

ส่วนที่ 3

ฐานะการเงินและผลการดำเนินงาน

13. ข้อมูลทางการเงินที่สำคัญ

13.1 งบการเงิน

• สรุปรายงานการสอบบัญชี

ประจำปี	ผู้สอบบัญชี	สรุปรายงานการตรวจสอบ
ปี 2559	นายนิติ จิณจิณรัตน์ ผู้สอบบัญชีอนุญาตเลขทะเบียน 3809 ซึ่งเป็นผู้สอบบัญชีที่ได้รับความเห็นชอบจากสำนักงาน กตต.	ผู้สอบบัญชีได้ดำเนินการตรวจสอบบัญชีตามมาตรฐานการสอบบัญชีที่รับรองทั่วไปและให้ความเห็นว่า งบการเงินที่ได้ตรวจสอบได้แสดงฐานะการเงิน ผลการดำเนินงาน และกระแสเงินสดของบริษัท โดยถูกต้องตามที่ควรในสาระสำคัญตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน
ปี 2560	นายนิติ จิณจิณรัตน์ ผู้สอบบัญชีอนุญาตเลขทะเบียน 3809 ซึ่งเป็นผู้สอบบัญชีที่ได้รับความเห็นชอบจากสำนักงาน กตต.	ผู้สอบบัญชีได้ดำเนินการตรวจสอบบัญชีตามมาตรฐานการสอบบัญชีที่รับรองทั่วไปและให้ความเห็นว่า งบการเงินที่ได้ตรวจสอบได้แสดงฐานะการเงิน ผลการดำเนินงาน และกระแสเงินสดของบริษัท โดยถูกต้องตามที่ควรในสาระสำคัญตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน
ปี 2561	ดร. ศุภมิตร เตชะมนตรีกุล ผู้สอบบัญชีอนุญาตเลขทะเบียน 3356 ซึ่งเป็นผู้สอบบัญชีที่ได้รับความเห็นชอบจากสำนักงาน กตต.	ผู้สอบบัญชีได้ดำเนินการตรวจสอบบัญชีตามมาตรฐานการสอบบัญชีที่รับรองทั่วไปและให้ความเห็นว่า งบการเงินที่ได้ตรวจสอบได้แสดงฐานะการเงิน ผลการดำเนินงาน และกระแสเงินสดของบริษัท โดยถูกต้องตามที่ควรในสาระสำคัญตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน



13.2 ตารางสรุปงบการเงินสำหรับระยะ 3 ปีที่ผ่านมา

• งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ

หน่วย : ล้านบาท

รายได้	งบการเงินรวม					
	2559		2560		2561	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
รายได้						
รายได้จากค่าโดยสาร	14,762.4	87.2	17,386.0	85.3	16,699.7	84.6
รายได้จากการให้บริการ	1,463.2	8.6	2,186.1	10.7	2,560.1	13.0
รายได้อื่น	712.7	4.2	804.6	4.0	480.4	2.4
รวมรายได้	16,938.3	100.0	20,376.7	100.0	19,740.2	100.0
ค่าใช้จ่าย						
ต้นทุนค่าโดยสารและการให้บริการ	19,087.5	112.7	21,031.6	103.2	22,551.2	114.2
ค่าใช้จ่ายในการขาย	190.3	1.1	178.5	0.9	177.2	0.9
ค่าใช้จ่ายในการบริหาร	798.2	4.7	994.1	4.9	937.2	4.7
ต้นทุนทางการเงิน	118.1	0.7	63.8	0.3	44.6	0.2
รวมค่าใช้จ่าย	20,194.1	119.2	22,268.0	109.3	23,710.2	120.0
ส่วนแบ่งขาดทุนจากเงินลงทุนในการร่วมค้า	(14.1)	(0.1)	(8.3)	(0.1)	(5.5)	(0.1)
กำไร (ขาดทุน) ก่อนภาษีเงินได้	(3,269.9)	(19.3)	(1,899.7)	(9.2)	(3,975.4)	(19.9)
ค่าใช้จ่าย (รายได้) ภาษีเงินได้	0.1	0.0				
กำไร (ขาดทุน) สำหรับปี	(3,270.0)	(19.3)	(1,899.7)	(9.2)	(3,975.4)	(19.9)
กำไร (ขาดทุน) จากการประมาณการคณิตศาสตร์ ประกันภัย	(12.0)	(0.1)	-	-	17.4	0.9
ภาษีเงินได้เกี่ยวข้องกับประมาณการคณิตศาสตร์ ประกันภัย	0.2	0.0	-	-	-	-
กำไร (ขาดทุน) เบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี	(3,281.8)	(19.4)	(1,899.7)	(9.2)	(3,958.0)	(19.0)
การแบ่งปันกำไร (ขาดทุน) เบ็ดเสร็จรวม						
ส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่	(2,808.3)		(1,854.3)		(2,782.6)	
ส่วนที่เป็นส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุม	(473.5)		(45.4)		(1,175.4)	
	(3,281.8)		(1,899.7)		(3,958.0)	
กำไร(ขาดทุน)ต่อหุ้นพื้นฐาน (บาท)	(4.47)		(1.52)		(1.23)	
จำนวนหุ้นสามัญเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักปรับลด (ล้านหุ้น)	625.0		1,216.8		2,272.0	
มูลค่าที่ตราไว้ (บาท/หุ้น)	1		1		1	



