

บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)

ส่วนที่ 3

ฐานะการเงินและผลการดำเนินงาน

13. ข้อมูลทางการเงินที่สำคัญ

ข้อมูลงานธุรกิจสายการบิน

| ข้อมูลงานธุรกิจสายการบิน | หน่วย | รอบปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม | | |
|---------------------------------------------------------------------|-----------------|-------------------------------|----------|----------|
| | | 2557 | 2556 | 2555 |
| รายได้จากการขนส่งผู้โดยสารแบบประจำ ⁽¹⁾ | ล้านบาท | 17,492.0 | 16,404.2 | 14,553.5 |
| เส้นทางการบินภายในประเทศ | | 10,670.3 | 10,434.6 | 9,038.4 |
| เส้นทางการบินระหว่างประเทศ | | 6,822.7 | 5,969.6 | 5,515.0 |
| ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ASK) ⁽²⁾ | ล้านที่นั่ง-กม. | 5,655.0 | 4,062.8 | 3,587.3 |
| เส้นทางการบินภายในประเทศ | | 3,230.5 | 2,175.4 | 1,856.2 |
| เส้นทางการบินระหว่างประเทศ | | 2,424.5 | 1,887.4 | 1,731.1 |
| ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (RPK) ⁽²⁾ | ล้านที่นั่ง-กม. | 3,691.4 | 2,759.24 | 2,405.4 |
| เส้นทางการบินภายในประเทศ | | 2,209.4 | 1,667.8 | 1,399.6 |
| เส้นทางการบินระหว่างประเทศ | | 1,482.1 | 1,091.5 | 1,005.9 |
| อัตราส่วนการขนส่งผู้โดยสาร (Load Factor) | ร้อยละ | 65.3 | 67.9 | 67.1 |
| เส้นทางการบินภายในประเทศ | | 68.4 | 76.7 | 75.4 |
| เส้นทางการบินระหว่างประเทศ | | 61.1 | 57.8 | 58.1 |
| จำนวนผู้โดยสารที่ขนส่ง ⁽²⁾ | พันคน | 4,789.8 | 4,173.4 | 3,631.2 |
| เส้นทางการบินภายในประเทศ | | 3,487.5 | 3,118.7 | 2,671.8 |
| เส้นทางการบินระหว่างประเทศ | | 1,302.3 | 1,054.7 | 959.4 |
| จำนวนที่นั่งทั้งหมด | พันที่นั่ง | 7,357.2 | 6,006.2 | 5,192.0 |
| เส้นทางการบินภายในประเทศ | | 5,080.6 | 4,122.65 | 3,582.7 |
| เส้นทางการบินระหว่างประเทศ | | 2,276.6 | 1,882.6 | 1,609.3 |
| ระยะทางบินโดยเฉลี่ย | กิโลเมตร | 770.7 | 661.2 | 662.4 |
| ระยะทางบิน ⁽²⁾ | ล้านกิโลเมตร | 44.3 | 32.2 | 30.1 |
| รายได้จากการขนส่งผู้โดยสารต่อหน่วย (Passenger Yield) ⁽⁴⁾ | บาทต่อคน-กม. | 4.9 | 6.1 | 6.2 |
| การใช้เครื่องบิน จำนวนชั่วโมงปฏิบัติการบิน ⁽³⁾ | ต่อวัน | 8.81 | 9.14 | 10.3 |
| แอร์บัส เอ320 | | 9.14 | 9.92 | 10.9 |
| แอร์บัส เอ319 | | 9.43 | 10.08 | 10.8 |
| เอทีอาร์72-500 | | 7.82 | 8.38 | 8.9 |
| รายได้ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (RASK) | บาท | 3.41 | 4.50 | 4.49 |
| ต้นทุนต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (CASK) | | 3.26 | 4.00 | 3.87 |
| ต้นทุนต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารไม่รวมค่าน้ำมันเชื้อเพลิง | | 2.34 | 2.98 | 2.79 |
| RASK – CASK | | 0.15 | 0.49 | 0.62 |

| ข้อมูลงานธุรกิจสายการบิน | หน่วย | รอบปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม | | |
|----------------------------|-------|-------------------------------|--------|--------|
| | | 2557 | 2556 | 2555 |
| จำนวนเที่ยวบิน | | 60,612 | 51,441 | 47,205 |
| เส้นทางการบินภายในประเทศ | | 42,239 | 35,914 | 33,213 |
| เส้นทางการบินระหว่างประเทศ | | 18,373 | 15,527 | 13,992 |
| จำนวนเครื่องบิน ณ สิ้นปี | ลำ | 27 | 25 | 21 |
| แอร์บัส เอ320 | | 8 | 7 | 5 |
| แอร์บัส เอ319 | | 10 | 10 | 8 |
| เอทีอาร์72-500 | | 8 | 8 | 8 |
| เอทีอาร์72-600 | | 1 | - | - |

หมายเหตุ :

- (1) ตัวเลขเหล่านี้จะแตกต่างจากตัวเลขที่แสดงในงบการเงินรวมเนื่องจากเป็นตัวเลขที่รวมรายได้จากเที่ยวบินแบบประจำ รายได้สุทธิจากการแลกเปลี่ยนการรับขนส่งผู้โดยสารสุทธิจากเที่ยวบินที่ดำเนินการโดยสายการบินอื่นและขายโดยบริษัทฯ ตามความตกลงเที่ยวบินร่วม (code-sharing) รายได้จากการขายที่นั่งโดยสารบนเที่ยวบินของสายการบินอื่นซึ่งไม่ได้เป็นเที่ยวบินร่วม (Interline) รายได้ค่าธรรมเนียมชดเชยค่าน้ำมันและเงินค่าประกันภัยเรียกเก็บจากผู้โดยสาร แต่ไม่รวมรายได้จากการให้บริการคลังสินค้า และการให้บริการเที่ยวบินเช่าเหมาลำ และยังไม่หักส่วนลดและค่าคอมมิชชั่น
- (2) ไม่รวมเที่ยวบินซึ่งไม่ได้อยู่ในตารางการบิน และเที่ยวบินที่ดำเนินการโดยสายการบินอื่นและขายโดยบริษัทฯ แต่รวมเที่ยวบินที่ดำเนินการโดยบริษัทฯ และขายโดยสายการบินอื่น
- (3) ไม่รวมเที่ยวบินซึ่งไม่อยู่ในตารางบิน
- (4) รายได้จากผู้โดยสาร ไม่รวมรายได้ค่าธรรมเนียมชดเชยค่าน้ำมันและเงินค่าประกันภัยเรียกเก็บจากผู้โดยสาร และไม่รวมรายได้ค่าสัมภาระน้ำหนักเกิน หากรด้วยปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (RPK)

ตารางแสดงข้อมูลการดำเนินการและข้อมูลทางการเงินของบริษัทย่อยและบริษัทร่วมของบริษัทฯ ในการบริการที่เกี่ยวข้องกับสนามบิน

(หน่วย : ล้านบาท)

| | รอบปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม | | |
|-----------------------------------|--------------------------------|---------|---------|
| | 2557 | 2556 | 2555 |
| ข้อมูลการบริการภาคพื้นดิน: | | | |
| รายได้ ⁽¹⁾ | 1,948.8 | 1,893.9 | 1,571.1 |
| EBITDA | 246.0 | 373.9 | 252.5 |
| กำไรสุทธิ | 111.5 | 258.1 | 148.1 |
| จำนวนเที่ยวบินที่ให้บริการ | 54,871 | 51,838 | 43,856 |
| ข้อมูลการบริการครัวการบิน: | | | |
| รายได้ ⁽¹⁾ | 1,350.0 | 1,231.4 | 1,083.6 |
| EBITDA | 372.0 | 324.2 | 310.4 |
| กำไรสุทธิ | 267.0 | 183.9 | 168.4 |

| | รอบปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม | | |
|--------------------------------------------|--------------------------------|---------|---------|
| | 2557 | 2556 | 2555 |
| จำนวนที่อาหารที่ผลิตและให้บริการ (ล้านที่) | 8.9 | 8.6 | 7.5 |
| - บริษัทฯ | 4.0 | 3.4 | 2.9 |
| - สายการบินอื่น | 4.9 | 5.2 | 4.6 |
| ข้อมูลการบริการคลังสินค้าระหว่างประเทศ: | | | |
| รายได้ ⁽¹⁾ | 1,557.7 | 1,420.8 | 1,370.9 |
| EBITDA | 684.1 | 622.8 | 608.1 |
| กำไรสุทธิ | 453.9 | 389.7 | 372.0 |
| น้ำหนักของสินค้าที่ให้บริการ(ตัน) | 371,530 | 349,935 | 369,245 |
| ปริมาณการรองรับสินค้า (ตันต่อปี) | 550,000 | 550,000 | 400,000 |
| การใช้งาน (Utilization) (ร้อยละ) | 67.6 | 63.6 | 92.3 |
| จำนวนใบตราส่ง(ใบ) | 744,669 | 694,451 | 690,119 |

หมายเหตุ : (1) รายได้ของบริษัทย่อยและบริษัทร่วม เป็นรายได้ที่แสดงยอดรวมโดยไม่หักรายการที่มีระหว่างกันกับบริษัทใหญ่

14. คำอธิบายผลการดำเนินงานและการวิเคราะห์ฐานะการเงิน

1. ภาพเศรษฐกิจและอุตสาหกรรมการบิน

ภาพรวมของอุตสาหกรรมการบินโลก ในปี 2557 จำนวนผู้โดยสารที่เดินทางโดยเครื่องบินมีจำนวนเพิ่มขึ้นกว่าปีก่อนประมาณร้อยละ 5 ส่งผลให้ปริมาณเที่ยวบินทั่วโลกเพิ่มขึ้นจากปีก่อนเช่นกัน ทั้งนี้ปัจจัยที่ทำให้ปริมาณผู้โดยสารเพิ่มขึ้นเกิดจากการฟื้นตัวของเศรษฐกิจโลก ราคาน้ำมันที่ปรับตัวลดลง รวมทั้งความต้องการในการเดินทางทางอากาศของผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้น โดยภูมิภาคที่มีการเดินทางทางอากาศและการขนส่งสินค้าทางอากาศมากที่สุด คือภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก ยุโรปและอเมริกาเหนือ ตามลำดับ แม้ว่าอุตสาหกรรมการบินในภูมิภาคเอเชีย จะได้รับผลกระทบจากเหตุการณ์อุบัติเหตุในปีที่ผ่านมา

สำหรับภาพรวมของอุตสาหกรรมการบินของไทย ได้รับผลกระทบจากสถานการณ์ความไม่สงบทางการเมืองซึ่งมีผลต่อเนื่องทั้งปี ส่งผลให้จำนวนนักท่องเที่ยวลดลง เนื่องจากมีความไม่มั่นใจในเรื่องความปลอดภัย อย่างไรก็ตามการท่องเที่ยวไทยเริ่มฟื้นตัวดีขึ้นในช่วงปลายปี ทั้งในส่วนของการท่องเที่ยวทางภาคเหนือ ผังอ่าวไทย และการท่องเที่ยวตามเกาะต่างๆ เช่น เกาะสมุย มีการขยายตัวอย่างต่อเนื่องตามจำนวนนักท่องเที่ยวจากประเทศจีน เป็นสำคัญซึ่งสะท้อนจากยอดจองที่พักล่วงหน้าที่ปรับตัวดีขึ้น แม้ว่านักท่องเที่ยวจากประเทศรัสเซีย ประเทศญี่ปุ่นและประเทศอื่นๆ ในแถบยุโรป จะมีจำนวนลดลงตามภาวะการชะลอตัวของเศรษฐกิจและการอ่อนค่าของเงินรูเบิลและเงินเยน นอกจากนี้ในส่วนของกลุ่มสัมมนาก็เริ่มมีทิศทางที่ดีขึ้น เนื่องจากการเร่งเบิกจ่ายเงินงบประมาณของหน่วยงานภาครัฐ

แนวโน้มอุตสาหกรรมการบินของไทย ในปี 2558 คาดว่าจะฟื้นตัวขึ้นจากปีที่ผ่านมา เนื่องจากสถานการณ์ทางการเมืองเป็นไปในทิศทางที่ดีขึ้น ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่ปรับลดราคาลง การท่องเที่ยวไทยยังมีศักยภาพในการแข่งขันทั้งในตลาดโลกและตลาดภูมิภาค เศรษฐกิจโลกและเศรษฐกิจอาเซียนที่ดีขึ้น นอกจากนั้นยังมีปัจจัยหนุนที่สำคัญคือการเปิดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) และตลาดการบินร่วมอาเซียน (ASEAN Single Aviation Market หรือ ASAM) อีกด้วย อย่างไรก็ตามสถานการณ์การแข่งขันในอุตสาหกรรมการบินคาดว่าจะมีความรุนแรงขึ้น นอกจากสายการบินภายในประเทศที่มีอยู่ จะจัดโปรโมชันต่างๆ เพื่อดึงดูดลูกค้าแล้ว ยังมีสายการบินต่างชาติที่จะขยายฐานเข้ามาประกอบธุรกิจในประเทศไทยมากขึ้น

