



PE 068/2558

12 พฤศจิกายน 2558

เรื่อง คำอธิบายและการวิเคราะห์ผลการดำเนินงานไตรมาส 3 ปี 2558  
เรียน กรรมการและผู้จัดการ  
ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

ตามที่บริษัท สายการบินบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) (“บริษัท”) ได้รายงานผลประกอบการสำหรับงวดสามเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2558 ซึ่งงบการเงินรวมของบริษัทมีผลขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมสำหรับงวด 652.62 ล้านบาท แบ่งเป็นผลขาดทุนส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่ 423.54 ล้านบาทและส่วนที่เป็นของส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุม 229.08 ล้านบาท โดยคิดเป็นผลการดำเนินงานที่เปลี่ยนแปลงจากงวดเดียวกันของปีก่อนเกินกว่าร้อยละ 20 บริษัทจึงขอชี้แจงสาเหตุดังนี้

### สรุปผลประกอบการงบการเงินรวมไตรมาส 3/2558

สำหรับไตรมาส 3/2558 บริษัทและบริษัทย่อยมีรายได้รวม 3,356.20 ล้านบาท มีผลขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมสำหรับงวด 652.62 ล้านบาท แบ่งเป็นผลขาดทุนส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่ 423.54 ล้านบาทและส่วนที่เป็นของส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุม 229.08 ล้านบาท สาเหตุหลักมาจากผลการดำเนินงานขาดทุนของบริษัทในช่วงนอกฤดูการท่องเที่ยว (Low season) และการรับรู้ผลขาดทุนตามสัดส่วนการถือหุ้นในบริษัท สายการบินนกสกาย จำกัด

ด้านงบการเงินเฉพาะกิจการ บริษัทมีรายได้รวม 3,141.28 ล้านบาท เติบโตร้อยละ 14.47 จากช่วงเดียวกันของปีก่อน ซึ่งเป็นผลมาจากการเพิ่มจำนวนเที่ยวบินตามขนาดฝูงบินที่ใหญ่ขึ้น ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (Available Seat Kilometers: ASK) เติบโตร้อยละ 21.18 ส่วนปริมาณการขนส่งด้านผู้โดยสาร (Revenue Passenger Kilometers: RPK) เติบโตร้อยละ 19.18 และจำนวนผู้โดยสารเติบโตร้อยละ 8.14 อย่างไรก็ตามด้านสมภาวะตลาดการขนส่งทางอากาศ การแข่งขันทางด้านราคาตัวโดยสารที่ยังคงรุนแรงอยู่ ทำให้รายได้ต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (Revenue per Available Seat Kilometers: RASK) ลดลงมาอยู่ที่ 1.92 บาท/ที่นั่ง/กม. ลดลงร้อยละ 11.20 ขณะที่ต้นทุนต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (Cost per Available Seat-Kilometers: CASK) ดีขึ้นจากไตรมาสเดียวกันปีที่แล้ว โดยอยู่ที่ 2.27 บาท/ที่นั่ง/กม. หรือลดลงร้อยละ 7.37 ทั้งนี้ไตรมาส 3/2558 บริษัทมีผลขาดทุนสำหรับงวดรวม 349.66 ล้านบาท เปรียบเทียบกับงวดเดียวกันปีที่แล้วที่มีผลขาดทุน 353.27 ล้านบาท

### ปัจจัยและเหตุการณ์ที่ส่งผลกระทบต่อผลการดำเนินงานของบริษัท

ในไตรมาส 3/2558 อุตสาหกรรมการบริการสายการบินราคาประหยัดภายในประเทศยังคงเผชิญความท้าทายทั้งด้านราคาตัวโดยสารจากสถานการณ์อุปทานล้นตลาด (Oversupply) และด้านภาวะเศรษฐกิจในประเทศที่เติบโตในระดับต่ำตามการใช้จ่ายของภาคครัวเรือนที่ยังถูกกดดันจากระดับหนี้ที่สูง ราคาสินค้าเกษตรตกต่ำ และผลกระทบจาก



ภัยแล้ง ด้านภาคเอกชนชะลอการลงทุนและภาคส่งออกยังคงหดตัว ซึ่งปัจจัยเหล่านี้ส่งผลกระทบต่อการท่องเที่ยวของคนในประเทศ โดยสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) ได้ปรับลดตัวเลขประมาณการการเติบโตของมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ (GDP) ปี 2558 ลงอย่างต่อเนื่อง โดยล่าสุดเหลือร้อยละ 2.70 – 3.20 จากเดิมร้อยละ 3.00 – 4.00 อย่างไรก็ตาม ด้านตัวเลขนักท่องเที่ยวต่างชาติที่เข้ามาเที่ยวในประเทศไทยยังมีอัตราการเติบโตที่ดีอยู่ เหตุการณ์ระเบิดในกรุงเทพฯ เมื่อเดือนสิงหาคมที่ผ่านมา ไม่ส่งผลกระทบมากนักต่อการท่องเที่ยว โดยกรมการท่องเที่ยวรายงานตัวเลขจำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติในไตรมาส 3/2558 เพิ่มขึ้นร้อยละ 24.30 จากช่วงเดียวกันของปีก่อน โดยนักท่องเที่ยวต่างชาติที่เดินทางเข้าประเทศไทยมากที่สุดยังคงเป็นนักท่องเที่ยวจากจีน ซึ่งมีจำนวนถึง 2.1 ล้านคนโดยประมาณ เติบโตร้อยละ 29.0 จากไตรมาส 3/2557

