



### ส่วนที่ 3 ฐานะการเงินและผลการดำเนินงาน

#### 13. ข้อมูลทางการเงินที่สำคัญ

##### 13.1 งบการเงิน

- สรุปรายงานการสอบบัญชี

ประจำงวด	ผู้สอบบัญชี	สรุปรายงานการตรวจสอบ
ปี 2557	นายนิติ จິงนิจนิรันดร์ ผู้สอบบัญชีอนุญาตเลขทะเบียน 3809 ซึ่งเป็นผู้สอบบัญชีที่ได้รับความเห็นชอบจากสำนักงาน กสท.	ผู้สอบบัญชีได้ดำเนินการตรวจสอบบัญชีตามมาตรฐานการสอบบัญชีที่รับรองทั่วไปและให้ความเห็นว่า งบการเงินที่ได้ตรวจสอบได้แสดงฐานะการเงิน ผลการดำเนินงาน และกระแสเงินสดของบริษัท โดยถูกต้องตามที่ควรในสาระสำคัญตามหลักการบัญชีที่รับรองทั่วไป
ปี 2558	นายนิติ จິงนิจนิรันดร์ ผู้สอบบัญชีอนุญาตเลขทะเบียน 3809 ซึ่งเป็นผู้สอบบัญชีที่ได้รับความเห็นชอบจากสำนักงาน กสท.	ผู้สอบบัญชีได้ดำเนินการตรวจสอบบัญชีตามมาตรฐานการสอบบัญชีที่รับรองทั่วไปและให้ความเห็นว่า งบการเงินที่ได้ตรวจสอบได้แสดงฐานะการเงิน ผลการดำเนินงาน และกระแสเงินสดของบริษัท โดยถูกต้องตามที่ควรในสาระสำคัญตามหลักการบัญชีที่รับรองทั่วไป
ปี 2559	นายนิติ จິงนิจนิรันดร์ ผู้สอบบัญชีอนุญาตเลขทะเบียน 3809 ซึ่งเป็นผู้สอบบัญชีที่ได้รับความเห็นชอบจากสำนักงาน กสท.	ผู้สอบบัญชีได้ดำเนินการตรวจสอบบัญชีตามมาตรฐานการสอบบัญชีที่รับรองทั่วไปและให้ความเห็นว่า งบการเงินที่ได้ตรวจสอบได้แสดงฐานะการเงิน ผลการดำเนินงาน และกระแสเงินสดของบริษัท โดยถูกต้องตามที่ควรในสาระสำคัญตามหลักการบัญชีที่รับรองทั่วไป

**13.2 ตารางสรุปงบการเงินสำหรับระยะ 3 ปีที่ผ่านมา**

- งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม					
	2557		2558		2559	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
<b>รายได้</b>						
รายได้จากค่าโดยสาร	11,247.4	92.4	12,854.8	89.9	14,762.4	87.2
รายได้จากการให้บริการ	717.2	5.9	897.8	6.3	1,463.2	8.6
รายได้อื่น	209.9	1.7	543.6	3.8	712.7	4.2
<b>รวมรายได้</b>	<b>12,174.5</b>	<b>100.0</b>	<b>14,296.2</b>	<b>100.0</b>	<b>16,938.3</b>	<b>100.0</b>
<b>ค่าใช้จ่าย</b>						
ต้นทุนค่าโดยสารและการให้บริการ	12,024.5	98.8	14,902.3	104.2	19,087.5	112.7
ค่าใช้จ่ายในการขาย	294.2	2.4	274.7	1.9	190.3	1.1
ค่าใช้จ่ายในการบริหาร	519.7	4.3	736.0	5.2	798.2	4.7
ต้นทุนทางการเงิน	2.2	0.0	41.5	0.3	118.1	0.7
<b>รวมค่าใช้จ่าย</b>	<b>12,840.6</b>	<b>105.5</b>	<b>15,954.5</b>	<b>111.6</b>	<b>20,194.1</b>	<b>119.2</b>
ส่วนแบ่งขาดทุนจากเงินลงทุนในการร่วมค้า	0.0	0.0	0.0	0.0	14.1	0.1
<b>กำไร (ขาดทุน) ก่อนภาษีเงินได้</b>	<b>(666.1)</b>	<b>(5.5)</b>	<b>(1,658.3)</b>	<b>(11.6)</b>	<b>(3,269.9)</b>	<b>(19.3)</b>
ค่าใช้จ่าย (รายได้) ภาษีเงินได้	(0.4)	(0.0)	6.2	0.0	0.1	0.0
<b>กำไร (ขาดทุน) สำหรับปี</b>	<b>(665.7)</b>	<b>(5.5)</b>	<b>(1,664.5)</b>	<b>(11.6)</b>	<b>(3,270.0)</b>	<b>(19.3)</b>
กำไร (ขาดทุน) จากการประมาณการคณิตศาสตร์ประกันภัย	11.7	0.1	2.2	0.0	(12.0)	(0.1)
ภาษีเงินได้เกี่ยวข้องกับประมาณการคณิตศาสตร์ประกันภัย	(0.2)	(0.0)	-	(0.0)	0.2	0.0
<b>กำไร (ขาดทุน) เบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี</b>	<b>(654.2)</b>	<b>(5.4)</b>	<b>(1,662.3)</b>	<b>(11.6)</b>	<b>(3,281.8)</b>	<b>(19.4)</b>
<b>การแบ่งปันกำไร (ขาดทุน) เบ็ดเสร็จรวม</b>						
ส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่	(460.1)		(723.9)		(2,808.3)	
ส่วนที่เป็นส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุม	(194.1)		(938.4)		(473.5)	
	<b>(654.2)</b>		<b>(1,662.3)</b>		<b>(3,281.8)</b>	
กำไรต่อหุ้นพื้นฐาน (บาท)	(0.75)		(1.16)		(4.47)	
จำนวนหุ้นสามัญถ่วงเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก (ล้านหุ้น)	625.0		625.0		625.0	
มูลค่าที่ตราไว้ (บาท/หุ้น)	1		1		1	



## ● สินทรัพย์

หน่วย : ล้านบาท

รายการ	งบการเงินรวม		
	2557	2558	2559
<u>สินทรัพย์</u>			
<u>สินทรัพย์หมุนเวียน</u>			
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	2,926.6	4,213.8	3,231.2
เงินลงทุนชั่วคราว	300.0	316.0	-
ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น	430.2	1,119.8	1,182.4
สินค้าคงเหลือ	17.5	20.6	31.4
ภาษีมูลค่าเพิ่มรอขอคืน	234.0	262.7	132.5
เงินประกันและเงินมัดจำเกี่ยวกับเครื่องบิน - ระยะสั้น	1,242.7	146.3	162.8
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	33.3	59.4	79.4
<b>รวมสินทรัพย์หมุนเวียน</b>	<b>5,184.3</b>	<b>6,138.6</b>	<b>4,819.7</b>
<u>สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน</u>			
เงินฝากธนาคารที่มีภาระค้ำประกัน	-	61.5	251.4
เงินลงทุนในกิจการร่วมค้า	-	34.7	15.2
เงินลงทุนระยะยาวอื่น	47.3	48.1	47.6
ส่วนปรับปรุงอาคารเช่าและอุปกรณ์	253.8	285.7	338.5
สินทรัพย์ไม่มีตัวตน	46.2	48.3	65.2
สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี	19.4	13.2	13.3
เงินประกันและเงินมัดจำเกี่ยวกับเครื่องบิน - ระยะยาว	1,012.5	466.4	417.4
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น	5.5	13.7	32.5
<b>รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน</b>	<b>1,384.7</b>	<b>971.6</b>	<b>1,181.1</b>
<b>รวมสินทรัพย์</b>	<b>6,569.0</b>	<b>7,110.2</b>	<b>6,000.8</b>



