



PE 045/2559

11 สิงหาคม 2559

เรื่อง คำอธิบายและการวิเคราะห์ผลการดำเนินงานไตรมาส 2 ปี 2559
เรียน กรรมการและผู้จัดการ
ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

ตามที่บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) (“บริษัท”) ได้รายงานผลประกอบการสำหรับงวดสามเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2559 โดยงบการเงินรวมของบริษัทและบริษัทย่อยมีผลขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมสำหรับงวด 864.38 ล้านบาท เปลี่ยนแปลงจากงวดเดียวกันของปีก่อนซึ่งขาดทุนที่ 458.00 ล้านบาท แบ่งเป็นผลขาดทุนส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่ 745.88 ล้านบาทและส่วนที่เป็นของส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุม 118.51 ล้านบาท บริษัทจึงขอชี้แจงสาเหตุดังนี้

สรุปผลประกอบการงบการเงินรวมไตรมาส 2 ปี 2559

ไตรมาส 2 ปี 2559 บริษัทและบริษัทย่อยมีรายได้รวม 3,918.57 ล้านบาท มีผลขาดทุนเบ็ดเสร็จรวม 864.38 ล้านบาท แบ่งเป็นผลขาดทุนของบริษัทใหญ่ 745.88 ล้านบาท และส่วนที่เป็นของส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุม 118.51 ล้านบาท โดยผลขาดทุนของบริษัทใหญ่มาจากการลดลงของรายได้ค่าโดยสารที่ลดลงตามการลดจำนวนเที่ยวบินในประเทศ ส่วนต้นทุนการดำเนินงานเพิ่มขึ้นจากค่าเงินบาทที่อ่อนค่าลงเมื่อเทียบกับสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐ การขยายฝูงบินและค่าซ่อมบำรุงเครื่องบิน รวมถึงค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมที่เกิดขึ้นจากการส่งเครื่องยนต์ของเครื่องบินเข้าซ่อมบำรุงตามระยะ (Engine Shop Visit)

ด้านงบการเงินเฉพาะกิจการ บริษัทมีรายได้รวม 2,970.71 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 6.76 จากช่วงเดียวกันของปีก่อน สาเหตุหลักมาจากการลดลงของรายได้ค่าโดยสารซึ่งเป็นไปตามการปรับลดเที่ยวบินภายในประเทศให้สอดคล้องกับจำนวนนักบินที่มีอยู่ ประกอบกับจำนวนผู้โดยสารลดลงร้อยละ 3.08 ทำให้รายได้ค่าโดยสารต่อผู้โดยสารต่อกิโลเมตร (Passenger yield) ลดลงร้อยละ 8.94 ทั้งนี้ ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ASK) เพิ่มขึ้นร้อยละ 1.01 จากช่วงเดียวกันของปีก่อน เนื่องจากบริษัทเปิดเส้นทางบินใหม่ รวมถึงเพิ่มความถี่ของเที่ยวบินต่างประเทศ ในขณะที่รายได้ต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (RASK) ในไตรมาสนี้ปรับตัวลดลงจาก 2.10 บาท/ที่นั่ง-กม. มาอยู่ที่ 1.95 บาท/ที่นั่ง-กม. เนื่องจากรายได้รวมลดลงมากกว่าการเพิ่มขึ้นของปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ASK) อย่างไรก็ดี บริษัทมีรายได้ค่าโดยสารจากเที่ยวบินแบบประจำระหว่างประเทศ (International schedule flight) และเที่ยวบินแบบเช่าเหมาลำระหว่างประเทศ (International charter flight) เติบโตร้อยละ 111.28 ซึ่งเป็นไปตามแผนการดำเนินงานที่บริษัทต้องการเพิ่มรายได้ค่าโดยสารจากเส้นทางบินต่างประเทศ

ด้านต้นทุนการดำเนินงาน บริษัทมีต้นทุนต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (CASK) ที่ 2.37 บาท/ที่นั่ง-กม. เพิ่มขึ้นร้อยละ 7.59 จากช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อนหน้า เนื่องจากบริษัทมีค่าใช้จ่ายที่คิดเป็นสกุลเงินต่างประเทศหรืออ้างอิงกับสกุลเงินต่างประเทศร้อยละ 67.35 ของต้นทุนการดำเนินงานทั้งหมด ทำให้ต้นทุนการดำเนินงานโดยรวมเพิ่มขึ้นจากการอ่อนค่าของเงินบาท นอกจากนี้ บริษัทมีค่าใช้จ่ายในการเช่าเครื่องบินและค่าซ่อมบำรุงเครื่องบิน ซึ่งเพิ่มขึ้นตามการขยายฝูงบิน รวมถึงมีค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมที่เกิดขึ้นจากการส่งเครื่องยนต์ของเครื่องบินเข้าซ่อมบำรุงตามระยะ (Engine Shop Visit)



ปัจจัยและเหตุการณ์ที่ส่งผลกระทบต่อผลการดำเนินงานของบริษัท

ในช่วงไตรมาส 2 ปี 2559 เศรษฐกิจภายในประเทศมีการฟื้นตัวอย่างค่อยเป็นค่อยไป โดยได้รับปัจจัยหนุนจากการใช้จ่ายของภาครัฐที่มีอย่างต่อเนื่องและการบริโภคของภาคเอกชนที่เริ่มเห็นสัญญาณการฟื้นตัว ขณะที่การท่องเที่ยวยังเป็นปัจจัยขับเคลื่อนเศรษฐกิจที่สำคัญ จำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติที่เดินทางเข้ามาท่องเที่ยวในประเทศไทยขยายตัวต่อเนื่องที่ร้อยละ 8.2 มาอยู่ที่ 7.6 ล้านคน โดยนักท่องเที่ยวจีนขยายตัวร้อยละ 13 จากช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อน และในช่วงที่ผ่านมาบริษัทมีการให้บริการเที่ยวบินแบบเช่าเหมาลำสำหรับนักท่องเที่ยวจีนเพิ่มขึ้นตามแผนที่บริษัทวางไว้ โดยในไตรมาส 2 ปี 2559 บริษัทมีการให้บริการเที่ยวบินเช่าเหมาลำจากประเทศไทยไปสู่เมืองต่างๆ ในสาธารณรัฐประชาชนจีนและกลับเพิ่มขึ้นจำนวน 116 เที่ยวบิน เทียบกับไตรมาส 2 ปี 2558 ซึ่งมีจำนวน 70 เที่ยวบิน หรือเติบโตร้อยละ 65.71