ล้านคน	2557		2558		เปลี่ยนแปลง	
	ไตรมาส 3	ม.ค.-ก.ย.	ไตรมาส 3	ม.ค.-ก.ย.	ไตรมาส 3/57-58	ม.ค.-ก.ย. 57-58
จำนวนผู้โดยสารเครื่องบิน ทั้งอุตสาหกรรม	5.96	18.05	7.35	22.40	23.25%	24.10%
จำนวนผู้โดยสารเครื่องบิน ของนกแอร์	1.76	5.06	1.81	5.94	2.84%	17.39%
ส่วนแบ่งการตลาดของนก แอร์	29.53%	28.03%	24.62%	26.52%	(4.91) จุด	(1.51) จุด

จากข้อมูลสถิติผู้โดยสารตารางขางบน จำนวนผู้โดยสารเครื่องบินในอุตสาหกรรมมีการเติบโตขึ้น โดยจำนวนผู้โดยสารเครื่องบินในประเทศในไตรมาส 3 และในรอบ 9 เดือนของปี 2558 เติบโตจากช่วงเดียวกันของปีก่อนร้อยละ 23.25 และ 24.10 แต่อย่างไรก็ตาม อัตราการเติบโตของผู้โดยสารของบริษัทน้อยกว่าอุตสาหกรรมเนื่องมาจากมีผู้แข่งขันรายใหม่เข้ามาในตลาด

สำหรับอัตราแลกเปลี่ยนและราคาน้ำมันอากาศยานสำหรับเครื่องบิน (Jet fuel price) ซึ่งมีผลกระทบต่อต้นทุนการดำเนินงานอย่างมีนัยสำคัญ ด้านอัตราแลกเปลี่ยนเงินบาทต่อดอลลาร์สหรัฐในไตรมาส 3/2558 เฉลี่ยอยู่ที่ 35.25 บาทต่อดอลลาร์สหรัฐ จากระดับ 33.27 บาทต่อดอลลาร์สหรัฐในไตรมาส 3/2557 หรืออ่อนค่าลงร้อยละ 5.97 โดยมีทิศทางสอดคล้องกับสกุลเงินอื่นๆในภูมิภาค สาเหตุมาจากการเคลื่อนย้ายเงินทุนตามการคาดการณ์ของตลาดว่าธนาคารกลางสหรัฐฯ มีโอกาสที่จะปรับขึ้นอัตราดอกเบี้ยนโยบายภายในปีนี้ รวมถึงความกังวลต่อแนวโน้มการเติบโตของเศรษฐกิจจีน บริษัทมีค่าใช้จ่ายเป็นสกุลเงินต่างประเทศหรืออ้างอิงกับสกุลเงินต่างประเทศประมาณร้อยละ 70 ของค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานรวม ซึ่งโดยส่วนใหญ่เป็นค่าน้ำมันเชื้อเพลิง ค่าซ่อมบำรุงเครื่องบิน ค่าเช่าเครื่องบิน และค่าประกันภัยเครื่องบิน

ทางด้านราคาน้ำมันอากาศยานสำหรับเครื่องบินไตรมาส 3/2558 โดยเฉลี่ยอยู่ที่ 60.85 ดอลลาร์สหรัฐต่อบาร์เรล ลดลงร้อยละ 47.52 จากไตรมาส 3/2557 ซึ่งเป็นไปตามทิศทางราคาน้ำมันดิบในตลาดโลก ทั้งนี้บริษัทมีสัดส่วนต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิงประมาณร้อยละ 22 ของค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานรวม ลดลงจากร้อยละ 35 ในไตรมาส 3/2557



ในไตรมาส 3/2558 ถึงแม้ว่าอัตราการบินบรรทุกผู้โดยสารจะอยู่ระดับสูงที่ร้อยละ 82.83 แต่จากปัจจัยการแข่งขันด้านราคาตัวโดยสารที่ยังคงรุนแรงอยู่ ทำให้รายได้ต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (RASK) เท่ากับ 1.92 บาท/ที่นั่ง/กม. ลดลงร้อยละ 11.20 จากไตรมาส 3/2557 ในขณะที่ต้นทุนต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (CASK) อยู่ที่ 2.27 บาท/ที่นั่ง/กม. ลดลงร้อยละ 7.37 โดยไตรมาส 3/2558 บริษัทมีผลขาดทุนเบ็ดเสร็จ 349.66 ล้านบาท เปรียบเทียบกับไตรมาส 3/2557 ที่มีขาดทุนเบ็ดเสร็จ 353.27 ล้านบาท หรือลดลงร้อยละ 1.02

สำหรับภาพรวมผลประกอบการของบริษัท และบริษัทย่อยในรอบ 9 เดือนแรกของปี 2558 มีผลขาดทุนเบ็ดเสร็จรวม 1,275.24 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 131.83 จากช่วงเดียวกันของปีก่อน แบ่งเป็นผลขาดทุนส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่ 571.85 ล้านบาทและส่วนที่เป็นของส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุม 703.39 ล้านบาท สาเหตุหลักมาจากผลการดำเนินงานขาดทุนของบริษัท ในช่วงนอกฤดูกาลท่องเที่ยว และการรับรู้ผลขาดทุนตามสัดส่วนการถือหุ้นในบริษัท สายการบินนกสกาย จำกัด