● สินทรัพย์

หน่วย : ล้านบาท

รายการ	งบการเงินรวม		
	2559	2560	2561
สินทรัพย์			
สินทรัพย์หมุนเวียน			
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	3,231.2	3,169.8	1,419.9
เงินลงทุนชั่วคราว	-	-	9.2
ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น	1,182.4	1,449.4	2,008.9
สินค้าคงเหลือ	31.4	32.2	50.2
ภาษีมูลค่าเพิ่มรอขอคืน	132.5	-	-
เงินประกันและเงินมัดจำเกี่ยวกับเครื่องบิน - ระยะสั้น	162.8	26.6	375.0
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	79.4	103.6	101.9
รวมสินทรัพย์หมุนเวียน	4,819.7	4,781.6	3,965.1
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน			
เงินฝากธนาคารที่มีภาระค้ำประกัน	251.4	1,300.9	1,122.9
เงินลงทุนในกิจการร่วมค้า	15.2	6.9	1.4
เงินลงทุนระยะยาวอื่น	47.6	46.7	46.7
เงินสำรองบำรุงรักษาเครื่องบิน	-	7,192.5	7,788.3
ส่วนปรับปรุงอาคารเช่าและอุปกรณ์	338.5	266.0	206.8
สินทรัพย์ไม่มีตัวตน	65.2	47.5	45.7
สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี	13.3	13.3	13.3
เงินประกันและเงินมัดจำเกี่ยวกับเครื่องบิน - ระยะยาว	417.4	827.8	820.1
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น	32.5	39.4	63.8
รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน	1,181.1	9,741.0	10,109.0
รวมสินทรัพย์	6,000.8	14,522.6	14,074.1



● หนี้สิน และส่วนของผู้ถือหุ้น

หน่วย : ล้านบาท

รายการ	งบการเงินรวม		
	2559	2560	2561
หนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น			
หนี้สินหมุนเวียน			
เงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงิน	700.0	700.0	2,400.0
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	4,467.3	4,861.5	5,905.9
รายได้รอตัดบัญชีจากโปรแกรมสิทธิพิเศษแก่ลูกค้า	19.0	18.5	18.3
ประมาณการหนี้สินค่าซ่อมบำรุงเครื่องบิน - ระยะสั้น	128.2	108.8	120.6
ภาษีเงินได้หัก ณ ที่จ่ายค้างจ่าย	23.9	-	-
หนี้สินหมุนเวียนอื่น	45.5	31.0	15.3
รวมหนี้สินหมุนเวียน	5,383.9	5,719.8	8,460.1
หนี้สินไม่หมุนเวียน			
ประมาณการหนี้สินค่าซ่อมบำรุงเครื่องบิน - ระยะยาว	644.6	7,771.7	8,276.5
ประมาณการหนี้สินสำหรับผลประโยชน์พนักงาน	222.9	242.2	273.9
หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น	89.0	97.9	95.2
รวมหนี้สินไม่หมุนเวียน	956.5	8,111.8	8,645.6
รวมหนี้สิน	6,340.4	13,831.6	17,105.7
ส่วนของผู้ถือหุ้น			
ทุนจดทะเบียน			
ทุนที่ออกและชำระแล้ว	625.0	2,272.0	2,272.0
ส่วนเกินมูลค่าหุ้นสามัญ	3,042.5	4,325.9	4,325.9
กำไรสะสม			
จัดสรรแล้ว			
สำรองตามกฎหมาย	62.5	62.5	62.5
ยังไม่ได้จัดสรร	(3,485.1)	(5,339.5)	(8,122.0)
ส่วนต่ำจากการเปลี่ยนแปลงสัดส่วนการถือหุ้นในบริษัทย่อย	(5.9)	(5.9)	(5.9)
รวมส่วนของผู้ถือหุ้น	239.0	1,315.0	(1,467.5)
ส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุม	(578.6)	(624.0)	(1,564.1)
รวมหนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น	6,000.8	14,522.6	14,074.1



• อัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญ

หน่วย : ล้านบาท

ราส่วนทางการเงิน	หน่วย	งบการเงินรวม		
		2559	2560	2561
อัตราส่วนสภาพคล่อง				
ระยะเวลาการเก็บหนี้เฉลี่ย ¹	วัน	5.79	6.97	12.11
ระยะเวลาการขายสินค้าเฉลี่ย ²	วัน	0.49	0.54	0.66
ระยะเวลาการจำหน่ายตั๋วล่วงหน้า ³	เท่า	28.14	24.28	25.34
ระยะเวลาการชำระหนี้ ⁴	วัน	16.31	18.01	29.97
วงจรเงินสด ⁵	วัน	(38.16)	(34.77)	(42.54)
อัตราส่วนแสดงความสามารถในการหากำไร				
อัตรากำไรจากการดำเนินงานก่อนต้นทุนน้ำมัน	%	3.3%	18.8%	17.8%
อัตรากำไรจากการดำเนินงาน ⁷	%	(19.3%)	(9.3%)	(20.1%)
อัตรากำไร EBITDA ⁸	%	4.9%	11.7%	(0.04%)
อัตรากำไรสุทธิ ⁹	%	(19.3%)	(9.3%)	(20.1%)
อัตราผลตอบแทนผู้ถือหุ้น ¹⁰	%	(170.1%)	(238.7%)	3,655.3%

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 กำไรจากการดำเนินงาน/รายได้รวม

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

⁹ อัตรากำไรสุทธิ คือ กำไรขาดทุนสุทธิ/รายได้รวม

¹⁰ อัตราผลตอบแทนผู้ถือหุ้น คือ กำไรขาดทุนสุทธิ/ส่วนของผู้ถือหุ้นเฉลี่ย



อัตราส่วนแสดงประสิทธิภาพในการดำเนินงาน				
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ ¹¹	%	(49.9%)	(28.5%)	(27.8%)
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ถาวร ¹²	%	(1,022.8%)	(595.8%)	(1,639.7%)
อัตราหมุนของสินทรัพย์ ¹³	เท่า	2.58	1.99	1.38
อัตราส่วนวิเคราะห์นโยบายทางการเงิน				
อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น ¹⁴	เท่า	26.54	10.52	(-11.66)
อัตราส่วนความสามารถชำระภาระผูกพัน ¹⁵	เท่า	0.19	0.56	(0.002)
อัตราการจ่ายเงินปันผล ¹⁶	%	-		-
ขาดทุนต่อหุ้นขั้นพื้นฐาน ¹⁷	บาท	(1.63)	(1.63)	(1.23)

11 อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ คือ กำไรขาดทุนสุทธิ/ส่วนของผู้ถือหุ้นเฉลี่ย

12 อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ถาวร คือ (กำไรขาดทุนสุทธิ+ค่าเสื่อมราคา)/อุปกรณ์สุทธิเฉลี่ย

13 อัตราหมุนของสินทรัพย์ คือ รายได้รวม/ส่วนของผู้ถือหุ้นเฉลี่ย

14 อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น คือ รวมหนี้สิน/รวมส่วนของผู้ถือหุ้น

15 อัตราส่วนความสามารถชำระภาระผูกพัน คือ (กำไรจากการดำเนินงาน+ค่าเช่าดำเนินงานเครื่องบิน)/ค่าเช่าดำเนินงานเครื่องบิน

16 อัตราการจ่ายเงินปันผล คือ เงินปันผลจ่าย/กำไรขาดทุนสุทธิ

17 ขาดทุนต่อหุ้นขั้นพื้นฐาน คือ ขาดทุนสุทธิ/จำนวนหุ้นสามัญเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก

* อัตราส่วนทางการเงินสำหรับปี 2556 คำนวณจากงบการเงินเฉพาะกิจการสำหรับปี 2556 เนื่องจากบริษัทเริ่มลงทุนในบริษัทย่อยวันที่ 4 เมษายน 2557



ขาดทุนต่อหุ้นปรับลด ¹⁸	บาท	(1.63)	(1.63)	(1.23)

14. การวิเคราะห์และคำอธิบายของฝ่ายจัดการ

14.1 สรุปผลประกอบการงบการเงินรวมปี 2561

ตามที่บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) (“บริษัท”) ได้รายงานผลประกอบการสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2561 โดยงบการเงินรวมของบริษัทและบริษัทย่อยมีผลขาดทุนสำหรับปี 2561 จำนวน 3,975.45 ล้านบาท เปลี่ยนแปลงจากปีก่อนซึ่งมีผลขาดทุนจำนวน 1,899.67 ล้านบาท แบ่งเป็นผลขาดทุนของบริษัทใหญ่จำนวน 2,786.76 ล้านบาท และผลขาดทุนจากส่วนที่เป็นของส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุม 1,188.69 ล้านบาท บริษัทจึงขอชี้แจงปัจจัยหลักและเหตุการณ์ที่มีผลกระทบต่อการดำเนินงานของบริษัท ดังนี้

