



PE 054/2559

11 พฤศจิกายน 2559

เรื่อง คำอธิบายและการวิเคราะห์ผลการดำเนินงานไตรมาส 3 ปี 2559
เรียน กรรมการและผู้จัดการ
ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

ตามที่บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) (“บริษัท”) ได้รายงานผลประกอบการสำหรับงวดสามเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2559 โดยงบการเงินรวมของบริษัทและบริษัทย่อยมีผลขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมสำหรับงวด 1,071.82 ล้านบาท เปลี่ยนแปลงจากงวดเดียวกันของปีก่อนซึ่งมีผลขาดทุน 652.62 ล้านบาท โดยแบ่งเป็นผลขาดทุนส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่ 958.56 ล้านบาทและส่วนที่เป็นของส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุม 113.26 ล้านบาท บริษัทจึงขอชี้แจงสาเหตุดังนี้

สรุปผลประกอบการงบการเงินรวมไตรมาส 3 ปี 2559

ไตรมาส 3 ปี 2559 บริษัทและบริษัทย่อยมีรายได้รวม 4,297.88 ล้านบาท มีผลขาดทุนเบ็ดเสร็จรวม 1,071.82 ล้านบาท แบ่งเป็นผลขาดทุนของบริษัทใหญ่ 958.56 ล้านบาท และส่วนที่เป็นของส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุม 113.26 ล้านบาท โดยผลขาดทุนของบริษัทส่วนใหญ่มาจากรายได้ที่เติบโตน้อยกว่าที่วางแผนไว้ ประกอบกับมีค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานเพิ่มขึ้นจากการขยายฝูงบิน ค่าซ่อมบำรุงเครื่องบิน รวมถึงค่าใช้จ่ายเพิ่มเติม (Over and above) ที่เกิดจากการนำเครื่องยนต์ของเครื่องบินเข้าซ่อมบำรุงตามระยะ (Engine shop visit) และการรับรู้ค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมเครื่องบินที่เสียหายจากอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นระหว่างไตรมาส 3 ปี 2559

ด้านงบการเงินเฉพาะกิจการ บริษัทมีรายได้รวม 3,214.24 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 2.81 จากช่วงเดียวกันของปีก่อนหน้า สาเหตุหลักมาจากการเติบโตของรายได้ค่าโดยสารในเส้นทางระหว่างประเทศทั้งเที่ยวบินแบบประจำและเที่ยวบินแบบเช่าเหมาลำซึ่งขยายตัวทั้งหมดร้อยละ 86.81 เนื่องจากบริษัทมีจำนวนเส้นทางและความถี่เที่ยวบินในเส้นทางการบินระหว่างประเทศเพิ่มขึ้น โดยปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ASK) เพิ่มขึ้นร้อยละ 5.10 และจำนวนผู้โดยสารเพิ่มขึ้นร้อยละ 4.65 จากช่วงเดียวกันของปีก่อน อย่างไรก็ตาม รายได้ค่าโดยสารต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (RASK) ลดลงจาก 1.92 บาทต่อที่นั่ง - กม. มาอยู่ที่ 1.89 บาทต่อที่นั่ง - กม. จากรายได้ค่าโดยสารต่อผู้โดยสารต่อกิโลเมตร (Passenger yield) ที่ลดลงร้อยละ 4.45 แม้ว่าอัตราการบรรทุกผู้โดยสารเพิ่มขึ้น 3.18 จุดเป็นร้อยละ 86.01

ด้านต้นทุนการดำเนินงาน บริษัทมีต้นทุนต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (CASK) 2.54 บาทต่อที่นั่ง - กม. เพิ่มขึ้นร้อยละ 11.69 จากช่วงเดียวกันของปีก่อน สาเหตุหลักมาจากการขยายฝูงบิน ทำให้มีค่าใช้จ่ายในการเช่าเครื่องบินและค่าซ่อมบำรุงเครื่องบินเพิ่มขึ้น รวมถึงค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมที่เกิดขึ้นจากการส่งเครื่องยนต์ของเครื่องบินเข้าซ่อมบำรุงตามระยะ และการรับรู้ประมาณการค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมเครื่องบินที่เสียหายจากอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นระหว่างไตรมาส 3 ปี 2559



ปัจจัยและเหตุการณ์ที่ส่งผลกระทบต่อผลการดำเนินงานของบริษัท

สำหรับปัจจัยภายนอกที่มีผลต่อต้นทุนการดำเนินงานอย่างมีนัยสำคัญ ได้แก่ อัตราแลกเปลี่ยนและราคาน้ำมันอากาศยานสำหรับเครื่องบิน (Jet fuel price) ในไตรมาส 3 ปี 2559 อัตราแลกเปลี่ยนเงินบาทต่อเงินดอลลาร์สหรัฐฯ โดยเฉลี่ยอยู่ที่ 35.00 บาทต่อดอลลาร์สหรัฐฯ หรือแข็งค่าขึ้นเล็กน้อยคิดเป็นอัตราร้อยละ 1.10 เมื่อเทียบกับเงินดอลลาร์สหรัฐฯ ในช่วงเดียวกันของปีก่อนหน้า ซึ่งเป็นผลจากการที่นักลงทุนประเมินโอกาสในการขึ้นอัตราดอกเบี้ยของธนาคารกลางสหรัฐฯ ในเดือนกันยายนลดลง ทำให้นักลงทุนเข้ามาลงทุนในสินทรัพย์ภูมิภาคเอเชียและไทยต่อเนื่อง และหนุนให้ค่าเงินบาทแข็งค่าขึ้น บริษัทมีค่าใช้จ่ายที่อยู่ในรูปสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐฯ และอ้างอิงกับสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐฯ คิดเป็นร้อยละ 67.22 ของค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานรวม ซึ่งได้แก่ ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง ค่าเช่าเครื่องบิน ค่าซ่อมบำรุงและค่าประกันภัยเครื่องบิน

