

บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)

ส่วนที่ 3

ฐานะการเงินและผลการดำเนินงาน

13. ข้อมูลทางการเงินที่สำคัญ

ข้อมูลงานธุรกิจสายการบิน

ข้อมูลงานธุรกิจสายการบิน	หน่วย	รอบปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม		
		2558	2557	2556
รายได้จากการขนส่งผู้โดยสารแบบประจำ ⁽¹⁾	ล้านบาท	19,517.1	18,063.6	16,859.8
เส้นทางการบินภายในประเทศ		11,886.1	11,027.7	10,724.5
เส้นทางการบินระหว่างประเทศ		7,631.0	7,035.9	6,135.3
ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ASK) ⁽²⁾	ล้านที่นั่ง-กม.	5,853.6	5,655.0	4,062.8
เส้นทางการบินภายในประเทศ		3,365.4	3,230.5	2,175.4
เส้นทางการบินระหว่างประเทศ		2,488.2	2,424.5	1,887.4
ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (RPK) ⁽²⁾	ล้านที่นั่ง-กม.	3,911.5	3,691.4	2,759.24
เส้นทางการบินภายในประเทศ		2,350.0	2,209.3	1,667.8
เส้นทางการบินระหว่างประเทศ		1,561.5	1,482.1	1,091.5
อัตราส่วนการขนส่งผู้โดยสาร (Load Factor)	ร้อยละ	66.8	65.3	67.9
เส้นทางการบินภายในประเทศ		69.8	68.4	76.7
เส้นทางการบินระหว่างประเทศ		62.8	61.1	57.8
จำนวนผู้โดยสารที่ขนส่ง ⁽²⁾	พันคน	5,149.5	4,789.8	4,173.4
เส้นทางการบินภายในประเทศ		3,719.6	3,487.5	3,118.7
เส้นทางการบินระหว่างประเทศ		1,429.9	1,302.3	1,054.7
จำนวนที่นั่งทั้งหมด	พันที่นั่ง	7,653.4	7,357.2	6,005.2
เส้นทางการบินภายในประเทศ		5,290.4	5,080.6	4,122.65
เส้นทางการบินระหว่างประเทศ		2,363.0	2,276.6	1,882.6
ระยะทางบินโดยเฉลี่ย	กิโลเมตร	759.6	770.7	661.2
ระยะทางบิน ⁽²⁾	ล้านกิโลเมตร	45.8	44.3	32.2
รายได้จากการขนส่งผู้โดยสารต่อหน่วย (Passenger Yield) ⁽⁴⁾	บาทต่อคน-กม.	5.0	4.9	6.1
การใช้เครื่องบิน จำนวนชั่วโมงปฏิบัติการบิน ⁽³⁾	ต่อวัน	9.02	8.81	9.14
แอร์บัส เอ320		9.63	9.14	9.92
แอร์บัส เอ319		9.32	9.43	10.08
เอทีอาร์72-500		8.10	7.82	8.38
รายได้ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (RASK)	บาท	3.60	3.41	4.50
ต้นทุนต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (CASK)		3.30	3.26	4.00
ต้นทุนต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารไม่รวมค่าน้ำมันเชื้อเพลิง		2.55	2.34	2.98
RASK – CASK		0.30	0.15	0.49

ข้อมูลงานธุรกิจสายการบิน	หน่วย	รอบปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม		
		2558	2557	2556
จำนวนเที่ยวบิน		63,180	60,612	51,441
เส้นทางการบินภายในประเทศ		43,876	42,239	35,914
เส้นทางการบินระหว่างประเทศ		19,304	18,373	15,527
จำนวนเครื่องบิน ณ สิ้นปี	ลำ	31	27	25
แอร์บัส เอ320		8	8	7
แอร์บัส เอ319		11	10	10
เอทีอาร์72-500		8	8	8
เอทีอาร์72-600		4	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		
	2558	2557	2556
ข้อมูลการบริการภาคพื้นดิน:			
รายได้ ⁽¹⁾	2,130.1	1,948.8	1,893.9
EBITDA	304.8	246.0	373.9
กำไรสุทธิ	146.1	111.5	258.1
จำนวนเที่ยวบินที่ให้บริการ	58,074	54,871	51,838
ข้อมูลการบริการครัวการบิน:			
รายได้ ⁽¹⁾	1,456.0	1,350.0	1,231.4
EBITDA	431.6	372.0	324.2
กำไรสุทธิ	284.5	267.0	183.9

	รอบปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม		
	2558	2557	2556
จำนวนที่อาหารที่ผลิตและให้บริการ (ล้านที่)	9.9	8.9	8.6
- บริษัทฯ	4.2	4.0	3.4
- สายการบินอื่น	5.7	4.9	5.2
ข้อมูลการบริการคลังสินค้าระหว่างประเทศ:			
รายได้ ⁽¹⁾	1,567.9	1,557.7	1,420.8
EBITDA	672.2	684.1	622.8
กำไรสุทธิ	443.6	453.9	389.7
น้ำหนักของสินค้าที่ให้บริการ(ตัน)	375,301	371,530	349,935
ปริมาณการรองรับสินค้า (ตันต่อปี) ⁽²⁾	450,000	550,000	550,000
การใช้งาน (Utilization) (ร้อยละ)	83.4	67.6	63.6
จำนวนใบตราส่ง(ใบ)	727,805	744,669	694,451

หมายเหตุ : (1) รายได้ของบริษัทย่อยและบริษัทร่วม เป็นรายได้ที่แสดงยอดรวมโดยไม่หักรายการที่มีระหว่างกันกับบริษัทใหญ่

- (2) บริษัทดับบลิวเอฟเอสฟิจิการ์โก้ จำกัด ปรับลดปริมาณการรองรับสินค้า เนื่องจากสัดส่วนของสินค้าขาเข้ามีอัตราเพิ่มสูงขึ้น(ปัจจุบันสัดส่วนสินค้าขาเข้าต่อสินค้าขาออก เท่ากับ 46:54 จากเดิม 34:66) ซึ่งโดยปกติสินค้าขาเข้าจะเก็บรักษาในคลังสินค้าเป็นเวลาหลายวัน ก่อนที่ผู้นำเข้าจะมารับสินค้าไป ในขณะที่สินค้าขาออกจะเก็บไว้ในคลังสินค้าประมาณ 0.5 วันเท่านั้น ส่งผลให้พื้นที่การจัดเก็บสินค้าลดลงจาก 550,000 ตันต่อปี เป็น 450,000 ตันต่อปี

14. คำอธิบายผลการดำเนินงานและการวิเคราะห์ฐานะการเงิน

1. ภาวะเศรษฐกิจและอุตสาหกรรมการบิน

สภาวะเศรษฐกิจในประเทศไทยปี 2558 ได้รับแรงขับเคลื่อนของเศรษฐกิจมาจากการใช้จ่ายลงทุนในโครงการสาธารณูปโภคและโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่ของภาครัฐและการขยายตัวของภาคการท่องเที่ยวเป็นหลัก อัตราการขยายตัวทางเศรษฐกิจของไทยในปี 2558 มีการขยายตัวร้อยละ 2.8 ซึ่งลดลงจากที่คาดการณ์ไว้เมื่อเดือนพฤศจิกายน ร้อยละ 0.1 เป็นผลมาจากเศรษฐกิจไทยต้องเผชิญกับเศรษฐกิจโลกที่ฟื้นตัวช้า รวมไปถึงราคาน้ำมันที่ลดต่ำลง (ที่มา: สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ) อย่างไรก็ตามทิศทางการณ์ทางเศรษฐกิจของปี 2558 นี้ยังคงจะเป็นปัจจัยที่ส่งผลกระทบไปยังปี 2559 ที่จะมีการขับเคลื่อนมาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจต่างๆจากภาครัฐให้เติบโตขึ้นต่อไป

ในส่วนของการส่งออกที่เป็นเครื่องชี้เศรษฐกิจด้านอุปสงค์ของปี 2558 พบว่าการส่งออกของไทยปี 2558 หดตัวที่สุดในรอบ 6 ปี ที่ร้อยละ 5.8 (ที่มา: กระทรวงพาณิชย์) โดยมีสาเหตุหลักจากการส่งออกที่ติดลบอย่างต่อเนื่องจากภาวะซบเซาของเศรษฐกิจโลกและตลาดคู่ค้าหลัก เช่นสหรัฐอเมริกา ยุโรป ญี่ปุ่น ลดการนำเข้า อีกทั้งเศรษฐกิจประเทศจีนที่ชะลอตัว ซึ่งส่งผลให้อุปสงค์ยังคงไม่ฟื้นตัว จึงทำให้การส่งออกของไทยยังไม่ฟื้นตัวด้วย ขณะที่การส่งออกของไทยไปยังเขตการค้าชายแดนและประเทศในกลุ่ม CLMV มีการขยายตัวได้ดีพอควร

ภาคการท่องเที่ยวนับเป็นแรงขับเคลื่อนเศรษฐกิจที่สำคัญของประเทศ โดยรวมมีการขยายตัวอย่างชัดเจนทั้งนักท่องเที่ยวในประเทศและต่างประเทศถึงแม้ว่าช่วงที่ผ่านมาจะมีปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อการท่องเที่ยวทั้งปัญหาการเมือง เหตุการณ์วางระเบิดจุดท่องเที่ยวที่สำคัญที่ส่งผลกระทบต่อนักท่องเที่ยวในระยเวลานั้น แต่ก็ยังกลับมาฟื้นตัวอย่างรวดเร็วในช่วงหลังซึ่งสะท้อนได้จากจำนวนนักท่องเที่ยวต่างประเทศที่เดินทางเข้ามาในประเทศไทยในปี 2558 ขยายตัวร้อยละ 20.0 เมื่อเปรียบเทียบกับปีที่ผ่านมา โดยนักท่องเที่ยวในเขตภูมิภาคเอเชียยังเป็นกลุ่มหลักของประเทศ โดยเฉพาะนักท่องเที่ยวชาวจีน ที่มีอัตราการขยายตัวที่ร้อยละ 73.4 ส่วนนักท่องเที่ยวชาวยุโรป(ไม่รวมสหพันธรัฐรัสเซีย)และชาวตะวันออกกลางมีอัตราการขยายตัวที่ร้อยละ 6.6 และร้อยละ 11.0 ตามลำดับ(ที่มา:กรมการท่องเที่ยว)

กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬาสนับสนุนยุทธศาสตร์การท่องเที่ยวของประเทศโดยการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวและการบริการท่องเที่ยวให้มีคุณภาพมาตรฐาน ซึ่งมีการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานเพื่อการคมนาคมที่ได้มาตรฐานอย่างทั่วถึง ครอบคลุมเส้นทางหลักและเส้นทางรองที่จะเข้าสู่แหล่งท่องเที่ยว

ภาพรวมของอุตสาหกรรมการบินสำหรับปี 2558 ยังคงมีอัตราการเติบโตของปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (RPK) ของทุกภูมิภาคอยู่ที่ร้อยละ 6.5 ในขณะที่ภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกเติบโตร้อยละ 8.6 เป็นอันดับสองรองลงมาจากภูมิภาคตะวันออกกลางที่มีอัตราการเติบโตอยู่ที่ร้อยละ 10.0 ในขณะที่ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ASK) ของทุกภูมิภาคและภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกมีอัตราการเติบโตร้อยละ 5.6 และร้อยละ 6.7 ตามลำดับ (ที่มา: สมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ) โดยปัจจัยสนับสนุนการเติบโตของจำนวนผู้โดยสารยังคงเป็นราคาบัตรโดยสารเฉลี่ยที่ลดลง ราคาเฉลี่ยบัตรโดยสารของทั่วโลกในปี 2558 ต่ำกว่าปี 2557 ประมาณร้อยละ 5.0 ภูมิภาคเอเชียมีอัตราการเติบโตของเที่ยวบินตรงเพิ่มสูงขึ้นร้อยละ 7.3 ซึ่งเป็นปัจจัยส่งเสริมให้ผู้โดยสารมีความต้องการเดินทางเพิ่มมากขึ้น เนื่องจากระยะเวลาเดินทางสั้นลง

สำหรับแนวโน้มภาคการท่องเที่ยวของปี 2559 โดยศูนย์วิจัยกสิกรไทยคาดว่าจะมีนักท่องเที่ยวต่างชาติที่จะเข้ามาเที่ยวในไทยจำนวนประมาณ 31.4 -32.3 ล้านคน เติบโตประมาณร้อยละ 5.0 – 8.0 เมื่อเทียบกับปี 2558 ที่ผ่านมาจากแรงหนุนการทำกิจกรรมการตลาดของภาครัฐ และการแข่งขันของภาคธุรกิจสายการบินที่มีการแข่งขันรุนแรง โดยมีสายการบินต่างชาติที่เข้ามาทำ

การตลาดในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก และประเทศไทยมากขึ้นเพราะมองเห็นโอกาสในการเติบโตด้านการท่องเที่ยวของภูมิภาคนี้ โดยตลาดนักท่องเที่ยวหลักที่คาดว่าจะขยายตัวได้ดี คือกลุ่มนักท่องเที่ยวจีนและชาวจีนที่เข้ามาทำธุรกิจในประเทศไทย อย่างไรก็ตามทิศทางของตลาดนักท่องเที่ยวยังคงมีปัจจัยเสี่ยงที่จะกระทบกับการเติบโตในปี 2559 คือ ปัจจัยเศรษฐกิจในประเทศ ปัจจัยด้านการเมือง ปัญหาภัยก่อการร้าย รวมถึงการแข่งขันด้านการท่องเที่ยวระหว่างประเทศ ขณะที่กลุ่มนักท่องเที่ยวตะวันตกยังคงต้องติดตามสถานการณ์ราคาน้ำมันที่จะกระทบกับความมั่นคงทางเศรษฐกิจซึ่งกลุ่มนักท่องเที่ยวนี้มีค่าใช้จ่ายต่อหัวค่อนข้างสูง โดยส่วนใหญ่จะเดินทางมาเข้าประเทศไทยเพื่อรับบริการทางการแพทย์ อย่างไรก็ตามตลาดภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ยังเป็นตลาดหลักของการท่องเที่ยวไทย ซึ่งประเทศไทยยังคงเป็นจุดหมายปลายทางลำดับต้นๆของนักท่องเที่ยวชาวจีน ในขณะที่คาดว่าตลาดนักท่องเที่ยวยุโรปในปี 2559 จะสามารถกลับมาขยายตัวเป็นบวกได้ที่ประมาณร้อยละ 3.0 จากที่หดตัวประมาณร้อยละ 8.7 ในปี 2558

2. ภาพรวมของบริษัทฯ

บริษัทฯ เป็นสายการบินที่ให้บริการเต็มรูปแบบ โดยมุ่งเน้นบริการระดับพรีเมียมให้แก่ผู้โดยสารบริษัทฯ ก่อตั้งขึ้นในปี 2527 และบริษัทฯ เริ่มให้บริการเที่ยวบินแบบประจำอย่างเป็นทางการ ภายใต้ชื่อปัจจุบันคือ “บางกอกแอร์เวย์ส” ในปี 2529 ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 บริษัทฯ ให้บริการเที่ยวบินแบบประจำในเส้นทางการบินภายในประเทศ 15 เส้นทางโดยครอบคลุมเส้นทางที่เป็นจุดหมายปลายทางในด้านการพักผ่อนและแหล่งวัฒนธรรมที่สำคัญในประเทศไทย เช่น จังหวัดภูเก็ต เกาะสมุย จังหวัดเชียงใหม่ และจังหวัดกระบี่ และให้บริการเที่ยวบินแบบประจำในเส้นทางการบินระหว่างประเทศอีก 15 เส้นทาง เช่น ประเทศเมียนมาร์ ประเทศลาว ประเทศกัมพูชา ประเทศมาเลเซีย ประเทศสิงคโปร์ ประเทศอินเดีย ประเทศบังกลาเทศ และประเทศมัลดีฟส์ บริษัทฯกำหนดระยะเวลาการบินไม่เกิน 5 ชั่วโมงจากแต่ละศูนย์ปฏิบัติการการบิน ซึ่งทำให้บริษัทฯ สามารถเข้าถึงผู้โดยสารที่เดินทางไป หรือเดินทางจากภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และเอเชียใต้ ทั้งนี้ บริษัทฯ ขยายการให้บริการให้ครอบคลุมไปยังกลุ่มลูกค้าในทวีปยุโรป เอเชียใต้ ตะวันออกกลาง และประเทศญี่ปุ่น โดยการประสานความร่วมมือกับสายการบินอื่นๆ เช่น สายการบินเอทิฮัดแอร์เวย์ส สายการบินเจแปนแอร์ไลน์ สายการบินมาเลเซียแอร์ไลน์ สายการบินบริติชแอร์เวย์ สายการบินคาเธ่ย์แปซิฟิค สายการบินแควนตัสแอร์เวย์และสายการบินซิลค์แอร์ เป็นต้น โดยการทำข้อตกลงเที่ยวบินร่วม (Code Share Agreement) และความตกลงร่วมอื่นๆบริษัทฯ 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 วันที่ 31 ธันวาคม 2558 บริษัทฯ ถือหน่วยลงทุนร้อยละ 29.9 ในกองทุนรวม

นอกเหนือจากธุรกิจสายการบินและธุรกิจสนามบินแล้ว บริษัทฯ ประกอบธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจสนามบิน ได้แก่ การให้บริการกิจการภาคพื้นดิน การให้บริการอาหารบนเที่ยวบิน และการให้บริการคลังสินค้าระหว่างประเทศ ให้กับสายการบินตนเองและสายการบินอื่นๆ โดยผ่านบริษัทย่อยและบริษัทร่วมของบริษัทฯ ดังนี้

บริษัท	รายละเอียด
บริษัท บริการภาคพื้นการบินกรุงเทพเวิลด์ ไวด์โฟลท์เซอร์วิส 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 กรุ๊ปเมท์ เฮาส์ จำกัด ประกอบธุรกิจร้านอาหาร โดย BAC ถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 99.9 บริษัท บางกอกแอร์เคเทอริงภูเก็ต จำกัด ประกอบธุรกิจด้านครีวการบินที่สนามบินภูเก็ต โดย BAC ถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 99.9 บริษัท บางกอกแอร์เคเทอริงสมุย จำกัด ประกอบธุรกิจด้านครีวการบินที่สนามบินสมุย โดย BAC ถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 99.9
บริษัท การบินกรุงเทพบริการภาคพื้น จำกัด (PGGS)	<ul style="list-style-type: none"> บริษัทฯ ถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 99.9 ประกอบธุรกิจให้บริการภาคพื้น และบริการในลานจอดและอุปกรณ์ภาคพื้นที่สนามบินสมุย
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 ได้ขยายฝูงบินจากจำนวน 27 ลำ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 เป็นจำนวน 31 ลำ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 โดยในระหว่างปีบริษัทฯ ได้รับมอบเครื่องบินแบบเอทีอาร์ 72-600 จำนวน 3 ลำ และเครื่องบินแบบแอร์บัส เอ 319 จำนวน 1 ลำ

3. ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อผลการดำเนินงาน

ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อฐานะการเงินและผลการดำเนินงานของบริษัทฯ และบริษัทฯ คาดว่าปัจจัยดังกล่าวจะยังคงส่งผลกระทบต่อไปในอนาคต มีดังนี้

3.1 ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อธุรกิจการบิน

สภาพแวดล้อมในการดำเนินงานด้านการบินโดยเฉพาะอย่างยิ่งในประเทศไทย

รายได้ค่าโดยสารของบริษัทฯ โดยทั่วไปจะขึ้นอยู่กับภาวะการท่องเที่ยวเป็นสำคัญ และในลำดับรองลงมาได้แก่ การเดินทางเพื่อธุรกิจมายังประเทศไทย ในขณะที่เดียวกันก็ได้รับผลกระทบจากความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศระหว่างเงินบาทกับสกุลเงินหลักอื่นๆ ภาวะเศรษฐกิจของโลกและของไทย ปัญหาความไม่สงบทางการเมืองในประเทศไทย กัมพูชาทางธรรมชาติ การเปลี่ยนแปลงตามฤดูกาล และการเปลี่ยนแปลงอื่นๆ ในรูปแบบการขนส่ง ตลอดจนสิทธิทางการบินที่ได้รับ และกำหนดเวลาการใช้สนามบิน นอกจากนี้ รายได้ค่าโดยสารยังขึ้นอยู่กับผลการดำเนินงานและความสามารถในการแข่งขันของบริษัทฯ กับสายการบินระหว่างประเทศและสายการบินภายในประเทศ ตลอดจนสายการบินราคาระมัด