2. ภาพรวมของบริษัทฯ

บริษัทฯ เป็นสายการบินที่ให้บริการเต็มรูปแบบ โดยมุ่งเน้นบริการระดับพรีเมียมให้แก่ผู้โดยสารบริษัทฯ ก่อตั้งขึ้นในปี 2527 และบริษัทฯ เริ่มให้บริการเที่ยวบินแบบประจำอย่างเป็นทางการ ภายใต้ชื่อปัจจุบันคือ “บางกอกแอร์เวย์ส” ในปี 2529 ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 บริษัทฯ ให้บริการเที่ยวบินแบบประจำในเส้นทางการบินภายในประเทศ 10 เส้นทางโดยครอบคลุมเส้นทางที่เป็นจุดหมายปลายทางในด้านการพักผ่อนและแหล่งวัฒนธรรมที่สำคัญในประเทศไทย เช่น จังหวัดภูเก็ต เกาะสมุย จังหวัดเชียงใหม่ และจังหวัดกระบี่ และให้บริการเที่ยวบินแบบประจำในเส้นทางการบินระหว่างประเทศอีก 13 เส้นทาง เช่น ประเทศเมียนมาร์ ประเทศลาว ประเทศกัมพูชา ประเทศมาเลเซีย ประเทศสิงคโปร์ ประเทศอินเดีย ประเทศบังกลาเทศ และประเทศมัลดีฟส์ บริษัทฯ กำหนดระยะเวลาการบินไม่เกิน 5 ชั่วโมงจากแต่ละศูนย์ปฏิบัติการการบิน ซึ่งทำให้บริษัทฯ สามารถเข้าถึงผู้โดยสารที่เดินทางไป หรือเดินทางจากภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และเอเชียใต้ ทั้งนี้ บริษัทฯ ขยายการให้บริการให้ครอบคลุมไปยังกลุ่มลูกค้าในทวีปยุโรป เอเชียใต้ ตะวันออกกลาง และประเทศญี่ปุ่น โดยการประสานความร่วมมือกับสายการบินอื่นๆ เช่น สายการบินเอทิฮัดแอร์เวย์ส สายการบินเจแปนแอร์ไลน์ สายการบินมาเลเซียแอร์ไลน์ สายการบินบริติชแอร์เวย์ สายการบินคาเธ่ย์แปซิฟิก สายการบินแควนตัสแอร์เวย์และสายการบินซิลค์แอร์ เป็นต้น โดยการทำความตกลงเที่ยวบินร่วม

(Code Share Agreement) และความตกลงร่วมอื่นๆ บริษัทฯ ดำเนินงานธุรกิจสายการบินที่ศูนย์ปฏิบัติการการบินสามแห่ง คือ สนามบินสุวรรณภูมิที่กรุงเทพฯ สนามบินสมุยที่จังหวัดสุราษฎร์ธานี และสนามบินเชียงใหม่ที่จังหวัดเชียงใหม่

บริษัทฯ เป็นเจ้าของและดำเนินการกิจการสนามบิน 3 สนามบิน ได้แก่ สนามบินสมุย สนามบินสุโขทัย และสนามบินตราด เมื่อวันที่ 24 พฤศจิกายน 2549 บริษัทฯ ได้ทำสัญญาเช่าระยะยาวกับกองทุนรวมสิทธิการเช่าอสังหาริมทรัพย์สนามบินสมุย (“กองทุนรวม”) เพื่อให้เช่าสนามบินสมุยรวมทั้งสิ่งอำนวยความสะดวกเป็นเวลา 30 ปี (สิ้นสุดปี 2579) เป็นจำนวนเงิน 9,300 ล้านบาท ในวันเดียวกันบริษัทฯ ได้ทำสัญญาเช่าช่วงสนามบินสมุยจากกองทุนรวมเป็นระยะเวลา 3 ปี พร้อมค้ำประกันที่จะเช่าช่วงทรัพย์สินที่เช่าต่อไม่เกิน 9 ครั้ง ครั้งละ 3 ปี พร้อมกันนี้ บริษัทฯ ได้ทำสัญญาอีกฉบับหนึ่งเพื่อรับบริการระบบสิ่งอำนวยความสะดวกที่สนามบินสมุยจากกองทุนรวมเป็นระยะเวลา 30 ปี โดยสัญญาเช่าระยะยาวกับกองทุนรวมกำหนดค่าตอบแทนแบบคงที่เดือนละ 47.5 ล้านบาท และให้เพิ่มเติมตามการผันแปรตามจำนวนผู้โดยสารขาออกที่เดินทางออกจากสนามบินสมุย และเที่ยวบินขาเข้าสนามบินสมุย ทั้งนี้ บริษัทฯ ถือหน่วยลงทุนร้อยละ 25 ในกองทุนรวม

นอกเหนือจากธุรกิจสายการบินและธุรกิจสนามบินแล้ว บริษัทฯ ประกอบธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจสนามบิน ได้แก่ การให้บริการกิจการภาคพื้นดิน การให้บริการอาหารบนเที่ยวบิน และการให้บริการคลังสินค้าระหว่างประเทศ ให้กับสายการบินตนเองและสายการบินอื่นๆ โดยผ่านบริษัทย่อยและบริษัทร่วมของบริษัทฯ ดังนี้

| บริษัท | รายละเอียด |
|-----------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| บริษัท บริการภาคพื้นการบินกรุงเทพเวิลด์ไวด์โฟลท์เซอร์วิส จำกัด (BFS Ground) | <ul style="list-style-type: none"> บริษัทฯ ถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 90.0 ประกอบธุรกิจให้บริการภาคพื้นดินและให้บริการในลานจอดและอุปกรณ์ภาคพื้นในสนามบินสุวรรณภูมิ BFS Ground มีบริษัทย่อย คือ บริษัท บีเอฟเอสคาร์โก้ ดีเอ็มเค จำกัด ประกอบธุรกิจให้บริการคลังสินค้าที่สนามบินดอนเมือง โดย BFS Ground ถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 51.0 |
| บริษัท ครีวการบินกรุงเทพ จำกัด (BAC) | <ul style="list-style-type: none"> บริษัทฯ ถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 90.0 ประกอบธุรกิจให้บริการครีวการบิน ในสนามบินสุวรรณภูมิ BAC มีบริษัทย่อย ดังนี้ <ul style="list-style-type: none"> บริษัท บีเอซี กูร์เมท์ เฮาส์ จำกัด ประกอบธุรกิจร้านอาหาร โดย BAC ถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 99.9 บริษัท บางกอกแอร์เวย์เทอริงกูเก็ต จำกัด ประกอบธุรกิจด้านครีวการบินที่สนามบินภูเก็ต โดย BAC ถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 69.9 |
| บริษัท การบินกรุงเทพบริการภาคพื้น จำกัด (PGGS) | <ul style="list-style-type: none"> บริษัทฯ ถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 99.9 ประกอบธุรกิจให้บริการภาคพื้น และบริการในลานจอดและอุปกรณ์ภาคพื้นที่สนามบินสมุย |

| บริษัท | รายละเอียด |
|------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| บริษัท ดับบลิวเอฟเอสพีจีคาร์โก้ จำกัด (BFS Cargo) | <ul style="list-style-type: none"> บริษัทฯ ถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 49.0 ประกอบธุรกิจให้บริการคลังสินค้าระหว่างประเทศ ในสนามบินสุวรรณภูมิ และเนื่องจากเป็นบริษัทร่วมรายได้จาก BFS Cargo จะไม่ได้แสดงในรายได้จากการขายและบริการ แต่จะแสดงในส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม BFS Cargo มีบริษัทร่วม คือ บริษัท บีเอฟเอสคาร์โก้ ดีเอ็มเค จำกัด ประกอบธุรกิจให้บริการคลังสินค้าที่สนามบินดอนเมือง ซึ่ง BFS Cargo ถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 49.0 |

บริษัทฯ ได้ขายฝูงบินจากจำนวน 25 ลำ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 เป็นจำนวน 27 ลำ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 โดยในเดือนกุมภาพันธ์ 2557 บริษัทฯ ได้เข้าทำสัญญาซื้อขายเครื่องบินสำหรับเครื่องบินแบบเอทีอาร์ 72-600 ใหม่จำนวน 9 ลำ และกำหนดส่งมอบเครื่องบินทั้ง 9 ลำอยู่ระหว่าง ไตรมาสที่ 4 ปี 2557 ถึงไตรมาสที่ 1 ปี 2560 บริษัทฯ คาดว่าจะทยอยปลดระวางเครื่องบินแบบเอทีอาร์ 72-500 ในที่สุด

3. ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อผลการดำเนินงาน

ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อฐานะการเงินและผลการดำเนินงานของบริษัทฯ และบริษัทฯ คาดว่าปัจจัยดังกล่าวจะยังคงส่งผลกระทบต่อไปในอนาคต มีดังนี้

2.1 ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อธุรกิจการบิน

สภาพแวดล้อมในการดำเนินงานด้านการบินโดยเฉพาะอย่างยิ่งในประเทศไทย

รายได้ค่าโดยสารของบริษัทฯ โดยทั่วไปจะขึ้นอยู่กับภาวะการท่องเที่ยวเป็นสำคัญ และในลำดับรองลงมาได้แก่ การเดินทางเพื่อธุรกิจมายังประเทศไทย ในขณะที่เดียวกันก็ได้รับผลกระทบจากความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศระหว่างเงินบาทกับสกุลเงินหลักอื่นๆ ภาวะเศรษฐกิจของโลกและของไทย ปัญหาความไม่สงบทางการเมืองในประเทศไทย กภัยพิบัติทางธรรมชาติ การเปลี่ยนแปลงตามฤดูกาล และการเปลี่ยนแปลงอื่นๆ ในรูปแบบการขนส่ง ตลอดจนสิทธิทางการบินที่ได้รับ และกำหนดเวลาการใช้สนามบิน นอกจากนี้ รายได้ค่าโดยสารยังขึ้นอยู่กับผลการดำเนินงานและความสามารถในการแข่งขันของบริษัทฯ กับสายการบินระหว่างประเทศและสายการบินภายในประเทศ ตลอดจนสายการบินราคาประหยัด

เหตุการณ์ที่สำคัญที่อยู่เหนือการควบคุมของบริษัทฯ เช่น การก่อการร้ายและการระบาดของโรคระบาด ได้ส่งผลกระทบในทางลบต่ออุตสาหกรรมการบิน เศรษฐกิจไทย และกิจกรรมทางเศรษฐกิจในภูมิภาค ซึ่งทำให้อุปสงค์สำหรับเที่ยวบินและบริการที่เกี่ยวข้องลดลง ราคาค่าโดยสารลดลง ในขณะที่เบี้ยประกันภัยสูงขึ้น และค่าใช้จ่ายด้านการรักษาความปลอดภัยเพิ่มมากขึ้น ทั้งนี้ เหตุการณ์ที่ไม่ปกติเหล่านี้อาจเกิดขึ้นได้ในอนาคตและอาจส่งผลกระทบต่อฐานะการเงินหรือระยะยาวต่ออุตสาหกรรมการบิน ตลอดจนธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ

อย่างไรก็ดี แม้ว่าเศรษฐกิจไทยจะประสบปัญหาวิกฤตทางเศรษฐกิจประกอบกับสภาวะวิกฤตหนี้ของประเทศในสหภาพยุโรปที่ใช้สกุลเงินยูโรรวมถึงวิกฤตทางการเมือง ปัญหาทางด้านสาธารณสุข และสิ่งแวดล้อมและเหตุการณ์จลาจลข้างต้นทั้งหมด บริษัทฯ ยังสามารถเพิ่มปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (RPK) อย่างต่อเนื่องจากจำนวน 2,759.2 ล้านคนกม. ในปี 2556 เป็นจำนวน 3,691.4 ล้านคนกม. ในปี 2557

ปริมาณที่นั่งและเครือข่ายเส้นทางการบิน (Capacity and Route Mix)

ปริมาณที่นั่งและเครือข่ายเส้นทางการบินของบริษัทฯ เป็นปัจจัยสำคัญที่กำหนดปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (Available Seat-Kilometer: ASK) โดยในปี 2556 มีปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ASK) เพิ่มขึ้นจาก 4,062.8 ล้านคนกม. เป็น 5,655.0 ล้านคนกม. ในปี 2557

องค์ประกอบของฝูงบิน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 บริษัทฯ มีเครื่องบินจำนวนทั้งสิ้น 27 ลำ ประกอบด้วยเครื่องบินแบบเอทีอาร์ 72-500 จำนวน 8 ลำ เครื่องบินแบบเอทีอาร์ 72-600 จำนวน 1 ลำ เครื่องบินแบบแอร์บัส เอ 319 จำนวน 10 ลำ และเครื่องบินแบบแอร์บัส เอ 320 จำนวน 8 ลำ อายุโดยเฉลี่ยของเครื่องบินของบริษัทฯ ประมาณ 8.8 ปีและปัจจุบันฝูงบินสามารถรองรับจำนวนที่นั่งผู้โดยสารได้ 3,246 ที่นั่ง