### ผลการดำเนินงานของบริษัท สายการบินนกสกาย จำกัด

ในรอบ 9 เดือนที่ผ่านมา บริษัท สายการบินนกสกาย จำกัด มีรายได้รวม 528.95 ล้านบาท และมีค่าใช้จ่ายรวมอยู่ที่ 1,445.92 ล้านบาท ทำให้มีผลขาดทุนสำหรับงวด 916.94 ล้านบาท ซึ่งเป็นผลกระทบจากการปรับลดอันดับความน่าเชื่อถือด้านความปลอดภัยของประเทศไทยจากองค์กรการบินพลเรือนระหว่างประเทศ เมื่อมิถุนายน 2558

อย่างไรก็ตาม ในช่วงที่ผ่านมา บริษัทได้ปรับแผนการบินไปสู่เส้นทางที่ไม่ได้รับผลกระทบและสามารถทำกำไรได้ดี เช่นเส้นทางดอนเมือง – นานกิงและกลับ ปัจจุบันบินด้วยความถี่จำนวน 6 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ รวมถึงยกเลิกการบินในเส้นทางที่ขาดทุน คือ ดอนเมือง – สิงคโปร์และกลับ เมื่อเดือนสิงหาคมที่ผ่านมา ในด้านรายจ่าย บริษัทดำเนินการลดค่าใช้จ่ายหลายด้าน เช่น การเจรจาและได้รับการผ่อนผันจ่ายค่าเช่าเครื่องบินไม่เต็มราคาชั่วคราว การเจรจาและได้รับส่วนลดค่าเช่าเครื่องยนต์ของเครื่องบินชั่วคราว เป็นต้น ซึ่งการปรับแผนการบินและการลดรายจ่ายดังกล่าว ทำให้ผลการดำเนินงานของบริษัทมีแนวโน้มดีขึ้น โดยยอดขายไตรมาส 3/2558 อยู่ที่ 234.09 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากไตรมาส 2/2558 ร้อยละ 63.65 และมีผลขาดทุนสำหรับงวดเท่ากับ 298.40 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 25.80

ในไตรมาส 4/2558 บริษัท สายการบินนกสกาย จำกัด จะเพิ่มเส้นทางบินประจำอีก 2 เส้นทาง คือ ดอนเมือง – ไทเปและกลับ จำนวน 4 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ เริ่มบินวันที่ 25 ตุลาคม 2558 และเส้นทางดอนเมือง – ซิงคโปร์และกลับ จำนวน 4 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ เริ่มบินวันที่ 25 พฤศจิกายน 2558 รวมถึงมีการบินแบบเช่าเหมาลำ (Charter flight) เส้นทางดอนเมือง – นาริตะและกลับ ในเดือนตุลาคมและธันวาคม ปัจจุบันบริษัทมีเครื่องบินไอพ่น (Boeing 777-200) จำนวน 3 ลำและยังไม่มีแผนเพิ่มจำนวนเครื่องบินในขณะนี้จนกว่ากรมท่าอากาศยาน (กรมการบินพลเรือนเดิม) จะดำเนินการแก้ปัญหาแล้วเสร็จ



## เหตุการณ์สำคัญในไตรมาส 3 ปี 2558

1. บริษัทเพิ่มเที่ยวบินเส้นทางดอนเมือง – ย่างกุ้งและกลับ จาก 2 เที่ยวบินต่อวัน เป็น 3 เที่ยวบินต่อวัน เพื่อเพิ่มความสะดวกสบายด้านเวลาเดินทางให้ผู้โดยสาร โดยเที่ยวบินใหม่ได้เริ่มให้บริการตั้งแต่วันที่ 2 กันยายน 2558
2. บริษัทให้บริการเครื่องบินเช่าเหมาลำ (Charter flight) เส้นทางดอนเมือง – หยินชวนและกลับ จำนวน 1 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ และเส้นทางกระบี่ – เจิงตู – ภูเก็ตและกลับ จำนวน 7 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ ทำให้ในไตรมาส 3/2558 บริษัทให้บริการเครื่องบินเช่าเหมาลำไปประเทศจีนรวม 4 เส้นทาง คือ ดอนเมือง – หอฝุยและกลับ (4 เที่ยวบินต่อสัปดาห์) ดอนเมือง – หนานหนิงและกลับ (3 เที่ยวบินต่อสัปดาห์) ดอนเมือง – หยินชวนและกลับ และกระบี่ – เจิงตู – ภูเก็ตและกลับ
3. บริษัทรับมอบเครื่องบินไอพ่น (Boeing 737-800 New Generation) จำนวน 1 ลำเมื่อวันที่ 21 สิงหาคม 2558 และเครื่องบินโบอิง (Q400 NextGen) จำนวน 2 ลำ เมื่อวันที่ 28 กันยายน 2558 และ 30 กันยายน 2558



