



14 สิงหาคม 2558

เรื่อง คำอธิบายและการวิเคราะห์ผลการดำเนินงานไตรมาส 2 ปี 2558
เรียน กรรมการและผู้จัดการ
ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

ตามที่บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) (“บริษัท”) ได้รายงานผลประกอบการสำหรับงวดสามเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2558 ซึ่งงบการเงินรวมของบริษัทมีผลขาดทุนสุทธิ 458.00 ล้านบาท ซึ่งแบ่งเป็นส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่ 150.10 ล้านบาท และส่วนที่เป็นของส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุม 307.90 ล้านบาท โดยคิดเป็นผลการดำเนินงานที่เปลี่ยนแปลงจากงวดเดียวกันของปีก่อนเกินกว่าร้อยละ 20 บริษัทจึงขอชี้แจงสาเหตุดังนี้

สรุปผลประกอบการงบการเงินรวมไตรมาส 2/2558

สำหรับไตรมาส 2/2558 บริษัทและบริษัทย่อยมีรายได้รวม 3,356.33 ล้านบาท มีผลขาดทุนสำหรับงวดรวม 458.00 ล้านบาท ซึ่งแบ่งเป็นส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่ 150.10 ล้านบาท และส่วนที่เป็นของส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุม 307.90 ล้านบาท สาเหตุหลักมาจากการรับรู้ผลขาดทุนตามสัดส่วนการถือหุ้นในบริษัทย่อย โดยส่วนใหญ่เกิดจากผลขาดทุนในบริษัท สายการบินนกสกาย จำกัด

ด้านงบการเงินเฉพาะกิจการ บริษัทมีรายได้รวม 3,223.73 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 13.89 จากช่วงเดียวกันปีก่อน ตามการขยายปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (Available Seat Kilometers: ASK) ที่เติบโตร้อยละ 21.28 ส่วนปริมาณการขนส่งด้านผู้โดยสาร (Revenue Passenger Kilometers: RPK) เพิ่มขึ้นอัตราที่มากกว่าที่ร้อยละ 30.13 จากปริมาณผู้โดยสารเพิ่มขึ้นร้อยละ 22.76 อย่างไรก็ตามการแข่งขันทางด้านราคาตัวโดยสารที่ยังคงรุนแรงอยู่ ทำให้รายได้ต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (Revenue per Available Seat Kilometers: RASK) ปรับตัวลดลงมาอยู่ที่ 2.00 บาท/ที่นั่ง/กม. หรือลดลงร้อยละ 7.80 ขณะที่ต้นทุนต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (Cost per Available Seat-Kilometers: CASK) มีแนวโน้มอยู่ในเกณฑ์ที่ดีขึ้นโดยอยู่ที่ 2.10 บาท/ที่นั่ง/กม. ลดลงในอัตราที่มากกว่า RASK คือร้อยละ 9.48 ทั้งนี้ไตรมาส 2/2558 บริษัทมีผลขาดทุนสำหรับงวดรวม 51.33 ล้านบาท เปรียบเทียบกับงวดเดียวกันปีที่แล้วที่มีผลขาดทุน 159.53 ล้านบาท

ปัจจัยและเหตุการณ์ที่ส่งผลกระทบต่อผลการดำเนินงานของบริษัท

ในไตรมาส 2/2558 อุตสาหกรรมการบริการสายการบินราคาประหยัดภายในประเทศยังคงเผชิญความท้าทายทั้งด้านการแข่งขันทางด้านราคาที่สูงขึ้นและด้านภาวะเศรษฐกิจในประเทศที่เติบโตในระดับต่ำ ซึ่งส่งผลกระทบต่อการท่องเที่ยวของคนในประเทศ โดยสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) ได้ปรับลดตัวเลขประมาณ



การการเติบโตของมูลค่าผลผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ (จีดีพี) ปี 2558 ลดลงเหลือร้อยละ 3.00 – 4.00 จากเดิมร้อยละ 3.50 – 4.50 อย่างไรก็ตาม ตัวเลขนักท่องเที่ยวต่างชาติที่เข้ามาเที่ยวในประเทศไทยกลับมีอัตราการเติบโตที่ดีต่อเนื่อง โดยในช่วง 5 เดือนแรกปี 2558 มีจำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติเดินทางเข้าประเทศไทยถึง 12.45 ล้านคน เพิ่มขึ้นร้อยละ 24.72 จากช่วงเดียวกันของปีก่อน โดยนักท่องเที่ยวต่างชาติที่เดินทางเข้าประเทศไทยจำนวนมากที่สุด 5 อันดับแรกคือ จีน มาเลเซีย ญี่ปุ่น เกาหลีใต้ และลาว ซึ่งบริษัทได้เริ่มขยายเส้นทางการบินไปยังประเทศจีนแล้วจำนวน 2 เส้นทางบินตามกลยุทธ์ที่วางไว้