เครื่องบินแบบเอทีอาร์ 72-500 เครื่องบินแบบเอทีอาร์ 72-600 เครื่องบินแบบแอร์บัส เอ 319 และเครื่องบินแบบแอร์บัส เอ 320 ของบริษัทฯ ช่วยให้อำนาจของบริษัทฯ สามารถกำหนดเครื่องบินกับเส้นทางการบินที่เหมาะสมได้ ในปัจจุบันประกอบด้วยเครื่องบินแบบเอทีอาร์ 72-500 และ เครื่องบินแบบเอทีอาร์ 72-600 มีความสามารถในการเข้าถึงสนามบินบางแห่งซึ่งเครื่องบินที่มีขนาดใหญ่กว่าไม่สามารถเข้าถึงได้ และสามารถนำไปให้บริการในเส้นทางการบินที่มีผู้โดยสารใช้บริการน้อย นอกจากนี้ยังสามารถช่วยให้อำนาจของบริษัทฯ ทำการปรับเปลี่ยนเพื่อบริหารจัดการจำนวนเที่ยวบินในเส้นทางการบินที่มีความต้องการต่ำหรือในช่วงที่มีผู้โดยสารเดินทางน้อย (Off-Season) หรือที่คาดหมายว่าจะมีผู้โดยสารเดินทางน้อยได้อย่างมีประสิทธิภาพ ส่วนเครื่องบินแบบแอร์บัส เอ 319 นั้น ทำให้บริษัทฯ ขยายขีดความสามารถในการขนส่งผู้โดยสารในเส้นทางการบินไปยังสนามบินสมุย ในขณะที่เครื่องบินแบบแอร์บัส เอ 320 ทำให้บริษัทฯ สามารถขยายเส้นทางการบินระหว่างประเทศไปยังเมืองต่างๆ ในต่างประเทศ เช่น มุมไบ และธากา เป็นต้น

กลยุทธ์ด้านเครือข่ายเส้นทางการบิน

บริษัทฯ ทำการประเมินเครือข่ายเส้นทางการบินด้วยการใช้เครื่องมือที่หลากหลายรวมถึงระบบการจัดการรายได้ของบริษัทฯ ในการเพิ่มรายได้ รายได้ต่อหน่วย อัตราการใช้ประโยชน์ของฝูงบิน และปริมาณที่นั่งให้สูงที่สุด ทั้งนี้ ในการกำหนดเครือข่ายเส้นทางการบินจะพิจารณาจากอุปสงค์และอุปทานเป็นหลัก ในขณะที่การขนส่งผู้โดยสารจะแตกต่างกันไปตามแต่ละเส้นทางการบิน และตามช่วงระยะเวลา ทั้งนี้ บริษัทฯ มีการทบทวนและปรับเครือข่ายเส้นทางการบินภายหลังจากที่บริษัทฯ ได้ประเมินอัตราส่วนของปริมาณที่นั่งรวมทั้งหมดที่ได้จัดสรรให้กับเส้นทางการบิน การแข่งขันในเส้นทางการบินเฉพาะบางเส้นทาง จำนวนผู้โดยสารซึ่งเข้ามาใช้บริการ และราคาบัตรโดยสารโดยเฉลี่ย รายได้ที่เพิ่มขึ้นจากการให้บริการเที่ยวบินที่เชื่อมต่อตลอดจนต้นทุนปัจจุบันและต้นทุนที่อาจเพิ่มสูงขึ้นในอนาคต หากไม่สามารถทำกำไรจากเส้นทางการบินใหม่ได้หลังจากที่ให้บริการไปแล้ว ประมาณ 18-24 เดือนบริษัทฯ อาจพิจารณาลดความถี่ในเส้นทางการบินดังกล่าว และจะทำการทบทวนอย่างต่อเนื่องทุกไตรมาส หรือยกเลิกเส้นทางการบินดังกล่าว อย่างไรก็ตาม ทางบริษัทฯ อาจพิจารณาเป็นรายกรณีให้รักษาสถานการณ์

บินที่อาจไม่ได้ทำกำไรเอาไว้เพื่อที่จะเชื่อมต่อเส้นทางกับเส้นทางการบินในเครือข่ายเดิมเพื่อจะทำกำไรในเส้นทางการบินโดยรวมได้ทั้งนี้ ในปี 2557

บริษัทฯ ได้มุ่งการเป็นจุดเชื่อมต่อและความต่อเนื่องระหว่างเส้นทางการบินในประเทศและในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้บางเส้นทางกับเส้นทางการบินอื่นๆ โดยการเป็นพันธมิตรในการทำการบินร่วม (CodeShare Agreement) และการดำเนินการให้ความร่วมมือต่างๆ ในการดำเนินกลยุทธ์เครือข่ายเส้นทางการบินของบริษัทฯ ซึ่งช่วยให้อัตราส่วนการขนส่งผู้โดยสารเพิ่มสูงขึ้นจากผู้โดยสารที่เชื่อมต่อกับสายการบินของบริษัทฯ จากพื้นที่ต่างๆ ทั่วโลกทั้งนี้บริษัทฯ ได้เพิ่มการเป็นพันธมิตรในการทำการบินร่วม (Code Share Agreement) เป็นจำนวน 16 ราย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557

สิทธิทางการบินและการจัดสรรเวลาการขึ้นลงของเครื่องบินในสนามบิน

สิทธิทางการบินและการจัดสรรเวลาการขึ้นลงของเครื่องบินล้วนมีผลต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ASK) และเครือข่ายเส้นทางการบินของบริษัทฯ การกำหนด จำนวนที่นั่งรวมทั้งหมดที่สายการบินแต่ละแห่งจะได้รับอนุญาตให้บินไปยังจุดหมายปลายทาง และการจัดสรรเวลาการขึ้นลงของเครื่องบินในสนามบินจะส่งผลกระทบต่อความสามารถของบริษัทฯ ในการปรับเปลี่ยนเครือข่ายเส้นทางการบินอาจส่งผลให้บริษัทฯ ไม่สามารถเพิ่มจำนวนเที่ยวบินไปยังสถานีปลายทางที่สามารถสร้างกำไรมากกว่าหรือมีอุปสงค์ในการให้บริการทางการบินสูงกว่าได้

ค่าโดยสาร

อัตราค่าโดยสาร โดยเฉลี่ยคำนวณโดยนำผลรวมของรายได้จากการขนส่งผู้โดยสารแบบประจำหารด้วยจำนวนผู้โดยสารทั้งหมด โดยอัตราค่าโดยสารโดยเฉลี่ยของบริษัทฯ ในปี 2556 และปี 2557 เท่ากับ 4,039.9 บาท และ 3,771.3 บาท ตามลำดับ เกิดจากการแข่งขันที่เพิ่มขึ้นในเส้นทางการบินบางเส้นทาง และการเพิ่มขึ้นของเส้นทางการบินที่มีรายได้จากการขนส่งผู้โดยสารต่อหน่วยต่ำ เช่น เส้นทางกรุงเทพฯ-อุดรธานี และกรุงเทพฯ-เชียงใหม่ และรายได้จากการขนส่งผู้โดยสารต่อหน่วย ในการให้บริการเที่ยวบินที่เชื่อมต่อเคบินโด้ซาลง เมื่อเปรียบเทียบกับช่วงเวลาก่อน

กลยุทธ์ในการกำหนดราคาและบริหารจัดการรายได้

ธุรกิจการบินเป็นธุรกิจที่มีการแข่งขันด้านราคาสูงมาก โดยทั่วไป บริษัทฯ และคู่แข่งจะลดราคาค่าโดยสารในช่วงนอกฤดูท่องเที่ยวเพื่อกระตุ้นความต้องการในการเดินทาง การลดราคาค่าโดยสารของบริษัทฯ มักส่งผลให้สายการบินคู่แข่งต้องลดราคาตามด้วย เมื่อบริษัทฯ มีการลดราคาค่าโดยสาร รายได้จากการขนส่งผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วย ก็จะลดลง และส่งผลกระทบต่อผลการดำเนินงานของบริษัทฯ อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ ได้ใช้การกำหนดราคาที่มีความยืดหยุ่น การเน้นการเพิ่มรายได้ต่อหน่วยและอัตราส่วนการขนส่งให้สูงขึ้น บริษัทฯ บริหารจัดการกำไรจากการขนส่งผู้โดยสาร โดยใช้ระบบการบริหารจัดการรายได้ (AirVision Revenue Manager) และใช้นโยบายการตลาดและการขายของบริษัทฯ ทั้งนี้ ระบบการบริหารจัดการรายได้ของบริษัทฯ ได้ใช้แบบจำลองในการคาดคะเนและการหาราคาที่เหมาะสม เพื่อวิเคราะห์ข้อได้เปรียบเสียเปรียบเชิงเศรษฐศาสตร์ที่ต้องเกิดขึ้นในการกำหนดจำนวนที่นั่งในแต่ละราคา ซึ่งทำให้บริษัทฯ สามารถเพิ่มรายได้สูงสุดบนขีดความสามารถที่มีอยู่เช่นเดียวกับการพิจารณาคำหนดเครือข่ายเส้นทางการบิน นโยบายการตลาดและการขายของบริษัทฯ ได้นำปัจจัยหลายประการเข้าใช้ในการพิจารณาด้วย ซึ่งรวมถึง อุปทานและอุปสงค์ สภาพตลาดและการกำหนดราคาของคู่แข่ง รวมทั้งการจัดสรรปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (RPK) ไปยังพื้นที่ทางภูมิศาสตร์หรือภูมิภาคนั้น และผลการดำเนินงานที่ผ่านมาในพื้นที่ทางภูมิศาสตร์หรือภูมิภาคนั้น โดยปกติ เพื่อรักษาความสามารถในการแข่งขัน บริษัทฯ จะปรับราคาค่าโดยสารเป็นระยะๆ ซึ่งอาจรวมถึงการให้ส่วนลดราคาค่าโดยสารในบางเส้นทางก่อนที่จะมีการเดินทางเพื่อเพิ่มอัตราส่วนการขนส่งในเส้นทางนั้นๆ และบริษัทฯ ได้ดำเนินมาตรการเพื่อ

เพิ่มรายได้ให้สูงที่สุดด้วยการเพิ่มราคาโดยสารในเที่ยวบินที่มีตัวเลขการจองและความต้องการมาก และในบางเส้นทางที่ในอดีตมีข้อมูลแสดงว่ามีอัตราส่วนการขนส่งที่สม่ำเสมอหรือสูง

การแข่งขัน

บริษัทฯ ต้องเผชิญกับการแข่งขันสูงทั้งจากสายการบินที่ให้บริการแบบเต็มรูปแบบและจากสายการบินราคาประหยัดอื่นๆ นอกจากนี้ คู่แข่งอาจลดราคาโดยสารในอนาคต หรือเพิ่มปริมาณที่นั่ง ในเส้นทางการบินเพื่อเพิ่มส่วนแบ่งการตลาดของตนเองซึ่งเหตุการณ์ดังกล่าวอาจทำให้ราคาโดยสาร อัตราส่วนการขนส่งผู้โดยสารและส่วนแบ่งการตลาดของบริษัทฯ ลดลงและอาจส่งผลให้บริษัทฯ ต้องปรับโครงสร้างต้นทุนและราคาโดยสาร ทั้งนี้ อุตสาหกรรมการบินมีความอ่อนไหวต่อการลดราคาโดยสารมากเป็นพิเศษ เนื่องจากสายการบินจะแบกรับเพียงแค่ต้นทุนผันแปรที่เพิ่มขึ้นเพียงเล็กน้อยจากการให้บริการแก่ผู้โดยสารเพิ่มขึ้น การเปลี่ยนแปลงใดๆ ที่เกิดขึ้นกับสภาพการแข่งขันในตลาดสายการบินภายในประเทศและในภูมิภาค ซึ่งรวมถึงผลที่เกิดขึ้นจากนโยบาย “การเปิดน่านฟ้าเสรี” ของอาเซียน (ASEAN Open Skies Policy) อาจส่งผลกระทบต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ

ราคาน้ำมันเชื้อเพลิง

ค่าใช้จ่ายค่าน้ำมันเชื้อเพลิงเป็นค่าใช้จ่ายที่มีสัดส่วนสูงที่สุดของต้นทุนขายและบริการ ซึ่งรวมถึงค่าน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับเครื่องบินและผลกำไรหรือขาดทุนตามสัญญาป้องกันความเสี่ยงจากราคาน้ำมันเชื้อเพลิง ค่าใช้จ่ายค่าน้ำมันเชื้อเพลิงคิดเป็นร้อยละ 27.7 และร้อยละ 29.6 ของต้นทุนขายและบริการของบริษัทฯ ในปี 2556 และปี 2557 ตามลำดับต้นทุนค่าน้ำมันเชื้อเพลิงของบริษัทฯ จะแปรผันอย่างเป็นนัยสำคัญตามการเปลี่ยนแปลงของราคาน้ำมันโลกซึ่งมีความผันผวนทั้งในอดีตที่ผ่านมาและยังคงเป็นไปในอนาคต ตามการเปลี่ยนแปลงของอุปสงค์และอุปทาน โดยราคาซื้อน้ำมันเชื้อเพลิงโดยเฉลี่ยของบริษัทฯ ในปี 2556 เท่ากับ 122.9 เหรียญสหรัฐฯ ต่อบาร์เรล และเท่ากับ 112.49 เหรียญสหรัฐฯ ต่อบาร์เรล ในปี 2557

