

ส่วนที่ 3

ฐานะการเงินและผลการดำเนินงาน

13. ข้อมูลทางการเงินที่สำคัญ

13.1 งบการเงิน

• สรุปรายงานการสอบบัญชี

ประจำปี	ผู้สอบบัญชี	สรุปรายงานการตรวจสอบ
ปี 2560	นายนิติ จิณจินันต์ ผู้สอบบัญชีอนุญาตเลขทะเบียน 3809 ซึ่งเป็นผู้สอบบัญชีที่ได้รับความเห็นชอบจากสำนักงาน กลต.	ผู้สอบบัญชีได้ดำเนินการตรวจสอบบัญชีตามมาตรฐานการสอบบัญชีที่รับรองทั่วไปและให้ความเห็นว่า งบการเงินที่ได้ตรวจสอบได้แสดงฐานะการเงิน ผลการดำเนินงาน และกระแสเงินสดของบริษัท โดยถูกต้องตามที่ควรในสาระสำคัญตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน
ปี 2561	ดร. ศุภมิตร เตชะมนตรีกุล ผู้สอบบัญชีอนุญาตเลขทะเบียน 3356 ซึ่งเป็นผู้สอบบัญชีที่ได้รับความเห็นชอบจากสำนักงาน กลต.	ผู้สอบบัญชีได้ดำเนินการตรวจสอบบัญชีตามมาตรฐานการสอบบัญชีที่รับรองทั่วไปและให้ความเห็นว่า งบการเงินที่ได้ตรวจสอบได้แสดงฐานะการเงิน ผลการดำเนินงาน และกระแสเงินสดของบริษัท โดยถูกต้องตามที่ควรในสาระสำคัญตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน
ปี 2562	ดร. ศุภมิตร เตชะมนตรีกุล ผู้สอบบัญชีอนุญาตเลขทะเบียน 3356 ซึ่งเป็นผู้สอบบัญชีที่ได้รับความเห็นชอบจากสำนักงาน กลต.	ผู้สอบบัญชีได้ดำเนินการตรวจสอบบัญชีตามมาตรฐานการสอบบัญชีที่รับรองทั่วไปและให้ความเห็นว่า งบการเงินที่ได้ตรวจสอบได้แสดงฐานะการเงิน ผลการดำเนินงาน และกระแสเงินสดของบริษัท โดยถูกต้องตามที่ควรในสาระสำคัญตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน



13.2 ตารางสรุปงบการเงินสำหรับระยะ 3 ปีที่ผ่านมา

• งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ

หน่วย : ล้านบาท

รายได้	งบการเงินรวม					
	2560		2561		2562	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
รายได้						
รายได้จากค่าโดยสาร	17,386.0	85.3	16,699.7	84.6	16,758.6	84.6
รายได้จากการให้บริการ	2,186.1	10.7	2,560.1	13.0	2,847.7	13.0
รายได้อื่น	804.6	4.0	480.4	2.4	362.8	2.4
รวมรายได้	20,376.7	100.0	19,740.2	100.0	19,969.1	100.0
ค่าใช้จ่าย						
ต้นทุนค่าโดยสารและการให้บริการ	21,031.6	103.2	22,551.2	114.2	21,770.9	109.0
ค่าใช้จ่ายในการขาย	178.5	0.9	177.2	0.9	210.4	1.1
ค่าใช้จ่ายในการบริหาร	994.1	4.9	937.2	4.7	956.7	4.8
ต้นทุนทางการเงิน	63.8	0.3	44.6	0.2	125.1	0.6
รวมค่าใช้จ่าย	22,268.0	109.3	23,710.2	120.0	23,063.1	115.5
ส่วนแบ่งขาดทุนจากเงินลงทุนในการร่วมค้า	(8.3)	(0.1)	(5.5)	(0.1)	(1.4)	(0.0)
กำไร (ขาดทุน) ก่อนภาษีเงินได้	(1,899.7)	(9.2)	(3,975.4)	(20.1)	(3,095.4)	(15.5)
ค่าใช้จ่าย (รายได้) ภาษีเงินได้						
กำไร (ขาดทุน) สำหรับปี	(1,899.7)	(9.2)	(3,975.4)	(20.1)	(3,095.4)	(15.5)
กำไร (ขาดทุน) จากการประมาณการคณิตศาสตร์ ประกันภัย	-	-	17.4	0.1	123.1	0.6
ภาษีเงินได้เกี่ยวข้องกับประมาณการคณิตศาสตร์ ประกันภัย	-	-	-	-	-	-
กำไร (ขาดทุน) เบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี	(1,899.7)	(9.2)	(3,958.0)	(20.1)	(2,972.3)	(14.9)
การแบ่งปันกำไร (ขาดทุน) เบ็ดเสร็จรวม						
ส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่	(1,854.3)		(2,782.6)		(1,928.3)	
ส่วนที่เป็นส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุม	(45.4)		(1,175.4)		(1,044.0)	
	(1,899.7)		(3,958.0)		(2,972.3)	
กำไร(ขาดทุน)ต่อหุ้นพื้นฐาน (บาท)	(1.52)		(1.23)		(0.68)	
จำนวนหุ้นสามัญเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักปรับลด (ล้านหุ้น)	1,216.8		2,272.0		3,108.5	
มูลค่าที่ตราไว้ (บาท/หุ้น)	1		1		1	