ราคาน้ำมันอากาศยานเครื่องบิน (Jet Fuel Price) ในปี 2561 ราคาเฉลี่ยอยู่ที่ 85.77 ดอลลาร์สหรัฐ ต่อบาร์เรล เพิ่มขึ้นจาก 65.52 ดอลลาร์สหรัฐ ต่อบาร์เรล เมื่อเทียบกับปีก่อน ส่งผลให้บริษัทมีต้นทุนเชื้อเพลิงอยู่ที่ 4,884.33 ล้านบาท เพิ่มขึ้นถึงร้อยละ 19.96 เมื่อเทียบกับปีก่อน ทั้งนี้บริษัทได้มีการทำสัญญาประกันความเสี่ยงราคาน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยานบางส่วนซึ่งเป็นไปตามนโยบายป้องกันความเสี่ยงที่บริษัทกำหนด และรายได้ต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารลดลง สาเหตุหลักมาจากการเส้นทางการบินไม่เป็นไปตามแผนที่วางไว้ เนื่องจากจำนวนนักท่องเที่ยวจีนที่ลดลงจากเหตุการณ์เรือล่มที่จังหวัดภูเก็ต อีกทั้งบริษัทได้ลดขนาดฝูงบินอากาศยานจากจำนวน 30 ลำในปี 2560 เป็นจำนวน 25 ลำในปี 2561

¹⁸ ขาดทุนต่อหุ้นปรับลด คือ ขาดทุนสุทธิ/จำนวนหุ้นสามัญเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก (ปรับลด)

* อัตราส่วนทางการเงินสำหรับปี 2556 คำนวณจากงบการเงินเฉพาะกิจการสำหรับปี 2556 เนื่องจากบริษัทเริ่มลงทุนในบริษัทย่อยวันที่ 4 เมษายน 2557

สถิติการโดยสารและอัตราส่วนทางธุรกิจที่สำคัญ (ไม่รวมบริษัทย่อย)

	หน่วย	ปี 2560	ปี 2561	เปลี่ยนแปลง	
				จำนวน	ร้อยละ
จำนวนเครื่องบิน ณ สิ้นงวด					
- (ไอพ่น) Boeing 737-800 New Generation	ลำ	20	15	(5)	(25.00)
- (โบพัด) ATR 72-500	ลำ	2	2	0	0.00
- (โบพัด) Q400 NextGen	ลำ	8	8	0	0.00
- จำนวนเครื่องบินเฉลี่ย	ลำ	29.95	26.41	(3.54)	(11.82)
ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (Available Seat Kilometers: ASK)	ล้านที่นั่ง-กม.	6,822	6,912	90	1.32
ปริมาณการขนส่งด้านผู้โดยสาร (Revenue Passenger Kilometers: RPK)	ล้านที่นั่ง-กม.	5,840	6,127	287	4.91
จำนวนเที่ยวบิน (No. of sectors)	เที่ยวบิน	67,811	67,228	(583)	(0.86)
อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร (Cabin factor)	ร้อยละ	85.61	88.65	3.04 จุด	
จำนวนผู้โดยสาร (Passenger Carried)	ล้านคน	8.78	8.86	0.08	0.91
รายได้ผู้โดยสารต่อผู้โดยสารต่อกิโลเมตร (Passenger Yield)	บาท/ ผู้โดยสาร-กม.	2.20	1.91	(0.29)	(13.18)
รายได้ต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (Revenue per Available Seat Kilometers: RASK)	บาท/ที่นั่ง-กม.	2.06	1.93	(0.13)	(6.31)
ต้นทุนต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (Cost per Available Seat Kilometers: CASK)	บาท/ที่นั่ง-กม.	2.40	2.32	(0.08)	(3.33)



ต้นทุนต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารที่ไม่รวม ค่าใช้จ่ายเชื้อเพลิง (Cost per Available Seat Kilometers exclude Fuel: CASK ex-fuel)	บาท/ที่นั่ง- กม.	1.80	1.61	(0.19)	(10.56)
อัตราการใช้เครื่องบินต่อลำ (Average Aircraft Utilization Hours)	ชั่วโมง ปฏิบัติการ บิน/วัน	8.01	9.36	1.35	16.85

สรุปผลการดำเนินงาน

รายได้ปี 2560 และ 2561 (ไม่รวมบริษัทย่อย)

หน่วย : ล้านบาท	ปี 2560		ปี 2561		เปลี่ยนแปลง	
	จำนวน	ร้อยละต่อ รายได้รวม	จำนวน	ร้อยละต่อ รายได้รวม	จำนวน	ร้อยละ
รายได้จากค่าโดยสาร	12,868.38	87.03	12,014.19	86.53	(854.19)	(6.64)
รายได้จากการให้บริการ	1,257.96	8.51	1,476.95	10.64	218.99	17.41
รายได้อื่น	660.33	4.46	393.02	2.83	(267.31)	(40.48)
รวมรายได้	14,786.67	100.00	13,884.16	100.00	(902.51)	(6.10)

ข้อมูลด้านรายได้

บริษัทมีรายได้รวม 13,884.16 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 6.10 จากปีก่อนหน้า โดยแบ่งเป็นรายได้จากค่าโดยสาร 12,014.19 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 86.53 ของรายได้รวม รายได้จากการให้บริการ 1,476.95 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 10.64 ของรายได้รวม และรายได้อื่น 393.02 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 2.83 ของรายได้รวม ส่วนรายได้ต่อปริมาณการผลิตผู้โดยสาร (RASK) เท่ากับ 1.93 บาท/ที่นั่ง-กม. เมื่อเทียบกับ 2.06 บาท/ที่นั่ง-กม. หรือ ลดลงร้อยละ 6.31 เมื่อเทียบกับปีก่อน