บริษัทฯ จัดซื้อน้ำมันเชื้อเพลิงส่วนใหญ่สำหรับเที่ยวบินต่างๆ ตามสัญญาที่ทำไว้กับปตท. และเชลล์ (ประเทศไทย) โดยมีกำหนดระยะเวลา 2-3 ปี ทั้งนี้ ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงตามสัญญาซื้อน้ำมันสำหรับเครื่องบินในประเทศของบริษัทฯ ระบุเป็นสกุลเงินเหรียญสหรัฐฯ แต่กำหนดให้ชำระเป็นสกุลเงินบาทสำหรับเครื่องบินในต่างประเทศของบริษัทฯ ระบุเป็นสกุลเงินเหรียญสหรัฐฯ และโดยทั่วไปต้องชำระเป็นสกุลเงินเหรียญสหรัฐฯ โดยราคาน้ำมันเชื้อเพลิงตามสัญญาซื้อขายน้ำมันสำหรับเครื่องบินของบริษัทฯ โดยทั่วไปจะกำหนดตามราคาเฉลี่ยของราคาน้ำมันที่ซื้อขายในตลาดประเทศสิงคโปร์ ซึ่งรายงานโดย MOPS

บริษัทฯ ได้เข้าทำธุรกรรมป้องกันความเสี่ยงจากราคาน้ำมันเชื้อเพลิงในรูปแบบต่างๆ เป็นครั้งคราว เพื่อให้ต้นทุนค่าน้ำมันเชื้อเพลิงของบริษัทฯ อยู่ในระดับที่สามารถบริหารจัดการได้ ซึ่งรวมถึงการทำธุรกรรมเพื่อบริหารจัดการต้นทุนเป็นระยะเวลาไม่เกิน 1 ปี ทั้งนี้ บริษัทฯ ป้องกันความเสี่ยงจากราคาน้ำมันเชื้อเพลิงในหลายรูปแบบ ซึ่งรวมถึงสัญญาสวอปราคาน้ำมันเชื้อเพลิง (Fuel Price Swap Agreement) สัญญาคอลลาร์ราคาน้ำมันเชื้อเพลิง (Fuel Price Collar Agreements) และสัญญาอปชั่นราคาน้ำมันเชื้อเพลิง (Fuel Price Option Agreements) ซึ่งบริษัทฯ จะทำการทบทวนทุกรายไตรมาส อย่างไรก็ดี การป้องกันความเสี่ยงจากราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่บริษัทฯ ทำไว้ แม้ว่าราคาตลาดของน้ำมันจะปรับตัวลดลงในอนาคต บริษัทฯ อาจไม่สามารถลดต้นทุนน้ำมันได้ในเวลาอันรวดเร็ว และด้วยลักษณะของการป้องกันความเสี่ยงจากราคาน้ำมันเชื้อเพลิงดังกล่าว บริษัทฯ อาจต้องรับภาระส่วนต่างของราคาน้ำมัน หากราคาน้ำมันต่ำกว่าราคาขั้นต่ำจากการทำประกันความเสี่ยง และในทางกลับกันบริษัทฯ อาจจะได้รับชดเชยส่วนต่างหากราคาน้ำมันสูงกว่าราคาขั้นสูงจากการทำประกันความเสี่ยงซึ่งบริษัทฯ จะบันทึกส่วนต่างดังกล่าวในส่วนต้นทุนขายและบริการของงบการเงินรวมของบริษัทฯ

ค่าใช้จ่ายในการประกอบกิจการสายการบิน (Airline Expenses)

ค่าใช้จ่ายส่วนใหญ่ของบริษัทฯ เป็นค่าใช้จ่ายประจำในทุกหน่วยการผลิต ซึ่งจะไม่แปรผันตามจำนวนเที่ยวบินที่ทำการบิน ค่าใช้จ่ายดังกล่าวรวมถึงค่าบำรุงรักษาและปรับปรุงเครื่องบิน ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย ค่าใช้จ่ายในการเช่าเครื่องบินและอะไหล่ ต้นทุนทางการเงิน ค่าเช่าตามสัญญาเช่าดำเนินงาน (Operating Lease) และค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงาน ดังนั้น อัตราการใช้เครื่องบินต่อลำที่สูงขึ้นจะส่งผลให้ต้นทุนต่อหน่วยลดลงและได้รับผลตอบแทนต่อผู้โดยสารเพิ่มขึ้น นอกจากนี้ ค่าใช้จ่ายของบริษัทฯ บางรายการซึ่งรวมถึงค่าน้ำมันสำหรับเครื่องบินและค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงานสำหรับนักบิน และลูกเรือ ผันแปรตามจำนวนเที่ยวบินที่ทำการบินแต่ไม่ได้ผันแปรตามอัตราส่วนการขนส่งผู้โดยสาร ดังนั้น การเปลี่ยนแปลงของอัตราส่วนการขนส่งผู้โดยสารเพียงเล็กน้อยอาจมีผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญต่อผลการดำเนินงานของบริษัทฯ ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้บริหารจัดการต้นทุนโดยการเพิ่มอัตราการใช้เครื่องบินต่อลำให้เหมาะสมแต่ยังคงรักษาระดับอัตราส่วนการขนส่งผู้โดยสารให้เพียงพอ และสอดคล้องกับข้อจำกัดด้านการดำเนินงานและกฎระเบียบที่ใช้บังคับเมื่ออัตราส่วนการขนส่งผู้โดยสารลดลง

บริษัทฯ มีมาตรการในการบริหารต้นทุนโดยเน้นไปที่การบริหารจัดการเส้นทางการบิน การบริหารจัดการและการป้องกันความเสี่ยงจากราคาน้ำมันเชื้อเพลิง การควบคุมจำนวนบุคลากร เงินเดือน ผลประโยชน์ และเงินค่าล่วงเวลาของพนักงาน ตลอดจนการควบคุมรายจ่ายของลูกเรือ

ค่าใช้จ่ายในการเช่าเครื่องบิน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 เครื่องบินจำนวน 20 ลำจากทั้งหมด 27 ลำของเครื่องบินของบริษัทฯ อยู่ภายใต้สัญญาเช่าดำเนินงาน (Operating Lease) 5 ลำ เป็นสัญญาเช่าทางการเงิน (Finance Lease) และบริษัทฯ เป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์เครื่องบิน 2 ลำ ทั้งนี้ ค่าใช้จ่ายในการเช่าเครื่องบิน รวมถึงค่าเช่าเครื่องบินที่ชำระให้บริษัทผู้ให้เช่าเครื่องบินและบริษัทผู้เช่าเครื่องบินตามสัญญาเช่าดำเนินงาน ซึ่งค่าใช้จ่ายเหล่านี้ส่วนใหญ่เป็นสกุลเงินเหรียญสหรัฐ โดยภายใต้สัญญาเช่าดำเนินงาน บริษัทฯ มีสิทธิใช้เครื่องบินและมีหน้าที่ชำระเงินค่าเช่าตามข้อตกลงการเช่าที่เกี่ยวข้อง ทั้งนี้ บริษัทฯ จะดำเนินการคืนเครื่องบินในสภาพที่ตกลงไว้เมื่อสิ้นสุดระยะเวลาเช่า อย่างไรก็ดี แม้ว่ากรรมสิทธิ์ในเครื่องบินยังเป็นของผู้ให้เช่า บริษัทฯ มีหน้าที่ที่จะต้องปฏิบัติตามกฎหมายและกฎระเบียบที่ใช้บังคับ และมีหน้าที่ในการดูแลรักษาซ่อมบำรุงเครื่องบิน การให้บริการ การประกันภัย การชำระภาษี ตลอดระยะเวลาที่สัญญาเช่ายังมีผลใช้บังคับ บริษัทฯ จะบันทึกค่าเช่าที่ชำระตามสัญญาเช่าดำเนินงานเป็นค่าใช้จ่ายตามสัญญาเช่าดำเนินงานในงบกำไรขาดทุนของบริษัทฯ โดยจะไม่บันทึกภาระหนี้สินที่เกี่ยวข้องกับเครื่องบินที่อยู่ภายใต้สัญญาเช่าดำเนินงานในงบดุลของบริษัทฯ แต่ปรากฏในหมายเหตุประกอบงบการเงินของบริษัทฯ

ค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษาเครื่องบิน

อายุโดยเฉลี่ยของเครื่องบินของบริษัทฯ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 เท่ากับ 8.8 ปี โดยทั่วไปแล้ว ต้นทุนในการบำรุงรักษาเครื่องบินที่มีอายุการใช้งานมานานจะสูงกว่าต้นทุนในการบำรุงรักษาเครื่องบินที่ใหม่กว่า ดังนั้น เมื่อฝูงบินของบริษัทฯ มีอายุมากขึ้นเรื่อยๆ ก็จะต้องมีการบำรุงรักษามากขึ้นและทำให้ค่าใช้จ่ายการบำรุงรักษาของบริษัทฯ ปรับสูงขึ้นตามไปด้วยเช่นกัน การบำรุงรักษาดังกล่าวอาจกระทบต่อต้นทุนการดำเนินงานบนฐานปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร และอัตราการใช้เครื่องบินต่อลำของบริษัทฯ ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อผลการดำเนินงานของบริษัทฯ ในที่สุด นอกจากนี้ เมื่อฝูงบินของบริษัทฯ มีอายุมากขึ้นเรื่อยๆ บริษัทฯ จะไม่สามารถใช้ประโยชน์จากการรับประกันเครื่องบินดังกล่าวจากผู้ผลิตซึ่งปกติมีอายุประมาณ 2-3 ปี และเมื่อฝูงบินของบริษัทฯ มีอายุมากขึ้น ภาพลักษณ์ของฝูงบินของบริษัทฯ ในมุมมองของผู้โดยสาร และความไม่เชื่อมั่นของผู้โดยสารต่อความปลอดภัยและเรื่องอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง อาจมีผลกระทบต่อความต้องการในการใช้บริการของผู้โดยสาร และย่อมจะส่งผลกระทบต่อผลการดำเนินงานของบริษัทฯ ด้วยเช่นกัน

การเปลี่ยนแปลงตามฤดูกาล

ผลการดำเนินงานของบริษัทฯ มีความผันผวนตามฤดูกาล โดยบริษัทฯ ประสบกับความผันผวนของความต้องการของผู้โดยสารในแต่ละช่วงเวลาต่างๆ ของวันและของสัปดาห์ตลอดจนความผันผวนของความต้องการของผู้โดยสารในแต่ละฤดูกาล บริษัทฯ คาดว่าผลการดำเนินงานของบริษัทฯ จะยังคงผันผวนต่อไปในอนาคต อันเป็นผลมาจากปัจจัยทางด้านฤดูกาลหลายๆ ประการ ซึ่งรวมถึงการเปลี่ยนแปลงในความต้องการของผู้โดยสาร ตารางการบินและต้นทุนขายและบริการ โดยปกติปริมาณการขนส่งและอัตราส่วนการขนส่งผู้โดยสารของบริษัทฯ จะสูงสุดในไตรมาสแรกซึ่งเป็นช่วงที่มีจำนวนนักท่องเที่ยวสูงสุด และสูงรองลงมาในไตรมาสที่สี่ ไตรมาสที่สาม และไตรมาสที่สองของปี ตามลำดับ

ทั้งนี้ ในช่วงเวลาที่อุปสงค์ของผู้โดยสารอยู่ในระดับสูงนั้น บริษัทฯ จะประเมินอุปสงค์และอุปทาน ตลอดจนปัจจัยทางด้านตลาดเพื่อเพิ่มปริมาณการขนส่งในเที่ยวบิน รวมทั้งบริษัทฯ ยังได้ดำเนินการจัดสรร หรือปรับลดปริมาณการขนส่งในเที่ยวบินสำหรับช่วงที่ความต้องการของผู้โดยสารอยู่ในระดับต่ำและดำเนินการซ่อมบำรุงเครื่องบินมากขึ้นในช่วงเวลาดังกล่าว ดังนั้น บริษัทฯ จึงวางแผนในการซ่อมบำรุงรักษาเครื่องบินในไตรมาสที่สองเป็นหลัก

ความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ

ทั้งนี้ ราคาบัตรโดยสารที่เป็นสกุลเงินต่างประเทศจะแปรผันตามอัตราแลกเปลี่ยนสกุลเงินต่างประเทศเมื่อเทียบกับสกุลเงินบาท ในขณะที่ต้นทุนขายและบริการที่อยู่ในรูปสกุลเงินต่างประเทศอาจเพิ่มขึ้นเมื่อแปลงค่าเป็นสกุลเงินบาท บริษัทฯ จึงมีนโยบายการบริหารจัดการความเสี่ยงในการแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศโดยใช้นโยบายบริหารอัตราแลกเปลี่ยนแบบสมดุล (Matching Approach) ระหว่างจำนวนเงินที่ได้รับกับจำนวนเงินที่ต้องจ่ายในแต่ละสกุลเงิน บริษัทฯ สามารถกำหนดสกุลเงินที่บริษัทฯ จะได้รับจากการขายบัตรโดยสารที่ผ่านผู้แทนที่ได้รับอนุญาตจาก IATA ในส่วนของเงินต่างประเทศที่ไม่สามารถจัดหาได้ และสำหรับรายได้ในส่วนที่เหลือบริษัทฯ จะดำเนินการแปลงเงินต่างประเทศจากสกุลหนึ่งเป็นสกุลเงินที่ต้องการ ในอัตรา ณ เวลาทำการแลกเปลี่ยนนั้นทั้งนี้บริษัทฯ ไม่ได้เข้าทำสัญญาป้องกันความเสี่ยงใดๆ เพื่อที่จะป้องกันความเสี่ยงจากความผันผวนในอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ และบริษัทฯ จะบันทึกกำไรหรือขาดทุนจากการแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศสุทธิ เป็นรายได้อื่นหรือค่าใช้จ่ายอื่นแล้วแต่กรณี

ความเสี่ยงของอัตราดอกเบี้ย

ภาระหนี้คงค้างของบริษัทฯ มีทั้งอัตราดอกเบี้ยคงที่และอัตราดอกเบี้ยลอยตัว โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 บริษัทฯ มีภาระหนี้คงค้างที่มีอัตราดอกเบี้ยลอยตัวคิดเป็นร้อยละ 8.1 ของจำนวนหนี้สินคงค้างของบริษัทฯ (รวมถึงสัญญาเช่าทางการเงินด้วย) ทั้งนี้ บริษัทฯ ไม่มีการทำสัญญาการป้องกันความเสี่ยงของอัตราดอกเบี้ย

2.2 ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อธุรกิจสนามบิน

บริษัทฯ มีรายได้จากสนามบินโดยการคิดค่าบริการผู้โดยสารขาออก 200-600 บาทต่อคน ซึ่งได้รับจากผู้โดยสารระหว่างประเทศ และในประเทศที่เดินทางออกจากสนามบินสมุย สนามบินสุโขทัยและสนามบินตราด ตามลำดับ ทั้งนี้การเปลี่ยนแปลงของรายได้ของบริษัทฯ จากค่าบริการผู้โดยสารจะขึ้นอยู่กับจำนวนผู้โดยสารขาออกจากสนามบินและอัตราค่าบริการที่เรียกเก็บ นอกจากนี้บริษัทฯ มีรายได้จากค่าบริการลงจอดอากาศยาน และค่าบริการที่จอดอากาศยาน ที่ได้รับจากสายการบินอื่นๆ ที่นำเครื่องบินลงจอดในสนามบินของบริษัทฯ ซึ่งจำนวนเที่ยวบินที่ลงจอดในสนามบินจะมีความสัมพันธ์ต่อรายได้ดังกล่าว

ในเดือนพฤศจิกายนที่ผ่านมา กรมการบินพลเรือนได้อนุญาตให้บริษัทฯ เพิ่มจำนวนเที่ยวบินขาเข้าและขาออกจาก สนามบินสมุย เป็นไม่เกิน 50 เที่ยวบินต่อวันแล้ว ปัจจุบันบริษัทฯ ได้ดำเนินการศึกษาเส้นทางการบินใหม่ และการเพิ่มจำนวน เที่ยวบินในเส้นทางที่ให้บริการอยู่ในปัจจุบันแล้ว

2.3 ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจสนามบิน

BFS Cargo

บริษัท ดับบลิวเอฟเอสฟิเจอร์โก จำกัด (“BFS Cargo”) เป็นบริษัทร่วมที่บริษัทฯ ถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 49.0 ประกอบธุรกิจให้บริการคลังสินค้าระหว่างประเทศที่สนามบินสุวรรณภูมิ ซึ่ง BFS Cargo มีบริษัทร่วมที่ถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 49.0 คือ บริษัท บีเอฟเอสคาร์โก ดีเอ็มเค จำกัด ประกอบธุรกิจให้บริการคลังสินค้าที่สนามบินดอนเมือง

ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อผลการดำเนินงานของ BFS Cargo ประกอบด้วยระวางน้ำหนัก (Tonnage) ราคาค่าบริการ ซึ่งทั้ง ระวางน้ำหนักและค่าบริการจะรับผลกระทบจากภาวะทางเศรษฐกิจของโลกอุปสงค์และอุปทานรวมทั้งค่าใช้จ่ายด้านแรงงานทั้งนี้ BFS Cargo มีปริมาณระวางน้ำหนัก (Tonnage) ที่ให้บริการเท่ากับ 349,935 ตัน ในปี 2556 และ 371,530 ตันในปี 2557 และในเดือนมกราคม 2556 BFS Cargo ได้ขยายความจุในการเก็บรักษาสินค้าโดยเพิ่มขึ้นจาก 400,000 ตันต่อปีเป็น 550,000 ตันต่อปี

BAC

บริษัท ครีวการบินกรุงเทพ จำกัด (“BAC”) เป็นบริษัทย่อยที่บริษัทฯ ถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 90.0 ประกอบธุรกิจ ให้บริการครัวการบินที่สนามบินสุวรรณภูมิ ซึ่ง BAC มีบริษัทย่อยที่ถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 99.9 คือ บริษัท บีเอซี กรุ๊ปเมท์ เฮาส์ จำกัด ประกอบธุรกิจร้านอาหาร และมีบริษัทย่อยที่ถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 69.9 คือ บริษัท บางกอกแอร์เคเทอริงกรุ๊ป จำกัด ประกอบธุรกิจให้บริการครัวการบินที่สนามบินภูเก็ต

ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อผลการดำเนินงานของ BAC ประกอบด้วยจำนวนอาหารที่ผลิตและที่ส่งขึ้นเครื่อง ราคาอาหารต่อ หน่วย และราคาของวัตถุดิบในการประกอบอาหาร ทั้งนี้ BAC ได้ทำการเพิ่มจำนวนอาหารที่ผลิตและที่ส่งขึ้นเครื่องอย่างต่อเนื่อง จาก 23,430 รายการต่อวันในปี 2556 เป็น 24,528 รายการต่อวันในปี 2557 กลยุทธ์ในด้านราคาของ BAC ขึ้นอยู่กับการเจรจา ต่อรองกับลูกค้าเป็นรายกรณีและขึ้นอยู่กับการแข่งขันกับราคาอาหารของกลุ่มแข่งรายหลักๆ

BFS Ground

บริษัท บริการภาคพื้นการบินกรุงเทพเวิลด์ไวด์ไฟลท์เซอร์วิส จำกัด (“BFS Ground”) เป็นบริษัทย่อยที่บริษัทฯ ถือหุ้น ในสัดส่วนร้อยละ 90.0 โดยประกอบธุรกิจให้บริการภาคพื้นและให้บริการในลานจอดและอุปกรณ์ภาคพื้นในสนามบินสุวรรณ ภูมิ ซึ่ง BFS Ground มีบริษัทย่อยที่ถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 51.0 คือ บริษัท บีเอฟเอสคาร์โก ดีเอ็มเค จำกัด ประกอบธุรกิจ ให้บริการคลังสินค้าที่สนามบินดอนเมือง

ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อผลการดำเนินงานของ BFS Ground ประกอบด้วยราคาค่าบริการ จำนวนเที่ยวบินที่ให้บริการและ ค่าใช้จ่ายด้านแรงงาน ทั้งนี้ BFS Ground ได้ขยายจำนวนเที่ยวบินที่ให้บริการจาก 518,384 เที่ยวบินในปี 2556 เป็น 54,871 เที่ยวบินในปี 2557 กลยุทธ์ในเรื่องราคาของ BFS Ground ขึ้นอยู่กับอัตราค่าบริการของกลุ่มแข่งรายอื่นและจำนวนเที่ยวบินที่ BFS Ground ให้บริการนั้นจะขึ้นอยู่กับปริมาณเที่ยวบิน ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

4. คำอธิบายและวิเคราะห์ผลการดำเนินงาน ปี 2557

งบการเงินรวมสำหรับปี 2557 ประกอบด้วยงบการเงินเฉพาะกิจการและงบการเงินของบริษัทย่อยรวม 9 บริษัท

หน่วย : ล้านบาท

| | งบการเงินรวม | | | |
|--------------------------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| | ปี 2557 | ปี 2556 | เปลี่ยนแปลง | |
| | | | ล้านบาท | % |
| กำไรสำหรับปี/งวด | 385.7 | 990.0 | (604.3) | (61.0%) |
| บวก: | | | | |
| ค่าใช้จ่ายทางการเงิน | 1,638.4 | 1,765.6 | (127.2) | (7.2%) |
| ค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้ | 0.5 | 139.9 | (139.4) | (99.6%) |
| ตัดจำหน่ายสินทรัพย์ถาวร | 11.8 | 72.2 | (60.4) | (83.7%) |
| หัก: | | | | |
| รายได้เงินปันผล | 244.1 | 219.6 | 24.5 | 11.2% |
| กำไรจากการขายเงินลงทุน | 3.4 | 41.6 | (38.2) | (91.8%) |
| กำไรจากการขายเงินลงทุนในบริษัทย่อย | - | 3.0 | (3.0) | (100.0%) |
| กำไรจากการขายสินทรัพย์ | 3.9 | 2.4 | 1.5 | 62.5% |
| ดอกเบี้ยรับ | 73.6 | 24.7 | 48.9 | 198.0% |
| EBIT⁽¹⁾ | 1,711.3 | 2,676.4 | (966.1) | (36.1%) |
| บวก: | | | | |
| ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย | 644.7 | 572.9 | 71.8 | 12.5% |
| EBITDA⁽¹⁾ | 2,356.0 | 3,249.3 | (894.3) | (27.5%) |
| บวก: | | | | |
| ค่าเช่าเครื่องบิน | 1,754.0 | 1,530.2 | 223.8 | 14.6% |
| EBITDAR⁽¹⁾ | 4,110.1 | 4,779.5 | (670.4) | (14.0%) |
| รายได้รวม | 22,123.5 | 20,721.4 | 1,402.1 | 6.8% |
| รายได้จากการดำเนินงาน ⁽²⁾ | 21,798.5 | 20,430.1 | 1,368.4 | 6.7% |
| EBIT Ratio (%) | 7.9 | 13.1 | (5.2) | (39.7%) |
| EBIDA Ratio (%) | 10.8 | 15.9 | (5.1) | (32.1%) |
| EBITDAR Ratio (%) | 18.9 | 23.4 | (4.5) | (19.2%) |

หมายเหตุ : ⁽¹⁾ สำหรับการคำนวณ EBIT EBITDA และ EBITDAR รวมถึงการคำนวณ EBIT EBITDA และ EBITDAR ต่อรายได้รวม เป็นการคำนวณเพิ่มเติมซึ่งผู้ลงทุนไม่ควรพิจารณาเป็นการแสดงผลการดำเนินงานหรือสภาพคล่อง หรือใช้ทดแทนกำไรสำหรับปี/งวด หรือกระแสเงินสดจากการดำเนินงาน ซึ่งถูกแสดงในงบการเงินของบริษัทฯ ที่จัดทำขึ้นตามมาตรฐานการบัญชี ทั้งนี้ เนื่องจากมีวิธีการคำนวณ EBIT EBITDA และ EBITDAR หลายวิธี EBIT EBITDA และ EBITDAR ตามที่ปรากฏในเอกสารฉบับนี้ อาจไม่สามารถนำไปเปรียบเทียบกับมาตรฐานที่มีชื่อเรียกอย่างเดียวกันที่ใช้โดยบริษัทอื่น

(2) รายได้รวมหักรายได้ที่ไม่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงาน (รายได้เงินปันผลกำไรจากการขายเงินลงทุนกำไรจากการขายเงินลงทุนในบริษัท ย่อยกำไรจากการขายสินทรัพย์และดอกเบี้ยรับ)

กำไรจากการดำเนินงานและกำไรสุทธิ

บริษัทฯ มีรายได้จากการดำเนินงานในปี 2556 และปี 2557 เท่ากับ 20,430.1 ล้านบาท และ 21,798.5 ล้านบาทตามลำดับ ซึ่งเพิ่มขึ้นร้อยละ 6.7 ในขณะที่ค่าใช้จ่ายในการดำเนินการเพิ่มขึ้นจาก 18,219.8 ล้านบาท เป็น 20,536.6 ล้านบาท หรือเพิ่มขึ้นใน อัตราร้อยละ 12.7 ส่วนใหญ่เกิดจากการเพิ่มขึ้นของค่าน้ำมันเชื้อเพลิงจำนวน 1,042.5 ล้านบาท ค่าซ่อมบำรุงเครื่องบินจำนวน 563.7 ล้านบาท ค่าบริการผู้โดยสารจำนวน 524.3 ล้านบาท และค่าเช่าเครื่องบินจำนวน 223.8 ล้านบาท ส่งผลให้บริษัทฯ มีกำไร สำหรับปีลดลงจาก 990.0 ล้านบาท เป็น 385.7 ล้านบาท

