



ส่วนที่ 3 ฐานะการเงินและผลการดำเนินงาน

13. ข้อมูลทางการเงินที่สำคัญ

13.1 งบการเงิน

■ สรุปรายงานการสอบบัญชี

ปี	ผู้สอบบัญชี	สรุปรายงานการตรวจสอบ
ปี 2555	นางณัฐสรณ์ สโรชนันท์จัน ผู้สอบบัญชีรับอนุญาต เลขทะเบียน 4563 ซึ่งเป็นผู้สอบบัญชีที่ได้รับความเห็นชอบจากสำนักงาน กสท.	ผู้สอบบัญชีได้ดำเนินการตรวจสอบบัญชีตามมาตรฐานการสอบบัญชีที่รับรองทั่วไปและให้ความเห็นว่า งบการเงินที่ได้ตรวจสอบได้แสดงฐานะการเงิน ผลการดำเนินงาน และกระแสเงินสดของบริษัท โดยถูกต้องตามที่ควรในสาระสำคัญตามหลักการบัญชีที่รับรองทั่วไป
ปี 2556	นางณัฐสรณ์ สโรชนันท์จัน ผู้สอบบัญชีรับอนุญาต เลขทะเบียน 4563 ซึ่งเป็นผู้สอบบัญชีที่ได้รับความเห็นชอบจากสำนักงาน กสท.	ผู้สอบบัญชีได้ดำเนินการตรวจสอบบัญชีตามมาตรฐานการสอบบัญชีที่รับรองทั่วไปและให้ความเห็นว่า งบการเงินที่ได้ตรวจสอบได้แสดงฐานะการเงิน ผลการดำเนินงาน และกระแสเงินสดของบริษัท โดยถูกต้องตามที่ควรในสาระสำคัญตามหลักการบัญชีที่รับรองทั่วไป
ปี 2557	นายนิติ จิณจินันตร์ ผู้สอบบัญชีรับอนุญาต เลขทะเบียน 3809 ซึ่งเป็นผู้สอบบัญชีที่ได้รับความเห็นชอบจากสำนักงาน กสท.	ผู้สอบบัญชีได้ดำเนินการตรวจสอบบัญชีตามมาตรฐานการสอบบัญชีที่รับรองทั่วไปและให้ความเห็นว่า งบการเงินที่ได้ตรวจสอบได้แสดงฐานะการเงิน ผลการดำเนินงาน และกระแสเงินสดของบริษัท โดยถูกต้องตามที่ควรในสาระสำคัญตามหลักการบัญชีที่รับรองทั่วไป

**13.2 ตารางสรุปงบการเงินสำหรับระยะ 3 ปีที่ผ่านมา**

■ งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ

	งบการเงินเฉพาะกิจการ						งานการเงินรวม	
	2555		2556		2557		2557	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
รายได้								
รายได้จากค่าโดยสาร	7,821.4	94.7	10,542.0	93.2	11,229.3	91.3	11,247.4	91.3
รายได้จากการให้บริการ	396.2	4.8	637.8	5.6	914.0	7.4	912.1	7.4
รายได้อื่น	42.0	0.5	134.9	1.2	152.3	1.2	153.4	1.2
รวมรายได้	8,259.6	100.0	11,314.7	100.0	12,295.6	100.0	12,312.9	100.0
ค่าใช้จ่าย								
ต้นทุนค่าโดยสารและการ	7,175.3	86.9	9,478.4	83.8	11,930.0	97.0	12,157.8	98.7
ค่าใช้จ่ายในการขาย	230.0	2.8	251.8	2.2	272.5	2.2	294.2	2.4
ค่าใช้จ่ายในการบริหาร	334.4	4.0	485.0	4.3	501.7	4.1	524.8	4.3
ต้นทุนทางการเงิน	-	-	-	-	2.3	0.0	2.3	-
รวมค่าใช้จ่าย	7,739.7	93.7	10,215.2	90.3	12,706.4	103.3	12,979.1	105.4
กำไรก่อนภาษีเงินได้	519.9	6.3	1,099.5	9.7	(410.8)	(3.3)	(666.2)	(5.4)
ค่าใช้จ่าย (รายได้) ภาษีเงินได้	15.2	0.2	33.4	0.3	(0.4)	(0.0)	(0.4)	(0.0)
กำไรสำหรับปี	504.7	6.1	1,066.1	9.4	(410.5)	(3.3)	(665.8)	(5.4)
กำไร (ขาดทุน) คณิตศาสตร์	-	-	9.5	0.1	11.7	0.1	11.7	0.1
ภาษีเงินได้เกี่ยวข้องกับ องค์ประกอบอื่นของส่วนผู้ถือหุ้น	-	-	(0.2)	(0.0)	(0.2)	(0.0)	(0.2)	(0.0)
กำไรเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี	504.7	6.1	1,075.3	9.5	(398.9)	(3.2)	(654.2)	5.3
กำไรต่อหุ้นพื้นฐาน (บาท)	1.01		1.88		(0.66)		(0.75)	
จำนวนหุ้นสามัญถัวเฉลี่ยถ่วง น้ำหนัก	500		567.8		625.0		625.0	
มูลค่าที่ตราไว้ (บาท/หุ้น)	1		1		1		1	



■ สินทรัพย์

รายการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ			งบการเงินรวม
	2555	2556	2557	2557
สินทรัพย์				
สินทรัพย์หมุนเวียน				
เงินสดและรายการเทียบเท่า เงินสด	246.5	2,193.4	1,752.5	2,926.6
เงินลงทุนชั่วคราว	1,410.0	3,140.0	300.0	300.0
ลูกหนี้การค้า	29.6	73.5	86.5	86.5
ลูกหนี้อื่น	317.8	274.5	333.9	343.7
สินค้าคงเหลือ	3.7	10.9	17.5	17.5
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	90.0	331.3	1,381.1	1,510.1
รวมสินทรัพย์หมุนเวียน	2,097.5	6,024.0	3,871.5	5,184.3
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน				
เงินลงทุนในบริษัทย่อย	-	-	4.9	-
เงินลงทุนระยะยาว	5.3	6.0	47.3	47.3
เงินให้กู้ยืมระยะยาว	-	-	725.0	-
อุปกรณ์สุทธิ	80.7	92.6	243.5	253.8
สินทรัพย์ไม่มีตัวตน-สุทธิ	33.5	54.1	42.7	46.2
สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัด บัญชี	18.2	19.1	19.4	19.4
เงินประกันและเงินมัดจำ เกี่ยวกับเครื่องบิน	2.5	61.3	977.4	1,012.5
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น	14.3	14.5	5.4	5.6
รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน	154.5	247.6	2,065.6	1,384.7
รวมสินทรัพย์	2,252.0	6,271.7	5,937.1	6,569.0



