



PE 009/2559

25 กุมภาพันธ์ 2559

เรื่อง คำอธิบายและการวิเคราะห์ผลการดำเนินงานปี 2558  
เรียน กรรมการและผู้จัดการ  
ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

ตามที่บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) (“บริษัท”) ได้รายงานผลประกอบการสำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2558 ซึ่งงบการเงินรวมของบริษัทมีผลขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมสำหรับงวด 1,662.29 ล้านบาท แบ่งเป็นผลขาดทุนส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่ 723.90 ล้านบาทและส่วนที่เป็นของส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุม 938.39 ล้านบาท บริษัทจึงขอชี้แจงสาเหตุดังนี้

### สรุปผลประกอบการงบการเงินรวมปี 2558

สำหรับปี 2558 บริษัทและบริษัทย่อยมีรายได้รวม 14,296.20 ล้านบาท มีผลขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี 1,662.29 ล้านบาท แบ่งเป็นผลขาดทุนส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่ 723.90 ล้านบาทและส่วนที่เป็นของส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุม 938.39 ล้านบาท สาเหตุหลักมาจากรายได้ที่ไม่เป็นไปตามเป้าหมายเนื่องจากการแข่งขันด้านการตลาดที่รุนแรงกว่าที่บริษัทได้คาดการณ์ไว้ จำนวนเที่ยวบินต่ำกว่าที่วางแผนไว้ส่วนหนึ่งเป็นเพราะอัตราการหมุนเวียนเข้าออกของนักบินเป็นไปอย่างมีนัยสำคัญและมากกว่าอัตราปกติที่บริษัทคาดการณ์ไว้ นอกจากนี้ยังมีค่าใช้จ่ายในการนำเครื่องบินของเครื่องบินเช่าซ่อมบำรุงตามระยะซึ่งเป็นค่าใช้จ่ายครั้งเดียวในการเข้าซ่อมบำรุง (one-time expense) และการรับรู้ผลขาดทุนตามสัดส่วนการถือหุ้นในบริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด

ด้านงบการเงินเฉพาะกิจการ บริษัทมีรายได้รวม 13,386.72 ล้านบาท เติบโตร้อยละ 10.11 จากช่วงเดียวกันของปีก่อน ซึ่งเป็นผลมาจากการเพิ่มจำนวนเที่ยวบินตามขนาดฝูงบินที่ใหญ่ขึ้น ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (Available Seat Kilometers: ASK) เติบโตร้อยละ 15.70 ส่วนปริมาณการขนส่งด้านผู้โดยสาร (Revenue Passenger Kilometers: RPK) เติบโตในอัตราที่มากกว่าคือร้อยละ 19.52 และจำนวนผู้โดยสารเติบโตร้อยละ 14.96 อย่างไรก็ตามด้านสถานะตลาดการขนส่งทางอากาศ การแข่งขันทางการตลาดที่ยังคงรุนแรงอยู่ ทำให้รายได้ต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (Revenue per Available Seat Kilometers: RASK) ลดลงมาอยู่ที่ 2.11 บาท/ที่นั่ง/กม. ลดลงร้อยละ 6.64 ขณะที่ต้นทุนต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (Cost per Available Seat-Kilometers: CASK) อยู่ที่ 2.24 บาท/ที่นั่ง/กม. หรือลดลงร้อยละ 5.08 ทั้งนี้ในปี 2558 บริษัทมีผลขาดทุนสำหรับงวดรวม 421.74 ล้านบาท เปรียบเทียบกับปี 2557 ที่มีผลขาดทุน 398.90 ล้านบาท

### ปัจจัยและเหตุการณ์ที่ส่งผลกระทบต่อผลการดำเนินงานของบริษัท

ในปี 2558 อุตสาหกรรมการบริการสายการบินราคาประหยัดภายในประเทศยังคงเผชิญความท้าทายทั้งจากสถานการณ์อุปทานล้นตลาด (Oversupply) และด้านภาวะเศรษฐกิจในประเทศที่เติบโตในระดับต่ำ โดยสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) ได้ปรับลดตัวเลขประมาณการการเติบโตของมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ (GDP) ปี 2558 ลงอย่างต่อเนื่อง โดยล่าสุดอยู่ที่ร้อยละ 2.90 อย่างไรก็ตาม ด้านตัวเลขนักท่องเที่ยวต่างชาติที่เข้ามาเที่ยวในประเทศไทยยังมีอัตราการเติบโต โดยกรมการท่องเที่ยวรายงานตัวเลขจำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติปี 2558 เพิ่มขึ้นร้อยละ 20.44 จากช่วงเดียวกันของปีก่อน โดยนักท่องเที่ยวต่างชาติที่เดินทางเข้าประเทศไทยมากที่สุดยังคงเป็นนักท่องเที่ยวจากจีน ซึ่งมีจำนวนถึง 7.93 ล้านคนโดยประมาณ เติบโตร้อยละ 71.14 จากปี 2557 ซึ่งคนจีนส่วนใหญ่เดินทางมาทั้งเส้นทางการบินประจำและเที่ยวบินเช่าเหมาลำผ่านบริษัทนำเที่ยว



## จำนวนผู้โดยสารเส้นทางบินภายในประเทศ

	หน่วย	2557	2558	เปลี่ยนแปลง	
				จำนวน	ร้อยละ
จำนวนผู้โดยสารเครื่องบินทั้งอุตสาหกรรม	ล้านคน	24.53	30.26	5.73	23.35
จำนวนผู้โดยสารเครื่องบินของนกแอร์	ล้านคน	7.15	7.95	0.8	11.14
ส่วนแบ่งการตลาดของนกแอร์	ร้อยละ	29.15	26.26	-2.89 จุด	-