บริษัทฯ มีกำไรก่อนดอกเบี้ยจ่ายและภาษีเงินได้ (EBIT) คำนวณจากรายได้รวม (ไม่รวมรายได้เงินปันผล ดอกเบี้ยรับ กำไรจากการขายเงินลงทุนและกำไรจากการขายสินทรัพย์)หักด้วยค่าใช้จ่ายรวม เท่ากับ 2,676.4 ล้านบาท และ 1,711.3 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 13.1 และร้อยละ 7.9 ของรายได้จากการดำเนินงานตามลำดับ

บริษัทฯ มีกำไรก่อนดอกเบี้ยจ่ายและภาษีเงินได้ บวกด้วยค่าเสื่อมราคา และค่าตัดจำหน่าย (EBITDA) คำนวณจากรายได้ รวม (ไม่รวมรายได้เงินปันผล ดอกเบี้ยรับ กำไรจากการขายเงินลงทุนและกำไรจากการขายสินทรัพย์)หักด้วยค่าใช้จ่ายรวม บวก กลับด้วยค่าเสื่อมราคา และค่าตัดจำหน่าย เท่ากับ 3,249.3 ล้านบาท และ 2,356.1 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 15.9 และร้อยละ 10.8 ของรายได้จากการดำเนินงานตามลำดับ

บริษัทฯ มีกำไรก่อนดอกเบี้ยจ่ายและภาษีเงินได้ บวกด้วยค่าเสื่อมราคา ค่าตัดจำหน่าย และค่าเช่าเครื่องบิน (EBITDAR) คำนวณจากรายได้รวม (ไม่รวมรายได้เงินปันผล ดอกเบี้ยรับ กำไรจากการขายเงินลงทุนและกำไรจากการขายสินทรัพย์) หักด้วย ค่าใช้จ่ายรวม บวกกลับด้วยค่าเสื่อมราคา ค่าตัดจำหน่าย และค่าเช่าเครื่องบิน เท่ากับ 4,779.5 ล้านบาท และ 4,110.1 ล้านบาท หรือ คิดเป็นร้อยละ 23.4 และร้อยละ 18.9 ของรายได้จากการดำเนินงานตามลำดับ

รายได้

รายได้รวมของบริษัทฯ (โดยไม่รวมรายได้ระหว่างสายธุรกิจ) สามารถแบ่งตามสายธุรกิจออกเป็น 4 ประเภทดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

| รายได้แบ่งตามสายธุรกิจ | งบการเงินรวม | | | | | |
|--------------------------------------------|--------------|--------------------|----------|--------------------|-------------|-------|
| | 2557 | % ของ รายได้รวม | 2556 | % ของ รายได้รวม | เปลี่ยนแปลง | |
| | | | | | ล้านบาท | % |
| 1. ธุรกิจสายการบิน | 17,844.1 | 80.7 | 16,734.7 | 80.8 | 1,109.4 | 6.6 |
| 2. ธุรกิจสนามบิน | 504.3 | 2.3 | 485.5 | 2.3 | 18.8 | 3.7 |
| 3. ธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจ สนามบิน | 2,684.4 | 12.1 | 2,698.7 | 13.0 | (14.4) | (0.5) |
| 4. รายได้ที่ไม่ได้แบ่งตามสายธุรกิจ | 1,090.7 | 4.9 | 802.4 | 3.9 | 288.4 | 35.9 |
| รวมรายได้ | 22,123.5 | 100.0 | 20,721.4 | 100.0 | 1,402.1 | 6.8 |

รายได้จากธุรกิจสายการบิน

ผลการดำเนินงานในปี 2556 และ 2557 รายได้จากธุรกิจสายการบินเป็นรายได้หลักของบริษัทฯ คิดเป็นร้อยละ 80.8 และ 80.7 ของรายได้รวมของบริษัทฯ

รายได้ค่าโดยสารประกอบด้วยรายได้จากการให้บริการเที่ยวบินแบบประจำและรายได้จากการให้บริการเที่ยวบินแบบเช่าเหมาลำ โดยมีรายละเอียดดังนี้

ตารางรายละเอียดรายได้ธุรกิจสายการบิน

หน่วย : ล้านบาท

| | งบการเงินรวม | | | | | |
|---------------------------------------------|--------------|--------------------|----------|--------------------|-------------|--------|
| | 2557 | % ของ รายได้รวม | 2556 | % ของ รายได้รวม | เปลี่ยนแปลง | |
| | | | | | ล้านบาท | % |
| รายได้จากการขนส่งผู้โดยสารแบบประจำ | 17,492.0 | 79.1 | 16,404.2 | 79.2 | 1,087.8 | 6.6 |
| - เส้นทางการบินภายในประเทศ | 10,670.4 | 48.2 | 10,434.6 | 50.4 | 235.8 | 2.3 |
| - เส้นทางการบินระหว่างประเทศ | 6,821.6 | 30.8 | 5,969.6 | 28.8 | 852.0 | 14.3 |
| รายได้จากการให้บริการเที่ยวบินแบบเช่าเหมาลำ | 20.6 | 0.1 | 80.1 | 0.4 | (59.6) | (74.3) |
| รวมรายได้ค่าโดยสาร | 17,512.6 | 79.2 | 16,484.3 | 79.6 | 1,028.3 | 3.9 |
| ค่าธรรมเนียมขนส่ง | 331.5 | 1.5 | 250.4 | 1.2 | 81.1 | 32.4 |
| รวมรายได้ธุรกิจสายการบิน | 17,844.1 | 80.7 | 16,734.7 | 80.8 | 1,109.4 | 6.6 |

รายได้จากการให้บริการเที่ยวบินแบบประจำทั้งเส้นทางการบินในประเทศและระหว่างประเทศในปี 2556 และ ปี 2557 เพิ่มขึ้นจาก 16,404.2 ล้านบาทเป็น 17,492.0 ล้านบาทตามลำดับ รายได้ของบริษัทฯ เพิ่มขึ้นเป็นผลมาจากในช่วงปลายปี 2556 – 2557 บริษัทฯ ได้รับมอบเครื่องบินประเภทแอร์บัส เอ 320 รวมจำนวน 3 ลำ และเครื่องบินแบบเอทีอาร์ 72-600 จำนวน 1 ลำ ทำให้บริษัทฯ มีจำนวนที่นั่งผู้โดยสารที่เพิ่มมากขึ้นและ สามารถบริหารจัดการเพิ่มความถี่ของเที่ยวบิน รวมทั้งเพิ่มเส้นทางบินใหม่ จึงส่งผลให้ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร(ASK) เพิ่มขึ้นร้อยละ 39.2 จากปีก่อนหน้า

ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (RPK) มีการเติบโตร้อยละ 33.8 ในปี 2557 ในขณะที่รายได้ปริมาณด้านการผลิตผู้โดยสาร (RASK) ลดลงจาก 4.5 บาท เป็น 3.4 บาท โดยเป็นผลกระทบจากเหตุการณ์ความไม่สงบทางการเมืองในประเทศไทยในช่วงไตรมาสที่ 4 ปี 2556 ซึ่งดำเนินต่อเนื่องมาจนถึงไตรมาสที่ 3 ปี 2557 ส่งผลให้เกิดความผันผวนของราคาบัตรโดยสาร อันเนื่องมาจากการแข่งขันด้านราคา ในขณะที่บริษัทฯ มีต้นทุนต่อการผลิตด้านผู้โดยสาร (CASK) ลดลงจาก 4.00 บาท เป็น 3.26 บาท ตามปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร(ASK) ที่เพิ่มสูงขึ้น

รายได้จากธุรกิจสนามบิน

สำหรับผลการดำเนินงานปี 2557 รายได้จากธุรกิจสนามบินคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 2.3 ของรายได้รวมของบริษัทฯ รายได้จากธุรกิจสนามบินมาจากรายได้ค่าบริการผู้โดยสารที่ได้รับจากผู้โดยสารขาออก ซึ่งรายได้ค่าบริการผู้โดยสารโดยส่วนใหญ่ จะเป็นรายได้ที่มาจากสนามบินสมุย

บริษัทฯ เป็นเจ้าของและเป็นผู้ดำเนินธุรกิจสนามบินทั้ง 3 สนามบิน ซึ่งได้แก่สนามบินสมุย สนามบินตราดและสนามบินสุโขทัย โดยสนามบินสมุยเป็นสนามบินหลักของบริษัทฯ

รายได้จากธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจสนามบิน

รายได้จากธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจสนามบิน จะแสดงเฉพาะส่วนที่ให้บริการให้แก่สายการบินอื่น ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

| | งบการเงินรวม | | | | | |
|----------------------------------------------------------|--------------|----------------|---------|----------------|-------------|-------|
| | 2557 | % ของรายได้รวม | 2556 | % ของรายได้รวม | เปลี่ยนแปลง | |
| | | | | | ล้านบาท | % |
| บจ.การบริการบินกรุงเทพ | 943.7 | 4.3 | 936.0 | 4.5 | 7.7 | 0.8 |
| บจ.บริการภาคพื้นการบินกรุงเทพ เวิลด์ไวด์โพลีคาร์บอเนต | 1,454.0 | 6.6 | 1,488.0 | 7.2 | (34.0) | (2.3) |
| บจ.การบินกรุงเทพบริการภาคพื้น | 253.6 | 1.2 | 211.4 | 1.0 | 42.2 | 19.9 |

บริษัท การบริการบินกรุงเทพ จำกัด (BAC)

รายได้ของ บจ. การบริการบินกรุงเทพ ในปี 2557 เพิ่มขึ้นจากปี 2556 เล็กน้อยโดยมีรายได้เท่ากับ 943.7 ล้านบาททั้งนี้ จำนวนอาหารที่ผลิตเฉลี่ยต่อวันเพิ่มขึ้นร้อยละ 4.7 เป็นการเพิ่มขึ้นในอัตราที่ลดลง เนื่องจากผู้โดยสารที่เดินทางเข้าออกสนามบินสุวรรณภูมิ มีปริมาณลดลงซึ่งเป็นผลกระทบจากเหตุการณ์ความไม่สงบภายในประเทศ

บริษัท บริการภาคพื้นการบินกรุงเทพเวิลด์ไวด์โพลีคาร์บอเนต จำกัด (BFS Ground)

รายได้ของ บจ. บริการภาคพื้นการบินกรุงเทพเวิลด์ไวด์โพลีคาร์บอเนต ในปี 2557 เท่ากับ 1,454.0 ล้านบาทเมื่อเปรียบเทียบกับปี 2556 บริษัทฯ มีรายได้ลดลงจากที่คาดการณ์เพียงเล็กน้อย ซึ่งเกิดจากสายการบินต่างๆ ลดจำนวนเที่ยวบินลง และบางสายการบินได้หยุดการให้บริการการบินเข้ามายังประเทศไทย

บริษัท การบินกรุงเทพบริการภาคพื้น จำกัด (PGGS)

บจ. การบินกรุงเทพบริการภาคพื้น เริ่มดำเนินธุรกิจเมื่อวันที่ 15 สิงหาคม 2555 โดยประกอบธุรกิจโดยการให้บริการภาคพื้นดินแก่สายการบินต่างๆในสนามบินสมุย

ผลการดำเนินงานในปี 2556 และ 2557 รายได้ของ บจ. การบินกรุงเทพบริการภาคพื้น เพิ่มขึ้นจาก 211.4 ล้านบาท เป็น 253.6 ล้านบาท ซึ่งเป็นผลจากการปรับราคาค่าบริการขึ้น

รายได้ที่ไม่ได้แบ่งตามสายธุรกิจ

บริษัทฯ มีรายได้อื่นๆ ที่ไม่เกี่ยวข้องกับธุรกิจสายการบิน ธุรกิจสนามบิน และธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจสนามบิน โดยมีรายละเอียดดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

| | งบการเงินรวม | | | | | |
|----------------------------------------------------------------|--------------|--------------------|-------|--------------------|-------------|--------|
| | 2557 | % ของ รายได้รวม | 2556 | % ของ รายได้รวม | เปลี่ยนแปลง | |
| | | | | | ล้านบาท | % |
| กำไรจากการขายเงินลงทุนใน หลักทรัพย์และเงินลงทุนในบริษัทย่อย | 3.4 | 0.0 | 44.6 | 0.2 | (41.2) | (92.4) |
| เงินปันผลรับ | 244.1 | 1.1 | 219.6 | 1.1 | 24.5 | 11.2 |
| รายได้อื่นๆ ⁽¹⁾ | 843.2 | 3.8 | 538.1 | 2.6 | 305.1 | 56.7 |
| รวมรายได้ที่ไม่ได้แบ่งตามสายธุรกิจ | 1,090.7 | 4.9 | 802.4 | 3.9 | 288.3 | 35.9 |