■ หนี้สิน และส่วนของผู้ถือหุ้น

รายการ	งบการเงินเฉพาะกิจการ			งบการเงินรวม
	2555	2556	2557	2557
หนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น				
หนี้สินหมุนเวียน				
เจ้าหนี้การค้า	419.9	410.5	484.5	541.4
เจ้าหนี้อื่น	683.7	1,033.6	1,243.3	1,292.4
ภาษีเงินได้ค้างจ่าย	-	6.4	-	-
ประมาณการหนี้สินค่าซ่อมบำรุง เครื่องบิน	102.1	64.8	78.3	78.3
ประมาณการหนี้สินการใช้สิทธิ ประโยชน์รายการส่งเสริมการขาย	34.3	39.0	52.3	52.3
หนี้สินหมุนเวียนอื่น	31.0	18.0	21.2	24.3
รวมหนี้สินหมุนเวียน	1,270.9	1,572.3	1,879.6	1,988.6
หนี้สินไม่หมุนเวียน				
ประมาณการหนี้สินค่าซ่อมบำรุง เครื่องบิน	1.8	38.3	79.9	91.7
ภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน	91.2	109.2	130.2	130.2
หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น		8.4	9.2	9.2
รวมหนี้สินไม่หมุนเวียน	93.0	155.9	219.2	231.0
รวมหนี้สิน	1,363.9	1,728.2	2,098.8	2,219.6
ส่วนของผู้ถือหุ้น				
ทุนจดทะเบียน				
หุ้นสามัญ 625,000,000 หุ้น มูลค่า หุ้นละ 1 บาท	500.0	625.0	625.0	625.0
ส่วนเกินมูลค่าหุ้นสามัญ	0.0	3,042.5	3,042.5	3,042.5
กำไรสะสม				
จัดสรรแล้ว				
สำรองตามกฎหมาย	50.0	62.5	62.5	62.5
ยังไม่ได้จัดสรร	338.1	813.4	108.3	47.1
รวมส่วนของผู้ถือหุ้น	888.1	4,543.4	3,838.3	4,349.4
รวมหนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น	2,252.0	6,271.6	5,937.1	6,569.0



■ อัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญ

อัตราส่วนทางการเงิน	หน่วย	งบตรวจสอบ		
		2555	2556	2557*
อัตราส่วนสภาพคล่อง				
ระยะเวลาการเก็บหนี้เฉลี่ย ¹	วัน	1.22	1.13	2.34
ระยะเวลาการขายสินค้าเฉลี่ย ²	วัน	0.21	0.28	0.42
ระยะเวลาการจำหน่ายตั๋วล่วงหน้า ³	เท่า	18.71	19.53	14.09
ระยะเวลาการชำระหนี้ ⁴	วัน	23.50	15.77	23.36
วงจรเงินสด ⁵	วัน	(40.78)	(33.89)	(34.69)
อัตราส่วนแสดงความสามารถในการหาทำไร				
อัตรากำไรจากการดำเนินงานก่อนต้นทุนน้ำมัน	%	38.9%	40.4%	30.4%
อัตรากำไรจากการดำเนินงาน ⁷	%	6.3%	9.7%	(5.4%)
อัตรากำไร EBITDAR ⁸	%	19.2%	24.9%	11.8%
อัตรากำไรสุทธิ ⁹	%	6.1%	9.4%	(3.8%)
อัตราผลตอบแทนผู้ถือหุ้น ¹⁰	%	59.8%	39.3%	(10.6%)
อัตราส่วนแสดงประสิทธิภาพในการดำเนินงาน				
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ ¹¹	%	23.7%	25.0%	(7.3%)
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ถาวร ¹²	%	717.9%	1,270.4%	(248.1%)
อัตราหมุนของสินทรัพย์ ¹³	เท่า	3.87	2.65	1.92
อัตราส่วนวิเคราะห์หนี้โยบายทางการเงิน				
อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น ¹⁴	เท่า	1.54	0.38	0.51
อัตราส่วนความสามารถชำระภาระผูกพัน ¹⁵	เท่า	1.66	1.80	0.67
อัตราการจ่ายเงินปันผล ¹⁶	%	82%	55%	-
กำไรสุทธิต่อหุ้น ¹⁷	บาท	10.09	1.88	(0.75)

¹ ระยะเวลาการเก็บหนี้เฉลี่ย คือ 360/อัตราส่วนหมุนเวียนลูกหนี้การค้า

² ระยะเวลาการขายสินค้าเฉลี่ย คือ 360/อัตราส่วนหมุนเวียนสินค้าคงเหลือ

³ ระยะเวลาการจำหน่ายตั๋วล่วงหน้า คือ (รายได้รับล่วงหน้า/รายได้หลักรวม)*360

⁴ ระยะเวลาการชำระหนี้ คือ 360/อัตราส่วนหมุนเวียนเจ้าหนี้

⁵ วงจรเงินสด คือ (ระยะเวลาเก็บหนี้ + ระยะเวลาการจำหน่ายสินค้า)-(ระยะเวลาการจำหน่ายตั๋วล่วงหน้า+ระยะเวลาการชำระหนี้)

⁶ อัตรากำไรจากการดำเนินงานก่อนต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิง คือ (กำไรจากการดำเนินงาน+ต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิง)/รายได้รวม

⁷ อัตรากำไรจากการดำเนินงาน คือ กำไรจากการดำเนินงานรายได้รวม

⁸ อัตรากำไร EBITDAR คือ (กำไรจากการดำเนินงาน+ค่าเช่าดำเนินงานเครื่องบิน+ค่าเช่าเครื่องบินแบบเหมาลำ)/รายได้รวม

⁹ อัตรากำไรสุทธิ คือ กำไรขาดทุนสุทธิ/รายได้รวม

¹⁰ อัตราผลตอบแทนผู้ถือหุ้น คือ กำไรขาดทุนสุทธิ/ส่วนของผู้ถือหุ้นเฉลี่ย

¹¹ อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ คือ กำไรขาดทุนสุทธิ/ส่วนของสินทรัพย์เฉลี่ย

¹² อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ถาวร คือ (กำไรขาดทุนสุทธิ+ค่าเสื่อมราคา)/อุปกรณ์สุทธิเฉลี่ย

¹³ อัตราหมุนของสินทรัพย์ คือ รายได้รวม/ส่วนของสินทรัพย์เฉลี่ย

¹⁴ อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น คือ รวมหนี้สิน/รวมส่วนของผู้ถือหุ้น