- หนี้สิน และส่วนของผู้ถือหุ้น

หน่วย : ล้านบาท

รายการ	งบการเงินรวม		
	2557	2558	2559
<b>หนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น</b>			
<b>หนี้สินหมุนเวียน</b>			
เงินกู้ยืมระยะสั้น	-	520.0	700.0
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	1,833.8	2,934.2	4,467.3
รายได้รอตัดบัญชีจากโปรแกรมสิทธิพิเศษแก่ลูกค้า	52.3	55.6	19.0
ประมาณการหนี้สินค่าซ่อมบำรุงเครื่องบิน - ระยะสั้น	78.3	133.9	128.2
ภาษีเงินได้หัก ณ ที่จ่ายค้างจ่าย	19.6	22.2	23.9
หนี้สินหมุนเวียนอื่น	4.6	15.7	45.5
<b>รวมหนี้สินหมุนเวียน</b>	<b>1,988.6</b>	<b>3,681.6</b>	<b>5,383.9</b>
<b>หนี้สินไม่หมุนเวียน</b>			
ประมาณการหนี้สินค่าซ่อมบำรุงเครื่องบิน	91.7	300.0	644.6
ภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน	130.2	176.3	222.9
หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น	9.1	10.2	89.0
<b>รวมหนี้สินไม่หมุนเวียน</b>	<b>231.0</b>	<b>486.5</b>	<b>956.5</b>
<b>รวมหนี้สิน</b>	<b>2,219.6</b>	<b>4,168.1</b>	<b>6,340.4</b>
<b>ส่วนของผู้ถือหุ้น</b>			
ทุนจดทะเบียน			
หุ้นสามัญ 625,000,000 หุ้น มูลค่าหุ้นละ 1 บาท	625.0	625.0	625.0
ส่วนเกินมูลค่าหุ้นสามัญ	3,042.5	3,042.5	3,042.5
กำไรสะสม			
จัดสรรแล้ว			
สำรองตามกฎหมาย	62.5	62.5	62.5
ยังไม่ได้จัดสรร	47.1	(676.8)	(3,485.1)
ส่วนต่ำจากการเปลี่ยนแปลงสัดส่วนการถือหุ้นในบริษัทย่อย	(5.9)	(5.9)	(5.9)
<b>รวมส่วนของผู้ถือหุ้น</b>	<b>3,771.2</b>	<b>3,047.3</b>	<b>239.0</b>
ส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุม	578.2	(105.2)	(578.6)
<b>รวมหนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น</b>	<b>6,569.0</b>	<b>7,110.2</b>	<b>6,000.8</b>



● อัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญ

หน่วย : ล้านบาท

อัตราส่วนทางการเงิน	หน่วย	งบการเงินรวม		
		2557	2558	2559
อัตราส่วนสภาพคล่อง				
ระยะเวลาการเก็บหนี้เฉลี่ย <sup>1</sup>	วัน	2.37	3.28	14.42
ระยะเวลาการขายสินค้าเฉลี่ย <sup>2</sup>	วัน	0.42	0.46	0.49
ระยะเวลาการจำหน่ายตั๋วล่วงหน้า <sup>3</sup>	เท่า	23.39	22.22	28.14
ระยะเวลาการชำระหนี้ <sup>4</sup>	วัน	13.91	14.52	16.31
วงจรเงินสด <sup>5</sup>	วัน	(34.51)	(33.00)	(29.54)
อัตราส่วนแสดงความสามารถในการหากำไร				
อัตรากำไรจากการดำเนินงานก่อนต้นทุนน้ำมัน	%	30.8%	13.6%	3.3%
อัตรากำไรจากการดำเนินงาน <sup>7</sup>	%	(5.5%)	(11.6%)	(19.3%)
อัตรากำไร EBITDAR <sup>8</sup>	%	11.1%	11.4%	4.9%
อัตรากำไรสุทธิ <sup>9</sup>	%	(5.5%)	(11.6%)	(19.3%)
อัตราผลตอบแทนผู้ถือหุ้น <sup>10</sup>	%	(11.3%)	(21.3%)	(170.1%)
อัตราส่วนแสดงประสิทธิภาพในการดำเนินงาน				
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ <sup>11</sup>	%	(10.4%)	(24.3%)	(49.9%)
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ถาวร <sup>12</sup>	%	(360.2%)	(594.3%)	(1,022.8%)
อัตราหมุนของสินทรัพย์ <sup>13</sup>	เท่า	1.90	2.09	2.58
อัตราส่วนวิเคราะห์หนี้โยบายทางการเงิน				
อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น <sup>14</sup>	เท่า	0.59	1.37	26.54
อัตราส่วนความสามารถชำระภาระผูกพัน <sup>15</sup>	เท่า	0.65	0.49	0.19
อัตราการจ่ายเงินปันผล <sup>16</sup>	%	-	-	-
กำไรสุทธิต่อหุ้น <sup>17</sup>	บาท	(0.75)	(1.16)	(4.47)

<sup>1</sup> ระยะเวลาการเก็บหนี้เฉลี่ย คือ 360/อัตราส่วนหมุนเวียนลูกหนี้การค้า

<sup>2</sup> ระยะเวลาการขายสินค้าเฉลี่ย คือ 360/อัตราส่วนหมุนเวียนสินค้าคงเหลือ

<sup>3</sup> ระยะเวลาการจำหน่ายตั๋วล่วงหน้า คือ (รายได้รับล่วงหน้า/รายได้หลักกรรม)\*360

<sup>4</sup> ระยะเวลาการชำระหนี้ คือ 360/อัตราส่วนหมุนเวียนเจ้าหนี้

<sup>5</sup> วงจรเงินสด คือ (ระยะเวลาเก็บหนี้ + ระยะเวลาการจำหน่ายสินค้า)-(ระยะเวลาการจำหน่ายตั๋วล่วงหน้า+ระยะเวลาการชำระหนี้)

<sup>6</sup> อัตรากำไรจากการดำเนินงานก่อนต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิง คือ (กำไรจากการดำเนินงาน+ต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิง)/รายได้รวม

<sup>7</sup> อัตรากำไรจากการดำเนินงาน คือ กำไรจากการดำเนินงาน/รายได้รวม

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

<sup>9</sup> อัตรากำไรสุทธิ คือ กำไรขาดทุนสุทธิ/รายได้รวม

<sup>10</sup> อัตราผลตอบแทนผู้ถือหุ้น คือ กำไรขาดทุนสุทธิ/ส่วนของผู้ถือหุ้นเฉลี่ย

<sup>11</sup> อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ คือ กำไรขาดทุนสุทธิ/ส่วนของสินทรัพย์เฉลี่ย

<sup>12</sup> อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ถาวร คือ (กำไรขาดทุนสุทธิ+ค่าเสื่อมราคา)/อุปกรณ์สุทธิเฉลี่ย

<sup>13</sup> อัตราหมุนของสินทรัพย์ คือ รายได้รวม/ส่วนของสินทรัพย์เฉลี่ย

<sup>14</sup> อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น คือ รวมหนี้สิน/ส่วนของผู้ถือหุ้น

<sup>15</sup> อัตราส่วนความสามารถชำระภาระผูกพัน คือ (กำไรจากการดำเนินงาน+ค่าเช่าดำเนินงานเครื่องบิน)/ค่าเช่าดำเนินงานเครื่องบิน