จำนวนผู้โดยสารเส้นทางการบินภายในประเทศ

| | หน่วย | ไตรมาส 2 ปี 2558 | ไตรมาส 2 ปี 2559 | เปลี่ยนแปลง | | งวด 6 เดือนแรก ปี 2558 | งวด 6 เดือนแรก ปี 2559 | เปลี่ยนแปลง | |
|--|--------|------------------|------------------|-------------|---------|------------------------|------------------------|-------------|---------|
| | | | | จำนวน | ร้อยละ | | | จำนวน | ร้อยละ |
| จำนวนผู้โดยสารเครื่องบินทั้งอุตสาหกรรม | ล้านคน | 7.24 | 8.11 | 0.87 | 12.02 | 15.03 | 16.93 | 1.90 | 12.64 |
| จำนวนผู้โดยสารเครื่องบินของนกแอร์ | ล้านคน | 1.95 | 1.75 | (0.20) | (10.26) | 4.13 | 3.47 | (0.66) | (15.98) |
| ส่วนแบ่งทางการตลาดของนกแอร์ | ร้อยละ | 27.93 | 21.56 | (6.37) จุด | - | 27.46 | 20.50 | (6.96) จุด | - |

ที่มา: สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

จากตารางสถิติด้านบน จำนวนผู้โดยสารเส้นทางการบินภายในประเทศยังเติบโตต่อเนื่องที่ร้อยละ 12.02 จากช่วงเดียวกันของปีก่อน อย่างไรก็ตาม อัตราการเติบโตของผู้โดยสารของบริษัทลดลงมาอยู่ที่ 1.75 ล้านคนหรือลดลงร้อยละ 10.26 จากช่วงเดียวกันของปีก่อน การลดลงของจำนวนผู้โดยสารของบริษัท เกิดจากการปรับลดเที่ยวบินภายในประเทศให้สอดคล้องกับจำนวนนักบินที่มีอยู่และการลดลงของปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ASK) และปริมาณการขนส่งด้านผู้โดยสาร (RPK) ของเที่ยวบินในประเทศเมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน

อย่างไรก็ดี หลังจากที่บริษัทปรับลดเที่ยวบินในประเทศให้สอดคล้องกับจำนวนนักบินในช่วงไตรมาส 1 ปี 2559 สถานการณ์ของบริษัทเริ่มปรับตัวดีขึ้นในไตรมาส 2 ปี 2559 สะท้อนจากส่วนแบ่งการตลาดของบริษัทเพิ่มขึ้นจากร้อยละ 19.67 ในไตรมาส 1 ปี 2559 มาอยู่ที่ร้อยละ 21.56 ในไตรมาส 2 ปี 2559 อย่างไรก็ตาม สัดส่วนดังกล่าวยังลดลงจากไตรมาส 2 ปี 2558 ที่ 6.37 จุด เนื่องจากปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ASK) ทั้งหมดยังฟื้นตัวได้ไม่เต็มที่จากการปรับลดเที่ยวบิน

สำหรับปัจจัยภายนอกที่มีผลกระทบต่อต้นทุนการดำเนินงานอย่างมีนัยสำคัญ ได้แก่ อัตราแลกเปลี่ยนและราคาน้ำมันอากาศยานสำหรับเครื่องบิน (Jet fuel price) ในไตรมาส 2 ปี 2559 อัตราแลกเปลี่ยนเงินบาทต่อเงินดอลลาร์สหรัฐ โดยเฉลี่ยอยู่ที่ 35.40 เพิ่มขึ้นจาก 33.41 บาทต่อดอลลาร์สหรัฐ ในไตรมาส 2 ปี 2558 ผลกระทบจากค่าเงินบาทอ่อนค่าลงร้อยละ 5.96 เมื่อเทียบกับเงินดอลลาร์สหรัฐ เป็นผลจากธนาคารกลางสหรัฐ (เฟด) ประเมินแนวโน้มเศรษฐกิจสหรัฐ ฟื้นตัวดีขึ้นต่อเนื่อง นักลงทุนจึงคาดการณ์ว่าเฟดจะสามารถขึ้นอัตราดอกเบี้ยในเดือนมิถุนายน ทำให้มีการทยอยขายสินทรัพย์ไทยของนักลงทุนต่างประเทศ นอกจากนี้ ความไม่แน่นอนต่อการลงประชามติออกจากสหภาพยุโรปของสหราชอาณาจักร (Brexit) ยังกดดันให้ค่าเงินบาทและสกุลเงินในภูมิภาคอ่อนค่าลง และมี



ความต้องการลงทุนในสินทรัพย์ปลอดภัยอย่างสกุลเงินเยน เงินดอลลาร์สหรัฐฯ และทองคำ บริษัทมีค่าใช้จ่ายที่อยู่ในรูปสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐฯ หรืออ้างอิงกับสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐฯ คิดเป็นประมาณร้อยละ 67.35 ของค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานรวม ซึ่งได้แก่ ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง ค่าเช่าเครื่องบิน ค่าซ่อมบำรุงและค่าประกันภัยเครื่องบิน เป็นต้น

ด้านราคาน้ำมันอากาศยาน (Jet fuel price) ในไตรมาส 2 ปี 2559 ราคาเฉลี่ยอยู่ที่ 54.39 ดอลลาร์สหรัฐฯต่อบาร์เรล ลดลงจากระดับ 74.73 ในช่วงเดียวกันของปีก่อนหน้า ทำให้บริษัทมีต้นทุนด้านน้ำมันลดลงที่ 660.0 ล้านบาท ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 18.11 ของค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานทั้งหมด เทียบกับร้อยละ 24.72 ในไตรมาส 2 ปี 2558

