



## ส่วนที่ 3

## ฐานะการเงินและผลการดำเนินงาน

## 13. ข้อมูลทางการเงินที่สำคัญ

## 13.1 งบการเงิน

## ● สรุปรายงานการสอบบัญชี

ประจำงวด	ผู้สอบบัญชี	สรุปรายงานการตรวจสอบ
ปี 2558	นายนิติ จິงนิจันรันตร์ ผู้สอบบัญชีอนุญาตเลขทะเบียน 3809 ซึ่งเป็นผู้สอบบัญชีที่ได้รับความเห็นชอบจากสำนักงาน กลต.	ผู้สอบบัญชีได้ดำเนินการตรวจสอบบัญชีตามมาตรฐานการสอบบัญชีที่รับรองทั่วไปและให้ความเห็นว่า งบการเงินที่ได้ตรวจสอบได้แสดงฐานะการเงิน ผลการดำเนินงาน และกระแสเงินสดของบริษัท โดยถูกต้องตามที่ควรในสาระสำคัญตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน
ปี 2559	นายนิติ จິงนิจันรันตร์ ผู้สอบบัญชีอนุญาตเลขทะเบียน 3809 ซึ่งเป็นผู้สอบบัญชีที่ได้รับความเห็นชอบจากสำนักงาน กลต.	ผู้สอบบัญชีได้ดำเนินการตรวจสอบบัญชีตามมาตรฐานการสอบบัญชีที่รับรองทั่วไปและให้ความเห็นว่า งบการเงินที่ได้ตรวจสอบได้แสดงฐานะการเงิน ผลการดำเนินงาน และกระแสเงินสดของบริษัท โดยถูกต้องตามที่ควรในสาระสำคัญตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน
ปี 2560	นายนิติ จິงนิจันรันตร์ ผู้สอบบัญชีอนุญาตเลขทะเบียน 3809 ซึ่งเป็นผู้สอบบัญชีที่ได้รับความเห็นชอบจากสำนักงาน กลต.	ผู้สอบบัญชีได้ดำเนินการตรวจสอบบัญชีตามมาตรฐานการสอบบัญชีที่รับรองทั่วไปและให้ความเห็นว่า งบการเงินที่ได้ตรวจสอบได้แสดงฐานะการเงิน ผลการดำเนินงาน และกระแสเงินสดของบริษัท โดยถูกต้องตามที่ควรในสาระสำคัญตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน



## 13.2 ตารางสรุปงบการเงินสำหรับระยะ 3 ปีที่ผ่านมา

• งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ

หน่วย : ล้านบาท

รายได้	งบการเงินรวม					
	2558		2559		2560	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
<b>รายได้</b>						
รายได้จากค่าโดยสาร	12,854.8	89.9	14,762.4	87.2	17,386.0	85.3
รายได้จากการให้บริการ	897.8	6.3	1,463.2	8.6	2,186.1	10.7
รายได้อื่น	543.6	3.8	712.7	4.2	804.6	4.0
<b>รวมรายได้</b>	<b>14,296.2</b>	<b>100.0</b>	<b>16,938.3</b>	<b>100.0</b>	<b>20,376.7</b>	<b>100.0</b>
<b>ค่าใช้จ่าย</b>						
ต้นทุนค่าโดยสารและการให้บริการ	14,902.3	104.2	19,087.5	112.7	21,031.6	103.2
ค่าใช้จ่ายในการขาย	274.7	1.9	190.3	1.1	178.5	0.9
ค่าใช้จ่ายในการบริหาร	736.0	5.2	798.2	4.7	994.1	4.9
ต้นทุนทางการเงิน	41.5	0.3	118.1	0.7	63.8	0.3
<b>รวมค่าใช้จ่าย</b>	<b>15,954.5</b>	<b>111.6</b>	<b>20,194.1</b>	<b>119.2</b>	<b>22,268.0</b>	<b>109.3</b>
ส่วนแบ่งขาดทุนจากเงินลงทุนในการร่วมค้า	0.0	0.0	(14.1)	(0.1)	(8.3)	(0.1)
<b>กำไร (ขาดทุน) ก่อนภาษีเงินได้</b>	<b>(1,658.3)</b>	<b>(11.6)</b>	<b>(3,269.9)</b>	<b>(19.3)</b>	<b>(1,899.7)</b>	<b>(9.2)</b>
ค่าใช้จ่าย (รายได้) ภาษีเงินได้	6.2	0.0	0.1	0.0		
<b>กำไร (ขาดทุน) สำหรับปี</b>	<b>(1,664.5)</b>	<b>(11.6)</b>	<b>(3,270.0)</b>	<b>(19.3)</b>	<b>(1,899.7)</b>	<b>(9.2)</b>
กำไร (ขาดทุน) จากการประมาณการคณิตศาสตร์ ประกันภัย	2.2	0.0	(12.0)	(0.1)	-	-
ภาษีเงินได้เกี่ยวข้องกับประมาณการคณิตศาสตร์ ประกันภัย	-	(0.0)	0.2	0.0	-	-
<b>กำไร (ขาดทุน) เบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี</b>	<b>(1,662.3)</b>	<b>(11.6)</b>	<b>(3,281.8)</b>	<b>(19.4)</b>	<b>(1,899.7)</b>	<b>(9.2)</b>
<b>การแบ่งปันกำไร (ขาดทุน) เบ็ดเสร็จรวม</b>						
ส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่	(723.9)		(2,808.3)		(1,854.3)	
ส่วนที่เป็นส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุม	(938.4)		(473.5)		(45.4)	
	<b>(1,662.3)</b>		<b>(3,281.8)</b>		<b>(1,899.7)</b>	
กำไร(ขาดทุน)ต่อหุ้นพื้นฐาน (บาท)	(1.16)		(4.47)		(1.52)	
จำนวนหุ้นสามัญเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักปรับลด (ล้านหุ้น)	625.0		625.0		1,216.8	
มูลค่าที่ตราไว้ (บาท/หุ้น)	1		1		1	



## ● สินทรัพย์

หน่วย : ล้านบาท

รายการ	งบการเงินรวม		
	2558	2559	2560
<b>สินทรัพย์</b>			
<b>สินทรัพย์หมุนเวียน</b>			
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	4,213.8	3,231.2	3,169.8
เงินลงทุนชั่วคราว	316.0	-	-
ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น	1,119.8	1,182.4	1,449.5
สินค้าคงเหลือ	20.6	31.4	32.2
ภาษีมูลค่าเพิ่มรอขอคืน	262.7	132.5	-
เงินประกันและเงินมัดจำเกี่ยวกับเครื่องบิน - ระยะสั้น	146.3	162.8	26.6
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	59.4	79.4	103.6
<b>รวมสินทรัพย์หมุนเวียน</b>	<b>6,138.6</b>	<b>4,819.7</b>	<b>4,781.7</b>
<b>สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน</b>			
เงินฝากธนาคารที่มีภาระค้ำประกัน	61.5	251.4	1,300.9
เงินลงทุนในกิจการร่วมค้า	34.7	15.2	6.9
เงินลงทุนระยะยาวอื่น	48.1	47.6	46.7
ส่วนปรับปรุงอาคารเช่าและอุปกรณ์	285.7	338.5	266.0
สินทรัพย์ไม่มีตัวตน	48.3	65.2	47.5
สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี	13.2	13.3	13.3
เงินประกันและเงินมัดจำเกี่ยวกับเครื่องบิน - ระยะยาว	466.4	417.4	827.8
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น	13.7	32.5	39.4
<b>รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน</b>	<b>971.6</b>	<b>1,181.1</b>	<b>2,548.5</b>
<b>รวมสินทรัพย์</b>	<b>7,110.2</b>	<b>6,000.8</b>	<b>7,330.2</b>



