

**คำอธิบายและการวิเคราะห์ผลการดำเนินงาน ประจำปี 2556**  
**ของ บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน)**

**บทสรุปผู้บริหาร**

ปี 2556 เป็นปีที่มีเหตุการณ์สำคัญเกิดขึ้นกับบริษัทหลายประการ บริษัทได้เข้าจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยเมื่อวันที่ 20 มิถุนายน 2556 ในกลุ่มอุตสาหกรรมบริการ กลุ่มธุรกิจขนส่งและโลจิสติกส์ ในด้านการดำเนินงาน บริษัทได้ปรับเปลี่ยนฝูงเครื่องบินไอพ่นมาเป็นโบอิง 737-800 อย่างสมบูรณ์ โดยได้ทยอยคืนเครื่องบินโบอิง 737-400 ให้แก่ผู้ให้เช่าเสร็จสิ้นในช่วงกลางปี 2556 และได้ทยอยรับมอบเครื่องบินโบอิง 737-800 มาเพิ่มเติมอีกจำนวน 6 ลำ ดังนั้น จึงทำให้ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (Available Seat Kilometers: ASK) เพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ ติดต่อกันเป็นปีที่ 2 โดยเพิ่มขึ้นร้อยละ 29.9 และ 45.7 ในปี 2555 – 2556 ตามลำดับ

การเพิ่มปริมาณการผลิตดังกล่าวเป็นไปตามแผนธุรกิจของบริษัทที่จะขยายการให้บริการด้านการบิน ทั้งเที่ยวบินในประเทศและต่างประเทศ เพื่อรองรับอุปสงค์การเดินทางทางอากาศ ซึ่งมีแนวโน้มขยายตัวอย่างต่อเนื่อง จำนวนผู้โดยสารภายในประเทศในช่วง 3 ปีที่ผ่านมา ระหว่างปี 2554 - 2556 เพิ่มขึ้นร้อยละ 20.4

ส่วนผลการดำเนินงานด้านปฏิบัติการ บริษัทมีปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (Available Seat Kilometers: ASK) เพิ่มขึ้นเป็น 4,247.1 ล้านที่นั่ง-กม. หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 45.7 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า และมีปริมาณการขนส่งด้านผู้โดยสาร (Revenue Passenger Kilometers: RPK) เพิ่มขึ้นเป็น 3,567.4 ล้านที่นั่ง-กม. หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 45.3 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า โดยบริษัทมีอัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร (Cabin factor) ที่ระดับร้อยละ 84.0 ซึ่งเป็นระดับที่สูงกว่าร้อยละ 80 มาอย่างต่อเนื่องเป็นปีที่ 4 ทั้งนี้ ค่าโดยสารเฉลี่ยสำหรับปี 2556 เท่ากับ 1,788 บาทต่อคนต่อเที่ยว ลดลงจากปีก่อนหน้าร้อยละ 5.1 เนื่องจากการแข่งขันในตลาดเพิ่มสูงขึ้น จากการที่สายการบินภายในประเทศต่างเพิ่มปริมาณการผลิตประกอบกับภาวะความไม่สงบที่เกิดขึ้นในช่วงไตรมาสที่ 4 ของปีทำให้บริษัทได้รับผลกระทบพอสมควร เพราะเป็นฤดูกาลท่องเที่ยวภายในประเทศ

จากเหตุการณ์ดังกล่าวข้างต้น จึงทำให้ผลการดำเนินงานปี 2556 มีการเติบโตจากปีก่อนหน้าค่อนข้างมาก กล่าวคือ รายได้รวมเพิ่มจาก 8,259.6 ล้านบาท เป็น 11,314.7 ล้านบาท หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 37.0 ค่าใช้จ่ายรวมเพิ่มขึ้นจาก 7,739.7 ล้านบาท เป็น 10,215.2 ล้านบาท หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 32.0 ซึ่งต่ำกว่าอัตราการเพิ่มของรายได้ เนื่องจาก ค่าใช้จ่ายที่ประหยัดได้จากการปรับเปลี่ยนฝูงบินที่มีประสิทธิภาพดีขึ้น ประกอบกับการประหยัดเนื่องจากขนาด (Economy of Scale) ในส่วนของค่าใช้จ่ายคงที่และค่าใช้จ่ายในการขายและบริหาร ภาษีเงินได้นิติบุคคล 33.4 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 3.0 ของกำไรก่อนภาษีเงินได้ เนื่องจากบริษัทได้รับการยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล จากคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนในส่วนของเครื่องบินไอพ่น (โบอิง 737-800) และเครื่องบินใบพัด (ATR 72-500) ทั้งในปี 2556 บริษัทมีกำไรสำหรับปี 1,066.1 ล้านบาท และกำไรเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี 1,075.3 ล้านบาท

## ปัจจัยและเหตุการณ์สำคัญที่ส่งผลต่อการดำเนินงานของบริษัท

### การเติบโตของรายได้

รายได้หลักรวมของบริษัทในปี 2556 ที่เพิ่มขึ้นกว่าร้อยละ 37.0 เป็นผลมาจากปัจจัยและเหตุการณ์ต่างๆ ในปี 2556 ดังนี้

#### 1) การขยายปริมาณการผลิต

บริษัทได้ปรับเปลี่ยนฝูงบินให้มีประสิทธิภาพและทันสมัย โดยในปี 2556 ได้ทยอยทดแทนเครื่องบินโบอิง 737-400 จำนวน 3 ลำสุดท้ายที่ครบกำหนดสัญญาเช่าในปีด้วยเครื่องบินแบบโบอิง 737-800 จำนวน 6 ลำ ส่งผลให้ ณ สิ้นปี 2556 บริษัทมีเครื่องบินแบบโบอิงทั้งสิ้น 14 ลำ จากปริมาณเครื่องบินที่เพิ่มขึ้นช่วยให้บริษัทสามารถเพิ่มจำนวนเที่ยวบินที่ให้บริการแบบประจำเป็น 51,247 เที่ยวบิน เพิ่มขึ้นร้อยละ 39.2 จากปี 2555 นอกจากนี้ การปรับเปลี่ยนฝูงบินมาเป็นโบอิง 737-800 ยังส่งผลให้มีกำลังการผลิตที่เพิ่มขึ้นด้วย สามารถบรรทุกผู้โดยสารได้สูงสุด 189 ที่นั่ง สูงกว่ารุ่นเก่าที่มีความจุเพียง 150 – 170 ที่นั่ง จากปัจจัยดังกล่าวจึงส่งผลให้ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (Available Seat-Kilometers: ASK) ในปี 2556 เพิ่มขึ้นเป็น 4,247.1 ล้านที่นั่ง-กม. คิดเป็นเติบโตร้อยละ 45.7 ในขณะที่ปริมาณการขนส่งด้านผู้โดยสาร (Revenue Passenger Kilometers: RPK) ก็เพิ่มขึ้นเป็น 3,567.4 ล้านที่นั่ง-กม. คิดเป็นเติบโตร้อยละ 45.3 จากปีก่อนหน้า