ด้านราคาน้ำมันอากาศยาน (Jet fuel price) ในไตรมาส 3 ปี 2559 ราคาเฉลี่ยอยู่ที่ 54.30 ดอลลาร์สหรัฐฯ ต่อบาร์เรล ลดลงจากระดับ 60.85 ในช่วงเดียวกันของปีก่อนหน้า ทำให้บริษัทมีต้นทุนค่าน้ำมันเชื้อเพลิงที่ 711.16 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 20.31 ของค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานทั้งหมด ลดลงจากร้อยละ 21.84 ในไตรมาส 3 ปี 2558

สถิติการโดยสารและอัตราส่วนทางธุรกิจที่สำคัญ (ไม่รวมบริษัทย่อย)

	หน่วย	ไตรมาส 3 ปี 2558	ไตรมาส 3 ปี 2559	เปลี่ยนแปลง ร้อยละ	งวด 9 เดือน ปี 2558	งวด 9 เดือน ปี 2559	เปลี่ยนแปลง ร้อยละ
จำนวนเครื่องบิน ณ สิ้นงวด							
- (ไอพ่น) Boeing 737-800 New Generation	ลำ	19	22	15.79	19	22	15.79
- (โบพัด) ATR 72-500	ลำ	2	2	-	2	2	-
- (โบพัด) Q400 NextGen	ลำ	6	8	33.33	6	8	33.33
- อายุเครื่องบินเฉลี่ย	ปี	6.34	6.26	(1.32)	6.34	6.26	(1.32)
ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (Available Seat Kilometers: ASK)	ล้านที่นั่ง-กม.	1,540	1,619	5.10	4,600	4,583	(0.37)
ปริมาณการขนส่งด้านผู้โดยสาร (Revenue Passenger Kilometers: RPK)	ล้านที่นั่ง-กม.	1,276	1,392	9.14	3,837	3,958	3.16
จำนวนเที่ยวบิน (No. of sectors)	เที่ยวบิน	15,501	15,986	3.13	47,699	46,383	(2.76)
อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร (Cabin factor)	ร้อยละ	82.83	86.01	3.18 จุด	83.42	86.37	2.95 จุด
จำนวนผู้โดยสาร (Passenger Carried)	ล้านคน	2.05	2.14	4.65	6.49	6.28	(3.26)
รายได้ผู้โดยสารต่อผู้โดยสารต่อกิโลเมตร (Passenger Yield)	บาท/ผู้โดยสาร-กม.	2.11	2.02	(4.45)	2.29	2.16	(5.68)
รายได้ต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (Revenue per Available Seat Kilometers: RASK)	บาท/ที่นั่ง-กม.	1.92	1.89	(1.42)	2.08	2.03	(2.44)
ต้นทุนต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (Cost per Available Seat Kilometers: CASK)	บาท/ที่นั่ง-กม.	2.27	2.54	11.69	2.22	2.51	13.22
ต้นทุนต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารที่ไม่รวมค่าใช้จ่ายเชื้อเพลิง (Cost per Available Seat Kilometers exclude Fuel: CASK ex-fuel)	บาท/ที่นั่ง-กม.	1.78	2.10	18.18	1.67	2.09	24.78



รายได้ประจำงวด (งบเฉพาะกิจการ)

หน่วย : ล้านบาท	ไตรมาส 3 ปี 2558		ไตรมาส 3 ปี 2559		เปลี่ยนแปลง	งวด 9 เดือน ปี 2558		งวด 9 เดือน ปี 2559		เปลี่ยนแปลง
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ		ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	
รายได้จากค่าโดยสาร	2,697.14	86.27	2,812.86	87.51	4.29	8,782.85	89.95	8,545.67	89.33	(2.70)
เที่ยวบินในประเทศ	2,371.43	87.92	2,204.39	78.37	(7.05)	8,144.18	92.73	7,130.89	83.44	(12.44)
เที่ยวบินต่างประเทศ	325.71	12.08	608.47	21.63	86.81	638.67	7.27	1,414.78	16.56	121.52
(รวมเที่ยวบินแบบเช่าเหมาลำ)										
รายได้จากการให้บริการ	202.58	6.48	197.12	6.13	(2.70)	602.07	6.16	591.32	6.18	(1.79)
รายได้อื่น	226.62	7.25	204.26	6.36	(9.87)	379.63	3.89	429.35	4.49	13.10
รวมรายได้	3,126.34	100.00	3,214.24	100.00	2.81	9,764.55	100.00	9,566.34	100.00	(2.03)