สถิติการโดยสารและอัตราส่วนทางธุรกิจที่สำคัญ (ไม่รวมบริษัทย่อย)

| | หน่วย | ไตรมาส 2 ปี 2558 | ไตรมาส 2 ปี 2559 | เปลี่ยนแปลง ร้อยละ | งวด 6 เดือนแรกปี 2558 | งวด 6 เดือนแรกปี 2559 | เปลี่ยนแปลง ร้อยละ |
|---|-------------------|------------------|------------------|--------------------|-----------------------|-----------------------|--------------------|
| จำนวนเครื่องบิน ณ สิ้นงวด | | | | | | | |
| - (ไอพ่น) Boeing 737-800 New Generation | ลำ | 18 | 21 | 16.67 | 18 | 21 | 16.67 |
| - (โบพัด) ATR 72-500 | ลำ | 2 | 2 | - | 2 | 2 | - |
| - (โบพัด) Q400 NextGen | ลำ | 4 | 6 | 50.00 | 4 | 6 | 50.00 |
| - อายุเครื่องบินเฉลี่ย | ปี | 6.88 | 6.64 | (3.49) | 6.88 | 6.64 | (3.49) |
| ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (Available Seat Kilometers: ASK) | ล้านที่นั่ง-กม. | 1,492 | 1,507 | 1.01 | 3,059 | 2,964 | (3.12) |
| ปริมาณการขนส่งด้านผู้โดยสาร (Revenue Passenger Kilometers: RPK) | ล้านที่นั่ง-กม. | 1,234 | 1,267 | 2.66 | 2,561 | 2,566 | 0.18 |
| จำนวนเที่ยวบิน (No. of sectors) | เที่ยวบิน | 15,631 | 15,506 | (0.80) | 32,198 | 30,397 | (5.59) |
| อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร (Cabin factor) | ร้อยละ | 82.68 | 84.03 | 1.36 จุด | 83.72 | 86.57 | 3.42 จุด |
| จำนวนผู้โดยสาร (Passenger Carried) | ล้านคน | 2.12 | 2.05 | (3.08) | 4.44 | 4.14 | (6.90) |
| รายได้ผู้โดยสารต่อผู้โดยสารต่อกิโลเมตร (Passenger Yield) | บาท/ผู้โดยสาร-กม. | 2.34 | 2.13 | (8.94) | 2.38 | 2.23 | (5.96) |
| รายได้ต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (Revenue per Available Seat Kilometers: RASK) | บาท/ที่นั่ง-กม. | 2.10 | 1.95 | (7.23) | 2.16 | 2.11 | (2.62) |
| ต้นทุนต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (Cost per Available Seat Kilometers: CASK) | บาท/ที่นั่ง-กม. | 2.20 | 2.43 | 10.50 | 2.19 | 2.50 | 13.97 |
| ต้นทุนต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารที่ไม่รวมค่าใช้จ่ายเชื้อเพลิง (Cost per Available Seat Kilometers exclude Fuel: CASK exclude Fuel) | บาท/ที่นั่ง-กม. | 1.66 | 2.00 | 20.17 | 1.62 | 2.08 | 28.40 |

รายได้ประจำงวด (งบเฉพาะกิจการ)

| หน่วย : ล้านบาท | ไตรมาส 2 ปี 2558 | | ไตรมาส 2 ปี 2559 | | เปลี่ยนแปลง ร้อยละ | งวด 6 เดือนแรกปี 2558 | | งวด 6 เดือนแรกปี 2559 | | เปลี่ยนแปลง ร้อยละ |
|-----------------------------|------------------|--------|------------------|--------|--------------------|-----------------------|--------|-----------------------|--------|--------------------|
| | จำนวน | ร้อยละ | จำนวน | ร้อยละ | | จำนวน | ร้อยละ | จำนวน | ร้อยละ | |
| รายได้จากค่าโดยสาร | 2,883.18 | 90.49 | 2,695.29 | 90.73 | (6.52) | 6,085.71 | 91.68 | 5,732.81 | 90.25 | (5.80) |
| เที่ยวบินในประเทศ | 2,688.47 | 93.25 | 2,296.20 | 85.19 | (14.59) | 5,772.75 | 94.86 | 4,926.50 | 85.94 | (14.66) |
| เที่ยวบินต่างประเทศ | 194.71 | 6.75 | 399.09 | 14.81 | 104.97 | 312.96 | 5.14 | 806.31 | 14.06 | 157.64 |
| (รวมเที่ยวบินแบบเช่าเหมาลำ) | | | | | | | | | | |
| รายได้จากการให้บริการ | 189.39 | 5.94 | 186.01 | 6.26 | (1.78) | 399.50 | 6.02 | 394.19 | 6.21 | (1.33) |
| รายได้อื่น | 113.69 | 3.57 | 89.41 | 3.01 | (21.35) | 153.01 | 2.30 | 225.10 | 3.54 | 47.12 |
| รวมรายได้ | 3,186.26 | 100.00 | 2,970.71 | 100.00 | (6.76) | 6,638.21 | 100.00 | 6,352.11 | 100.00 | (4.31) |



ไตรมาส 2 ปี 2559

ในไตรมาส 2 ปี 2559 บริษัทมีรายได้รวม 2,970.71 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 6.76 จากช่วงเดียวกันของปีก่อนหน้า รายได้ประกอบด้วย รายได้จากค่าโดยสาร 2,695.29 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 90.73 ของรายได้ทั้งหมด รายได้จากการให้บริการ 186.01 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 6.26 ของรายได้ทั้งหมด และรายได้อื่นๆ 89.41 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 3.01 ของรายได้ทั้งหมด บริษัทมีรายได้รวมต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (RASK) ที่ 1.95 บาท/ที่นั่ง-กม. ลดลงร้อยละ 7.23 จากช่วงเดียวกันของปีก่อนหน้า