#### 2) การเพิ่มความถี่และขยายเส้นทางบินในประเทศ

บริษัทได้เพิ่มจำนวนเที่ยวบินภายในประเทศในเส้นทางต่างๆ เพื่อรองรับความต้องการการเดินทางทางอากาศที่สูงขึ้น สำหรับเส้นทางบินสายหลักได้มีการเพิ่มความถี่ต่อสัปดาห์ในเส้นทางต่างๆ อาทิ ดอนเมือง-เชียงใหม่ ดอนเมือง-อุดรธานี ดอนเมือง-ภูเก็ต ดอนเมือง-หาดใหญ่ ดอนเมือง-สุราษฎร์ธานี ดอนเมือง-นครศรีธรรมราช ดอนเมือง-อุบลราชธานี และดอนเมือง-เชียงใหม่ โดยมีความถี่รวมต่อสัปดาห์ของเส้นทางบินสายหลัก ณ 31 ธันวาคม 2556 เท่ากับ 350 เที่ยวบิน ใกล้เคียงต่อสัปดาห์ เพิ่มขึ้นร้อยละ 35 จากช่วงเดียวกันของปีก่อนหน้า ด้านเส้นทางบินสายรองได้มีการเพิ่มความถี่ของเส้นทาง ดอนเมือง-พิษณุโลก และดอนเมือง-ตรัง ได้ลดความถี่ของบางเส้นทางให้สอดคล้องกับการเปลี่ยนประเภทของเครื่องบินที่ใช้บินจาก ATR 72-500 เป็น โบอิง 737-800 ที่สามารถจุผู้โดยสารได้มากขึ้น ได้แก่เส้นทาง ดอนเมือง-นครพนม และดอนเมือง-สกลนคร ซึ่งส่งผลให้ความถี่ต่อสัปดาห์ของเส้นทางการบินสายรอง ณ 31 ธันวาคม 2556 มีจำนวนเท่ากับช่วงเดียวกันของปีก่อนหน้า สำหรับเส้นทางบินสายย่อย ได้มีการเพิ่มความถี่ในเส้นทาง ดอนเมือง-เลย ดอนเมือง-บุรีรัมย์ ดอนเมือง-แม่สอด ดอนเมือง-แพร่ ดอนเมือง-ชุมพร และมีการลดความถี่ของเส้นทางดอนเมือง-น่านทั้งนี้ ความถี่รวมต่อสัปดาห์ของเส้นทางการบินสายย่อย (ไม่รวมเส้นทางที่เปิดใหม่ในปี 2556) ณ 31 ธันวาคม 2556 เท่ากับ 126 เที่ยวบิน ใกล้เคียงต่อสัปดาห์ เพิ่มขึ้นจากปีก่อนหน้าร้อยละ 29

นอกจากนี้บริษัทได้เปิดเส้นทางบินใหม่ในประเทศรวม 3 เส้นทาง ได้แก่ เชียงใหม่-หาดใหญ่ ดอนเมือง-ระนอง และดอนเมือง-หัวหิน ตามลำดับเพื่อรองรับการขยายตัวของนักท่องเที่ยวที่เพิ่มสูงขึ้นในทั้ง 2 ตลาด สำหรับเส้นทาง

เชียงใหม่ – หาดใหญ่ นั้น ซึ่งปัจจุบันได้ยกเลิกเที่ยวบินนี้แล้ว เนื่องจากความสามารถในการทำกำไรต่ำ จึงได้ปรับเปลี่ยนให้เครื่องบินไปบริการในเส้นทางอื่นแทน โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 มีเที่ยวบินในประเทศไปกลับต่อสัปดาห์รวม 606 เที่ยวบินเพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 37.4 จากปีก่อน

### 3) การขยายเส้นทางบินต่างประเทศ

บริษัทได้เปิดเส้นทางบินต่างประเทศ 3 เส้นทางไปยังประเทศพม่าในช่วงไตรมาส 3-4 ของปี 2556 ได้แก่ แม่สอด-มะละแหม่ง จำนวน 1 เที่ยวบินต่อวันในเดือนกันยายน แม่สอด-ย่างกุ้ง จำนวน 1 เที่ยวบินต่อวันในเดือนตุลาคม และ กรุงเทพฯ-ย่างกุ้ง จำนวน 4 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ ในเดือนพฤศจิกายน (และเพิ่มเป็น 8 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ ณ 31 ธันวาคม 2556) ถึงแม้ว่ารายได้จากเส้นทางต่างประเทศยังคงคิดเป็นสัดส่วนที่น้อยเพียงประมาณ ร้อยละ 0.2 ของรายได้หลัก แต่บริษัทเห็นว่า การเปิดเส้นทางต่างประเทศในภูมิภาค มีศักยภาพในการเติบโตสูง โดยเฉพาะประเทศพม่า ซึ่งมีระบบเศรษฐกิจใกล้ชิดกับประเทศไทย และมีแนวโน้มการเดินทางระหว่างกันเพิ่มมากขึ้น ทั้งผู้โดยสารที่ทำธุรกิจ พนักงานของหน่วยงานรัฐ และเอกชน และตลาดนักท่องเที่ยว ทั้งนี้จากข้อมูลของกรมการบินพลเรือน อัตราการเติบโตของการเดินทางทางอากาศระหว่างประเทศไทยและพม่ามีอัตราการเติบโตที่สูงถึงร้อยละ 23.6 ระหว่างปี 2554 ถึง 2556