## สถิติการโดยสารและอัตราส่วนทางธุรกิจที่สำคัญ

	หน่วย	ไตรมาส 3/2557	ไตรมาส 3/2558	เปลี่ยนแปลง	
				จำนวน	ร้อยละ
จำนวนเครื่องบิน ณ สิ้นไตรมาส					
- ไอพ่น (Boeing 737-800 New Generation)	ลำ	16	19	3	18.75%
- โบพิค (ATR 72-500)	ลำ	2	2	0	-
- ไอพ่น (Boeing 737-800 New Generation)	ลำ	2	6	4	200.00%
- จำนวนเครื่องบินเฉลี่ย(รวมทุกฝูงบิน)	ลำ	19.03	25.13	6.1	32.05%
ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (Available Seat Kilometers: ASK)	ล้านที่นั่ง/กม.	1,271	1,540	269	21.18%
ปริมาณการขนส่งด้านผู้โดยสาร (Revenue Passenger Kilometers: RPK)	ล้านที่นั่ง/กม.	1,071	1,276	205	19.18%
จำนวนเที่ยวบิน	เที่ยวบิน	12,784	15,501	2,717	21.26%
อัตราการบรรทุกผู้โดยสาร (Cabin factor)	ร้อยละ	84.22	82.83	-1.39 จุด	-
จำนวนผู้โดยสาร (Passenger carried)	ล้านคน	1.89	2.05	0.15	8.14%
รายได้ค่าโดยสารต่อผู้โดยสารต่อกิโลเมตร (Passenger yield)	บาท/ ผู้โดยสาร/กม.	2.36	2.11	(0.25)	(10.29%)
รายได้ต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (Revenue per Available Seat Kilometers: RASK)	บาท/ที่นั่ง/กม.	2.16	1.92	(0.24)	(11.22%)
ต้นทุนต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (Cost per Available Seat Kilometers: CASK)	บาท/ที่นั่ง/กม.	2.45	2.27	(0.18)	(7.37%)
ต้นทุนต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารที่ไม่รวม ค่าใช้จ่ายเชื้อเพลิง (Cost per Available Seat Kilometers exclude Fuel : CASK )	บาท/ที่นั่ง/กม.	1.62	1.78	0.16	9.88%



## ผลประกอบการไตรมาส 3/2558

รายได้ไตรมาส 3/2557 และไตรมาส 3/2558 (ไม่รวมบริษัทย่อย)

หน่วย: ล้านบาท	ไตรมาส 3/2557		ไตรมาส 3/2558		เปลี่ยนแปลง	
	จำนวน	ร้อยละ ต่อรายได้รวม	จำนวน	ร้อยละ ต่อรายได้รวม	จำนวน	ร้อยละ
รายได้จากค่าโดยสาร	2,523.12	91.94%	2,697.14	85.86%	174.02	6.90%
รายได้จากการให้บริการ	190.60	6.95%	223.61	7.12%	33.01	17.32%
รายได้อื่น	30.58	1.11%	220.53	7.02%	185.95	621.16%
รวมรายได้	2,744.30	100.00%	3,141.28	100.00%	396.98	14.47%

### ข้อมูลด้านรายได้

ไตรมาส 3/2558 บริษัทมีรายได้รวม 3,141.28 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 14.47 จากช่วงเดียวกันของปีก่อนหน้า แบ่งเป็นรายได้จากค่าโดยสาร 2,697.14 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 85.86 ของรายได้รวม รายได้จากการให้บริการ 223.61 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 7.12 ของรายได้รวม และรายได้อื่น 220.53 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 7.02 ของรายได้รวม ส่วนด้านรายได้ต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (RASK) เท่ากับ 1.92 บาท/ที่นั่ง/กม. ลดลงร้อยละ 11.22 ตามการแข่งขันด้านราคาที่ยังคงรุนแรงและการออกโปรโมชันกระตุ้นยอดขายเพื่อรักษาส่วนแบ่งทางการตลาดในช่วงนอกฤดูกาลท่องเที่ยว

รายได้ค่าโดยสารเพิ่มขึ้นตามจำนวนผู้โดยสาร: ไตรมาส 3/2558 บริษัทมีรายได้จากค่าโดยสารเพิ่มขึ้นร้อยละ 6.90 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อนหน้า สาเหตุหลักมาจากจำนวนผู้โดยสารเพิ่มขึ้นเป็น 2.05 ล้านคน หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 8.14 ตามการเพิ่มขึ้นของจำนวนเที่ยวบิน ซึ่งเป็นผลมาจากการขยายฝูงบิน ด้านอัตราส่วนรายได้ค่าโดยสารต่อผู้โดยสารต่อกิโลเมตร (Passenger Yield) อยู่ที่ 2.36 บาท/ที่นั่ง/กม. ลดลงร้อยละ 10.29

ไตรมาส 3/2558 ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (RPK) เพิ่มขึ้นร้อยละ 19.18 เมื่อเทียบกับไตรมาส 3/2557 ขณะที่ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ASK) เพิ่มขึ้นร้อยละ 21.18 อัตราการบรรทุกผู้โดยสาร (Cabin Factor) ลดลงเล็กน้อยจากช่วงเดียวกันของปีก่อนหน้ามาอยู่ที่ร้อยละ 82.83 ทั้งนี้ บริษัทสามารถรักษาอัตราการบรรทุกผู้โดยสารให้อยู่เหนือระดับร้อยละ 80 เป็นไตรมาสที่ 5 ติดต่อกันแล้ว

รายได้จากการให้บริการเพิ่มขึ้นตามจำนวนผู้โดยสารรวมถึงบริการใหม่: จำนวนผู้โดยสารที่มากขึ้นช่วยเพิ่มรายได้จากการให้บริการ รายได้ที่เพิ่มขึ้นโดดเด่นคือ รายได้จากบริการเชื่อมต่อการเดินทางโดยรถโดยสาร และเรือเร็ว/เรือเฟอร์รี่ (Fly'n'Ride, Fly'n'Ferry และ Nok Transfer) และรายได้ค่าธรรมเนียมการจองตั๋วและชำระเงิน นอกจากนี้ การเริ่มให้บริการ Nok Premium Seat ตั้งแต่เดือนพฤษภาคม 2558 ยังช่วยเพิ่มรายได้จากการให้บริการอีกทางหนึ่ง โดยในไตรมาส 3/2558 บริษัทมีรายได้จากการให้บริการเพิ่มขึ้นร้อยละ 17.32