<sup>16</sup> อัตราการจ่ายเงินปันผล คือ เงินปันผลจ่าย/กำไรขาดทุนสุทธิ

<sup>17</sup> กำไรสุทธิต่อหุ้น คือ กำไรสุทธิ/จำนวนหุ้นสามัญเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก

\* อัตราส่วนทางการเงินสำหรับปี 2556 คำนวณจากงบการเงินเฉพาะกิจการสำหรับปี 2556 เนื่องจากบริษัทเริ่มลงทุนในบริษัทย่อยวันที่ 4 เมษายน 2557



## 14. การวิเคราะห์และคำอธิบายของฝ่ายจัดการ

### 14.1 สรุปผลประกอบการทางการเงินรวมปี 2559

สำหรับปี 2559 บริษัทและบริษัทย่อยมีรายได้รวม 16,938.32 ล้านบาท มีผลขาดทุนสำหรับปี 3,269.98 ล้านบาท แบ่งเป็นผลขาดทุนส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่ 2,795.09 ล้านบาท และส่วนที่เป็นของส่วนได้เสียไม่มีอำนาจควบคุม 474.90 ล้านบาท โดยผลขาดทุนส่วนใหญ่มาจากรายได้ของบริษัทที่ปรับตัวลดลง ประกอบกับมีต้นทุนการดำเนินงานเพิ่มขึ้นตามการขยายฝูงบิน ค่าซ่อมบำรุงเครื่องบิน รวมถึงมีค่าใช้จ่ายเพิ่มเติม (Over and above) จากการนำเครื่องยนต์ของเครื่องบินเข้าซ่อมบำรุงตามระยะ (Engine shop visit) และการรับรู้ค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมเครื่องบินที่เสียหายจากอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นช่วงไตรมาส 3 ปี 2559 ซึ่งอยู่ระหว่างขั้นตอนการเคลมประกันภัยและรอคืนเงิน

สำหรับงบการเงินเฉพาะกิจการ ด้านรายได้ในการดำเนินงาน บริษัทมีรายได้รวม 13,119.68 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 1.99 จากปีก่อน สาเหตุหลักมาจากรายได้ค่าโดยสารลดลงซึ่งเป็นไปตามการปรับลดเที่ยวบินภายในประเทศและราคาค่าโดยสารที่ยังปรับตัวลดลงตามสภาวะการแข่งขันของธุรกิจสายการบิน แม้ว่าบริษัทเพิ่มความถี่ของเที่ยวบินต่างประเทศ แต่จำนวนเที่ยวบินและค่าโดยสารของเที่ยวบินภายในประเทศลดลงจากเหตุการณ์นักบินบางส่วนลาป่วยพร้อมกันอย่างกะทันหันและการแข่งขันด้านราคาตัวโดยสารที่ยังคงรุนแรงอยู่ โดยจำนวนเที่ยวบินภายในประเทศลดลงประมาณร้อยละ 5.00 และรายได้ค่าโดยสารต่อผู้โดยสาร - กิโลเมตร ลดลงร้อยละ 5.30 ตามลำดับ

ด้านต้นทุนการดำเนินงาน บริษัทมีต้นทุนในการดำเนินงานรวม 15,746.42 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 14.07 โดยมีสาเหตุหลักมาจากการรับรู้ค่าใช้จ่ายเพิ่มเติม (ประมาณการ) จากการส่งเครื่องยนต์ของเครื่องบินเข้าซ่อมบำรุงตามระยะที่เกิดขึ้นและจะเกิดขึ้นในช่วงระหว่างปี 2559 – 2561 ค่าใช้จ่ายค่าซ่อมบำรุงเครื่องบินและค่าเช่าเครื่องบินเพิ่มขึ้นจากการขยายฝูงบิน และการรับรู้ค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมเครื่องบินที่เสียหายจากอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในช่วงไตรมาส 3 ปี 2559 ทำให้บริษัทมีต้นทุนต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (CASK) ที่ 2.51 บาท ต่อที่นั่ง-กม. เพิ่มขึ้นร้อยละ 12.05 จากปีก่อนหน้า

สำหรับผลการดำเนินงานของบริษัท สายการบินนกสีกู๊ด จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทย่อย มีรายได้รวม 3,905.37 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก 952.93 ล้านบาทในปี 2558 โดยมีสาเหตุหลักมาจากการให้บริการเที่ยวบินจากประเทศไทยไปยังสาธารณรัฐประชาชนจีนได้มากขึ้นเต็มปีเมื่อเทียบกับปี 2558 และจากผลกระทบกรณีสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) ยังไม่ผ่านการตรวจประเมินขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) ทำให้สายการบินนกสีกู๊ดต้องปรับแผนการเปิดให้บริการเส้นทางจากญี่ปุ่นและเกาหลีใต้มายังสาธารณรัฐประชาชนจีนแทน และเริ่มดำเนินการตั้งแต่เดือนมิถุนายนปี 2558 เป็นต้นมา ด้านรายจ่ายสายการบินนกสีกู๊ดมีต้นทุนในการดำเนินงานเพิ่มขึ้นมาอยู่ที่ 4,511.74 ล้านบาท จาก 2,176.26 ล้านบาทในปี 2558 สายการบินนกสีกู๊ดมีผลขาดทุนลดลงจาก 1,223.33 ล้านบาทในปี 2558 เป็น 612.00 ล้านบาทในปี 2559

**14.2 ปัจจัยและเหตุการณ์ที่ส่งผลกระทบต่อผลการดำเนินงานของบริษัท**

เศรษฐกิจไทยในปี 2559 พื้นตัวอย่างค่อยเป็นค่อยไป โดยได้รับปัจจัยหนุนจากการใช้จ่ายของภาครัฐ ที่มีอยู่ต่อเนื่อง ประกอบกับการบริโภคภาคเอกชนและการส่งออกที่เริ่มฟื้นตัวขึ้น ขณะที่ภาคการท่องเที่ยวเติบโตในอัตราที่ชะลอลงจากจำนวนนักท่องเที่ยวที่ได้รับผลกระทบจากมาตรการปราบปรามทัวร์ผิดกฎหมาย (ทัวร์ศูนย์เหรียญ) อย่างไรก็ดี จำนวนนักท่องเที่ยวต่างประเทศที่เดินทางมาประเทศไทยในปี 2559 ยังขยายตัวที่ร้อยละ 8.86 จากปี 2558 มาอยู่ที่ 32.59 ล้านคน และนักท่องเที่ยวจีนเติบโตในอัตราที่ชะลอลงจากปีก่อนที่ร้อยละ 10.47 มาอยู่ที่ 8.76 ล้านคน

ตลอดปี 2559 บริษัทให้บริการเที่ยวบินแบบเช่าเหมาลำจากประเทศไทยไปยังสาธารณรัฐประชาชนจีน และได้รับผลกระทบระยะสั้นในไตรมาส 4 ปี 2559 จากมาตรการปราบปรามทัวร์ผิดกฎหมาย โดยผู้เช่าเหมาลำเครื่องบิน (charterers) ขอเจรจาลดความถี่เที่ยวบินต่อสัปดาห์ในการให้บริการบางเส้นทางระหว่างเดือนพฤศจิกายนถึงเดือนธันวาคม 2559 ทั้งนี้ บริษัทมีการให้บริการเที่ยวบินแบบเช่าเหมาลำไปยังสาธารณรัฐประชาชนจีนเพิ่มขึ้นจาก 473 เที่ยวบินไปและกลับในปี 2558 เป็น 636 เที่ยวบินไปและกลับในปี 2559 หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 34.46