● สินทรัพย์

หน่วย : ล้านบาท

รายการ	งบการเงินรวม		
	2560	2561	2562
สินทรัพย์			
สินทรัพย์หมุนเวียน			
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	3,169.8	1,419.9	1,233.8
เงินลงทุนชั่วคราว	-	9.2	42.9
ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น	1,449.4	2,008.9	2,493.3
สินค้าคงเหลือ	32.2	50.2	81.0
ภาษีมูลค่าเพิ่มรอขอคืน	-	-	-
เงินประกันและเงินมัดจำเกี่ยวกับเครื่องบิน - ระยะสั้น	26.6	375.0	272.6
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	103.6	101.9	123.0
รวมสินทรัพย์หมุนเวียน	4,781.6	3,965.1	4,246.6
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน			
เงินฝากธนาคารที่มีภาระค้ำประกัน	1,300.9	1,122.9	1,153.1
เงินลงทุนในกิจการร่วมค้า	6.9	1.4	8.1
เงินลงทุนระยะยาวอื่น	46.7	46.7	46.2
เงินสำรองบำรุงรักษาเครื่องบิน	7,192.5	7,788.3	8,342.4
ส่วนปรับปรุงอาคารเช่าและอุปกรณ์	266.0	206.8	148.7
สินทรัพย์ไม่มีตัวตน	47.5	45.7	48.9
สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี	13.3	13.3	13.3
เงินประกันและเงินมัดจำเกี่ยวกับเครื่องบิน - ระยะยาว	827.8	820.1	1,054.1
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น	39.4	63.8	109.6
รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน	9,741.0	10,109.0	10,924.4
รวมสินทรัพย์	14,522.6	14,074.1	15,171.0



● หนี้สิน และส่วนของผู้ถือหุ้น

หน่วย : ล้านบาท

รายการ	งบการเงินรวม		
	2560	2561	2562
หนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น			
หนี้สินหมุนเวียน			
เงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงิน	700.0	2,400.0	3,620.0
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	4,861.5	5,905.9	5,688.4
รายได้รอตัดบัญชีจากโปรแกรมสิทธิพิเศษแก่ลูกค้า	18.5	18.3	36.9
ประมาณการหนี้สินค่าซ่อมบำรุงเครื่องบิน - ระยะสั้น	108.8	120.6	72.4
ภาษีเงินได้หัก ณ ที่จ่ายค้างจ่าย	-	-	-
หนี้สินหมุนเวียนอื่น	31.0	15.3	71.5
รวมหนี้สินหมุนเวียน	5,719.8	8,460.1	9,489.3
หนี้สินไม่หมุนเวียน			
ประมาณการหนี้สินค่าซ่อมบำรุงเครื่องบิน - ระยะยาว	7,771.7	8,276.5	8,918.4
ประมาณการหนี้สินสำหรับผลประโยชน์พนักงาน	242.2	273.9	188.7
หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น	97.9	95.2	42.8
รวมหนี้สินไม่หมุนเวียน	8,111.8	8,645.6	9,149.9
รวมหนี้สิน	13,831.6	17,105.7	18,639.2
ส่วนของผู้ถือหุ้น			
ทุนจดทะเบียน			
ทุนที่ออกและชำระแล้ว	2,272.0	2,272.0	3,108.5
ส่วนเกินมูลค่าหุ้นสามัญ	4,325.9	4,325.9	5,789.8
กำไรสะสม			
จัดสรรแล้ว			
สำรองตามกฎหมาย	62.5	62.5	62.5
ยังไม่ได้จัดสรร	(5,339.5)	(8,122.0)	(10,050.3)
ส่วนต่ำจากการเปลี่ยนแปลงสัดส่วนการถือหุ้นในบริษัทย่อย	(5.9)	(5.9)	(5.9)
รวมส่วนของผู้ถือหุ้น	1,315.0	(1,467.5)	(1,095.5)
ส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุม	(624.0)	(1,564.1)	(2,372.7)
รวมหนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น	14,522.6	14,074.1	15,171.0



● อัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญ

หน่วย : ล้านบาท

อัตราส่วนทางการเงิน	หน่วย	งบการเงินรวม		
		2560	2561	2562
อัตราส่วนสภาพคล่อง				
ระยะเวลาการเก็บหนี้เฉลี่ย ¹	วัน	6.97	12.11	17.81
ระยะเวลาการขายสินค้าเฉลี่ย ²	วัน	0.54	0.66	1.08
ระยะเวลาการจำหน่ายตั๋วล่วงหน้า ³	เท่า	24.28	25.34	29.25
ระยะเวลาการชำระหนี้ ⁴	วัน	18.01	29.97	39.81
วงจรเงินสด ⁵	วัน	(34.77)	(42.54)	(50.17)
อัตราส่วนแสดงความสามารถในการหากำไร				
อัตรากำไรจากการดำเนินงานก่อนต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิง ⁶	%	18.8%	17.8%	20.7%
อัตรากำไรจากการดำเนินงาน ⁷	%	(9.3%)	(20.1%)	(15.5%)
อัตรากำไร EBITDAR ⁸	%	11.7%	(0.04%)	3.24%
อัตรากำไรสุทธิ ⁹	%	(9.3%)	(20.1%)	(15.5%)
อัตราผลตอบแทนผู้ถือหุ้น ¹⁰	%	(238.7%)	(3,648.5%)	(150.5%)
อัตราส่วนแสดงประสิทธิภาพในการดำเนินงาน				
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ ¹¹	%	(18.5%)	(27.8%)	(21.2%)
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ถาวร ¹²	%	(595.8%)	(1,639.7%)	(1,687.7%)
อัตราหมุนของสินทรัพย์ ¹³	เท่า	1.99	1.38	1.37
อัตราส่วนวิเคราะห์นโยบายทางการเงิน				
อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น ¹⁴	เท่า	10.52	(-11.66)	(-17.01)
อัตราส่วนความสามารถชำระภาระผูกพัน ¹⁵	เท่า	0.56	0.002	0.17
อัตราการจ่ายเงินปันผล ¹⁶	%	-	-	-
ขาดทุนต่อหุ้นขั้นพื้นฐาน ¹⁷	บาท	(1.63)	(1.23)	(0.68)
ขาดทุนต่อหุ้นปรับลด ¹⁸	บาท	(1.63)	(1.23)	(0.68)

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 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 อัตราการจ่ายเงินปันผล คือ เงินปันผลจ่าย/กำไรขาดทุนสุทธิ

¹⁷ ขาดทุนต่อหุ้นขั้นพื้นฐาน คือ ขาดทุนสุทธิ/จำนวนหุ้นสามัญเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก

¹⁸ ขาดทุนต่อหุ้นปรับลด คือ ขาดทุนสุทธิ/จำนวนหุ้นสามัญเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก (ปรับลด)

14. การวิเคราะห์และคำอธิบายของฝ่ายจัดการ

14.1 สรุปผลประกอบการทางการเงินรวมปี 2562

ตามที่บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) (“บริษัท”) ได้รายงานผลประกอบการสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2562 โดยงบการเงินรวมของบริษัทและบริษัทย่อยมีผลขาดทุนสำหรับปี 2562 จำนวน 2,972.34 ล้านบาท โดยแบ่งเป็นผลขาดทุนของบริษัทใหญ่จำนวน 1,928.34 ล้านบาท และผลขาดทุนจากส่วนที่เป็นของส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุม 1,044.00 ล้านบาท ทั้งนี้ เมื่อพิจารณาถึงผลขาดทุนเฉพาะส่วนที่เป็นของบริษัทจำนวน 1,928.34 ล้านบาท มีการเปลี่ยนแปลงลดลงจากปีก่อนถึง 854.23 ล้านบาท หรือมีผลขาดทุนลดลงร้อยละ 30.70 บริษัทจึงขอชี้แจงปัจจัยหลักและเหตุการณ์ที่มีผลกระทบต่อการดำเนินงานของบริษัท ดังนี้

