิจการที่ไม่เกี่ยวข้องกัน มีจำนวน 1,571.6 ล้านบาท 1,589.4 ล้านบาท 2,088.0 ล้านบาท และ 1,954.4 ล้านบาท ตามลำดับ นอกจากนี้เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น – กิจการที่เกี่ยวข้องกันมีจำนวน 167.6 ล้านบาท 168.9 ล้านบาท 236.9 ล้านบาท และ 167.3 ล้านบาท ตามลำดับ การเพิ่มขึ้นของเจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่นในปี 2555 และปี 2556 เนื่องมาจากการเพิ่มขึ้นของเจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่นสำหรับกิจการที่ไม่เกี่ยวข้องกัน และการลดลงของเจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่นในงวดหกเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2557 เนื่องมาจากการลดลงของเจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่นสำหรับกิจการที่เกี่ยวข้องกัน

รายได้รับล่วงหน้าค่าตั๋วโดยสาร ณ วันที่ 31 ธันวาคม ปี 2554 ปี 2555 ปี และวันที่ 30 มิถุนายน 2557 บริษัทฯ มีรายได้รับล่วงหน้าค่าตั๋วโดยสาร เท่ากับ 1,427.1 ล้านบาท 1,740.7 ล้านบาท 2,035.9 ล้านบาท และ 1,661.4 ล้านบาท ตามลำดับ การเพิ่มขึ้นในปี 2555 และ 2556 เกิดจากการขายตั๋วโดยสารมากขึ้นในการดำเนินงานธุรกิจด้านสายการบิน และการลดลงในงวดหกเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2557 เกิดจากการขายตั๋วโดยสารลดลง อันเป็นผลของฤดูกาล และเหตุการณ์ความไม่สงบทางการเมืองที่เกิดขึ้นในประเทศไทยในช่วงงวดหกเดือนแรกของปี 2557

เงินเบิกเกินบัญชีและเงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงิน ณ วันที่ 31 ธันวาคม ปี 2554 ปี 2555 ปี 2556 และ 30 มิถุนายน 2557 บริษัทฯ มีเงินเบิกเกินบัญชีและเงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงิน เท่ากับ 1,198.6 ล้านบาท 1,670.0 ล้านบาท 671.4 ล้านบาท และ 11.5 ล้านบาท ตามลำดับ โดยมีอัตราดอกเบี้ยตามสัญญาร้อยละ 3.25 – 10.00 ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้ลดจำนวนหนี้ที่ยังค้างชำระอยู่ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 และงวดหกเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2557



หนี้สินไม่หมุนเวียน ณ วันที่ 31 ธันวาคม ปี 2554 ปี 2555 ปี และวันที่ 30 มิถุนายน 2557 บริษัทฯ มีหนี้สินไม่หมุนเวียนเท่ากับ 17,112.5 ล้านบาท 16,791.3 ล้านบาท 15,607.3 ล้านบาท และ 16,103.7 ล้านบาท ตามลำดับ โดยหนี้สินไม่หมุนเวียนส่วนใหญ่ประกอบด้วย หนี้สินภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี เงินกู้ยืมระยะยาวที่เกี่ยวข้องกับสัญญาเช่าระยะยาวกับกองทุนรวม เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน หนี้สินภายใต้สัญญาซื้อขายเครื่องบินแบบมีเงื่อนไข และสำรองผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงาน

เงินกู้ยืมระยะยาวจากกิจการที่เกี่ยวข้องกัน เป็นเงินกู้ยืมระยะยาวที่เกี่ยวข้องกับสัญญาเช่าระยะยาวสนามบินสมุย โดยเมื่อวันที่ 24 พฤศจิกายน 2549 บริษัทฯ ได้ทำสัญญาเช่าระยะยาวกับกองทุนรวม เพื่อให้เข้าสนามบินสมุยรวมทั้งสิ่งอำนวยความสะดวกเป็นเวลา 30 ปี (สิ้นสุดปี 2579) เป็นจำนวนเงิน 9,300 ล้านบาท ในวันเดียวกันบริษัทฯ ได้ทำสัญญาเช่าช่วงสนามบินสมุยจากกองทุนเป็นระยะเวลา 3 ปี พร้อมค้ำประกันที่จะเช่าช่วงทรัพย์สินที่เช่าต่อไม่เกิน 9 ครั้ง ครั้งละ 3 ปี พร้อมกันนี้ บริษัทฯ ได้ทำสัญญาอีกฉบับหนึ่งเพื่อรับบริการระบบสิ่งอำนวยความสะดวกที่สนามบินสมุยจากกองทุนรวม เป็นระยะเวลา 30 ปี โดยสัญญาเช่าระยะยาวกับกองทุนรวมกำหนดค่าตอบแทนแบบคงที่เดือนละ 47.5 ล้านบาท และให้เพิ่มเติมตามการผันแปรของจำนวนผู้โดยสารขาออกและเที่ยวบินขาเข้า หนี้สินตามสัญญาเช่าระยะยาวสนามบินสมุยมีจำนวนเท่ากับ 10,910.6 ล้านบาท 11,097.4 ล้านบาท 11,207.5 ล้านบาท และ 11,230.7 ล้านบาท ณ วันที่ 31 ธันวาคม ปี 2554 ปี 2555 ปี 2556 และ วันที่ 30 มิถุนายน 2557 ตามลำดับโดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม ปี 2556 มีอัตราดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ 12.6 ต่อปี ทั้งนี้ ในปี 2556 บริษัทฯ ได้เปลี่ยนแปลงวิธีการบันทึกบัญชีเงินกู้ยืมระยะยาวดังกล่าวข้างต้น โดยนำค่าเช่าคงที่ ค่าบริการคงที่และค่าบริการผันแปรมารวมคำนวณเพื่อหาอัตราดอกเบี้ยที่แท้จริง การเปลี่ยนวิธีการคำนวณทำให้มูลค่าทางบัญชีของเงินกู้ยืมระยะยาวดังกล่าวเพิ่มสูงขึ้นเนื่องจากเป็นการนำประมาณการหนี้สินที่มีในอนาคตตลอดทั้งสัญญามานับที่ในงบการเงิน

เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน ณ วันที่ 31 ธันวาคม ปี 2554 ปี 2555 ปี และวันที่ 30 มิถุนายน 2557 บริษัทฯ มีเงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน 4,095.3 ล้านบาท 3,144.8 ล้านบาท 2,107.1 ล้านบาท และ 1,491.3 ล้านบาท ตามลำดับ โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม ปี 2556 สัญญาเงินกู้มีอัตราดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ 5.375 - 6.875 ต่อปี ทั้งนี้ เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงินลดลงตั้งแต่ปี 2554 เนื่องจากบริษัทฯ จ่ายชำระคืนเงินกู้ตามกำหนด ผู้ลงทุนกรุณาพิจารณาหมายเหตุประกอบงบการเงิน ข้อ 22 และข้อ 23 ของงบการเงินรวมสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2556 ซึ่งปรากฏอยู่ในเอกสารแนบ 4.2 ของเอกสารฉบับนี้

หนี้สินภายใต้สัญญาเช่าทางการเงิน(Finance Lease)ในรูปแบบสัญญาซื้อขายแบบมีเงื่อนไข (Conditional Sale Agreement) ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2557 ผู้บินของบริษัทฯ จำนวน 5 ลำอยู่ภายใต้สัญญาเช่าทางการเงิน(Finance Lease) ในรูปแบบสัญญาซื้อขายแบบมีเงื่อนไข (Conditional Sale Agreement) โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม ปี 2554 ปี 2555 ปี และวันที่ 30 มิถุนายน 2557 หนี้สินภายใต้สัญญาเช่าเครื่องบินเท่ากับ 1,390.4 ล้านบาท 1,122.5 ล้านบาท 832.5 ล้านบาท และ 604.2 ล้านบาท ตามลำดับ ซึ่งลดลงอย่างต่อเนื่อง เนื่องจากบริษัทฯ จ่ายค่าเช่าอย่างสม่ำเสมอ โดยมีอัตราดอกเบี้ยที่แท้จริงร้อยละ 6.68 - 7.07 ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2557

หนี้สินภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี เกิดจากผลแตกต่างชั่วคราวที่เกิดจากความแตกต่างระหว่างมูลค่าสินทรัพย์และหนี้สินที่แสดงในงบแสดงฐานะการเงินกับฐานภาษี ซึ่ง ณ วันที่ 31 ธันวาคม ปี 2554 ปี 2555 และ ณ วันที่ 31 ธันวาคม ปี 2556 และวันที่ 30 มิถุนายน 2557 บริษัทฯ มีหนี้สินภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีเท่ากับ 1,540.8 ล้านบาท 2,404.5 ล้านบาท 2,486.1 ล้านบาท และ 3,627.9 ล้านบาท ตามลำดับ เนื่องจากบริษัทฯ มีกำไรจากการวัดมูลค่าเงินลงทุนในหลักทรัพย์เพื่อขายเพิ่มขึ้นจากราคาหุ้น BGH ที่สูงขึ้น

หนี้สินที่เหลือประกอบด้วย ภาษีเงินได้ค้างจ่าย เจ้าหนี้ตามสัญญาเช่าการเงิน หนี้สินหมุนเวียนอื่น ตำรองผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงาน และหนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น ซึ่งมีมูลค่ารวม ณ วันที่ 31 ธันวาคม ปี 2554 ปี 2555 ปี 2556 และ วันที่ 30 มิถุนายน 2557 เท่ากับ 1,146.3 ล้านบาท 1,279.6 ล้านบาท 1,503.9 ล้านบาท และ 1,277.1 ล้านบาท ตามลำดับ

### สัญญาซื้อขาย

เมื่อวันที่ 12 กุมภาพันธ์ 2557 บริษัทฯ ได้เข้าทำสัญญาซื้อขายเครื่องบินสำหรับเครื่องบินแบบเอทีอาร์ 72-600 ใหม่จำนวน 6 ลำ นอกจากนี้ สัญญาซื้อขายเครื่องบินยังได้ให้สิทธิแก่บริษัทฯ ในการซื้อเครื่องบินแบบเอทีอาร์ 72-600 เพิ่มอีกจำนวน 2 ลำด้วย นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้สิทธิในการซื้อเครื่องบินแบบเอทีอาร์ 72-600 เพิ่มอีกจำนวน 1 ลำ ในวันที่ 27 พฤษภาคม 2557 และ เมื่อวันที่ 27 พฤษภาคม 2557 บริษัทฯ ได้ใช้สิทธิในการซื้อเครื่องบินแบบเอทีอาร์ 72-600 ดังกล่าวทั้งสิ้นจำนวน 3 ลำ โดย บริษัทฯ ได้วางแผนที่จะระดมเงินทุนเพื่อการซื้อเครื่องบินแบบเอทีอาร์ 72-600 จำนวน 9 ลำดังกล่าวโดยการเข้าทำสัญญาเช่าทางการเงิน (Finance Lease) กับบุคคลภายนอก ทั้งนี้ กำหนดการส่งมอบเครื่องบินทั้ง 9 ลำของบริษัทฯ มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