รายได้จากค่าโดยสารลดลงจากการลดเที่ยวบินในประเทศ แต่รายได้ค่าโดยสารเที่ยวบินต่างประเทศเพิ่มขึ้น: รายได้จากค่าโดยสารรวมในไตรมาส 2 ปี 2559 ประกอบด้วยรายได้จากเส้นทางบินในประเทศและต่างประเทศที่ร้อยละ 85.19 และ 14.81 ตามลำดับ รายได้จากค่าโดยสารในประเทศลดลงร้อยละ 14.78 จากช่วงเดียวกันของปีก่อน เนื่องจากมีการลดเที่ยวบินให้สอดคล้องกับจำนวนนักบิน อย่างไรก็ตาม รายได้จากเส้นทางบินต่างประเทศเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ โดยเพิ่มขึ้นร้อยละ 111.28 จากช่วงเดียวกันของปีที่แล้ว จากการเปิดเส้นทางบินต่างประเทศเพิ่มขึ้นและเพิ่มความถี่ของเที่ยวบินเส้นทางต่างประเทศที่มีอยู่

การขยายเส้นทางบินใหม่และเพิ่มความถี่เที่ยวบินต่างประเทศเป็นตัวขับเคลื่อนปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ASK) รวม: จำนวนผู้โดยสารรวมที่ 2.05 ล้านคนในไตรมาส 2 ปี 2559 ลดลงร้อยละ 3.08 สืบเนื่องจากการลดเที่ยวบินในประเทศ อย่างไรก็ตาม จำนวนผู้โดยสารต่างประเทศมีการเติบโตอย่างต่อเนื่องจากการขยายเส้นทางบินใหม่และเพิ่มความถี่ของเที่ยวบินต่างประเทศ ส่งผลทำให้ระยะทางบินโดยรวมไกลขึ้นและปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารของเส้นทางบินต่างประเทศเติบโตมากกว่าการลดลงของปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารของเส้นทางบินในประเทศ ในไตรมาส 2 ปี 2559 ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารของเส้นทางบินต่างประเทศเพิ่มขึ้น 156 ล้านที่นั่ง-กม. (เพิ่มขึ้นร้อยละ 141.82) จากช่วงเดียวกันของปีก่อน ในขณะที่ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารของเส้นทางบินในประเทศลดลง 138 ล้านที่นั่ง-กม. (ลดลงร้อยละ 9.98) ส่งผลทำให้ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารโดยรวมในไตรมาส 2 ปี 2559 เพิ่มขึ้นร้อยละ 1.01 จากช่วงเดียวกันของปีก่อนหน้า

รายได้จากการให้บริการลดลงตามจำนวนผู้โดยสาร: รายได้จากการให้บริการลดลงร้อยละ 1.78 มาอยู่ที่ 186.01 ล้านบาทในไตรมาส 2 ปี 2559 ตามการลดลงของจำนวนผู้โดยสาร อย่างไรก็ตาม อัตราการลดลงของรายได้จากการให้บริการน้อยกว่าอัตราการลดลงของรายได้จากค่าโดยสาร เนื่องจากบริษัทมีการให้บริการเสริม ทั้งนกพรีเมียมซีท (Nok Premium Seat) และการเพิ่มค่าธรรมเนียมการบริการ นอกจากนี้ บริษัทยังมีรายได้เพิ่มเติมจากค่าธรรมเนียมในการให้เช่าอุปกรณ์ภาคพื้น (Ground handling service) จากบริษัทในเครือ

รายได้อื่นลดลงจากไตรมาส 2 ปี 2558 เนื่องจากการลดลงของกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยน: รายได้อื่นในไตรมาส 2 ปี 2559 ลดลงจากช่วงเดียวกันของปีก่อนหน้า ส่วนใหญ่เกิดจากในไตรมาส 2 ปี 2558 มีการรับรู้กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนที่ยังไม่เกิดขึ้นจริงจากรูขรุขระของเงินมัดจำจัดหาเครื่องบิน



6 เดือนปี 2559

สำหรับผลประกอบการใน 6 เดือนแรกของปี 2559 รายได้จากค่าโดยสารและปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร ในครึ่งปีแรกลดลงเมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อนหน้า สืบเนื่องจากการลดเที่ยวบินในประเทศเพื่อให้พอดีกับจำนวนนักบิน อย่างไรก็ตาม จำนวนผู้โดยสารและรายได้ที่เกิดจากเส้นทางบินต่างประเทศมีการเติบโตขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ เนื่องจากบริษัทได้ทำการเปิดเส้นทางบินต่างประเทศเพิ่มเติม และเพิ่มความถี่ของเส้นทางบินเดิม

ถึงแม้ว่ารายได้จากการให้บริการในช่วงครึ่งปีแรกของปี 2559 จะลดลงร้อยละ 1.33 จากช่วงเดียวกันของปีก่อนหน้าตามการลดลงของจำนวนผู้โดยสาร อย่างไรก็ตาม อัตราการลดลงนั้นน้อยกว่าการลดลงของรายได้จากค่าโดยสาร เนื่องจากบริษัทให้บริการเสริมอย่างนกพรีเมียมซีท (Nok Premium Seat) การเพิ่มค่าธรรมเนียมของบริการต่างๆ และการมีรายได้พิเศษจากการให้บริการภาคพื้นดินกับบริษัทในเครือ