ในช่วงปีที่ผ่านมา บริษัทได้นำอากาศยานที่มีอายุการใช้งานมากออกจากฝูงบินตามแผนการฟื้นฟูธุรกิจของบริษัท ส่งผลให้ขนาดฝูงบินอากาศยานทั้งปีจากจำนวน 25 ลำในปี 2561 ลดลงเหลือจำนวน 24 ลำในปี 2562 หรือลดลงร้อยละ 4.00 ในขณะที่ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ASK) และจำนวนเที่ยวบินลดลง คิดเป็นร้อยละ 7.03 และ 7.95 ตามลำดับเมื่อเทียบกับปีก่อน อย่างไรก็ตาม อัตราการใช้เครื่องบินต่อลำเฉลี่ยเพิ่มสูงขึ้นร้อยละ 6.41 ในขณะที่รายได้ต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (RASK) ลดลงเล็กน้อยร้อยละ 0.52 แต่ต้นทุนต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (CASK) ลดลงร้อยละ 6.03 เมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อน จากการที่บริษัทสามารถบริหารจัดการต้นทุนทั้งทางตรงและทางอ้อมได้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น โดยผู้บริหารได้ทำการตรวจสอบและวิเคราะห์หาสาเหตุจนถึงการวางแผน สามารถลดต้นทุนต่างๆ ได้ตามแผนการลดค่าใช้จ่ายและแผนการฟื้นฟูธุรกิจของบริษัท นอกจากนี้บริษัทยังได้ทำการปรับปรุงประสิทธิภาพในการบินให้ตรงต่อเวลา (On-time Performance) เพิ่มมากขึ้นอย่างต่อเนื่อง ทำให้ค่าชดเชยสำหรับการล่าช้าของเที่ยวบิน (Flight delay) ลดลงอีกด้วย

ราคาน้ำมันอากาศยานเครื่องบิน (Jet Fuel Price) ในปี 2562 ราคาเฉลี่ยอยู่ที่ 77.73 ดอลลาร์สหรัฐ ต่อบาร์เรล ลดลงจาก 85.77 ดอลลาร์สหรัฐ ต่อบาร์เรล เมื่อเทียบกับปีก่อน ส่งผลให้บริษัทมีต้นทุนเชื้อเพลิงอยู่ที่ 4,102.66 ล้านบาท ลดลงถึงร้อยละ 16.00 เมื่อเทียบกับปีก่อน ทั้งนี้บริษัทได้มีการทำสัญญาประกันความเสี่ยงราคาน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยานบางส่วนซึ่งเป็นไปตามนโยบายป้องกันความเสี่ยงที่บริษัทกำหนด

สำหรับงบการเงินเฉพาะกิจการ บริษัทมีรายได้จากการดำเนินงานรวม 12,708.63 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 8.47 จากปีก่อน ด้านค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานของบริษัท มีจำนวนรวม 14,422.81 ล้านบาท ลดลงถึงร้อยละ 11.46 จากปีก่อน โดยบริษัทมีผลขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปีนี้จำนวน 1,591.12 ล้านบาท ลดลงมาถึงร้อยละ 33.84 จากปีก่อน ซึ่งมีผลขาดทุนจำนวน 2,404.84 ล้านบาท



สถิติการโดยสารและอัตราส่วนทางธุรกิจที่สำคัญ (ไม่รวมบริษัทย่อย)

	หน่วย	ปี 2561	ปี 2562	เปลี่ยนแปลง	
				จำนวน	ร้อยละ
จำนวนเครื่องบิน ณ สิ้นงวด					
- (ไอพ่น) Boeing 737-800 New Generation	ลำ	15	16	1	6.67
- (ไอพ่น) ATR 72-500	ลำ	2	0	(2)	(100.00)
- (ไอพ่น) Q400 NextGen	ลำ	8	8	0	0.00
- จำนวนเครื่องบินเฉลี่ย	ลำ	25	24	(1)	(4.00)
ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (Available Seat Kilometers: ASK)	ล้านที่นั่ง-กม.	6,912	6,425	(486)	(7.03)
ปริมาณการขนส่งด้านผู้โดยสาร (Revenue Passenger Kilometers: RPK)	ล้านที่นั่ง-กม.	6,127	5,608	(519)	(8.47)
จำนวนเที่ยวบิน (No. of sectors)	เที่ยวบิน	67,228	61,881	(5,347)	(7.95)
อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร (Cabin factor)	ร้อยละ	88.65	87.27	-1.38จุด	
จำนวนผู้โดยสาร (Passenger Carried)	ล้านคน	8.86	8.25	(0.61)	(6.88)
รายได้ผู้โดยสารต่อผู้โดยสารต่อกิโลเมตร (Passenger Yield)	บาท/ ผู้โดยสาร-กม.	1.91	1.93	0.02	1.05
รายได้ต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (Revenue per Available Seat Kilometers: RASK)	บาท/ที่นั่ง-กม.	1.93	1.92	(0.01)	(0.52)
ต้นทุนต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (Cost per Available Seat Kilometers: CASK)	บาท/ที่นั่ง-กม.	2.31	2.18	(0.14)	(6.03)
ต้นทุนต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารที่ไม่รวม ค่าใช้จ่ายเชื้อเพลิง (Cost per Available Seat Kilometers exclude Fuel: CASK ex-fuel)	บาท/ที่นั่ง-กม.	1.61	1.54	(0.07)	(4.35)