สำหรับปัจจัยภายนอกที่มีผลต่อต้นทุนการดำเนินงานอย่างมีนัยสำคัญ ได้แก่ อัตราแลกเปลี่ยนและราคาน้ำมันอากาศยานสำหรับเครื่องบิน (Jet fuel price) ในปี 2559 อัตราแลกเปลี่ยนค่าเงินบาทต่อเงินดอลลาร์สหรัฐ โดยเฉลี่ยอยู่ที่ 35.47 บาทต่อดอลลาร์สหรัฐ หรืออ่อนค่าลงร้อยละ 3.09 เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2558 ทั้งนี้ บริษัทมีค่าใช้จ่ายที่อยู่ในรูปสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐ และอ้างอิงสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐ คิดเป็นร้อยละ 67.10 ของต้นทุนการดำเนินงานรวม ซึ่งประกอบไปด้วย ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง ค่าเช่าเครื่องบิน ค่าซ่อมบำรุงและค่าประกันภัยเครื่องบิน

ด้านราคาน้ำมันอากาศยาน (Jet fuel price) ในปี 2559 ราคาเฉลี่ยอยู่ที่ 53.00 ดอลลาร์สหรัฐ ต่อบาร์เรล ลดลงจากระดับ 64.69 ในช่วงเดียวกันของปีก่อนหน้า ทำให้บริษัทมีต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิงอยู่ที่ 2,745.42 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 17.45 ของต้นทุนการดำเนินงานรวม ลดลงร้อยละ 23.85 จากปี 2558

**14.3 สถิติการโดยสารและอัตราส่วนทางธุรกิจที่สำคัญ (ไม่รวมบริษัทย่อย)**

	หน่วย	ปี 2558	ปี 2559	เปลี่ยนแปลง	
				จำนวน	ร้อยละ
จำนวนเครื่องบิน ณ สิ้นงวด					
- (ไอโฟน) Boeing 737-800 New Generation	ลำ	20	22	2	10.00
- (โบพัต) ATR 72-500	ลำ	2	2	0	0.00
- (โบพัต) Q400 NextGen	ลำ	6	8	2	33.33
- จำนวนเครื่องบินเฉลี่ย	ลำ	24.99	30.22	5.23	20.00
ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (Available Seat Kilometers: ASK)	ล้านที่นั่ง-กม.	6,219	6,264	45	0.72
ปริมาณการขนส่งด้านผู้โดยสาร (Revenue Passenger Kilometers: RPK)	ล้านที่นั่ง-กม.	5,226	5,329	103	1.97
จำนวนเที่ยวบิน (No. of sectors)	เที่ยวบิน	64,176	63,915	(261)	(0.41)
อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร (Cabin factor)	ร้อยละ	84.03	85.07	1.04 จุด	
จำนวนผู้โดยสาร (Passenger Carried)	ล้านคน	8.76	8.56	(0.20)	(2.28)
รายได้ผู้โดยสารต่อผู้โดยสารต่อกิโลเมตร (Passenger Yield)	บาท/ผู้โดยสาร-กม.	2.30	2.18	(0.12)	(5.22)
รายได้ต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (Revenue per Available Seat Kilometers: RASK)	บาท/ที่นั่ง-กม.	2.11	2.02	(0.09)	(4.27)
ต้นทุนต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (Cost per Available Seat Kilometers: CASK)	บาท/ที่นั่ง-กม.	2.24	2.51	0.27	12.05
ต้นทุนต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารที่ไม่รวมค่าใช้จ่ายเชื้อเพลิง (Cost per Available Seat Kilometers exclude Fuel: CASK ex-fuel)	บาท/ที่นั่ง-กม.	1.70	2.07	0.37	21.76



**14.4 ผลประกอบการประจำปี 2558****14.4.1 รายได้ปี 2557 และ 2558 (ไม่รวมบริษัทย่อย)**

หน่วย : ล้านบาท	ปี 2558		ปี 2559		เปลี่ยนแปลง	
	จำนวน	ร้อยละต่อ รายได้รวม	จำนวน	ร้อยละต่อ รายได้รวม	จำนวน	ร้อยละ
รายได้จากค่าโดยสาร	12,032.79	89.89	11,619.85	88.57	(412.94)	(3.43)
รายได้จากการให้บริการ	816.36	6.10	819.97	6.25	3.61	0.44
รายได้อื่น	537.57	4.01	679.85	5.18	142.28	26.47
รวมรายได้	13,386.72	100.00	13,119.67	100.00	(267.05)	(1.99)

**ข้อมูลด้านรายได้**

ปี 2559 บริษัทมีรายได้รวม 13,119.67 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 1.99 จากช่วงเดียวกันของปีก่อนหน้า โดยแบ่งเป็นรายได้จากค่าโดยสาร 11,619.85 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 88.57 ของรายได้รวม รายได้จากการให้บริการ 819.97 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 6.25 ของรายได้รวม และรายได้อื่น 679.85 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 5.18 ของรายได้รวม รายได้ต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (RASK) เท่ากับ 2.02 บาทต่อที่นั่ง - กม. ในปี 2559 ลดลงร้อยละ 4.27 จากปี 2558

รายได้ค่าโดยสารรวมลดลงจากการลดเที่ยวบินในประเทศ แม้ว่ารายได้ค่าโดยสารเที่ยวบินระหว่างประเทศเพิ่มขึ้น: รายได้จากค่าโดยสารในปี 2559 ซึ่งลดลงร้อยละ 3.43 จากปีก่อนหน้า สาเหตุหลักมาจากรายได้จากเส้นทางบินภายในประเทศลดลงร้อยละ 10.17 จากปีก่อน เนื่องจากการลดเที่ยวบินให้สอดคล้องกับจำนวนนักบิน ทั้งนี้ การลดเที่ยวบินดังกล่าวยังส่งผลให้ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารในประเทศ ลดลงร้อยละ 8.33 หรือลดลง 464 ลำที่หนึ่ง - กม. อย่างไรก็ตาม รายได้จากเส้นทางบินระหว่างประเทศของผู้โดยสารเที่ยวบินประจำและแบบเช่าเหมาลำเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ โดยเพิ่มขึ้นร้อยละ 73.79 จากช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อน เนื่องจากการเพิ่มความถี่ของเที่ยวบินเส้นทางบินระหว่างประเทศที่มีอยู่เดิม และการเปิดเส้นทางบินใหม่ในช่วงไตรมาส 4 ปี 2558 ซึ่งปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารเที่ยวบินประจำและแบบเช่าเหมาลำของเส้นทางการบินระหว่างประเทศเพิ่มขึ้นร้อยละ 78.73 หรือ 510 ลำที่หนึ่ง - กม.