ค่าใช้จ่ายประจำงวด (งบเฉพาะกิจการ)

| หน่วย : ล้านบาท | ไตรมาส 2 ปี 2558 | | ไตรมาส 2 ปี 2559 | | เปลี่ยนแปลง | งวด 6 เดือนแรก ปี 2558 | | งวด 6 เดือนแรก ปี 2559 | | เปลี่ยนแปลง |
|--------------------------------|------------------|--------|------------------|--------|-------------|------------------------|--------|------------------------|--------|-------------|
| | จำนวน | ร้อยละ | จำนวน | ร้อยละ | | จำนวน | ร้อยละ | จำนวน | ร้อยละ | |
| ต้นทุนค่าโดยสารและการให้บริการ | 3,070.33 | 94.83 | 3,460.52 | 94.15 | 12.71 | 6,288.00 | 94.78 | 7,015.42 | 94.34 | 11.57 |
| ค่าใช้จ่ายในการขาย | 48.04 | 1.48 | 33.85 | 0.92 | (29.53) | 89.96 | 1.36 | 64.67 | 0.87 | (28.12) |
| ค่าใช้จ่ายในการบริหาร | 113.03 | 3.49 | 158.99 | 4.33 | 40.67 | 244.54 | 3.69 | 284.24 | 3.82 | 16.24 |
| ต้นทุนทางการเงิน | 6.27 | 0.19 | 21.99 | 0.60 | 250.73 | 11.55 | 0.17 | 71.81 | 0.97 | 521.54 |
| รวมค่าใช้จ่าย | 3,237.67 | 100.00 | 3,675.35 | 100.00 | 13.52 | 6,634.05 | 100.00 | 7,436.14 | 100.00 | 12.09 |

ไตรมาส 2 ปี 2559

ในไตรมาส 2 ปี 2559 บริษัทมีค่าใช้จ่ายรวม 3,675.35 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 13.52 จากช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อน สาเหตุหลักมาจากค่าเงินบาทที่อ่อนค่าลงเมื่อเทียบกับเงินสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐฯ และบริษัทมีต้นทุนโดยรวมเพิ่มขึ้นจากค่าเช่าเครื่องบินและค่าซ่อมบำรุงเครื่องบิน ซึ่งปรับตัวขึ้นตามการขยายฝูงบิน อัตราส่วนต้นทุนรวมต่อหน่วย (CASK) เพิ่มขึ้นร้อยละ 10.50 จากไตรมาส 2 ปี 2558 มาอยู่ที่ 2.43 บาท/ที่นั่ง-กม. และอัตราส่วนต้นทุนรวมที่ไม่รวมน้ำมันต่อหน่วย (CASK excl. Fuel) อยู่ที่ 2.00 บาท/ที่นั่ง-กม. หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 20.17

ต้นทุนผันแปรเพิ่มขึ้นจากเล็กน้อยจากค่าใช้จ่ายในการซ่อมบำรุงเครื่องบิน: ในไตรมาส 2 ปี 2559 ต้นทุนผันแปรอยู่ที่ 2,183.75 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 1.39 จากไตรมาส 2 ปี 2558 เนื่องจากบริษัทมีค่าใช้จ่ายค่าซ่อมบำรุงเครื่องบินเพิ่มขึ้นตามการขยายฝูงบิน และมีค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมจากการส่งเครื่องยนต์ของเครื่องบินเข้าซ่อมบำรุงตามระยะ (Engine Shop Visit) อย่างไรก็ตาม บริษัทได้รับประโยชน์จากราคาน้ำมันที่ยังอยู่ระดับต่ำเมื่อเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อน ทำให้ต้นทุนน้ำมันต่อหน่วย (Fuel/ASK) อยู่ที่ 0.44 บาท/ที่นั่ง-กม. หรือลดลงร้อยละ 19.23 ส่งผลให้ค่าใช้จ่ายผันแปรต่อหน่วย (VC/ASK) เพิ่มขึ้นร้อยละ 0.54 อยู่ที่ 1.45 บาท/ที่นั่ง-กม. จากช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อน

ต้นทุนคงที่เพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญตามการขยายฝูงบิน: ในไตรมาส 2 ปี 2559 บริษัทมีต้นทุนคงที่ 1,244.57 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 40.21 จากไตรมาสเดียวกันของปีก่อนหน้า ซึ่งเป็นไปตามฝูงบินที่มีขนาดใหญ่ขึ้นและเป็นเครื่องบินใหม่ (Brand new aircrafts) นอกจากนี้ บริษัทยังมีค่าใช้จ่ายอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ ค่าบุคลากรและค่าเช่าอะไหล่เครื่องบินและค่าประกันภัยเครื่องบินเพิ่มขึ้น ทำให้อัตราส่วนค่าใช้จ่ายคงที่ต่อหน่วย (FC/ASK) อยู่ที่ 0.83 บาท/ที่นั่ง-กม. เพิ่มขึ้นจากไตรมาส 2 ปี 2558 ที่ 0.59 บาท/ที่นั่ง-กม.



ต้นทุนทางการเงินเพิ่มขึ้นจากค่าธรรมเนียมในการทำสัญญาการจัดหาเงินทุนสำหรับเงินมัดจำเครื่องบิน:
บริษัทมีต้นทุนทางการเงินเพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อนหน้าเป็นจำนวน 21.98 ล้านบาท เนื่องจากบริษัทจะต้องเสียค่าธรรมเนียมทางการเงินในการเข้าทำสัญญาการจัดหาเงินทุนสำหรับเงินมัดจำเครื่องบินระยะสั้นและระยะยาว

6 เดือนปี 2559

สำหรับงวดประจำ 6 เดือนแรกของปี 2559 บริษัทมีค่าใช้จ่ายทั้งหมดอยู่ที่ 7,436.14 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก 6,634.05 ล้านบาทในงวด 6 เดือนแรกของปี 2558 ค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้นเป็นผลจากการที่ค่าเงินบาทอ่อนค่าลงเมื่อเทียบกับสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐฯ ซึ่งอ่อนค่าไปร้อยละ 7.67 ส่งผลให้ต้นทุนผันแปรและต้นทุนคงที่เพิ่มขึ้น ต้นทุนผันแปรเพิ่มขึ้นร้อยละ 32.00 มาที่ 4,554.84 ล้านบาท เนื่องจากบริษัทมีค่าซ่อมบำรุงเครื่องบิน ซึ่งเพิ่มขึ้นตามการขยายฝูงบิน รวมถึงค่าซ่อมบำรุงเครื่องยนต์ของเครื่องบินที่เข้าซ่อมบำรุงตามระยะ (Engine shop visit) อย่างไรก็ดี ราคาน้ำมันที่อยู่ระดับต่ำทำให้บริษัทมีต้นทุนน้ำมันต่อหน่วย (Fuel/ASK) อยู่ที่ 0.42 บาท/ที่นั่ง-กม. ลดลงร้อยละ 26.86 ในขณะที่ต้นทุนผันแปรต่อหน่วย (VC/ASK) เพิ่มขึ้นร้อยละ 5.14 อยู่ที่ 1.54 บาท/ที่นั่ง-กม.