	หน่วย	ปี 2561	ปี 2562	เปลี่ยนแปลง	
				จำนวน	ร้อยละ
อัตราการใช้เครื่องบินต่อลำ (Average Aircraft Utilization Hours)	ชั่วโมง ปฏิบัติการ บิน/วัน	9.36	9.96	0.60	6.41

สรุปผลการดำเนินงาน

รายได้ปี 2561 และ 2562 (ไม่รวมบริษัทย่อย)

หน่วย : ล้านบาท	ปี 2561		ปี 2562		เปลี่ยนแปลง	
	จำนวน	ร้อยละต่อ รายได้รวม	จำนวน	ร้อยละต่อ รายได้รวม	จำนวน	ร้อยละ
รายได้จากค่าโดยสาร	12,014.19	86.53	11,227.89	88.35	(786.30)	(6.54)
รายได้จากการให้บริการ	1,476.95	10.64	1,291.54	10.16	(185.41)	(12.55)
รายได้อื่น	393.02	2.83	189.20	1.49	(203.82)	(51.86)
รวมรายได้	13,884.16	100.00	12,708.63	100.00	(1,175.53)	(8.47)

ข้อมูลด้านรายได้

บริษัทมีรายได้รวม 12,708.63 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 8.47 จากช่วงเดียวกันของปีก่อน โดยแบ่งเป็นรายได้จากค่าโดยสาร 11,227.89 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 88.35 ของรายได้รวม รายได้จากการให้บริการ 1,291.54 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 10.16 ของรายได้รวม และรายได้อื่น 189.20 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 1.49 ของรายได้รวม สาเหตุหลักมาจากการลดลงของรายได้จากการให้บริการ ซึ่งสะท้อนการลดลงของจำนวนอากาศยาน อย่างไรก็ตามบริษัทยังคงระดับรายได้จากค่าโดยสารเทียบเท่ากับปีก่อน

รายได้จากค่าโดยสาร: ในปี 2562 รายได้จากค่าโดยสารลดลงจากปี 2561 ร้อยละ 6.54 หรือคิดเป็นเงินจำนวน 786.30 ล้านบาท แม้ว่าจำนวนอากาศยานลดลง จากจำนวนเครื่องบิน 25 ลำปี 2561 เหลือจำนวนเฉลี่ย 24 ลำ ปี 2562 ตามแผนการฟื้นฟูกิจการของบริษัทฯ ส่งผลให้ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารรวมถึงจำนวนเที่ยวบินลดลง คิดเป็นร้อยละ 7.03 และ 7.95 ตามลำดับ โดยเฉพาะเส้นทางการบินแบบเช่าเหมาลำไปยังสาธารณรัฐประชาชนจีน ในขณะที่รายได้จากค่าโดยสารในประเทศโดยเฉลี่ยเพิ่มสูงขึ้น นอกจากนี้อัตราการใช้เครื่องบินต่อลำยังเพิ่มสูงขึ้นจาก 9.36 ชั่วโมงปฏิบัติการต่อวัน เป็น 9.96 ชั่วโมงปฏิบัติการต่อวันเมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน หรือเพิ่มขึ้นถึงร้อยละ 13.14



รายได้จากการให้บริการ: ในปี 2562 รายได้จากการให้บริการลดลง 185.41 ล้านบาทหรือลดลงร้อยละ 12.55 จากปีก่อน เป็นผลมาจากรายได้จากการโหลดสัมภาระลดลงจากปีก่อน

รายได้อื่น: ในปี 2562 รายได้อื่นลดลง 203.82 ล้านบาท หรือลดลงร้อยละ 51.86 เมื่อเทียบกับปีก่อน สาเหตุหลักมาจากกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนลดลงจำนวน 129.69 ล้านบาท และบริษัทได้รับค่าสินไหมทดแทนจากบริษัทประกันภัยลดลงจำนวน 83.06 ล้านบาทเมื่อเทียบกับปีก่อน

ค่าใช้จ่ายประจำปี 2561 และ 2562 (ไม่รวมบริษัทย่อย)

หน่วย : ล้านบาท	ปี 2561		ปี 2562		เปลี่ยนแปลง	
	จำนวน	ร้อยละต่อ ค่าใช้จ่าย รวม	จำนวน	ร้อยละต่อ ค่าใช้จ่าย รวม	จำนวน	ร้อยละ
ต้นทุนค่าโดยสารและการ ให้บริการ	15,482.81	95.05	13,566.22	94.06	(1,916.59)	(12.38)
ค่าใช้จ่ายในการขาย	111.78	0.69	102.98	0.71	(8.80)	(7.88)
ค่าใช้จ่ายในการบริหาร	680.04	4.17	670.77	4.65	(9.27)	(1.36)
ต้นทุนทางการเงิน	14.37	0.09	82.84	0.58	68.47	476.48
รวมค่าใช้จ่าย	16,289.00	100.00	14,422.81	100.00	(1,866.19)	(11.46)