### การประหยัดค่าใช้จ่ายจากการปรับเปลี่ยนฝูงบิน

การปรับเปลี่ยนฝูงบินให้มีความทันสมัยและมีประสิทธิภาพมากขึ้น โดยการทดแทนเครื่องบินโบอิง 737-400 ทั้งหมดด้วย เครื่องบินแบบโบอิง 737-800 ได้แล้วเสร็จในไตรมาส 2 ของปี 2556 ซึ่งเครื่องบินใหม่นี้อายุเฉลี่ยของฝูงบินลดลงจาก 13.3 ปี ณ สิ้นปี 2555 เป็น 8.2 ปี ณ สิ้นปี 2556 และมีประสิทธิภาพด้านการใช้น้ำมันดีขึ้น โดยการเผาผลาญน้ำมันต่อที่นั่งต่อเที่ยวบินลดลงร้อยละ 12.8 เมื่อเปรียบเทียบกับรุ่นโบอิง 737-400

### สถานการณ์ความไม่สงบทางการเมืองในช่วงไตรมาสที่ 4 ของปี 2556

จากสถานการณ์ความไม่สงบทางการเมืองในกรุงเทพมหานครได้ส่งผลกระทบต่อผลการดำเนินงานของบริษัทในช่วงเดือนพฤศจิกายนถึงธันวาคม 2556 ซึ่งโดยปกติแล้วเป็นช่วงที่มีความต้องการการเดินทางทางอากาศที่สูงจากนักท่องเที่ยวทั้งในและต่างชาติ แต่จากสถานการณ์ดังกล่าว ได้ส่งผลให้ความต้องการเดินทางทางอากาศในประเทศลดลงเป็นอย่างมาก โดยเห็นได้จากอัตราส่วนการขนส่งผู้โดยสารของบริษัทในไตรมาสที่ 4 ของปี 2556 ลดเหลือเท่ากับร้อยละ 78 เปรียบเทียบอัตราส่วนการขนส่งผู้โดยสารในช่วงเดียวกันของปีก่อนหน้าเท่ากับ ร้อยละ 86 อย่างไรก็ตาม คาดว่าผลกระทบดังกล่าวเป็นเพียงระยะสั้นและความต้องการการเดินทางทางอากาศของผู้โดยสารจะกลับเข้าสู่ภาวะปกติเมื่อสถานการณ์ดังกล่าวคลี่คลาย

## การวิเคราะห์ด้านรายได้

ผลการดำเนินงานของบริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) สำหรับปี 2556 มีรายละเอียด สรุปได้ดังนี้

	2555		2556		เปลี่ยนแปลง	
	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ
<b>รายได้</b>						
รายได้จากค่าโดยสาร	7,821.4	94.7	10,542.0	93.2%	2,720.6	34.8
- แบบประจำ	7,634.3	92.4	10,282.0	90.9%	2,647.7	34.7
- เช่าเหมาลำ	187.1	2.3	260.0	2.3%	72.9	39.0
รายได้จากการให้บริการ	396.2	4.8	637.8	5.6%	241.6	61.0
รายได้อื่น	42.0	0.5	134.9	1.2%	93.0	221.6
<b>รวมรายได้</b>	<b>8,259.6</b>	<b>100.0</b>	<b>11,314.7</b>	<b>100.0%</b>	<b>3,055.1</b>	<b>37.0</b>
<b>ค่าใช้จ่าย</b>						
ต้นทุนค่าโดยสารและการให้บริการ	7,175.3	86.9	9,478.3	83.8%	2,303.0	32.1
ค่าใช้จ่ายในการขาย	230.0	2.8	251.8	2.2%	21.9	9.5
ค่าใช้จ่ายในการบริหาร	334.4	4.0	485.0	4.3%	150.6	45.0
<b>รวมค่าใช้จ่าย</b>	<b>7,739.7</b>	<b>93.7</b>	<b>10,215.2</b>	<b>90.3%</b>	<b>2,475.5</b>	<b>32.0</b>
กำไรก่อนภาษีเงินได้	519.9	6.3	1,099.4	9.7%	579.5	111.5
ค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้	15.2	0.2	33.4	0.3%	18.4	121.2
<b>กำไรสำหรับปี</b>	<b>504.7</b>	<b>6.1</b>	<b>1,066.1</b>	<b>9.4%</b>	<b>561.1</b>	<b>111.2</b>
กำไร (ขาดทุน) คณิตศาสตร์ประกันภัย	-	-	9.5	0.1%	9.5	n.a.
ภาษีเงินได้เกี่ยวข้องกับองค์ประกอบอื่น ของส่วนผู้ถือหุ้น	-	-	(0.2)	0.0%	(0.2)	n.a.
<b>กำไรเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี</b>	<b>504.7</b>	<b>6.1</b>	<b>1,075.3</b>	<b>9.5%</b>	<b>570.6</b>	<b>113.0</b>
กำไรต่อหุ้นพื้นฐาน (บาท)	1.01		1.88		0.87	80.0
จำนวนหุ้นสามัญถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก (ล้านหุ้น)	500.0		567.8		67.8	13.6

### อัตราส่วนทางธุรกิจ (Unit Revenue)

	หน่วย	2555	2556	เปลี่ยนแปลง	
				จำนวน	ร้อยละ
รายได้ค่าโดยสารต่อผู้โดยสารต่อกิโลเมตร (Passenger Yield)	บาท/ผู้โดยสาร/กม.	3.19	2.96	-0.23	-7.3
รายได้ต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (RASK)	บาท/ที่นั่ง/กม.	2.82	2.63	-0.19	-6.7

ในปี 2556 บริษัทมีรายได้รวม 11,314.7 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปี 2555 ที่มีรายได้รวมเท่ากับ 8,259.6 ล้านบาท หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 37.0% จากโครงสร้างรายได้ดังกล่าวทำให้รายได้ต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (RASK) ในปี 2556 เท่ากับ 2.63 บาทต่อที่นั่งต่อกม. ซึ่งปรับตัวลดลงจากปีก่อนหน้าร้อยละ 6.7

#### รายได้จากค่าโดยสาร

รายได้จากค่าโดยสารแบบประจำยังคงเป็นรายได้หลักที่สำคัญของบริษัท โดยในปี 2556 บริษัทมีรายได้จากค่าโดยสารแบบประจำ เท่ากับ 10,282 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 90.9 ของรายได้หลักทั้งหมด ซึ่งเพิ่มขึ้นจากปีก่อนหน้าร้อยละ 34.7 โดยสาเหตุของรายได้ค่าโดยสารแบบประจำเพิ่มขึ้นเนื่องจากการเติบโตของรายได้ค่าโดยสารแบบประจำในเส้นทางการบินหลัก เส้นทางบินรอง และเส้นทางบินย่อย ซึ่งรายได้จากเส้นทางค่าโดยสารแบบประจำในเส้นทางการบินหลักยังคงเป็นรายได้ค่าโดยสารที่สำคัญของบริษัทโดยมีสัดส่วนร้อยละ 71.7

