



PE 015/2014

9 พฤษภาคม 2557

เรื่อง คำอธิบายและการวิเคราะห์ผลการดำเนินงาน ไตรมาส 1 ปี 2557

เรียน กรรมการและผู้จัดการ  
ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

ตามที่ บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) (“บริษัท”) ได้รายงานผลประกอบการสำหรับงวดสามเดือนสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2557 โดยมีกำไรสุทธิ 40.9 ล้านบาท ลดลงจากงวดเดียวกันของปีก่อน 375.2 ล้านบาท หรือร้อยละ 90.2 บริษัทจึงขอชี้แจงสาเหตุของผลการดำเนินงานที่เปลี่ยนแปลงจากงวดเดียวกันของปี 2556 เกินกว่าร้อยละ 20 ดังนี้

### **ปัจจัยและเหตุการณ์ที่ส่งผลกระทบต่อผลการดำเนินงานของบริษัท**

ในช่วงไตรมาสที่ 1/2557 บริษัทมีรายได้รวมเท่ากับ 3,136.1 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อนหน้า 309.9 ล้านบาท หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 11.0 ในขณะที่ค่าใช้จ่ายรวม เท่ากับ 3,085.9 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อนหน้า 692.0 ล้านบาท หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 28.9 ทั้งนี้ ในไตรมาสที่ 1/2557 มีปัจจัยและเหตุการณ์ที่ส่งผลกระทบต่อผลการดำเนินงานของบริษัทดังต่อไปนี้

#### **1. สภาวะการแข่งขันเพิ่มขึ้นในธุรกิจสายการบินในประเทศ และสถานการณ์ความไม่สงบทางด้านการเมือง**

อุตสาหกรรมการบินในประเทศมีการแข่งขันเพิ่มขึ้น โดยตั้งแต่ช่วงไตรมาสที่ 4/2556 สายการบินต่างๆ ทั้งสายการบินที่ให้บริการเต็มรูปแบบ และสายการบินต้นทุนต่ำ ได้มีการขยายฝูงบิน เพิ่มเส้นทางบินภายในประเทศ และเพิ่มจำนวนเที่ยวบิน นอกจากนี้ ยังมีสายการบินต้นทุนต่ำรายใหม่เข้ามาในตลาด คือ สายการบินไทยไลอ้อนแอร์ ซึ่งได้เริ่มเปิดบินเชิงพาณิชย์เป็นครั้งแรกเมื่อวันที่ 4 ธันวาคม 2556 จากการเพิ่มปริมาณการผลิตทางด้านการบินดังกล่าวทำให้ในช่วงไตรมาสที่ 1/2557 มีจำนวนเที่ยวบินภายในประเทศเพิ่มขึ้น เป็น 47,389 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 20.2 จากช่วงเดียวกันของปีที่ผ่านมา

นอกเหนือจากสถานการณ์ดังกล่าว เหตุการณ์ความไม่สงบทางการเมืองภายในประเทศตั้งแต่ช่วงไตรมาส 4/2556 ยังส่งผลให้เกิดการชะลอตัวทางเศรษฐกิจ การบริโภคและการลงทุนภาคเอกชนหดตัว ดัชนีอุปโภคบริโภคภาคเอกชน ณ กุมภาพันธ์ 2557 ลดลงร้อยละ 2.5 เทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน (ข้อมูลจากธนาคารแห่งประเทศไทย) ส่งผลให้เกิดการแข่งขันทางด้านราคาที่ยืดหยุ่นแรงในช่วงไตรมาสที่ 4/2556 ต่อเนื่องมาจนถึงช่วงไตรมาสที่ 1/2557 ทั้งที่เป็นช่วงฤดูกาลการเดินทางท่องเที่ยว ค่าบัตรโดยสารเฉลี่ยของบริษัท สำหรับไตรมาสที่ 1/2557 เท่ากับ 1,630 บาทต่อคน



ต่อเที่ยว ลดลงจากช่วงเดียวกันของปีก่อนหน้าร้อยละ 12.1 อัตราการบรรทุกผู้โดยสารที่ระดับร้อยละ 79.9 ลดลงจากช่วงเดียวกันของปีก่อนหน้าที่เท่ากับร้อยละ 87.6