รายได้อื่นเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญจากกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนและกำไรจากการขายเครื่องบิน: รายได้อื่นเพิ่มขึ้นถึงร้อยละ 621.16 สาเหตุหลักมาจากการรับรู้กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนที่เกิดขึ้นแล้วและยังไม่เกิดขึ้น (Realized/Unrealized Foreign Exchange Gain) ตามค่าเงินบาทที่อ่อนค่าลงเมื่อเทียบกับเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐในไตรมาส 3/2558 นอกจากนี้ บริษัทมีการรับรู้กำไรจากการขายเครื่องบินใหม่ภายใต้สัญญาขายและเช่ากลับ (Sale and Lease Back) กับผู้ให้เช่าเครื่องบิน (Lessor) จำนวน 3 ลำ โดยแบ่งเป็นเครื่องบินไอพ่น (Boeing 737-800 New Generation) จำนวน 1 ลำที่บริษัทรับมอบจากผู้ผลิตเครื่องบินในเดือนสิงหาคมและเครื่องบินโบพัต (Q400 NextGen) จำนวน 2 ลำ ที่บริษัทรับมอบจากผู้ผลิตเครื่องบินในเดือนกันยายน ซึ่งการรับรู้กำไรจากการขายเครื่องบินใหม่เป็นรายการพิเศษที่เกิดขึ้นครั้งเดียวในเดือนที่ส่งมอบเครื่องบิน

### ค่าใช้จ่ายไตรมาส 3/2557 และไตรมาส 3/2558 (ไม่รวมบริษัทย่อย)

หน่วย: ล้านบาท	ไตรมาส 3/2557		ไตรมาส 3/2558		เปลี่ยนแปลง	
	จำนวน	ร้อยละต่อรายได้รวม	จำนวน	ร้อยละต่อรายได้รวม	จำนวน	ร้อยละ
ต้นทุนค่าโดยสารและการให้บริการ	2,886.53	105.18%	3,273.37	104.21%	386.84	13.40%
ค่าใช้จ่ายในการขาย	83.90	3.06%	79.08	2.52%	(4.82)	(5.74%)
ค่าใช้จ่ายในการบริหาร	126.17	4.60%	138.61	4.41%	12.44	9.86%
ต้นทุนทางการเงิน	1.00	0.04%	0.00	0.00%	(1.00)	(100.00%)
รวมค่าใช้จ่าย	3,097.60	112.87%	3,491.06	111.13%	393.46	12.70%

### ข้อมูลด้านค่าใช้จ่าย

ไตรมาส 3/2558 บริษัทมีค่าใช้จ่ายรวม 3,491.06 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 12.70 จากช่วงเดียวกันของปีก่อนหน้า สาเหตุหลักมาจากค่าใช้จ่ายคงที่ (Fixed costs) เพิ่มขึ้นตามการขยายฝูงบิน สำหรับอัตราส่วนต้นทุนรวมต่อหน่วย (CASK) เท่ากับ 2.27 บาท/ที่นั่ง/กม. ลดลงร้อยละ 7.37 ต้นทุนรวมที่ไม่รวมค่าน้ำมันต่อหน่วย (CASK exc. fuel) เท่ากับ 1.64 บาท/ที่นั่ง/กม. เพิ่มขึ้นร้อยละ 2.21 และค่าใช้จ่ายในการขายและบริหารต่อหน่วย (SG&A/ASK) อยู่ที่ 0.13 บาท/ที่นั่ง/กม. ลดลงร้อยละ 11.51

ราคาน้ำมันที่ลดลงช่วยให้ต้นทุนผันแปร (Variable costs) เพิ่มขึ้นไม่มาก ถึงแม้ว่าบริษัทจะเพิ่มปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร การมีขนาดฝูงบินที่ใหญ่ขึ้น และมีค่าใช้จ่ายจากการนำเครื่องบินเข้าซ่อมบำรุงตามระยะ: ในไตรมาส 3/2558 ต้นทุนแปรผันเพิ่มขึ้นร้อยละ 4.33 จากไตรมาสเดียวกันของปีก่อนหน้า มาอยู่ที่ 2,255.84 ล้านบาทเนื่องจากการขยายปริมาณการผลิต(ASK) ซึ่งเพิ่มขึ้นร้อยละ 21.18 บริษัทได้ประโยชน์จากการปรับราคาน้ำมันในตลาดโลกที่ลดลง ทำให้ต้นทุนค่าน้ำมันต่อหน่วยลดลงดังที่ได้กล่าวมาแล้ว อย่างไรก็ตาม ในไตรมาส 3/2558 ซึ่งเป็นช่วงนอกฤดูกาลเดินทาง บริษัทนำเครื่องบินเข้าซ่อมบำรุงตามระยะเพื่อให้มีความพร้อมสำหรับการให้บริการในช่วงฤดูกาลท่องเที่ยวในไตรมาส 4/2558 และ 1/2559 จึงเกิดค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมซึ่งเป็นค่าใช้จ่ายครั้งเดียวในการเข้าซ่อมบำรุง (One-time expense) ส่วนค่าใช้จ่ายผันแปรอื่นๆ เช่น ค่าบริการการบิน ค่าตอบแทนต่อเที่ยวบินของนักบินและลูกเรือ(Per diem) เพิ่มขึ้นตามจำนวนเที่ยวบินตามปกติ สำหรับ