## ● หนี้สิน และส่วนของผู้ถือหุ้น

หน่วย : ล้านบาท

รายการ	งบการเงินรวม		
	2558	2559	2560
<b>หนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น</b>			
<b>หนี้สินหมุนเวียน</b>			
เงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงิน	520.0	700.0	700.0
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	2,934.2	4,467.3	4,861.5
รายได้รอตัดบัญชีจากโปรแกรมสิทธิพิเศษแก่ลูกค้า	55.6	19.0	18.5
ประมาณการหนี้สินค่าซ่อมบำรุงเครื่องบิน - ระยะสั้น	133.9	128.2	108.8
ภาษีเงินได้หัก ณ ที่จ่ายค้างจ่าย	22.2	23.9	-
หนี้สินหมุนเวียนอื่น	15.7	45.5	31.0
<b>รวมหนี้สินหมุนเวียน</b>	<b>3,681.6</b>	<b>5,383.9</b>	<b>5,719.8</b>
<b>หนี้สินไม่หมุนเวียน</b>			
ประมาณการหนี้สินค่าซ่อมบำรุงเครื่องบิน - ระยะทาง	300.0	644.6	579.2
ประมาณการหนี้สินสำหรับผลประโยชน์พนักงาน	176.3	222.9	242.2
หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น	10.2	89.0	97.9
<b>รวมหนี้สินไม่หมุนเวียน</b>	<b>486.5</b>	<b>956.5</b>	<b>919.3</b>
<b>รวมหนี้สิน</b>	<b>4,168.1</b>	<b>6,340.4</b>	<b>6,639.1</b>
<b>ส่วนของผู้ถือหุ้น</b>			
ทุนจดทะเบียน			
ทุนที่ออกและชำระแล้ว	625.0	625.0	2,272.0
ส่วนเกินมูลค่าหุ้นสามัญ	3,042.5	3,042.5	4,325.9
กำไรสะสม			
จัดสรรแล้ว			
สำรองตามกฎหมาย	62.5	62.5	62.5
ยังไม่ได้จัดสรร	(676.8)	(3,485.1)	(5,339.4)
ส่วนต่ำจากการเปลี่ยนแปลงสัดส่วนการถือหุ้นในบริษัทย่อย	(5.9)	(5.9)	(5.9)
<b>รวมส่วนของผู้ถือหุ้น</b>	<b>3,047.3</b>	<b>239.0</b>	<b>1,315.1</b>
ส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุม	(105.2)	(578.6)	(624.0)
<b>รวมหนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น</b>	<b>7,110.2</b>	<b>6,000.8</b>	<b>7,330.2</b>



## ● อัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญ

หน่วย : ล้านบาท

ราส่วนทางการเงิน	หน่วย	งบการเงินรวม		
		2558	2559	2560
อัตราส่วนสภาพคล่อง				
ระยะเวลาการเก็บหนี้เฉลี่ย <sup>1</sup>	วัน	3.28	5.79	6.97
ระยะเวลาการขายสินค้าเฉลี่ย <sup>2</sup>	วัน	0.46	0.49	0.54
ระยะเวลาการจำหน่ายตั๋วล่วงหน้า <sup>3</sup>	เท่า	22.22	28.14	24.28
ระยะเวลาการชำระหนี้ <sup>4</sup>	วัน	14.52	16.31	18.01
วงจรเงินสด <sup>5</sup>	วัน	(33.00)	(38.16)	(34.77)
อัตราส่วนแสดงความสามารถในการหาทำไร				
อัตรากำไรจากการดำเนินงานก่อนต้นทุนน้ำมัน	%	13.6%	3.3%	18.8%
อัตรากำไรจากการดำเนินงาน <sup>7</sup>	%	(11.6%)	(19.3%)	(9.3%)
อัตรากำไร EBITDAR <sup>8</sup>	%	11.4%	4.9%	11.7%
อัตรากำไรสุทธิ <sup>9</sup>	%	(11.6%)	(19.3%)	(9.3%)
อัตราผลตอบแทนผู้ถือหุ้น <sup>10</sup>	%	(21.3%)	(170.1%)	(238.7%)

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

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

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



อัตราส่วนแสดงประสิทธิภาพในการดำเนินงาน				
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ <sup>12</sup>	%	(24.3%)	(49.9%)	(28.5%)
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ถาวร <sup>13</sup>	%	(594.3%)	(1,022.8%)	(595.8%)
อัตราหมุนของสินทรัพย์ <sup>14</sup>	เท่า	2.09	2.58	3.06
<b>อัตราส่วนวิเคราะห์นโยบายทางการเงิน</b>				
อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น <sup>15</sup>	เท่า	1.37	26.54	5.05
อัตราส่วนความสามารถชำระภาระผูกพัน <sup>16</sup>	เท่า	0.49	0.19	0.56
อัตราการจ่ายเงินปันผล <sup>17</sup>	%	-	-	-
ขาดทุนต่อหุ้นขั้นพื้นฐาน <sup>18</sup>	บาท	(1.16)	(4.47)	(1.63)
ขาดทุนต่อหุ้นปรับลด <sup>19</sup>	บาท	(1.16)	(4.47)	(1.63)

12 อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ คือ กำไรขาดทุนสุทธิ/ส่วนของผู้ถือหุ้นเฉลี่ย

13 อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ถาวร คือ (กำไรขาดทุนสุทธิ+ค่าเสื่อมราคา)/อุปกรณสุทธิเฉลี่ย

14 อัตราหมุนของสินทรัพย์ คือ รายได้รวม/ส่วนของผู้ถือหุ้นเฉลี่ย

15 อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น คือ รวมหนี้สิน/รวมส่วนของผู้ถือหุ้น

16 อัตราส่วนความสามารถชำระภาระผูกพัน คือ (กำไรจากการดำเนินงาน+ค่าเช่าดำเนินงานเครื่องบิน)/ค่าเช่าดำเนินงานเครื่องบิน

17 อัตราการจ่ายเงินปันผล คือ เงินปันผลจ่าย/กำไรขาดทุนสุทธิ

18 ขาดทุนต่อหุ้นขั้นพื้นฐาน คือ ขาดทุนสุทธิ/จำนวนหุ้นสามัญเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก

\* อัตราส่วนทางการเงินสำหรับปี 2556 คำนวณจากงบการเงินเฉพาะกิจการสำหรับปี 2556 เนื่องจากบริษัทเริ่มลงทุนในบริษัทย่อยวันที่ 4 เมษายน 2557

19 ขาดทุนต่อหุ้นปรับลด คือ ขาดทุนสุทธิ/จำนวนหุ้นสามัญเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก (ปรับลด)

\* อัตราส่วนทางการเงินสำหรับปี 2556 คำนวณจากงบการเงินเฉพาะกิจการสำหรับปี 2556 เนื่องจากบริษัทเริ่มลงทุนในบริษัทย่อยวันที่ 4 เมษายน 2557