หมายเหตุ ⁽¹⁾ รายได้อื่นๆ มีองค์ประกอบหลักคือรายได้ค่าธรรมเนียมบัตรโดยสาร ค่าสัมภาระส่วนเกิน ดอกเบี้ยรับและกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยน เป็นต้น

สำหรับผลการดำเนินงานปี 2556 และ 2557 รายได้ที่ไม่ได้แบ่งตามสายธุรกิจเพิ่มขึ้นจาก 802.4 ล้านบาท เป็น 1,090.7 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 4.9 ของรายได้รวม ส่วนใหญ่เกิดจากรายได้ค่าธรรมเนียมบัตรโดยสารค่าสัมภาระส่วนเกิน และรายได้ค่าบริการที่บริษัทฯ ให้บริการต่างๆ กับสายการบินอื่น

ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม

ผลการดำเนินงานปี 2556 และ 2557 บริษัทฯ มีส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วมเพิ่มขึ้นจาก 394.0 ล้านบาท เป็น 437.7 ล้านบาท ตามลำดับ ส่วนใหญ่เป็นส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัท ดับบลิวเอฟเอเอสพีจี การ์์ จำกัด เป็นจำนวน 232.6 ล้านบาท เนื่องจากมีผลการดำเนินงานที่ดีขึ้น

ค่าใช้จ่าย

ค่าใช้จ่ายประกอบด้วยต้นทุนขายและบริการ ค่าใช้จ่ายในการขายและบริหารเป็นหลัก โดยมีรายละเอียด ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

| | งบการเงินรวม | | | | | |
|-----------------------|--------------|----------------------------|----------|------------------------|-------------|--------|
| | 2557 | % ของ ค่าใช้จ่าย รวม | 2556 | % ของ ค่าใช้จ่ายรวม | เปลี่ยนแปลง | |
| | | | | | ล้านบาท | % |
| ต้นทุนขายและบริการ | 17,563.1 | 85.5 | 15,034.1 | 82.5 | 2,529.1 | 16.8 |
| ค่าใช้จ่ายในการขาย | 1,510.2 | 7.4 | 1,425.2 | 7.8 | 85.0 | 6.0 |
| ค่าใช้จ่ายในการบริหาร | 1,456.8 | 7.1 | 1,689.9 | 9.3 | (233.1) | (13.8) |
| ค่าใช้จ่ายอื่น | 6.5 | 0.0 | 70.6 | 0.4 | (64.1) | (90.8) |
| ค่าใช้จ่ายรวม | 20,536.6 | 100.0 | 18,219.8 | 100.0 | 2,316.8 | 12.7 |

ต้นทุนขายและบริการ

ในปี 2556 และ 2557 ต้นทุนขายและบริการเป็นค่าใช้จ่ายหลักของบริษัทฯ ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 82.5 และร้อยละ 85.5 ของค่าใช้จ่ายรวมตามลำดับการเพิ่มขึ้นของต้นทุนขายและบริการเป็นผลมาจากการเพิ่มขึ้นของค่าใช้จ่ายน้ำมันเชื้อเพลิง ค่าซ่อมบำรุงเครื่องบิน ค่าบริการผู้โดยสาร และค่าเช่าเครื่องบิน

ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง : ค่าน้ำมันเชื้อเพลิงเป็นต้นทุนที่มีสัดส่วนที่สูงที่สุดในต้นทุนขายและบริการบริษัทฯ มีค่าน้ำมันเชื้อเพลิงเพิ่มขึ้นจาก 4,162.5 ล้านบาท เป็น 5,205.0 ล้านบาท ในปี 2556 และ 2557 ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 30.8 และ 32.7 ของต้นทุนขายและบริการ ตามลำดับ ค่าน้ำมันเชื้อเพลิงที่เพิ่มขึ้น สันแปรตามปริมาณการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงที่เพิ่มขึ้นเนื่องจากจำนวนชั่วโมงปฏิบัติการบินที่เพิ่มขึ้น แม้ว่าราคาน้ำมันเชื้อเพลิงราคาร้านน้ำมันเชื้อเพลิงเฉลี่ย ลดลงจาก 123.0 เหรียญสหรัฐต่อบาร์เรล เป็น 112.5 เหรียญสหรัฐต่อบาร์เรลในปี 2557

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 บริษัทฯ ได้ประกันความเสี่ยงด้านราคาน้ำมัน โดยสัดส่วนถัวเฉลี่ยร้อยละ 58.6 ของปริมาณการใช้โดยการทำสัญญาซื้อน้ำมันล่วงหน้าในราคาขั้นต่ำที่ 96.9 เหรียญสหรัฐต่อบาร์เรล และราคาขั้นสูงที่ 119.3 เหรียญสหรัฐต่อบาร์เรล

ค่าซ่อมแซมเครื่องบิน : บริษัทฯ มีค่าซ่อมแซมเครื่องบินเพิ่มขึ้นจาก 1,411.2 ล้านบาท เป็น 1,974.9 ล้านบาท ในปี 2556 และ 2557 ตามลำดับ ซึ่งเกิดจากการซ่อมบำรุงใหญ่ขึ้น C Check เครื่องบินจำนวน 20 ลำ การซ่อมบำรุงใหญ่เครื่องยนต์ (Engine) และชุดฐานล้อเครื่องบิน (Landing Gears) ค่าใช้จ่ายที่บริษัทฯ ต้องสำรองเพื่อการซ่อมบำรุงเครื่องบินให้กับผู้ให้เช่าตามเงื่อนไขของสัญญาเช่าเครื่องบิน (Maintenance Reserve Fund) รวมทั้งค่าใช้จ่ายบางประเภทที่เพิ่มขึ้นตามอายุของฝูงบิน

ค่าบริการผู้โดยสาร : บริษัทฯ มีค่าบริการผู้โดยสารเพิ่มขึ้นจาก 2,085.3 ล้านบาท เป็น 2,609.6 ล้านบาท สำหรับ ปี 2556 และ 2557 ตามลำดับ ทั้งนี้ การเพิ่มขึ้นของค่าบริการผู้โดยสาร เป็นผลจากจำนวนของผู้โดยสาร และจำนวนเที่ยวบินที่ให้บริการที่เพิ่มขึ้น และการเพิ่มมาตรฐานการบริการแก่ผู้โดยสาร

ค่าเช่าเครื่องบิน : บริษัทฯ มีต้นทุนค่าเช่าเครื่องบินเพิ่มจาก 1,530.2 ล้านบาท เป็น 1,754.0 ล้านบาท สำหรับปี 2556 และ 2557 ตามลำดับ การเพิ่มขึ้นของค่าเช่าเครื่องบินมา เป็นผลมาจากการรับมอบเครื่องบินประเภทแอร์บัส เอ 320 จำนวน 2 ลำ ในเดือนธันวาคม 2556 และการได้รับมอบเครื่องบินแอร์บัส เอ 320 อีก 1 ลำ ในเดือนกรกฎาคม 2557

ค่าใช้จ่ายในการขาย

สำหรับปี 2556 และ 2557 ค่าใช้จ่ายในการขายคิดเป็นร้อยละ 7.8 และร้อยละ 7.4 ของค่าใช้จ่ายรวม ตามลำดับ ซึ่งค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้นเกิดจากค่าธรรมเนียมการสำรองที่นั่งผ่านตัวแทนจำหน่ายบัตรโดยสารและระบบอื่นที่สนับสนุนการขาย ตามจำนวนผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้น

ค่าใช้จ่ายในการบริหาร

ในปี 2556 และ 2557 ค่าใช้จ่ายในการบริหารคิดเป็นร้อยละ 9.3 และร้อยละ 7.1 ของค่าใช้จ่ายรวม ตามลำดับทั้งนี้ ในปี 2556 บริษัทฯ มีการบันทึกค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับใช้ทุนเป็นเกณฑ์ซึ่งเกิดจากการออกหุ้นเพิ่มทุนแก่กรรมการและพนักงาน ส่งผลให้มีค่าใช้จ่ายในการบริหารของปี 2556 เพิ่มขึ้นกว่าปีอื่นๆ

ค่าใช้จ่ายทางการเงิน

ค่าใช้จ่ายทางการเงินมีองค์ประกอบหลักคือ ค่าเช่าตามสัญญาเช่าช่วงจากกองทุนรวมสิทธิการเช่าอสังหาริมทรัพย์ สยามบินสมุย ทั้งในส่วนของการเช่าตามสัญญาเช่าช่วง และส่วนที่ผันแปรตามจำนวนผู้โดยสารขาออกและเที่ยวบินขาเข้าอย่างไรก็ตาม ในปี 2556 บริษัทฯ ได้เปลี่ยนแปลงวิธีการบันทึกบัญชีเงินกู้ยืมระยะยาวจากกิจการที่เกี่ยวข้องในส่วนของการเช่าช่วงจากกองทุนรวมซึ่งกำหนดให้ทำการประมาณการค่าเช่าคงที่ และค่าบริการผันแปรที่อาจเกิดขึ้นในอนาคตตลอดอายุสัญญาเช่าช่วง และนำมาคำนวณหาอัตราดอกเบี้ยที่แท้จริง จากการคำนวณด้วยวิธีดังกล่าว ส่งผลให้มูลค่าทางบัญชีของเงินกู้ยืมระยะยาวดังกล่าวเพิ่มสูงขึ้น

นอกจากนี้ค่าใช้จ่ายทางการเงินยังรวมถึง ดอกเบี้ยจ่ายและค่าธรรมเนียมที่จ่ายชำระให้แก่สถาบันการเงิน และหนี้สินภายใต้สัญญาเช่าทางการเงิน (Finance Lease) ในรูปแบบสัญญาซื้อขายแบบมีเงื่อนไข (Conditional Sale Agreement)

หน่วย : ล้านบาท

| | งบการเงินรวม | | | | | |
|--------------------------------------------|--------------|------------------------|---------|------------------------|-------------|--------|
| | 2557 | % ของ ค่าใช้จ่ายรวม | 2556 | % ของ ค่าใช้จ่ายรวม | เปลี่ยนแปลง | |
| | | | | | ล้านบาท | % |
| ดอกเบี้ยจ่ายกองทุนรวม | 1,294.2 | 6.3 | 1,331.7 | 7.3 | (37.6) | (2.8) |
| ดอกเบี้ยจ่ายและค่าธรรมเนียม ⁽¹⁾ | 344.0 | 1.7 | 433.7 | 2.4 | (89.7) | (20.7) |
| อื่นๆเช่นค่าธรรมเนียมบัตรเครดิต | 0.2 | 0.0 | 0.2 | 0.0 | - | - |
| รวม | 1,638.4 | 8.0 | 1,765.6 | 9.7 | (127.2) | (7.2) |

หมายเหตุ⁽¹⁾ ดอกเบี้ยจ่ายและค่าธรรมเนียมที่จ่ายชำระให้แก่สถาบันการเงินและหนี้สินภายใต้สัญญาเช่าทางการเงิน (Finance Lease)

ในปี 2556 และ 2557 ดอกเบี้ยจ่ายกองทุนรวมลดลงจาก 1,331.7 ล้านบาท เป็น 1,294.2 ล้านบาทเนื่องจากจำนวนผู้โดยสารที่เดินทางออกจากสนามบินสมุย และจำนวนเที่ยวบินที่เข้าออกสนามบินสมุยลดลง สำหรับดอกเบี้ยจ่ายและค่าธรรมเนียมที่จ่ายชำระให้แก่สถาบันการเงินและหนี้สินภายใต้สัญญาเช่าทางการเงิน (Finance Lease) ลดลงจาก 433.7 ล้านบาท เป็น 344.0 ล้านบาทเกิดจากการชำระคืนเงินกู้ยืมตามเงื่อนไขตามสัญญา

สินทรัพย์

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 บริษัทและบริษัทย่อย มีสินทรัพย์รวมทั้งสิ้น 48,578.9 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากวันที่ 31 ธันวาคม 2556 จำนวน 18,185.8 ล้านบาท โดยมีรายละเอียดดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

| | ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 | ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 | เปลี่ยนแปลง |
|--------------------------------|--------------------------|--------------------------|-----------------|
| สินทรัพย์หมุนเวียน | | | |
| เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด | 2,175.1 | 2,552.9 | (377.8) |
| ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น | 1,705.5 | 1,679.2 | 26.3 |
| รวมสินทรัพย์หมุนเวียน | 16,561.0 | 5,741.5 | 10,819.5 |
| สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน | | | |
| เงินลงทุนระยะยาวอื่น | 20,936.2 | 14,321.9 | 6,614.3 |
| ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ | 7,033.5 | 6,338.8 | 694.7 |
| รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน | 32,017.9 | 24,678.5 | 7,339.4 |
| รวมสินทรัพย์ | 48,578.9 | 30,393.1 | 18,185.8 |

สินทรัพย์หมุนเวียน

บริษัทฯ มีสินทรัพย์หมุนเวียน จำนวน 16,561.0 ล้านบาทเพิ่มขึ้นจาก วันที่ 31 ธันวาคม 2556 จำนวน 10,819.5 ล้านบาท โดยมีรายการหลักที่เปลี่ยนแปลงได้แก่