ด้านอัตราแลกเปลี่ยนและราคาน้ำมันอากาศยานสำหรับเครื่องบิน (Jet fuel price) ซึ่งมีความสำคัญต่อต้นทุนการดำเนินงาน อัตราแลกเปลี่ยนเงินบาทต่อดอลลาร์สหรัฐในไตรมาส 2/2558 เฉลี่ยอยู่ที่ 33.27 บาทต่อดอลลาร์สหรัฐ จากระดับ 32.45 บาทต่อดอลลาร์สหรัฐในไตรมาส 2/2557 หรืออ่อนค่าลงร้อยละ 2.51 ซึ่งเป็นไปตามการเคลื่อนย้ายเงินทุนจากการคาดการณ์การปรับขึ้นอัตราดอกเบี้ยนโยบายของประเทศสหรัฐอเมริกา อีกทั้งภาวะเศรษฐกิจในประเทศที่ยังไม่กระเตื้องขึ้นยังเป็นอีกปัจจัยที่ทำให้ค่าเงินบาทอ่อนค่า บริษัทมีค่าใช้จ่ายเป็นสกุลเงินต่างประเทศหรืออ้างอิงกับสกุลเงินต่างประเทศประมาณร้อยละ 70 ของค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานรวม ซึ่งโดยส่วนใหญ่เป็นค่าน้ำมันเชื้อเพลิง ค่าซ่อมบำรุงเครื่องบิน ค่าเช่าเครื่องบิน และค่าประกันภัยเครื่องบิน

ทางด้านราคาน้ำมันอากาศยานสำหรับเครื่องบิน (Jet fuel price) ไตรมาส 2/2558 โดยเฉลี่ยอยู่ที่ 74.73 ดอลลาร์สหรัฐต่อบาร์เรล ลดลงร้อยละ 37.95 จากไตรมาส 2/2557 ซึ่งเป็นไปตามทิศทางราคาน้ำมันดิบที่ยังอยู่ในสภาวะอุปทานล้นตลาด (Over supply) ขณะที่อุปสงค์ (Demand) ยังคงชะลอตัว ทั้งนี้บริษัทมีสัดส่วนต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิงคิดเป็นร้อยละ 27 ของค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานรวม ลดลงจากร้อยละ 37 ในไตรมาส 2/2557

ในไตรมาส 2/2558 ถึงแม้ว่าบริษัทจะสามารถรักษาอัตราการบินบรรทุกผู้โดยสารให้อยู่ในระดับสูงถึงร้อยละ 83.39 ได้ก็ตาม แต่จากปัจจัยการแข่งขันด้านราคาตัวโดยสารที่ยังคงรุนแรงอยู่ เช่น โปรโมชันราคาตัวโดยสารราคาเริ่มต้น 395 บาทต่อเที่ยวต่อผู้โดยสารของสายการบินไทย ไลอ้อน แอร์ หรือโปรโมชันราคาตัวโดยสารราคาเริ่มต้น 0 บาทของสายการบินแอร์เอเชีย ทำให้รายได้ต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (RASK) เท่ากับ 2.00 บาท/ที่นั่ง/กม. ลดลงร้อยละ 7.80 จากไตรมาส 2/2557 ในขณะที่ต้นทุนต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (CASK) อยู่ที่ 2.10 บาท/ที่นั่ง/กม. ลดลงร้อยละ 9.48 โดยเป็นผลมาจากราคาน้ำมันอากาศยานสำหรับเครื่องบินที่ลดลง รวมถึงจากการที่บริษัทมีการประหยัดต่อขนาด (Economy of scale) ตามการเพิ่มจำนวนเที่ยวบินและการขยายฝูงบิน โดยไตรมาส 2/2558 บริษัทมีผลขาดทุนเบ็ดเสร็จ 51.33 ล้านบาท เปรียบเทียบกับไตรมาส 2/2557 ที่มีขาดทุนเบ็ดเสร็จ 159.53 ล้านบาท หรือลดลงร้อยละ 67.83

สำหรับภาพรวมผลประกอบการของบริษัทและบริษัทย่อยช่วง 6 เดือนแรกของปี 2558 มีผลขาดทุนเบ็ดเสร็จรวม 622.62 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 424.14 จากช่วงเดียวกันของปีก่อน สาเหตุหลักมาจากการรับรู้ผลขาดทุนตามสัดส่วนการถือหุ้นในบริษัทย่อย ซึ่งโดยส่วนใหญ่เกิดจากผลขาดทุนในบริษัท สายการบินนกสกาย จำกัด