ที่มา : กรมการบินพลเรือน

จากข้อมูลสถิติผู้โดยสารตามตารางด้านบน จำนวนผู้โดยสารเครื่องบินในอุตสาหกรรมมีการเติบโตขึ้น โดยจำนวนผู้โดยสารเครื่องบินในประเทศในปี 2558 เติบโตจากช่วงเดียวกันของปีก่อนร้อยละ 23.35 แต่อย่างไรก็ตาม อัตราการเติบโตของผู้โดยสารของบริษัทที่ต่ำกว่าอุตสาหกรรมเนื่องมาจากมีคู่แข่งรายใหม่เข้ามาในตลาด นอกจากนี้ ผู้แข่งขันรายเดิมก็ขยายเส้นทางบินภายในประเทศ ทำให้เกิดอุปทานส่วนเกินในตลาดและส่งผลกระทบให้ส่วนแบ่งการตลาดของบริษัทลดลง 2.89 จุด

สำหรับปัจจัยภายนอกที่มีผลกระทบต่อต้นทุนการดำเนินงานอย่างมีนัยสำคัญ ได้แก่ อัตราแลกเปลี่ยนและราคาน้ำมันอากาศยานสำหรับเครื่องบิน (Jet fuel price) ด้านอัตราแลกเปลี่ยนเงินบาทต่อดอลลาร์สหรัฐในปี 2558 เฉลี่ยอยู่ที่ 34.25 บาทต่อดอลลาร์สหรัฐ จากระดับ 32.48 บาทต่อดอลลาร์สหรัฐในปี 2557 หรืออ่อนค่าลงร้อยละ 5.44 โดยมีทิศทางสอดคล้องกับสกุลเงินอื่นๆในภูมิภาค สาเหตุมาจากการเคลื่อนย้ายเงินทุนตามการปรับขึ้นอัตราดอกเบี้ยนโยบายของธนาคารกลางสหรัฐฯ เมื่อเดือนธันวาคม 2558 รวมถึงความกังวลต่อแนวโน้มการเติบโตของเศรษฐกิจจีน บริษัทมีค่าใช้จ่ายเป็นสกุลเงินต่างประเทศหรืออ้างอิงกับสกุลเงินต่างประเทศร้อยละ 70.10 ของค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานรวม ได้แก่ น้ำมันเชื้อเพลิง ค่าซ่อมบำรุงเครื่องบิน ค่าเช่าเครื่องบิน ค่าประกันภัยเครื่องบิน เป็นต้น

ทางด้านราคาตลาดโลกของน้ำมันอากาศยานปี 2558 โดยเฉลี่ยอยู่ที่ 64.23 ดอลลาร์สหรัฐต่อบาร์เรล ลดลงร้อยละ 43.31 จากปี 2557 ทั้งนี้บริษัทมีสัดส่วนต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิงประมาณร้อยละ 24.42 ของค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานรวม ลดลงจากร้อยละ 34.98 ในปี 2557

ในปี 2558 ถึงแม้ว่าอัตราการบรรทุกผู้โดยสารจะอยู่ระดับสูงที่ร้อยละ 84.03 แต่จากปัจจัยการแข่งขันด้านราคาตัวโดยสารที่ยังคงรุนแรงอยู่ ทำให้รายได้ต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (RASK) เท่ากับ 2.11 บาท/ที่นั่ง/กม. ลดลงร้อยละ 6.64 จากปี 2557 ในขณะที่ต้นทุนต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (CASK) อยู่ที่ 2.24 บาท/ที่นั่ง/กม. ลดลงร้อยละ 5.08 โดยปี 2558 บริษัทมีผลขาดทุนเบ็ดเสร็จ 421.74 ล้านบาท เปรียบเทียบกับปี 2557 ที่มีขาดทุนเบ็ดเสร็จ 398.90 ล้านบาท หรือลดลงร้อยละ 5.73

## ผลการดำเนินงานของบริษัท สายการบินนกสกู๊ต จำกัด

ในปี 2558 บริษัท สายการบินนกสกู๊ต จำกัด มีรายได้รวม 952.93 ล้านบาท และมีค่าใช้จ่ายรวมอยู่ที่ 2,176.26 ล้านบาท ทำให้มีผลขาดทุนสำหรับงวด 1,223.32 ล้านบาท ซึ่งเป็นผลกระทบจากการที่กรมการบินพลเรือน (บพ.) ได้รับคำตัดทอนจากองค์กรการบินพลเรือนระหว่างประเทศให้พัฒนามาตรฐานความปลอดภัย

อย่างไรก็ตาม ในช่วงที่ผ่านมา บริษัทได้ปรับแผนการบินไปสู่เส้นทางที่ไม่ได้รับผลกระทบ เช่น เส้นทางดอนเมือง – นานกิง และกลับ จำนวน 6 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ เส้นทางดอนเมือง – ไทเปและกลับ จำนวน 4 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ เส้นทางดอนเมือง – ซิงเตา และกลับ จำนวน 4 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ เส้นทางดอนเมือง – เทียนจิน จำนวน 4 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ รวมถึงยกเลิกการบินบางเส้นทางคือ ดอนเมือง – สิงคโปร์และกลับ เมื่อเดือนสิงหาคมที่ผ่านมา ในด้านต้นทุนการดำเนินงาน บริษัทดำเนินการลดค่าใช้จ่ายหลายด้านตลอดจนการเจรจากับผู้ให้เช่าเครื่องบินและผู้ให้บริการซ่อมบำรุงเครื่องบินเพื่อผ่อนผันการชำระค่าใช้จ่ายเป็นการชั่วคราว

ในปี 2559 บริษัท สายการบินนกสกู๊ต จำกัด มีแผนที่จะเพิ่มเส้นทางบินประจำอีกหลายเส้นทางในภูมิภาค รวมถึงมีการบินแบบเช่าเหมาลำ (Charter flight) ปัจจุบันบริษัทมีเครื่องบินโพเพน (Boeing 777-200) จำนวน 3 ลำและยังไม่มีแผนขยายฝูงบินจนกว่าจะกลับเข้าสู่ภาวะปกติ