รายได้การให้บริการเพิ่มขึ้นจากการให้เช่าอุปกรณ์ การให้บริการด้านบุคลากรภาคพื้นกับบริษัทย่อยและการเพิ่มค่าธรรมเนียมบริการ: ถึงแม้ว่าจำนวนผู้โดยสารในปี 2559 จะลดลงจากปี 2558 ร้อยละ 2.28 แต่รายได้จากการให้บริการในปี 2559 เพิ่มขึ้นเล็กน้อยที่ร้อยละ 0.44 จากปีก่อน เนื่องจากบริษัทปรับเพิ่มค่าธรรมเนียมการเปลี่ยนแปลงเที่ยวบิน เพิ่มค่าบริการนกพรีเมียมซีท (Nok premium seat) การปรับเพิ่มค่าธรรมเนียมช่องทาง (Processing fee) เมื่อผู้โดยสารชำระผ่านบัตรเครดิตหรือเดบิต และการเก็บค่าธรรมเนียมนกอินฟานต์ (Nok infant) นอกจากนี้ บริษัทยังมีรายได้เพิ่มขึ้นจากการให้เช่าอุปกรณ์และบุคลากรภาคพื้นกับบริษัทย่อย



รายได้ต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (RASK) ลดลงจากการแข่งขันด้านราคาตัวโดยสารเป็นหลัก: รายได้ต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารลดลงร้อยละ 4.27 จากปีก่อนหน้า เป็น 2.02 บาทต่อที่นั่ง - กม. เกิดจากรายได้จากการดำเนินงานรวมลดลง แต่ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารเพิ่มขึ้นร้อยละ 0.72 ซึ่งรายได้จากการดำเนินงานรวมที่ลดลงได้รับผลกระทบจากราคาตัวโดยสารที่ต่ำลงของเส้นทางบินทั้งในและต่างประเทศตามการแข่งขันด้านราคาเป็นหลัก ซึ่งรายได้จากเที่ยวบินภายในประเทศต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารลดลงเป็นร้อยละ 2.01 เป็น 2.12 บาทต่อที่นั่ง - กม. และรายได้จากเที่ยวบินระหว่างประเทศต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารลดลงเป็นร้อยละ 2.76 เป็น 1.60 บาทต่อที่นั่ง - กม. ส่งผลจากการแข่งขันทางด้านราคาตัวโดยสารเพิ่มมากขึ้นของเที่ยวบินภายในประเทศและระหว่างประเทศ

รายได้อื่นเพิ่มขึ้นจากกำไรจากการขายและเช่ากลับเครื่องบินเป็นสำคัญ: รายได้อื่นประกอบด้วย ดอกเบี้ยรับ รายได้จากการรับรู้การคืนเงินประกันและการซ่อมบำรุงรักษา และกำไรจากการขายและเช่ากลับเครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าดำเนินงาน (Sale and Lease Back) ซึ่งรายได้อื่นทั้งหมดเพิ่มขึ้นร้อยละ 26.47 จากปีก่อน

#### 14.4.2 ค่าใช้จ่ายประจำปี 2558 และ 2559 (ไม่รวมบริษัทย่อย)

หน่วย : ล้านบาท	ปี 2558		ปี 2559		เปลี่ยนแปลง	
	จำนวน	ร้อยละต่อ ค่าใช้จ่ายรวม	จำนวน	ร้อยละต่อ ค่าใช้จ่ายรวม	จำนวน	ร้อยละ
ต้นทุนค่าโดยสารและการให้บริการ	12,999.52	94.17	14,872.99	94.45	1,873.47	14.41
ค่าใช้จ่ายในการขาย	230.09	1.67	149.35	0.95	(80.74)	(35.09)
ค่าใช้จ่ายในการบริหาร	533.35	3.86	614.37	3.90	81.02	15.19
ต้นทุนทางการเงิน	41.51	0.30	109.71	0.70	68.20	164.30
รวมค่าใช้จ่าย	13,804.47	100.00	15,746.42	100.00	1,941.95	14.07

#### ข้อมูลด้านค่าใช้จ่าย

ในปี 2559 บริษัทมีค่าใช้จ่ายรวม 15,746.42 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 14.07 จากช่วงเดียวกันของปีก่อน โดยอัตราส่วนต้นทุนรวมต่อหน่วย (CASK) เพิ่มขึ้นร้อยละ 12.22 จากปี 2558 มาอยู่ที่ 2.51 บาทต่อที่นั่ง - กม. และอัตราส่วนต้นทุนรวมที่ไม่รวมน้ำมันต่อหน่วย (CASK ex-fuel) อยู่ที่ 2.07 บาทต่อที่นั่ง - กม. หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 21.64 จากปี 2558 สาเหตุหลักมาจากค่าเงินบาทที่อ่อนค่าลงเมื่อเทียบกับสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐ และบริษัทมีต้นทุนการดำเนินงานรวมเพิ่มขึ้นจากค่าเช่าเครื่องบินและค่าซ่อมบำรุงเครื่องบิน ซึ่งปรับตัวตามการขยายตัวของฝูงบิน ประกอบกับการรับรู้ค่าใช้จ่ายจากการยกเลิกเที่ยวบินระหว่างปี นอกจากนี้ บริษัทยังมีการรับรู้ค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมในการนำเครื่องยนต์ของเครื่องบินเข้าซ่อมบำรุงตามระยะ และการซ่อมแซมเครื่องบินที่เสียหายจากอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นระหว่างปี ซึ่งหากไม่รวมค่าใช้จ่ายพิเศษดังกล่าว (Non-recurring expenses) ต้นทุนรวมต่อหน่วยอยู่ที่ 2.35 บาทต่อที่นั่ง - กิโลเมตร



ต้นทุนผันแปร (Variable costs) เพิ่มขึ้นจากค่าซ่อมบำรุงเครื่องบินและการรับรู้ค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมจากอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น: ในปี 2559 ต้นทุนผันแปรอยู่ที่ 9,688.29 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 6.19 จากปี 2558 สาเหตุหลักมาจากค่าซ่อมบำรุงเครื่องบินที่เพิ่มขึ้น ด้านต้นทุนผันแปรต่อหน่วย (VC/ASK) เพิ่มขึ้นร้อยละ 5.41 อยู่ที่ 1.55 บาทต่อที่นั่ง – กม. ต้นทุนน้ำมันต่อหน่วย (Fuel/ASK) ลดลงร้อยละ 17.86 มาอยู่ที่ 0.44 บาทต่อที่นั่ง – กม. จากราคาน้ำมันที่ลดลง ทั้งนี้ หากไม่รวมการรับรู้ค่าใช้จ่ายพิเศษที่ได้กล่าวมาข้างต้น ต้นทุนผันแปรต่อหน่วยจะอยู่ที่ 1.40 บาทต่อที่นั่ง – กม.

ต้นทุนคงที่ (Fixed Costs) เพิ่มขึ้นตามการขยายฝูงบิน: บริษัทมีต้นทุนคงที่ 5,041.67 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 35.02 จากปี 2558 ซึ่งเป็นไปตามฝูงบินที่มีขนาดใหญ่ขึ้น และเป็นเครื่องบินใหม่ที่รับตรงจากผู้ผลิตโดยตรง (Brand-new aircraft) นอกจากนี้ บริษัทยังมีค่าใช้จ่ายบุคลากรที่เพิ่มขึ้นตามจำนวนเครื่องบิน อัตราส่วนค่าใช้จ่ายคงที่ต่อหน่วย (FC/ASK) เพิ่มขึ้นร้อยละ 34.04 จากปี 2558 อยู่ที่ 0.80 บาทต่อที่นั่ง – กม.