เหตุการณ์สำคัญในไตรมาส 2 ปี 2558

1. บริษัทให้บริการเครื่องบินเช่าเหมาลำ (Charter flight) เส้นทางดอนเมือง – หนานหนิงและกลับ จำนวน 3 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ ทำให้ปัจจุบันบริษัทให้บริการเครื่องบินเช่าเหมาลำไปประเทศจีนรวม 2 เส้นทาง คือ ดอนเมือง – หอเป่ย์และกลับ (4 เที่ยวบินต่อสัปดาห์) และดอนเมือง – หนานหนิงและกลับ
2. ด้านการบริการ
 - 2.1 ในเดือนพฤษภาคม 2558 นกแอร์เป็นสายการบินแรกของไทยที่เริ่มให้บริการ Nok Sky Café เพื่อให้ผู้โดยสารได้สัมผัสประสบการณ์ใหม่ของการจิบกาแฟ Nespresso ระดับพรีเมียมบนเที่ยวบินของนกแอร์ ที่ให้บริการด้วยเครื่องบินแบบ Q400 NextGen ในเส้นทางนาน เลย ลำปาง แพร่ บุรีรัมย์ ระนอง และร้อยเอ็ด โดยคิดราคาเริ่มต้นที่แก้วละ 85 บาท
 - 2.2 ในเดือนพฤษภาคม 2558 บริษัทเริ่มให้บริการ Nok Premium Seat เพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่ผู้โดยสาร โดยเป็นที่นั่งด้านหน้า 5 แถวแรกและที่นั่งบริเวณทางออกฉุกเฉินตรงกลางเครื่องจำนวน 2 แถว ซึ่งมีความกว้างของที่นั่ง (Seat pitch) มากกว่าแถวอื่นๆ ทั้งนี้มี 2 ระดับราคาให้ผู้โดยสารเลือกคือ
 - ราคา 240 บาทต่อผู้โดยสารต่อเที่ยวบิน สำหรับที่นั่งหมายเลข 31A 31B 31C และที่นั่งแถว 32-35 ของเครื่องบิน 737-800 เท่านั้น (รวมภาษีมูลค่าเพิ่มแล้ว)
 - ราคา 300 บาทต่อผู้โดยสารต่อเที่ยวบิน สำหรับที่นั่ง 31H 31J 31K และที่นั่งแถว 44 และแถว 45 ของเครื่องบิน 737-800 เท่านั้น (รวมภาษีมูลค่าเพิ่มแล้ว)
 - 2.3 นอกจากนั้น บริษัทยังได้มีโครงการส่งเสริมการตลาดอย่างต่อเนื่อง เพื่อการสร้างการรับรู้ในตราผลิตภัณฑ์ และส่งเสริมการขายแก่กลุ่มลูกค้าต่างๆ อาทิ โครงการรณรงค์การจำหน่ายบัตรโดยสารเครื่องบินสำหรับลูกค้ากลุ่มข้าราชการ ภายใต้แคมเปญ “นกแอร์ให้ข้าราชการไทยบินสะดวกสบายกว่า” โดยมีสิทธิพิเศษ อาทิเช่น ได้รับน้ำหนักกระเป๋าเพิ่มจาก 15 กิโลกรัมเป็น 30 กิโลกรัม อุปกรณ์กีฬา 20 กิโลกรัม ฟรีที่นั่ง Nok Premium Seat ฟรีเปลี่ยนแปลงวันเวลาเดินทางล่วงหน้า 24 ชั่วโมงก่อนการเดินทาง ฟรีสมัครสมาชิก Nok Fan Club เป็นต้น
3. บริษัทปรับเพิ่มค่าธรรมเนียมบริการผ่าน Call Center จากเดิมราคา 139.10 บาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่มแล้ว) เป็น 200 บาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่มแล้ว) โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 2 มิถุนายน 2558 เป็นต้นไป ทั้งนี้ผู้โดยสารที่เป็นสมาชิก Nok Smile Plus ได้รับการยกเว้นค่าบริการดังกล่าว



งบกำไรขาดทุนไตรมาส 2/2557 และ 2/2558 (ไม่รวมบริษัทย่อย)