ส่วนต้นทุนคงที่เพิ่มขึ้นร้อยละ 35.49 อยู่ที่ 2,384.48 ล้านบาทในงวด 6 เดือนแรกของปี 2559 โดยมีสาเหตุจากค่าเช่าเครื่องบินที่เพิ่มสูงขึ้นตามการขยายฝูงบินเช่นกัน รวมถึงมีค่าใช้จ่ายอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง เช่น ค่าบุคลากรและค่าเช่าอะไหล่เครื่องบิน ทำให้ต้นทุนคงที่ต่อหน่วย (FC/ASK) เพิ่มขึ้นมาที่ 0.80 บาท/ที่นั่ง-กม. เพิ่มขึ้นจาก 0.58 บาท/ที่นั่ง-กม. ใน 6 เดือนแรกของปี 2558

กำไร (ขาดทุน) ประจำงวด (ไม่รวมบริษัทย่อย)

| หน่วย : ล้านบาท | ไตรมาส 2 ปี 2558 | | ไตรมาส 2 ปี 2559 | | เปลี่ยนแปลง | งวด 6 เดือนแรกปี 2558 | | งวด 6 เดือนแรกปี 2559 | | เปลี่ยนแปลง |
|--|------------------|--------|------------------|---------|-------------|-----------------------|--------|-----------------------|---------|-------------|
| | จำนวน | ร้อยละ | จำนวน | ร้อยละ | | ร้อยละ | จำนวน | ร้อยละ | จำนวน | |
| กำไร (ขาดทุน) ก่อนภาษีเงินได้ | (51.41) | (1.61) | (704.64) | (23.72) | 1,270.76 | 4.16 | 0.06 | (1,084.04) | (17.07) | (26,136.53) |
| ค่าใช้จ่าย (รายได้) ภาษีเงินได้ | (0.08) | (0.00) | (0.06) | (0.00) | (24.11) | (0.15) | (0.00) | 0.51 | 0.01 | (438.13) |
| กำไร (ขาดทุน) สำหรับงวด | (51.33) | (1.61) | (704.58) | (23.72) | 1,272.70 | 4.31 | 0.06 | (1,084.55) | (17.07) | (25,237.06) |
| กำไร (ขาดทุน) เบ็ดเสร็จรวมสำหรับงวด | (51.33) | (1.61) | (704.58) | (23.72) | 1,272.70 | 4.31 | 0.06 | (1,084.55) | (17.07) | (25,237.06) |
| กำไร (ขาดทุน) ต่อหุ้นขั้นพื้นฐาน (บาท) | (0.08) | | (1.13) | | | 0.01 | | (1.74) | | |

จากปัจจัยต่างๆ ที่กล่าวมาแล้วข้างต้น ทำให้บริษัทมีค่าใช้จ่ายรวมมากกว่ารายได้รวม โดยบริษัทมีผลขาดทุนก่อนภาษีเงินได้เท่ากับ 704.64 ล้านบาท และขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมสำหรับไตรมาส 704.58 เทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อนซึ่งขาดทุนที่ 51.41 ล้านบาทและ 51.33 ล้านบาทตามลำดับ และสำหรับงวด 6 เดือนแรกของปี 2559 บริษัทมีผลขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมสำหรับงวดเท่ากับ 1,084.55 ล้านบาท จากมีผลกำไรเบ็ดเสร็จรวมสำหรับงวด 4.31 ล้านบาทในครึ่งปีแรกของปี 2558

เหตุการณ์สำคัญไตรมาส 2 ปี 2559

1. บริษัทเพิ่มเส้นทางให้บริการรถรับ-ส่งจากสนามบินหาดใหญ่ เข้าสู่อำเภอเมืองหาดใหญ่และกลับ (Airport-to-Town) เริ่มให้บริการเดือนเมษายน 2559
2. บริษัทเพิ่มเส้นทางบินต่างประเทศ 2 เส้นทางสำหรับเที่ยวบินเช่าเหมาลำไปยังมาเก๊าและเกาะปาเลา ทำให้ไตรมาส 2 ปี 2559 บริษัทให้บริการเส้นทางต่างประเทศสำหรับเที่ยวบินเช่าเหมาลำ ดังนี้



- ภูเก็ต – เจิงตูและกลับ จำนวน 7 เที่ยวบินต่อสัปดาห์
- ดอนเมือง – หยีนฉวนและกลับ จำนวน 1 เที่ยวบินต่อสัปดาห์
- ดอนเมือง – นานตงและกลับ 1 เที่ยวบินต่อสัปดาห์
- ดอนเมือง – มาเก๊า – เกาะปาเลาและกลับ 1 เที่ยวบินต่อสัปดาห์