ต้นทุนทางการเงินเพิ่มสูงขึ้นจากค่าธรรมเนียมในการจัดหาเงินทุนสำหรับเงินมัดจำเครื่องบิน: บริษัทมีต้นทุนทางการเงินเพิ่มขึ้นร้อยละ 164.27 จากปีก่อน มาอยู่ที่ 109.71 ล้านบาท เนื่องจากบริษัทต้องเสียค่าธรรมเนียมทางการเงินในการเข้าทำสัญญาการจัดหาเงินทุนสำหรับเงินมัดจำเครื่องบิน

#### 14.4.3 กำไร (ขาดทุน) ประจำปี 2557 และ 2558 (ไม่รวมบริษัทย่อย)

หน่วย : ล้านบาท	ปี 2558		ปี 2559		เปลี่ยนแปลง	
	จำนวน	ร้อยละต่อรายได้รวม	จำนวน	ร้อยละต่อรายได้รวม	จำนวน	ร้อยละ
กำไร (ขาดทุน) ก่อนภาษีเงินได้	(417.75)	(3.12)	(2,626.75)	(20.02)	(2,209.00)	528.79
ค่าใช้จ่าย (รายได้) ภาษีเงินได้	6.19	0.05	0.08	0.00	(6.11)	(98.72)
กำไร (ขาดทุน) สำหรับปี	(423.94)	(3.17)	(2,626.83)	(20.02)	(2,202.89)	519.62
กำไร (ขาดทุน) เบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี	(421.74)	(3.15)	(2,641.35)	(20.13)	(2,219.61)	526.30
กำไร (ขาดทุน) ต่อหุ้นชั้นพื้นฐาน (บาท)	(0.68)		(4.20)		(3.52)	

จากปัจจัยต่างๆ ที่กล่าวมาแล้วข้างต้น ทำให้บริษัทมีค่าใช้จ่ายรวมมากกว่ารายได้รวม โดยบริษัทมีผลขาดทุนก่อนภาษีเงินได้เท่ากับ 2,626.75 ล้านบาท และขาดทุนสำหรับปี 2,626.83 ล้านบาท

**14.5 เหตุการณ์สำคัญปี 2559****14.5.1 การยกเลิกเที่ยวบินวันที่ 14 กุมภาพันธ์ 2559 และการลดจำนวนเที่ยวบินในประเทศให้สอดคล้องกับจำนวนนักบิน**

- เมื่อวันที่ 14 กุมภาพันธ์ 2559 บริษัทยกเลิกเที่ยวบินจำนวน 18 เที่ยวบิน จากการที่นักบินบางส่วนลาป่วยพร้อมกันอย่างกะทันหัน ซึ่งเป็นเหตุการณ์สุดวิสัยที่บริษัทไม่ได้คาดการณ์ไว้ล่วงหน้า ดังนั้น เพื่อให้เกิดผลกระทบกับผู้โดยสารน้อยสุดระหว่างการบริหารจัดการภายใน บริษัทจึงแจ้งยกเลิกและปรับเปลี่ยนเที่ยวบินโดยการรวมเที่ยวบินและเช่าเหมาลำสายการบินพันธมิตรเพื่อรับส่งผู้โดยสารในบางเส้นทางระหว่างวันที่ 15 กุมภาพันธ์ 2559 – 10 มีนาคม 2559 จากเหตุการณ์ดังกล่าวทำให้บริษัทมีค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานเพิ่มขึ้นประมาณ 20 ล้านบาท
- บริษัทมีการลดจำนวนเที่ยวบินบางเส้นทางในประเทศให้เหมาะสมกับจำนวนนักบิน โดยในช่วงระหว่างวันที่ 15 - 29 กุมภาพันธ์ 2559 บริษัทได้ลดจำนวนเที่ยวบินลง 22 เที่ยวบินต่อวัน และในเดือนมีนาคม 2559 บริษัทลดจำนวนเที่ยวบินลง 60 เที่ยวบินต่อวัน

**14.5.2 การรับมอบเครื่องบินใหม่**

- บริษัทมีการรับมอบเครื่องบินไอพ่น (Boeing 737-800 Next Generation) จำนวน 3 ลำในเดือนมีนาคม สิงหาคมและพฤศจิกายน 2559 และรับมอบเครื่องบินบอมบาร์ดิเอร์ Q400 (NextGen) จำนวน 2 ลำ ในเดือนกรกฎาคม 2559 ทำให้ ณ สิ้นปี 2559 บริษัทมีเครื่องบินทั้งหมดจำนวน 32 ลำ แบ่งเป็นเครื่องบินไอพ่นจำนวน 22 ลำ มีอายุเฉลี่ย 7.6 ปี เครื่องบินโบอิง 737-800 จำนวน 8 ลำ มีอายุเฉลี่ย 1.5 ปี และรุ่น ATR จำนวน 2 ลำ มีอายุเฉลี่ย 9.6 ปี

**14.5.3 การเปิดเส้นทางบินใหม่**

- บริษัทเพิ่มเส้นทางการบินต่างประเทศสำหรับเที่ยวบินเช่าเหมาลำจำนวน 4 เส้นทาง ได้แก่ ดอนเมือง – หนานตง ดอนเมือง – มาเก๊า – เกาะปาเลา ภูเก็ต – หนานตง และเชียงใหม่ – หนานหนิง ทำให้ในปี 2559 บริษัทให้บริการเส้นทางบินต่างประเทศสำหรับเที่ยวบินเช่าเหมาลำ ดังนี้
  - ภูเก็ต – เฉิงตูและกลับ จำนวน 7 เที่ยวบินต่อสัปดาห์
  - ดอนเมือง – หนานหนิงและกลับ จำนวน 4 เที่ยวบินต่อสัปดาห์
  - ภูเก็ต – หนานตงและกลับ จำนวน 3 เที่ยวบินต่อสัปดาห์
  - เชียงใหม่ – หนานหนิงและกลับ จำนวน 2 เที่ยวบินต่อสัปดาห์
  - ดอนเมือง – หยินฉวนและกลับ จำนวน 1 เที่ยวบินต่อสัปดาห์
  - ดอนเมือง – หนานตงและกลับ จำนวน 1 เที่ยวบินต่อสัปดาห์
  - ดอนเมือง – มาเก๊า – เกาะปาเลาและกลับ จำนวน 1 เที่ยวบินต่อสัปดาห์



#### 14.5.4 การเพิ่มการบริการรับ-ส่งจากสนามบิน (Airport-to-Town) และเส้นทางใกล้เคียงที่บริษัทไม่ได้ให้บริการโดยตรง (Fly 'n' Ride)

- บริษัทเพิ่มเส้นทางการให้บริการรับ – ส่งจากสนามบินหาดใหญ่ เข้าสู่อำเภอเมืองหาดใหญ่ และกลับ (Airport-to-Town) เริ่มให้บริการเดือนเมษายน 2559
- บริษัทเพิ่มเส้นทางการให้บริการรับ – ส่งสำหรับผู้โดยสารที่ต้องการเดินทางไปยังเส้นทางที่บริษัทไม่ได้ให้บริการโดยตรง โดยเดินทางไปยังสนามบินใกล้เคียงและเดินทางต่อด้วยรถรับอากาศไปยังจุดหมายปลายทางได้ (Fly 'n' Ride) บริษัทเปิดให้บริการ Fly 'n' Ride ในเส้นทางต่อไปนี้
  - ดอนเมือง – นครศรีธรรมราช (ท่าศาลา) และกลับ เริ่มให้บริการเดือนพฤศจิกายน
  - ดอนเมือง – นครศรีธรรมราช (หมู่บ้านคีรีวง) และกลับ เริ่มให้บริการเดือนพฤศจิกายน
  - ดอนเมือง – กระบี่ (ไร่เลย์ – ท่าเรืออ่าวน้ำเมา) และกลับ เริ่มให้บริการเดือนพฤศจิกายน
  - ดอนเมือง – พิษณุโลก – พิจิตร และกลับ เริ่มให้บริการเดือนพฤศจิกายน
  - ดอนเมือง – เลย์ – เชียงคานและกลับ เริ่มให้บริการเดือนธันวาคม
  - ดอนเมือง – เลย์ – ภูกระดึงและกลับ เริ่มให้บริการเดือนธันวาคม