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

แม้ว่าเศรษฐกิจไทยจะประสบปัญหาวิกฤตทางเศรษฐกิจประกอบกับสภาวะวิกฤตหนี้ของประเทศในสหภาพยุโรปที่ใช้สกุลเงินยูโรรวมถึงวิกฤตทางการเมือง ปัญหาทางด้านสาธารณสุข และสิ่งแวดล้อมและเหตุการณ์จลาจลข้างต้นทั้งหมด ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (RPK) ของบริษัทฯ ยังมีการเติบโตอย่างต่อเนื่องจากจำนวน 3,691.4 ล้านคนกม.ในปี 2557 เป็นจำนวน 3,911.5 ล้านคนกม. ในปี 2558

ปริมาณที่นั่งและเครือข่ายเส้นทางการบิน(Capacity and Route Mix)

ปริมาณที่นั่งและเครือข่ายเส้นทางการบินของบริษัทฯ เป็นปัจจัยสำคัญที่กำหนดปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (Available Seat-Kilometer: ASK) โดยในปี 2557 มีปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ASK) เพิ่มขึ้นจาก 5,655.0 ล้านคนกม.เป็น 5,853.6 ล้านคนกม.ในปี 2558

องค์ประกอบของฝูงบิน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 บริษัทฯ มีเครื่องบินจำนวนทั้งสิ้น 31 ลำ ประกอบด้วยเครื่องบินแบบเอทีอาร์ 72-500 จำนวน 8 ลำ เครื่องบินแบบเอทีอาร์ 72-600 จำนวน 4 ลำ เครื่องบินแบบแอร์บัส เอ 319 จำนวน 11 ลำ และเครื่องบินแบบแอร์บัส เอ 320 จำนวน 8 ลำ อายุโดยเฉลี่ยของเครื่องบินของบริษัทฯ ประมาณ 9.0 ปีและปัจจุบันฝูงบินสามารถรองรับจำนวนที่นั่งผู้โดยสารได้ 3,600 ที่นั่ง

เครื่องบินแบบเอทีอาร์ 72-500 เครื่องบินแบบเอทีอาร์ 72-600 เครื่องบินแบบแอร์บัส เอ 319 และเครื่องบินแบบแอร์บัส เอ 320 ของบริษัทฯ ช่วยให้บริษัทฯ สามารถกำหนดเครื่องบินกับเส้นทางการบินที่เหมาะสมได้ ในปัจจุบันประกอบด้วยเครื่องบินแบบเอทีอาร์ 72-500 และ เครื่องบินแบบเอทีอาร์ 72-600 มีความสามารถในการเข้าถึงสนามบินบางแห่งซึ่งเครื่องบินที่มีขนาด

ใหญ่กว่าไม่สามารถเข้าถึงได้ และสามารถนำไปให้บริการในเส้นทางการบินที่มีผู้โดยสารใช้บริการน้อย นอกจากนี้ยังสามารถช่วยให้บริษัทฯ ทำการปรับเปลี่ยนเพื่อบริหารจัดการจำนวนเที่ยวบินในเส้นทางการบินที่มีความต้องการต่ำหรือในช่วงที่มีผู้โดยสารเดินทางน้อย (Off-Season) หรือที่คาดหมายว่าจะมีผู้โดยสารเดินทางน้อยได้อย่างมีประสิทธิภาพ ส่วนเครื่องบินแบบแอร์บัส เอ 319 นั้น ทำให้บริษัทฯ ขยายขีดความสามารถในการขนส่งผู้โดยสารในเส้นทางการบินไปยังสนามบินสมุย ในขณะที่เครื่องบินแบบแอร์บัส เอ 320 ทำให้บริษัทฯ สามารถขยายเส้นทางการบินระหว่างประเทศไปยังเมืองต่างๆ ในต่างประเทศ เช่น มุมไบ และชากา เป็นต้น

กลยุทธ์ด้านเครือข่ายเส้นทางการบิน

บริษัทฯ ทำการประเมินเครือข่ายเส้นทางการบินด้วยการใช้เครื่องมือที่หลากหลายรวมถึงระบบการจัดการรายได้ของบริษัทฯ ในการเพิ่มรายได้ รายได้ต่อหน่วย อัตราการใช้ประโยชน์ของฝูงบิน และปริมาณที่นั่งให้สูงที่สุด ทั้งนี้ ในการกำหนดเครือข่ายเส้นทางการบินจะพิจารณาจากอุปสงค์และอุปทานเป็นหลัก ในขณะที่การขนส่งผู้โดยสารจะแตกต่างกันไปตามแต่ละเส้นทางการบิน และตามช่วงระยะเวลา ทั้งนี้ บริษัทฯ มีการทบทวนและปรับเครือข่ายเส้นทางการบินภายหลังจากที่บริษัทฯ ได้ประเมินอัตราส่วนของปริมาณที่นั่งรวมทั้งหมดที่ได้จัดสรรให้กับเส้นทางการบิน การแข่งขันในเส้นทางการบินเฉพาะบางเส้นทาง จำนวนผู้โดยสารซึ่งเข้ามาใช้บริการ และราคาบัตรโดยสาร โดยเฉลี่ย รายได้ที่เพิ่มขึ้นจากการให้บริการเที่ยวบินที่เชื่อมต่อตลอดจนต้นทุนปัจจุบันและต้นทุนที่อาจเพิ่มสูงขึ้นในอนาคต หากไม่สามารถทำกำไรจากเส้นทางการบินใหม่ได้หลังจากที่ให้บริการไปแล้ว ประมาณ 18-24 เดือนบริษัทฯ อาจพิจารณาลดความถี่ในเส้นทางบินดังกล่าว และจะทำการทบทวนอย่างต่อเนื่องทุกไตรมาส หรือยกเลิกเส้นทางการบิน เช่น การยกเลิกเส้นทางการบิน เชียงใหม่-อุดรธานี และกรุงเทพ-อุดรธานี เป็นต้น อย่างไรก็ตาม ทางบริษัทฯ อาจพิจารณาเป็นรายการให้รักษาเส้นทางการบินที่อาจไม่ได้ทำกำไรเอาไว้เพื่อที่จะเชื่อมต่อเส้นทางกับเส้นทางการบินในเครือข่ายเดิมเพื่อจะทำการในเส้นทางการบินโดยรวมได้

บริษัทฯ ได้มุ่งการเป็นจุดเชื่อมต่อและความต่อเนื่องระหว่างเส้นทางการบินในประเทศและในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้บางเส้นทางกับเส้นทางการบินอื่นๆ โดยการเป็นพันธมิตรในการทำการบินร่วม (CodeShare Agreement) และการดำเนินการให้ความร่วมมือต่างๆ ในการดำเนินกลยุทธ์เครือข่ายเส้นทางการบินของบริษัทฯ ซึ่งช่วยให้อัตราส่วนการขนส่งผู้โดยสารเพิ่มสูงขึ้นจากผู้โดยสารที่เชื่อมต่อกับสายการบินของบริษัทฯ จากพื้นที่ต่างๆ ทั่วโลกทั้งนี้บริษัทฯ ได้เพิ่มการเป็นพันธมิตรในการทำการบินร่วม (Code Share Agreement) เป็นจำนวน 20 ราย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558

สิทธิทางการบินและการจัดสรรเวลาการขึ้นลงของเครื่องบินในสนามบิน

สิทธิทางการบินและการจัดสรรเวลาการขึ้นลงของเครื่องบินส่วนมีผลต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ASK) และเครือข่ายเส้นทางการบินของบริษัทฯ การกำหนด จำนวนที่นั่งรวมทั้งหมดที่สายการบินแต่ละแห่งจะได้รับอนุญาตให้บินไปยังจุดหมายปลายทาง และการจัดสรรเวลาการขึ้นลงของเครื่องบินในสนามบินจะส่งผลกระทบต่อความสามารถของบริษัทฯ ในการปรับเปลี่ยนเครือข่ายเส้นทางการบินอาจส่งผลให้บริษัทฯ ไม่สามารถเพิ่มจำนวนเที่ยวบินไปยังสถานีปลายทางที่สามารถสร้างกำไรมากกว่าหรือมีอุปสงค์ในการใช้บริการทางการบินสูงกว่าได้

ค่าโดยสาร

อัตราค่าโดยสารโดยเฉลี่ยคำนวณโดยนำผลรวมของรายได้จากการขนส่งผู้โดยสารแบบประจำหารด้วยจำนวนผู้โดยสารทั้งหมด โดยอัตราค่าโดยสารโดยเฉลี่ยของบริษัทฯ เพิ่มขึ้นจากปี 2557 ซึ่งเท่ากับ 3,771.3 บาท เป็น 3,790.1 บาทในปี 2558 เนื่องจากการเพิ่มความถี่ทั้งในส่วน of เส้นทางที่มีผู้โดยสารเดินทางเป็นจำนวนมากและเส้นทางที่มีคู่แข่งน้อยกว่า

กลยุทธ์ในการกำหนดราคาและบริหารจัดการรายได้

ธุรกิจการบินเป็นธุรกิจที่มีการแข่งขันด้านราคาสูงมาก โดยทั่วไป บริษัทฯ และคู่แข่งจะลดราคาโดยสารในช่วงนอกฤดูท่องเที่ยวเพื่อกระตุ้นความต้องการในการเดินทาง การลดราคาโดยสารของบริษัทฯ มักส่งผลให้สายการบินคู่แข่งต้องลดราคาตามด้วย เมื่อบริษัทฯ มีการลดราคาโดยสาร รายได้จากการขนส่งผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วย ก็จะลดลง และส่งผลกระทบต่อผลการดำเนินงานของบริษัทฯ อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ ได้ใช้การกำหนดราคาที่มีความยืดหยุ่น การเน้นการเพิ่มรายได้ต่อหน่วยและอัตราส่วนการขนส่งให้สูงขึ้น บริษัทฯ บริหารจัดการกำไรจากการขนส่งผู้โดยสาร โดยใช้ระบบการบริหารจัดการรายได้ (AirVision Revenue Manager) และใช้นโยบายการตลาดและการขายของบริษัทฯ ทั้งนี้ ระบบการบริหารจัดการรายได้ของบริษัทฯ ได้ใช้แบบจำลองในการคาดคะเนและการหาราคาที่เหมาะสม เพื่อวิเคราะห์ข้อได้เปรียบเสียเปรียบเชิงเศรษฐศาสตร์ที่ต้องเกิดขึ้นในการกำหนดจำนวนที่นั่งในแต่ละราคา ซึ่งทำให้บริษัทฯ สามารถเพิ่มรายได้สูงสุดบนขีดความสามารถที่มีอยู่เช่นเดียวกับการพิจารณากำหนดเครือข่ายเส้นทางการบิน นโยบายการตลาดและการขายของบริษัทฯ ได้นำปัจจัยหลายประการเข้าใช้ในการพิจารณาด้วย ซึ่งรวมถึง อุปทานและอุปสงค์ สภาพตลาดและการกำหนดราคาของคู่แข่ง รวมทั้งการจัดสรรปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (RPK) ไปยังพื้นที่ทางภูมิศาสตร์หรือภูมิภาคนั้น และผลการดำเนินงานที่ผ่านมาในพื้นที่ทางภูมิศาสตร์หรือภูมิภาคนั้น โดยปกติ เพื่อรักษาความสามารถในการแข่งขัน บริษัทฯ จะปรับราคาโดยสารเป็นระยะๆ ซึ่งอาจรวมถึงการให้ส่วนลดราคาโดยสารในบางเส้นทางก่อนที่จะมีการเดินทางเพื่อเพิ่มอัตราส่วนการขนส่งในเส้นทางนั้นๆ และบริษัทฯ ได้ดำเนินมาตรการเพื่อเพิ่มรายได้ให้สูงที่สุดด้วยการเพิ่มราคาโดยสารในเที่ยวบินที่มีตัวเลขการจองและความต้องการมาก และในบางเส้นทางที่ในอดีตมีข้อมูลแสดงว่ามีอัตราส่วนการขนส่งที่สม่ำเสมอหรือสูง