นอกจากนี้ ในช่วงไตรมาสที่ 4 ปี 2556 บริษัทได้เริ่มเปิดเส้นทางบินไปยังต่างประเทศ 3 เส้นทางคือ แม่สอด – มะละแหม่ง แม่สอด – ย่างกุ้ง และกรุงเทพฯ – ย่างกุ้ง ซึ่งมีรายได้จากค่าโดยสารเท่ากับ 23.8 ล้านบาท

ทั้งนี้ การที่บริษัทมีรายได้จากค่าโดยสารแบบประจำเพิ่มขึ้นจากปีก่อนหน้าเป็นผลมาจากการขยาย และปรับเปลี่ยนฝูงบิน เพิ่มเส้นทางบิน และความถี่ของเที่ยวบิน จึงทำให้ในปี 2556 บริษัทมีปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ASK) เท่ากับ 4,247.1 ล้านที่นั่ง-กม. เพิ่มขึ้นร้อยละ 45.6 จากปีก่อนหน้า อีกทั้งยังสามารถรักษาอัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร (Cabin factor) ในปี 2556 ที่อัตราร้อยละ 84 มีอัตราค่าโดยสารเฉลี่ย 1,788 บาทต่อคนต่อเที่ยว และมีรายได้ค่าโดยสารต่อผู้โดยสารต่อกิโลเมตร (Passenger Yield) เท่ากับ 2.96 บาทต่อผู้โดยสารต่อกิโลเมตร

ในปี 2556 บริษัทมีรายได้จากค่าโดยสารแบบเหมาลำ 260 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อนหน้าร้อยละ 39 โดยถือเป็นรายได้ที่เติบโตอย่างต่อเนื่องนับตั้งแต่บริษัทมีการให้บริการแบบเหมาลำในปี 2555 ทั้งนี้บริษัทจะให้บริการเที่ยวบินแบบเหมาลำในเส้นทางการบินระหว่างประเทศ โดยเฉพาะเส้นทางการบินระหว่างดอนเมืองกับเมืองต่างๆ ในประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน

## รายได้จากการให้บริการ และรายได้อื่น

บริษัทมีรายได้จากการให้บริการที่สำคัญได้แก่ การเปลี่ยนแปลงการเดินทาง ค่าบริการขนส่งสัมภาระส่วนเกิน ค่าธรรมเนียมการจองตั๋วและการชำระเงิน ค่าระวางขนส่ง และค่าธรรมเนียมจากค่าประกันภัยการเดินทาง โดยในปี 2556 บริษัทมีรายได้จากการให้บริการเท่ากับ 637.8 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 61 จากปีก่อนหน้า เนื่องจากบริษัทมีการขยายปริมาณการผลิตด้านขนส่งมากขึ้น ประกอบกับการปรับอัตราค่าบริการต่างๆ เพื่อเพิ่มสัดส่วนรายได้จากการให้บริการ อาทิ ค่าหน้าหนักกระเป๋าส่วนเกิน ค่าธรรมเนียมในการชำระผ่านบัตรเครดิต เป็นต้น รายได้จากการให้บริการต่อผู้โดยสาร เพิ่มขึ้นจาก 95.33 บาท เป็น 108.19 บาทต่อคน และรายได้อื่นเท่ากับ 134.9 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 221.6 จากปีก่อนหน้า โดยรายได้ส่วนใหญ่คือรายได้ที่มีดอกเบี้ยรับจากเงินลงทุนระยะสั้น

## **การวิเคราะห์ด้านค่าใช้จ่าย และผลกำไร**

การปรับเปลี่ยนฝูงบินมาเป็นเครื่องบินรุ่นใหม่ โบอิง 737-800 ซึ่งมีอายุเฉลี่ย 13.3 ปี ณ สิ้นปี 2555 เป็น 8.2 ปี ณ สิ้นปี 2556 ทำให้ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับเครื่องบินลดลง เช่นค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมเครื่องบิน ทั้งจากประสิทธิภาพในการใช้น้ำมันที่ประหยัดกว่าเครื่องบินเก่าโดยเฉพาะค่าใช้จ่ายต่อที่นั่ง จึงส่งผลให้ต้นทุนการดำเนินงานต่อหน่วยลดลง โดยในปี 2556 บริษัทมีค่าใช้จ่ายรวม 10,215.2 ล้านบาท ซึ่งเพิ่มขึ้นจากปี 2555 ร้อยละ 32 โดยรายละเอียดของค่าใช้จ่ายของบริษัทในปี 2556 เปรียบเทียบกับปี 2555 มีดังนี้

โครงสร้างต้นทุนการดำเนินงานของบริษัท

	2555		2556		เปลี่ยนแปลง	
	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ
<b>ต้นทุนผันแปร</b>						
ต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิง	2,694.5	34.9	3,473.6	34.0	775.66	28.7
<b>ต้นทุนผันแปรอื่น</b>						
ค่าซ่อมบำรุงเครื่องบิน	1,276.4	16.5	1,787.6	17.5	511.16	40.0
ค่าธรรมเนียมสนามบิน	352.3	4.6	464.1	4.6	111.78	31.7
ค่าใช้จ่ายการบริการสนามบิน	339.7	4.4	426.9	4.2	87.17	25.7
ค่าเช่าเครื่องบินแบบเหมาลำ	298.5	3.9	384.0	3.8	85.50	28.6
รวมต้นทุนผันแปรอื่น ๆ	863.7	11.2	885.2	7.3	-114.65	-13.3
<b>ต้นทุนผันแปร</b>	<b>5,828.6</b>	<b>75.3</b>	<b>7,421.3</b>	<b>72.7</b>	<b>1,592.72</b>	<b>27.3</b>
<b>ต้นทุนคงที่</b>						
ค่าเช่าดำเนินงานเครื่องบิน	769.5	9.9	1331.4	13.0	561.90	73.0
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงาน	423.4	5.5	585.8	5.7	162.40	38.4
ค่าประกันภัยเครื่องบิน	96.0	1.2	75.2	0.7	-20.80	-21.7
ค่าใช้จ่ายในการรับและคืนเครื่องบิน	55.2	0.7	62.4	0.6	7.20	13.0
ต้นทุนคงที่อื่น ๆ	2.6	0	2.3	0.0	-0.30	-11.5
<b>รวมต้นทุนคงที่</b>	<b>1,346.7</b>	<b>17.4</b>	<b>2,057.1</b>	<b>20.1</b>	<b>710.35</b>	<b>52.7</b>
<b>ค่าใช้จ่ายในการขายและบริหาร</b>	<b>564.4</b>	<b>7.3</b>	<b>736.9</b>	<b>7.2</b>	<b>172.47</b>	<b>30.6</b>
<b>รวมค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน</b>	<b>7,739.7</b>	<b>100.0</b>	<b>10,215.2</b>	<b>100.0</b>	<b>2,475.54</b>	<b>32.0</b>