#### 14.5.5 การปรับเปลี่ยนค่าธรรมเนียมบริการและการเพิ่มบริการ

- บริษัทเปลี่ยนแปลงค่าธรรมเนียมการเปลี่ยนแปลงเที่ยวบินในเดือนกันยายน 2559
  - เส้นทางบินภายในประเทศ เปลี่ยนแปลงค่าธรรมเนียมจาก 735 บาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม) ต่อผู้โดยสารต่อรายการ เป็น 735 บาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม) ต่อที่นั่งต่อเที่ยวบิน
  - เส้นทางบินระหว่างประเทศ เปลี่ยนแปลงค่าธรรมเนียมจาก 735 บาท (ไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม) ต่อผู้โดยสารต่อรายการ เป็น 735 บาท (ไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม) ต่อที่นั่งต่อเที่ยวบิน
- บริษัทปรับเพิ่มค่าบริการนกพรีเมียมซีท (Nok premium seat) ซึ่งเป็นบริการเสริมโดยที่นั่งมีความกว้าง (Seat pitch) มากกว่าแถวอื่นๆ ดังนี้
  - ที่นั่งบริเวณด้านหน้าของเครื่องบิน ได้แก่ ที่นั่งแถว 31-35 ของเครื่องบิน 737-800 และที่นั่งหมายเลข 30A 30B 30C ของเครื่องบิน 737-800 (มีจำหน่ายบนเที่ยวบิน) ปรับเพิ่มเป็น 300 บาทต่อผู้โดยสารต่อเที่ยวบิน (รวมภาษีมูลค่าเพิ่มแล้ว) จากราคา 240 บาทต่อผู้โดยสารต่อเที่ยวบิน
  - ที่นั่งบริเวณทางออกฉุกเฉิน ได้แก่ ที่นั่งแถว 44-45 ของเครื่องบิน 737-800 ราคาไม่เปลี่ยนแปลงที่ 300 บาทต่อผู้โดยสารต่อเที่ยวบิน (รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม)



- บริษัทปรับขึ้นและเปลี่ยนแปลงวิธีคำนวณค่าธรรมเนียมช่องทาง (Processing fee) เมื่อผู้โดยสารชำระเงินด้วยบัตรเครดิตหรือเดบิตผ่านช่องทาง [www.nokair.com](http://www.nokair.com) [www.nokfanclub.com](http://www.nokfanclub.com) และ Mobile Application จากเดิมที่คิดค่าธรรมเนียม 69.55 บาทต่อผู้โดยสาร (รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม) เป็น 90.95 บาทต่อผู้โดยสารต่อเที่ยวบิน (รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม) เริ่มเดือนตุลาคม
- บริษัทดำเนินการเก็บค่าธรรมเนียมเด็กทารกอายุตั้งแต่ 14 วัน แต่ไม่ถึง 2 ปีบริบูรณ์ ในวันเดินทาง โดยมีค่าธรรมเนียมนกอินฟานต์ (Nok Infant) ราคา 300 บาทต่อ 1 ท่านต่อเที่ยวบิน (รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม) เริ่มคิดค่าบริการเดือนธันวาคม
- บริษัทกลับมาเปิดให้บริการรับขนส่งสัตว์เลี้ยงผ่านทางนกแอร์คาร์โก โดยสัตว์เลี้ยงที่รับส่งได้แก่ สุนัข แมวและกระต่าย เริ่มเปิดให้บริการเดือนตุลาคม

**14.5.6 บริษัทมีค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมที่เกิดขึ้นระหว่างปี 2559 ซึ่งเป็นค่าใช้จ่ายส่วนเพิ่มจากค่าใช้จ่ายในปี 2558 เป็นจำนวน 1,031.96 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 6.56 ของค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานทั้งหมด โดยค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมนี้ ส่วนใหญ่ประกอบด้วย**

- การประมาณการค่าใช้จ่ายส่วนเพิ่มที่จะเกิดขึ้นและบันทึกเป็นค่าใช้จ่ายจากการนำเครื่องยนต์ของเครื่องบินเข้าซ่อมบำรุงตามระยะตามตารางการเข้าซ่อมบำรุง โดยบริษัทจะจ่ายเงินให้แก่ผู้ให้บริการหลังจากการซ่อมบำรุงเครื่องบินเสร็จสิ้นลง
- บริษัทมีการรับรู้ค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมเครื่องบินที่ได้รับความเสียหายจากอุบัติเหตุทางการบินและเกี่ยวกับเครื่องบินที่เกิดขึ้นระหว่างปี 2559 โดยค่าใช้จ่ายส่วนนี้บริษัทจะรับรู้ค่าใช้จ่ายดังกล่าวเป็นรายได้อื่นในอนาคต เมื่อได้รับการยืนยันจากบริษัทประกันว่าจะรับผิดชอบค่าใช้จ่ายเสียหายจากอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น

**14.6 ผลการดำเนินงานของบริษัท สายการบินนกสีกู๊ด จำกัด**

ในปี 2559 บริษัท สายการบินนกสีกู๊ด จำกัด มีรายได้รวม 3,905.37 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก 952.93 ล้านบาทในปี 2558 และมีต้นทุนดำเนินงานอยู่ที่ 4,511.73 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก 2,176.26 ล้านบาทในช่วงเดียวกันของปีก่อน ทำให้ปี 2559 สายการบินนกสีกู๊ดมีผลขาดทุนอยู่ที่ 612.00 ล้านบาท น้อยกว่าผลขาดทุนในปี 2558 ที่ 1,223.33 ล้านบาท หรือขาดทุนลดลงร้อยละ 50.00 เนื่องจากในปี 2559 สายการบินนกสีกู๊ดให้บริการได้อย่างเต็มรูปแบบตลอดทั้งปี โดยได้ทยอยเปิดเส้นทางบินใหม่ในประเทศจีน และเพิ่มเที่ยวบินในเส้นทางเดิม ซึ่งเป็นเที่ยวบินแบบประจำอย่างต่อเนื่อง ตลอดจนการให้บริการเที่ยวบินเช่าเหมาลำเป็นครั้งคราว ทำให้มีอัตราการใช้เครื่องบินสูงขึ้น ขณะที่ปี 2558 สายการบินนกสีกู๊ดได้รับผลกระทบจากกรณีสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) ไม่ผ่านการประเมินขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) ทำให้แผนการเปิดเส้นทางบินไปยังญี่ปุ่นและเกาหลีใต้ต้องเลื่อนออกไปชั่วคราว สายการบินนกสีกู๊ดจึงปรับแผนมาให้บริการเที่ยวบินไปยังสาธารณรัฐประชาชนจีน โดยเริ่มให้บริการตั้งแต่เดือนมิถุนายนปี 2558 เป็นต้นมา



อย่างไรก็ดี ในช่วงไตรมาส 3/2559 สายการบินนกแอร์ได้รับผลกระทบในระยะสั้นจากมาตรการปราบปรามทัวร์ศูนย์เหรียญของรัฐบาล จึงได้ปรับลดเที่ยวบินในบางเส้นทางในไตรมาส 4 ปี 2559 เพื่อให้สอดคล้องกับสถานการณ์และความต้องการของตลาด ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 สายการบินนกแอร์ทำการบินด้วยเครื่องบินไอพ่น (Boeing 777-200) จำนวน 3 ลำ โดยให้บริการเส้นทางดอนเมือง – นานกิงและกลับ 7 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ เส้นทางดอนเมือง – ไทเปและกลับ 4 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ เส้นทางดอนเมือง – ซิงคโปร์และกลับ 4 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ เส้นทางดอนเมือง – เกียวจินและกลับ 4 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ เส้นทางดอนเมือง – เซี่ยงไฮ้และกลับ 3 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ เส้นทางดอนเมือง – ฮ่องกงและกลับ 3 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ และเส้นทางดอนเมือง – นครซิงและกลับ 2 เที่ยวบินต่อสัปดาห์