#### 14. การวิเคราะห์และคำอธิบายของฝ่ายจัดการ

##### 14.1 สรุปผลประกอบการงบการเงินรวมปี 2560

สำหรับปี 2560 บริษัทและบริษัทย่อยมีรายได้รวม 20,376.71 ล้านบาท มีผลขาดทุนสำหรับปี 1,899.67 ล้านบาท แบ่งเป็นผลขาดทุนของบริษัทใหญ่จำนวน 1,854.29 ล้านบาท และผลขาดทุนจากส่วนที่เป็นของส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุม 45.38 ล้านบาท โดยผลขาดทุนของบริษัทใหญ่ มาจากต้นทุนการดำเนินงานที่สูงกว่ารายได้ค่าโดยสารและรายได้จากการให้บริการ ซึ่งต้นทุนการดำเนินงานหลักของบริษัท ได้แก่ ต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยานที่ยังคงเพิ่มขึ้นจากการปรับตัวเพิ่มขึ้นของราคาน้ำมันอากาศยาน แม้ว่ารายได้จากค่าโดยสารและรายได้จากการให้บริการจะเพิ่มขึ้นก็ตามเมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า

สำหรับงบการเงินเฉพาะกิจการ ด้านรายได้จากการดำเนินงาน บริษัทมีรายได้รวม 14,786.66 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 12.71 จากปีก่อนหน้า โดยรายได้จากค่าโดยสารและรายได้จากการให้บริการเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 10.74 และ 53.41 เมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อน เป็นผลมาจากบริษัทได้มีการขยายเส้นทางการบินแบบเช่าเหมาลำไปยังสาธารณรัฐประชาชนจีนเพิ่มมากขึ้น ส่งผลให้รายได้ต่อปริมาณการผลิตผู้โดยสาร (RASK) ปรับตัวเพิ่มขึ้นด้วยเช่นกัน จาก 2.02 มาอยู่ที่ 2.06 บาท/ที่นั่ง-กม.หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 1.98 จากปี 2559

ด้านค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานของบริษัทในปี 2560 มีจำนวนรวม 16,612.34 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 5.50 จากปีก่อนหน้า โดยสาเหตุหลักมาจากต้นทุนค่าน้ำมันอากาศยานเพิ่มสูงขึ้นจากการปรับตัวของราคาน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยานสูงขึ้น ในขณะที่ต้นทุนในการซ่อมบำรุงเครื่องบินของบริษัทลดลงจากการลดค่าใช้จ่ายตามแผนการฟื้นฟูธุรกิจของบริษัท เป็นผลทำให้บริษัทมีต้นทุนต่อปริมาณการผลิตโดยสาร (CASK) ลดลงจาก 2.51 มาอยู่ที่ 2.40 บาท/ที่นั่ง-กม. ลดลงร้อยละ 4.38 จากปีก่อนหน้า

สำหรับผลการดำเนินงานของบริษัท สายการบินนกสีกู๊ด จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทย่อย มีรายได้รวม 5,580.41 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก 3,905.37 ล้านบาทในปีก่อน เนื่องจากในปี 2560 สายการบินนกสีกู๊ดได้ทยอยเปิดเส้นทางการบินใหม่ในประเทศจีน และเพิ่มเที่ยวบินในเส้นทางเดิม ส่งผลให้มีอัตราการใช้เครื่องบินต่อลำเท่ากับ 11.70 ชั่วโมงปฏิบัติการการบินต่อวัน โดยบริษัทมีค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานรวม 5,656.82 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก 4,511.74 ล้านบาทในปีก่อน ส่งผลให้บริษัทมีผลการดำเนินงานขาดทุนสุทธิในปี 2560 เหลือเพียงจำนวน 47.59 ล้านบาท ซึ่งปรับตัวดีขึ้นอย่างมากจากผลขาดทุนสุทธิจำนวน 612.00 ล้านบาทในปีก่อน คิดเป็นร้อยละ 92.22



#### 14.2 ปัจจัยและเหตุการณ์ที่ส่งผลกระทบต่อการดำเนินงานของบริษัท

ในปี 2560 สถานะเศรษฐกิจไทยมีการขยายตัวอย่างต่อเนื่อง โดยได้รับปัจจัยสนับสนุนจากการฟื้นตัวของภาคบริโภคภาคเอกชน ซึ่งสอดคล้องกับการลงทุนภาคเอกชนที่เริ่มมีสัญญาณปรับตัวดีขึ้นในหลายภูมิภาค รวมถึงการขยายตัวต่อเนื่องของภาคการท่องเที่ยวโดยเฉพาะจากนักท่องเที่ยวชาวจีนที่ฟื้นตัวชัดเจนจากปีก่อนหลังจากที่ภาครัฐได้ทำการปราบปรามบริษัทนำเที่ยวผิดกฎหมาย (ทัวร์ศูนย์เหรียญ) โดยเป็นกลุ่มนักท่องเที่ยวชาวจีนที่มีคุณภาพมากขึ้น และท่องเที่ยวกระจายในจังหวัดรองเพิ่มขึ้น ซึ่งสอดคล้องกับผู้ประกอบการสายการบินได้เปิดเส้นทางใหม่เพิ่มขึ้นเพื่อเชื่อมจังหวัดในประเทศและเมืองหลักในต่างประเทศมากขึ้น โดยในปี 2560 มีจำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติที่เดินทางมายังประเทศไทยขยายตัวจาก 32.5 ล้านคนมาอยู่ที่ 35.4 ล้านคนหรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 8.92 เมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อน โดยเฉพาะอย่างยิ่งมีนักท่องเที่ยวจากสาธารณรัฐประชาชนจีนเพิ่มขึ้นจากจำนวน 8.76 ล้านคนในปี 2559 เป็น 9.81 ล้านคนในปี 2560 หรือเพิ่มขึ้นถึงร้อยละ 11.99 นอกจากนี้ในปี 2560 บริษัทได้มีการขยายเส้นทางการบินแบบเช่าเหมาลำไปยังสาธารณรัฐประชาชนจีนเพื่อให้สอดคล้องกับการขยายตัวของนักท่องเที่ยว สะท้อนจากจำนวนเที่ยวบินไปยังสาธารณรัฐประชาชนจีนที่เพิ่มขึ้นจาก 1,272 เที่ยวบิน ในปี 2559 เป็น 2,866 เที่ยวบินในปี 2560 หรือเติบโตถึงร้อยละ 125.31

สำหรับปัจจัยภายนอกที่มีผลต่อต้นทุนการดำเนินงานอย่างมีนัยสำคัญ ได้แก่ อัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศและราคาน้ำมันอากาศยานเครื่องบิน (Jet Fuel Price) ดังนี้

เนื่องจากบริษัทมีค่าใช้จ่ายที่อยู่ในรูปสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐ และอ้างอิงสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐ คิดเป็นร้อยละ 65.00 ของต้นทุนการดำเนินงานรวม ซึ่งประกอบไปด้วยค่าน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยาน ค่าเช่าเครื่องบิน ค่าซ่อมบำรุงและค่าประกันภัยเครื่องบิน โดยในปี 2560 อัตราแลกเปลี่ยนเงินดอลลาร์สหรัฐ มีค่าอ่อนตัวลง เฉลี่ยอยู่ที่ 33.77 ลดลงจาก 35.47 บาทต่อดอลลาร์สหรัฐ ส่งผลให้บริษัทได้รับผลประโยชน์ด้านต้นทุนจากค่าเงินดอลลาร์สหรัฐ ที่อ่อนลง