ไตรมาส 3 ปี 2559

ในไตรมาส 3 ปี 2559 บริษัทมีรายได้รวม 3,214.24 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 2.81 จากช่วงเดียวกันของปีก่อนหน้า แบ่งเป็น รายได้จากค่าโดยสาร 2,812.86 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 87.51 ของรายได้ทั้งหมด รายได้จากการให้บริการ 197.12 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 6.13 ของรายได้ทั้งหมด และรายได้อื่นๆ 204.62 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 6.36 ของรายได้ทั้งหมด บริษัทมีรายได้รวมต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (RASK) ที่ 1.89 บาทต่อที่นั่ง-กม. ลดลงร้อยละ 1.42 จากช่วงเดียวกันของปีก่อนหน้า

รายได้ค่าโดยสารเพิ่มขึ้นจากเส้นทางการบินระหว่างประเทศ: รายได้ค่าโดยสารเพิ่มขึ้นร้อยละ 4.29 จากช่วงเดียวกันของปีก่อนหน้า มาจากการเพิ่มขึ้นของรายได้จากเส้นทางบินต่างประเทศเป็นสำคัญ ซึ่งขยายตัวร้อยละ 86.81 เนื่องจากมีจำนวนเส้นทางและความถี่ของเที่ยวบินในเส้นทางการบินระหว่างประเทศเพิ่มขึ้น ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารเพิ่มขึ้นร้อยละ 5.10 และจำนวนผู้โดยสารทั้งหมดขยายตัวร้อยละ 4.65 จากไตรมาส 3 ปี 2558 โดยปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารเที่ยวบินประจำและแบบเช่าเหมาลำของเส้นทางการบินระหว่างประเทศเพิ่มขึ้นร้อยละ 67.79 หรือเพิ่มขึ้น 148 ล้านที่นั่ง – กม. อย่างไรก็ตาม รายได้จากเส้นทางการบินภายในประเทศลดลงร้อยละ 7.05 จากจำนวนเที่ยวบินในประเทศยังน้อยกว่าช่วงเดียวกันของปีก่อน เนื่องจากมีการปรับเที่ยวบินให้สอดคล้องกับจำนวนนักบินที่มีอยู่ ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารในประเทศลดลงร้อยละ 5.23 หรือลดลง 69 ล้านที่นั่ง – กม.

รายได้จากการให้บริการลดลงตามจำนวนเที่ยวบินในประเทศ: รายได้จากการให้บริการลดลงร้อยละ 2.70 มาอยู่ที่ 197.12 ล้านบาท สาเหตุหลักมาจากจำนวนเที่ยวบินภายในประเทศลดลงจากช่วงเดียวกันของปีก่อนหน้า อย่างไรก็ตาม บริษัทยังมีรายได้จากการให้บริการพรีเมียมซีท (Nok Premium Seat) และการเพิ่มค่าธรรมเนียมการให้บริการ รวมถึงรายได้เพิ่มเติมจากค่าธรรมเนียมการให้เช่าอุปกรณ์ภาคพื้น (Ground handling service) เพิ่มขึ้น

รายได้อื่นลดลงจากไตรมาส 3 ปี 2558 จากการลดลงของกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยน: รายได้อื่นในไตรมาส 3 ปี 2559 ลดลงจากช่วงเดียวกันของปีก่อน ส่วนใหญ่เกิดจากในไตรมาส 3 ปี 2558 มีการรับรู้กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนที่ยังไม่เกิดขึ้นจริงจากรูขุมทรัพย์ของเงินมัดจำค่าจัดหาเครื่องบิน ขณะที่บริษัทมีการรับรู้กำไรจากการขายเครื่องบินใหม่ภายใต้สัญญาขายและเช่ากลับ (Sale and Lease Back) กับผู้ให้เช่าเครื่องบิน (Lessor) จำนวน 1 ลำ ซึ่งการรับรู้กำไรจากการขายเครื่องบินใหม่นี้เป็นรายการที่เกิดขึ้นเพียงครั้งเดียวเมื่อมีการรับมอบเครื่องบิน

9 เดือนปี 2559

ในรอบ 9 เดือน ปี 2559 รายได้จากค่าโดยสารและปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารลดลงร้อยละ 2.70 และ 0.37 ตามลำดับเมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อนหน้า สาเหตุหลักมาจากการปรับลดเที่ยวบินภายในประเทศเป็นสำคัญ



เพื่อให้สอดคล้องกับจำนวนนักบินที่มีอยู่ รายได้จากการให้บริการลดลงร้อยละ 1.79 จากช่วงเดียวกันของปีก่อนหน้า โดยมีอัตราการลดลงน้อยกว่าการลดลงของรายได้จากค่าโดยสาร เนื่องจากบริษัทให้บริการเสริมอย่างนกพรีเมียมซีท การเพิ่มค่าธรรมเนียมของบริการต่างๆ และรายได้เพิ่มเติมจากการให้บริการภาคพื้นดินกับบริษัทในเครือ

ค่าใช้จ่ายประจำงวด (งบเฉพาะกิจการ)