**อัตราส่วนทางธุรกิจ: ต้นทุนต่อหน่วย (Unit Cost)**

	2555	2556	เปลี่ยนแปลง	
	บาท/ที่นั่ง/กม.	บาท/ที่นั่ง/กม.	บาท/ที่นั่ง/กม.	ร้อยละ
ต้นทุนต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (CASK)	2.65	2.39	-0.26	-9.8
ต้นทุนผันแปรต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (VC/ASK)	2.00	1.74	-0.26	-12.7
ต้นทุนผันแปรไม่รวมค่าใช้จ่ายน้ำมันต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (VC exc. fuel/ASK)	1.07	0.93	-0.14	-13.7
ค่าใช้จ่ายน้ำมันต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (Fuel/ASK)	0.92	0.82	-0.10	-11.5
ต้นทุนคงที่ต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (FC/ASK)	0.46	0.48	0.02	4.9
ค่าใช้จ่ายในการขายและบริหารต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (SG&A/ASK)	0.19	0.17	-0.02	-14.6

ปี 2556 การบริหารต้นทุนและค่าใช้จ่ายของบริษัทเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น เป็นผลมาจากการปรับเปลี่ยนฝูงบิน การประหยัดเนื่องจากขนาด และการควบคุมค่าใช้จ่ายต่างๆ ต้นทุนและค่าใช้จ่ายรวมเท่ากับ 10,215.2 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 31.5 จากปี 2555 อัตราส่วนต้นทุนต่อหน่วย (CASK) เท่ากับ 2.39 บาท/ที่นั่ง/กม. ลดลงจาก 2.65 บาท/ที่นั่ง/กม. หรือ 9.8% จากปีก่อนหน้า เนื่องจากในปี 2555 บริษัทยังดำเนินงานด้วยฝูงบินเก่า โบอิง 737-400 ควบคู่กับโบอิง 737-800 และได้ทยอยคืนเครื่องบินแก่ผู้ให้เช่าตามสัญญาที่ครบกำหนด ทำให้เกิดค่าใช้จ่ายในการส่งคืนเครื่องบิน (Aircraft Redelivering) จำนวน 247.4 ล้านบาท ซึ่งบันทึกเป็นรายจ่ายครั้งเดียว ทำให้อัตราส่วนต้นทุนต่อหน่วยค่อนข้างสูงในปี 2555 หากไม่รวมค่าใช้จ่ายดังกล่าว ต้นทุนต่อหน่วยจะเท่ากับ 2.57 บาท/ที่นั่ง/กม.

- ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง (Fuel Cost) เป็นต้นทุนในการดำเนินงานหลักในปี 2556 มีจำนวนเท่ากับ 3,473.6 ล้านบาท หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 28.7 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า โดยมีสาเหตุมาจากการที่บริษัทมีจำนวนเครื่องบินมากขึ้น และมีการเพิ่มจำนวนเที่ยวบินต่อสัปดาห์ อย่างไรก็ตาม หากพิจารณาต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิงต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารลดลงเป็น 0.82 บาท/ที่นั่ง/กม. หรือลดลงร้อยละ 11.5 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า ซึ่งเป็นผลมาจากราคาน้ำมันเครื่องบิน (JetA1) ลดลงจาก 127.4 ดอลลาร์ต่อบาร์เรล ในปี 2555 เป็น 121.8 ดอลลาร์ต่อบาร์เรล ในปี 2556 นอกจากนี้ ในปี 2556 ค่าเงินบาทเมื่อเทียบกับดอลลาร์สหรัฐฯ แข็งค่าขึ้นเป็น 30.83 บาทต่อดอลลาร์สหรัฐฯ หรือร้อยละ 1.2 เมื่อเทียบกับปี 2555 ส่งผลให้ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับน้ำมันต่อหน่วยลดลง เนื่องจาก ราคาน้ำมันถูกกำหนดเป็นสกุลดอลลาร์สหรัฐฯ แต่ชำระเป็นสกุลเงินบาท
- ต้นทุนผันแปรอื่น (Variable Cost) ในปี 2556 เท่ากับ 7,421.3 ล้านบาท หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 27.3 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า โดยหากพิจารณาต้นทุนผันแปรต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (VC/ASK) จะพบว่าลดลงจาก 2.00 บาท/ที่นั่ง/กม. ในปี 2555 เป็น 1.74 บาท/ที่นั่ง/กม. หรือลดลง ร้อยละ 12.7 เนื่องจากบริษัทมีการขยายกำลังการผลิตด้านผู้โดยสารมากขึ้น จากจำนวนที่นั่งของเครื่องบินเพิ่มขึ้นและระยะทางบินไกลขึ้น
- ต้นทุนคงที่ (Fixed Cost) 2,057.1 ล้านบาท หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 52.7 อย่างไรก็ตาม หากพิจารณาต้นทุนคงที่ต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารจะเท่ากับ 0.48 บาท/ที่นั่ง/กม. เพิ่มขึ้นร้อยละ 4.9 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า



ซึ่งการเพิ่มขึ้นของต้นทุนคงที่ส่วนใหญ่จะเป็นการเพิ่มขึ้นของค่าใช้จ่ายค่าเช่าเครื่องบินที่สูงขึ้นเพราะอายุเฉลี่ยของเครื่องบินลดลง และในจำนวนเครื่องบินที่บริษัทเช่าอยู่นั้น มีเครื่องบินใหม่ 1 ลำจาก ที่เหลืออีก 15 ลำเป็นเครื่องบินแบบใช้แล้ว