ด้านราคาน้ำมันอากาศยานเครื่องบิน (Jet Fuel Price) ในปี 2560 ราคาเฉลี่ยอยู่ที่ 65.52 ดอลลาร์สหรัฐ ต่อบาร์เรล เพิ่มขึ้นจาก 53.00 ดอลลาร์สหรัฐ ต่อบาร์เรล เมื่อเทียบกับปีก่อน อีกทั้ง กรมสรรพสามิตได้เริ่มมีการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตน้ำมันเชื้อเพลิงเครื่องบินสำหรับเส้นทางการบินในประเทศ ทั้งนี้ส่งผลให้บริษัทมีต้นทุนเชื้อเพลิงอยู่ที่ 4,071.53 ล้านบาท เพิ่มขึ้นถึงร้อยละ 48.30 เมื่อเทียบกับปีก่อน แต่บริษัทได้มีการทำสัญญาประกันความเสี่ยงราคาน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยานไว้บางส่วนแล้ว





## 14.3 สถิติการโดยสารและอัตราส่วนทางธุรกิจที่สำคัญ (ไม่รวมบริษัทย่อย)

	หน่วย	ปี 2559	ปี 2560	เปลี่ยนแปลง	
				จำนวน	ร้อยละ
จำนวนเครื่องบิน ณ สิ้นงวด					
- (ไอพ่น) Boeing 737-800 New Generation	ลำ	22	20	(2)	(9.09)
- (โบพัด) ATR 72-500	ลำ	2	2	0	0.00
- (โบพัด) Q400 NextGen	ลำ	8	8	0	0.00
- จำนวนเครื่องบินเฉลี่ย	ลำ	30.22	29.95	(0.27)	(0.89)
ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (Available Seat Kilometers: ASK)	ล้านที่นั่ง-กม.	6,264	6,822	558	8.91
ปริมาณการขนส่งด้านผู้โดยสาร (Revenue Passenger Kilometers: RPK)	ล้านที่นั่ง-กม.	5,329	5,840	511	9.59
จำนวนเที่ยวบิน (No. of sectors)	เที่ยวบิน	63,915	67,811	3,896	6.10
อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร (Cabin factor)	ร้อยละ	85.07	85.61	0.54 จุด	
จำนวนผู้โดยสาร (Passenger Carried)	ล้านคน	8.56	8.78	0.22	2.57
รายได้ผู้โดยสารต่อผู้โดยสารต่อกิโลเมตร (Passenger Yield)	บาท/ ผู้โดยสาร-กม.	2.18	2.20	0.02	0.92
รายได้ต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (Revenue per Available Seat Kilometers: RASK)	บาท/ที่นั่ง-กม.	2.02	2.06	0.04	1.98
ต้นทุนต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (Cost per Available Seat Kilometers: CASK)	บาท/ที่นั่ง-กม.	2.51	2.40	(0.11)	(4.38)
ต้นทุนต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารที่ไม่รวม ค่าใช้จ่ายเชื้อเพลิง (Cost per Available Seat Kilometers exclude Fuel: CASK ex-fuel)	บาท/ที่นั่ง-กม.	2.07	1.80	(0.27)	(13.04)



## 14.4 ผลประกอบการประจำปี 2560

## 14.4.1 รายได้ปี 2559 และ 2560 (ไม่รวมบริษัทย่อย)

หน่วย : ล้านบาท	ปี 2559		ปี 2560		เปลี่ยนแปลง	
	จำนวน	ร้อยละต่อ รายได้รวม	จำนวน	ร้อยละต่อ รายได้รวม	จำนวน	ร้อยละ
รายได้จากค่าโดยสาร	11,619.85	88.57	12,868.38	87.03	1,248.53	10.74
รายได้จากการให้บริการ	819.97	6.25	1,257.96	8.51	437.99	53.42
รายได้อื่น	679.85	5.18	660.33	4.46	(19.52)	(2.87)
รวมรายได้	13,119.67	100.00	14,786.67	100.00	1,667.00	12.71

## ข้อมูลด้านรายได้

บริษัทมีรายได้รวม 14,786.67 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 12.71 จากปีก่อนหน้า โดยแบ่งเป็นรายได้จากค่าโดยสาร 12,868.38 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 87.03 ของรายได้รวม รายได้จากการให้บริการ 1,257.96 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 8.51 ของรายได้รวม และรายได้อื่น 660.33 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 4.47 ของรายได้รวม ส่วนรายได้ต่อปริมาณการผลิตผู้โดยสาร (RASK) เท่ากับ 2.06 บาท/ที่นั่ง-กม. เพิ่มขึ้นร้อยละ 1.98 เมื่อเทียบกับปีก่อน

รายได้จากค่าโดยสาร: ในปี 2560 รายได้จากค่าโดยสารเพิ่มขึ้นจากปี 2559 อย่างชัดเจนถึงร้อยละ 10.74 หรือคิดเป็นเงินจำนวน 1,248.53 ล้านบาท เนื่องจากบริษัทสามารถเพิ่มจำนวนผู้โดยสารและจำนวนเที่ยวบินโดยรวมได้มากขึ้นจากปีก่อน โดยเฉพาะจากเส้นทางการบินใหม่โดยเฉพาะเส้นทางการบินแบบเช่าเหมาลำไปยังสาธารณรัฐประชาชนจีน คิดเป็นร้อยละ 2.57 และ 6.10 ตามลำดับ รวมถึงราคาตั๋วโดยสารเฉลี่ยที่เพิ่มมากขึ้นจากปีก่อนร้อยละ 8.15 อีกด้วย ส่งผลให้รายได้ผู้โดยสารต่อผู้โดยสารต่อกิโลเมตร (Passenger Yield) เพิ่มขึ้นจาก 2.18 มาอยู่ที่ 2.20 บาท/ผู้โดยสาร-กม. หรือเพิ่มขึ้นจากปีก่อนในอัตราร้อยละ 0.92

รายได้จากการให้บริการ: ในปี 2560 รายได้จากการให้บริการเพิ่มขึ้น 437.99 ล้านบาทหรือเพิ่มขึ้นถึงร้อยละ 53.42 จากปีก่อน เป็นผลมากรายได้จากการโหลดสัมภาระและรายได้จากการให้บริการลูกค้าเพิ่มขึ้นจากปีก่อนด้วยเช่นกัน ซึ่งเป็นผลมาจากการปรับเปลี่ยนกลยุทธ์ในการจัดเก็บรายได้จากผู้โดยสารที่จองตั๋วโดยสารประเภทโปรโมชั่น (NOK Promotion) จะต้องชำระเงินเพิ่มเติมจากราคาตั๋วโดยสารหากผู้โดยสารต้องการโหลดสัมภาระเพิ่มเติม 15 กิโลกรัม จากเดิมที่ผู้โดยสารสามารถโหลดสัมภาระได้โดยไม่ต้องชำระเงินเพิ่ม ซึ่งเริ่มตั้งแต่วันที่ 20 กุมภาพันธ์ 2560 ประกอบกับตั้งแต่วันที่ 9 พฤศจิกายน 2560 เป็นต้นมา บริษัทได้เพิ่มกลยุทธ์ในการเพิ่มรายได้จากการจัดเก็บสัมภาระและบริการอื่นบนเครื่องบินให้กับผู้โดยสาร (Choose Your NOK) อีกด้วย นอกจากนี้ยังมีการเพิ่มขึ้นจากการให้เช่าช่วงเครื่องบินตาม