ข้อมูลด้านค่าใช้จ่าย

ในปี 2562 บริษัทมีค่าใช้จ่ายรวม 14,422.81 ล้านบาท ลดลงจำนวน 1,866.20 ล้านบาท หรือร้อยละ 11.46 เมื่อเทียบกับปีก่อน ตามจำนวนอากาศยานที่ลดลง ประกอบกับการที่บริษัทสามารถบริหารจัดการต้นทุนทั้งทางตรงและทางอ้อมได้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น โดยผู้บริหารได้ทำการตรวจสอบ วิเคราะห์หาสาเหตุ และวางแผนลดต้นทุนต่างๆ ได้ตามแผนการลดค่าใช้จ่ายและแผนการฟื้นฟูธุรกิจของบริษัท ส่งผลให้ปี 2562 ต้นทุนต่อปริมาณผู้โดยสารลดลงจาก 2.32 เป็น 2.18 บาท/ที่นั่ง-ก.ม. หรือลดลงร้อยละ 6.03 และต้นทุนต่อปริมาณการผลิตผู้โดยสารที่ไม่รวมค่าใช้จ่ายเชื้อเพลิงลดลงจาก 1.61 เป็น 1.54 บาท/ที่นั่ง-ก.ม. หรือลดลงร้อยละ 4.35 จากปีก่อน

ต้นทุนผันแปร (Variable Costs): ในปี 2562 ต้นทุนผันแปรอยู่ที่ 10,342.31 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 11.09 จากปีก่อน สาเหตุหลักมาจากบริษัทสามารถลดต้นทุนการซ่อมบำรุงเครื่องบิน รวมถึงลดต้นทุนการบริการภาคพื้นดิน (Ground handling service costs) โดยรวมลงได้จากการบริหารต้นทุนที่มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น นอกจากนั้นบริษัทยังได้ทำการปรับปรุงประสิทธิภาพในการบินให้ตรงต่อเวลา (On-time performance) เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง รวมถึงการบริหาร



จัดการความพร้อมของอะไหล่ (Availability of Spare parts) ในการซ่อมบำรุงเครื่องบินได้ดียิ่งขึ้น ทำให้ค่าชดเชยสำหรับการล่าช้าของเที่ยวบิน (Flight delay) ลดลงอีกด้วย

ต้นทุนคงที่ (Fixed Costs): ในปี 2562 ต้นทุนคงที่อยู่ที่ 3,997.66 ล้านบาท ซึ่งลดลงคิดเป็นร้อยละ 14.15 เนื่องจากบริษัทสามารถบริหารจัดการต้นทุนคงที่ ที่เกี่ยวกับบุคลากรรวมถึงอากาศยาน และสามารถลดค่าเช่าเครื่องบินที่ลดลงตามแผนการลดค่าใช้จ่ายและแผนการฟื้นฟูธุรกิจของบริษัท ในขณะที่อัตราส่วนค่าใช้จ่ายคงที่ต่อหน่วย(FC/ASK) ลดลงมาอยู่ที่ 0.62 บาท/ที่นั่ง-ก.ม. หรือลดลงร้อยละ 7.46

ต้นทุนทางการเงิน: บริษัทมีต้นทุนทางการเงินเพิ่มขึ้นจำนวน 68.47 ล้านบาทในปี 2562 จากดอกเบี้ยเงินกู้ยืมระยะสั้น

กำไร (ขาดทุน) ประจำปี (ไม่รวมบริษัทย่อย)

หน่วย : ล้านบาท	ปี 2561		ปี 2562		เปลี่ยนแปลง	
	จำนวน	ร้อยละต่อรายได้รวม	จำนวน	ร้อยละต่อรายได้รวม	จำนวน	ร้อยละ
ขาดทุน ก่อนภาษีเงินได้	(2,404.84)	(17.32)	(1,714.17)	(13.49)	690.67	(28.72)
ค่าใช้จ่าย ภาษีเงินได้	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
ขาดทุน สำหรับปี	(2,404.84)	(17.32)	(1,714.17)	(13.49)	690.67	(28.72)
ขาดทุน เบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี	(2,404.84)	(17.32)	(1,591.12)	(12.52)	813.72	(33.84)
ขาดทุน ต่อหุ้นขั้นพื้นฐาน	(1.06)		(0.57)		0.49	