## เหตุการณ์สำคัญปี 2558

### 1. การรับมอบเครื่องบินใหม่

- บริษัทมีการรับมอบเครื่องบินไอพ่น (Boeing 737-800 New Generation) จำนวน 2 ลำ ในเดือนสิงหาคม และพฤศจิกายน
- บริษัทมีการรับมอบเครื่องบินโบพัต (Q400 NextGen) จำนวน 2 ลำ ในเดือนกันยายน
- ณ สิ้นปี 2558 บริษัทมีเครื่องบินทั้งหมด 28 ลำ โดยแบ่งเป็นเครื่องบินไอพ่น (737-800 NG) จำนวน 20 ลำ มีอายุเฉลี่ย 7.8 ปี เครื่องบินโบพัต (ATR 72-500) จำนวน 2 ลำ มีอายุเฉลี่ย 8.6 ปี และเครื่องบินโบพัต (Q400 NextGen) จำนวน 6 ลำ มีอายุเฉลี่ย 0.9 ปี โดยทั้งหมดเป็นเครื่องบินเช่าดำเนินงาน (Operating lease)

### 2. การเปิดเส้นทางบินใหม่และการเพิ่มเที่ยวบิน

- บริษัทยังคงพัฒนาเส้นทางบินต่างประเทศอย่างต่อเนื่อง เพิ่มเที่ยวบินในเส้นทางเดิมรวมถึงเพิ่มเส้นทางบิน โดยในปี 2558 ได้เปิดเส้นทางบินต่างประเทศใหม่ รวมทั้งสิ้น 2 เส้นทางบินและเพิ่มความถี่ในเส้นทางบินเดิม 1 เส้นทางดังนี้
  - ดอนเมือง – โฮจิมินห์และกลับ จำนวน 14 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ (เริ่ม 1 ตุลาคม 2558)
  - ดอนเมือง – ฮานอยและกลับ จำนวน 7 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ (เริ่ม 1 ธันวาคม 2558)
  - บริษัทเพิ่มเที่ยวบินเส้นทางดอนเมือง – ย่างกุ้งและกลับ จาก 2 เที่ยวบินต่อวันเป็น 3 เที่ยวบินต่อวัน เพื่อเพิ่มความสะดวกสบายด้านเวลาเดินทางให้ผู้โดยสาร โดยเที่ยวบินใหม่ได้เริ่มให้บริการตั้งแต่วันที่ 2 กันยายน 2558
  - ดอนเมือง – เหวฝ่ายและกลับ จำนวน 4 เที่ยวบินต่อสัปดาห์
  - ดอนเมือง – หนานหนิงและกลับ จำนวน 3 เที่ยวบินต่อสัปดาห์
  - กระบี่ – เชียงตู – ภูเก็ตและกลับ จำนวน 7 เที่ยวบินต่อสัปดาห์
  - ภูเก็ต – เชียงตูและกลับ จำนวน 7 เที่ยวบินต่อสัปดาห์
  - ดอนเมือง – หยินชวณและกลับ จำนวน 2 เที่ยวบินต่อสัปดาห์

### 3. ด้านการบริการ

- ในเดือนพฤษภาคม บริษัทให้บริการ Nok Sky Café ซึ่งเป็นสายการบินแรกที่ให้บริการกาแฟระดับพรีเมียมอย่าง Nespresso บนเที่ยวบินโบพัต Q400 NextGen ในเส้นทางนาน เลย ลำปาง แพร่ บุรีรัมย์ ระนอง และร้อยเอ็ด โดยคิดราคาเริ่มต้นที่แก้วละ 85 บาท
- ในเดือนพฤษภาคม บริษัทเริ่มให้บริการ Nok Premium Seat เพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่ผู้โดยสาร โดยเป็นที่นั่งด้านหน้า 5 แถวแรกและที่นั่งบริเวณทางออกฉุกเฉินตรงกลางเครื่องจำนวน 2 แถว ซึ่งมีความกว้างของที่นั่ง (Seat pitch) มากกว่าแถวอื่นๆ ทั้งนี้มี 2 ระดับราคาให้ผู้โดยสารเลือกคือ
  - ราคา 240 บาทต่อผู้โดยสารต่อเที่ยวบิน สำหรับที่นั่งหมายเลข 31A 31B 31C และที่นั่ง แถว 32-35 ของเครื่องบิน 737-800 เท่านั้น (รวมภาษีมูลค่าเพิ่มแล้ว)
  - ราคา 300 บาทต่อผู้โดยสารต่อเที่ยวบิน สำหรับที่นั่ง 31H 31J 31K และที่นั่งแถว 44 และ แถว 45 ของเครื่องบิน 737-800 เท่านั้น (รวมภาษีมูลค่าเพิ่มแล้ว)
- บริษัทมีโครงการส่งเสริมการตลาดอย่างต่อเนื่อง เพื่อการสร้างการรับรู้ในตราผลิตภัณฑ์และส่งเสริมการขายแก่กลุ่มลูกค้าต่างๆ 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

- ในเดือนมิถุนายน บริษัทได้ติดตั้งอุปกรณ์ให้บริการอินเทอร์เน็ตบนเครื่องบินฟรี (Free Wi-Fi onboard) เพิ่มเติมอีก 1 ลำ ซึ่งทำให้ในปัจจุบันบริษัทมีเครื่องบินที่ให้บริการอินเทอร์เน็ตฟรีทั้งสิ้น 3 ลำ คือ นกบุษราคัม นกสนุก และนกทองชมพู
- เพื่ออำนวยความสะดวกให้ผู้โดยสารของนกแอร์ได้เดินทางไปยังเส้นทางที่นกแอร์ไม่ได้ให้บริการบินตรง แต่สามารถเดินทางไปลงสนามบินใกล้เคียงแล้วเดินทางต่อด้วยรถปรับอากาศที่รอรับอยู่ที่สนามบินเพื่อเดินทางไปยังจุดหมายปลายทางได้ ซึ่งการสำรองตั๋วเครื่องบินและรถปรับอากาศนี้สามารถสำรองที่นั่งได้ในขั้นตอนเดียว โดยในปี 2558 บริษัทได้เปิดให้บริการ Fly'n'Ride เส้นทางใหม่ ดังนี้
  - เส้นทางดอนเมือง – พิษณุโลก – อุดรดิตต์และกลับ เริ่มให้บริการเดือนมกราคม
  - เส้นทางดอนเมือง – ขอนแก่น – มหาสารคามและกลับ เริ่มให้บริการเดือนมีนาคม
  - เส้นทางดอนเมือง – สกลนคร – สว่างแดนดินและกลับ เริ่มให้บริการเดือนพฤษภาคม
  - เส้นทางดอนเมือง – นครศรีธรรมราช – ทุ่งสงและกลับ เริ่มให้บริการเดือนพฤศจิกายน