¹⁵ อัตราส่วนความสามารถชำระภาระผูกพัน คือ (กำไรจากการดำเนินงาน+ค่าเช่าดำเนินงานเครื่องบิน)/ค่าเช่าดำเนินงานเครื่องบิน

¹⁶ อัตรการจ่ายเงินปันผล คือ เงินปันผลจ่าย/กำไรขาดทุนสุทธิ

¹⁷ กำไรสุทธิต่อหุ้น คือ กำไรสุทธิ/จำนวนหุ้นสามัญเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก

* งบการเงินรวม



14. การวิเคราะห์และคำอธิบายของฝ่ายจัดการ

14.1 ปัจจัยและเหตุการณ์สำคัญที่ส่งผลกระทบต่อผลการดำเนินงานของบริษัท

ในปี 2557 อุตสาหกรรมการบริการสายการบินราคาประหยัดยังคงเผชิญความท้าทายในหลายๆ ด้าน ทั้งจากภาวะอุปทานล้นตลาด ตามการขยายตัวของผู้ให้บริการสายการบินราคาประหยัดอย่างต่อเนื่องรวมถึงการมีผู้ให้บริการรายใหม่เข้ามาในตลาดทำให้เกิดการแข่งขันทางด้านราคาที่ยืดหยุ่นมากขึ้น โดยในปี 2557 จำนวนเที่ยวบินภายในประเทศเติบโตถึงร้อยละ 18.6 จากปีก่อนหน้า ขณะที่อัตราการเติบโตของผู้โดยสารภายในประเทศเติบโตเพียงร้อยละ 10.1 นอกจากนี้ เหตุการณ์ความไม่สงบทางการเมืองตั้งแต่ช่วงไตรมาสสุดท้ายปี 2556 จนถึงช่วงครึ่งแรกปี 2557 ที่ส่งผลกระทบโดยตรงต่อภาวะเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวก็ส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมการบริการสายการบินราคาประหยัดเช่นกัน สำหรับเศรษฐกิจไทย สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) ได้รายงานตัวเลขมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ (GDP) ปี 2557 เติบโตเพียงร้อยละ 0.7 เมื่อเทียบกับปี 2556 สำหรับอุตสาหกรรมท่องเที่ยวในประเทศ ตัวเลขมูลค่าการผลิตรายของสาขาโรงแรมและภัตตาคารปี 2557 หดตัวร้อยละ 2.1 และตัวเลขจำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติลดลงร้อยละ 6.7 จากปีก่อนหน้า

สำหรับปัจจัยภายนอกที่มีผลกระทบต่อต้นทุนดำเนินงานได้แก่อัตราแลกเปลี่ยนเงินบาทต่อดอลลาร์สหรัฐและราคาน้ำมันอากาศยาน อัตราแลกเปลี่ยนเงินบาทต่อดอลลาร์สหรัฐปี 2557 อยู่ที่ 32.48 บาทต่อดอลลาร์สหรัฐอ่อนค่าจากระดับ 30.73 บาทต่อดอลลาร์สหรัฐในปี 2556 หรือร้อยละ 5.7 ซึ่งเป็นไปตามการเคลื่อนย้ายเงินทุนจากการลดมาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจและการคาดการณ์การปรับขึ้นอัตราดอกเบี้ยนโยบายของประเทศสหรัฐอเมริกา นอกจากนี้การคงอัตราดอกเบี้ยของประเทศไทยอยู่ในระดับต่ำให้สอดคล้องกับภาวะเศรษฐกิจยังเป็นอีกปัจจัยที่ทำให้ค่าเงินบาทอ่อนค่า บริษัทมีค่าใช้จ่ายเป็นสกุลเงินต่างประเทศหรืออ้างอิงกับสกุลเงินต่างประเทศประมาณร้อยละ 65 ของค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานรวม ซึ่งโดยส่วนใหญ่เป็นค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับเครื่องบิน ได้แก่ค่าเช่าเครื่องบิน ค่าซ่อมบำรุงเครื่องบิน และค่าน้ำมันอากาศยาน

ด้านราคาน้ำมันอากาศยาน ปี 2557 เฉลี่ยอยู่ที่ 112.50 ดอลลาร์สหรัฐต่อบาร์เรล ลดลงร้อยละ 8.4 จากปี 2556 โดยราคาเริ่มปรับตัวลดลงอย่างมากในช่วงไตรมาส 4 ทั้งนี้การปรับตัวลงของราคาน้ำมันเป็นไปตามทิศทางราคาน้ำมันดิบที่เกิดจากภาวะอุปทานล้นตลาด (Over supply) ขณะที่อุปสงค์ (Demand) ลดลงจากเศรษฐกิจโลกที่ฟื้นตัวช้ากว่าที่คาดการณ์ อีกทั้งการมีแหล่งพลังงานน้ำมันเพิ่มเติมจากหินน้ำมัน (Shale Oil) ซึ่งสามารถใช้แทนน้ำมันดิบเหลว (Crude Oil) ได้ ทั้งนี้บริษัทมีสัดส่วนต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิงคิดเป็นร้อยละ 36 ของค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานรวม

ในปี 2557 ถึงแม้ว่าบริษัทจะสามารถรักษาอัตราบรรทุกผู้โดยสารให้อยู่ในระดับสูงที่ร้อยละ 81.3 ได้ก็ตาม แต่จากปัจจัยต่างๆ ที่กล่าวมาข้างต้น ทำให้รายได้ต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (RASK) เท่ากับ 2.26 บาท/ที่นั่ง/กม. ลดลงร้อยละ 14.0 จากปี 2556 ในขณะที่ต้นทุนต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (CASK) อยู่ที่ 2.36 บาท/ที่นั่ง/กม. ลดลงเพียงร้อยละ 1.3 โดยปี 2557 บริษัทมีผลขาดทุนสุทธิ 410.5 ล้านบาท เปรียบเทียบกับปี 2556 ที่มีกำไรสุทธิ 1,066.1 ล้านบาท ลดลง 1,476.6 ล้านบาท หรือร้อยละ 138.5

สำหรับภาพรวมผลประกอบการของบริษัทและบริษัทย่อยในปี 2557 มีผลขาดทุนสุทธิรวม 471.7 ล้านบาท โดยผลขาดทุนส่วนหนึ่งมาจากการรับรู้ผลขาดทุนตามสัดส่วนการถือหุ้นในบริษัทย่อยจำนวน 61.2 ล้านบาท



ซึ่งโดยส่วนใหญ่เกิดจากผลขาดทุนในบริษัท สายการบินนกสกาย จำกัด ซึ่งอยู่ระหว่างช่วงจัดตั้งบริษัทและดำเนินการขออนุมัติใบอนุญาตต่าง ๆ สำหรับการดำเนินธุรกิจสายการบินราคาประหยัดระหว่างประเทศ