รายได้จากค่าโดยสาร: ในปี 2561 รายได้จากค่าโดยสารลดลงจากปี 2560 ร้อยละ 6.64 หรือคิดเป็นเงินจำนวน 854.19 ล้านบาท เนื่องจากจำนวนเที่ยวบินโดยรวมลดลงจากปีก่อนเล็กน้อยคิดเป็นร้อยละ 0.86 โดยเฉพาะเส้นทางการบินแบบเช่าเหมาลำไปยังสาธารณรัฐประชาชนจีน รวมถึงราคาตั๋วโดยสารเฉลี่ยโดยรวมลดลงจากปีก่อนร้อยละ 9.85 จากสภาวะการแข่งขันทางด้านราคาที่สูงขึ้น ส่งผลให้รายได้ผู้โดยสารต่อผู้โดยสารต่อกิโลเมตร (Passenger Yield) ลดลงจาก 2.20 มาอยู่ที่ 1.91 บาท/ผู้โดยสาร-กม. หรือลดลงจากปีก่อนในอัตราร้อยละ 13.18

รายได้จากการให้บริการ: ในปี 2561 รายได้จากการให้บริการเพิ่มขึ้น 218.99 ล้านบาทหรือเพิ่มขึ้นถึงร้อยละ 17.41 จากปีก่อน เป็นผลมาจากรายได้จากการโหลดสัมภาระและรายได้จากการให้บริการเพิ่มขึ้นจากปีก่อนด้วยเช่นกัน ซึ่งเป็นผลมาจากบริษัทได้เพิ่มกลยุทธ์ในการเพิ่มรายได้จากการจัดเก็บสัมภาระ การให้บริการขึ้นเครื่องบินได้ก่อนใคร (Priority Boarding) หรือนกเฟิร์ส (NOK First) และบริการอื่นบนเครื่องบินให้กับผู้โดยสาร (Choose Your NOK) ตั้งแต่วันที่ 9 พฤศจิกายน 2560 เป็นต้นมา และได้รับการตอบรับจากลูกค้าเป็นอย่างดีอย่างต่อเนื่อง

รายได้อื่น: ในปี 2561 รายได้อื่นลดลง 267.31 ล้านบาท หรือลดลงร้อยละ 40.48 เมื่อเทียบกับปีก่อน โดยรายได้อื่นที่มีการเปลี่ยนแปลงอย่างมีนัยสำคัญ ได้แก่ บริษัทมีรายได้เงินชดเชยจากประกันภัย และการรับรู้กำไรจากการขายและเช่ากลับคืนเครื่องบินตามสัญญาเช่าดำเนินงานลดลงจำนวน 113.29 ล้านบาท และ 243.40 ล้านบาท ตามลำดับ

ค่าใช้จ่ายประจำปี 2560 และ 2561 (ไม่รวมบริษัทย่อย)

หน่วย : ล้านบาท	ปี 2560		ปี 2561		เปลี่ยนแปลง	
	จำนวน	ร้อยละต่อ ค่าใช้จ่ายรวม	จำนวน	ร้อยละต่อ ค่าใช้จ่ายรวม	จำนวน	ร้อยละ
ต้นทุนค่าโดยสารและการ ให้บริการ	15,645.0 4	94.18	15,482.8 1	95.05	(162.23)	(1.04)
ค่าใช้จ่ายในการขาย	111.94	0.67	111.78	0.69	(0.16)	(0.14)



ค่าใช้จ่ายในการบริหาร	821.09	4.94	680.04	4.17	(141.04)	(17.18)
ต้นทุนทางการเงิน	34.27	0.21	14.37	0.09	(19.90)	(58.07)
รวมค่าใช้จ่าย	16,612.34	100.00	16,289.00	100.00	(323.34)	(1.95)

ข้อมูลด้านค่าใช้จ่าย

ในปี 2561 บริษัทมีค่าใช้จ่ายรวม 16,289.00 ล้านบาท ลดลงจาก 16,612.34 ล้านบาท หรือร้อยละ 1.95 เมื่อเทียบกับปีก่อน แม้ว่าการเพิ่มขึ้นของราคาน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยานที่เพิ่มสูงขึ้น ส่งผลให้บริษัทมีต้นทุนเชื้อเพลิงสูงขึ้นถึงร้อยละ 19.96 บริษัทปรับต้นทุนค่าซ่อมบำรุงอากาศยานและค่าเช่าเครื่องบินลดลงตามแผนการลดค่าใช้จ่ายและแผนการพัฒนารูทกิจของบริษัท ถึงร้อยละ 12.08 และ 13.23 ตามลำดับ ส่งผลให้ต้นทุนต่อปริมาณผู้โดยสารลดลงจาก 2.40 เป็น 2.32 บาท/ที่นั่ง-กม. ลดลงร้อยละ 3.34 นอกจากนั้นต้นทุนต่อปริมาณการผลิตผู้โดยสารที่ไม่รวมค่าใช้จ่ายเชื้อเพลิงลดลงจาก 1.80 เป็น 1.61 บาท/ที่นั่ง-กม. หรือลดลงถึงร้อยละ 10.37 จากปีก่อน