หน่วย : ล้านบาท	ไตรมาส 3 ปี 2558		ไตรมาส 3 ปี 2559		เปลี่ยนแปลง	งวด 9 เดือน		งวด 9 เดือน		เปลี่ยนแปลง
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ		จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	
ต้นทุนค่าโดยสารและการให้บริการ	3,247.63	93.43	3,890.38	94.14	19.79	9,535.63	94.32	10,905.80	94.27	14.37
ค่าใช้จ่ายในการขาย	79.08	2.27	48.13	1.16	(39.14)	169.04	1.67	112.80	0.97	(33.27)
ค่าใช้จ่ายในการบริหาร	138.61	3.99	173.39	4.20	25.09	383.15	3.79	457.63	3.96	19.44
ต้นทุนทางการเงิน	10.80	0.31	20.79	0.50	92.50	22.35	0.22	92.60	0.80	314.32
รวมค่าใช้จ่าย	3,476.12	100.00	4,132.69	100.00	18.89	10,110.17	100.00	11,568.83	100.00	14.43

ไตรมาส 3 ปี 2559

ในไตรมาส 3 ปี 2559 บริษัทมีค่าใช้จ่ายรวม 4,132.69 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 18.89 จากช่วงเดียวกันของปีก่อน โดยค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานเพิ่มขึ้นตามการขยายฝูงบิน ทำให้บริษัทมีค่าเช่าเครื่องบินและค่าซ่อมบำรุงเครื่องบินเพิ่มขึ้น ประกอบกับมีค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมจากการนำเครื่องยนต์ของเครื่องบินเข้าซ่อมบำรุงตามระยะ และการรับรู้ค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมเครื่องบินที่เสียหายจากอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นระหว่างไตรมาส 3 ปี 2559 อัตราส่วนต้นทุนรวมต่อหน่วย (CASK) เพิ่มขึ้นร้อยละ 11.69 จากไตรมาส 3 ปี 2558 มาอยู่ที่ 2.54 บาท/ที่นั่ง-กม. และอัตราส่วนต้นทุนรวมที่ไม่รวมน้ำมันต่อหน่วย (CASK ex-fuel) อยู่ที่ 2.10 บาท/ที่นั่ง-กม. หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 18.18

ต้นทุนผันแปร (Variable costs) เพิ่มขึ้นจากค่าซ่อมบำรุงเครื่องบินและการรับรู้ค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมเครื่องบินจากอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นระหว่างไตรมาส 3 ปี 2559: บริษัทมีต้นทุนผันแปรอยู่ที่ 2,565.79 ล้านบาท หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 13.75 จากช่วงเดียวกันของปีก่อนหน้า บริษัทมีการค่าใช้จ่ายในการซ่อมบำรุงเครื่องบินเพิ่มขึ้นตามการขยายฝูงบิน และมีค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมจากการนำเครื่องยนต์ของเครื่องบินเข้าซ่อมบำรุงตามระยะ ทั้งนี้ ค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมดังกล่าวเป็นค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นเพียงครั้งเดียวจากการเข้าซ่อมบำรุง นอกจากนี้ บริษัทมีการรับรู้ค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมเครื่องบินที่เสียหายจากอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นระหว่างไตรมาส 3 ปี 2559 โดยบริษัทจะบันทึกรายการดังกล่าวกลับเป็นรายได้ในอนาคต เมื่อได้รับการยืนยันจากบริษัทประกันว่าได้รับเงินชดเชยความเสียหายจากอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น ดังนั้น ต้นทุนผันแปรต่อหน่วยทั้งหมด (VC/ASK) เพิ่มขึ้นร้อยละ 8.23 อยู่ที่ 1.58 บาทต่อที่นั่ง - กม. ขณะที่ต้นทุนผันแปรหลังหักรายการที่เป็นค่าใช้จ่ายเพิ่มเติม (ค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมในการซ่อมบำรุงเครื่องยนต์ของเครื่องบินและค่าใช้จ่ายการซ่อมแซมเครื่องบินจากอุบัติเหตุระหว่างไตรมาส) ต่อหน่วย อยู่ที่ 1.37 บาทต่อที่นั่ง - กม. ด้านต้นทุนน้ำมันต่อหน่วย (Fuel/ASK) ลดลงร้อยละ 11.54 อยู่ที่ 0.44 บาทต่อที่นั่ง - กม.

ต้นทุนคงที่ (Fixed costs) เพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญตามการขยายฝูงบิน: ในไตรมาส 3 ปี 2559 บริษัทมีต้นทุนคงที่ 1,293.10 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 35.23 จากไตรมาสเดียวกันของปีก่อนหน้า ซึ่งเป็นไปตามฝูงบินที่มีขนาดใหญ่ขึ้น และเป็นเครื่องบินใหม่ที่รับจากผู้ผลิตโดยตรง (Brand-new aircraft) นอกจากนี้ บริษัทยังมีค่าใช้จ่ายด้านบุคลากรและค่าประกันภัยเครื่องบินที่เพิ่มขึ้นตามจำนวนเครื่องบิน อัตราส่วนค่าใช้จ่ายคงที่ต่อหน่วย (FC/ASK) เพิ่มขึ้นร้อยละ 28.66 จากไตรมาส 3 ปี 2558 อยู่ที่ 0.80 บาทต่อที่นั่ง - กม.