14.2 เหตุการณ์สำคัญปี 2557

1. การรับมอบเครื่องบินใหม่

- บริษัทมีการรับมอบเครื่องบินไอพ่น (Boeing 737-800 New Generation) จำนวน 4 ลำ ในเดือนมีนาคม กรกฎาคม ตุลาคม และธันวาคม
- บริษัทมีการรับมอบเครื่องบินโบแพค (Q400 NextGen) จำนวน 4 ลำ ในเดือนสิงหาคม กันยายน และ พฤศจิกายน

ณ สิ้นปี 2557 บริษัทมีเครื่องบินทั้งหมด 24 ลำ โดยแบ่งเป็นเครื่องบินไอพ่น (737-800 NG) จำนวน 18 ลำ มีอายุเฉลี่ย 7.6 ปี เครื่องบินโบแพค (ATR 72-500) จำนวน 2 ลำ มีอายุเฉลี่ย 7.6 ปี และเครื่องบินโบแพค (Q400 NextGen) จำนวน 4 ลำ มีอายุเฉลี่ย 0.2 ปี โดยทั้งหมดเป็นเครื่องบินเช่าดำเนินงาน (Operating lease)

2. การเปิดเส้นทางบินใหม่

บริษัทยังคงพัฒนาเส้นทางบินในประเทศอย่างต่อเนื่องตามแผนที่จะให้บริการเส้นทางบินให้ครอบคลุมมากที่สุดในประเทศ โดยในปี 2557 ได้เปิดเส้นทางบินใหม่ รวมทั้งสิ้น 3 เส้นทางบิน

เส้นทาง	เริ่มต้น	จำนวนเที่ยวบินต่อวัน	เครื่องบิน
ดอนเมือง – กระบี่ และกลับ	1 มกราคม 2557	2	ไอพ่น (737-800 NG)
ดอนเมือง – ขอนแก่น และกลับ	1 กรกฎาคม 2557	2 (เพิ่มเป็น 3 เที่ยวใน ภายหลัง)	ไอพ่น (737-800 NG)
ดอนเมือง – ลำปาง และกลับ	26 ตุลาคม 2557	2 (เพิ่มเป็น 3 เที่ยวใน ภายหลัง)	โบแพค (Q400 NextGen)



3. การพัฒนาด้านบริการ

- ในวันที่ 1 กันยายน 2557 บริษัทเปิดให้บริการขายบัตรโดยสารร่วม (Interline) กับสายการบินสก็อต จำนวน 8 เส้นทางบินไป-กลับ ระหว่างสิงคโปร์และเชียงใหม่ เชียงราย หาดใหญ่ นครศรีธรรมราช ภูเก็ต ตรัง อุบลราชธานี และอุดรธานี
- ตั้งแต่เดือนตุลาคมปี 2557 บริษัทเริ่มให้บริการอินเทอร์เน็ตบนเครื่องบินฟรี (Free Wi-Fi onboard) เป็นสายการบินแรกในเอเชีย โดยติดตั้งแล้วเสร็จพร้อมใช้งานบนเครื่องบิน 2 ลำ คือ นกบุษราคัมและนกสนุก และจะทยอยติดตั้งบนเครื่องบินลำอื่นเพิ่มเติมในปี 2558

4. การปรับเปลี่ยนรายได้ค่าธรรมเนียม

บริษัทมีนโยบายเพิ่มสัดส่วนรายได้ค่าธรรมเนียมให้สูงขึ้น และเพื่อให้สอดคล้องกับราคาตลาด

- บริษัทปรับเปลี่ยนอัตราค่าธรรมเนียมการเปลี่ยนแปลงการเดินทางจาก 535 บาทเป็น 735 บาทต่อผู้โดยสาร ต่อรายการ (รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม) มีผลตั้งแต่วันที่ 1 กรกฎาคม 2557 ทั้งนี้เป็นการปรับเปลี่ยนค่าธรรมเนียมเป็นครั้งแรกนับตั้งแต่บริษัทเปิดทำการในปี 2547
- บริษัทเพิ่มอัตราค่าธรรมเนียมการชำระค่าโดยสารผ่านบัตรเครดิตจาก 42.80 บาทเป็น 69.55 บาทต่อผู้โดยสาร (รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม) มีผลตั้งแต่วันที่ 16 มิถุนายน 2557

**14.3 การวิเคราะห์ด้านรายได้ (ไม่รวมบริษัทย่อย)**

ผลการดำเนินงานบริษัทของ บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) สำหรับปี 2557 มีรายละเอียดสรุปได้ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท	2556		2557		เปลี่ยนแปลง	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
รายได้						
รายได้จากค่าโดยสาร	10,542	93.2	11,229	91.3	687	6.5
รายได้จากการให้บริการ	638	5.6	914	7.4	276	43.3
รายได้อื่น	135	1.2	152	1.2	17	12.8
รวมรายได้	11,315	100.0	12,296	100.0	981	8.7
ค่าใช้จ่าย						
ต้นทุนค่าโดยสารและการให้บริการ	9,478	83.8	11,930	97.0	2,452	25.9
ค่าใช้จ่ายในการขาย	252	2.2	272	2.2	21	8.2
ค่าใช้จ่ายในการบริหาร	485	4.3	502	4.1	17	3.4
ต้นทุนทางการเงิน	-	-	2	-	2	-
รวมค่าใช้จ่าย	10,215	90.3	12,706	103.3	2,491	24.4
กำไรก่อนภาษีเงินได้	1,099	9.7	(411)	(3.3)	(1,510)	(137.4)
ค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้	33	0.3	(0.0)	(0.0)	(34)	(101.2)
กำไร (ขาดทุน) สำหรับปี	1,066	9.4	(410)	(3.3)	(1,477)	(138.5)
กำไร (ขาดทุน) คณิตศาสตร์ ประกันภัย	9	0.1	12	0.1	2	23.9
ภาษีเงินได้เกี่ยวกับองค์ประกอบ ของกำไร (ขาดทุน) เบ็ดเสร็จอื่น	(0.0)	(0.0)	(0.0)	(0.0)	(0.0)	(35.1)
กำไรเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี	1,075	9.5	(399)	(3.2)	(1,474)	(137.1)
กำไรต่อหุ้นพื้นฐาน (บาท)	1.88	-	(0.66)	-	(2.5)	(135.0)
จำนวนหุ้นสามัญถัวเฉลี่ยถ่วง น้ำหนัก (ล้านหุ้น)	568	-	625	-	57	10.1