ต้นทุนผันแปร (Variable Costs): ในปี 2561 ต้นทุนผันแปรอยู่ที่ 11,632.51 ล้านบาท ทั้งนี้บริษัทได้มีการทบทวนและปรับประมาณการหนี้สินค่าซ่อมบำรุงเครื่องบินอากาศยานตามแผนจำนวน 91.18 ล้านบาท โดยใช้ข้อสมมติฐานการเปลี่ยนแปลงแผนการเช่าซ่อมบำรุงที่มีประสิทธิภาพมากขึ้น ส่งผลให้ต้นทุนในการบำรุงรักษาเครื่องบินลดลงจากช่วงเดียวกันของปีก่อน แต่อย่างไรก็ตามต้นทุนค่าน้ำมันอากาศยานยังคงเพิ่มสูงขึ้น โดยต้นทุนน้ำมันต่อหน่วย (Fuel/ASK) เพิ่มขึ้นจาก 0.60 บาท/ที่นั่ง-กม. เป็น 0.71 บาท/ที่นั่ง-กม. หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 17.72 เมื่อเทียบกับปีก่อน สำหรับในส่วนของต้นทุนการซ่อมบำรุงเครื่องบิน ต้นทุนผันแปรต่อหน่วย ลดลงจาก 0.46 บาท/ที่นั่ง-กม. มาอยู่ที่ 0.40 บาท/ที่นั่ง-กม. หรือลดลงร้อยละ 13.04

ต้นทุนคงที่ (Fixed Costs): ในปี 2561 ต้นทุนคงที่อยู่ที่ 4,656.49 ล้านบาท ค่าเช่าเครื่องบินปรับตัวลดลงตามแผนการลดค่าใช้จ่ายและแผนการพัฒนารูทกิจของบริษัท ในขณะที่อัตราส่วนค่าใช้จ่ายคงที่ต่อหน่วย (FC/ASK) มาอยู่ที่ 0.67 บาท/ที่นั่ง-กม.



ต้นทุนทางการเงิน: บริษัทมีต้นทุนทางการเงินลดลงร้อยละ 58.07 จากปีก่อนหน้า มาอยู่ที่ 14.37 ล้านบาท เนื่องจากบริษัทมีค่าใช้จ่ายค่าธรรมเนียมทางการเงินในการเข้าทำสัญญาการจัดหาเงินทุนสำหรับเงินมัดจำเครื่องบินที่ลดลง

กำไร (ขาดทุน) ประจำปี (ไม่รวมบริษัทย่อย)

หน่วย : ล้านบาท	ปี 2560		ปี 2561		เปลี่ยนแปลง	
	จำนวน	ร้อยละต่อ รายได้รวม	จำนวน	ร้อยละต่อ รายได้รวม	จำนวน	ร้อยละ
ขาดทุน ก่อนภาษีเงินได้	(1,825.68)	(12.35)	(2,404.84)	(17.32)	(579.16)	31.72
ค่าใช้จ่าย ภาษีเงินได้	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
ขาดทุน สำหรับปี	(1,825.68)	(12.35)	(2,404.84)	(17.32)	(579.16)	31.72
ขาดทุน เบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี	(1,825.68)	(12.35)	(2,404.84)	(17.32)	(579.16)	31.72
ขาดทุน ต่อหุ้นขั้นพื้นฐาน	(1.60)		(1.06)		0.54	

จากปัจจัยที่กล่าวมาข้างต้น ทำให้เห็นว่าต้นทุนรวมของบริษัทปรับตัวสูงขึ้นเนื่องจากราคาน้ำมันอากาศยานที่เพิ่มสูงขึ้นต่อเนื่องอย่างมีนัยสำคัญ อีกทั้งรายได้รวมของบริษัทปรับตัวลดลง อันเนื่องมาจากสภาวะการแข่งขันทางด้านราคาที่รุนแรง ประกอบกับจำนวนนักท่องเที่ยวชาวจีนที่ลดลง ทำให้รายได้ค่าโดยสารลดลงเมื่อเทียบกับปีก่อน แม้ว่าบริษัทสามารถลดค่าใช้จ่ายในส่วนของการซ่อมบำรุงเครื่องบินและค่าเช่าเครื่องบินลงได้ตามแผนการฟื้นฟูธุรกิจของบริษัทก็ตาม ส่งผลให้ในปี 2561 บริษัทมีผลประกอบการขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมเพิ่มขึ้นเป็น 2,404.84 ล้านบาท จาก 1,825.68 ล้านบาท หรือขาดทุนเพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 31.72