การแข่งขัน

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

ราคาน้ำมันเชื้อเพลิง

ค่าใช้จ่ายค่าน้ำมันเชื้อเพลิงเป็นค่าใช้จ่ายที่มีสัดส่วนสูงที่สุดของต้นทุนขายและบริการ ซึ่งรวมถึงค่าน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับเครื่องบินและผลกำไรหรือขาดทุนตามสัญญาป้องกันความเสี่ยงจากราคาน้ำมันเชื้อเพลิง ค่าใช้จ่ายค่าน้ำมันเชื้อเพลิงคิดเป็นร้อยละ 29.6 และร้อยละ 24.2 ของต้นทุนขายและบริการของบริษัทฯ ในปี 2557 และปี 2558 ตามลำดับต้นทุนค่าน้ำมันเชื้อเพลิงของบริษัทฯ จะแปรผันอย่างเป็นนัยสำคัญตามการเปลี่ยนแปลงของราคาน้ำมันโลกซึ่งมีความผันผวนทั้งในอดีตที่ผ่านมาและยังคงเป็นไปในอนาคต ตามการเปลี่ยนแปลงของอุปสงค์และอุปทาน โดยราคาซื้อน้ำมันเชื้อเพลิงโดยเฉลี่ยของบริษัทฯ ในปี 2557 เท่ากับ 122.9 เหรียญสหรัฐฯ ต่อบาร์เรล และเท่ากับ 89.7 เหรียญสหรัฐฯ ต่อบาร์เรล ในปี 2558

บริษัทฯ จัดซื้อน้ำมันเชื้อเพลิงส่วนใหญ่สำหรับเที่ยวบินต่างๆ ตามสัญญาที่ทำไว้กับปตท. และเชลล์ (ประเทศไทย) โดยมีกำหนดระยะเวลา 2-3 ปี ทั้งนี้ ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงตามสัญญาซื้อน้ำมันสำหรับเครื่องบินในประเทศของบริษัทฯ ระบุเป็นสกุลเงิน

เหรียญสหรัฐฯ 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) และสัญญาออปชั่นราคาน้ำมันเชื้อเพลิง (Fuel Price Option Agreements) ซึ่งบริษัทฯ จะทำการทบทวนทุกรายไตรมาส อย่างไรก็ดี การป้องกันความเสี่ยงจากราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่บริษัทฯ ทำไว้ แม้ว่าราคาตลาดของน้ำมันจะปรับตัวลดลงในอนาคต บริษัทฯ อาจไม่สามารถลดต้นทุนน้ำมันได้ในเวลาอันรวดเร็ว และด้วยลักษณะของการป้องกันความเสี่ยงจากราคาน้ำมันเชื้อเพลิงดังกล่าว บริษัทฯ อาจต้องรับภาระส่วนต่างของราคาน้ำมัน หากราคาน้ำมันต่ำกว่าราคาขึ้นต่ำจากการทำประกันความเสี่ยง และในทางกลับกันบริษัทฯ อาจจะได้รับประโยชน์ส่วนต่างหากราคาน้ำมันสูงกว่าราคาขึ้นสูงจากการทำประกันความเสี่ยงซึ่งบริษัทฯ จะบันทึกส่วนต่างดังกล่าวในส่วนต้นทุนขายและบริการของการเงินรวมของบริษัทฯ

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 2558 เครื่องบินจำนวน 21 ลำจากทั้งหมด 31 ลำของเครื่องบินของบริษัทฯ อยู่ภายใต้สัญญาเช่าดำเนินงาน (Operating Lease) 5 ลำ เป็นสัญญาเช่าทางการเงิน (Finance Lease) และบริษัทฯ เป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์เครื่องบิน 5 ลำ ทั้งนี้ ค่าใช้จ่ายในการเช่าเครื่องบิน รวมถึงค่าเช่าเครื่องบินที่ชำระให้บริษัทผู้ให้เช่าเครื่องบินและบริษัทผู้เช่าเครื่องบินตามสัญญาเช่าดำเนินงาน ซึ่งค่าใช้จ่ายเหล่านี้ส่วนใหญ่เป็นสกุลเงินเหรียญสหรัฐฯ โดยภายใต้สัญญาเช่าดำเนินงาน บริษัทฯ มีสิทธิใช้เครื่องบินและมีหน้าที่ชำระเงินค่าเช่าตามข้อตกลงการเช่าที่เกี่ยวข้อง ทั้งนี้ บริษัทฯ จะดำเนินการคืนเครื่องบินในสภาพที่ตกลงไว้เมื่อสิ้นสุดระยะเวลาการเช่า อย่างไรก็ดี แม้ว่ากรรมสิทธิ์ในเครื่องบินยังเป็นของผู้ให้เช่า บริษัทฯ มีหน้าที่ที่จะต้องปฏิบัติตามกฎหมายและกฎระเบียบที่ใช้บังคับ และมีหน้าที่ในการดูแลรักษาซ่อมบำรุงเครื่องบิน การให้บริการ การประกันภัย การชำระภาษี ตลอดจน

ระยะเวลาที่สัญญาเช่ายังมีผลใช้บังคับ บริษัทฯ จะบันทึกค่าเช่าที่ชำระตามสัญญาเช่าดำเนินงานเป็นค่าใช้จ่ายตามสัญญาเช่าดำเนินงานในงบกำไรขาดทุนของบริษัทฯ โดยจะไม่บันทึกภาระหนี้สินที่เกี่ยวข้องกับเครื่องบินที่อยู่ภายใต้สัญญาเช่าดำเนินงานในงบดุลของบริษัทฯ แต่ปรากฏในหมายเหตุประกอบงบการเงินของบริษัทฯ

ค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษาเครื่องบิน

อายุโดยเฉลี่ยของเครื่องบินของบริษัทฯ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 เท่ากับ 9.0 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 จะได้รับจากการขายบัตรโดยสารที่ผ่านผู้ที่ได้รับอนุญาตจาก IATA ในส่วนของเงินต่างประเทศที่ไม่สามารถจัดหาได้ และสำหรับรายได้ในส่วนที่เหลือบริษัทฯ จะดำเนินการแปลงเงินต่างประเทศจากสกุลหนึ่งเป็นสกุลเงินที่ต้องการ ในอัตรา ณ เวลาทำการแลกเปลี่ยนนั้นทั้งนี้บริษัทฯ ไม่ได้เข้าทำสัญญาป้องกันความเสี่ยงใดๆ เพื่อที่จะป้องกันความเสี่ยงจากความเสี่ยงใน

อัตราแลกเปลี่ยนเงินต่างประเทศ และบริษัทฯ จะบันทึกกำไรหรือขาดทุนจากการแลกเปลี่ยนเงินต่างประเทศสุทธิ เป็นรายได้อื่นหรือค่าใช้จ่ายอื่นแล้วแต่กรณี

ความเสี่ยงของอัตราดอกเบี้ย

ภาระหนี้คงค้างของบริษัทฯ มีทั้งอัตราดอกเบี้ยคงที่และอัตราดอกเบี้ยลอยตัว โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 บริษัทฯ มีภาระหนี้คงค้างที่มีอัตราดอกเบี้ยลอยตัวคิดเป็นร้อยละ 2.4 ของจำนวนหนี้สินคงค้างของบริษัทฯ (รวมถึงสัญญาเช่าทางการเงินด้วย) ทั้งนี้ บริษัทฯ ไม่มีการทำสัญญาการป้องกันความเสี่ยงของอัตราดอกเบี้ย

3.2 ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อธุรกิจสนามบิน

บริษัทฯ มีรายได้จากสนามบินโดยการคิดค่าบริการผู้โดยสารขาออก 200-700 บาทต่อคน ซึ่งได้รับจากผู้โดยสารระหว่างประเทศ และในประเทศที่เดินทางออกจากสนามบินสมุย สนามบินสุโขทัยและสนามบินตราด ตามลำดับ ทั้งนี้การเปลี่ยนแปลงของรายได้ของบริษัทฯ จากค่าบริการผู้โดยสารจะขึ้นอยู่กับจำนวนผู้โดยสารขาออกจากสนามบินและอัตราค่าบริการที่เรียกเก็บ นอกจากนี้บริษัทฯ มีรายได้จากค่าบริการลงจอดอากาศยาน และค่าบริการที่จอดอากาศยาน ที่ได้รับจากสายการบินอื่นๆ ที่นำเครื่องบินลงจอดในสนามบินของบริษัทฯ ซึ่งจำนวนเที่ยวบินที่ลงจอดในสนามบินจะมีความสัมพันธ์ต่อรายได้ดังกล่าว

ในเดือนพฤศจิกายน 2557 กรมการบินพลเรือนได้อนุญาตให้บริษัทฯ เพิ่มจำนวนเที่ยวบินขาเข้าและขาออกจากสนามบิน สมุย เป็นไม่เกิน 50 เที่ยวบินต่อวัน ซึ่งบริษัทฯ ได้ดำเนินการเพิ่มจำนวนเที่ยวบินในเส้นทางที่ให้บริการอยู่ในปัจจุบัน