อัตราส่วนค่าใช้จ่ายผันแปรต่อหน่วย (VC/ASK) อยู่ที่ 1.46 บาท/ที่นั่ง/กม. ลดลงร้อยละ 13.91 เมื่อเทียบกับ ไตรมาส 3/2557 และต้นทุนน้ำมันต่อหน่วย (Fuel/ASK) ลดลงเหลือ 0.64 บาท/ที่นั่ง/กม. ลดลงร้อยละ 25.39

ต้นทุนคงที่ (Fixed costs) เพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญตามการขยายฝูงบิน: ต้นทุนคงที่เพิ่มขึ้นร้อยละ 37.45 มาอยู่ที่ 956.25 ล้านบาท เป็นไปตามขนาดฝูงบินที่ใหญ่ขึ้นและเป็นเครื่องบินที่รับจากผู้ผลิตโดยตรง (Brand New Aircraft) ตามนโยบายของบริษัทที่จะพัฒนาและยกระดับการให้บริการให้ดียิ่งๆขึ้น โดยสิ้นไตรมาส 3/2558 บริษัทมีเครื่องบินทั้งหมด 27 ลำ เปรียบเทียบกับสิ้นไตรมาส 3/2557 จำนวน 20 ลำ ค่าใช้จ่ายคงที่ที่เพิ่มขึ้นส่วนใหญ่คือ ค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่ ค่าใช้จ่ายนักบินและลูกเรือ และค่าประกันภัยเครื่องบิน ด้านอัตราส่วนค่าใช้จ่ายคงที่ต่อหน่วย (FC/ASK) อยู่ที่ 0.62 บาท/ที่นั่ง/กม. เพิ่มขึ้นร้อยละ 13.42 จากช่วงเดียวกันปีที่แล้ว

### กำไร (ขาดทุน) ไตรมาส 3/2557 และไตรมาส 3/2558 (ไม่รวมบริษัทย่อย)

หน่วย: ล้านบาท	ไตรมาส 3/2557		ไตรมาส 3/2558		เปลี่ยนแปลง	
	จำนวน	ร้อยละ ต่อรายได้รวม	จำนวน	ร้อยละ ต่อรายได้รวม	จำนวน	ร้อยละ
ขาดทุนก่อนภาษีเงินได้	(353.31)	(12.87%)	(349.78)	(11.13%)	3.53	1.00%
รายได้ภาษีเงินได้	(0.03)	0.00%	(0.12)	0.00%	(0.08)	246.05%
ขาดทุนสำหรับงวด	(353.27)	(12.87%)	(349.66)	(11.13%)	3.61	1.02%
ขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมสำหรับงวด	(353.27)	(12.87%)	(349.66)	(11.13%)	3.61	1.02%
กำไร (ขาดทุน) ต่อหุ้นขั้นพื้นฐาน (บาท)	(0.57)	-	(0.56)	-	0.01	-

จากปัจจัยการแข่งขันด้านราคาตัวโดยสาร โดยเฉพาะในช่วงนอกฤดูกาลท่องเที่ยว และค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้นดังกล่าว ทำให้บริษัทมีค่าใช้จ่ายรวมมากกว่ารายได้รวม โดยบริษัทมีผลขาดทุนก่อนภาษีเงินได้เท่ากับ 349.78 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 1.00 จากไตรมาส 3/2557 และบริษัทมีขาดทุนสุทธิสำหรับงวด 349.66 ล้านบาท คิดเป็นผลขาดทุน ลดลงร้อยละ 1.02

### ผลประกอบการงวด 9 เดือนปี 2558

สำหรับงวด 9 เดือนสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2558 บริษัทมีรายได้รวม 9,807.39 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 13.24 จากช่วงเดียวกันปีก่อนหน้า รายได้ที่เพิ่มขึ้นมาจากการเติบโตของจำนวนผู้โดยสารเป็นหลัก โดยในช่วง 9 เดือนที่ผ่านมา จำนวนผู้โดยสารอยู่ที่ 6.49 ล้านคน เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อนหน้าถึงร้อยละ 20.56 จำนวนผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้นยังช่วยเพิ่มรายได้จากการบริการร้อยละ 24.72 โดยรายได้ที่เพิ่มขึ้นโดดเด่นคือ รายได้ค่าธรรมเนียมการจองตั๋วโดยสารและค่าธรรมเนียมจากช่องทางการชำระเงิน รายได้จากบริการเชื่อมต่อการเดินทางโดยรถโดยสาร และเรือเร็ว/เรือเฟอร์รี่ (Fly'n'Ride, Fly'n'Ferry และ Nok Transfer) ค่าบริการจากค่าประกันภัยการเดินทาง และรายได้จากการจำหน่ายสินค้าที่ระลึก สำหรับรายได้อื่นที่เพิ่มขึ้นสูงถึงร้อยละ 210.13 โดยส่วนใหญ่มาจากการรับรู้กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนที่เกิดขึ้นแล้วและยังไม่เกิดขึ้น (Realized/Unrealized Foreign Exchange Gain/Loss) ตามค่าเงิน





บาทที่อ่อนค่าเมื่อเทียบกับเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐและการรับรู้กำไรจากการขายเครื่องบินใหม่ภายใต้สัญญาขายและเช่ากลับ (Sale and Lease Back) กับผู้ให้เช่าเครื่องบิน (Lessor) ในไตรมาส 3/2558