นอกจากการให้บริการ Fly'n'Ride แล้ว บริษัทยังได้เพิ่มการให้บริการรถรับ-ส่งจากสนามบินเข้าสู่ตัวเมือง (Airport-to-Town) และบริการรถรับ-ส่งบนเกาะ (On-Island Transfer) ในเส้นทางดังต่อไปนี้

#### บริการรถรับ-ส่งจากสนามบินเข้าสู่ตัวเมือง (Airport-to-Town)

- สนามบินชุมพร สู่ตัวเมืองจังหวัดชุมพรและกลับ เริ่มให้บริการเดือนมีนาคม
- สนามบินบุรีรัมย์ สู่ตัวเมืองจังหวัดบุรีรัมย์และกลับ เริ่มให้บริการเดือนพฤษภาคม
- สนามบินนครศรีธรรมราช สู่ตัวเมืองจังหวัดนครศรีธรรมราชและกลับ เริ่มให้บริการเดือนมิถุนายน
- สนามบินระนอง สู่ตัวเมืองจังหวัดระนองและกลับ เริ่มให้บริการเดือนตุลาคม

#### บริการรถรับ-ส่งบนเกาะ (On-Island Transfer)

- เกาะสมุย (ท่าเรือหน้าทอน) สู่หาดเฉวงหรือหาดละไมหรือที่พักบนเกาะสมุยและกลับ เริ่มให้บริการเดือนมีนาคม

#### 4. การปรับเปลี่ยนค่าธรรมเนียมบริการ

- การเพิ่มค่าธรรมเนียมการบริการจองตั๋วโดยสารผ่าน Call Center จากเดิมราคา 139.10 บาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่มแล้ว) เป็น 200 บาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่มแล้ว) โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 2 มิถุนายน 2558 เป็นต้นไป ทั้งนี้ผู้โดยสารที่เป็นสมาชิก Nok Smile Plus ได้รับการยกเว้นค่าบริการดังกล่าว
- ตั้งแต่วันที่ 7 ตุลาคม 2558 บริษัทปรับเพิ่มอัตราค่าน้ำหนักสัมภาระส่วนเกิน (Excess Baggage) สำหรับผู้โดยสารที่ซื้อน้ำหนัก ณ เคาน์เตอร์เช็คอิน โดยแบ่งเป็นเส้นทางภายในประเทศและระหว่างประเทศ
  - เส้นทางภายในประเทศจากกิโลกรัมละ 200 บาท เป็น 300 บาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่มแล้ว)
  - เส้นทางระหว่างประเทศจากกิโลกรัมละ 300 บาทต่อกิโลกรัม เป็น 400 บาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่มแล้ว)



## สถิติการโดยสารและอัตราส่วนทางธุรกิจที่สำคัญ (ไม่รวมบริษัทย่อย)

	หน่วย	2557	2558	เปลี่ยนแปลง	
				จำนวน	ร้อยละ
จำนวนเครื่องบิน ณ สิ้นงวด					
- ไอพ่น (Boeing 737-800 New Generation)	ลำ	18	20	2	11.11
- โบพัต (ATR 72-500)	ลำ	2	2	-	-
- โบพัต (Q400 NextGen)	ลำ	4	6	2	50.00
- จำนวนเครื่องบินเฉลี่ย	ลำ	18.39	24.99	6.60	35.89
ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (Available Seat Kilometers: ASK)	ล้านที่นั่ง/กม.	5,374.64	6,218.56	843.92	15.70
ปริมาณการขนส่งด้านผู้โดยสาร (Revenue Passenger Kilometers: RPK)	ล้านที่นั่ง/กม.	4,372.17	5,225.61	853.45	19.52
จำนวนเที่ยวบิน	เที่ยวบิน	53,571.00	64,308.27	10,737.27	20.04
อัตราการบรรทุกผู้โดยสาร (Cabin factor)	ร้อยละ	81.35%	84.03%	2.68 จุด	
จำนวนผู้โดยสาร (Passenger carried)	ล้านคน	7.62	8.76	1.14	14.96
รายได้ค่าโดยสารต่อผู้โดยสารต่อกิโลเมตร (Passenger yield)	บาท/ผู้โดยสาร/กม.	2.57	2.30	(0.06)	-10.51
รายได้ต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (Revenue per Available Seat Kilometers: RASK)	บาท/ที่นั่ง/กม.	2.26	2.11	(0.15)	-6.64
ต้นทุนต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (Cost per Available Seat Kilometers: CASK)	บาท/ที่นั่ง/กม.	2.36	2.24	(0.12)	-5.08
ต้นทุนต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารที่ไม่รวมค่าใช้จ่ายเชื้อเพลิง (Cost per Available Seat Kilometers exclude Fuel : CASK )	บาท/ที่นั่ง/กม.	1.54	1.70	0.16	10.39



## ผลประกอบการประจำปี 2558

รายได้ปี 2557 และ 2558 (ไม่รวมบริษัทย่อย)