**14.3.1 อัตราส่วนทางธุรกิจ: รายได้ต่อหน่วย (Unit Revenue)**

	หน่วย	2556	2557	เปลี่ยนแปลง	
				จำนวน	ร้อยละ
รายได้ค่าโดยสารต่อผู้โดยสารต่อกิโลเมตร (Passenger Yield)	บาท/ ผู้โดยสาร/กม.	2.96	2.57	(0.39)	(13.2)
รายได้ต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (Revenue per Available Seat Kilometers: RASK)	บาท/ที่นั่ง/กม.	2.63	2.26	(0.37)	(14.0)

14.3.2 ข้อมูลด้านรายได้

ภาพรวมรายได้เปรียบเทียบปี 2557 กับปีก่อนหน้าพบว่า แม้รายได้ค่าโดยสารต่อผู้โดยสารต่อกิโลเมตร (Passenger yield) จะลดลง แต่จำนวนผู้โดยสารเพิ่มขึ้นในอัตราที่สูงกว่า ทำให้รายได้จากค่าโดยสารเพิ่มขึ้น ขณะที่รายได้จากการให้บริการและรายได้อื่นเพิ่มขึ้นตามปริมาณการขนส่งผู้โดยสารและการปรับเพิ่มอัตราค่าธรรมเนียมบริการเสริมในบางรายการ โดยในปี 2557 บริษัทมีรายได้รวม 12,296 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 8.7 เมื่อเทียบกับปี 2556 แบ่งเป็นรายได้จากค่าโดยสาร 11,229 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 91.3 ของรายได้รวม และรายได้จากการให้บริการและรายได้อื่น 1,066 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 8.7 ของรายได้รวม

14.3.3 ข้อมูลการผลิต

ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (Available Seat Kilometers: ASK) ในปี 2557 เพิ่มขึ้นเป็น 5,375 ล้านที่นั่ง-กม. หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 26.6 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า จากการเพิ่มจำนวนฝูงบินไอพ่น (Boeing 737-800 New Generation) จำนวน 4 ลำ และฝูงบินโบพัด (Q400 NextGen) จำนวน 4 ลำ ซึ่งเป็นเครื่องบินใหม่ทั้งหมด โดยนำไปเพิ่มความถี่ของเที่ยวบินในเส้นทางบินเดิม รวมถึงขยายเส้นทางบินใหม่ สำหรับจำนวนเที่ยวบินในปี 2557 เพิ่มขึ้นเป็น 56,553 เที่ยวบิน จาก 51,247 เที่ยวบินในปีก่อนหรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 10.4

ด้านอัตราการใช้เครื่องบินต่อลำต่อวัน (Aircraft utilization) ในปี 2557 สำหรับเครื่องบินไอพ่นอยู่ที่ 9.6 ชั่วโมง เพิ่มขึ้นจาก 9.2 ชั่วโมงเมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า ส่วนเครื่องบินโบพัดอยู่ที่ 8.6 ชั่วโมง เพิ่มขึ้นจาก 7.8 ชั่วโมง

ด้านปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (Revenue Passenger Kilometers: RPK) เพิ่มขึ้นเป็น 4,372 ล้านที่นั่ง-กม. หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 22.6 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า ทั้งนี้ จากปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ASK) ที่เพิ่มขึ้นมากกว่าปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (RPK) ทำให้อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสารอยู่ที่ร้อยละ 81.3 ลดลงจากปี 2556 ซึ่งอยู่ที่ร้อยละ 84.0



14.3.4 รายได้

แม้ว่าบริษัทจะสามารถรักษาอัตราการบรรทุกผู้โดยสารให้อยู่เหนือระดับร้อยละ 80 แต่การแข่งขันด้านราคาและการออกโปรโมชั่นกระตุ้นยอดขายเพื่อรักษาส่วนแบ่งทางการตลาด ทำให้อัตราผลตอบแทนต่อผู้โดยสาร (Passenger yield) อยู่ที่ 2.57 บาท/ที่นั่ง/กม. ลดลงร้อยละ 13.2 จากปีก่อนหน้า ส่วนรายได้ต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (RASK) เท่ากับ 2.26 บาท/ที่นั่ง/กม. ลดลงร้อยละ 14.0 จากปีก่อนหน้า

จากอัตราการเติบโตของจำนวนผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้นมากกว่าอัตราการลดลงของผลตอบแทนต่อผู้โดยสาร (Passenger yield) ทำให้ปี 2557 บริษัทมีรายได้จากค่าโดยสาร 11,229 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 6.5 เมื่อเทียบกับปี 2556 อย่างไรก็ตาม บริษัทได้พยายามเพิ่มรายได้ค่าธรรมเนียมโดยการนำเสนอบริการต่างๆ ที่เกี่ยวเนื่องกับการเดินทางทางอากาศและการเพิ่มอัตราค่าบริการเพื่อให้สอดคล้องกับภาวะตลาด โดยรายได้จากการให้บริการและรายได้อื่นอยู่ที่ 1,066 ล้านบาท เพิ่มขึ้นถึงร้อยละ 38.0 ส่วนหนึ่งมาจากการปรับเพิ่มอัตราค่าธรรมเนียมการเปลี่ยนแปลงการเดินทาง รวมถึงการปรับเพิ่มอัตราค่าธรรมเนียมการชำระค่าโดยสารผ่านบัตรเครดิต นอกจากนี้ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (RPK) ที่มากขึ้นยังช่วยเพิ่มรายได้จากการให้บริการอีกทางหนึ่ง เช่น รายได้ค่าน้ำหนักสัมภาระส่วนเกิน รายได้จากค่าประกันภัยการเดินทาง รายได้จากบริการเชื่อมต่อการเดินทางโดยรถโดยสารและเรือเร็ว/เรือเฟอร์รี่ (Fly'n'Ride และ Fly'n'Ferry) รายได้จากการจำหน่ายอาหาร เครื่องดื่มและสินค้าที่ระลึก เป็นต้น ทำให้รายได้จากการให้บริการเพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันปีที่ผ่านมาอยู่ที่ 914 ล้านบาท หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 43.3 ส่วนรายได้รวมเท่ากับ 12,296 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 8.7