จากภาวะการแข่งขันทางด้านราคาที่สูงขึ้นและจำนวนนักท่องเที่ยวชาวจีนที่ลดลงจากปี 2561 ถึงแม้บริษัทได้ดำเนินการตามแผนการฟื้นฟูธุรกิจของบริษัท โดยบริหารจัดการต้นทุนทั้งทางตรงและทางอ้อมได้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น จนทำให้สามารถลดต้นทุนต่างๆ ได้ตามแผนการลดค่าใช้จ่ายตามแผนการฟื้นฟูธุรกิจของบริษัท อย่างไรก็ตามรายได้รวมของบริษัทปรับตัวลดลงตามจำนวนอากาศยานที่ลดลง ส่งผลให้ปี 2562 บริษัทมีผลประกอบการขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมจำนวน 1,591.12 ล้านบาท ลดลงจากงวดเดียวกันของปีก่อนถึง 813.72 ล้านบาท หรือขาดทุนลดลงถึงร้อยละ 33.84



ผลการดำเนินงานของบริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด

ในปี 2562 บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด มีรายได้รวม 7,207.46 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก 5,828.52 ล้านบาท หรือ ร้อยละ 23.66 เมื่อเทียบกับปีก่อน เนื่องจากปริมาณผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้นร้อยละ 36.66 จาก 1.16 ล้านคน เป็น 1.59 ล้านคน ซึ่งเป็นผลจากการเพิ่มขึ้นของจำนวนเที่ยวบินโดยรวมทั้งหมดร้อยละ 32.60 เนื่องจากในปี 2562 บริษัทมีจำนวนเครื่องบินเฉลี่ยที่ใช้ในการดำเนินงานเพิ่มมากขึ้นคิดเป็นร้อยละ 20.00 เมื่อเทียบกับปีก่อน ส่งผลให้บริษัทสามารถเพิ่มเที่ยวบินในเส้นทางเดิม ทำให้มีอัตราการใช้เครื่องบินที่สูงขึ้น โดยบริษัทมีค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานรวม 8,666.64 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก 7,388.22 ล้านบาท หรือร้อยละ 17.30 เมื่อเทียบกับปีก่อน โดยค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้นสาเหตุหลักมาจากการเพิ่มจำนวนเครื่องบินจากเดิม 5 ลำในปีที่แล้วเป็น 7 ลำในปัจจุบัน อย่างไรก็ตาม บริษัทมีผลการดำเนินงานขาดทุนสุทธิในปี 2562 จำนวน 1,352.18 ล้านบาท ซึ่งหากเทียบจากผลขาดทุนสุทธิในปีก่อนที่ 1,528.33 ล้านบาท ผลขาดทุนสุทธิลดลงคิดเป็นร้อยละ 11.53

ปัจจุบัน สายการบินนกแอร์มีเส้นทางบินแบบประจำไปยังสาธารณรัฐประชาชนจีน ได้หวัน อินเดียน และญี่ปุ่น โดยมีศูนย์กลางการบินที่สนามบินนานาชาติดอนเมืองไปยัง 4 จุดหมายปลายทางในประเทศจีน ได้แก่ เมืองนานกิง, เมืองเทียนจิน, เมืองชิงเต่า, และเมืองเสิ่นหยาง, 1 จุดหมายปลายทางในประเทศไต้หวัน ได้แก่ กรุงไทเป, 1 จุดหมายปลายทางในประเทศอินเดีย ได้แก่ กรุงเดลี และ 3 จุดหมายปลายทางในประเทศญี่ปุ่น ได้แก่ กรุงโตเกียว (นาริตะ) และ กรุงโอซาก้า (คันไซ) และเมืองซัปโปโร (ชิโตเซะ)

งบแสดงฐานะทางการเงิน (งบการเงินรวม)

หน่วย : ล้านบาท	งบการเงินรวม			
	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562	เปลี่ยนแปลง	ร้อยละ
รวมสินทรัพย์	14,074.06	15,170.96	1,096.90	7.79
รวมหนี้สิน	17,105.69	18,639.17	1,533.48	8.96
รวมส่วนของบริษัทใหญ่	(1,467.55)	(1,095.47)	372.08	(25.35)
ส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุม	(1,564.08)	(2,372.74)	(808.66)	51.70
รวมส่วนของผู้ถือหุ้น	(3,031.63)	(3,466.21)	(436.58)	14.40

**สินทรัพย์**

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 บริษัทและบริษัทย่อยมีสินทรัพย์รวม 15,170.96 ล้านบาท หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 7.79 จาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 โดยแบ่งเป็นสินทรัพย์หมุนเวียน 4,246.59 ล้านบาท และสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนจำนวน 10,924.36 ล้านบาท คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 27.99 และ 72.01 ของสินทรัพย์รวมตามลำดับ