หน่วย: ล้านบาท	2557		2558		เปลี่ยนแปลง	
	จำนวน	ร้อยละ ต่อรายได้รวม	จำนวน	ร้อยละ ต่อรายได้รวม	จำนวน	ร้อยละ
รายได้จากค่าโดยสาร	11,229.27	92.37%	12,032.79	89.89%	803.52	7.16
รายได้จากการให้บริการ	719.15	5.92%	816.36	6.10%	97.20	13.52
รายได้อื่น	208.68	1.72%	537.57	4.02%	328.89	157.60
รวมรายได้	12,157.10	100.00%	13,386.72	100.00%	1,229.61	10.11

### ข้อมูลด้านรายได้

ปี 2558 บริษัทมีรายได้รวม 13,386.72 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 10.11 จากช่วงเดียวกันของปีก่อนหน้า แบ่งเป็นรายได้จากค่าโดยสาร 12,032.79 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 89.89 ของรายได้รวม รายได้จากการให้บริการ 816.36 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 6.10 ของรายได้รวม และรายได้อื่น 537.57 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 4.02 ของรายได้รวม ส่วนด้านรายได้ต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (RASK) เท่ากับ 2.11 บาท/ที่นั่ง/กม. ในปี 2558 ลดลงร้อยละ 6.64 จากช่วงเดียวกันของปีก่อน

รายได้ค่าโดยสารเพิ่มขึ้นตามปริมาณการผลิตและจำนวนผู้โดยสาร: ปี 2558 บริษัทมีรายได้จากค่าโดยสารเพิ่มขึ้นร้อยละ 7.16 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อนหน้า สาเหตุหลักมาจาก บริษัทมีการขยายฝูงบินและเพิ่มปริมาณการผลิต ดังจะเห็นได้จากจำนวนเครื่องบินเฉลี่ยที่ 24.99 ลำในปี 2558 เพิ่มขึ้นร้อยละ 35.89 จากปี 2557 และปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ASK) ที่ 6,219 ล้านที่นั่งต่อกิโลเมตรในปี 2558 เพิ่มขึ้นร้อยละ 15.70 จากปีก่อนหน้า ส่งผลทำให้จำนวนผู้โดยสารเพิ่มขึ้นเป็น 8.76 ล้านคน หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 14.96

รายได้ต่อผู้โดยสารต่อกิโลเมตร (Passenger Yield) และรายได้ต่อปริมาณการผลิต (RASK) ลดลงจากการแข่งขันด้าน  
การตลาดอย่างต่อเนื่อง: อัตราส่วนรายได้ค่าโดยสารต่อผู้โดยสารต่อกิโลเมตร (Passenger Yield) อยู่ที่ 2.30 บาท/ที่นั่ง/กม. ลดลงร้อยละ 10.51 และรายได้ต่อปริมาณการผลิต (RASK) อยู่ที่ 2.11 บาท/ที่นั่ง/กิโลเมตร ลดลงร้อยละ 6.64 เนื่องจากการที่สายการบินต่าง ๆ ได้ออกโปรแกรมส่งเสริมการขายอย่างต่อเนื่องเพื่อกระตุ้นการเดินทางและท่องเที่ยวของผู้โดยสาร ประกอบกับสายการบินทุกแห่งมีการขยายฝูงบิน ดังนั้น ถึงแม้ภาพรวมอุตสาหกรรมจะมีการเติบโตของผู้โดยสารถึงร้อยละ 23 จากปีก่อนหน้า แต่ราคาค่าโดยสารโดยเฉลี่ยกลับลดลง

ASK และ RPK เติบโตเนื่องจากการขยายฝูงบิน: ปี 2558 ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (RPK) เพิ่มขึ้นร้อยละ 19.52 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อนหน้า ขณะที่ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ASK) เพิ่มขึ้นร้อยละ 15.70 อันเกิดจากการขยายฝูงบิน ในส่วนของอัตราการบินของผู้โดยสาร (Cabin Factor) เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อนหน้ามาอยู่ที่ร้อยละ 84.03 ทั้งนี้บริษัทสามารถรักษาอัตราการบินของผู้โดยสารให้อยู่เหนือระดับร้อยละ 80 เป็น 6 ไตรมาสติดต่อกันแล้ว อย่างไรก็ตาม จำนวนเที่ยวบินที่บินได้จริงนั้นน้อยกว่าที่ไว้วางแผนไว้ร้อยละ 13.6 ในไตรมาส 4/2558 เนื่องจากอัตราการหมุนเวียนเข้าออกของนักบินมากกว่าปกติ ซึ่งเป็นไปตามสถานะตลาดทั้งภูมิภาคที่มีการขยายตัวของสายการบินต่างๆ รวมถึงการเติบโตของฝูงบินอย่างรวดเร็ว ส่งผลให้เกิดปัญหานักบินขาดแคลน



รายได้จากการให้บริการเพิ่มขึ้นตามจำนวนผู้โดยสาร การขึ้นค่าธรรมเนียมบริการรวมถึงบริการใหม่: จำนวนผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้นส่งผลโดยตรงต่อรายได้จากการให้บริการ และรายได้ค่าธรรมเนียมการจองตั๋วและชำระเงิน นอกจากนี้การเริ่มให้บริการ Nok Premium Seat ตั้งแต่เดือนพฤษภาคม 2558 ยังช่วยเพิ่มรายได้จากการให้บริการอีกทางหนึ่ง