ต้นทุนทางการเงินเพิ่มสูงขึ้นจากค่าธรรมเนียมในการทำสัญญาจัดหาเงินทุนสำหรับเงินมัดจำเครื่องบิน: บริษัท มีต้นทุนทางการเงินเพิ่มขึ้นในช่วงเดียวกันของปีก่อนเป็นจำนวน 20.79 ล้านบาท เนื่องจากบริษัทต้องเสียค่าธรรมเนียมทางการเงินเพิ่มขึ้นในการเข้าทำสัญญาจัดหาเงินทุนสำหรับมัดจำเครื่องบินระยะสั้นและระยะยาว

9 เดือนปี 2559

ในรอบ 9 เดือนของปี 2559 บริษัทมีค่าใช้จ่ายที่ 11,568.83 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก 10,110.17 ล้านบาท ในช่วง 9 เดือน ปี 2558 สาเหตุหลักมาจากค่าเงินบาทที่อ่อนค่าร้อยละ 4.61 เมื่อเทียบกับเงินดอลลาร์สหรัฐ ทำให้ทั้ง ต้นทุนผันแปรและต้นทุนคงที่เพิ่มขึ้น ต้นทุนผันแปรปรับตัวสูงขึ้นร้อยละ 5.89 อยู่ที่ 7,120.63 ล้านบาท เนื่องจากบริษัท มีค่าซ่อมบำรุงเครื่องบิน ซึ่งเพิ่มขึ้นตามการขยายฝูงบิน และค่าซ่อมบำรุงเครื่องยนต์ของเครื่องบินที่เข้าซ่อมบำรุงตาม ระยะ อย่างไรก็ดี บริษัทมีต้นทุนน้ำมันลดลงร้อยละ 22.40 ที่ 1,954.50 ล้านบาท และมีต้นทุนน้ำมันต่อหน่วยอยู่ที่ 0.43 บาทต่อที่นั่ง - กม. ลดลงร้อยละ 22.11 จากช่วงเดียวกันของปีก่อนหน้า สัดส่วนต้นทุนผันแปรต่อหน่วยอยู่ที่ 1.55 บาท ต่อที่นั่ง - กม. เพิ่มขึ้นจาก 1.46 บาทต่อที่นั่ง - กม. ในรอบ 9 เดือนของปี 2558

ต้นทุนคงที่เพิ่มขึ้นร้อยละ 35.39 อยู่ที่ 3,677.57 ล้านบาท เนื่องจากบริษัทมีค่าเช่าเครื่องบินเพิ่มสูงขึ้น ซึ่งเป็นไปตามการขยายฝูงบิน นอกจากนี้บริษัทยังมีค่าใช้จ่ายอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับเครื่องบิน ได้แก่ ค่าบุคลากรและค่า ประกันภัยเครื่องบิน ต้นทุนคงที่ต่อหน่วยเพิ่มขึ้นจาก 0.59 บาทต่อที่นั่ง - กม. ช่วง 9 เดือนของปี 2558 เป็น 0.80 บาท ต่อที่นั่ง - กม. ช่วงเดียวกันของปี 2559

กำไร (ขาดทุน) ประจำงวด (งบเฉพาะกิจการ)

หน่วย : ล้านบาท	ไตรมาส 3 ปี 2558		ไตรมาส 3 ปี 2559		เปลี่ยนแปลง ร้อยละ	งวด 9 เดือน ปี 2558		งวด 9 เดือน ปี 2559		เปลี่ยนแปลง ร้อยละ
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ		จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	
กำไร (ขาดทุน) ก่อนภาษีเงินได้	(349.78)	(11.19)	(918.45)	(28.57)	162.58	(345.62)	(3.54)	(2,002.49)	(20.93)	479.40
ค่าใช้จ่าย (รายได้) ภาษีเงินได้	(0.12)	(0.00)	(0.26)	(0.01)	116.67	(0.27)	(0.00)	0.22	0.00	(182.21)
กำไร (ขาดทุน) สำหรับงวด	(349.66)	(11.18)	(918.18)	(28.57)	162.59	(345.35)	(3.54)	(2,002.71)	(20.93)	479.91
กำไร (ขาดทุน) เบ็ดเสร็จรวมสำหรับงวด	(349.66)	(11.18)	(918.18)	(28.57)	162.59	(345.35)	(3.54)	(2,002.71)	(20.93)	479.91
กำไร (ขาดทุน) ต่อหุ้นขั้นพื้นฐาน (บาท)	(0.56)		(1.47)			(0.55)		(3.20)		

จากปัจจัยต่างๆ ที่กล่าวมาแล้วข้างต้น ทำให้บริษัทมีค่าใช้จ่ายรวมมากกว่ารายได้รวม โดยบริษัทมีผลขาดทุน ก่อนภาษีเงินได้เท่ากับ 918.45 ล้านบาท และขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมสำหรับไตรมาส 918.18 ล้านบาท สำหรับงวด 9 เดือนของปี 2559 บริษัทมีผลขาดทุนก่อนภาษีเงินได้ 2,002.49 ล้านบาท และมีผลขาดทุนเบ็ดเสร็จสำหรับงวดเท่ากับ 2,002.71 ล้านบาท

เหตุการณ์สำคัญไตรมาส 3 ปี 2559

- บริษัทเพิ่มเส้นทางบินต่างประเทศ 1 เส้นทางสำหรับเที่ยวบินเช่าเหมาลำไปจากสนามบินภูเก็ตไปยัง นานตง ทำให้ในไตรมาส 3 ปี 2559 บริษัทให้บริการเส้นทางต่างประเทศสำหรับเที่ยวบินเช่าเหมาลำ ดังนี้
 - ภูเก็ต – ฉิงตูและกลับ จำนวน 7 เที่ยวบินต่อสัปดาห์
 - ดอนเมือง – หยินฉวนและกลับ จำนวน 1 เที่ยวบินต่อสัปดาห์
 - ดอนเมือง – หนานหนิงและกลับ 4 เที่ยวบินต่อสัปดาห์