3.3 ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจสนามบิน

BFS Cargo

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

ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อผลการดำเนินงานของ BFS Cargo ประกอบด้วยระวางน้ำหนัก (Tonnage) ราคาค่าบริการ ซึ่งทั้งระวางน้ำหนักและค่าบริการจะรับผลกระทบจากภาวะทางเศรษฐกิจของโลกอุปสงค์และอุปทานรวมทั้งค่าใช้จ่ายด้านแรงงาน ทั้งนี้ BFS Cargo มีปริมาณระวางน้ำหนัก (Tonnage) ที่ให้บริการเท่ากับ 371,530 ตัน ในปี 2557 และ 375,301 ตันในปี 2558

BAC

บริษัท ครีวการบินกรุงเทพ จำกัด (“BAC”) เป็นบริษัทย่อยที่บริษัทฯ ถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 90.0 ประกอบธุรกิจให้บริการครัวการบินที่สนามบินสุวรรณภูมิ ซึ่ง BAC มีบริษัทย่อยที่ถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 99.9 จำนวน 3 บริษัท คือ 1) บริษัท บีเอสซี กรุ๊ปเมท์ เฮาส์ จำกัด ประกอบธุรกิจร้านอาหาร 2) บริษัท บางกอกแอร์เคเทอริงภูเก็ต จำกัด ประกอบธุรกิจให้บริการครัวการบินที่สนามบินภูเก็ต และ 3) บริษัท บางกอกแอร์เคเทอริงสมุย จำกัด ประกอบธุรกิจให้บริการครัวการบินที่สนามบินสมุย

ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อผลการดำเนินงานของ BAC ประกอบด้วยจำนวนอาหารที่ผลิตและที่ส่งขึ้นเครื่อง ราคาอาหารต่อหน่วย และราคาของวัตถุดิบในการประกอบอาหาร ทั้งนี้ BAC ได้ทำการเพิ่มจำนวนอาหารที่ผลิตและที่ส่งขึ้นเครื่องอย่างต่อเนื่องจาก 24,528 รายการต่อวันในปี 2557 เป็น 27,055 รายการต่อวันในปี 2558 กลยุทธ์ในด้านราคาของ BAC ขึ้นอยู่กับการเจรจาต่อรองกับลูกค้าเป็นรายกรณีและขึ้นอยู่กับราคาอาหารของกลุ่มแข่งรายหลักๆ

BFS Ground

บริษัท บริการภาคพื้นการบินกรุงเทพเวิลด์ไวด์ไฟลท์เซอร์วิส จำกัด (“BFS Ground”) เป็นบริษัทย่อยที่บริษัทฯ ถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 90.0 โดยประกอบธุรกิจให้บริการภาคพื้นและให้บริการในลานจอดและอุปกรณ์ภาคพื้นในสนามบินสุวรรณภูมิ ซึ่ง BFS Ground มีบริษัทย่อยที่ถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 51.0 คือ บริษัท บีเอฟเอสคาร์โก้ ดีเอ็มเค จำกัด ประกอบธุรกิจให้บริการคลังสินค้าที่สนามบินดอนเมือง

ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อผลการดำเนินงานของ BFS Ground ประกอบด้วยราคาค่าบริการ จำนวนเที่ยวบินที่ให้บริการและค่าใช้จ่ายด้านแรงงาน ทั้งนี้ BFS Ground ได้ขยายจำนวนเที่ยวบินที่ให้บริการจาก 54,871 เที่ยวบินในปี 2557 เป็น 58,074 เที่ยวบินในปี 2558 กลยุทธ์ในเรื่องราคาของ BFS Ground ขึ้นอยู่กับอัตราค่าบริการของกลุ่มแข่งรายอื่นและจำนวนเที่ยวบินที่ BFS Ground ให้บริการนั้นจะขึ้นอยู่กับปริมาณเที่ยวบิน ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

4. คำอธิบายและวิเคราะห์ผลการดำเนินงาน ปี 2558

งบการเงินรวมสำหรับปี 2558 ประกอบด้วยงบการเงินเฉพาะกิจการและงบการเงินของบริษัทย่อยรวม 9 บริษัท

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม			
	ปี 2558	ปี 2557	เปลี่ยนแปลง	
			จำนวน	%
กำไรสำหรับปี/งวด	1,849.1	385.7	1,463.4	379.4
บวก:				
ค่าใช้จ่ายทางการเงิน	1,606.4	1,638.4	(32.0)	(2.0)
ค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้	250.0	0.5	249.5	49,900.0
ตัดจำหน่ายสินทรัพย์ถาวร	1.0	11.8	(10.8)	(91.5)
หัก:				
รายได้เงินปันผล	280.4	244.1	36.3	14.9
ดอกเบี้ยรับ	255.8	73.6	182.2	247.6
กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยน	322.9	71.7 ⁽¹⁾	251.2	350.4
รายได้ที่ไม่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงาน ⁽²⁾	9.2	7.3	1.9	26.0
EBIT⁽³⁾	2,838.2	1,639.6	1,198.6	73.1
บวก:				
ค่าเสื่อมราคา และค่าตัดจำหน่าย	833.4	644.7	188.7	29.3

	งบการเงินรวม			
	ปี 2558	ปี 2557	เปลี่ยนแปลง	
			จำนวน	%
EBITDA⁽³⁾	3,671.6	2,284.4	1,387.2	60.7
บวก:				
ค่าเช่าเครื่องบิน	1,621.7	1,754.0	(132.3)	(7.5)
EBITDAR⁽³⁾	5,293.3	4,038.4	1,254.9	31.1
รายได้รวม	24,902.9	22,123.5	2,779.4	12.6
รายได้จากการดำเนินงาน ⁽⁴⁾	24,034.6	21,726.8	2,307.8	10.6
กำไรสุทธิส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัท	1,796.9	351.1	1,445.8	411.8
EBIT Ratio (ร้อยละ)	11.8	7.6	4.2	
EBITDA Ratio (ร้อยละ)	15.3	10.5	4.8	
EBITDAR Ratio (ร้อยละ)	22.0	18.6	3.4	

หมายเหตุ

- (1) งบการเงินสำหรับปี 2557 รายการกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนรายงานนำเสนอรวมอยู่ในรายได้อื่น
- (2) กำไรจากการขายเงินลงทุน กำไรจากการขายเงินลงทุนในบริษัทย่อย และกำไรจากการขายสินทรัพย์
- (3) สำหรับการคำนวณ EBIT EBITDA และ EBITDAR ต่อรายได้จากการดำเนินงาน เป็นการคำนวณเพิ่มเติมซึ่งผู้ลงทุนไม่ควรพิจารณาเป็นการแสดงผลการดำเนินงานหรือสภาพคล่อง หรือใช้ทดแทนกำไรสำหรับปี/งวด หรือกระแสเงินสดจากการดำเนินงาน ซึ่งถูกแสดงในงบการเงินของบริษัทฯ ที่จัดทำขึ้นตามมาตรฐานการบัญชี ทั้งนี้ เนื่องจากมีวิธีการคำนวณ EBIT EBITDA และ EBITDAR หลายวิธี EBIT EBITDA และ EBITDAR ตามที่ปรากฏในเอกสารฉบับนี้ อาจไม่สามารถนำไปเปรียบเทียบกับมาตรฐานที่มีชื่อเรียกอย่างเดียวกันที่ใช้โดยบริษัทอื่น
- (4) รายได้รวมหักรายได้เงินปันผล กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยน ดอกเบี้ยรับ และรายได้ที่ไม่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงาน

กำไรจากการดำเนินงานและกำไรสุทธิ

บริษัทฯ มีรายได้จากการดำเนินงานในปี 2557 และปี 2558 เท่ากับ 21,726.8 ล้านบาทและ 24,034.6 ล้านบาทตามลำดับ ซึ่งเพิ่มขึ้นร้อยละ 10.6 ในขณะที่ค่าใช้จ่ายในการดำเนินการเพิ่มขึ้นจาก 20,530.1 ล้านบาท เป็น 21,692.8 ล้านบาท หรือเพิ่มขึ้นในอัตราร้อยละ 5.7 ส่วนใหญ่เกิดจากการเพิ่มขึ้นของเงินเดือนและผลประโยชน์พนักงานค่าบริการผู้โดยสาร และค่าซ่อมบำรุงเครื่องบิน

บริษัทฯ มีกำไรก่อนดอกเบี้ยจ่ายและภาษีเงินได้ บวกด้วยค่าเสื่อมราคา ค่าตัดจำหน่าย และค่าเช่าเครื่องบิน (EBITDAR) จำนวนจากรายได้รวม (ไม่รวมรายได้เงินปันผล กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยน ดอกเบี้ยรับ และรายได้ที่ไม่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงาน) หักด้วยค่าใช้จ่ายรวม บวกกลับด้วยค่าเสื่อมราคา ค่าตัดจำหน่าย และค่าเช่าเครื่องบิน เท่ากับ 4,038.4 ล้านบาท และ 5,293.3 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 18.6 และร้อยละ 22.0 ของรายได้จากการดำเนินงานตามลำดับ

ปี 2558 บริษัทฯมีกำไรสุทธิ 1,849.1 ล้านบาทเพิ่มสูงขึ้นจากปี 2557 จำนวน 1,463.4 ล้านบาท หรือร้อยละ 379.4 ทั้งนี้ เป็นกำไรสุทธิส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ เท่ากับ 1,796.9 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 97.2 ของกำไรสำหรับงวด

รายได้

รายได้รวมของบริษัทฯ (โดยไม่รวมรายได้ระหว่างสายธุรกิจ) สามารถแบ่งตามสายธุรกิจออกเป็น 4 ประเภทดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

รายได้แบ่งตามสายธุรกิจ	งบการเงินรวม					
	2558	% ของ รายได้รวม	2557	% ของ รายได้รวม	เปลี่ยนแปลง	
					ล้านบาท	%
1. ธุรกิจสายการบิน	19,429.6	78.0	17,844.1	80.7	1,585.5	8.9
2. ธุรกิจสนามบิน	535.3	2.2	504.3	2.3	31.0	6.2
3. ธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจสนามบิน	3,148.3	12.6	2,684.4	12.1	463.9	17.3
4. รายได้ที่ไม่ได้แบ่งตามสายธุรกิจ	1,789.7	7.2	1,090.7	4.9	699.0	64.1
รวมรายได้	24,902.9	100.0	22,123.5	100.0	2,779.4	12.6

รายได้จากธุรกิจสายการบิน

รายได้ค่าโดยสารประกอบด้วยรายได้จากการให้บริการเที่ยวบินแบบประจำและรายได้จากการให้บริการเที่ยวบินแบบเช่าเหมาลำโดยมีรายละเอียดดังนี้