สินทรัพย์หมุนเวียน: ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 บริษัทและบริษัทย่อยมีสินทรัพย์หมุนเวียน 4,246.59 ล้านบาท หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 7.10 จาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 สาเหตุหลักมาจากบริษัทมีลูกหนี้การค้าและลูกหนี้หมุนเวียนอื่นเพิ่มขึ้น คิดเป็นร้อยละ 24.11 จาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561

สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน: ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 บริษัทและบริษัทย่อยมีสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนรวม 10,924.36 ล้านบาท หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 8.07 จาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 สาเหตุหลักมาจากบริษัทมีเงินสำรองบำรุงรักษาเครื่องบินเพิ่มขึ้น ร้อยละ 7.11 และมีเงินประกันและเงินมัดจำเกี่ยวกับเครื่องบิน-ระยะยาว เพิ่มขึ้นร้อยละ 28.53 จาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561

หนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น

หนี้สิน: ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 บริษัทและบริษัทย่อยมีหนี้สินรวม 18,639.17 ล้านบาท หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 8.96 จาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 สาเหตุหลักมาจากเงินกู้ยืมระยะสั้นที่เพิ่มขึ้นจำนวน 1,220.00 ล้านบาท หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 50.83

ส่วนของผู้ถือหุ้น: ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 บริษัทและบริษัทย่อยมีส่วนของผู้ถือหุ้นติดลบจำนวน 3,468.21 ล้านบาท ติดลบเพิ่มขึ้นร้อยละ 14.40 จาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 โดยเป็นของบริษัทใหญ่ติดลบจำนวน 1,095.47 ล้านบาท และส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมติดลบอีกจำนวน 2,372.74 ล้านบาท

งบกระแสเงินสด (งบการเงินรวม)

หน่วย : ล้านบาท	งบการเงินรวม			
	ณ วันที่	ณ วันที่	เปลี่ยนแปลง	ร้อยละ
	31 ธันวาคม 2561	31 ธันวาคม 2562		
กระแสเงินสดได้มา (ใช้ไป) จากกิจกรรมการดำเนินงาน	(3,755.69)	(3,816.66)	(60.97)	1.62
กระแสเงินสดได้มา (ใช้ไป) จากกิจกรรมการลงทุน	193.08	149.94	(43.13)	(22.34)
กระแสเงินสดได้มา (ใช้ไป) จากกิจกรรมการจัดหาเงิน	1,663.90	3,402.26	1,738.36	104.47



หน่วย : ล้านบาท	งบการเงินรวม			
	ณ วันที่	ณ วันที่	เปลี่ยนแปลง	ร้อยละ
	31 ธันวาคม 2561	31 ธันวาคม 2562		
ผลกระทบจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศใน เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	148.75	78.35	(70.40)	(47.33)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด เพิ่มขึ้น (ลดลง) สุทธิ	(1,749.96)	(186.10)	1,563.85	(89.37)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ 1 มกราคม	3,169.85	1,419.89	(1,749.96)	(55.21)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ 31 ธันวาคม	1,419.89	1,233.79	(186.10)	(13.11)

สำหรับปี 2562 บริษัทและบริษัทย่อยมีกระแสเงินสดใช้ไปสำหรับกิจกรรมดำเนินงานสุทธิจำนวน 3,816.66 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก 3,755.69 ล้านบาท หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 1.62 โดยรายการหลักที่มีผลต่อการใช้จ่ายของเงินสด ได้แก่ ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้หมุนเวียนอื่น เงินสำรองบำรุงรักษาเครื่องบิน และเงินสดจ่ายค่าซ่อมบำรุงเครื่องบิน

ส่วนกระแสเงินสดที่ได้มาจากกิจกรรมการลงทุนเป็นจำนวน 149.94 ล้านบาท โดยรายการหลักมาจากเงินสดรับค่าหุ้นของบริษัทย่อยจากส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุม

ส่วนกระแสเงินสดที่ได้มาจากกิจกรรมการจัดหาเงินเป็นจำนวน 3,402.26 ล้านบาท โดยรายการหลักมาจากกระแสเงินสดรับจากการลงทุนจำนวน 2,300.42 ล้านบาท เงินสดรับจากเงินกู้ยืมระยะสั้นจำนวน 3,420.00 ล้านบาทและจ่ายคืนเงินกู้ยืมระยะสั้นจำนวน 2,200.00 ล้านบาท

นอกจากนี้บริษัทและบริษัทย่อยได้รับประโยชน์จากผลกระทบจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศในเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเป็นจำนวน 78.35 ล้านบาท

อย่างไรก็ตาม ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 บริษัทมีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดลดลงสุทธิ 186.10 ล้านบาท