สัญญาเช่าดำเนินงานให้กับบริษัทอื่น ซึ่งส่งผลให้การใช้งานเครื่องบินมีประสิทธิภาพเพิ่มมากขึ้น และทำให้เกิดประสิทธิภาพในการบริหารต้นทุนคงที่ที่ดีขึ้นอีกด้วย

รายได้อื่น: ในปี 2560 รายได้อื่นลดลง 19.52 ล้านบาท หรือลดลงร้อยละ 2.87 เมื่อเทียบกับปีก่อน โดยรายได้อื่นที่มีการเปลี่ยนแปลงอย่างมีนัยสำคัญ ได้แก่ บริษัทมีรายได้เงินชดเชยจากจากประกันภัย และ กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเพิ่มขึ้นจำนวน 196.86 ล้านบาท และ 106.09 ล้านบาท ตามลำดับ ในขณะที่มีรายได้รับคืนค่าซ่อมแซมเครื่องบินและเครื่องบินดัดแปลง จำนวน 185.13 ล้านบาท และ กำไรจากการขายและเช่ากลับคืนเครื่องบินลดลง จำนวน 69.32 ล้านบาท

#### 14.4.2 ค่าใช้จ่ายประจำปี 2559 และ 2560 (ไม่รวมบริษัทย่อย)

หน่วย : ล้านบาท	ปี 2559		ปี 2560		เปลี่ยนแปลง	
	จำนวน	ร้อยละต่อ ค่าใช้จ่ายรวม	จำนวน	ร้อยละต่อ ค่าใช้จ่ายรวม	จำนวน	ร้อยละ
ต้นทุนค่าโดยสารและการให้บริการ	14,872.99	94.45	15,645.04	94.18	772.05	5.19
ค่าใช้จ่ายในการขาย	149.35	0.95	111.94	0.67	(37.41)	(25.05)
ค่าใช้จ่ายในการบริหาร	614.37	3.90	821.09	4.94	206.72	33.65
ต้นทุนทางการเงิน	109.71	0.70	34.27	0.21	(75.44)	(68.76)
รวมค่าใช้จ่าย	15,746.42	100.00	16,612.34	100.00	865.92	5.50

#### ข้อมูลด้านค่าใช้จ่าย

ในปี 2560 บริษัทมีค่าใช้จ่ายรวม 16,612.34 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก 15,746.42 ล้านบาท หรือร้อยละ 5.50 เมื่อเทียบกับปีก่อน โดยสาเหตุหลักมาจากการเพิ่มขึ้นของราคาน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยานที่เพิ่มสูงขึ้น ส่งผลให้บริษัทมีต้นทุนเชื้อเพลิงสูงขึ้นถึงร้อยละ 48.30 ในขณะที่ต้นทุนในการซ่อมบำรุงเครื่องบินของบริษัทลดลงจากการลดค่าใช้จ่ายตามแผนการฟื้นฟูธุรกิจของบริษัท ถึงร้อยละ 20.30 ก็ตาม อย่างไรก็ตาม ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารในปี 2560 เพิ่มขึ้นร้อยละ 8.91 ส่งผลให้ต้นทุนต่อปริมาณผู้โดยสารลดลงจาก 2.51 เป็น 2.40 บาท/ที่นั่ง-กม. ลดลงร้อยละ 4.38 นอกจากนั้นต้นทุนต่อปริมาณการผลิตผู้โดยสารที่ไม่รวมค่าใช้จ่ายเชื้อเพลิงลดลงจาก 2.07 เป็น 1.80 บาท/ที่นั่ง-กม. หรือลดลงร้อยละ 13.04 จากปีก่อน



ต้นทุนผันแปร (Variable Costs): ในปี 2560 ต้นทุนผันแปรอยู่ที่ 9,866.97 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 1.84 จากปีก่อน สาเหตุหลักมาจากต้นทุนค่าน้ำมันอากาศยานที่เพิ่มสูงขึ้น โดยต้นทุนน้ำมันต่อหน่วย (Fuel/ASK) เพิ่มขึ้นจาก 0.44 บาท/ที่นั่ง-กม. เป็น 0.60 บาท/ที่นั่ง-กม. หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 36.36 เมื่อเทียบกับปีก่อน สำหรับในส่วนของการซ่อมบำรุงเครื่องบิน ต้นทุนผันแปรต่อหน่วย ลดลงจาก 0.63 บาท/ที่นั่ง-กม. มาอยู่ที่ 0.46 บาท/ที่นั่ง-กม. หรือลดลงร้อยละ 26.98

ต้นทุนคงที่ (Fixed Costs): ในปี 2560 ต้นทุนคงที่อยู่ที่ 5,119.70 ล้านบาท ซึ่งเพิ่มขึ้นเล็กน้อยคิดเป็นร้อยละ 1.55 จากค่าใช้จ่ายในส่วนของการบินและลูกเรือที่เพิ่มขึ้น ในขณะที่อัตราส่วนค่าใช้จ่ายคงที่ต่อหน่วย (FC/ASK) ลดลงมาจาก 0.75 บาท/ที่นั่ง-กม. หรือลดลงร้อยละ 6.25 เนื่องจากปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารในปี 2560 เพิ่มขึ้นร้อยละ 8.91 จากปีก่อนหน้า

ต้นทุนทางการเงิน: บริษัทมีต้นทุนทางการเงินลดลงร้อยละ 68.76 จากปีก่อนหน้า มาอยู่ที่ 34.27 ล้านบาท เนื่องจากบริษัทมีค่าใช้จ่ายค่าธรรมเนียมทางการเงินในการเข้าทำสัญญาการจัดหาเงินทุนสำหรับเงินมัดจำเครื่องบินที่ลดลง

#### 14.4.3 กำไร (ขาดทุน) ประจำปี (งบเฉพาะกิจการ)

หน่วย : ล้านบาท	ปี 2559		ปี 2560		เปลี่ยนแปลง	
	จำนวน	ร้อยละต่อรายได้รวม	จำนวน	ร้อยละต่อรายได้รวม	จำนวน	ร้อยละ
กำไร (ขาดทุน) ก่อนภาษีเงินได้	(2,626.75)	(20.02)	(1,825.68)	(12.35)	801.07	(30.50)
ค่าใช้จ่าย (รายได้) ภาษีเงินได้	0.08	0.00	0.00	0.00	0.08	(100.00)
กำไร (ขาดทุน) สำหรับปี	(2,626.83)	(20.02)	(1,825.68)	(12.35)	801.15	(30.50)
กำไร (ขาดทุน) เบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี	(2,641.35)	(20.13)	(1,825.68)	(12.35)	815.67	(30.88)
กำไร (ขาดทุน) ต่อหุ้นขั้นพื้นฐาน	(4.20)		(1.60)		2.60	