หน่วย : ล้านบาท	ไตรมาส 2/2557		ไตรมาส 2/2558		เปลี่ยนแปลง	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
รายได้						
รายได้จากค่าโดยสาร	2,607.22	92.11%	2,883.18	89.44%	275.96	10.58%
รายได้จากการให้บริการ	191.50	6.77%	246.39	7.64%	54.89	28.67%
รายได้อื่น	31.75	1.12%	94.15	2.92%	62.40	196.55%
รวมรายได้	2,830.47	100.00%	3,223.73	100.00%	393.26	13.89%
ค่าใช้จ่าย						
ต้นทุนค่าโดยสารและการให้บริการ	2,804.12	99.07%	3,111.26	96.51%	307.13	10.95%
ค่าใช้จ่ายในการขาย	75.41	2.66%	48.04	1.49%	(27.37)	(36.29%)
ค่าใช้จ่ายในการบริหาร	118.65	4.19%	115.83	3.59%	(2.81)	(2.37%)
ต้นทุนทางการเงิน	1.27	0.04%	0.00	0.00%	(1.27)	(100.00%)
รวมค่าใช้จ่าย	2,999.45	105.96%	3,275.13	101.59%	275.68	9.19%
กำไร (ขาดทุน) ก่อนภาษีเงินได้	(168.98)	(5.97%)	(51.41)	(1.59%)	117.58	(69.58%)
ค่าใช้จ่าย (รายได้) ภาษีเงินได้	(9.45)	(0.33%)	(0.08)	(0.00%)	9.38	(99.18%)
กำไร (ขาดทุน) สำหรับงวด	(159.53)	(5.64%)	(51.33)	(1.59%)	108.20	(67.83%)
กำไร (ขาดทุน) เบ็ดเสร็จรวมสำหรับงวด	(159.53)	(5.64%)	(51.33)	(1.59%)	108.20	(67.83%)
กำไร (ขาดทุน) ต่อหุ้นขั้นพื้นฐาน (บาท)	(0.26)	-	(0.08)	-	0.17	-
จำนวนหุ้นสามัญถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก (ล้านหุ้น)	625.00	-	625.00	-	-	-



สถิติการโดยสารและอัตราส่วนทางธุรกิจที่สำคัญ (ไม่รวมบริษัทย่อย)

	หน่วย	ไตรมาส	ไตรมาส	เปลี่ยนแปลง	
		2/2557	2/2558	จำนวน	ร้อยละ
จำนวนเครื่องบิน ณ สิ้นงวด					
- ไอพ่น (Boeing 737-800 New Generation)	ลำ	15	18	3	20.00%
- ไบพัด (ATR 72-500)	ลำ	2	2	0	-
- ไบพัด (Q400 NextGen)	ลำ	0	4	4	100.00%
ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (Available Seat-Kilometers: ASK)	ล้านที่นั่ง/กม.	1,288	1,562	274	21.28%
ปริมาณการขนส่งด้านผู้โดยสาร (Revenue Passenger Kilometers: RPK)	ล้านที่นั่ง/กม.	1,001	1,303	302	30.13%
จำนวนเที่ยวบิน	เที่ยวบิน	12,595	15,813	3,218	25.55%
อัตราการบรรทุกผู้โดยสาร (Cabin Factor)	ร้อยละ	77.72	83.39	7.30 จุด	-
จำนวนผู้โดยสาร (Passenger Carried)	ล้านคน	1.72	2.12	0.39	22.76%
รายได้ค่าโดยสารต่อผู้โดยสารต่อกิโลเมตร (Passenger Yield)	บาท/ ผู้โดยสาร/กม.	2.02	1.85	(0.18)	(8.81%)
รายได้ต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (Revenue per Available Seat-Kilometers: RASK)	บาท/ที่นั่ง/กม.	2.17	2.00	(0.17)	(7.80%)
ต้นทุนต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (Cost per Available Seat-Kilometers: CASK)	บาท/ที่นั่ง/กม.	2.32	2.10	(0.22)	(9.48%)

ข้อมูลด้านรายได้

ภาพรวมรายได้เปรียบเทียบกับไตรมาส 2/2558 กับช่วงเดียวกันปีก่อนหน้าที่พบว่าการขยายฝูงบินและการเพิ่มปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (Available Seat Kilometers: ASK) ประกอบกับจำนวนผู้โดยสารเพิ่มขึ้นในอัตราร้อยละ 22.76 ซึ่งสูงกว่าอัตราการลดลงของรายได้ค่าโดยสารต่อผู้โดยสารต่อกิโลเมตร (Passenger yield) ซึ่งลดลงร้อยละ 8.81 ทำให้รายได้จากค่าโดยสารเพิ่มขึ้น ขณะที่รายได้จากการให้บริการและรายได้อื่นเพิ่มขึ้นตามปริมาณการขนส่งผู้โดยสารและการปรับเพิ่มอัตราค่าธรรมเนียมบริการเสริมในบางรายการ โดยในไตรมาส 2/2558 บริษัทมีรายได้รวม 3,223.73 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 13.89 เมื่อเทียบกับไตรมาส 2/2557 แบ่งเป็นรายได้จากค่าโดยสาร 2,883.18 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 89.44 ของรายได้รวม และรายได้จากการให้บริการและรายได้อื่น 340.54 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 10.56 ของรายได้รวม