ตารางรายละเอียดรายได้ธุรกิจสายการบิน

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม					
	2558	% ของ รายได้รวม	2557	% ของ รายได้รวม	เปลี่ยนแปลง	
					ล้านบาท	%
รายได้จากการขนส่งผู้โดยสารแบบประจำ	19,087.4	76.6	17,492.0	79.1	1,595.4	9.1
- เส้นทางการบินภายในประเทศ	12,617.6	50.7	10,670.4	48.2	1,947.2	18.3
- เส้นทางการบินระหว่างประเทศ	6,459.8	25.9	6,821.6	30.8	(351.8)	(5.2)
รายได้จากการให้บริการเที่ยวบินแบบเช่าเหมาลำ	16.6	0.1	20.6	0.1	(4.0)	(19.4)
รวมรายได้ค่าโดยสาร	19,104.0	78.0	17,512.6	79.2	1,591.4	9.1
ค่าระวางขนส่ง	325.6	1.3	331.5	1.5	(5.9)	(1.8)
รวมรายได้ธุรกิจสายการบิน	19,429.6	78.0	17,844.1	80.7	1,585.5	8.9

รายได้จากการให้บริการเที่ยวบินทั้งแบบประจำและแบบเช่าเหมาลำของบริษัทฯ ในปี 2558 เพิ่มขึ้นร้อยละ 9.1 เมื่อเทียบกับปี 2557 การเติบโตดังกล่าวเป็นผลมาจากจำนวนผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้นร้อยละ 7.5 ในขณะที่จำนวนที่นั่งเพิ่มขึ้นร้อยละ 4.0 ทั้งนี้ เป็นผลมาจากการเพิ่มความถี่ของเส้นทางบินที่มีอุปสงค์สูง โดยเฉพาะอย่างยิ่งเส้นทางบินที่รับผู้โดยสารมาจากสายการบินพันธมิตร และเดือนตุลาคม 2558 บริษัทฯ ได้เปิดเส้นทางบินใหม่เพิ่มขึ้น 1 เส้นทาง คือ ภูเก็ต – หาดใหญ่ ซึ่งตั้งแต่เริ่มเปิดดำเนินการ เส้นทางภูเก็ต-หาดใหญ่ มีอัตราบรรทุกเฉลี่ยอยู่ที่ร้อยละ 70

รายได้จากธุรกิจสนามบิน

ปี 2557 และปี 2558 รายได้จากธุรกิจสนามบินคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 2.3 และ 2.2 ของรายได้รวมของบริษัทฯ ตามลำดับ รายได้จากธุรกิจสนามบินเกิดจากรายได้ค่าบริการผู้โดยสารซึ่งได้รับจากผู้โดยสารขาออก ซึ่งมาจากสนามบินสมุย เป็นหลัก โดยในปี 2558 บริษัทฯ มีรายได้จากธุรกิจสนามบิน เป็น 535.3 ล้านบาท หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 6.2 เทียบกับปี 2557 ซึ่งเป็นผลมาจากจำนวนผู้โดยสารขาออกจากสนามบินสมุยเพิ่มขึ้น และบริษัทฯ ปรับอัตราค่าบริการเรียกเก็บค่าบริการผู้โดยสารขาออกระหว่างประเทศ ณ สนามบินสมุยเพิ่มขึ้น จากอัตราค่าบริการท่านละ 600 บาท เป็น 700 บาท ซึ่งมีผลตั้งแต่วันที่ 1 มิถุนายน 2558 เป็นต้นไป

ปี 2558 จำนวนที่นั่งและจำนวนผู้โดยสารขาออกจากสนามบินสมุยที่ปฏิบัติการบินโดยสายการบินบางกอกแอร์เวย์ส มีจำนวน 1.3 ล้านที่นั่ง และ 1.1 ล้านคนตามลำดับ เพิ่มสูงขึ้นร้อยละ 4.2 และร้อยละ 5.4 ตามลำดับเมื่อเทียบกับช่วงเวลาเดียวกัน

รายได้จากธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจสนามบิน

รายได้จากธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจสนามบิน จะแสดงเฉพาะส่วนที่ให้บริการให้แก่สายการบินอื่น ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม					
	2558	% ของรายได้รวม	2557	% ของรายได้รวม	เปลี่ยนแปลง	
					ล้านบาท	%
บจ.การบินกรุงเทพ	1,020.8	4.1	943.7	4.3	77.1	8.2
บจ.บริการภาคพื้นการบินกรุงเทพ เวิลด์ไวด์โพลีคาร์บอเนต	1,694.0	6.8	1,487.1	6.6	206.9	13.9
บจ.การบินกรุงเทพบริการภาคพื้น	322.9	1.3	253.6	1.2	69.3	27.3
รายได้อื่นๆ ⁽¹⁾	110.6	0.4	-	0.0	110.6	n.a

หมายเหตุ (1) รายได้อื่นๆ คือรายได้จากบจ. บีเอส ภูเก็ต เฮาส์ ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของบจ.การบินกรุงเทพ ประกอบธุรกิจร้านอาหารในย่านธุรกิจและแหล่งท่องเที่ยวชั้นนำในกรุงเทพฯ

บริษัท ครัวการบินกรุงเทพ จำกัด (BAC)

ผลการดำเนินงาน ปี 2557 และ 2558 รายได้จาก BAC เพิ่มขึ้นจาก 943.7 ล้านบาทเป็น 1,020.8 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 8.2 ทั้งนี้เนื่องมาจากจำนวนผู้โดยสารที่เดินทางเข้าออกสนามบินสุวรรณภูมิมีจำนวนเพิ่มขึ้น ส่งผลให้จำนวนอาหารที่ให้บริการสายการบินลูกค้าเพิ่มสูงขึ้นด้วยโดยเพิ่มขึ้นร้อยละ 11.2 เมื่อเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันของปีที่ผ่านมา

บริษัท บริการภาคพื้นการบินกรุงเทพวิไลด์ไฟลท์เซอร์วิส จำกัด (BFS Ground)

ผลการดำเนินงาน ปี 2557 และ 2558 รายได้จาก BFS Ground เพิ่มขึ้นจาก 1,487.1 ล้านบาท เป็น 1,694.0 ล้านบาท การเพิ่มขึ้นของรายได้ดังกล่าวเกิดจากการเพิ่มขึ้นของจำนวนเที่ยวบิน และสายการบินลูกค้าที่เพิ่มขึ้น โดยในปี 2558 BFS Ground มีจำนวนลูกค้าเพิ่มขึ้น 7 สายการบิน

บริษัท การบินกรุงเทพบริการภาคพื้น จำกัด (PGGS)

ผลการดำเนินงานปี 2557 และ 2558 รายได้จาก PGGS เพิ่มขึ้นจาก 253.6 ล้านบาท เป็น 322.9 ล้านบาท

PGGS ให้บริการภาคพื้นที่สนามบินสมุยเป็นหลัก การเพิ่มขึ้นของรายได้ดังกล่าวเกิดจากจำนวนลูกค้าใหม่ที่เพิ่มขึ้นตั้งแต่เดือนพฤศจิกายน 2557 รวมถึงการปรับอัตราค่าบริการต่อเที่ยวบินเพิ่มขึ้นขึ้นตั้งแต่ต้นปี 2558

รายได้ที่ไม่ได้แบ่งตามสายธุรกิจ

บริษัทฯ มีรายได้อื่นๆ ที่ไม่เกี่ยวข้องกับธุรกิจสายการบิน ธุรกิจสนามบิน และธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจสนามบิน โดยมีรายละเอียดดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม					
	2558	% ของ รายได้รวม	2557	% ของ รายได้รวม	เปลี่ยนแปลง	
					ล้านบาท	%
เงินปันผลรับ	280.4	1.1	244.1	1.1	36.3	14.9
กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยน	322.9	1.3	71.7	0.3	251.2	350.4
กำไรจากการขายเงินลงทุนในหลักทรัพย์	0.1	0.0	3.4	0.0	(3.3)	(97.1)
รายได้อื่นๆ ⁽¹⁾	1,186.3	4.8	771.5	3.5	414.8	53.8
รวมรายได้ที่ไม่ได้แบ่งตามสายธุรกิจ	1,789.7	7.2	1,090.7	4.9	699.0	64.1

หมายเหตุ (1) รายได้อื่นๆ มีองค์ประกอบหลักคือรายได้ค่าธรรมเนียมบัตรโดยสาร ค่าสัมภาระส่วนเกิน และดอกเบี้ยรับ เป็นต้น

ผลการดำเนินงาน ปี 2557 และ 2558 บริษัทฯ มีรายได้ที่ไม่ได้แบ่งตามสายธุรกิจ เพิ่มขึ้นจาก 1,090.7 ล้านบาท เป็น 1,789.7 ล้านบาท รายได้ที่ไม่ได้แบ่งตามสายธุรกิจ ที่เพิ่มขึ้นส่วนใหญ่คือกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยน ซึ่งเป็นผลมาจากการอ่อนค่าของสกุลเงินบาทตั้งแต่ช่วงกลางปี 2558 รายได้อื่นๆ มีอัตราการเติบโตที่สูงขึ้นเช่นกัน การเพิ่มขึ้นของรายได้อื่นๆ ส่วนใหญ่แปรผันตามจำนวนผู้โดยสารที่เพิ่มสูงขึ้น อันได้แก่ ค่าธรรมเนียมบัตรโดยสาร ค่าสัมภาระส่วนเกิน

ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม

ผลการดำเนินงาน ปี 2557 และ 2558 บริษัทฯ มีส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม เพิ่มขึ้นจาก 437.7 ล้านบาท เป็น 504.2 ล้านบาท ตามลำดับ ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนส่วนใหญ่มาจากส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัท ดับบลิวเอฟเอสฟิจี การ์โก จำกัด และกองทุนรวมสิทธิการเช่าอสังหาริมทรัพย์สนามบินสมุย

ค่าใช้จ่าย

ค่าใช้จ่ายประกอบด้วยต้นทุนขายและบริการ ค่าใช้จ่ายในการขายและบริหารเป็นหลัก โดยมีรายละเอียด ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม					
	2558	% ของ ค่าใช้จ่าย รวม	2557	% ของ ค่าใช้จ่ายรวม	เปลี่ยนแปลง	
					ล้านบาท	%
ต้นทุนขายและบริการ	18,228.3	84.0	17,563.1	85.5	665.2	3.8
ค่าใช้จ่ายในการขาย	1,748.1	8.1	1,510.2	7.4	237.9	15.8
ค่าใช้จ่ายในการบริหาร	1,716.3	7.9	1,456.8	7.1	259.5	17.8
ค่าใช้จ่ายอื่น	8.8	0.0	6.5	0.0	2.3	35.4
ค่าใช้จ่ายรวม	21,701.5	100.0	20,536.6	100.0	1,164.9	5.7