#### 14.7 ฐานะทางการเงิน (งบการเงินรวม)

หน่วย: ล้านบาท	งบการเงินรวม			
	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559	เปลี่ยนแปลง	ร้อยละ
รวมสินทรัพย์	7,110.22	6,000.85	(1,109.37)	(15.60)
รวมหนี้สิน	4,168.16	6,340.58	2,172.42	52.12
รวมส่วนของบริษัทใหญ่	3,047.22	238.92	(2,808.31)	(92.16)
ส่วนได้ส่วนเสียที่ไม่มีอำนาจควบคุม	(105.16)	(578.64)	(473.48)	450.25
รวมส่วนของผู้ถือหุ้น	2,942.06	(339.73)	(3,281.79)	(111.55)

#### สินทรัพย์

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 บริษัทและบริษัทย่อยมีสินทรัพย์รวม 6,000.85 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 15.60 จาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 โดยแบ่งเป็นสินทรัพย์หมุนเวียน 4,819.74 ล้านบาท และสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนจำนวน 1,181.11 ล้านบาท คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 80.32 และ 19.68 ของสินทรัพย์รวมตามลำดับ

เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดลดลงตามผลการดำเนินงานและการชำระเงินกู้ระยะสั้นให้แก่สถาบันการเงิน: เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดของบริษัทและบริษัทย่อยลดลงร้อยละ 23.32 จาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 สาเหตุหลักมาจากการใช้เงินสดไปในกิจกรรมการดำเนินงาน และการชำระเงินกู้ระยะสั้นให้แก่สถาบันการเงินจำนวน 520 ล้านบาท รวมถึงมีเงินสดจ่ายค่าซ่อมบำรุงเครื่องบิน อย่างไรก็ดี บริษัทย่อยมีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้นจากการให้บริการเต็มปีของบริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด ส่งผลให้มีผลการดำเนินงานดีขึ้นในปี 2559 เมื่อเทียบกับ ณ สิ้นปี 2558

ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่นเพิ่มขึ้นจากการเพิ่มขึ้นของลูกหนี้การค้าในบริษัทย่อยเป็นสำคัญ: บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด มีลูกหนี้การค้าจากกิจการอื่นเพิ่มขึ้น เนื่องจากสามารถทำการบินตามตารางได้เต็มปี ในขณะที่บริษัทมีลูกหนี้การค้าลดลงจากเงินทอรองจ่ายค่าซ่อมเครื่องบินและเครื่องยนต์ เนื่องจากบริษัทเบิกเงิน





สำรองเพื่อการซ่อมบำรุงเครื่องบินจากผู้ให้เช่าเครื่องบิน ซึ่งได้จ่ายเงินทดรองค่าซ่อมบำรุงให้แก่ผู้ให้บริการไปก่อนหน้านั้น หลังจากส่งเครื่องยนต์ของเครื่องบินเข้าซ่อมบำรุงตามระยะตามที่ระบุไว้ในสัญญาเช่าเครื่องบิน

#### หนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น

หนี้สินรวมเพิ่มขึ้นตามขนาดฝูงบินที่ใหญ่ขึ้น: ณ สิ้นปี 2559 บริษัทและบริษัทย่อยมีหนี้สินรวม 6,340.58 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 52.12 จาก ณ สิ้นปี 2558 โดยบริษัทมีประมาณการหนี้สินค่าซ่อมบำรุงเครื่องบินทั้งระยะสั้นลดลง 5.67 ล้านบาท และระยะยาวเพิ่มขึ้น 339.00 ล้านบาท ตามลำดับ จาก ณ สิ้นปี 2558 ซึ่งเป็นไปตามการขยายฝูงบินของบริษัท

เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่นเพิ่มขึ้นจากรายได้ค่าโดยสารรับล่วงหน้าและค่าใช้จ่ายค่าง่าย: บริษัทและบริษัทย่อยมีเจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่นเพิ่มขึ้นร้อยละ 52.25 จาก ณ สิ้นปี 2558 เป็น 4,467.34 ล้านบาท โดยเจ้าหนี้การค้าจากการอื่น รายได้ค่าโดยสารรับล่วงหน้า และค่าใช้จ่ายค่าง่ายเพิ่มขึ้นตามการขยายฝูงบินของบริษัท และการดำเนินงานที่เพิ่มขึ้นของบริษัท สายการบินนกสีกู๊ด จำกัด

ส่วนของผู้ถือหุ้นลดลงตามผลการดำเนินงานที่ขาดทุน: ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 บริษัทและบริษัทย่อยมีส่วนของผู้ถือหุ้นติดลบจำนวน 339.73 ล้านบาท หรือลดลงร้อยละ 111.55 จาก ณ สิ้นปี 2558 โดยบริษัทใหญ่รับรู้ผลขาดทุนทั้งหมดจำนวน 2,808.31 ล้านบาท และมีการรับรู้ขาดทุนจากส่วนได้เสียไม่มีอำนาจควบคุมจากบริษัทย่อยและบริษัทร่วมค้าอีกจำนวน 473.48 ล้านบาท

#### 14.8 งบกระแสเงินสด (งบการเงินรวม)

หน่วย : ล้านบาท	งบการเงินรวม			
	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559	เปลี่ยนแปลง	ร้อยละ
กระแสเงินสดได้มา (ใช้ไป) จากการกิจกรรมการดำเนินงาน	649.31	(1,383.30)	(2,032.60)	(313.04)
กระแสเงินสดได้มา (ใช้ไป) จากการกิจกรรมการลงทุน	(131.66)	178.31	309.97	(235.43)
กระแสเงินสดได้มา (ใช้ไป) จากการกิจกรรมการจัดหาเงิน	775.00	164.56	(610.44)	(78.77)
ผลกระทบจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศในเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	(5.50)	57.89	63.40	(1,152.73)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น (ลดลง) สุทธิ	1,287.15	(982.54)	(2,269.69)	(176.33)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันที่ 1 มกราคม 2559	2,926.61	4,213.76	1,287.15	43.98
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559	4,213.76	3,231.22	(982.54)	(23.32)





สำหรับปี 2559 บริษัทและบริษัทย่อยมีกระแสเงินสดใช้ไปสำหรับกิจกรรมดำเนินงานสุทธิจำนวน 1,383.30 ล้านบาท โดยรายการหลักที่มีผลต่อการใช้ไปของเงินสด ได้แก่ ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่นจากเงินทดรองจ่ายค่าซ่อมบำรุงเครื่องบินและเครื่องยนต์ลำงหน้า เงินฝากธนาคารที่มีภาระค้ำประกัน และเงินสดจ่ายค่าซ่อมบำรุงเครื่องบิน

ส่วนกระแสเงินสดได้มาจากกิจกรรมการลงทุนมาจากเงินสดรับคืนจากเงินลงทุนชั่วคราวจากบัตรเงินฝากจำนวน 316.04 ล้านบาท และจากดอกเบี้ยรับจำนวน 39.50 ล้านบาท ทั้งนี้ บริษัทมีเงินสดจ่ายจากการซื้ออุปกรณ์และสินทรัพย์ไม่มีตัวตนจำนวน 181.44 ล้านบาท

สำหรับกระแสเงินสดจากกิจกรรมจัดหาเงินบริษัทได้จ่ายเงินกู้ยืมเงินระยะสั้นจากสถาบันการเงินจำนวน 520 ล้านบาท และจ่ายดอกเบี้ยจำนวน 15.44 ล้านบาท ในขณะที่บริษัท สายการบินนกสกาย จำกัด ได้รับเงินจากการกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงินจำนวน 700 ล้านบาท