- ค่าใช้จ่ายในการขายและบริหาร (Selling General and Administrative Expense) 736.9 ล้านบาท หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 30.6 โดยหากพิจารณาค่าใช้จ่ายในการขายและบริหารต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารจะพบว่ามีแนวโน้มลดลงจากปีก่อนหน้า โดยในปี 2556 บริษัทมีค่าใช้จ่ายในการขายและบริหารต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารเท่ากับ 0.17 บาท/ที่นั่ง/กม. ลดลงจากปีก่อนหน้าร้อยละ 14.6 เนื่องจากบริษัทได้ประโยชน์จากความประหยัดต่อขนาดในการขยายกำลังการผลิต และการควบคุมเรื่องค่าใช้จ่ายในการขายและบริหาร ได้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น

### กำไรจากการดำเนินงาน และกำไรสุทธิ

สำหรับปี 2556 บริษัทมีกำไรจากการดำเนินงานเพิ่มสูงขึ้นเป็น 1,099.4 ล้านบาท เพิ่มขึ้นกว่าร้อยละ 111.5 จากปี 2555 โดยมีสาเหตุหลักมาจากการที่ค่าน้ำมันเชื้อเพลิงต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารเฉลี่ยในปี 2556 ลดต่ำกว่าปี 2555 ร้อยละ 11.5 และการบริหารจัดการต้นทุนที่ดีขึ้น

บริษัทมีภาระภาษีเงินได้นิติบุคคล 33.4 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 3.0 ของกำไรก่อนภาษีเงินได้ เนื่องจากบริษัทได้รับการยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลจากคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนในส่วนของเครื่องบินไอพ่น (โบอิง 737-800) และเครื่องบินโบพัต (ATR 72 – 500)

ทั้งนี้ปี 2556 บริษัทมีกำไรเบ็ดเสร็จรวม 1,075.31 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 9.5 ของรายได้รวม เพิ่มขึ้นจากปี 2555 ร้อยละ 113.0 โดยมีสาเหตุมาจากการที่บริษัทขยายกำลังการผลิตด้านผู้โดยสารเพิ่มขึ้นร้อยละ 45.2 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า แต่ยังคงสามารถรักษาอัตราการบรรทุกได้ที่ร้อยละ 84 และมีรายได้ค่าโดยสารต่อผู้โดยสารต่อกิโลเมตร (Passenger Yield) ที่ระดับ 2.96 บาทต่อผู้โดยสารต่อกิโลเมตร อีกทั้ง ในด้านของต้นทุนบริษัทสามารถบริหารจัดการต้นทุนต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารได้ลดลงร้อยละ 9.8 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า

คำอธิบายและการวิเคราะห์ฐานะทางการเงิน

สินทรัพย์

หน่วย: ล้านบาท

รายการ	2555	2556
<b>สินทรัพย์</b>		
<b>สินทรัพย์หมุนเวียน</b>		
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	246.5	565.4
เงินลงทุนชั่วคราว	1,410.0	4,800.0
ลูกหนี้การค้า	29.6	41.4
ลูกหนี้อื่น	317.8	274.9
สินค้าคงเหลือ	3.7	10.9
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	90.0	331.4
<b>รวมสินทรัพย์หมุนเวียน</b>	<b>2,097.5</b>	<b>6,024.0</b>
<b>สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน</b>		
เงินลงทุนระยะยาว	5.3	6.0
อุปกรณ์สุทธิ	80.7	92.6
สินทรัพย์ไม่มีตัวตน-สุทธิ	33.5	54.1
สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี	18.2	19.1
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น	16.8	75.8
<b>รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน</b>	<b>154.5</b>	<b>247.6</b>
<b>รวมสินทรัพย์</b>	<b>2,252.0</b>	<b>6,271.7</b>

## หนี้สิน และ ส่วนของผู้ถือหุ้น

หน่วย: ล้านบาท

รายการ	2555	2556
<b>หนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น</b>		
<b>หนี้สินหมุนเวียน</b>		
เจ้าหนี้การค้า	419.9	410.5
เจ้าหนี้อื่น	683.7	1,033.6
ภาษีเงินได้ค้างจ่าย	-	6.4
ประมาณการหนี้สินค่าซ่อมบำรุงเครื่องบิน	102.1	64.8
ประมาณการหนี้สินการใช้สิทธิประโยชน์รายการส่งเสริมการขาย	34.3	39.0
หนี้สินหมุนเวียนอื่น	31.0	26.4
<b>รวมหนี้สินหมุนเวียน</b>	<b>1,270.9</b>	<b>1,580.7</b>
<b>หนี้สินไม่หมุนเวียน</b>		
ประมาณการหนี้สินค่าซ่อมบำรุงเครื่องบิน	1.8	38.3
ภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน	91.2	109.2
<b>รวมหนี้สินไม่หมุนเวียน</b>	<b>93.0</b>	<b>147.5</b>
<b>รวมหนี้สิน</b>	<b>1,363.9</b>	<b>1,728.2</b>
<b>ส่วนของผู้ถือหุ้น</b>		
ทุนจดทะเบียน		
หุ้นสามัญ 625,000,000 หุ้น มูลค่าหุ้นละ 1 บาท ในปี 2556 และหุ้นสามัญ 50,000,000 หุ้น มูลค่าหุ้นละ 10 บาท ในปี 2555	500.0	625.0
ส่วนเกินมูลค่าหุ้นสามัญ	0.0	3,042.5
กำไรสะสม		
จัดสรรแล้ว		
สำรองตามกฎหมาย	50.0	62.5
ยังไม่ได้จัดสรร	338.1	813.4
<b>รวมส่วนของผู้ถือหุ้น</b>	<b>888.1</b>	<b>4,543.4</b>
<b>รวมหนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น</b>	<b>2,252.0</b>	<b>6,271.6</b>

## สินทรัพย์

ณ สิ้นปี 2556 บริษัทมีสินทรัพย์รวม 6,271.7 ล้านบาท เติบโตจากปีก่อนหน้าร้อยละ 178 เนื่องจากบริษัทได้ชำระค่างวดจากการขายหุ้นสามัญเพิ่มทุนให้กับประชาชนทั่วไปครั้งแรก โดยมีเงินสดรับจากการเพิ่มทุน 3,250 ล้านบาท ซึ่งบริษัทจะได้นำเงินดังกล่าวไปใช้ในการจัดหาเครื่องบิน และใช้เป็นเงินทุนหมุนเวียนในกิจการ ทั้งนี้ บริษัทได้นำเงินไปวางมัดจำค่าซื้อเครื่องบินบางส่วน ส่วนที่เหลือได้นำไปลงทุนระยะสั้น สินทรัพย์ส่วนใหญ่จึงอยู่ในรูปเงินสด และเงินลงทุนชั่วคราว จำนวน 565.4 และ 4,800 ล้านบาท ตามลำดับ รองลงไปเป็นเงินประกันเกี่ยวกับเครื่องบิน ทั้งแบบออฟและแบบใบพัด รวม 367 ล้านบาท (รวมทั้งในส่วนสินทรัพย์หมุนเวียนและไม่หมุนเวียน) เพิ่มขึ้นจากปีก่อนหน้า 287.3 ล้านบาท เครื่องบินดังกล่าวจะทยอยรับมอบในปี 2557-2558