ผลการดำเนินงานของบริษัท สายการบินนกสกู๊ต จำกัด

ไตรมาส 2 ปี 2559 บริษัท สายการบินนกสกู๊ต จำกัด มีรายได้รวม 965.19 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก 143.04 ล้านบาทในไตรมาส 2 ปี 2558 และมีค่าใช้จ่ายรวมอยู่ที่ 1,117.35 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก 525.20 ล้านบาทในช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อน ทำให้มีผลขาดทุนสำหรับงวดอยู่ที่ 153.49 ล้านบาท น้อยกว่าช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อนที่ขาดทุน 402.16 ล้านบาท หรือลดลงร้อยละ 61.83 เนื่องจากสายการบินนกสกู๊ตทำการบินเที่ยวบินแบบประจำและเที่ยวบินแบบเช่าเหมาลำได้อย่างต่อเนื่อง และมีจำนวนเที่ยวบินรวม 308 เที่ยวบิน ในขณะที่ช่วงเดียวกันของปีที่แล้ว สายการบินนกสกู๊ตทำการบินแบบเช่าเหมาลำเพียงอย่างเดียวและมีจำนวนเที่ยวบินรวมเพียง 55 เที่ยวบิน ช่วงเดือนเมษายนถึงมิถุนายน ปี 2559 สายการบินนกสกู๊ตมีรายได้จากค่าโดยสารและการให้บริการรวม 965.18 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากไตรมาส 2 ปี 2558 ที่ 143.04 ล้านบาท

สำหรับ 6 เดือนแรกของปี 2559 ผลการดำเนินงานของสายการบินนกสกู๊ตปรับตัวดีขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อนหน้า เนื่องจากสายการบินนกสกู๊ตเริ่มดำเนินงานในเดือนเมษายนปี 2558 แต่ได้รับผลกระทบจากการที่องค์การการบินระหว่างประเทศ (ICAO) แจ้งเตือนเรื่องมาตรฐานความปลอดภัยของการบินของไทย ทำให้แผนการเปิดเส้นทางบินไปยังญี่ปุ่นและเกาหลีใต้ต้องเลื่อนออกไปชั่วคราว สายการบินนกสกู๊ตจึงปรับแผนมาให้บริการเที่ยวบินไปยังสาธารณรัฐประชาชนจีนเป็นหลักแทน

ผลการดำเนินงานช่วงครึ่งปีแรกของปี 2559 สายการบินนกสกู๊ตมีรายได้รวม 1,835.19 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก 294.86 ล้านบาทในช่วงครึ่งปีแรกของปี 2558 บริษัทมีค่าใช้จ่าย 2,065.04 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก 913.40 ล้านบาทในช่วงครึ่งปีแรกของปี 2558 เนื่องจากสายการบินนกสกู๊ตให้บริการทั้งเที่ยวบินแบบประจำและเช่าเหมาลำเพิ่มขึ้น ทำให้ทั้งรายได้รวมและค่าใช้จ่ายรวมเพิ่มขึ้น อย่างไรก็ตาม สายการบินนกสกู๊ตมีผลขาดทุน 229.85 ล้านบาท ลดลงเมื่อเทียบกับผลขาดทุนจำนวน 618.54 ล้านบาทในช่วงเดียวกันของปีก่อน

ปัจจุบันเส้นทางบินของสายการบินนกสกู๊ตประกอบด้วย เส้นทางดอนเมือง – ฉงชิ่งและกลับ 3 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ เส้นทางดอนเมือง – เสินหยาง 3 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ เส้นทางดอนเมือง – นานกิงและกลับ 7 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ เส้นทางดอนเมือง – ไทเปและกลับ 4 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ เส้นทางดอนเมือง – ซิงเต่าและกลับ จำนวน 6 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ และเส้นทางดอนเมือง – เทียนจิน จำนวน 4 เที่ยวบินต่อสัปดาห์

ในช่วงที่เหลือของปี 2559 สายการบินนกสกู๊ตมีแผนที่จะเพิ่มเที่ยวบินแบบประจำในภูมิภาคอีก รวมถึงทำการบินแบบเช่าเหมาลำ (Charter flight) เพื่อเพิ่มรายได้จากค่าโดยสารและการให้บริการ ณ สิ้นไตรมาส 2 ปี 2559 สายการบินนกสกู๊ตมีเครื่องบินไอพ่น (Boeing 777-200) จำนวน 3 ลำ ซึ่งเท่ากับช่วงเดียวกันของปีที่แล้ว



ฐานะทางการเงิน (งบการเงินรวม)

| หน่วย: ล้านบาท | งบการเงินรวม | | | |
|------------------------------------|--------------------------|---------------------------|-------------|---------|
| | ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 | ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2559 | เปลี่ยนแปลง | ร้อยละ |
| รวมสินทรัพย์ | 7,110.22 | 5,955.09 | (1,155.13) | (16.25) |
| รวมหนี้สิน | 4,168.16 | 4,343.36 | 175.20 | 4.20 |
| รวมส่วนของบริษัทใหญ่ | 3,047.22 | 1,895.52 | (1,151.70) | (37.80) |
| ส่วนได้ส่วนเสียที่ไม่มีอำนาจควบคุม | (105.16) | (283.79) | (178.64) | 169.87 |
| รวมส่วนของผู้ถือหุ้น | 2,942.06 | 1,611.73 | (1,330.33) | (45.22) |

สินทรัพย์

ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2559 บริษัทและบริษัทย่อยมีสินทรัพย์รวม 5,955.09 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 16.25 จาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 โดยแบ่งเป็นสินทรัพย์หมุนเวียน 4,977.48 ล้านบาทและสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน 977.61 ล้านบาท คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 83.58 และ 16.42 ของสินทรัพย์รวมตามลำดับ

เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดลดลงจากการชำระเงินกู้ยืมระยะสั้นให้แก่สถาบันการเงิน: เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดของบริษัทและบริษัทย่อยลดลงร้อยละ 25.14 จาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 สาเหตุหลักมาจากบริษัทมีการชำระเงินกู้ยืมระยะสั้นให้แก่สถาบันการเงินจำนวน 520 ล้านบาท ขณะที่บริษัทย่อยมีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้นตามผลการดำเนินงานที่ดีขึ้นในงวด 6 เดือนแรกของปีเมื่อเทียบกับ ณ สิ้นปี 2558

ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่นเพิ่มขึ้นจากเงินที่ตรงจ่ายค่าซ่อมเครื่องบินและเครื่องยนต์: บริษัทมีการส่งเครื่องยนต์ของเครื่องบินเข้าซ่อมบำรุงตามระยะ (Engine shop visit) ทำให้ต้องมีการจ่ายเงินตรงจ่ายค่าซ่อมบำรุงแก่ผู้ให้บริการไปก่อน และอยู่ระหว่างดำเนินการเบิกเงินสำรองเพื่อการซ่อมบำรุงจากผู้ให้เช่าเครื่องบิน ซึ่งจ่ายไว้กับผู้ให้เช่าเป็นรายเดือนก่อนหน้านี้ตามที่ระบุไว้ในสัญญาเช่าเครื่องบิน นอกจากนี้ ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่นยังเพิ่มขึ้นจากการที่บริษัท สายการบินนกสีกู๊ด จำกัด สามารถทำการบินได้ตามตารางได้อย่างเต็มรูปแบบมากขึ้น

หนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น

หนี้สินรวมเพิ่มขึ้นตามขนาดฝูงบินที่ใหญ่ขึ้น: ณ สิ้นงวดไตรมาส 2 ปี 2559 บริษัทและบริษัทย่อยมีหนี้สินรวม 4,343.36 ล้านบาทเพิ่มขึ้นร้อยละ 4.20 จาก ณ สิ้นปี 2558 แม้ว่าบริษัทมีหนี้สินระยะสั้นปรับลดลงจากการครบกำหนดชำระคืนภายในเดือนมีนาคม 2559 ดังที่กล่าวไปแล้ว หนี้สินรวมเพิ่มขึ้นจากประมาณการหนี้สินค่าซ่อมบำรุงเครื่องบินทั้งระยะสั้นและระยะยาวปรับเพิ่มขึ้น 73.6 ล้านบาท และ 39.03 ล้านบาท ตามลำดับจากสิ้นปี 2558 ซึ่งเป็นการเพิ่มขึ้นตามการขยายฝูงบินและบริษัทมีภาระในการจ่ายค่าซ่อมบำรุงตั้งแต่ปี 2558 เป็นต้นมา ซึ่งถือเป็นรายการปกติของบริษัท



เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่นเพิ่มขึ้นจากรายได้ค่าโดยสารรับล่วงหน้าและค่าใช้จ่ายค้ำจ่าย: บริษัทและบริษัทย่อยมีเจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่นเพิ่มขึ้นเป็น 3,489.63 ล้านบาท จาก 2,934.20 ล้านบาท ณ สิ้นปี 2558 โดยเจ้าหนี้การค้า รายได้ค่าโดยสารรับล่วงหน้าและค่าใช้จ่ายค้ำจ่ายเพิ่มขึ้นตามการดำเนินงานอย่างเต็มรูปแบบของ บริษัท สายการบินนกสกู๊ต จำกัด

ส่วนของผู้ถือหุ้นลดลงตามผลการดำเนินงานที่ขาดทุน: บริษัทและบริษัทย่อยมีส่วนของผู้ถือหุ้นรวม 1,895.52 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 37.38 จาก ณ สิ้นปี 2558 เนื่องจากบริษัทใหญ่มีผลการดำเนินงานขาดทุนจำนวน 745.88 ล้านบาท ขณะที่มีการรับรู้ขาดทุนจากส่วนได้ส่วนเสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมจากบริษัท สายการบินนกสกู๊ต จำกัด อีกจำนวน 118.51 ล้านบาท

งบกระแสเงินสด (งบการเงินรวม)

| หน่วย : ล้านบาท | งบการเงินรวม | | | |
|--|---|---|-------------|---------|
| | งวดหกเดือน สิ้นสุด ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2558 | งวดหกเดือน สิ้นสุด ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2559 | เปลี่ยนแปลง | ร้อยละ |
| กระแสเงินสดได้มา (ใช้ไป) จากภารกิจกรรมการดำเนินงาน | (176.33) | (753.92) | (577.59) | 327.55 |
| กระแสเงินสดได้มา (ใช้ไป) จากภารกิจกรรมการลงทุน | 177.24 | 222.64 | 291.82 | 164.65 |
| กระแสเงินสดได้มา (ใช้ไป) จากภารกิจกรรมการจัดหาเงิน | 255.00 | (529.49) | 239.72 | 94.01 |
| ผลกระทบจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศในเงินสด และรายการเทียบเท่าเงินสด | 14.00 | 1.40 | (2.08) | (14.85) |
| เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น (ลดลง) สุทธิ | 269.91 | (1,059.36) | 395.95 | 146.70 |
| เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันที่ 1 มกราคม 2559 | 2,926.61 | 4,213.76 | 2,926.61 | 100.00 |
| เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2559 | 3,196.52 | 3,154.39 | 3,322.56 | 103.94 |

สำหรับงวด 6 เดือนแรกของปี 2559 บริษัทและบริษัทย่อยใช้เงินไปสำหรับกิจกรรมดำเนินงานสุทธิจำนวน 753.92 โดยรายการหลักที่มีผลต่อการใช้ไปของเงินสด ได้แก่ ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่นจากเงินตรงจ่ายค่าซ่อมเครื่องบินและเครื่องยนต์ล่วงหน้า รวมถึงลูกหนี้การค้าจากกิจการอื่น

ส่วนกระแสเงินสดที่ได้มาจากกิจกรรมลงทุนเป็นเงินสดรับคืนจากเงินลงทุนชั่วคราวจำนวน 300 ล้านบาท และจากดอกเบี้ยรับจำนวน 26.30 ล้านบาท

สำหรับกระแสเงินสดกิจกรรมจัดหาเงินใช้ไปในการจ่ายเงินเพื่อชำระเงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงินจำนวน 520 ล้านบาท และมีการจ่ายดอกเบี้ยอีกจำนวน 9.49 ล้านบาทตามลำดับ

นางสาวนวลวรรณ ภูประเสริฐ
ประธานเจ้าหน้าที่บริหารสายการบิน