## 2. สถานการณ์ค่าเงินบาทเมื่อเทียบกับดอลลาร์สหรัฐ

จากการที่ธนาคารกลางสหรัฐฯ (FED) ได้ทยอยปรับลดมาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจ (QE) ตั้งแต่ในช่วงกลางปี 2556 ต่อเนื่องมาจนถึงปัจจุบัน ทำให้เกิดกระแสการไหลออกของเงินลงทุนในตลาดเกิดใหม่ (Emerging Market) โดยการไหลออกของกระแสเงินทุนในช่วงที่ผ่านมาส่งผลกระทบต่อค่าเงินบาทอ่อนค่าลงอย่างต่อเนื่อง โดยค่าเงินบาทเฉลี่ยในช่วงไตรมาสที่ 1/2557 ที่ผ่านมาเท่ากับ 32.80 บาทต่อดอลลาร์สหรัฐ อ่อนค่าลงเมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีที่แล้วถึงร้อยละ 9.5 ที่เท่ากับ 29.94 บาทต่อดอลลาร์สหรัฐ ซึ่งการอ่อนค่าของเงินบาทดังกล่าวส่งผลกระทบต่อต้นทุนการดำเนินงานของบริษัทอย่างมีนัยสำคัญ เนื่องจากค่าใช้จ่ายส่วนใหญ่อ้างอิงกับดอลลาร์สหรัฐ อย่างไรก็ตาม บริษัทได้มีมาตรการในการป้องกันความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนอย่างต่อเนื่อง

### การวิเคราะห์รายได้

หน่วย : ล้านบาท	ไตรมาส 1/2556		ไตรมาส 1/2557		เปลี่ยนแปลง	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
<b>รายได้</b>						
รายได้จากค่าโดยสาร	2,654.5	93.9%	2,881.9	91.9%	227.4	8.6%
รายได้จากการให้บริการ	156.5	5.5%	214.2	6.8%	57.7	36.8%
รายได้อื่น	15.1	0.5%	39.9	1.3%	24.8	259.6%
<b>รวมรายได้</b>	<b>2,826.2</b>	<b>100.0%</b>	<b>3,136.1</b>	<b>100.0%</b>	<b>309.9</b>	<b>11.0%</b>
<b>ค่าใช้จ่าย</b>						
ต้นทุนค่าโดยสารและการให้บริการ	2,246.6	79.5%	2,909.9	92.8%	663.3	29.5%
ค่าใช้จ่ายในการขาย	44.4	1.6%	65.7	2.1%	21.2	47.8%
ค่าใช้จ่ายในการบริหาร	102.8	3.6%	110.3	3.5%	7.5	7.3%
<b>รวมค่าใช้จ่าย</b>	<b>2,393.8</b>	<b>84.7%</b>	<b>3,085.9</b>	<b>98.4%</b>	<b>692.1</b>	<b>28.1%</b>
กำไรก่อนภาษีเงินได้	432.3	15.3%	50.2	1.6%	-382.1	-88.4%
ค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้	16.3	0.6%	9.2	0.3%	-7.0	-43.0%
<b>กำไรสำหรับงวด</b>	<b>416.0</b>	<b>14.7%</b>	<b>40.9</b>	<b>1.3%</b>	<b>-375.1</b>	<b>-90.2%</b>
กำไร (ขาดทุน) คณิตศาสตร์ประกันภัย	9.4	-	-	-	-	-



หน่วย : ล้านบาท	ไตรมาส 1/2556		ไตรมาส 1/2557		เปลี่ยนแปลง	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
กำไรเบ็ดเสร็จรวมสำหรับไตรมาส	425.3	15.0%	40.9	1.3%	-384.4	-90.4%
กำไรต่อหุ้นพื้นฐาน (บาท)	0.83		0.07		-0.76	-92.1%
จำนวนหุ้นสามัญที่เฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก (ล้านหุ้น)	500.0		625.0		125.0	25.0%

### สถิติการโดยสาร และอัตราส่วนทางธุรกิจที่สำคัญ

	หน่วย	ไตรมาส 1/2556	ไตรมาส 1/2557	เปลี่ยนแปลง	
				จำนวน	ร้อยละ
จำนวนเครื่องบิน ณ สิ้นไตรมาส					
<ul style="list-style-type: none"> <li>ไอพ่น (โบอิง 737-400/800) <ul style="list-style-type: none"> <li>โบอิง 737-400</li> <li>โบอิง 737-800</li> </ul> </li> <li>โบพัด (เอทีอาร์ 72-200/500)</li> </ul>	ลำ	3 10 4	0 15 2	-3 5 -2	-100% 50% -50.0%
จำนวนเที่ยวบิน	เที่ยวบิน	11,920	15,203	3,283	27.5%
จำนวนผู้โดยสาร (Passenger Carried)	ล้านคน	1.43	1.77	0.34	23.4%
รายได้ค่าโดยสารต่อผู้โดยสารต่อกิโลเมตร (Passenger Yield)	บาท/ ผู้โดยสาร/กม.	2.99	2.76	-0.23	-7.6%
รายได้ต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (Revenue per Available Seat Kilometers: RASK)	บาท/ที่นั่ง/กม.	2.77	2.37	-0.40	-14.4%
ต้นทุนต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (Cost per Available Seat Kilometers: CASK)	บาท/ที่นั่ง/กม.	2.35	2.37	0.02	0.7%