หมายเลขเครื่องบิน	กำหนดการส่งมอบ
เครื่องบินหมายเลข 1	ไตรมาสที่ 4 ปี 2557
เครื่องบินหมายเลข 2	ไตรมาสที่ 1 ปี 2558
เครื่องบินหมายเลข 3	ไตรมาสที่ 3 ปี 2558
เครื่องบินหมายเลข 4	ไตรมาสที่ 4 ปี 2558
เครื่องบินหมายเลข 5	ไตรมาสที่ 4 ปี 2558
เครื่องบินหมายเลข 6	ไตรมาสที่ 1 ปี 2559
เครื่องบินหมายเลข 7	ไตรมาสที่ 2 ปี 2559
เครื่องบินหมายเลข 8	ไตรมาสที่ 4 ปี 2559
เครื่องบินหมายเลข 9	ไตรมาสที่ 1 ปี 2560

## 16.11 ภาระหนี้สินผูกพันตามสัญญา

ตารางด้านล่างไม่รวมถึง (1) ภาระผูกพันภายใต้สัญญาเช่าดำเนินงาน (Operating Lease) ตามสัญญาเช่าเครื่องบินของบริษัทฯ ซึ่งมีจำนวนเท่ากับ 161 ล้านเหรียญสหรัฐฯ ณ วันที่ 30 มีนาคม 2557 และ (2) ภาระผูกพันทางการเงินเกี่ยวกับการซื้อขายเครื่องบินแบบเอทีอาร์ ซึ่งบริษัทฯ ตกลงที่จะซื้อเครื่องบินแบบเอทีอาร์ 72-600

หน่วย : ล้านบาท

	การชำระหนี้ซึ่งมีกำหนดระยะเวลา				
	น้อยกว่า 1 ปี	1-3 ปี	3-5 ปี	มากกว่า 5 ปี	ทั้งหมด
เงินกู้ยืมจากธนาคาร <sup>(1)</sup>	797.6	615.2	89.9	-	1,502.7
เงินกู้ยืมจากกิจการที่เกี่ยวข้องกัน <sup>(2)</sup>	-	-	-	11,230.7	11,230.7
ภาระหนี้สินจากสัญญาเช่าทางการเงินของเครื่องบิน <sup>(3)</sup>	473.5	130.7	-	-	604.2
เจ้าหนี้สัญญาเช่าทางการเงิน	28.5	37.9	2.5	-	68.9
สัมปทาน <sup>(5)</sup>	353.7	739.7	792.4	3,474.5	5,360.3
สัญญาเช่า <sup>(6)</sup>	298.5	308.6	97.1	421.6	1,125.8
รวมทั้งหมด	1,951.8	1,832.1	981.9	15,126.8	19,892.6

## หมายเหตุ

- (1) ประกอบด้วยเงินกู้ยืมเบิกเกินบัญชีธนาคารและเงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงินและเงินกู้ยืมระยะยาว
- (2) ประกอบด้วยเงินกู้ยืมระยะยาวจากบุคคลที่เกี่ยวข้องกันที่เกี่ยวกับกองทุนรวม
- (3) ประกอบด้วยหนี้สินจากการเช่าเครื่องบินหักด้วยค่าใช้จ่าขดอเบียร์ดัดบัญชี
- (4) ประกอบด้วยหนี้สินตามสัญญาเช่าทางการเงินกับสถาบันการเงินเพื่อการเช่ารถยนต์และอุปกรณ์
- (5) ประกอบด้วยค่าสัมปทานตามสัญญาโครงการกรวการบินและสัญญาโครงการอุปกรณ์บริการภาคพื้นและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการซ่อมบำรุง
- (6) ประกอบด้วยหนี้สินตามสัญญาเช่าที่ดินและอาคารและสัญญาบริการต่างๆ

นอกจากนี้ ในปี 2556 และงวดหกเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2557 บริษัทฯ มีการค้าประกันวงเงินกู้และวงเงินสินเชื่อให้แก่บริษัทย่อยคือ BAC และ BFS Ground จำนวน 1,910 ล้านบาท และบริษัทร่วมคือ BFS Cargo จำนวน 165.0 ล้านบาท