ข้อมูลการผลิต

ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ASK) ไตรมาส 2/2558 เพิ่มขึ้นเป็น 1,562 ล้านที่นั่ง-กม. หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 21.28 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันปีก่อนหน้า จากการขยายฝูงบินโดยเครื่องบินไอพ่น (Boeing 737-800 New Generation) เพิ่มขึ้นจำนวน 3 ลำ และเครื่องบินใบพัด (Q400 NextGen) จำนวน 4 ลำ โดยจำนวนเที่ยวบินในไตรมาส 2/2558 เพิ่มขึ้นเป็น 15,813 เที่ยวบิน จาก 12,595 เที่ยวบินในไตรมาส 2/2557 หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 25.55

ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (Revenue Passenger Kilometers: RPK) เพิ่มขึ้นเป็น 1,303 ล้านที่นั่ง/กม. หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 30.13 เมื่อเทียบกับไตรมาสเดียวกันปีก่อนหน้า ทั้งนี้ จากปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (RPK) ที่เพิ่มขึ้นมากกว่าปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ASK) ทำให้อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร (Cabin factor) เพิ่มขึ้นมาอยู่ที่ร้อยละ 83.39 จากร้อยละ 77.72 ในไตรมาส 2/2557

อัตราการใช้เครื่องบินต่อลำต่อวัน (Aircraft utilization) ในไตรมาส 2/2558 ของเครื่องบินไอพ่นอยู่ที่ 9.12 ชั่วโมง ลดลงจาก 9.38 ชั่วโมงเมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า ส่วนเครื่องบินใบพัดอยู่ที่ 7.52 ชั่วโมง ลดลงจาก 8.05 ชั่วโมง

รายได้

แม้ว่าบริษัทจะสามารถรักษาอัตราการบรรทุกผู้โดยสารให้อยู่เหนือระดับร้อยละ 80 มาได้อย่างต่อเนื่อง แต่การแข่งขันด้านราคาและการออกโปรโมชั่นกระตุ้นยอดขายเพื่อรักษาส่วนแบ่งทางการตลาด ทำให้อัตราผลตอบแทนต่อผู้โดยสาร (Passenger yield) อยู่ที่ 1.85 บาท/ที่นั่ง/กม. ลดลงร้อยละ 8.8 ส่วนรายได้ต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (RASK) เท่ากับ 2.00 บาท/ที่นั่ง/กม. ลดลงร้อยละ 7.80

จากอัตราการเติบโตของจำนวนผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้นมากกว่าอัตราการลดลงของผลตอบแทนต่อผู้โดยสาร (Passenger yield) ทำให้ไตรมาส 2/2558 บริษัทมีรายได้จากค่าโดยสาร 2,883.18 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 10.58 เมื่อเทียบกับไตรมาส 2/2557 อย่างไรก็ดี บริษัทได้พยายามเพิ่มรายได้ค่าธรรมเนียมโดยการนำเสนอบริการต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการเดินทางทางอากาศและการเพิ่มอัตราค่าบริการเพื่อให้สอดคล้องกับภาวะตลาด โดยรายได้จากการให้บริการและรายได้อื่นอยู่ที่ 340.54 ล้านบาท เพิ่มขึ้นถึงร้อยละ 52.54 นอกจากนี้ปริมาณการขนส่งผู้โดยสารที่มากขึ้นยังช่วยเพิ่มรายได้จากการให้บริการอีกทางหนึ่ง เช่น รายได้ค่าน้ำหนักสัมภาระส่วนเกิน รายได้จากค่าประกันภัยการเดินทาง รายได้จากบริการเชื่อมต่อการเดินทางโดยรถโดยสารและเรือเร็ว/เรือเฟอร์รี่ (Fly'n'Ride, Fly'n'Ferry และ Nok Transfer) รายได้จาก การจองอาหารและเครื่องดื่มและสินค้าที่ระลึก เป็นต้น

ข้อมูลด้านค่าใช้จ่าย

ไตรมาส 2/2558 ค่าใช้จ่ายรวมของบริษัทอยู่ที่ 3,275.13 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 9.19 จากช่วงเดียวกันของปีก่อนหน้า ซึ่งเพิ่มขึ้นตามการขยายฝูงบินและการขนส่งผู้โดยสาร