รายได้อื่นเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญจากกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนและกำไรจากการขายและเช่ากลับเครื่องบิน: รายได้อื่นประกอบไปด้วย ดอกเบี้ยรับ รายได้จากบริการเชื่อมต่อการเดินทางโดยรถโดยสารและเรือเร็ว/เรือเฟอร์รี่ (Fly'n'Ride, Fly'n'Ferry และ Nok Transfer) กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนบาทต่อดอลลาร์สหรัฐ และกำไรจากการขายและเช่ากลับเครื่องบินตามสัญญาเช่าดำเนินงาน รายได้อื่นเพิ่มขึ้นถึงร้อยละ 157.60 สาเหตุหลักมาจากการรับรู้กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนที่เกิดขึ้นแล้วและยังไม่เกิดขึ้น (Realized/Unrealized Foreign Exchange Gain) ตามค่าเงินบาทที่อ่อนค่าลงเมื่อเทียบกับเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐ อัตราอ้างอิงอัตราแลกเปลี่ยนเงินบาทต่อดอลลาร์สหรัฐในปี 2558 เฉลี่ยอยู่ที่ 34.25 บาทต่อดอลลาร์สหรัฐ จากระดับ 32.48 บาทต่อดอลลาร์สหรัฐในปี 2557 หรืออ่อนค่าลงร้อยละ 5.44 โดยมีทิศทางสอดคล้องกับสกุลเงินอื่นๆในภูมิภาคเนื่องจากทางธนาคารกลางสหรัฐส่งสัญญาณของการขึ้นดอกเบี้ยนโยบาย นอกจากนี้ บริษัทมีการรับรู้กำไรจากการขายเครื่องบินใหม่ภายใต้สัญญาขายและเช่ากลับ (Sale and Lease Back) กับผู้ให้เช่าเครื่องบิน (Lessor) จำนวน 4 ลำ โดยแบ่งเป็นเครื่องบินไอพ่น จำนวน 2 ลำที่และเครื่องบินใบพัด จำนวน 2 ลำ ซึ่งการรับรู้กำไรจากการขายเครื่องบินใหม่นี้เป็นรายการพิเศษที่เกิดขึ้นครั้งเดียวในเดือนที่รับมอบเครื่องบิน

#### ค่าใช้จ่ายประจำปี 2557 และ 2558 (ไม่รวมบริษัทย่อย)

หน่วย: ล้านบาท	2557		2558		เปลี่ยนแปลง	
	จำนวน	ร้อยละต่อรายได้รวม	จำนวน	ร้อยละต่อรายได้รวม	จำนวน	ร้อยละ
ต้นทุนค่าโดยสารและการให้บริการ	11,796.68	93.86%	12,999.52	94.46%	1,202.84	10.20
ค่าใช้จ่ายในการขาย	272.50	2.17%	230.08	1.67%	(42.42)	-15.57
ค่าใช้จ่ายในการบริหาร	496.49	3.95%	533.35	3.86%	36.86	7.42
ต้นทุนทางการเงิน	2.27	0.02%	41.51	0.01%	39.24	1,728.63
รวมค่าใช้จ่าย	12,567.94	100.00%	13,804.46	100.00%	1,236.52	9.84

#### ข้อมูลด้านค่าใช้จ่าย

ปี 2558 บริษัทมีค่าใช้จ่ายรวม 13,804.46 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 9.84 จากช่วงเดียวกันของปีก่อนหน้า สาเหตุหลักมาจากค่าใช้จ่ายคงที่ (Fixed costs) เพิ่มขึ้นตามการขยายฝูงบิน สำหรับอัตราส่วนต้นทุนรวมต่อหน่วย (CASK) เท่ากับ 2.24 บาท/ที่นั่ง/กม. ลดลงร้อยละ 5.08 อย่างไรก็ตาม ต้นทุนรวมที่ไม่รวมค่าใช้น้ำมันต่อหน่วย (CASK exc. fuel) เท่ากับ 1.70 บาท/ที่นั่ง/กม. เพิ่มขึ้นร้อยละ 10.39

ต้นทุนผันแปร (Variable costs) เพิ่มขึ้นเล็กน้อย เนื่องจากมีค่าใช้จ่ายซ่อมบำรุงเครื่องบินตามระยะ: ในปี 2558 ต้นทุนผันแปรเพิ่มขึ้นร้อยละ 1.84 ช่วงเดียวกันของปีก่อนหน้า มาอยู่ที่ 9,123.89 ล้านบาทเนื่องจากการขยายปริมาณการผลิต (ASK) เพิ่มขึ้นร้อยละ 16.01 อย่างไรก็ตาม บริษัทได้ประโยชน์จากการปรับราคาน้ำมันในตลาดโลกที่ลดลง ทำให้ต้นทุนค่าน้ำมันต่อหน่วยลดลงดังที่ได้กล่าวมาแล้ว ในไตรมาส 3/2558 ซึ่งเป็นช่วงนอกฤดูกาลเดินทาง บริษัทได้นำเครื่องบินเข้าซ่อมบำรุงตามระยะเพื่อให้ความพร้อมสำหรับการให้บริการในช่วงฤดูกาลท่องเที่ยวในไตรมาส 4/2558 และ 1/2559 จึงเกิดค่าใช้จ่าย



เพิ่มเติมซึ่งเป็นค่าใช้จ่ายครั้งเดียวในการเข้าซ่อมบำรุง (One-time expense) และในส่วนของค่าใช้จ่ายบำรุงรักษาตามระยะ เครื่องบินสูงขึ้นตามการขยายฝูงบิน ส่วนค่าใช้จ่ายผันแปรอื่นๆ เช่น ค่าบริการการบิน ค่าบริการผู้โดยสาร ค่าเบี่ยงลิ้งของ นักบินและลูกเรือ เพิ่มขึ้นตามจำนวนเที่ยวบินตามปกติ สำหรับอัตราส่วนค่าใช้จ่ายผันแปรต่อหน่วย (VC/ASK) อยู่ที่ 1.47 บาท/ที่นั่ง/กม. ลดลงร้อยละ 11.98 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อนหน้า และต้นทุนน้ำมันต่อหน่วย (Fuel/ASK) ลดลง เหลือ 0.54 บาท/ที่นั่ง/กม. ลดลงร้อยละ 35.15