ผลการดำเนินงานของบริษัท สายการบินนกสีกู๊ด จำกัด

ในปี 2561 บริษัท สายการบินนกสีกู๊ด จำกัด มีรายได้รวม 5,828.52 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก 5,580.41 ล้านบาท หรือ ร้อยละ 4.45 เมื่อเทียบกับปีก่อน เนื่องจากปริมาณผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้นร้อยละ 7.67 จาก 1.07 ล้านคน เป็น 1.16 ล้าน



คน ซึ่งเป็นผลจากการเพิ่มขึ้นของจำนวนเที่ยวบินโดยรวมทั้งหมดร้อยละ 19.81 ในขณะที่อัตราบรรทุกผู้โดยสารลดลง ร้อยละ 14.90 บริษัทมีจำนวนเครื่องบินที่ใช้ในการดำเนินงานเพิ่มมากขึ้นจำนวน 1 ลำเมื่อเทียบกับปีก่อน ส่งผลให้บริษัท สามารถทยอยเปิดเส้นทางบินใหม่ในประเทศญี่ปุ่น และอินเดีย และเพิ่มเที่ยวบินในเส้นทางเดิม ทำให้มีอัตราการใช้เครื่องบินที่สูงขึ้น โดยบริษัทมีค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานรวม 7,388.22 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก 5,656.82 ล้านบาท หรือ ร้อยละ 30.61 เมื่อเทียบกับปีก่อน โดยค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้นสาเหตุหลักมาจากต้นทุนที่ผันแปรตามปริมาณการผลิตด้าน ผู้โดยสาร โดยเฉพาะต้นทุนค่าน้ำมันอากาศยานที่เพิ่มสูงขึ้น และต้นทุนจากการเช่าเครื่องบิน เนื่องจากการขยายฝูงบิน ส่งผลให้บริษัทมีผลการดำเนินงานขาดทุนสุทธิในปี 2561 จำนวน 1,528.33 ล้านบาท ซึ่งเพิ่มขึ้นจากผลขาดทุนสุทธิ 47.59 ล้านบาทในปีก่อน

ปัจจุบัน สายการบินนกแอร์มีเส้นทางบินแบบประจำไปยังสาธารณรัฐประชาชนจีน ได้หวัน อินเดีย และญี่ปุ่น โดยมีศูนย์กลางการบินที่สนามบินนานาชาติดอนเมืองไปยัง 4 จุดหมายปลายทางในประเทศจีน ได้แก่ เมืองนานกิง, เมืองเทียนจิน, เมืองชิงเต่า, และเมืองเสิ่นหยาง, 1 จุดหมายปลายทางในประเทศไต้หวัน ได้แก่ กรุงไทเป, 1 จุดหมายปลายทางในประเทศอินเดีย ได้แก่ กรุงเดลี และ 2 จุดหมายปลายทางในประเทศญี่ปุ่น ได้แก่ กรุงโตเกียว (นาริตะ) และ กรุงโอซาก้า (คันไซ)

สำหรับฝูงบินของสายการบินนกแอร์มีจำนวนเพิ่มขึ้น 1 ลำในไตรมาสที่ 2 ปี 2561 ทำให้บริษัทมีการเช่าดำเนินงานเครื่องบินโบอิง แบบ 777-200 รวมทั้งสิ้นจำนวน 5 ลำ และมีแผนจะขยายฝูงบินโดยมีเป้าหมายที่จะเพิ่มความถี่ในเส้นทางการบินเดิม และขยายเส้นทางการบินเพิ่มเติม

งบแสดงฐานะทางการเงิน (งบการเงินรวม)

หน่วย : ล้านบาท	งบการเงินรวม			
	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561	เปลี่ยนแปลง	ร้อยละ
รวมสินทรัพย์	14,522.63	14,074.06	(448.57)	(3.09)
รวมหนี้สิน	13,831.63	17,105.69	3,274.06	23.67
รวมส่วนของบริษัทใหญ่	1,315.02	(1,467.55)	(2,782.57)	(211.60)
ส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุม	(624.02)	(1,564.08)	(940.06)	150.65
รวมส่วนของผู้ถือหุ้น	691.00	(3,031.63)	(3,722.63)	(538.73)

สินทรัพย์

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 บริษัทและบริษัทย่อยมีสินทรัพย์รวม 14,074.06 ล้านบาท หรือลดลงร้อยละ 3.09 จาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 โดยแบ่งเป็นสินทรัพย์หมุนเวียน 3,965.07 ล้านบาท และสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนจำนวน 10,108.99 ล้านบาท คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 28.17 และ 71.83 ของสินทรัพย์รวมตามลำดับ

สินทรัพย์หมุนเวียน: ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 บริษัทและบริษัทย่อยมีสินทรัพย์หมุนเวียนรวม 3,965.07 ล้านบาท หรือลดลงร้อยละ 17.08 จาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 สาเหตุหลักมาจาก เงินสดและรายการเทียบเท่า เงินสดลดลงร้อยละ 55.21 เนื่องจากบริษัทมีลูกหนี้การค้าและลูกหนี้หมุนเวียนอื่นเพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 ร้อยละ 38.60

สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน : ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 บริษัทและบริษัทย่อยมีสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนรวม 10,108.99 ล้านบาท หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 3.78 จาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 สาเหตุหลักมาจากบริษัทและบริษัทย่อยได้มีการทบทวนการแสดงรายการในงบการเงินจากเดิมแสดงรายการสุทธิระหว่างเงินสำรองบำรุงรักษาเครื่องบินและประมาณการหนี้สินค่าซ่อมบำรุงเครื่องบินตามแผน โดยเปลี่ยนเป็นแยกแสดงรายการดังกล่าวออกจากกัน เพื่อให้งบการเงินแสดงยอดคงเหลือของรายการดังกล่าวในสินทรัพย์และหนี้สินของบริษัทและบริษัทย่อย

หนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น

หนี้สิน : ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 บริษัทและบริษัทย่อยมีหนี้สินรวม 17,105.69 ล้านบาท หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 23.67 จาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 สาเหตุหลักมาจากเงินกู้ยืมระยะสั้นที่เพิ่มขึ้นร้อยละ 242.86 และเจ้าหนี้การค้าที่เพิ่มขึ้นร้อยละ 21.48 นอกจากนี้บริษัทและบริษัทย่อยได้มีการทบทวนการแสดงรายการในงบการเงินดังกล่าวข้างต้น

ส่วนของผู้ถือหุ้น : ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 บริษัทและบริษัทย่อยมีส่วนของผู้ถือหุ้นติดลบจำนวน 3,031.63 ล้านบาท ติดลบเพิ่มขึ้นร้อยละ 538.73 จาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 โดยเป็นส่วนติดลบของบริษัทใหญ่จำนวน 1,467.55 ล้านบาท และส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมติดลบอีกจำนวน 1,564.08 ล้านบาท



งบกระแสเงินสด (งบการเงินรวม)

หน่วย : ล้านบาท	งบการเงินรวม			
	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561	เปลี่ยนแปลง	ร้อยละ
กระแสเงินสดได้มา (ใช้ไป) จากกิจกรรมการดำเนินงาน	(2,962.26)	(3,754.39)	(792.13)	26.74
กระแสเงินสดได้มา (ใช้ไป) จากกิจกรรมการลงทุน	(8.90)	193.08	201.98	(2,269.44)
กระแสเงินสดได้มา (ใช้ไป) จากกิจกรรมการจัดหาเงิน	2,866.57	1,662.60	(1,203.97)	(42.00)
ผลกระทบจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศในเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	43.22	148.75	105.53	244.17
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น (ลดลง) สุทธิ	(61.37)	(1,749.96)	(1,688.59)	2,751.49
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ 1 มกราคม	3,231.22	3,169.85	(61.37)	(1.90)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ 31 ธันวาคม	3,169.85	1,419.89	(1,749.96)	(55.21)

สำหรับปี 2561 บริษัทและบริษัทย่อยมีกระแสเงินสดใช้ไปสำหรับกิจกรรมดำเนินงานสุทธิจำนวน 3,754.39 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก 2,962.26 ล้านบาทในปี 2560 หรือร้อยละ 26.74 โดยรายการหลักที่มีผลต่อการใช้ไปเงินสด ได้แก่ เงินฝากธนาคารที่มีภาระค้ำประกัน เงินประกันและเงินมัดจำเกี่ยวกับเครื่องบินระยะยาว และ ประมาณการหนี้สินค่าซ่อมบำรุงเครื่องบินที่รับรู้เป็นค่าใช้จ่ายสำหรับปี (โอนกลับ) และค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน เช่น ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง ค่าซ่อมบำรุงเครื่องบิน และค่าเช่าเครื่องบิน



ส่วนกระแสเงินสดที่ได้มาจากกิจกรรมการลงทุนเป็นจำนวน 193.08 ล้านบาท โดยรายการหลักมาจากกระแสเงินสดจากการได้รับเงินสดรับค่าหุ้นของบริษัทย่อยจากส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมจำนวน 235.39 ล้านบาท ในขณะที่เดียวกันบริษัทได้เงินสดรับจากดอกเบี้ยเงินฝากธนาคารเป็นจำนวน 20.39 ล้านบาท

ส่วนกระแสเงินสดที่ได้มาจากกิจกรรมการจัดหาเงินเป็นจำนวน 1,662.60 ล้านบาท โดยรายการหลักมาจากกระแสเงินสดรับจากเงินกู้ยืมระยะสั้น

นอกจากนี้บริษัทและบริษัทย่อยได้รับประโยชน์จากผลกระทบจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศในเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเป็นจำนวน 148.75 ล้านบาท

อย่างไรก็ตามเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดลดลงสุทธิ 1,749.96 ล้านบาท ณ สิ้นเดือนธันวาคม ปี 2561