ค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้นมาจากต้นทุนค่าโดยสารและการให้บริการเป็นหลัก โดยค่าใช้จ่ายผันแปร (Variable cost: VC) เพิ่มขึ้นเป็น 2,153.76 ล้านบาท หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 1.60 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อนหน้า ส่วนใหญ่ประกอบด้วย



ค่าน้ำมันเครื่องบิน ค่าซ่อมบำรุงรักษาเครื่องบิน ค่าบริการการบิน เป็นต้น ส่วนค่าใช้จ่ายคงที่ (Fixed cost: FC) เพิ่มขึ้นร้อยละ 38.20 มาอยู่ที่ 887.67 ล้านบาท ส่วนใหญ่ประกอบด้วย ค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่ ค่าใช้จ่ายนักบินและลูกเรือ ซึ่งเพิ่มขึ้นตามการขยายฝูงบินเป็นหลัก ด้านค่าใช้จ่ายในการขายและบริหาร ลดลงเหลือ 163.87 ล้านบาท หรือลดลงร้อยละ 15.55

ถ้าพิจารณาอัตราส่วนต้นทุนต่อหน่วยของบริษัทในไตรมาส 2/2558 เปรียบเทียบกับไตรมาสเดียวกันปีก่อนหน้า อัตราส่วนต้นทุนต่อหน่วย (CASK) เท่ากับ 2.10 บาท/ที่นั่ง/กม. ลดลงร้อยละ 9.48 อัตราส่วนค่าใช้จ่ายผันแปรต่อหน่วย (VC/ASK) ลดลงร้อยละ 16.22 ด้านอัตราส่วนค่าใช้จ่ายคงที่ต่อหน่วย (FC/ASK) เพิ่มขึ้นร้อยละ 13.95 สาเหตุหลักมาจากค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่ที่เพิ่มขึ้นจากการรับเครื่องบินใหม่ ส่วนอัตราส่วนค่าใช้จ่ายในการขายและบริหารต่อหน่วย (SG&A/ASK) ลดลงร้อยละ 21.19 ตามนโยบายการการเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารงานภายในองค์กร

ด้านอัตราต้นทุนรวมที่ไม่รวมค่าใช้จ่ายน้ำมันต่อหน่วย (CASK exc. fuel) เท่ากับ 1.48 บาท/ที่นั่ง/กม. ลดลงร้อยละ 0.46 ด้านต้นทุนน้ำมันต่อหน่วย (Fuel/ASK) ลดลงเหลือ 0.63 บาท/ที่นั่ง/กม. หรือลดลงร้อยละ 25.39 สาเหตุหลักมาจากราคาน้ำมันในตลาดโลกที่ปรับตัวลดลง โดยราคาน้ำมันเครื่องบินลดลงจาก 120.42 ดอลลาร์สหรัฐต่อบาร์เรลในไตรมาส 2/2557 เป็น 74.73 ดอลลาร์สหรัฐต่อบาร์เรลในไตรมาส 2/2558

จากปัจจัยที่กล่าวมาทั้งหมดทำให้ในไตรมาส 2/2558 บริษัทมีผลขาดทุนก่อนภาษีเงินได้เท่ากับ 51.41 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 69.58 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน นอกจากนี้บริษัทได้รับภาษีเงินได้นิติบุคคลคืนเท่ากับ 0.08 ล้านบาท ทำให้มีขาดทุนสุทธิสำหรับงวด 51.33 ล้านบาท คิดเป็นผลขาดทุนลดร้อยละ 67.83

สำหรับผลประกอบการงวด 6 เดือนแรกปี 2558 บริษัทมีรายได้จากค่าโดยสาร 6,085.71 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 10.87 จากปริมาณการขนส่งผู้โดยสารที่เติบโตมากกว่ารายได้ค่าโดยสารต่อผู้โดยสารต่อกิโลเมตร (Passenger yield) ที่ลดลง นอกจากนี้จำนวนการขนส่งผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้นและการเพิ่มอัตราค่าธรรมเนียมการเปลี่ยนแปลงการเดินทางและอัตราค่าธรรมเนียมการจองตั๋วและชำระเงินทำให้รายได้จากการให้บริการเพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันปีที่แล้วมาอยู่ที่ 528.98 ล้านบาท หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 30.40 ส่วนรายได้รวมเท่ากับ 6,725.80 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 12.78