ต้นทุนคงที่ (Fixed costs) เพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญตามการขยายฝูงบิน: ต้นทุนคงที่เพิ่มขึ้นร้อยละ 34.79 มาอยู่ที่ 3,734.04 ล้านบาท เป็นไปตามขนาดฝูงบินที่ใหญ่ขึ้นและเป็นเครื่องบินใหม่ที่รับจากผู้ผลิตโดยตรง (Brand New Aircraft) ตาม นโยบายของบริษัทที่จะพัฒนาและยกระดับการให้บริการให้ดียิ่งขึ้น โดย ณ สิ้นปี 2558 บริษัทมีเครื่องบินทั้งหมด 28 ลำ เพิ่มขึ้น 4 ลำจากปีก่อนหน้า ค่าใช้จ่ายคงที่ที่เพิ่มขึ้นส่วนใหญ่คือ ค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่ ค่าใช้จ่ายบุคลากรที่ให้บริการ ผู้โดยสารโดยตรง และค่าประกันภัยเครื่องบิน ด้านอัตราส่วนค่าใช้จ่ายคงที่ต่อหน่วย (FC/ASK) อยู่ที่ 0.60 บาท/ที่นั่ง/กม. เพิ่มขึ้นร้อยละ 16.41 จากช่วงเดียวกันปีที่แล้ว

ต้นทุนทางการเงินที่สูงขึ้นจากค่าธรรมเนียมทางการเงินในการทำสัญญาการจัดหาเงินทุนสำหรับเงินมัดจำเครื่องบินและ ดอกเบี้ยเงินกู้ระยะสั้น : ในปี 2558 ต้นทุนทางการเงินเพิ่มขึ้น เป็น 41.51 ล้านบาท จาก 2.27 ล้านบาทในปี 2557 เนื่องจากบริษัทจะต้องเสียค่าธรรมเนียมทางการเงินในการเข้าทำสัญญาการจัดหาเงินทุนสำหรับเงินมัดจำเครื่องบินทั้งระยะสั้น และระยะยาว รวมถึงดอกเบี้ยเงินกู้ยืมระยะสั้นจากธนาคารพาณิชย์

### กำไร (ขาดทุน) ประจำปี 2557 และ 2558 (ไม่รวมบริษัทย่อย)

หน่วย: ล้านบาท	2557		2558		เปลี่ยนแปลง	
	จำนวน	ร้อยละ ต่อรายได้รวม	จำนวน	ร้อยละ ต่อรายได้รวม	จำนวน	ร้อยละ
ขาดทุนก่อนภาษีเงินได้	(410.84)	(3.38%)	(417.75)	(3.12%)	(6.91)	1.68
(รายได้)/ค่าใช้จ่าย ภาษีเงินได้	(0.38)	(0.00%)	6.19	0.05%	6.57	(1,728.95)
ขาดทุนสำหรับงวด	(410.45)	(3.37%)	(423.94)	(3.16%)	(13.49)	3.29
ขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมสำหรับงวด	(398.90)	(3.28%)	(421.74)	(3.15%)	(22.84)	5.73
กำไร (ขาดทุน) ต่อหุ้นขั้นพื้นฐาน (บาท)	(0.66)		(0.68)		(0.02)	3.03

จากปัจจัยต่างๆที่กล่าวมาข้างต้น ทำให้บริษัทมีค่าใช้จ่ายรวมมากกว่ารายได้รวม โดยบริษัทมีผลขาดทุนก่อนภาษีเงินได้เท่ากับ 417.75 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 1.68 จากปี 2557 และบริษัทมีขาดทุนเบ็ดเสร็จสำหรับงวด 421.74 ล้านบาท คิดเป็นผลขาดทุนเพิ่มขึ้นร้อยละ 5.73 จากปีก่อนหน้า

ในปี 2559 ทางบริษัทจะทำการขยายเส้นทางการบินไปสู่ต่างประเทศมากขึ้นเพื่อเพิ่มรายได้ต่อปริมาณการผลิตผู้โดยสารและ รายได้จากค่าบริการต่อผู้โดยสาร นอกจากนี้ระยะการบินที่ยาวขึ้นจะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารต้นทุน ส่งผลทำให้ต้นทุนคงที่และ ค่าซ่อมบำรุงรักษาต่อหน่วยลดลง





## ฐานะการเงิน

หน่วย: ล้านบาท	งบการเงินรวม			
	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558	เปลี่ยนแปลง	ร้อยละ
รวมสินทรัพย์	6,569.00	7,110.22	541.22	8.24
รวมหนี้สิน	2,219.65	4,168.16	1,948.51	87.78
รวมส่วนของบริษัทใหญ่	3,771.12	3,047.22	(723.90)	(19.20)
ส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุม	578.23	(105.16)	(689.39)	(118.19)
รวมส่วนของผู้ถือหุ้น	4,349.35	2,942.06	(1,407.29)	(32.36)

## สินทรัพย์

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 บริษัทและบริษัทย่อยมีสินทรัพย์รวม 7,110.22 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 8.24 จากสิ้นปีก่อน โดยแบ่งเป็นสินทรัพย์หมุนเวียน 6,138.57 ล้านบาทและสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน 971.65 ล้านบาท คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 86.32 และ 13.68 ของสินทรัพย์รวมตามลำดับ

เงินสดเพิ่มขึ้นจากการได้รับเงินประกันและเงินมัดจำเครื่องบินคืนจากการรับมอบเครื่องบินและการเข้าทำสัญญาการจัดหาเงินทุนสำหรับเงินมัดจำเครื่องบิน: เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดในปี 2558 เพิ่มขึ้นร้อยละ 44.0 สาเหตุหลักมาจากการเข้าทำสัญญาขายและเช่ากลับ (Sale and Lease Back) ภายใต้สัญญาเช่าดำเนินงาน สำหรับเครื่องบินที่บริษัทซื้อจากผู้ผลิต ทั้งนี้ บริษัทได้รับเงินมัดจำเครื่องบินคืน จากการที่บริษัทรับมอบเครื่องบินในเดือนสิงหาคม และเดือนกันยายน 2558 นอกจากนี้ การเข้าทำสัญญาการจัดหาเงินทุนสำหรับเงินมัดจำเครื่องบิน (Pre-Delivery Payment: PDP) สำหรับฝูงบินไอพ่น ที่จะรับมอบระหว่างปี 2559 – 2560 ยังเป็นอีกสาเหตุที่ทำให้เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น

ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่นเพิ่มขึ้นจากเงินจ่ายล่วงหน้าค่าซ่อมเครื่องยนต์: ในปี 2558 บริษัทมีการส่งเครื่องยนต์ของเครื่องบินเข้าซ่อมบำรุงตามระยะ (Engine Shop Visit) ทำให้บริษัทต้องจ่ายเงินตรงค่าซ่อมบำรุงแก่ผู้ให้บริการไปก่อน ซึ่งปัจจุบันอยู่ระหว่างดำเนินการเบิกคืนจากเงินสำรองเพื่อการซ่อมบำรุง (Maintenance Reserve) ที่ได้จ่ายไว้กับผู้ให้เช่าเครื่องบิน ก่อนหน้านี้เป็นรายเดือนตามอัตราที่ระบุไว้ในสัญญาเช่าเครื่องบิน

จากรายการข้างต้น ทำให้ ณ สิ้นปี 2558 บริษัทและบริษัทย่อยมีลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่นรวม 1,119.77 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากสิ้นปี 2557 ร้อยละ 160.27

## หนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น

หนี้สินรวมเพิ่มขึ้นตามรายได้และขนาดฝูงบินที่ใหญ่ขึ้น: ณ ปี 2558 บริษัทและบริษัทย่อยมีหนี้สินรวม 4,168.16 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 87.78 จากสิ้นปี 2557 สาเหตุหลักมาจากเจ้าหนี้การค้าที่เพิ่มขึ้นตามการขยายของธุรกิจ รวมถึงประมาณการหนี้สินค่าซ่อมบำรุงที่เพิ่มขึ้นตามขนาดฝูงบินซึ่งเป็นรายการปกติของบริษัท

ส่วนของผู้ถือหุ้นลดลงตามผลการดำเนินงานที่ขาดทุน: บริษัทและบริษัทย่อยมีส่วนของผู้ถือหุ้นรวม 2,942.06 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 32.36 จากสิ้นปี 2557 สาเหตุหลักมาจากการดำเนินงานขาดทุนในปีที่ผ่านมา โดยแบ่งเป็นผลขาดทุนส่วนของบริษัทใหญ่ 723.90 ล้านบาท และขาดทุนจากส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุม 938.39 ล้านบาท



## งบกระแสเงินสด

หน่วย: ล้านบาท	งบการเงินรวม	
	2557	2558
กระแสเงินสดได้มา(ใช้ไป) จากกิจกรรมดำเนินงาน	(2,450.20)	649.31
กระแสเงินสดได้มา(ใช้ไป) จากกิจกรรมการการลงทุน	2,717.90	(131.66)
กระแสเงินสดได้มา(ใช้ไป) จากกิจกรรมการจัดหาเงิน	458.12	775.00
ผลกระทบจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศในเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	7.43	(5.50)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น (ลดลง) สุทธิ	733.25	1,287.15
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันที่ 1 มกราคม	2,193.36	2,926.61
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันที่ 31 ธันวาคม	2,926.61	4,213.76

สำหรับปี 2558 บริษัทและบริษัทย่อยมีกระแสเงินสดได้มาจากกิจกรรมดำเนินงานสุทธิ 649.31 ล้านบาท รายการเปลี่ยนแปลงที่สำคัญต่อการได้มาของเงินสด คือ เงินประกันและเงินมัดจำเครื่องบินทั้งระยะสั้นและระยะยาวที่บริษัทได้รับคืนจากการรับมอบเครื่องบินและการเข้าทำสัญญาการจัดหาเงินทุนสำหรับเงินมัดจำเครื่องบิน ส่วนรายการหลักที่มีผลต่อการใช้ไปของเงินสดคือลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่นจากเงินตรงจ่ายค่าซ่อมเครื่องยนต์ของเครื่องบินล่วงหน้า

ส่วนกระแสเงินสดได้มาจากกิจกรรมการลงทุน มาจากเงินสดรับจากดอกเบี้ยรับ 43.43 ล้านบาท ขณะที่ด้านการใช้ไปของเงินสดคือการจ่ายเงินเพื่อซื้ออุปกรณ์และสินทรัพย์ที่ไม่มีตัวตนเป็นเงิน 123.55 ล้านบาทและเงินสดจ่ายสำหรับเงินลงทุนในกิจการร่วมค้า 34.75 ล้านบาท ซึ่งเป็นไปตามที่บริษัทได้เข้าร่วมลงทุนในบริษัท Air Black Box Asia Pacific Pte Ltd ในสัดส่วนร้อยละ 25.00 โดยบริษัทดังกล่าวจัดตั้งขึ้นที่ประเทศสิงคโปร์เพื่อประกอบธุรกิจพัฒนาระบบการจองบัตรโดยสารระหว่างสายการบิน

สำหรับกระแสเงินสดได้มาจากกิจกรรมจัดหาเงิน มาจากเงินสดรับจากการกู้ยืมเงินระยะสั้นจากสถาบันการเงิน 520.00 ล้านบาท นอกจากนี้ยังมีเงินสดรับค่าหุ้นของบริษัทย่อยจากส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุม 255.00 ล้านบาท ซึ่งมาจากการรับชำระเงินเพิ่มทุนของบริษัท สายการบินนกสกาย จำกัด จำนวน 500.00 ล้านบาทในไตรมาส 1/2558 ทำให้บริษัทได้รับเงินสดค่าหุ้นของบริษัทย่อยจากผู้ถือหุ้นที่เป็นส่วนหนึ่งของส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมในงบแสดงฐานะการเงินรวมมูลค่า 255.00 ล้านบาท แบ่งเป็นจาก Scoot Pte. Ltd. มูลค่า 245.00 ล้านบาทและผู้ถือหุ้นส่วนที่เหลือมูลค่า 10.00 ล้านบาท