## 16.12 การวิเคราะห์ส่วนของผู้ถือหุ้น

ณ วันที่ 31 ธันวาคม ปี 2554 ปี 2555 ปี 2556 และ วันที่ 30 มิถุนายน 2557 บริษัทฯ มีส่วนของผู้ถือหุ้นรวม เท่ากับ 3,989.5 ล้านบาท 7,719.5 ล้านบาท 7,191.7 ล้านบาท และ 12,105.9 ตามลำดับ โดย ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2557 ส่วนของผู้ถือหุ้นประกอบด้วยทุนจดทะเบียนเรียกชำระแล้วจำนวน 1,580.0 ล้านบาท ยอดขาดทุนสะสม 3,960.1 ล้านบาท และองค์ประกอบอื่นของส่วนของผู้ถือหุ้น 13,670.3 ล้านบาท ส่วนของผู้ถือหุ้นเพิ่มสูงขึ้นเป็นผลจากองค์ประกอบอื่นของส่วนของผู้ถือหุ้นที่เพิ่มจาก 6,216.9 ล้านบาท ณ วันที่ 31 ธันวาคม ปี 2554 เป็น 8,753.4 ล้านบาท เป็น 8,961.0 ล้านบาท และเป็น 13,670.3 ล้านบาท ณ วันที่ 31 ธันวาคม ปี 2555 ปี 2556 และ วันที่ 30 มิถุนายน 2557 ตามลำดับ ส่วนใหญ่เป็นผลจากกำไรจากการวัดมูลค่าเงินลงทุนในหลักทรัพย์เพื่อขายซึ่งได้แก่หุ้น BGH และส่วนประกอบอื่นๆ ของส่วนของผู้ถือหุ้น

ในวันที่ 26 กุมภาพันธ์ 2556 บริษัทฯ ได้จัดสรรหุ้นสามัญเพิ่มทุนจำนวน 30 ล้านหุ้นให้แก่พนักงานและกรรมการของบริษัทตามโปรแกรมการให้สิทธิพนักงานซื้อหุ้นของบริษัทฯ ด้วยราคาเสนอขายเท่ากับ 10 บาทต่อหุ้น การจัดสรรดังกล่าวขึ้นอยู่กับ ตำแหน่งงาน ระยะเวลาการทำงาน และความรับผิดชอบของพนักงานและกรรมการที่เกี่ยวข้อง เพื่อประโยชน์ในการจัดทางการเงิน บริษัทฯ ประมาณการมูลค่ายุติธรรมของการให้สิทธิซื้อหุ้นแต่ละหุ้นที่ 16.91 บาท ซึ่งคำนวณโดยที่ปรึกษาทางการเงิน

อิสระ ในปี 2556 บริษัทฯ บันทึกค่าใช้จ่ายจำนวน 207.3 ล้านบาทเป็นค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงาน และ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 บริษัทฯ มีส่วนทุนจากการจ่ายโดยใช้หุ้นเป็นเกณฑ์จำนวน 207.3 ล้านบาท

สำหรับการจ่ายเงินปันผลระหว่างปี 2554 ถึงปี 2556 บริษัทฯ มีการจ่ายปันผล มีรายละเอียดดังนี้

- วันที่ 27 เมษายน 2554 ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทอนุมัติให้จ่ายเงินปันผลจากผลการดำเนินงานปี 2553 จำนวน 120.0 ล้านบาท หรืออัตรา 1.00 บาทต่อหุ้น (คำนวณจากจำนวนหุ้น 120 ล้านหุ้น)
- วันที่ 23 มิถุนายน 2554 ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทอนุมัติให้จ่ายเงินปันผลระหว่างกาลสำหรับปี 2554 จำนวน 480.0 ล้านบาท หรืออัตรา 4.00 บาทต่อหุ้น (คำนวณจากจำนวนหุ้น 120 ล้านหุ้น)
- วันที่ 25 สิงหาคม 2554 ที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้นบริษัทอนุมัติให้จ่ายเงินปันผลระหว่างกาลสำหรับปี 2554 จำนวน 300.0 ล้านบาท หรืออัตรา 2.50 บาทต่อหุ้น (คำนวณจากจำนวนหุ้น 120 ล้านหุ้น)
- วันที่ 22 พฤศจิกายน 2555 ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทอนุมัติให้จ่ายเงินปันผลระหว่างกาลสำหรับปี 2555 จำนวน 654.8 ล้านบาท หรืออัตรา 5.40 บาทต่อหุ้น (คำนวณจากจำนวนหุ้น 121.3 ล้านหุ้น)
- วันที่ 26 กุมภาพันธ์ 2556 ที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้นบริษัทอนุมัติให้จ่ายเงินปันผลระหว่างกาลสำหรับปี 2555 จำนวน 850.0 ล้านบาท หรืออัตรา 7.0 บาทต่อหุ้น (คำนวณจากจำนวนหุ้น 121.3 ล้านหุ้น)
- วันที่ 25 เมษายน 2556 ที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้นบริษัทอนุมัติให้จ่ายเงินปันผลจากผลการดำเนินงานปี 2555 อีกจำนวน 350.0 ล้านบาท หรืออัตรา 0.22 บาทต่อหุ้น (คำนวณจากจำนวนหุ้น 1,580.0 ล้านหุ้น มูลค่าที่ตราไว้ 1 บาทต่อหุ้น) และจ่ายเงินปันผลระหว่างกาลจากผลประกอบการไตรมาสที่ 1 ปี 2556 จำนวน 450.0 ล้านบาท หรืออัตรา 0.28 บาทต่อหุ้น (คำนวณจากจำนวนหุ้น 1,580.0 ล้านหุ้น มูลค่าที่ตราไว้ 1 บาทต่อหุ้น)
- วันที่ 22 สิงหาคม 2556 ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทอนุมัติให้จ่ายเงินปันผลระหว่างกาลสำหรับปี 2556 จำนวน 379.2 ล้านบาท หรืออัตรา 0.24 บาทต่อหุ้น (คำนวณจากจำนวนหุ้น 1,580.0 ล้านหุ้น มูลค่าที่ตราไว้ 1 บาทต่อหุ้น)
- วันที่ 28 พฤศจิกายน 2556 ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทอนุมัติให้จ่ายเงินปันผลระหว่างกาลสำหรับปี 2556 จำนวน 395.2 ล้านบาท หรืออัตรา 0.25 บาทต่อหุ้น (คำนวณจากจำนวนหุ้น 1,580.0 ล้านหุ้น มูลค่าที่ตราไว้ 1 บาทต่อหุ้น)