**14.4 การวิเคราะห์ด้านค่าใช้จ่าย (ไม่รวมบริษัทย่อย)****14.4.1 โครงสร้างต้นทุนการดำเนินงานของบริษัท**

	2556		2557		เปลี่ยนแปลง	
	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ
ต้นทุนผันแปร						
ต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิง	3,474	34.0	4,411	34.7	937	27.0
ต้นทุนผันแปรอื่น						
ค่าซ่อมบำรุงเครื่องบิน	1,788	17.5	2,360	18.6	573	32.0
ค่าธรรมเนียมสนามบิน	464	4.5	660	5.2	196	42.3
ค่าใช้จ่ายการบริการสนามบิน	427	4.2	504	4.0	77	18.0
ค่าเช่าเครื่องบินแบบเหมาลำ	384	3.8	106	0.8	(279)	(72.5)
รวมต้นทุนผันแปรอื่น ๆ	885	8.7	1,119	8.8	234	26.4
ต้นทุนผันแปร	7,421	72.6	9,159	72.1	1,738	23.42
ต้นทุนคงที่						
ค่าเช่าดำเนินงานเครื่องบิน	1,331	13.0	1,901	15.0	570	42.8
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงาน	586	5.7	755	5.9	169	28.8
ค่าประกันภัยเครื่องบิน	75	0.7	74	0.6	(1)	(1.6)
ค่าใช้จ่ายการรับและคืนเครื่องบิน	62	0.6	38	0.3	(25)	(39.8)
ต้นทุนคงที่อื่น ๆ	2	0.0	4	0.0	1	54.4
รวมต้นทุนคงที่	2,057	20.1	2,771	21.8	713	34.68
ค่าใช้จ่ายในการขายและบริหาร	737	7.2	774	6.1	37	5.06
รวมค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน	10,215	100.0	12,704	100.0	2,489	24.4

14.4.2 อัตราส่วนทางธุรกิจ: ต้นทุนต่อหน่วย (Unit Cost)

	2556	2557	เปลี่ยนแปลง	
	บาท/ที่นั่ง-กม.	บาท/ที่นั่ง-กม.	บาท/ที่นั่ง-กม.	ร้อยละ
ต้นทุนต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (CASK)	2.39	2.36	(0.03)	(1.3)
ต้นทุนผันแปรต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (VC/ASK)	1.74	1.70	(0.04)	(2.5)
ต้นทุนผันแปรไม่รวมค่าใช้จ่ายน้ำมันต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (VC exc. fuel/ASK)	0.93	0.88	(0.05)	(4.9)
ค่าใช้จ่ายน้ำมันต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (Fuel/ASK)	0.82	0.82	0.00	0.3%
ต้นทุนคงที่ต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (FC/ASK)	0.48	0.52	0.03	6.4%
ค่าใช้จ่ายในการขายและบริหารต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (SG&A/ASK)	0.17	0.14	(0.03)	(1.3)



14.4.3 ข้อมูลด้านค่าใช้จ่าย

ในปี 2557 ค่าใช้จ่ายรวมของบริษัทอยู่ที่ 12,706 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 24.4 จากช่วงเดียวกันของปีก่อนหน้า ซึ่งเพิ่มขึ้นตามการขยายฝูงบินและการขนส่งผู้โดยสาร

ค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้นในปี 2557 มาจากต้นทุนค่าโดยสารและการให้บริการเป็นหลัก โดยค่าใช้จ่ายผันแปร (Variable cost: VC) เพิ่มขึ้นเป็น 9,159 ล้านบาท หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 23.4 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อนหน้า ส่วนใหญ่ประกอบด้วย ค่าน้ำมันเครื่องบิน ค่าซ่อมบำรุงรักษาเครื่องบิน ค่าบริการการบิน เป็นต้น ส่วนค่าใช้จ่ายคงที่ (Fixed cost: FC) เพิ่มขึ้นร้อยละ 34.7 มาอยู่ที่ 2,771 ล้านบาท ส่วนใหญ่ประกอบด้วย ค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่ ค่าใช้จ่ายนักบินและลูกเรือ ซึ่งเพิ่มขึ้นตามการขยายฝูงบินเป็นหลัก ด้านค่าใช้จ่ายในการขายและบริหาร เพิ่มขึ้นเป็น 774 ล้านบาท หรือร้อยละ 5.1 นอกจากนี้ บริษัทมีค่าใช้จ่ายทางการเงินประมาณ 2 ล้านบาท จากการกู้ยืมเงินระยะสั้นสำหรับใช้เป็นเงินทุนหมุนเวียนในกิจการ

ถ้าพิจารณาอัตราส่วนต้นทุนต่อหน่วยของบริษัทในปี 2557 เปรียบเทียบกับไตรมาสเดียวกันปีก่อนหน้า อัตราส่วนต้นทุนต่อหน่วย (CASK) เท่ากับ 2.36 บาท/ที่นั่ง/กม. ลดลงร้อยละ 1.3 อัตราส่วนค่าใช้จ่ายผันแปรต่อหน่วย (VC/ASK) ลดลงร้อยละ 2.5 ด้านอัตราส่วนค่าใช้จ่ายคงที่ต่อหน่วย (FC/ASK) เพิ่มขึ้นร้อยละ 6.4 สาเหตุหลักมาจากค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่ที่เพิ่มขึ้นจากการรับเครื่องบินใหม่ ส่วนอัตราส่วนค่าใช้จ่ายในการขายและบริหารต่อหน่วย (SG&A/ASK) ลดลงร้อยละ 17.0 ตามนโยบายการเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารงานภายในองค์กร

ด้านอัตราต้นทุนรวมที่ไม่รวมค่าใช้จ่ายน้ำมันต่อหน่วย (CASK exc. fuel) เท่ากับ 1.70 บาท/ที่นั่ง/กม. ลดลงร้อยละ 2.5 ด้านต้นทุนน้ำมันต่อหน่วย (Fuel/ASK) เพิ่มขึ้นเล็กน้อยเป็น 0.82 บาท/ที่นั่ง/กม. หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 0.3 ส่วนหนึ่งมาจากปริมาณการใช้น้ำมันเพิ่มขึ้นจากระยะการบิน (Stage length) ที่สั้นลง

ด้านค่าใช้จ่ายรวมของบริษัทในปี 2557 เท่ากับ 12,706 เพิ่มขึ้นร้อยละ 24.4 ส่วนใหญ่มาจากค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับการเพิ่มจำนวนเที่ยวบินและการขยายฝูงบิน ได้แก่ ค่าใช้จ่ายน้ำมัน ค่าซ่อมบำรุงเครื่องบิน ค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่ และค่าใ้จ่ายนักบินและลูกเรือ

สำหรับกำไรก่อนหักดอกเบี้ย ภาษี ค่าเสื่อมราคาและค่าใช้จ่ายตัดจ่าย บวกกลับด้วยค่าเช่าเครื่องบิน (EBITDAR) ของปี 2557 เท่ากับ 1,548 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อนหน้าร้อยละ 44.3 และมีผลขาดทุนจากการดำเนินงานหลังหักค่าเช่าเครื่องบิน (EBITDA) 458.5 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อนหน้าร้อยละ 143.1