จากปัจจัยที่กล่าวมาข้างต้น ต้นทุนรวมของบริษัทปรับตัวสูงเนื่องจากสาเหตุหลักมาจากราคาน้ำมันอากาศยานที่สูงขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ อย่างไรก็ตามรายได้รวมของบริษัทมีสัดส่วนเพิ่มสูงขึ้น มาจากรายได้จากค่าโดยสารและรายได้จากการให้บริการที่เพิ่มสูงกว่าการเพิ่มขึ้นของต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิง ส่งผลให้ใน ปี 2560 บริษัทมีผลประกอบการขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมลดลงเป็น 1,825.68 ล้านบาท จาก 2,641.35 ล้านบาท หรือขาดทุนลดลงคิดเป็นร้อยละ 30.88



## 14.5 เหตุการณ์สำคัญ ปี 2560

### 14.5.1 การยกเลิกการโหลดสัมภาระฟรี 15 กิโลกรัม ให้กับผู้โดยสารที่จองบัตรโดยสารประเภทโปรโมชัน และเปิดตัวบัตรโดยสารรูปแบบใหม่ “นกเลือกได้” (Choose Your NOK)

- ตั้งแต่วันที่ 20 กุมภาพันธ์ 2560 บริษัทได้ยกเลิกการโหลดสัมภาระฟรี 15 กิโลกรัม ให้กับผู้โดยสารที่จองตั๋วโดยสารประเภทโปรโมชัน (NOK Promotion) โดยผู้โดยสารสามารถซื้อน้ำหนักเพิ่มเติมได้ ในขณะที่ทำการจองบัตรโดยสารผ่านเว็บไซต์นกแอร์ นกแอร์แอปพลิเคชัน หรือเว็บไซต์นกแฟนคลับ อย่างไรก็ตาม สำหรับผู้โดยสารที่จองบัตรโดยสารประเภทนกประหยัด (NOK ECO) และนกเปลี่ยนได้ (NOK FLEXI) ยังคงได้สิทธิในการโหลดสัมภาระฟรีได้เหมือนเดิม

- ตั้งแต่วันที่ 9 พฤศจิกายน 2560 เป็นต้นมา บริษัทได้เพิ่มกลยุทธ์ในการเพิ่มรายได้จากการจัดเก็บสัมภาระและบริการอื่นบนเครื่องบินให้ผู้โดยสารภายใต้คอนเซ็ปต์ “นกเลือกได้” (Choose Your NOK) โดยบัตรโดยสารแบ่งออกเป็น 3 ประเภท ผู้โดยสารที่ประสงค์จะเดินทางพร้อมสัมภาระติดตัวขึ้นเครื่องเพียงอย่างเดียวโดยมีน้ำหนักสัมภาระไม่เกิน 7 กิโลกรัม สามารถเลือกบัตรโดยสารประเภท บินเบาๆ (NOK Lite) ผู้โดยสารที่ประสงค์จะเดินทางพร้อมสัมภาระที่ต้องการโหลด สามารถเลือกจองบัตรโดยสารประเภท บินสบาย (NOK X-tra) โดยจะได้รับน้ำหนักสัมภาระ 15 กิโลกรัม สำหรับเส้นทางภายในประเทศ และ 20 กิโลกรัม สำหรับเส้นทางต่างประเทศ และผู้โดยสารที่ประสงค์จะเดินทางพร้อมสัมภาระที่ต้องการโหลด รวมทั้งบริการอาหารร้อนบนเที่ยวบิน สามารถเลือกจองบัตรโดยสารประเภท บินเฟลิดเฟลิด (NOK MAX)

### 14.5.2 การเปลี่ยนแปลงจำนวนเครื่องบินในฝูงบิน

- บริษัทได้มีการนำเครื่องบินออกจากฝูงบินตามแผนการฟื้นฟูธุรกิจของบริษัทจำนวนทั้งสิ้น 4 ลำ และการรับมอบเครื่องบินไอพ่นลำใหม่ (Boeing 737-800 New Generation) อีกจำนวน 2 ลำ ในเดือนมิถุนายน และกันยายน ปี 2560

### 14.5.3 การเปิดเส้นทางใหม่

- บริษัทเพิ่มเส้นทางการบินต่างประเทศสำหรับเที่ยวบินเช่าเหมาลำอีกจำนวนหลายเส้นทาง อาทิ ดอนเมือง - หนานหนิง, ดอนเมือง - หยานเจิง, ดอนเมือง - หยินฉวน, ดอนเมือง - เจิ้งโจวซินเจี๊ยะ, ดอนเมือง - ชุนอี้, อุตะเภา - ไหโข่ว, อุตะเภา - อี้ซาง, อุตะเภา - บาวเถา, อุตะเภา - ฉางซา, อุตะเภา - ชุนอี้, อุตะเภา - หยินฉวน, อุตะเภา - หนานซาง, อุตะเภา - หลินอี้, อุตะเภา - ต้าถง และ อุตะเภา - เหมยเซี่ยน เป็นต้น

- กลับมาเริ่มให้บริการเส้นทางการบินต่างประเทศแบบประจำในเส้นทาง แม่สอด - ย่างกุ้ง อีกครั้ง โดยเริ่มตั้งแต่วันที่ 29 ตุลาคม จำนวน 3 เที่ยวบินต่อสัปดาห์



#### 14.5.4 การเพิ่มบริการใกล้เคียงที่บริษัทไม่ได้ให้บริการโดยตรง (Fly 'n' Ride)

- เพิ่มเส้นทางให้บริการรับ-ส่งสำหรับผู้โดยสารที่ต้องการเดินทางไปยังเส้นทางที่บริษัทไม่ได้ให้บริการโดยตรง โดยเดินทางไปลงสนามบินและเดินทางต่อด้วยรถปรับอากาศไปยังจุดหมายปลายทางได้ (Fly 'n' Ride) ในเส้นทางดังต่อไปนี้

- เส้นทางใหม่ ดอนเมือง-นครพนม (พระธาตุพนม) เริ่มให้บริการเดือนมีนาคม 2560 จำนวน 2 เที่ยวบิน
- เส้นทาง ดอนเมือง-พิษณุโลก-สุโขทัย เพิ่มจากเดิม 2 เที่ยวบิน เป็น 8 เที่ยวบิน ตั้งแต่วันที่ 1 มิถุนายน 2560
- เส้นทาง ดอนเมือง-พิษณุโลก-อุตรดิตถ์ เพิ่มจากเดิม 2 เที่ยวบิน เป็น 4 เที่ยวบิน ตั้งแต่วันที่ 5 พฤษภาคม 2560
- เส้นทาง ดอนเมือง-เลย-เชียงคาน เพิ่มจากเดิม 1 เที่ยวบิน เป็น 3 เที่ยวบิน ตั้งแต่วันที่ 1 กรกฎาคม 2560
- เส้นทาง ดอนเมือง-บุรีรัมย์-สุรินทร์ เพิ่มจากเดิม 4 เที่ยวบิน เป็น 6 เที่ยวบิน ตั้งแต่วันที่ 6 กรกฎาคม 2560