ด้านค่าใช้จ่ายรวมของบริษัทงวด 6 เดือนแรกเท่ากับ 6,721.63 เพิ่มขึ้นร้อยละ 10.51 ส่วนใหญ่มาจากค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับการเพิ่มจำนวนเที่ยวบินและการขยายฝูงบิน ได้แก่ ค่าใช้จ่ายน้ำมัน ค่าซ่อมบำรุง เครื่องบิน ค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่ และค่าใช้จ่ายนักบินและลูกเรือ

สำหรับกำไรก่อนหักดอกเบี้ย ภาษี ค่าเสื่อมราคาและค่าใช้จ่ายตัดจ่าย บวกกลับด้วยค่าเช่าเครื่องบิน (EBITDAR) เท่ากับ 664.92 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันปีก่อนหน้าร้อยละ 96.19 และมีผลกำไรจากการดำเนินงานหลังหักค่าเช่าเครื่องบิน (EBITDA) 40.19 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อนหน้าร้อยละ 144.02

จากปัจจัยที่กล่าวมาทั้งหมดทำให้ช่วงครึ่งแรกของปี 2558 บริษัทมีผลกำไรจากการดำเนินงานก่อนภาษีเงินได้เท่ากับ 4.16 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อนหน้าร้อยละ 103.51 โดยบริษัทได้รับภาษีเงินได้นิติบุคคลคืนเท่ากับ 0.15 ล้านบาท ทำให้มีกำไรเบ็ดเสร็จรวมเท่ากับ 4.31 ล้านบาท ลดลงจากช่วงเดียวกันของปีก่อนหน้าร้อยละ 103.64



ฐานะการเงิน

ณ 30 มิถุนายน 2558 บริษัทและบริษัทย่อยมีสินทรัพย์รวม 6,358.55 ล้านบาท ลดลงจากสิ้นปี 2557 ร้อยละ 3.20 โดยแบ่งเป็นสินทรัพย์หมุนเวียน 5,153.69 ล้านบาท สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน 1,204.87 ล้านบาท คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 81.05 และ 18.95 ของสินทรัพย์รวมตามลำดับ สินทรัพย์ส่วนใหญ่เป็นเงินสดและเงินลงทุนชั่วคราวสำหรับเป็นสภาพคล่องทางการเงินเพื่อการลงทุนและเป็นเงินทุนหมุนเวียนสำหรับกิจการ โดย ณ 30 มิถุนายน 2558 เงินสดและเงินลงทุนชั่วคราวอยู่ที่ 3,296.52 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 2.17 จากสิ้นปี 2557 ส่วนรายการเงินประกันและเงินมัดจำเกี่ยวกับเครื่องบินทั้งระยะสั้นและระยะยาวที่ลดลง สาเหตุหลักมาจากบริษัทเข้าทำสัญญาการจัดหาเงินทุนสำหรับเงินมัดจำเครื่องบิน (Pre-Delivery Payment financing: PDP) สำหรับฝูงบินไอพ่น (Boeing 737-800 New Generation) จำนวน 5 ลำ กับผู้ให้เช่าเครื่องบิน (Lessor) ทำให้บริษัทได้รับเงินมัดจำที่ได้จ่ายให้ผู้ผลิตเครื่องบินไปแล้วตามงวดที่กำหนดก่อนหน้านี้ก็กลับคืนมา

ด้านหนี้สินของบริษัทและบริษัทย่อยเท่ากับ 2,376.82 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากสิ้นปี 2557 ร้อยละ 7.08 จากรายการเจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่นที่เพิ่มขึ้นตามยอดขาย รวมถึงประมาณการหนี้สินค่าซ่อมบำรุงที่เพิ่มขึ้นตามขนาดฝูงบินซึ่งเป็นรายการธุรกิจตามปกติของบริษัท ทั้งนี้ ณ สิ้น 30 มิถุนายน 2558 บริษัทไม่มีหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ย (Interest-bearing debt)

บริษัทและบริษัทย่อยมีส่วนของผู้ถือหุ้นรวม 3,981.74 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 8.45 จากสิ้นปี 2557 สาเหตุหลักมาจากผลขาดทุนเบ็ดเสร็จจากการดำเนินงานในช่วงครึ่งแรกของปี 2558 มูลค่า 622.62 ล้านบาท ทำให้กำไรสะสมในส่วนที่ยังไม่ได้จัดสรรจาก 47.08 ล้านบาท ณ สิ้นปีก่อนหน้า เปลี่ยนเป็นขาดทุนสะสม 101.23 ล้านบาท ณ 30 มิถุนายน 2558 ส่วนทุนที่ออกและชำระแล้ว รวมถึงส่วนเกินมูลค่าหุ้นและกำไรสะสมส่วนที่สำรองตามกฎหมายยังไม่เปลี่ยนแปลงจากสิ้นปี 2557 สำหรับส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมมีการเปลี่ยนแปลงจากการเพิ่มทุนในบริษัทย่อยรวม 255.00 ล้านบาท และมีการรับรู้ส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมจากการลงทุนในบริษัทย่อยระหว่างปีรวม 474.31 ล้านบาท