เงินลงทุนชั่วคราวจำนวน 11,525.1 ล้านบาทเป็นเงินที่บริษัทฯ ได้รับจากการระดมทุนในตลาดหลักทรัพย์ และนำฝากไว้กับสถาบันการเงินต่างๆ

เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ลดลงจำนวน 377.8 ล้านบาท เป็นผลมาจากการชำระคืนเงินกู้ยืม จำนวน 1,711.3 ล้านบาทและเงินสดที่ใช้ในการดำเนินการ จำนวน 166.5 ล้านบาท โดยมีเงินสดจากกิจกรรมการลงทุนจำนวน 11,086.4 ล้านบาท

ค่าใช้จ่ายจ่ายล่วงหน้าลดลงจำนวน 116.1 ล้านบาท เป็นผลจากการบันทึกค่าใช้จ่ายจ่ายล่วงหน้าเพื่อการระดมทุนในตลาดหลักทรัพย์ และการจ่ายค่าเช่าเครื่องบินล่วงหน้าสำหรับเครื่องบินที่รับมอบในปี 2557

สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน

บริษัทฯ มีสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนมีจำนวน 32,017.9 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากวันที่ 31 ธันวาคม 2556 จำนวน 7,339.4 ล้านบาท โดยมีรายการหลักที่เปลี่ยนแปลงได้แก่

เงินลงทุนระยะยาวอื่น เพิ่มขึ้นจำนวน 6,614.3 ล้านบาท ซึ่งเป็นผลมาจากการปรับมูลค่าเงินลงทุนระยะยาวในหลักทรัพย์เพื่อขายตามมูลค่าตลาด

ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ เพิ่มขึ้นจำนวน 694.7 ล้านบาท การเพิ่มขึ้นดังกล่าวเกิดจากการรับมอบเครื่องบินเอทีอาร์72-600 การจัดหาเครื่องมือ อุปกรณ์ด้านจอดอากาศยาน และอะไหล่เครื่องบิน เป็นจำนวน 333.8 ล้านบาท

สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่นเพิ่มขึ้น 102.7 ล้านบาท ส่วนใหญ่เป็นเงินมัดจำเครื่องบิน ซึ่งเป็นไปตามสัญญาซื้อเครื่องบินเอทีอาร์ 72-600

หนี้สิน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 บริษัทและบริษัทย่อย มีหนี้สินรวมทั้งสิ้น 23,146.9 ล้านบาท ลดลงจากวันที่ 31 ธันวาคม 2556 จำนวน 54.4 ล้านบาท โดยมีรายละเอียดดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

| | ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 | ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 | เปลี่ยนแปลง |
|---------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------|--------------------------|-------------|
| หนี้สินหมุนเวียน | | | |
| เงินเบิกเกินบัญชีและเงินกู้ยืมระยะสั้น | - | 671.4 | (671.4) |
| เงินกู้ยืมระยะยาวและหนี้สินภายใต้สัญญาเช่าทางการเงินส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี | 1,119.0 | 1,436.5 | (317.5) |
| รายได้รับล่วงหน้า | 2,151.2 | 2,035.9 | 115.3 |
| หนี้สินหมุนเวียนอื่น | 967.0 | 1,058.7 | (91.7) |
| รวมหนี้สินหมุนเวียน | 6,734.5 | 7,594.1 | (859.6) |
| หนี้สินไม่หมุนเวียน | | | |
| เงินกู้ยืมระยะยาวและหนี้สินภายใต้สัญญาเช่าทางการเงินสุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี | 1,013.1 | 1,562.9 | (549.8) |
| เงินกู้ยืมระยะยาวจากกิจการที่เกี่ยวข้องกัน | 11,285.7 | 11,207.5 | 78.2 |
| หนี้สินภายใต้สัญญาเช่าซื้อ | 3,711.6 | 2,486.1 | 1,225.5 |
| รวมหนี้สินไม่หมุนเวียน | 16,412.5 | 15,607.3 | 805.2 |
| รวมหนี้สิน | 23,146.9 | 23,201.3 | (54.4) |

หนี้สินหมุนเวียน

บริษัทฯ มีหนี้สินหมุนเวียน จำนวน 6,734.5 ล้านบาท ลดลงจากวันที่ 31 ธันวาคม 2556 จำนวน 859.6 ล้านบาท โดยมีรายการหลักที่เปลี่ยนแปลงได้แก่

เงินกู้ยืมระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี และหนี้สินภายใต้สัญญาเช่าทางการเงินที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี ลดลงจำนวน 317.5 ล้านบาท ซึ่งเป็นไปตามเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในสัญญากู้ยืมเงิน และสัญญาเช่าทางการเงิน

หนี้สินหมุนเวียนอื่น ลดลง 91.7 ล้านบาท ส่วนใหญ่เกิดจากค่าใช้จ่ายค้างจ่ายที่ลดลง

รายได้รับล่วงหน้า เพิ่มขึ้น 115.3 ล้านบาท เนื่องจากบริษัทฯ มีรายได้จากการจำหน่ายบัตรโดยสารล่วงหน้าเพิ่มขึ้น ภายหลังจากสถานการณ์ทางการเมืองที่คลี่คลายลง

หนี้สินไม่หมุนเวียน

บริษัทฯ มีหนี้สินไม่หมุนเวียน มีจำนวน 16,412.5 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจำนวน 805.2 ล้านบาท โดยมีรายการรายการหลักที่เปลี่ยนแปลงได้แก่

หนี้สินภาษีเงินได้รอตัดบัญชี เพิ่มขึ้นจำนวน 1,225.5 ล้านบาท ที่เกิดจากการปรับมูลค่าตามราคาตลาดของหลักทรัพย์ เพื่อขายที่เพิ่มขึ้น

เงินกู้ยืมระยะยาวและหนี้สินภายใต้สัญญาเช่าทางการเงิน ลดลงรวมจำนวน 549.8 ล้านบาท เนื่องจากบริษัทฯ สามารถชำระเงินกู้และหนี้สินภายใต้สัญญาเช่าได้ตามเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในสัญญาเงินกู้ยืม และสัญญาเช่าทางการเงิน แม้ว่าบริษัทฯ จะได้รับอนุมัติวงเงินสินเชื่อเพื่อการจัดหาเครื่องบิน (Aircraft Financing Facility) จากสถาบันการเงินในต่างประเทศบางแห่ง เพิ่มขึ้นก็ตาม

ส่วนของผู้ถือหุ้น

หน่วย : ล้านบาท

| | ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 | ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 | เปลี่ยนแปลง |
|-------------------------------------------------------------|--------------------------|--------------------------|-----------------|
| ส่วนของผู้ถือหุ้น | | | |
| ทุนออกจำหน่ายและชำระแล้ว | 2,100.0 | 1,580.0 | 520.0 |
| ส่วนเกินมูลค่าหุ้นสามัญและส่วนเกินทุนจากการใช้หุ้นเป็นเกณฑ์ | 9,319.5 | 477.3 | 8,842.2 |
| กำไรสะสม | (362.7) | (3,938.0) | 3,575.3 |
| รวมส่วนของผู้ถือหุ้น | 25,432.0 | 7,119.7 | 18,240.3 |

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีส่วนของผู้ถือหุ้นรวมทั้งสิ้น 25,432.0 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจำนวน 18,240.3 ล้านบาท ซึ่งเกิดจากส่วนเพิ่มทุนและระดมโดยการเสนอขายหลักทรัพย์ต่อประชาชน และหลักทรัพย์ปรับมูลค่าตามราคาตลาดของหลักทรัพย์เพื่อขาย

งบกระแสเงินสด

หน่วย : ล้านบาท

| | มกราคม- ธันวาคม | |
|---------------------------------------------|-----------------|-----------|
| | 2557 | 2556 |
| เงินสดสุทธิจาก(ใช้ไปใน) กิจกรรมการดำเนินงาน | (166.5) | 1,898.9 |
| เงินสดสุทธิจากกิจกรรมการลงทุน | (11,086.4) | 816.4 |
| เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงิน | 10,875.2 | (3,828.2) |
| การลดลงจากการแปลงค่าอัตราแลกเปลี่ยน | - | 0.2 |
| เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดลดลงสุทธิ | (377.7) | (1,112.8) |

กระแสเงินสดจากกิจกรรมดำเนินงาน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีกำไรจากการดำเนินงานก่อนการเปลี่ยนแปลงในสินทรัพย์และหนี้สินดำเนินงาน จำนวน 1,972.3 ล้านบาท และมีเงินสดจากกิจกรรมดำเนินงาน จำนวน 1,511.9 ล้านบาท อย่างไรก็ตามหลังจากการจ่ายชำระดอกเบี้ยและภาษีเงินได้แล้ว บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีกระแสเงินสดสุทธิที่ใช้ไปในกิจกรรมดำเนินงานจำนวน 166.5 ล้านบาท

กระแสเงินสดจากกิจกรรมลงทุน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีกระแสเงินสดจากกิจกรรมการลงทุน จำนวน 11,086.4 ล้านบาท ส่วนใหญ่เกิดจากการเพิ่มขึ้นของเงินลงทุนชั่วคราวอันเกิดจากการเพิ่มทุนและระดมทุนจากการเสนอขายหลักทรัพย์ต่อประชาชนจำนวน 11,030.0 ล้านบาท และการรับมอบเครื่องบิน การจัดหาอะไหล่และอุปกรณ์ภาคพื้นดิน จำนวน 715.9 ล้านบาท

กระแสเงินสดจากกิจกรรมการจัดหาเงิน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีกระแสเงินสดจากกิจกรรมการจัดหาเงินจำนวน 10,875.2 ล้านบาท ส่วนใหญ่เป็นเงินสดรับจากการเพิ่มทุนและการระดมทุนจากการเสนอขายหลักทรัพย์ต่อประชาชนจำนวน 12,586.4 ล้านบาท และได้ชำระคืนเงินกู้ยืมรวมจำนวน 1,711.3 ล้านบาท ในปี 2557 วงเงินสินเชื่อที่มีกับสถาบันการเงินในประเทศไม่มีการเปลี่ยนแปลง อย่างไรก็ตามบริษัทฯ ได้รับอนุมัติวงเงินสินเชื่อเพื่อการจัดหาเครื่องบิน (Aircraft Financing Facility) จากสถาบันการเงินในต่างประเทศบางแห่ง

นิยามศัพท์ด้านการบิน

| | | |
|-----------------------------------------------------------------------------------|---------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| อัตราส่วนการขนส่งผู้โดยสาร (Load Factor) | หมายถึง | จำนวนบรรทุกผู้โดยสารเทียบเป็นสัดส่วนต่อจำนวนที่นั่งผู้โดยสารทั้งหมด |
| ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (Available Seat-Kilometer: ASK) | หมายถึง | จำนวนที่นั่งผู้โดยสารคูณระยะทางบินเป็นกิโลเมตร |
| ปริมาณการขนส่งด้านผู้โดยสาร (Revenue Passenger-Kilometer: RPK) | หมายถึง | จำนวนผู้โดยสารของเที่ยวบินแบบประจำคูณระยะทางบินเป็นกิโลเมตร |
| รายได้ต่อหน่วยจากการผลิตด้านผู้โดยสาร (Revenue per ASK: RASK) | หมายถึง | รายได้จากการขายและให้บริการของบมจ. การบินกรุงเทพ (หมายถึง รายได้รวมจากงบการเงินเฉพาะกิจการสุทธิกับ กำไรจากการขายเงินลงทุน โอนกลับค่าเพื่อการด้อยค่าเงินลงทุนในบริษัทย่อย เงินปันผลรับ และ เงินชดเชยจากการเลิกสัญญา) หารด้วยปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร(ASK) |
| ต้นทุนต่อหน่วยจากการผลิตด้านผู้โดยสาร (Cost per ASK: CASK) | หมายถึง | ผลรวมของต้นทุนจากการดำเนินงาน ค่าใช้จ่ายในการขาย ค่าใช้จ่ายในการบริหาร และค่าตอบแทนผู้บริหารของ บมจ. การบินกรุงเทพ (แต่ไม่รวมต้นทุนทางการเงิน) (หมายถึง ค่าใช้จ่ายรวมจากงบการเงินเฉพาะกิจการสุทธิกับ ขาดทุนจากการขายเงินลงทุน และขาดทุนจากการขายสิทธิการเช่า) หารด้วยปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ASK) |
| ต้นทุนต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารไม่รวม ต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิง (CASK - Fuel) | หมายถึง | ผลรวมของต้นทุนจากการดำเนินงาน ค่าใช้จ่ายในการขาย ค่าใช้จ่ายในการบริหาร และค่าตอบแทนผู้บริหารของ บมจ. การบินกรุงเทพ (แต่ไม่รวมต้นทุนทางการเงินและต้นทุนค่าน้ำมัน) (หมายถึง ค่าใช้จ่ายรวมจากงบการเงินเฉพาะกิจการสุทธิกับ ขาดทุนจากการขายเงินลงทุน ขาดทุนจากการขายสิทธิการเช่า และ ค่าน้ำมัน) หารด้วยปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ASK) |