ต้นทุนขายและบริการ

ต้นทุนขายและบริการมีองค์ประกอบหลัก คือค่าน้ำมันเชื้อเพลิง ค่าบริการผู้โดยสาร เงินเดือนค่าแรงและผลประโยชน์อื่นๆ ของพนักงาน ค่าซ่อมแซมเครื่องบิน และค่าเช่าเครื่องบิน เป็นต้น

สำหรับ ปี 2557 และ 2558 ต้นทุนขายและบริการเป็นค่าใช้จ่ายหลักของบริษัทฯ ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 85.5 และร้อยละ 84.0 ของค่าใช้จ่ายรวมตามลำดับ การเพิ่มขึ้นของต้นทุนขายและบริการเป็นผลมาจากการเพิ่มขึ้นของเงินเดือน ค่าแรงและผลประโยชน์อื่นๆ ของพนักงาน ค่าบริการผู้โดยสาร ค่าซ่อมเครื่องบิน และค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย

ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง : ต้นทุนค่าน้ำมันเชื้อเพลิงเป็นต้นทุนที่มีสัดส่วนที่สูงที่สุดในต้นทุนขายและบริการ และเป็นต้นทุนผันแปรตามจำนวนชั่วโมงปฏิบัติการบิน สำหรับปี 2557 และปี 2558 บริษัทฯ มีต้นทุนค่าน้ำมัน 5,205.0 ล้านบาท และ 4,401.3 ล้านบาท ตามลำดับ คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 29.6 และ ร้อยละ 24.2 ของต้นทุนขายและบริการตามลำดับ ต้นทุนค่าน้ำมันเชื้อเพลิงที่ลดลงเป็นผลมาจากการปรับตัวลดลงของราคาน้ำมันเชื้อเพลิงเฉลี่ยตามราคาลาดที่ปรับตัวลดลง

บริษัทฯ ได้ประกันความเสี่ยงด้านราคาน้ำมัน โดยสัดส่วนถัวเฉลี่ยร้อยละ 48.7 ของปริมาณการใช้ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558

ค่าบริการผู้โดยสาร : บริษัทฯ มีค่าบริการผู้โดยสารเพิ่มขึ้นจาก 2,609.6 ล้านบาท เป็น 3,072.4 ล้านบาท สำหรับปี 2557 และ 2558 ตามลำดับ การเพิ่มขึ้นของค่าบริการผู้โดยสารเป็นผลจากจำนวนของผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้น และจำนวนเที่ยวบินที่

ให้บริการสูงขึ้น นอกจากนั้นในปี 2558 บริษัทฯ มีค่าปรับที่ต้องชำระให้กับบริษัท การท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) จำนวนประมาณ 100 ล้านบาท ซึ่งค่าใช้จ่ายดังกล่าวเป็นการเรียกเก็บการใช้บริการย้อนหลัง และเป็นรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว (One-off transaction)

เงินเดือน ค่าแรงและผลประโยชน์อื่นๆ ของพนักงาน : ปี 2557 และ 2558 บริษัทฯ มีเงินเดือน ค่าแรงและผลประโยชน์อื่นๆ ของพนักงาน เพิ่มขึ้นจาก 2,205.7 ล้านบาท เป็น 2,753.4 ล้านบาท ตามลำดับ การเพิ่มขึ้นของเงินเดือน ค่าแรงและผลประโยชน์อื่นๆ พนักงานเกิดจากจำนวนพนักงานที่เพิ่มขึ้น โดยเฉพาะนักบิน และลูกเรือที่มีจำนวนเพิ่มสูงขึ้นตามจำนวนเครื่องบินที่ใช้ปฏิบัติการบิน การปรับเพิ่มขึ้นของอัตราเงินเดือน และโบนัสที่จ่ายให้แก่พนักงาน

ค่าซ่อมแซมเครื่องบิน : ปี 2557 และ 2558 บริษัทฯ มีค่าซ่อมแซมเครื่องบินเพิ่มขึ้นจาก 1,974.9 ล้านบาท เป็น 2,218.7 ล้านบาท ตามลำดับ ค่าซ่อมแซมเครื่องบินที่เพิ่มสูงขึ้นเกิดจากจำนวนเครื่องบินที่เพิ่มมากขึ้น ซึ่งส่งผลให้บริษัทฯ ต้องสำรองค่าซ่อมบำรุงเครื่องบินให้กับผู้ให้เช่าตามเงื่อนไขของสัญญาเช่าเครื่องบิน (Maintenance Reserve Fund) รวมถึงค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมของฝูงบินที่มีอายุมากขึ้น

ค่าเช่าเครื่องบิน : บริษัทฯ มีต้นทุนค่าเช่าเครื่องบินลดลงจาก 1,754.0 ล้านบาท เป็น 1,621.0 ล้านบาท สำหรับ ปี 2557 และ 2558 ตามลำดับ คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 10.0 และ ร้อยละ 8.9 ของต้นทุนขายและบริการตามลำดับ

ค่าใช้จ่ายในการขาย

สำหรับ ปี 2557 และ 2558 ค่าใช้จ่ายในการขายคิดเป็นร้อยละ 7.4 และร้อยละ 8.1 ของค่าใช้จ่ายรวม ตามลำดับ ซึ่งค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้นเกิดจากค่าโฆษณา ค่าใช้จ่ายในการส่งเสริมการขาย และค่าสำรองที่นั่งผ่านตัวแทนจำหน่ายบัตรโดยสารที่เพิ่มขึ้นตามจำนวนผู้โดยสาร

ค่าใช้จ่ายในการบริหาร

สำหรับปี 2557 และ 2558 ค่าใช้จ่ายในการบริหารคิดเป็นร้อยละ 7.1 และร้อยละ 7.9 ของค่าใช้จ่ายรวม ตามลำดับ ค่าใช้จ่ายในการบริหารประกอบด้วย เงินเดือน และเบี้ยเลี้ยงพนักงาน ค่าตอบแทนผู้บริหาร ค่าเทคโนโลยีสารสนเทศ และค่าเสื่อมราคาเป็นหลัก

ค่าใช้จ่ายทางการเงิน

ค่าใช้จ่ายทางการเงินมีองค์ประกอบหลักคือ ค่าเช่าตามสัญญาเช่าช่วงจากกองทุนรวมสิทธิการเช่าอสังหาริมทรัพย์ สนามบินสมุย ทั้งในส่วนค่าเช่าตามสัญญาเช่าช่วง และส่วนที่ผันแปรตามจำนวนผู้โดยสารขาออกและเที่ยวบินขาเข้าในการคำนวณอัตราดอกเบี้ยที่แท้จริง ในปี 2556 บริษัทฯ ได้เปลี่ยนแปลงวิธีการบันทึกบัญชีเงินกู้ยืมระยะยาวจากกิจการที่เกี่ยวข้องในส่วนของสัญญาเช่าช่วงจากกองทุนรวม เพื่อให้รวมถึงประมาณการค่าบริการผันแปร (นอกเหนือจากค่าเช่าคงที่) มารวมคำนวณเพื่อหาอัตราดอกเบี้ยที่แท้จริง การเปลี่ยนวิธีการคำนวณทำให้มูลค่าทางบัญชีของเงินกู้ยืมระยะยาวดังกล่าวเพิ่มสูงขึ้นเนื่องจากการนำประมาณการหนี้สินที่มีในอนาคตตลอดทั้งสัญญามามันที่กในงบการเงิน

นอกจากนี้ค่าใช้จ่ายทางการเงิน ยังรวมถึง ดอกเบี้ยจ่ายสถาบันการเงิน และดอกเบี้ยภายใต้สัญญาเช่าเช่าทางการเงิน (Finance Lease) ในรูปแบบสัญญาซื้อขายแบบมีเงื่อนไข (Conditional Sale Agreement)

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม					
	2558	% ของ ค่าใช้จ่ายรวม	2557	% ของ ค่าใช้จ่ายรวม	เปลี่ยนแปลง	
					ล้านบาท	%
ดอกเบี้ยจ่ายกองทุนรวม	1,351.4	6.2	1,294.1	6.3	57.3	4.4
ดอกเบี้ยจ่ายและค่าธรรมเนียม ⁽¹⁾	255.0	1.2	344.3	1.7	(89.3)	(25.9)
รวม	1,606.4	7.4	1,638.4	8.0	(32.2)	(2.0)

หมายเหตุ (1) ดอกเบี้ยจ่ายและค่าธรรมเนียมที่จ่ายชำระให้แก่สถาบันการเงินและหนี้สินภายใต้สัญญาเช่าทางการเงิน (Finance Lease)

ปี 2557 และ 2558 ดอกเบี้ยจ่ายกองทุนรวมเพิ่มขึ้นจาก 1,294.1 ล้านบาท เป็น 1,351.4 ล้านบาท ตามจำนวนผู้โดยสารที่เดินทางออกจากสนามบินสมุย และจำนวนเที่ยวบินที่เข้าออกสนามบินสมุยเพิ่มขึ้น รวมถึงการเพิ่มขึ้นของอัตราค่าบริการผู้โดยสารขาออกระหว่างประเทศที่เดินทางออกจากสนามบินสมุยในอัตราใหม่

สำหรับดอกเบี้ยจ่ายสถาบันการเงินและหนี้สินภายใต้สัญญาเช่าทางการเงิน (Finance Lease) ลดลงจาก 344.3 ล้านบาท เป็น 255.0 ล้านบาทจากการชำระคืนเงินกู้ยืมตามเงื่อนไขตามสัญญา

สินทรัพย์

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 บริษัทและบริษัทย่อย มีสินทรัพย์รวมทั้งสิ้น 57,012.6 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากวันที่ 31 ธันวาคม 2557 จำนวน 8,433.7 ล้านบาท โดยมีรายละเอียดดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557	เปลี่ยนแปลง
สินทรัพย์หมุนเวียน			
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด และเงินลงทุนชั่วคราว	13,243.5	13,700.2	(456.7)
ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น	1,847.1	1,705.5	141.6
รวมสินทรัพย์หมุนเวียน	15,846.3	16,561.0	(714.7)
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน			
เงินลงทุนระยะยาวอื่น	27,003.2	20,936.2	6,067.0
ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์	9,559.0	7,033.5	2,525.5
รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน	41,166.3	32,017.9	9,148.4
รวมสินทรัพย์	57,012.6	48,578.9	8,433.7