ด้านค่าใช้จ่ายรวม อยู่ที่ 10,153.01 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 11.17 ส่วนใหญ่มาจากค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับการเพิ่มจำนวนเที่ยวบินและการขยายฝูงบิน เช่น ค่าซ่อมบำรุงเครื่องบิน ค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่ ค่าใช้จ่ายนักบินและลูกเรือ และค่าบริการการบิน สำหรับค่าใช้จ่ายน้ำมันลดลงร้อยละ 30.23 ตามทิศทางราคาน้ำมันในตลาดโลก แม้ว่าปริมาณการใช้จะเพิ่มขึ้นตามจำนวนเที่ยวบินก็ตาม

จากปัจจัยข้างต้น ทำให้ช่วง 9 เดือนที่ผ่านมาบริษัทมีผลขาดทุนจากการดำเนินงานก่อนภาษีเงินได้เท่ากับ 345.62 ล้านบาท ขาดทุนลดลงจากช่วงเดียวกันของปีก่อนหน้าร้อยละ 26.79 และมีผลขาดทุนเบ็ดเสร็จสำหรับงวดเท่ากับ 345.35 ล้านบาท หรือขาดทุนลดลงจากช่วงเดียวกันของปีก่อนหน้าร้อยละ 26.81

สำหรับกำไรก่อนหักดอกเบี้ย ภาษี ค่าเสื่อมราคาและค่าใช้จ่ายตัดจ่าย และค่าเช่า (EBITDAR) งวด 9 เดือนปี 2558 เท่ากับ 1,668.79 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันปีก่อนหน้าร้อยละ 85.88

### ฐานะการเงิน

หน่วย: ล้านบาท	งบการเงินรวม			
	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557	ณ วันที่ 30 กันยายน 2558	เปลี่ยนแปลง	ร้อยละ
รวมสินทรัพย์	6,569.00	6,464.23	(104.78)	(1.60%)
รวมหนี้สิน	2,219.65	3,135.11	915.46	41.24%
รวมส่วนของบริษัทใหญ่	3,771.12	3,199.27	(571.85)	(15.16%)
ส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุม	578.23	129.84	(448.39)	(77.54%)
รวมส่วนของผู้ถือหุ้น	4,349.35	3,329.12	(1,020.24)	(23.46%)

### สินทรัพย์

ณ วันที่ 30 กันยายน 2558 บริษัทและบริษัทย่อยมีสินทรัพย์รวม 6,464.23 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 1.60 จากสิ้นปีก่อน โดยแบ่งเป็นสินทรัพย์หมุนเวียน 5,490.50 ล้านบาทและสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน 973.73 ล้านบาท คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 84.94 และ 15.06 ของสินทรัพย์รวมตามลำดับ

ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่นเพิ่มขึ้นจากเงินจ่ายล่วงหน้าค่าซ่อมเครื่องยนต์ของเครื่องบินและเงินประกันการจัดหาเครื่องบินรอรับคืนจากผู้ให้เช่าเครื่องบิน: ในไตรมาส 3/2558 บริษัทมีการส่งเครื่องยนต์ของเครื่องบินเข้าซ่อมบำรุงตามระยะ (Engine Shop Visit) ทำให้บริษัทต้องจ่ายเงินสำรองค่าซ่อมบำรุงแก่ผู้ให้บริการไปก่อน ซึ่งปัจจุบันอยู่ระหว่างดำเนินการเบิกจ่ายจากเงินสำรองเพื่อการซ่อมบำรุง (Maintenance Reserve) ที่ได้จ่ายไว้กับผู้ให้เช่าเครื่องบินก่อนหน้านี้เป็นรายเดือนตามอัตราที่ระบุไว้ในสัญญาเช่าเครื่องบิน นอกจากนี้จากการที่บริษัทรับมอบเครื่องบินโบพัด (Q400 NextGen) ลำล่าสุดเมื่อวันที่ 30 กันยายน 2558 ทำให้บริษัทได้รับเงินมัดจำเครื่องบิน (Pre-Delivery Payment: PDP) ที่ได้จ่ายให้ผู้ผลิตเครื่องบินไปแล้วตามงวดที่กำหนดก่อนหน้านี้กลับคืนมา ซึ่งเป็นไปตามเงื่อนไขในสัญญาขายและเช่ากลับ (Sale and Lease Back) ที่ได้ทำไว้กับผู้ให้เช่าเครื่องบิน

จากรายการข้างต้น ทำให้ ณ สิ้นไตรมาส 3/2558 บริษัทและบริษัทย่อยมีลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่นรวม 1,277.90 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากสิ้นปี 2557 ร้อยละ 197.03



ลูกหนี้การค้ารวมของบริษัทอยู่ที่ 130.70 ล้านบาท โดยลูกหนี้ร้อยละ 89.01 ยังไม่ถึงกำหนดชำระ และร้อยละ 6.55 เกินกำหนดชำระน้อยกว่า 1 เดือน สำหรับลูกหนี้ที่เกินกำหนดชำระ 1 ปี อยู่ที่ร้อยละ 9.04 ทางบริษัทยังคงไม่ตัดเป็นหนี้สูญและอยู่ในขั้นตอนการติดตามหนี้