จากปัจจัยที่กล่าวมาทั้งหมดทำให้ในปี 2557 บริษัทขาดทุนจากการดำเนินงานก่อนภาษีเงินได้ เท่ากับ 411 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อนหน้า ร้อยละ 137.4 โดยบริษัทได้รับภาษีเงินได้นิติบุคคลคืน เท่ากับ 0.4 ล้านบาท และมีกำไรจากโครงการประมาณการผลประโยชน์พนักงานตามหลักคณิตศาสตร์ ประกันภัยประมาณ 12 ล้านบาท ทำให้มีขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี 2557 เท่ากับ 399 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 137.1 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า

**14.5 คำอธิบายและการวิเคราะห์ฐานะทางการเงิน****14.5.1 สินทรัพย์**

(หน่วย: ล้านบาท)	งบการเงินเฉพาะกิจการ		งบการเงินรวม
	2556	2557	2557
สินทรัพย์			
สินทรัพย์หมุนเวียน			
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	2,193	1,753	2,927
เงินลงทุนชั่วคราว	3,140	300	300
ลูกหนี้การค้า	73	86	86
ลูกหนี้อื่น	274	334	344
สินค้าคงเหลือ	10	17	17
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	331	1,381	1,510
รวมสินทรัพย์หมุนเวียน	6,024	3,871	5,184
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน			
เงินลงทุนในบริษัทย่อย	-	5	-
เงินลงทุนระยะยาว	6	47	47
เงินให้กู้ยืมระยะยาว	-	725	-
ส่วนปรับปรุงอาคารเช่าและอุปกรณ์	93	243	254
สินทรัพย์ไม่มีตัวตน-สิทธิ	54	43	46
สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี	19	19	19
เงินประกันและเงินมัดจำเกี่ยวกับเครื่องบิน	61	977	1,012
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น	15	5	6
รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน	248	2,066	1,385
รวมสินทรัพย์	6,272	5,937	6,569



14.5.2 หนี้สิน และส่วนของผู้ถือหุ้น

(หน่วย: ล้านบาท)	งบการเงินเฉพาะ		งบการเงินรวม
	2556	2557	2557
หนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น			
หนี้สินหมุนเวียน			
เจ้าหนี้การค้า	411	485	541
เจ้าหนี้อื่น	1,034	1,243	1,292
ภาษีเงินได้ค้างจ่าย	6	-	-
ประมาณการหนี้สินค่าซ่อมบำรุงเครื่องบิน	65	78	78
ประมาณการหนี้สินการใช้สิทธิประโยชน์รายการส่งเสริม	39	52	52
หนี้สินหมุนเวียนอื่น	18	21	24
รวมหนี้สินหมุนเวียน	1,572	1,880	1,989
หนี้สินไม่หมุนเวียน			
ประมาณการหนี้สินค่าซ่อมบำรุงเครื่องบิน	38	80	92
ภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน	109	130	130
หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น	8	9.2	9
รวมหนี้สินไม่หมุนเวียน	156	219	231
รวมหนี้สิน	1,728	2,099	2,220
ส่วนของผู้ถือหุ้น			
ทุนจดทะเบียน			
หุ้นสามัญ 625,000,000 หุ้น มูลค่าหุ้นละ 1 บาท	625	625	625
ส่วนเกินมูลค่าหุ้นสามัญ	3,042	3,042	3,042
กำไรสะสม			
จัดสรรแล้ว			
สำรองตามกฎหมาย	63	63	63
ยังไม่ได้จัดสรร	813	108	47
สัดส่วนต่ำจากการเปลี่ยนแปลงสัดส่วนการถือหุ้นในบริษัท	-	-	(6)
รวมส่วนของบริษัทใหญ่	4,543	3,838	3,771
ส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุม	-	-	578
รวมส่วนของผู้ถือหุ้น	4,543	3,838	4,349
รวมหนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น	6,272	5,937	6,569



14.5.3 ฐานะการเงิน

ณ 31 ธันวาคม 2557 บริษัทและบริษัทย่อยมีสินทรัพย์รวม 6,569 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากสิ้นปี 2556 ร้อยละ 4.7 โดยแบ่งเป็นสินทรัพย์หมุนเวียน 5,184 ล้านบาท สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน 1,385 ล้านบาท คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 78.9 และ 21.1 ของสินทรัพย์รวมตามลำดับ สินทรัพย์ส่วนใหญ่เป็นเงินสดและเงินลงทุนชั่วคราวสำหรับเป็นสภาพคล่องทางการเงินเพื่อการลงทุนและเป็นเงินทุนหมุนเวียนสำหรับกิจการ โดย ณ สิ้นปี 2557 เงินสดและเงินลงทุนชั่วคราวอยู่ที่ 3,227 ล้านบาทลดลงร้อยละ 39.5 จากสิ้นปี 2556 ส่วนใหญ่ถูกนำไปชำระเงินประกันเกี่ยวกับเครื่องบินซึ่งอยู่ในส่วนของสินทรัพย์หมุนเวียนและไม่หมุนเวียนรวม 1,888 ล้านบาท เพิ่มขึ้น ร้อยละ 514.5 โดยเป็นเงินประกันสำหรับฝูงบินไอพ่น (Boeing 737-800 New Generation) จำนวน 7 ลำ จะทยอยรับมอบในปี 2558 – 2560 และฝูงบินโบอิง (Q400 NextGen) จำนวน 2 ลำ ซึ่งจะรับมอบในเดือนกันยายน 2558

ในไตรมาส 3 ปี 2557 คณะกรรมการบริษัทมีมติลงทุนใน บริษัท แพน แอม อินเตอร์เนชั่นแนล ฟลิท เทรนนิง เซ็นเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด เพื่อดำเนินธุรกิจศูนย์ฝึกอบรมสำหรับนักบิน โดยบริษัท ถือหุ้นร้อยละ 15.00 มูลค่าเงินลงทุนประมาณ 41 ล้านบาท ทำให้ในปีนี้ บริษัทมีเงินลงทุนระยะยาวเพิ่มขึ้นเป็น 47 ล้านบาท นอกจากนี้ บริษัทยังมีการให้เงินกู้ยืมระยะยาวแก่บริษัท นกมั่งคั่ง จำกัด มูลค่า 725 ล้านบาท ทั้งนี้ บริษัทเข้าลงทุนในบริษัท สายการบินนกสกาย จำกัด ซึ่งดำเนินธุรกิจสายการบินราคาประหยัดระหว่างประเทศ ผ่านการลงทุนในบริษัท นกมั่งคั่ง จำกัด