สินทรัพย์หมุนเวียน

บริษัทฯ มีสินทรัพย์หมุนเวียน จำนวน 15,846.3 ล้านบาท ลดลงจาก วันที่ 31 ธันวาคม 2557 จำนวน 714.7 ล้านบาท โดยมีรายการหลักที่เปลี่ยนแปลงได้แก่

เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดและเงินลงทุนชั่วคราว ลดลงเป็นจำนวน 456.7 ล้านบาท ซึ่งเป็นผลมาจากการใช้เงินเพื่อกิจกรรมการลงทุน ตามวัตถุประสงค์การใช้เงินจากการระดมทุนในตลาดหลักทรัพย์

สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน

บริษัทฯ มีสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนมีจำนวน 41,166.3 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากวันที่ 31 ธันวาคม 2557 จำนวน 9,148.4 ล้านบาท โดยมีรายการหลักที่เปลี่ยนแปลงได้แก่

เงินลงทุนในบริษัทร่วม เพิ่มขึ้นจำนวน 780.6 ล้านบาท ซึ่งเกิดจากการลงทุนเพิ่มในหน่วยลงทุนกองทุนรวมสิทธิการเช่าอสังหาริมทรัพย์สนามบินสมุย โดยมีสัดส่วนเงินลงทุนเพิ่มขึ้นจากร้อยละ 25.0 เป็นร้อยละ 30.0

เงินลงทุนระยะยาวอื่น เพิ่มขึ้นจำนวน 6,067.0 ล้านบาท ซึ่งเป็นผลมาจากการการปรับมูลค่าเงินลงทุนระยะยาวในหลักทรัพย์เพื่อขาย ตามมูลค่าตลาด

ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ เพิ่มขึ้นจำนวน 2,525.5 ล้านบาท ซึ่งเป็นผลจากการรับมอบเครื่องบินตามสัญญาการสั่งซื้อเครื่องบินประเภท ATR 72-600 ในกุมภาพันธ์ เดือนกันยายน และธันวาคม 2558 รวมถึงการลงทุนซื้ออะไหล่เครื่องบินและอุปกรณ์บริการภาคพื้น

หนี้สิน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 บริษัทและบริษัทย่อย มีหนี้สินรวมทั้งสิ้น 25,916.9 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากวันที่ 31 ธันวาคม 2557 จำนวน 2,770.0 ล้านบาท โดยมีรายละเอียดดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557	เปลี่ยนแปลง
หนี้สินหมุนเวียน			
เงินกู้ยืมระยะยาวและหนี้สินภายใต้สัญญาเช่าทางการเงินส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	500.0	1,119.0	(619.0)
รายได้รับล่วงหน้า	2,328.1	2,151.2	176.9
หนี้สินหมุนเวียนอื่น	1,405.8	967.0	438.8
รวมหนี้สินหมุนเวียน	6,525.1	6,734.5	(209.4)

	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557	เปลี่ยนแปลง
หนี้สินไม่หมุนเวียน			
เงินกู้ยืมระยะยาวและหนี้สินภายใต้สัญญาเช่าทางการเงินที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	2,503.8	1,013.1	1,490.7
เงินกู้ยืมระยะยาวจากกิจการที่เกี่ยวข้องกัน	11,354.1	11,285.7	68.4
หนี้สินภายใต้สัญญาเช่าทรัพย์สิน	5,040.3	3,711.6	1,328.7
รวมหนี้สินไม่หมุนเวียน	19,391.8	16,412.5	2,979.4
รวมหนี้สิน	25,916.9	23,146.9	2,770.0

หนี้สินหมุนเวียน

บริษัทฯ มีหนี้สินหมุนเวียน จำนวน 6,525.1 ล้านบาท ลดลงจากวันที่ 31 ธันวาคม 2557 จำนวน 209.4 ล้านบาท โดยมีรายการหลักที่เปลี่ยนแปลงได้แก่

เงินกู้ยืมระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี และหนี้สินภายใต้สัญญาเช่าทางการเงินที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี จำนวน 307.7 ล้านบาทและ 192.3 ล้านบาท ลดลงจากวันที่ 31 ธันวาคม 2557 จำนวน 356.7 ล้านบาทและ 262.2 ล้านบาท ตามลำดับ ซึ่งเป็นไปตามเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในสัญญากู้ยืมเงินและสัญญาเช่าทางการเงิน โดย ณ 31 ธันวาคม 2558 บริษัทฯ เป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์เครื่องบิน ATR 72-500 รวมทั้งหมด จำนวน 5 ลำ

รายได้รับล่วงหน้า เพิ่มขึ้นจำนวน 176.9 ล้านบาท จากวันที่ 31 ธันวาคม 2557 การเพิ่มขึ้นของรายได้รับล่วงหน้าเป็นสัดส่วนโดยตรงกับรายได้บัตรโดยสารที่เพิ่มขึ้น

หนี้สินหมุนเวียนอื่น เพิ่มขึ้น จำนวน 438.8 ล้านบาท จากวันที่ 31 ธันวาคม 2557 ซึ่งรายการหลัก คือ ค่าภาษีสนามบิน ค้างจ่ายและเงินโบนัสค้างจ่าย ซึ่งบริษัทฯ มีกำหนดชำระในเดือนมกราคม 2559

หนี้สินไม่หมุนเวียน

บริษัทฯ มีหนี้สินไม่หมุนเวียน มีจำนวน 19,391.8 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากวันที่ 31 ธันวาคม 2557 จำนวน 2,979.4 ล้านบาท โดยมีรายการหลักที่เปลี่ยนแปลงได้แก่

หนี้สินภายใต้สัญญาเช่าทางการเงินเครื่องบิน เพิ่มขึ้นจำนวน 1,680.2 ล้านบาท ซึ่งเป็นผลจากการเข้าทำสัญญาเช่าทางการเงินจากการรับมอบเครื่องบิน ATR72-600 เพิ่มขึ้นในระหว่างปีจำนวน 3 ลำ

หนี้สินภายใต้สัญญาเช่าทรัพย์สิน เพิ่มขึ้นจำนวน 1,328.7 ล้านบาท ที่เกิดจากการปรับมูลค่าตามราคาตลาดของหลักทรัพย์เพื่อขายที่เพิ่มขึ้น

ส่วนของผู้ถือหุ้น

หน่วย : ล้านบาท

	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557	เปลี่ยนแปลง
ส่วนของผู้ถือหุ้น			
ทุนออกจำหน่ายและชำระแล้ว	2,100.0	1,580.0	-
ส่วนเกินมูลค่าหุ้นสามัญและส่วนเกินทุนจากการใช้หุ้นเป็นเกณฑ์	9,319.5	9,319.5	-
กำไรสะสม	430.9	(362.7)	793.6
รวมส่วนของผู้ถือหุ้น	31,095.7	25,432.0	5,663.7

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 บริษัทและบริษัทย่อย มีส่วนของผู้ถือหุ้นรวมทั้งสิ้น 31,095.7 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากวันที่ 31 ธันวาคม 2557 จำนวน 5,663.7 ล้านบาท การเปลี่ยนแปลงมูลค่าดังกล่าวเกิดจากการปรับมูลค่าตามราคาตลาดของหลักทรัพย์เพื่อขาย และเงินปันผลจ่ายจากผลประกอบการปี 2557 และเงินปันผลระหว่างกาลปี 2558 ซึ่งบริษัทฯ ได้ประกาศจ่ายให้กับผู้ถือหุ้นจำนวนรวม 945.0 ล้านบาท

งบกระแสเงินสด

หน่วย : ล้านบาท

	มกราคม- ธันวาคม	
	2558	2557
เงินสดสุทธิจาก(ใช้ไปใน) กิจกรรมการดำเนินงาน	1,791.7	(220.7)
เงินสดสุทธิจากกิจกรรมการลงทุน	2,225.3	(11,032.2)
เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงิน	(1,564.1)	10,875.2
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดลดลงสุทธิ	4,628.0	2,175.1

กระแสเงินสดจากกิจกรรมดำเนินงาน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 บริษัทและบริษัทย่อย มีกำไรจากการดำเนินงานก่อนการเปลี่ยนแปลงในสินทรัพย์และหนี้สินดำเนินงาน จำนวน 3,667.4 ล้านบาท และมีเงินสดจากกิจกรรมดำเนินงาน จำนวน 3,441.6 ล้านบาท โดยหลักเกิดจาก

- ค่าภาษีสนามบินค้างจ่าย
- เงินโบนัสค้างจ่าย ซึ่งบริษัทฯ มีกำหนดชำระในเดือนมกราคม 2559 และ
- การเพิ่มขึ้นของลูกหนี้การค้าและเงินมัดจำเครื่องบิน ซึ่งนำเสนออยู่ในรายการสินทรัพย์อื่น

กระแสเงินสดจากกิจกรรมลงทุน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 บริษัทและบริษัทย่อย มีกระแสเงินสดจากกิจกรรมการลงทุน จำนวน 2,225.3 ล้านบาท ซึ่งเป็นผลมาจากการจัดการสภาพคล่องของบริษัทฯ โดยบริษัทฯ ได้ย้ายเงินลงทุนชั่วคราวมาเป็นเงินฝากธนาคารระยะสั้น เพื่อเตรียมความพร้อมสำหรับการใช้เงินในอนาคต เงินปันผลรับจากบมจ.กรุงเทพอุตสาหกรรมและกองทุนรวมสิทธิการเช่าอสังหาริมทรัพย์ สยามบิณสมุขจำนวนรวม 877.5 ล้านบาท รวมถึงการเพิ่มเงินลงทุนในกองทุนรวมสิทธิการเช่าอสังหาริมทรัพย์ สยามบิณสมุข

กระแสเงินสดจากกิจกรรมการจัดหาเงิน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 บริษัทและบริษัทย่อย มีกระแสเงินสดที่ใช้ในกิจกรรมการจัดหาเงินจำนวน 1,564.1 ล้านบาท ส่วนใหญ่เป็น การชำระคืนเงินกู้ยืมระยะยาวจำนวน 631.1 ล้านบาท และจ่ายเงินปันผลให้แก่ผู้ถือหุ้นรวมจำนวน 945.0 ล้านบาท

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)