- ดอนเมือง – มาเก๊า – เกาะปาเลาและกลับ 1 เที่ยวบินต่อสัปดาห์
- ภูเก็ต – หนานตง และกลับ 3 เที่ยวบินต่อสัปดาห์

อย่างไรก็ดี มาตรการปราบปรามทัวร์ศูนย์เหรียญส่งผลกระทบต่อการบินให้บริการเส้นทางบินต่างประเทศสำหรับเที่ยวบินเช่าเหมาลำในระยะสั้น โดยผู้เช่าเหมาเครื่องบิน (Charterer) ขอเจรจาลดเที่ยวบินในการให้บริการบางเส้นทางต่อสัปดาห์ระหว่างเดือนพฤศจิกายนถึงเดือนธันวาคมปี 2559

2. บริษัทบันทึกค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมที่เกิดจากการนำเครื่องยนต์ของเครื่องบินเข้าซ่อมบำรุงตามระยะ ซึ่งเป็นค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นเพียงครั้งเดียวในการเข้าซ่อมบำรุง (One-time expense) รวมถึงบันทึกประมาณการค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมเครื่องบินที่เสียหายจากอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นระหว่างไตรมาส 3 ปี 2559 ทั้งสองรายการรวมเป็นค่าใช้จ่ายสำหรับรายการไม่ปกติทั้งหมดจำนวน 355.93 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 8.66 ของค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานทั้งหมด รายละเอียดดังนี้

- บริษัทมีการรับรู้ค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมเครื่องบินที่ได้รับความเสียหายจากอุบัติเหตุทางการบินและเกี่ยวกับเครื่องบินที่เกิดขึ้นระหว่างไตรมาส 3 ปี 2559 เป็นจำนวนทั้งหมด 209.43 ล้านบาท และบริษัทจะรับรู้ค่าใช้จ่ายดังกล่าวเป็นรายได้ในอนาคต เมื่อได้รับการยืนยันจากบริษัทประกันว่าได้รับเงินชดเชยจากอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น
- บริษัทนำเครื่องยนต์ของเครื่องบินเข้าซ่อมบำรุงตามระยะตามตารางการเข้าซ่อมบำรุง บริษัทจึงมีการประมาณการค่าใช้จ่ายส่วนเพิ่มที่จะเกิดขึ้นและบันทึกเป็นค่าใช้จ่ายดังกล่าวจำนวนประมาณ 146.50 ล้านบาทในไตรมาส 3 ปี 2559 และจะจ่ายเงินต่อเมื่อการซ่อมบำรุงเครื่องบินเสร็จสิ้นลง

3. บริษัทเปลี่ยนแปลงค่าธรรมเนียมการเปลี่ยนแปลงเที่ยวบินในเดือนกันยายน 2559

- เส้นทางบินภายในประเทศ เปลี่ยนแปลงค่าธรรมเนียมจาก 735 บาทรวมภาษีมูลค่าเพิ่มต่อผู้โดยสารต่อรายการ เป็น 735 บาทรวมภาษีมูลค่าเพิ่มต่อที่นั่งต่อเที่ยวบิน
- เส้นทางบินระหว่างประเทศ เปลี่ยนแปลงค่าธรรมเนียมจาก 735 บาทไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่มต่อผู้โดยสารต่อรายการ เป็น 735 บาทไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่มต่อที่นั่งต่อเที่ยวบิน

4. บริษัทมีการรับมอบเครื่องบินใหม่ มีดังนี้

- เครื่องบินโบพัต (Bombardier Q400) จำนวน 2 ลำ ในเดือนกรกฎาคม 2559
 - เครื่องบินไอพ่น (Boeing 737-800 New Generation) จำนวน 1 ลำ ในเดือนสิงหาคม 2559
- ณ สิ้นไตรมาส 3 ปี 2559 บริษัทมีเครื่องบินทั้งหมดจำนวน 32 ลำ แบ่งเป็นเครื่องบินไอพ่นจำนวน 22 ลำ มีอายุเฉลี่ย 7.8 ปี เครื่องบินโบพัตรุ่น Q400 จำนวน 8 ลำ มีอายุเฉลี่ย 1.3 ปี และรุ่น ATR จำนวน 2 ลำ มีอายุเฉลี่ย 9.3 ปี



ผลการดำเนินงานของบริษัท สายการบินนกสกู๊ต จำกัด

ไตรมาส 3 ปี 2559 บริษัท สายการบินนกสกู๊ต จำกัด มีรายได้รวม 1,101.24 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก 234.09 ล้านบาทในไตรมาส 3 ปี 2558 และมีค่าใช้จ่ายรวมอยู่ที่ 1,247.84 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก 532.49 ล้านบาทในช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อน ทำให้มีผลขาดทุนสำหรับงวดอยู่ที่ 146.60 ล้านบาท น้อยกว่าช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อนที่ขาดทุน 298.40 ล้านบาท หรือลดลงร้อยละ 50.87 เนื่องจากสายการบินนกสกู๊ตได้เปิดเส้นทางบินใหม่ซึ่งเป็นเที่ยวบินแบบประจำอย่างต่อเนื่องจึงมีอัตราการใช้เครื่องบินสูงขึ้น ช่วงเดือนกรกฎาคมถึงกันยายน ปี 2559 สายการบินนกสกู๊ตมีรายได้จากค่าโดยสารและการให้บริการรวม 897.64 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากไตรมาส 3 ปี 2558 ที่ 188.83 ล้านบาท