หนี้สินของบริษัทเท่ากับ 2,220 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากสิ้นปี 2556 ร้อยละ 28.4 จากรายได้ค่าโดยสารรับล่วงหน้าเป็นหลักตามการขยายตัวของธุรกิจ ส่วนเจ้าหนี้การค้าเพิ่มขึ้นตามยอดขาย ทั้งนี้ ณ สิ้นปี 2557 บริษัทยังคงไม่มีหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ย (Interest-bearing debt)

บริษัทมีส่วนของผู้ถือหุ้นรวม 4,349 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 4.3 จากสิ้นปี 2556 สาเหตุหลักมาจากผลขาดทุนเบ็ดเสร็จจากการดำเนินงานปี 2557 มูลค่า 460 ล้านบาท และการจ่ายเงินสดปันผลสำหรับผลประกอบการปี 2556 ในไตรมาส 2 ปี 2557 มูลค่า 306 ล้านบาท ทำให้กำไรสะสมในส่วนที่ยังไม่ได้จัดสรรลดลงจาก 813 ล้านบาท ณ สิ้นปีก่อนหน้า เป็น 47 ล้านบาท ณ สิ้นปี 2557 ส่วนทุนที่ออกและชำระแล้ว รวมถึงส่วนเกินมูลค่าหุ้นและกำไรสะสมส่วนที่สำรองตามกฎหมายยังไม่เปลี่ยนแปลงจากสิ้นปี 2556 นอกจากนี้ในปี 2557 บริษัทมีการรับรู้ส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมจากการลงทุนในบริษัทย่อยระหว่างปีรวม 578 ล้านบาท

**14.6 การวิเคราะห์สภาพคล่องทางการเงิน****14.6.1 งบกระแสเงินสด**

(หน่วย: ล้านบาท)	งบการเงินเฉพาะกิจการ		งบการเงินรวม
	2556	2557	2557
เงินสดสุทธิได้มา(ใช้ไป)จากกิจกรรมดำเนินงาน	1,103	(2,151)	(2,460)
เงินสดสุทธิได้มา(ใช้ไป)จากกิจกรรมลงทุน	(2,541)	2,012	2,728
เงินสดสุทธิได้มา(ใช้ไป)จากกิจกรรมจัดหาเงิน	2,580	(309)	458
ผลกระทบจากอัตราแลกเปลี่ยนในเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	12	7	7
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น(ลดลง)สุทธิ	1,155	(441)	733

สำหรับปี 2557 บริษัทและบริษัทย่อยมีกระแสเงินสดใช้ไปในกิจกรรมดำเนินงาน 2,460 ล้านบาท กระแสเงินสดได้มาจากกิจกรรมลงทุน 2,728 ล้านบาท กระแสเงินสดได้มาจากกิจกรรมจัดหาเงิน 458 ล้านบาท และผลกระทบจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ 7 ล้านบาท ทำให้มีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 จำนวน 2,927 ล้านบาท

กระแสเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมดำเนินงาน 2,460 ล้านบาท มาจากผลขาดทุนก่อนภาษีเงินได้ตามงบกำไรขาดทุน 666 ล้านบาท ปรับปรุงด้วยรายการที่ไม่ใช่เงินสดและไม่ใช้กิจกรรมดำเนินงาน ทำให้มีผลขาดทุนจากการดำเนินงานก่อนการเปลี่ยนแปลงในสินทรัพย์และหนี้สินดำเนินงานเท่ากับ 477 ล้านบาท สำหรับรายการเปลี่ยนแปลงสำคัญของกระแสเงินสดจากกิจกรรมการดำเนินงานได้แก่ เงินประกันและเงินมัดจำเกี่ยวกับเครื่องบินเพิ่มขึ้นรวม 1,875 ล้านบาท ตามแผนการขยายฝูงบินเครื่องบินไอพ่นและฝูงบินใบพัด รายได้ค่าโดยสารรับล่วงหน้าเพิ่มขึ้น 185 ล้านบาท ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่นๆ เพิ่มขึ้นรวม 115 ล้านบาท เจ้าหนี้การค้าและค่าใช้จ่ายค้างจ่ายเพิ่มขึ้นรวม 211 ล้านบาท ซึ่งเป็นไปตามการเติบโตของธุรกิจ และเงินสดจ่ายค่าซ่อมบำรุงเครื่องบินมูลค่า 136 ล้านบาท ตามขนาดฝูงบินที่ใหญ่ขึ้นและการนำเครื่องบินเข้าซ่อมบำรุงตามระยะการบิน (C-Check)

กระแสเงินสดรับในกิจกรรมลงทุน 2,728 ล้านบาท ส่วนใหญ่มาจากเงินสดรับคืนสำหรับเงินลงทุนชั่วคราวมูลค่า 2,840 ล้านบาท นอกจากนี้ยังมีเงินสดรับจากดอกเบี้ยรับที่ 144 ล้านบาท สำหรับเงินสดที่ใช้ไปในกิจกรรมลงทุนได้แก่ เงินสดจ่ายเพื่อซื้ออุปกรณ์และสินทรัพย์ไม่มีตัวตน 215 ล้านบาท และเงินสดจ่ายสำหรับเงินลงทุนระยะยาว 41.34 ล้านบาท แบ่งเป็นเงินลงทุนในบริษัท แพน แอม อินเตอร์เนชันแนล ไฟลท์ เทอร์นิง เซ็นเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด รวม 40.65 ล้านบาท และเงินลงทุนเพิ่มเติมในบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด มูลค่า 0.69 ล้านบาท ทำให้ปัจจุบันบริษัทมีสัดส่วนการถือหุ้นในบริษัทดังกล่าวเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 1.01 คิดเป็นมูลค่าเงินลงทุนรวม 6.66 ล้านบาท



สำหรับกระแสเงินสดที่ได้มาจากกิจกรรมจัดหาเงิน 458 ล้านบาท ได้แก่ การจ่ายเงินปันผล สำหรับรอบผลประกอบการปี 2556 ในไตรมาส 2 ปี 2557 มูลค่า 306 ล้านบาท ในขณะที่บริษัทมีเงินสด รับค่าหุ้นของบริษัทย่อยจากส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมมูลค่า 767 ล้านบาท ทั้งนี้ ในช่วงไตรมาส 2 และ 3 ของปีนี้ บริษัทมีการกู้ยืมเงินระยะสั้นจากสถาบันการเงินและได้จ่ายคืนเงินกู้ดังกล่าวเรียบร้อยแล้ว ทำให้มีเงินสดรับและเงินสดจ่ายจากการกู้ยืมเงินระยะสั้นมูลค่าเท่ากันคือ 1,950 ล้านบาท สำหรับเงินกู้ ดังกล่าว บริษัทจ่ายดอกเบี้ยประมาณ 2.27 ล้านบาท