งบกระแสเงินสด

ครั้งแรกของปี 2558 บริษัทและบริษัทย่อยมีกระแสเงินสดใช้ไปในกิจกรรมดำเนินงาน 176.33 ล้านบาท กระแสเงินสดได้มาจากกิจกรรมลงทุน 177.24 ล้านบาท กระแสเงินสดได้มาจากกิจกรรมจัดหาเงิน 255.00 ล้านบาท และผลกระทบจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศในเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด 14.00 ล้านบาท ทำให้มีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2558 จำนวน 3,196.52 ล้านบาท

บริษัทและบริษัทย่อยมีผลขาดทุนก่อนภาษีเงินได้ตามงบกำไรขาดทุน 622.77 ล้านบาท ปรับปรุงด้วยรายการที่ไม่เกี่ยวกับเงินสด ทำให้มีผลขาดทุนจากการดำเนินงานก่อนการเปลี่ยนแปลงในสินทรัพย์และหนี้สินดำเนินงานเท่ากับ 500.31 ล้านบาท สำหรับรายการหลักที่มีผลต่อการได้มาของเงินสดในกิจกรรมการดำเนินงานคือ เงินสดรับจากรายการเงินประกันและเงินมัดจำเกี่ยวกับเครื่องบินทั้งระยะสั้นและระยะยาวจากการทำสัญญาการจัดหาเงินทุนสำหรับการมัดจำเครื่องบิน (PDP financing) กับผู้ให้เช่าเครื่องบินรวมมูลค่า 636.83 ล้านบาท ส่วนรายการหลักที่มีผลต่อการใช้ไปของเงินสด คือ ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่นมูลค่า 148.83 ล้านบาทส่วนใหญ่มาจากรายการค่าใช้จ่ายจ่ายล่วงหน้า ภาษีมูลค่าเพิ่มรอขอคืน



NOK AIR

มูลค่า 91.02 ล้านบาท เงินสดจ่ายค่าซ่อมบำรุงเครื่องบินมูลค่า 56.26 ล้านบาทจากการนำเครื่องบินเข้าซ่อมบำรุงตามระยะการบิน (C-Check) รวมถึงเงินสดจ่ายเพื่อเป็นเงินฝากธนาคารที่มีการค้ำประกันมูลค่า 41.56 ล้านบาทของบริษัทย่อย ทั้งนี้จากรายการได้มาและใช้ไปของเงินสดต่างๆ ทำให้บริษัทและบริษัทย่อยมีกระแสเงินสดใช้ไปในกิจกรรมดำเนินงาน 176.33 ล้านบาท

ในส่วนกิจกรรมลงทุน บริษัทและบริษัทย่อยได้รับเงินสดคืนจากเงินลงทุนชั่วคราวมูลค่า 200.00 ล้านบาท รวมถึงมีเงินสดรับจากดอกเบี้ยเงินฝากและเงินลงทุนระยะสั้น 28.10 ล้านบาท ด้านแหล่งใช้ไป มีการจ่ายเงินเพื่อซื้ออุปกรณ์และสินทรัพย์ไม่มีตัวตนมูลค่า 50.86 ล้านบาท บริษัทและบริษัทย่อยมีกระแสเงินสดรับสุทธิจากกิจกรรมลงทุนมูลค่า 177.24 ล้านบาท

สำหรับกิจกรรมจัดหาเงิน บริษัทและบริษัทย่อยมีกระแสเงินสดรับสุทธิจากกิจกรรมจัดหาเงิน 255.00 ล้านบาทจากการรับชำระเงินเพิ่มทุนของบริษัท สายการบินนกสกาย จำกัด จำนวน 500 ล้านบาทในไตรมาส 1/2558 ทำให้บริษัทได้รับเงินสดค่าหุ้นของบริษัทย่อยจากผู้ถือหุ้นที่เป็นส่วนหนึ่งของส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมในงบแสดงฐานะการเงินรวมมูลค่า 255 ล้านบาท แบ่งเป็นจาก Scoot Pte. Ltd. มูลค่า 245 ล้านบาทและผู้ถือหุ้นส่วนที่เหลือมูลค่า 10 ล้านบาท

จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบ

ขอแสดงความนับถือ

(นางสาวนวลวรรณ ภูประเสริฐ)

ประธานเจ้าหน้าที่สายการเงิน