บริษัทฯ ไม่มีการจ่ายเงินปันผลในงวดหกเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2557

ทั้งนี้ ถึงแม้ว่าบริษัทฯ จะมีผลการดำเนินงานที่มีกำไรมาอย่างต่อเนื่อง แต่เนื่องจากการเปลี่ยนแปลงเกณฑ์ในการจัดทำงบการเงินตามที่ระบุในหมายเหตุประกอบงบการเงินรวมสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2556 ข้อ 4.1 เรื่องการเปลี่ยนแปลงนโยบายบัญชีโดยการนำการตีความตามมาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 27 เรื่องการประเมินเนื้อหาสัญญาเช่าที่ทำตามรูปแบบกฎหมาย โดยการนำค่าเช่าผันแปรมารวมคำนวณหาอัตราดอกเบี้ยแท้จริงมาถือปฏิบัติ ข้อ 4.2 เรื่องการเปลี่ยนแปลงนโยบายบัญชี เรื่องภาษีเงินได้ และข้อ 5 การปรับปรุงรายการบัญชีที่เกี่ยวข้องกับการแสดงรายการภาษีโรงเรือน จึงทำให้บริษัทฯ มีขาดทุนสะสมที่ยังไม่ได้จัดสรรจำนวน 3,421.7 ล้านบาท ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2557 ในงบการเงินเฉพาะกิจการของบริษัทฯ และจำนวน 3,960.1 ล้านบาท ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2557 ในงบการเงินรวมของบริษัทฯ โดยตามกฎหมายไทย บริษัทฯ ไม่สามารถจ่ายเงินปันผล หากบริษัทฯ ยังมีขาดทุนสะสมอยู่

ทั้งนี้ ภายใต้การอนุมัติของที่ประชุมผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ พระราชบัญญัติบริษัทมหาชนจำกัด พ.ศ. 2535 และข้อบังคับของบริษัทฯ บริษัทฯ คาดว่าจะจัดให้มีการประชุมสามัญผู้ถือหุ้น โดยเร็วที่สุดเท่าที่จะทำได้หลังจากการเสนอขายต่อประชาชนเป็นครั้งแรกเพื่อขออนุมัติให้นำส่วนล้มมูลค่าหุ้น (ถ้ามี) จากการเสนอขายต่อประชาชนในครั้งแรกนี้มาชดเชยผลขาดทุนสะสมดังกล่าว (ในกรณีที่ส่วนล้มมูลค่าหุ้นมีมูลค่ามากกว่าขาดทุนสะสม) อย่างไรก็ตาม หากบริษัทฯ ไม่ได้รับอนุมัติจากที่ประชุมผู้ถือหุ้น หรือมีส่วนล้มมูลค่าหุ้นไม่เพียงพอต่อการชดเชยผลขาดทุนสะสมดังกล่าว บริษัทฯ จะไม่สามารถจ่ายเงินปันผลให้แก่ผู้ถือหุ้นได้

#### มูลค่าทางบัญชีต่อหุ้น

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 บริษัทฯ มีมูลค่าทางบัญชีต่อหุ้นเท่ากับ 4.6 บาทต่อหุ้น (คำนวณจากจำนวนหุ้น 1,580 ล้านหุ้น มูลค่าที่ตราไว้ 1.0 บาทต่อหุ้น) และ วันที่ 30 มิถุนายน 2557 บริษัทฯ มีมูลค่าทางบัญชีต่อหุ้นเท่ากับ 7.7 บาทต่อหุ้น (คำนวณจากจำนวนหุ้น 1,580.0 ล้านหุ้น มูลค่าที่ตราไว้ 1.0 บาทต่อหุ้น)

#### 16.13 ปัจจัยและอิทธิพลหลักที่อาจมีผลกระทบต่อผลการดำเนินงานและฐานะทางการเงินในอนาคต

##### การเสนอขายหุ้นต่อประชาชน

ภายหลังการเสนอขายหุ้นแก่ประชาชนในครั้งนี้ จำนวนหุ้นของบริษัทฯ จะเพิ่มขึ้นอีก 520.0 ล้านหุ้น จาก 1,580.0 ล้านหุ้น รวมเป็น 2,100.0 ล้านหุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 1 บาท หรือคิดเป็นอัตราการลดลง (Dilution Effect) ร้อยละ 24.8 ดังนั้น การเสนอขายหุ้นต่อประชาชนครั้งนี้อาจส่งผลให้อัตรากำไรต่อหุ้นของบริษัทฯ ในอนาคตลดลงหากกำไรสุทธิของบริษัทฯ มีการเติบโตในอัตราน่าต่ำกว่าการเพิ่มของจำนวนหุ้น เนื่องจากจำนวนหุ้นที่ใช้เป็นฐานในการคำนวณอัตรากำไรต่อหุ้นเพิ่มขึ้นจาก 1,580.0 ล้านหุ้น เป็น 2,100.0 ล้านหุ้น

ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2557 มูลค่าทางบัญชีของทรัพย์สินสุทธิต่อหุ้นของบริษัทฯ เท่ากับ 7.7 บาท (โดยใช้สมมติฐานที่ 1,580.0 ล้านหุ้นต่อมูลค่าที่ตราไว้ของหุ้นที่ได้ออกและมีอยู่ ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2557 หุ้นละ 1 บาท) โดยในการเสนอขายหุ้นสามัญเพิ่มทุนต่อประชาชนในครั้งนี้ได้มีการกำหนดช่วงราคาที่ใช้ทำ Bookbuilding อยู่ที่ระหว่างราคา 23 – 27 บาทต่อหุ้น ทั้งนี้ หากการเสนอขายหลักทรัพย์ในครั้งนี้ได้กำหนดราคาเสนอขายสุดท้ายเท่ากับ 27 บาทต่อหุ้น และภายหลังจากการชำระค่าตอบแทนการจัดจำหน่ายหลักทรัพย์ (ไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม) จำนวนเงินสุทธิที่บริษัทฯ จะได้รับจะมีจำนวนประมาณ 13,639.2 ล้านบาท และหากคำนวณโดยไม่รวมถึงกรณีที่มีการเปลี่ยนแปลงอื่นในมูลค่าทางบัญชีของทรัพย์สินสุทธิต่อหุ้นของบริษัทฯ ภายหลังจากวันที่ 30 มิถุนายน 2557 ผู้ลงทุนที่ซื้อหุ้นของบริษัทฯ จากราคาเสนอขายที่ 27 บาทต่อหุ้น จะได้รับผลกระทบจากมูลค่าทางบัญชีของทรัพย์สินสุทธิต่อหุ้นของบริษัทฯ ที่เพิ่มขึ้นเป็น 12.3 ต่อหุ้น คิดเป็นการเพิ่มขึ้นของมูลค่าทางบัญชีของทรัพย์สินสุทธิต่อหุ้นของบริษัทฯ ในทันที 4.6 บาท ต่อหุ้น และคิดเป็นอัตราการลดลง (Dilution Effect) ในทันที 14.7 บาท ต่อหุ้น (หรือร้อยละ 54.4) เมื่อเทียบกับราคาเสนอขายที่ 27 บาท

ข้อมูลอัตราการลดลงต่อหุ้น (Per Share Dilution) ที่ราคาที่เราคาดว่าจะเป็นราคาเสนอขายที่ 27 บาท ต่อหุ้น มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

ราคาเสนอขาย	27 บาท
มูลค่าทางบัญชีของทรัพย์สินสุทธิต่อหุ้นของบริษัทฯ ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2557	7.7 บาท
มูลค่าทางบัญชีของทรัพย์สินสุทธิต่อหุ้นของบริษัทฯ ที่เพิ่มขึ้นจากการเสนอขายหุ้นสามัญเพิ่มทุน	4.6 บาท
มูลค่าทางบัญชีของทรัพย์สินสุทธิต่อหุ้นใหม่ (pro forma) ภายหลังจากการเสนอขายหุ้นสามัญเพิ่มทุน (2,100.0 ล้านหุ้น ภายหลังจากการเสนอขายหุ้นสามัญเพิ่มทุน)	12.3 บาท
การลดลงต่อหุ้น (Per Share Dilution Effect) ที่ผู้ลงทุนในหุ้นที่เสนอขายในครั้งนี้จะได้รับผลกระทบ	14.7 บาท
อัตราการลดลง (Dilution Effect) ที่ผู้ลงทุนจะได้รับผลกระทบ	ร้อยละ 54.4