เงินมัดจำเครื่องบินระยะสั้นและระยะยาวลดลงจากการรับมอบเครื่องบินไอพ่นจำนวน 1 ลำ รวมถึงการเข้าทำสัญญาการจัดหาเงินทุนสำหรับเงินมัดจำเครื่องบิน (PDP) สำหรับลำที่เหลือ: จากการที่บริษัทรับมอบเครื่องบินจำนวน 2 ลำคือ เครื่องบินไอพ่น (Boeing 737-800 New Generation) จำนวน 1 ลำ เมื่อวันที่ 21 สิงหาคม 2558 และเครื่องบินโบยต (Q400 NextGen) จำนวน 1 ลำ เมื่อวันที่ 28 กันยายน 2558 รวมถึงการเข้าทำสัญญาการจัดหาเงินทุนสำหรับเงินมัดจำเครื่องบิน (PDP financing) สำหรับฝูงบินไอพ่น (Boeing 737-800 New Generation) ที่จะรับมอบระหว่างปี 2558 – 2560 เสร็จสิ้นจำนวน 5 ลำกับผู้ให้เช่าเครื่องบิน (Lessor) ทำให้บริษัทได้รับเงินมัดจำที่ได้จ่ายให้ผู้ผลิตเครื่องบินไปแล้วตามงวดที่กำหนดก่อนหน้านี้กลับคืนมา ทั้งนี้ ณ ไตรมาส 3/2558 เงินประกันและเงินมัดจำเกี่ยวกับเครื่องบินระยะสั้นและระยะยาวอยู่ที่ 608.89 ล้านบาท และ 513.49 ล้านบาท ลดลงจากสิ้นปี 2557 ร้อยละ 51.00 และร้อยละ 49.28 ตามลำดับ

### หนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น

หนี้สินรวมเพิ่มขึ้นตามรายได้และขนาดฝูงบินที่ใหญ่ขึ้น: ณ สิ้นไตรมาส 3/2558 บริษัทและบริษัทย่อยมีหนี้สินรวม 3,135.11 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 41.24 จากสิ้นปี 2557 สาเหตุหลักมาจากเจ้าหนี้การค้าที่เพิ่มขึ้นตามการขายของธุรกิจ รวมถึงประมาณการหนี้สินค่าซ่อมบำรุงที่เพิ่มขึ้นตามขนาดฝูงบินซึ่งเป็นรายการปกติของบริษัท ทั้งนี้ ณ สิ้น 30 กันยายน 2558 บริษัทไม่มีหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ย (Interest-bearing debt)

ส่วนของผู้ถือหุ้นลดลงตามผลการดำเนินงานที่ขาดทุน: บริษัทและบริษัทย่อยมีส่วนของผู้ถือหุ้นรวม 3,329.12 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 23.46 จากสิ้นปี 2557 สาเหตุหลักมาจากผลการดำเนินงานขาดทุนในช่วง 9 เดือนที่ผ่านมา โดยแบ่งเป็นผลขาดทุนส่วนของบริษัทใหญ่ 571.85 ล้านบาท และขาดทุนจากส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุม 703.39 ล้านบาท

### งบกระแสเงินสด

หน่วย: ล้านบาท	งบการเงินรวม	
	9 เดือน/2557	9 เดือน/2558
กระแสเงินสดได้มา(ใช้ไป) จากกิจกรรมดำเนินงาน	(2,427.79)	(241.64)
กระแสเงินสดได้มา(ใช้ไป) จากกิจกรรมการลงทุน	2,425.30	131.02
กระแสเงินสดได้มา(ใช้ไป) จากกิจกรรมจัดหาเงิน	(194.38)	255.00
ผลกระทบจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศในเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	0.93	82.99
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น (ลดลง) สุทธิ	(195.94)	227.37
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันที่ 1 มกราคม	565.43	2,926.61
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันที่ 30 กันยายน	369.50	3,153.98



สำหรับงวด 9 เดือนสิ้นสุด ณ วันที่ 30 กันยายน 2558 บริษัทและบริษัทย่อยมีกระแสเงินสดใช้ไปในกิจกรรมดำเนินงานสุทธิ 241.64 ล้านบาท รายการเปลี่ยนแปลงที่สำคัญต่อการได้มาของเงินสดคือเงินประกันและเงินมัดจำเครื่องบินทั้งระยะสั้นและระยะยาวที่บริษัทได้รับคืนจากการรับมอบเครื่องบินและการเข้าทำสัญญาการจัดหาเงินทุนสำหรับเงินมัดจำเครื่องบิน ส่วนรายการหลักที่มีผลต่อการใช้ไปของเงินสดคือลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่นจากเงินทดรองจ่ายค่าซ่อมเครื่องยนต์ของเครื่องบินล่วงหน้า และเงินประกันการจัดหาเครื่องบินรอรับคืนจากผู้ให้เช่าเครื่องบิน ส่วนกระแสเงินสดได้มาจากกิจกรรมการลงทุน มาจากเงินสดรับจากการลงทุนชั่วคราว 183.96 ล้านบาทและเงินสดจากดอกเบี้ยรับ 34.34 ล้านบาท ขณะที่ด้านการใช้ไปของเงินสดคือการจ่ายเงินเพื่อซื้ออุปกรณ์และสินทรัพย์ไม่มีตัวตนเป็นเงิน 86.50 ล้านบาท สำหรับกระแสเงินสดได้มาจากกิจกรรมการจัดหาเงิน 255.00 ล้านบาท มาจากการรับชำระเงินเพิ่มทุนของบริษัท สายการบินนกสกาย จำกัด จำนวน 500 ล้านบาทในไตรมาส 1/2558 ทำให้บริษัทได้รับเงินสดค่าหุ้นของบริษัทย่อยจากผู้ถือหุ้นที่เป็นส่วนหนึ่งของส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมในงบแสดงฐานะการเงินรวมมูลค่า 255.00 ล้านบาท แบ่งเป็นจาก Scoot Pte. Ltd. มูลค่า 245.00 ล้านบาทและผู้ถือหุ้นส่วนที่เหลือมูลค่า 10.00 ล้านบาท