บริษัทมียอดลูกหนี้การค้าเพิ่มขึ้นร้อยละ 40 จาก 29.6 ล้านบาท ในปี 2555 เป็น 41.4 ล้านบาท ในปี 2556 จากปริมาณธุรกิจที่ขยายตัว ซึ่งเป็นลูกหนี้ในส่วนของลูกค้าองค์กรที่มีวงเงินเครดิตการค้ากับบริษัท อาทิ หน่วยงานราชการ สมาชิกรัฐสภา บริษัทเอกชน อย่างไรก็ตาม ในปี 2556 บริษัทได้ตั้งสำรองหนี้สงสัยจะสูญ จำนวน 18.9 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 0.18 ของรายได้จากค่าโดยสาร ด้านลูกหนี้อื่นๆ ได้แก่ ค่าใช้จ่ายจ่ายล่วงหน้า เงินทดรองจ่ายค่าซ่อมเครื่องบิน รายได้ค้างรับ ซึ่งเป็นรายการที่เกิดขึ้นจากธุรกิจการค้าปกติ รวม 274.9 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อนหน้าร้อยละ 13.5

ด้านสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน บริษัทได้ลงทุนเพิ่มเติม ทั้งในส่วนอุปกรณ์ และสินทรัพย์ไม่มีตัวตน (โปรแกรมคอมพิวเตอร์) อุปกรณ์เพิ่มขึ้นสุทธิ 11.9 ล้านบาท (ร้อยละ 14.7) เป็น 92.6 ล้านบาท ส่วนใหญ่เป็นการลงทุนเพิ่มเติมในอุปกรณ์คอมพิวเตอร์ เครื่องมือเครื่องใช้ในการซ่อมบำรุงเครื่องบิน อุปกรณ์และเครื่องใช้สำนักงาน ส่วนโปรแกรมคอมพิวเตอร์ เพิ่มขึ้นสุทธิ 20.6 ล้านบาท ส่วนใหญ่เป็นค่าลิขสิทธิ์โปรแกรม Microsoft Office

## หนี้สิน

หนี้สินของบริษัท ณ 31 ธันวาคม 2556 เท่ากับ 1,728.2 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อนหน้าร้อยละ 26.7 ซึ่งเป็นไปตามธุรกิจปกติของบริษัท ยอดที่เพิ่มขึ้นส่วนใหญ่คือ รายได้ค่าโดยสารรับล่วงหน้า เพิ่ม 184.6 ล้านบาท หรือร้อยละ 43 เป็น 613.8 ล้านบาท เนื่องจากการเปิดขายล่วงหน้ายาวขึ้น และการจัดกิจกรรมทางการตลาดอย่างต่อเนื่องเพื่อกระตุ้นยอดขาย ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย เพิ่ม 156 ล้านบาท หรือร้อยละ 68 เป็น 385.5 ล้านบาท ขณะที่ยอดเจ้าหนี้การค้าลดลงเล็กน้อยร้อยละ 2.2 เป็น 410.5 ล้านบาท

ประมาณการหนี้สินค่าซ่อมบำรุงเครื่องบิน ประกอบด้วย 2 ส่วน คือ (1) ส่วนหนี้สินหมุนเวียน เป็นการตั้งสำรองการซ่อมบำรุงใหญ่ประจำปี (C Check) จำนวน 64.8 ล้านบาท ลดลง 37.3 ล้านบาท หรือร้อยละ 36.6 และ (2) ส่วนหนี้สินไม่หมุนเวียน เป็นการตั้งสำรองสำหรับค่าใช้จ่ายที่อาจเกิดขึ้นในการคืนเครื่องบิน (Aircraft Redelivery) ซึ่งบริษัทได้เปลี่ยนแปลงนโยบายการบันทึกบัญชีในปี 2556 จากการบันทึกครั้งเดียวเมื่อทำการคืนเครื่องบิน เป็นทยอยตั้งสำรองไปจนหมดระยะเวลาสัญญาเช่าเครื่องบิน โดย ณ สิ้นปี 2556 มียอดรวม 38.3 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก 1.8 ล้านบาท ในปี 2555

ประมาณการหนี้สินการใช้สิทธิประโยชน์รายการส่งเสริมการขายเพิ่ม 4.8 ล้านบาท หรือร้อยละ 13.9 เป็น 39.0 ล้านบาท โดยเป็นการตั้งสำรองการใช้สิทธิในการเปลี่ยนคะแนนสะสมเป็นรางวัลของสมาชิกนกแฟนคลับ ซึ่งเปลี่ยนแปลงตามจำนวนสมาชิกที่เพิ่มขึ้น ของรางวัลที่สมาชิกจะสามารถแลกแต้มสะสมหลักๆ จะเป็นตัวโดยสารของนกแอร์ และอาจมีโครงการส่งเสริมการตลาดสำหรับของรางวัลอื่นๆ เป็นระยะ

ในปี 2556 บริษัทตั้งสำรองภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน จำนวน 109.1 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 17.9 ล้านบาท หรือร้อยละ 19.7 เนื่องจากจำนวนพนักงานที่เพิ่มขึ้น และระยะเวลาการทำงานของพนักงานที่เพิ่มขึ้น

บริษัทมีภาระผูกพันนอกงบการเงิน ได้แก่ ค่าเช่าเครื่องบินตามสัญญาเช่าดำเนินงาน (Operating Lease) สัญญาเช่าพื้นที่สำนักงาน ส่วนปรับปรุงการเช่า และค่าเช่ารถยนต์ ณ 31 ธันวาคม 2556 บริษัทมีค่าใช้จ่ายตามภาระผูกพันภายใน 1 ปีเท่ากับ 1,616.4 ล้านบาท ค่าใช้จ่ายตามภาระผูกพันระหว่าง 1 ถึง 5 ปี เท่ากับ 6,346.1 ล้านบาท และค่าใช้จ่ายตามภาระผูกพันเกินกว่า 5 ปี เท่ากับ 3,315.1 ล้านบาท