### ราคาน้ำมันเชื้อเพลิง

ค่าใช้จ่ายน้ำมันเชื้อเพลิงเป็นค่าใช้จ่ายที่มีสัดส่วนสูงที่สุดของต้นทุนขายและบริการ ซึ่งรวมถึงน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับเครื่องบิน รวมถึงผลกำไรหรือขาดทุนตามสัญญาป้องกันความเสี่ยงจากราคาน้ำมันเชื้อเพลิง ตามงบการเงินรวม ค่าใช้จ่ายน้ำมันเชื้อเพลิงคิดเป็นร้อยละ 28.2 ร้อยละ 29.3 ร้อยละ 27.7 และร้อยละ 29.8 ของต้นทุนขายและบริการของบริษัทฯ ใน ปี 2554 ปี 2555 ปี 2556 และงวดหกเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2557 ตามลำดับ บริษัทฯ มีนโยบายให้มีการซื้อขายน้ำมันเชื้อเพลิงล่วงหน้าสูงสุดประมาณร้อยละ 60 ของปริมาณการบริโภคน้ำมันเชื้อเพลิงตลอดทั้งปี ทั้งนี้ บริษัทฯ มีนโยบายไม่ใช้เครื่องมือการซื้อขายน้ำมันเชื้อเพลิงล่วงหน้าเพียงอย่างเดียวในการป้องกันความเสี่ยงจากราคาน้ำมันเชื้อเพลิง บริษัทฯ จึงทำสัญญาแลกเปลี่ยนราคาน้ำมันเชื้อเพลิง (Swap) สัญญาออปชั่นราคาน้ำมันเชื้อเพลิง (Option) และสัญญากำหนดราคาน้ำมันเชื้อเพลิงสูงสุดและต่ำสุด (Collar) ทั้งนี้ ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2557 ระยะเวลาที่ครบกำหนดของสัญญาดังกล่าวนี้อยู่ระหว่าง 3 ถึง 12 เดือน และ บริษัทฯ ได้ประกันความเสี่ยงราคาน้ำมันในสัดส่วนถัวเฉลี่ยร้อยละ 44.4 ของปริมาณการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงของบริษัทฯ นอกจากนี้ บริษัทฯ มีภาระผูกพันจากการทำประกันความเสี่ยงราคาน้ำมันจนถึงเดือนธันวาคม 2557 จำนวน 255,000 บาร์เรล โดยทำสัญญาซื้อขายน้ำมันล่วงหน้าในราคาขั้นต่ำที่ 112 เหรียญดอลลาร์สหรัฐต่อบาร์เรล และขั้นสูงที่ 125.0 เหรียญดอลลาร์สหรัฐต่อบาร์เรล ดังนั้น บริษัทฯ ต้องรับภาระส่วนต่างของราคาน้ำมัน หากราคาน้ำมันต่ำกว่าราคาขั้นต่ำจากการทำประกันความเสี่ยง แต่ในทางกลับกันบริษัทฯ จะได้รับชดเชยส่วนต่างหากราคาน้ำมันสูงกว่าราคาขั้นสูงจากการทำประกันความเสี่ยงดังกล่าว

### อัตราแลกเปลี่ยน

ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2557 บริษัทฯ มีสินทรัพย์ทางการเงินประมาณร้อยละ 8.0 ของสินทรัพย์รวมของบริษัทฯ และมีหนี้สินทางการเงินประมาณร้อยละ 11.8 ของหนี้สินรวมของบริษัทฯ เป็นสกุลเงินเงินต่างประเทศ และในปี 2556 บริษัทฯ มีรายได้ประมาณร้อยละ 50.9 และต้นทุนขายและบริการประมาณร้อยละ 30.6 เป็นสกุลเงินต่างประเทศ

บริษัทฯ มีนโยบายการบริหารจัดการความเสี่ยงในการแลกเปลี่ยนเงินต่างประเทศโดยใช้นโยบายบริหารอัตราแลกเปลี่ยนแบบสมมูล (Matching Approach) ระหว่างจำนวนเงินที่ได้รับกับจำนวนเงินที่ต้องจ่ายในแต่ละสกุลเงิน นอกจากนี้ บริษัทฯ สามารถกำหนดสกุลเงินที่บริษัทฯ จะได้รับจากการขายบัตรโดยสารที่ผ่านผู้แทนที่ได้รับอนุญาตจาก IATA ในส่วนของเงินต่างประเทศที่ไม่สามารถจัดหาได้ บริษัทฯ จะดำเนินการแปลงเงินต่างประเทศจากสกุลหนึ่งเป็นสกุลเงินที่ต้องการ ในอัตรา ณ เวลาทำการแลกเปลี่ยนนั้น ทั้งนี้ บริษัทฯ ไม่ได้เข้าทำสัญญาป้องกันความเสี่ยงใดๆ เพื่อที่จะป้องกันความเสี่ยงจากความผันผวนในอัตราแลกเปลี่ยนเงินต่างประเทศ ทั้งนี้ บริษัทฯ บันทึกกำไรหรือขาดทุนจากการแลกเปลี่ยนเงินต่างประเทศสุทธิ เป็นรายได้อื่นหรือค่าใช้จ่ายอื่นแล้วแต่กรณี

การอ่อนค่าเงินบาทต่อสกุลเงินต่างประเทศนั้นมีแนวโน้มที่จะส่งผลกระทบต่อรายได้จากการดำเนินงานและผลกระทบต่อต้นทุนการดำเนินงานของบริษัทฯ ที่กำหนดเป็นสกุลเงินบาท ในทางกลับกัน การแข็งค่าของเงินบาทต่อสกุลเงินต่างประเทศมีแนวโน้มที่จะส่งผลกระทบต่อรายได้จากการดำเนินงานที่กำหนดเป็นสกุลเงินบาท จากผลที่กล่าวมาข้างต้น การเปลี่ยนแปลงอย่างมีนัยสำคัญของค่าเงินบาทต่อสกุลเงินต่างประเทศต่างๆ ข้างต้นสามารถส่งผลกระทบต่อฐานะต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ

### ความผันผวนของอัตราดอกเบี้ย

การเปลี่ยนแปลงของอัตราดอกเบี้ยส่งผลกระทบต่อรายจ่ายดอกเบี้ยของบริษัทฯ สำหรับตราสารหนี้และเงินกู้ยืมที่มีอัตราดอกเบี้ยลอยตัว และรายได้ดอกเบี้ยของบริษัทฯ จากเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ทั้งนี้ บริษัทฯ มีนโยบายในการบริหารจัดการความเสี่ยงจากความผันผวนของอัตราดอกเบี้ยโดยจัดให้มีหนี้ที่มีอัตราดอกเบี้ยทั้งที่เป็นแบบคงที่และแบบลอยตัว ซึ่งขึ้นอยู่กับสถานะตลาด

โดย ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2557 ร้อยละ 8.1 ของหนี้สินทางการเงินของบริษัทฯ เป็นหนี้ที่มีอัตราดอกเบี้ยลอยตัว โดยอัตราดอกเบี้ยดังกล่าวคือ MLR – ร้อยละ 1 ถึง MLR ดังนั้น การเพิ่มขึ้นของอัตราดอกเบี้ยลอยตัวดังกล่าว จะส่งผลกระทบต่อค่าใช้จ่ายดอกเบี้ยของบริษัทฯ และด้วยเหตุดังกล่าว ผลกำไรของบริษัทฯ ก็จะได้รับผลกระทบด้วย

### 16.14 มาตรฐานการบัญชีใหม่ที่ยังไม่มีผลใช้บังคับ

สภาวิชาชีพบัญชีได้ออกประกาศสภาวิชาชีพบัญชี ซึ่งลงประกาศในราชกิจจานุเบกษาในระหว่างงวดปัจจุบัน ใให้ใช้มาตรฐานการรายงานทางการเงิน การตีความมาตรฐานการบัญชีและการตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ดังต่อไปนี้

- มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 4 เรื่องสัญญาประกันภัย ซึ่งมีผลใช้บังคับใช้วันที่ 1 มกราคม 2559
- การตีความตามมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 29 เรื่อง การเปิดเผยข้อมูลของสัญญาสัมปทานบริการ ซึ่งมีผลใช้บังคับใช้วันที่ 1 มกราคม 2557
- การตีความตามมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 15 เรื่อง สัญญาเช่าดำเนินงาน-สิ่งจูงใจที่ให้แก่ผู้เช่า ซึ่งมีผลใช้บังคับใช้วันที่ 1 มกราคม 2557
- การตีความตามมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 32 เรื่องสินทรัพย์ไม่มีตัวตน-ต้นทุนเว็บไซต์ ซึ่งมีผลใช้บังคับใช้วันที่ 1 มกราคม 2557
- การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 1 เรื่องการเปลี่ยนแปลงในหนี้สินที่เกิดขึ้นจากการรื้อถอน การบูรณะ และหนี้สินที่มีลักษณะคล้ายคลึงกัน ซึ่งมีผลใช้บังคับใช้วันที่ 1 มกราคม 2557
- การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 4 เรื่องการประเมินว่าข้อตกลงประกอบด้วยสัญญาเช่าหรือไม่ ซึ่งมีผลใช้บังคับใช้วันที่ 1 มกราคม 2557
- การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 5 เรื่องสิทธิในส่วนได้เสียจากกองทุนการรื้อถอน การบูรณะ และการปรับปรุงสภาพแวดล้อม ซึ่งมีผลใช้บังคับใช้วันที่ 1 มกราคม 2557
- การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 7 เรื่องการปรับปรุงย้อนหลังภายใต้มาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 29 เรื่องการรายงานทางการเงินในสภาพเศรษฐกิจที่มีภาวะเงินเฟ้อรุนแรง ซึ่งมีผลใช้บังคับใช้วันที่ 1 มกราคม 2557

- การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 10 เรื่องงบการเงินระหว่างกาลและการด้อยค่า ซึ่งมีผลใช้บังคับวันที่ 1 มกราคม 2557
- การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 12 เรื่องข้อตกลงสัมปทานบริการ ซึ่งมีผลใช้บังคับวันที่ 1 มกราคม 2557
- การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 13 เรื่องโปรแกรมสิทธิพิเศษแก่ลูกค้า ซึ่งมีผลใช้บังคับวันที่ 1 มกราคม 2557
- การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 17 เรื่องการจ่ายสินทรัพย์ที่ไม่ใช่เงินสดให้เจ้าของ ซึ่งมีผลใช้บังคับวันที่ 1 มกราคม 2557
- การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 18 เรื่องการโอนสินทรัพย์จากลูกค้า ซึ่งมีผลใช้บังคับวันที่ 1 มกราคม 2557

ฝ่ายบริหารของบริษัทฯ และบริษัทย่อยได้ประเมินแล้วเห็นว่ามาตรฐานการรายงานทางการเงิน การตีความมาตรฐานการบัญชีและการตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงินข้างต้นจะไม่มีผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญต่องบการเงินของบริษัทฯ เมื่อมีการบังคับใช้ในระยะแรก ยกเว้นการตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 12 เรื่องข้อตกลงสัมปทานบริการ ซึ่งอยู่ระหว่างการประเมินผลกระทบต่องบการเงินในปีที่เริ่มใช้ และยังไม่สามารถสรุปผลได้ในขณะนี้ อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ ได้นำการตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 27 เรื่อง การประเมินเนื้อหาสัญญาเช่าที่เพิ่มขึ้นตามรูปแบบกฎหมาย มาถือปฏิบัติแล้ว