สำหรับ 9 เดือนแรกของปี 2559 ผลการดำเนินงานของสายการบินนกสกู๊ตปรับตัวดีขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อนหน้า จากการเปิดเส้นทางบินใหม่ในประเทศจีน และเพิ่มเที่ยวบินในเส้นทางบินเดิม ขณะที่ปีก่อนหน้าได้รับผลกระทบจากการที่องค์การการบินระหว่างประเทศ (ICAO) แจ้งเตือนเรื่องมาตรฐานความปลอดภัยของการบินของไทย ทำให้แผนการเปิดเส้นทางบินไปยังญี่ปุ่นและเกาหลีใต้ต้องเลื่อนออกไปชั่วคราวและสายการบินนกสกู๊ตจึงปรับแผนมาให้บริการเที่ยวบินไปยังสาธารณรัฐประชาชนจีนเป็นหลักแทน

ผลการดำเนินงานช่วง 9 เดือนของปี 2559 สายการบินนกสกู๊ตมีรายได้รวม 2,936.43 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก 528.95 ล้านบาทในช่วงเดียวกันของปี 2558 บริษัทมีค่าใช้จ่าย 3,309.09 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก 1,445.89 ล้านบาทในช่วง 9 เดือนปี 2558 ทำให้ทั้งรายได้รวมและค่าใช้จ่ายรวมเพิ่มขึ้น อย่างไรก็ตาม สายการบินนกสกู๊ตมีผลขาดทุน 376.45 ล้านบาท ลดลงเมื่อเทียบกับผลขาดทุนจำนวน 916.94 ล้านบาทในช่วงเดียวกันของปีก่อน

ปัจจุบันสายการบินนกสกู๊ตทำการบินด้วยเครื่องบินไอพ่น (Boeing 777-200) จำนวน 3 ลำ โดยให้บริการเส้นทางดอนเมือง – นานจิงและกลับ 7 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ เส้นทางดอนเมือง – ไทเปและกลับ 4 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ เส้นทางดอนเมือง – ซิงเต่าและกลับ 4 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ เส้นทางดอนเมือง – เกียนจินและกลับ 4 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ เส้นทางดอนเมือง – เส้นหยางและกลับ 3 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ เส้นทางดอนเมือง – ฉงชิ่งและกลับ 3 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ และเส้นทางดอนเมือง – ต้าเหลียนและกลับ 3 เที่ยวบินต่อสัปดาห์

ฐานะทางการเงิน (งบการเงินรวม)

หน่วย: ล้านบาท	งบการเงินรวม			
	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558	ณ วันที่ 30 กันยายน 2559	เปลี่ยนแปลง	ร้อยละ
รวมสินทรัพย์	7,110.22	5,447.46	(1,662.76)	(23.39)
รวมหนี้สิน	4,168.16	4,907.56	739.40	17.74
รวมส่วนของบริษัทใหญ่	3,047.22	936.97	(2,110.25)	(69.25)
ส่วนได้ส่วนเสียที่ไม่มีอำนาจควบคุม	(105.16)	(397.06)	(291.90)	277.58
รวมส่วนของผู้ถือหุ้น	2,942.06	539.91	(2,402.15)	(81.65)



สินทรัพย์

ณ วันที่ 30 กันยายน 2559 บริษัทและบริษัทย่อยมีสินทรัพย์รวม 5,447.46 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 23.39 จาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 โดยแบ่งเป็นสินทรัพย์หมุนเวียน 4,521.70 ล้านบาทและสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน 925.76 ล้านบาท คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 83.01 และ 16.99 ของสินทรัพย์รวมตามลำดับ

เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดลดลงตามผลการดำเนินงานและการชำระเงินกู้ระยะสั้นให้แก่สถาบันการเงิน: เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดของบริษัทและบริษัทย่อยลดลงร้อยละ 34.76 จาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 สาเหตุหลักมาจากการใช้เงินสดไปในกิจกรรมการดำเนินงาน และการชำระเงินกู้ระยะสั้นให้แก่สถาบันการเงินจำนวน 520 ล้านบาท รวมถึงมีเงินสดจ่ายค่าซ่อมเครื่องบินและเครื่องยนต์ ในขณะที่บริษัทย่อยมีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้นจากผลการดำเนินงานที่ดีขึ้นในช่วง 9 เดือนแรกของปี เมื่อเทียบกับ ณ สิ้นปี 2558

ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่นเพิ่มขึ้นจากเงินที่ตรงจ่ายค่าซ่อมเครื่องบินและเครื่องยนต์: บริษัทมีการส่งเครื่องยนต์ของเครื่องบินเข้าซ่อมบำรุงตามระยะ ทำให้ต้องมีการจ่ายเงินตรงจ่ายค่าซ่อมบำรุงแก่ผู้ให้บริการไปก่อน ปัจจุบันบริษัทกำลังอยู่ระหว่างดำเนินการเบิกเงินสำรองเพื่อการซ่อมบำรุงจากผู้ให้เช่าเครื่องบิน ซึ่งบริษัทได้เคยจ่ายไว้กับผู้ให้เช่าเป็นรายเดือนก่อนหน้านี้ตามที่ระบุไว้ในสัญญาเช่าเครื่องบิน นอกจากนี้ บริษัท สายการบินนกสกู๊ต จำกัด ยังมีลูกหนี้การค้าจากกิจการอื่นเพิ่มขึ้นด้วย ซึ่งเป็นผลจากการที่บริษัท สายการบินนกสกู๊ต จำกัด สามารถทำการบินตามตารางได้อย่างเต็มรูปแบบมากขึ้น

หนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น

หนี้สินรวมเพิ่มขึ้นตามขนาดฝูงบินที่ใหญ่ขึ้น: ณ สิ้นงวดไตรมาส 3 ปี 2559 บริษัทและบริษัทย่อยมีหนี้สินรวม 4,907.56 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 17.74 จาก ณ สิ้นปี 2558 โดยการขยายฝูงบินทำให้บริษัทมีประมาณการหนี้สินค่าซ่อมบำรุงเครื่องบินทั้งระยะสั้นและระยะยาวเพิ่มขึ้น 28.71 ล้านบาทและ 84.09 ล้านบาทตามลำดับจาก ณ สิ้นปี 2558 ซึ่งถือเป็นรายการปกติของบริษัทตั้งแต่บริษัทมีภาระในการจ่ายค่าซ่อมบำรุงในปี 2558

เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่นเพิ่มขึ้นจากรายได้ค่าโดยสารรับล่วงหน้าและค่าใช้จ่ายค้างจ่าย: บริษัทและบริษัทย่อยมีเจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่นเพิ่มขึ้นจาก 2,934.20 ล้านบาท ณ สิ้นปี 2558 เป็น 4,030.63 ล้านบาท โดยเจ้าหนี้การค้าก็กิจการอื่น รายได้ค่าโดยสารรับล่วงหน้าและค่าใช้จ่ายค้างจ่ายเพิ่มขึ้นตามการดำเนินงานของบริษัทสายการบินนกสกู๊ต จำกัด

ส่วนของผู้ถือหุ้นลดลงตามผลการดำเนินงานที่ขาดทุน: บริษัทและบริษัทย่อยมีส่วนของผู้ถือหุ้นรวม 539.91 ล้านบาท หรือลดลงร้อยละ 81.65 จาก ณ สิ้นปี 2558 โดยบริษัทใหญ่รับรู้ผลขาดทุนทั้งหมดจำนวน 2,110.26 ล้านบาท และมีการรับรู้ขาดทุนจากส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมจากบริษัทย่อยและการร่วมค้าอีกจำนวน 291.90 ล้านบาท



งบกระแสเงินสด (งบการเงินรวม)

หน่วย : ล้านบาท	งบการเงินรวม			
	งวดเก้าเดือนสิ้นสุด ณ วันที่ 30 กันยายน 2558	งวดเก้าเดือนสิ้นสุด ณ วันที่ 30 กันยายน 2559	เปลี่ยนแปลง	ร้อยละ
กระแสเงินสดได้มา (ใช้ไป) จากภารกิจกรรมการดำเนินงาน	(241.64)	(1,090.32)	(848.68)	351.22
กระแสเงินสดได้มา (ใช้ไป) จากภารกิจกรรมการลงทุน	131.02	154.73	23.71	18.09
กระแสเงินสดได้มา (ใช้ไป) จากภารกิจกรรมการจัดหาเงิน	255.00	(530.88)	(785.88)	(308.18)
ผลกระทบจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศในเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	82.99	1.80	(81.19)	(97.83)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น (ลดลง) สุทธิ	227.37	(1,464.67)	(1,692.04)	(744.17)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันที่ 1 มกราคม	2,926.61	4,213.75	1,287.14	43.98
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันที่ 30 กันยายน	3,153.98	2,749.08	(404.90)	(12.83)

งวด 9 เดือนของปี 2559 บริษัทและบริษัทย่อยใช้เงินไปสำหรับกิจกรรมดำเนินงานสุทธิจำนวน 1,090.32 ล้านบาท โดยรายการหลักที่มีผลต่อการใช้ไปของเงินสด ได้แก่ ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่นจากเงินทตรงจ่ายค่าซ่อมบำรุงเครื่องบินและเครื่องยนต์ล่องหน้า และลูกหนี้การค้าจากกิจการอื่น

ส่วนกระแสเงินสดที่ได้มาจากกิจกรรมลงทุนเป็นเงินสดรับคืนจากเงินลงทุนชั่วคราวจำนวน 249.82 ล้านบาท และจากดอกเบี้ยรับจำนวน 33.15 ล้านบาท ขณะที่เงินสดจ่ายที่เกิดจากการซื้ออุปกรณ์และสินทรัพย์ไม่มีตัวตน 128.81 ล้านบาท

สำหรับกระแสเงินสดกิจกรรมการจัดหาเงินใช้ไปในการจ่ายเงินเพื่อชำระเงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงินจำนวน 520 ล้านบาท ทั้งนี้ บริษัทมีดอกเบี้ยจ่ายจำนวน 10.88 ล้านบาท

.....
นางสาวนวลวรรณ ภูประเสริฐ
ประธานเจ้าหน้าที่บริหารสายการเงิน