### ส่วนของผู้ถือหุ้น

ในปี 2556 บริษัทได้เพิ่มทุนจดทะเบียนจาก 500 เป็น 625 ล้านบาท โดยได้เสนอขายหุ้นสามัญเพิ่มทุนให้กับประชาชนทั่วไปครั้งแรก เมื่อ 20 มิถุนายน 2556 และได้ลดมูลค่าที่ตราไว้จากหุ้นละ 10 บาท เป็น 1 บาท โดย ณ สิ้นปี 2556 บริษัทมีส่วนของผู้ถือหุ้นรวม 4,543.4 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 3,655.3 ล้านบาท จากปีก่อนหน้า ประกอบด้วยทุนจดทะเบียน 625 ล้านบาท ส่วนเกินมูลค่าหุ้นสามัญ 3,042.5 ล้านบาท กำไรสะสมส่วนที่จัดสรรแล้ว 62.5 ล้านบาท และส่วนที่ยังไม่ได้จัดสรร 813.4 ล้านบาท ทั้งนี้ ในปี 2556 บริษัทได้จ่ายเงินปันผลรวม 587.5 ล้านบาท แบ่งเป็นเงินปันผลระหว่างกาล 337.5 ล้านบาท และเงินปันผลประจำปี 250 ล้านบาท

### การวิเคราะห์สภาพคล่องทางการเงิน

#### งบกระแสเงินสด

รายการ	2555	2556
เงินสดสุทธิได้มา (ใช้ไป) จากกิจกรรมดำเนินงาน	843.5	1,138.0
เงินสดสุทธิได้มา (ใช้ไป) จากกิจกรรมลงทุน	-380.0	-3,411.5
เงินสดสุทธิได้มา (ใช้ไป) จากกิจกรรมจัดหาเงิน	-414.0	2,579.9
ผลกระทบจากอัตราแลกเปลี่ยนในเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	-0.2	12.5
<b>เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น (ลดลง) สุทธิ</b>	<b>49.4</b>	<b>318.9</b>

ปี 2556 บริษัทมีกระแสเงินสดได้มาจากการดำเนินงาน 1,138.0 ล้านบาท กระแสเงินสดใช้ไปในกิจกรรมลงทุน 3,411.5 ล้านบาท กระแสเงินสดได้มาจากกิจกรรมจัดหาเงิน 2,579.9 ล้านบาท เมื่อรวมกับผลกระทบจากอัตราแลกเปลี่ยนในเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด 12.5 ล้านบาท รวมเป็นเงินสดและรายการเทียบเท่าเพิ่มขึ้น 318.9 ล้านบาท ทำให้มีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดปลายปี 565.4 ล้านบาท

#### กระแสเงินสดจากการดำเนินงาน

บริษัทมีกำไรสำหรับงวด 1,066.1 ล้านบาท รายการปรับกระทบกำไรสำหรับปีเป็นเงินสดรับ 133.5 ล้านบาท และสินทรัพย์และหนี้สินดำเนินงานสุทธิใช้ไปในกิจกรรมดำเนินงาน 61.6 ล้านบาท รวมเป็นกระแสเงินสดได้มาจากกิจกรรมดำเนินงาน 1,138 ล้านบาท

แหล่งได้มาของสินทรัพย์และหนี้สินดำเนินงาน จำนวน 472.8 ล้านบาท ได้แก่ รายได้ค่าโดยสารรับล่วงหน้า เพิ่มขึ้น 184.6 ล้านบาท ค่าใช้จ่ายค้างจ่ายเพิ่มขึ้น 157.1 ล้านบาท ลูกหนี้อื่นลดลง 90.7 ล้านบาท และรายการอื่น ๆ รวม 40.4 ล้านบาท ส่วนแหล่งใช้ไปของสินทรัพย์และหนี้สินดำเนินงาน จำนวน 534.4 ล้านบาท ได้แก่ เงินประกันเกี่ยวกับเครื่องบินเพิ่มขึ้น 271 ล้านบาท จ่ายค่าซ่อมบำรุงเครื่องบิน 121.4 ล้านบาท เจ้าหนี้การค้าลดลง 38.7 ล้านบาท ลูกหนี้การค้า – กิจกรรมอื่น ๆ เพิ่มขึ้น 31 ล้านบาท จ่ายภาษีเงินได้ 28.2 ล้านบาท จ่ายผลประโยชน์พนักงาน 11 ล้านบาท และรายการอื่น ๆ รวม 33.2 ล้านบาท

#### กระแสเงินสดจากกิจกรรมลงทุน

แหล่งใช้ไปของกิจกรรมลงทุนส่วนใหญ่เป็นเงินลงทุนชั่วคราว ซึ่งเป็นเงินฝากระยะสั้นกับสถาบันการเงินต่างๆ โดยในปี 2556 มีจ่ายซื้อเงินลงทุนชั่วคราวเพิ่มขึ้น 3,390 ล้านบาท จ่ายซื้ออุปกรณ์ 46.6 ล้านบาท จ่ายซื้อสินทรัพย์ไม่มีตัวตน 36.8 ล้านบาท และจ่ายเพิ่มซื้อเงินลงทุนระยะยาว 0.7 ล้านบาท ซึ่งเป็นค่าสมาชิกของ บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด เนื่องจากบริษัทมีจำนวนเที่ยวบินมากขึ้น ด้านแหล่งที่มาของกระแสเงินสดจากกิจกรรมลงทุน ได้แก่ ดอกเบี้ยรับ 62.5 ล้านบาท และเงินสดรับจากการขายทรัพย์สิน 0.13 ล้านบาท รวมเป็นกระแสเงินสดใช้ไปในกิจกรรมลงทุน 3,411.5 ล้านบาท

#### กระแสเงินสดจากกิจกรรมจัดหาเงิน

บริษัทมีเงินสดรับจากการเพิ่มทุน 3,250 ล้านบาท และมีกระแสเงินสดจ่าย ได้แก่ เงินปันผล 587.5 ล้านบาท และค่าใช้จ่ายในการจัดจำหน่ายหุ้นสามัญ 82.5 ล้านบาท รวมเป็นกระแสเงินสดได้มาจากกิจกรรมการจัดหาเงิน 2,580 ล้านบาท