#### 14.5.5 การเพิ่มช่องทางรับชำระเงิน

- บริษัทเพิ่มช่องทางรับชำระเงินให้กับผู้โดยสารเพิ่มเติมทั้งหมดจำนวน 5 ช่องทาง ได้แก่ บริการหักบัญชีอัตโนมัติของธนาคารกรุงเทพ (BBL Direct Debit), ช่องทางชำระเงินที่บิ๊กซี ซูเปอร์เซ็นเตอร์ (Big C), บริการ แรบบิท ไลน์เพย์ (Rabbit LINE Pay), ช่องทาง แอปเปิ้ล เพย์ (Apple Pay) และช่องทางชำระเงินที่เทสโก้ โลตัส (TESCO Lotus) เพื่อทำให้เกิดความสะดวกสบายแก่ผู้โดยสารในการซื้อตั๋วโดยสารและการชำระเงิน และเพื่อสนับสนุนการขายของบริษัทต่อไป

#### 14.5.6 เหตุการณ์รื้อรับ-ส่งผู้โดยสารของสายการบินหนึ่งพุงชนเครื่องบินของสายการบินนกแอร์

เมื่อวันที่ 30 มิถุนายน 2560 ได้เกิดอุบัติเหตุรื้อรับ-ส่งผู้โดยสารสายการบินหนึ่งพุงชนเครื่องบินของสายการบิน ทะเบียนเครื่อง HS-DBK โดยส่วนหน้าด้านซ้ายของอากาศยาน ได้รับความเสียหาย แต่ไม่มีผู้ได้รับบาดเจ็บจากเหตุการณ์ดังกล่าว อย่างไรก็ตาม เครื่องบินลำดังกล่าวได้ทำการซ่อมแซมและกลับมาสู่ฝูงบินเรียบร้อยแล้ว

#### 14.5.7 มีมติอนุมัติในการประชุมสามัญและวิสามัญผู้ถือหุ้นในการจัดสรรหุ้นสามัญใหม่เพื่อการเพิ่มทุนของบริษัท

- จากมติที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปีเมื่อวันที่ 19 เมษายน 2560 ได้อนุมัติให้เพิ่มทุนจดทะเบียนของบริษัท โดยการจัดสรรหุ้นสามัญเพิ่มทุนไม่เกินจำนวน 781,250,000 หุ้น ให้แก่ผู้ถือหุ้นเดิมตาม สัดส่วนจำนวนหุ้นที่ผู้ถือหุ้นแต่ละรายถืออยู่ (Rights Offering) ในอัตรา 1 หุ้นเดิมต่อ 1 หุ้นใหม่ จำนวนไม่เกิน 625,000,000 หุ้น ในราคาเสนอขายหุ้นละ 2.4 บาท และจัดสรรหุ้นสามัญใหม่จากเพิ่มทุนในจำนวนไม่เกิน 156,250,000 หุ้น เพื่อรองรับการใช้สิทธิตามใบสำคัญแสดงสิทธิที่จะซื้อหุ้นสามัญของบริษัท ครั้งที่ 1 (NOK-W1) ซึ่งจัดสรรให้แก่ผู้ถือหุ้นเดิมที่ใช้สิทธิจองซื้อหุ้นสามัญเพิ่มทุนใหม่

- จากมติที่ประชุมวิสามัญผู้ถือหุ้นเมื่อวันที่ 20 กันยายน 2560 ได้อนุมัติให้เพิ่มทุนจดทะเบียนของบริษัทอีกครั้ง โดยการจัดสรรหุ้นสามัญเพิ่มทุนไม่เกินจำนวน 1,207,000,000 หุ้น ให้แก่ผู้ถือหุ้นเดิม



ตามสัดส่วนจำนวนหุ้นที่ผู้ถือหุ้นแต่ละรายถืออยู่ (Rights Offering) ในอัตรา 1 หุ้นเดิมต่อ 1 หุ้นใหม่ จำนวนไม่เกิน 1,135,999,882 หุ้น ในราคาเสนอขายหุ้นละ 1.5 บาท และจัดสรรหุ้นสามัญใหม่จากการเพิ่มทุนในจำนวนไม่เกิน 71,000,118 หุ้น เพื่อรองรับการใช้สิทธิตามใบสำคัญแสดงสิทธิที่จะซื้อหุ้นสามัญของบริษัท ครั้งที่ 1 (NOK-W1) ที่มีการเปลี่ยนแปลงราคาการใช้สิทธิและอัตราการใช้สิทธิ เนื่องจากการเสนอขายหุ้นสามัญออกใหม่ให้แก่ผู้ถือหุ้นเดิมตามสัดส่วนการถือหุ้น (Rights Offering) ในครั้งนี้

#### 14.6 ผลการดำเนินงานของบริษัท สายการบินนกสีกู๊ด จำกัด

ในปี 2560 บริษัท สายการบินนกสีกู๊ด จำกัด มีรายได้รวม 5,580.41 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก 3,905.37 ล้านบาท หรือร้อยละ 42.89 เมื่อเทียบกับปีก่อน เนื่องจากปริมาณผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้นร้อยละ 36.42 จาก 0.79 ล้านคน เป็น 1.07 ล้านคน ซึ่งเป็นผลจากการเพิ่มขึ้นของจำนวนเที่ยวบินโดยรวมทั้งหมดร้อยละ 24.63 อัตราบรรทุกผู้โดยสารเพิ่มขึ้นร้อยละ 11.90 เนื่องจากในปี 2560 สายการบินนกสีกู๊ดได้ทยอยเปิดเส้นทางบินใหม่ในประเทศจีน และเพิ่มเที่ยวบินในเส้นทางเดิม ทำให้มีอัตราการใช้เครื่องบินที่สูงขึ้น โดยบริษัทมีค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานรวม 5,656.82 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก 4,511.73 ล้านบาท หรือร้อยละ 25.38 เมื่อเทียบกับปีก่อน ซึ่งเพิ่มขึ้นในสัดส่วนที่ต่ำกว่าการเติบโตของรายได้อย่างมีนัยสำคัญ โดยค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้นหลักมาจากต้นทุนที่ผันแปรตามปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร โดยเฉพาะต้นทุนค่าน้ำมันอากาศยานที่เพิ่มสูงขึ้น ส่งผลให้บริษัทมีผลการดำเนินงานขาดทุนสุทธิในปี 2560 เหลือเพียงจำนวน 47.59 ล้านบาท ซึ่งปรับตัวดีขึ้นอย่างมากจากผลขาดทุนสุทธิ 612.00 ล้านบาทในปีก่อน คิดเป็นร้อยละ 92.22

ปัจจุบัน สายการบินนกสีกู๊ดมีเส้นทางบินแบบประจำไปยังสาธารณรัฐประชาชนจีน และได้หวัน โดยมีศูนย์กลางการบินที่สนามบินนานาชาติดอนเมืองไปยัง 6 จุดหมายปลายทางในประเทศจีน และ 1 จุดหมายปลายทางในประเทศไต้หวัน ประกอบด้วย เมืองนานจิง (7 เที่ยวบินต่อสัปดาห์) เมืองเทียนจิน (6 เที่ยวบินต่อสัปดาห์) เมืองชิงเต่า (4 เที่ยวบินต่อสัปดาห์) เมืองเลินหยาง (4 เที่ยวบินต่อสัปดาห์) เมืองต้าเหลียน (3 เที่ยวบินต่อสัปดาห์) และเมืองซีอาน (3 เที่ยวบินต่อสัปดาห์) รวมถึง กรุงไทเป ประเทศไต้หวัน (7 เที่ยวบินต่อสัปดาห์)

สำหรับฝูงบินของสายการบินนกสีกู๊ดมีจำนวนเพิ่มขึ้น 1 ลำในเดือนตุลาคม ปี 2560 ทำให้บริษัทมีการเช่าดำเนินงานเครื่องบินโบอิง แบบ 777-200 รวมทั้งสิ้นจำนวน 4 ลำ โดยนำมาขยายเส้นทางบินไปยังเมืองซีอาน สาธารณรัฐประชาชนจีน โดยเริ่มต้นด้วยความถี่ 3 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ในเดือนธันวาคม 2560



## 14.7 ฐานะทางการเงิน (งบการเงินรวม)

หน่วย : ล้านบาท	งบการเงินรวม			
	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560	เปลี่ยนแปลง	ร้อยละ
รวมสินทรัพย์	6,000.85	7,330.15	1,329.30	22.15%
รวมหนี้สิน	6,340.58	6,639.14	298.56	4.71%
รวมส่วนของบริษัทใหญ่	238.92	1,315.02	1,076.10	450.40%
ส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุม	(578.64)	(624.02)	(45.38)	7.84%
รวมส่วนของผู้ถือหุ้น	(339.72)	691.00	1,030.72	303.40%

**สินทรัพย์**

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 บริษัทและบริษัทย่อยมีสินทรัพย์รวม 7,330.15 ล้านบาท หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 22.15 จาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 โดยแบ่งเป็นสินทรัพย์หมุนเวียน 4,781.69 ล้านบาท และสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนจำนวน 2,548.45 ล้านบาท คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 65.23 และ 34.77 ของสินทรัพย์รวมตามลำดับ

สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน : ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 บริษัทและบริษัทย่อยมีสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนรวม 2,548.45 ล้านบาท หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 115.77 จาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 สาเหตุหลักมาจากเงินประกันและเงินมัดจำเกี่ยวกับเครื่องบิน เพิ่มขึ้นร้อยละ 98.32 จากปีก่อน เนื่องจากบริษัทมีการใช้เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดไปเป็นเงินประกันและเงินมัดจำเกี่ยวกับเครื่องบินจากการรับมอบเครื่องบินไอพ่นลำใหม่เพิ่มขึ้นจำนวน 2 ลำ นอกจากนั้นบริษัทยังมีเงินฝากธนาคารที่มีภาระค้ำประกันเพื่อเป็นหลักประกันของหนังสือค้ำประกันกับสถาบันการเงินเพิ่มขึ้นอีกในปี 2560 คิดเป็นร้อยละ 417.41





### หนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น

หนี้สิน : ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 บริษัทและบริษัทย่อยมีหนี้สินรวม 6,639.14 ล้านบาท หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 4.71 จาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 สาเหตุหลักมาจากเจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่นเพิ่มขึ้น ซึ่งส่วนใหญ่เป็นต้นทุนการซ่อมบำรุงเครื่องบินค้างจ่าย และรายได้ค่าโดยสารรับล่วงหน้าเพิ่มมากขึ้นจากปีก่อน

ส่วนของผู้ถือหุ้น : ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 บริษัทและบริษัทย่อยมีส่วนของผู้ถือหุ้นจำนวน 691.00 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 303.40 จาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 โดยเป็นของบริษัทใหญ่จำนวน 1,315.02 ล้านบาท และส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมติดลบอีกจำนวน 624.02 ล้านบาท

ทั้งนี้บริษัทได้มีการเสนอขายหุ้นสามัญเพิ่มทุน ตามมติอนุมัติจากการประชุมผู้ถือหุ้นสามัญประจำปี เมื่อวันที่ 19 เมษายน 2560 โดยเป็นการเพิ่มทุน 781.25 ล้านหุ้น แบ่งเป็น 625.00 ล้านหุ้นเสนอขายแก่ผู้ถือหุ้นเดิม อัตรา 1 หุ้นเดิมต่อ 1 หุ้นใหม่ ที่ราคา 2.40 บาท และอีก 156.25 ล้านหุ้น เพื่อรองรับการใช้สิทธิตามใบสำคัญแสดงสิทธิที่ออกควบคู่ โดยเมื่อวันที่ 26 พฤษภาคม 2560 บริษัทสามารถขายหุ้นเพิ่มทุนได้ 511.00 ล้านหุ้น ได้รับเงินจำนวนเป็น 1,226.40 ล้านบาท

นอกจากนี้ในวันที่ 27 ตุลาคม 2560 บริษัทได้รับเงินจากการเสนอขายหุ้นสามัญเพิ่มทุนอีกเป็นจำนวน 1,704.00 ล้านบาทจากทุนที่ออกและเรียกชำระจำนวน 1,136.00 ล้านหุ้น ในราคาหุ้นละ 1.50 บาท อีกทั้งบริษัทมีแผนในการบริหารจัดการฝูงบิน ขยายเส้นทางการบินและเพิ่มอัตราการใช้ประโยชน์ของเครื่องบิน เพื่อทำให้บริษัทมีผลการดำเนินงานที่ดีขึ้นต่อไป



## 14.8 งบกระแสเงินสด (งบการเงินรวม)

หน่วย : หน่วยบาท	งบการเงินรวม			
	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560	เปลี่ยนแปลง	ร้อยละ
กระแสเงินสดได้มา (ใช้ไป) จากกิจกรรมการดำเนินงาน	(1,383.30)	(2,996.54)	(1,613.24)	116.62
กระแสเงินสดได้มา (ใช้ไป) จากกิจกรรมการลงทุน	178.31	(8.90)	(187.21)	(104.99)
กระแสเงินสดได้มา (ใช้ไป) จากกิจกรรมการจัดหาเงิน	164.56	2,900.83	2,736.27	1,662.78
ผลกระทบจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศใน เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	57.89	43.22	(14.67)	(25.34)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น (ลดลง) สุทธิ	(982.54)	(61.37)	921.17	(93.75)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ 1 มกราคม 2560	4,213.76	3,231.22	(982.54)	(23.32)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ 31 ธันวาคม 2560	3,231.22	3,169.85	(61.37)	(1.90)

สำหรับปี 2560 บริษัทและบริษัทย่อยมีกระแสเงินสดใช้ไปสำหรับกิจกรรมดำเนินงานสุทธิจำนวน 2,996.54 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก 1,383.30 ล้านบาทในปี 2559 หรือร้อยละ 116.62 โดยรายการหลักที่มีผลต่อการใช้ไปเงินสด ได้แก่ เงินฝากธนาคารที่มีภาระค้ำประกันกับสถาบันการเงินเพิ่มขึ้น เงินประกันและเงินมัดจำเกี่ยวกับเครื่องบินเพิ่มขึ้น และมีการชำระหนี้เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้หมุนเวียนอื่นเพิ่มขึ้น

ส่วนกระแสเงินสดที่ได้มาจากกิจกรรมการจัดหาเงินเป็นจำนวน 2,900.83 ล้านบาท โดยรายการหลักมาจากกระแสเงินสดจากการได้รับเงินจากการเสนอขายหุ้นสามัญเพิ่มทุนของบริษัทในปี 2560

อย่างไรก็ตาม เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดลดลงสุทธิ 61.37 ล้านบาท ณ สิ้นเดือนธันวาคม ปี 2560