ในไตรมาสที่ 1/2557 บริษัทมีรายได้รวม 3,136.1 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 11.0 เมื่อเทียบกับไตรมาสเดียวกันของปีก่อนหน้า แบ่งเป็นรายได้จากค่าโดยสาร 2,881.9 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 91.9 ของรายได้รวม และรายได้จากการให้บริการและรายได้อื่น 254.1 ล้านบาท หรือร้อยละ 8.1 ของรายได้รวม การเพิ่มขึ้นของรายได้รวมของบริษัทมีเหตุผลมาจากการที่บริษัทเพิ่มปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารเพิ่มขึ้นเป็น 1,305.9 ล้านที่นั่ง-กม. หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 28.7



เมื่อเทียบกับไตรมาสเดียวกันของปีก่อนหน้า จากการขยายฝูงบินเครื่องบินโบอิง 737-800 ซึ่งเครื่องบินมีความจุผู้โดยสารมากขึ้น ด้านปริมาณการขนส่งด้านผู้โดยสาร (Revenue Passenger Kilometers: RPK) เพิ่มขึ้นเป็น 1,043.6 ล้านที่นั่ง-กม. หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 17.4 เมื่อเทียบกับไตรมาสเดียวกันปีก่อนหน้า ซึ่งทำให้บริษัทมีอัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร (Cabin Factor) ที่ระดับร้อยละ 79.9 ลดลงจากร้อยละ 87.6 ในช่วงเดียวกันของปีก่อนหน้า

อย่างไรก็ตาม แม้ว่าบริษัทจะสามารถรักษาอัตราการบรรทุกผู้โดยสารไว้ได้ แต่ด้วยสถานการณ์การแข่งขันที่เพิ่มขึ้น และสถานการณ์ทางด้านการเมืองที่ยืดเยื้อ ทำให้เกิดแรงกดดันทางด้านราคาค่าตัวผู้โดยสาร โดยค่าโดยสารเฉลี่ยของบริษัท ในไตรมาสที่ 1/2557 ลดลงเท่ากับ 1,630 บาทต่อคนต่อเที่ยว ลดลงร้อยละ 12.1 เมื่อเทียบกับไตรมาสเดียวกันของปีก่อนหน้า และอัตราส่วนทางธุรกิจที่สำคัญทางด้านรายได้ปรับตัวลดลง โดยในช่วงไตรมาสที่ 1/2557 บริษัทมีรายได้ต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (RASK) ลดลงเป็น 2.37 บาทต่อที่นั่งต่อกิโลเมตร ลดลงจากช่วงเดียวกันของปีก่อนหน้าร้อยละ 14.4

## การวิเคราะห์ค่าใช้จ่าย และกำไร

ในไตรมาสที่ 1/2557 ค่าใช้จ่ายรวมของบริษัทเท่ากับ 3,085.9 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 28.9 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อนหน้า ซึ่งสอดคล้องกับปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ASK) ที่เพิ่มขึ้น อย่างไรก็ตาม ค่าใช้จ่ายของบริษัทส่วนใหญ่เป็นค่าใช้จ่ายที่อยู่ในรูปเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐ เช่น ค่าเช่าเครื่องบิน ค่าซ่อมบำรุงเครื่องบิน และค่าใช้จ่ายที่แปรผันตามเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐ (Dollar-Linked Expenses) เช่น ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง ปรับตัวเพิ่มขึ้นจากการที่ค่าเงินบาทอ่อนตัวเมื่อเทียบกับดอลลาร์สหรัฐ โดยค่าเงินบาทอ่อนค่าจาก 29.94 ในช่วงไตรมาสที่ 1/2556 เป็น 32.80 ดอลลาร์สหรัฐ ในช่วงไตรมาสที่ 1/2557 หรืออ่อนค่าลงร้อยละ 9.5%

ค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้นในไตรมาสที่ 1/2557 เป็นต้นทุนค่าโดยสารและการให้บริการ อันเนื่องจากการขยายกิจการ ส่วนใหญ่เป็นค่าใช้จ่ายผันแปร เพิ่มขึ้นเป็น 2,242.2 ล้านบาท หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 28.8 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อนหน้า ซึ่งส่วนใหญ่ประกอบด้วย ค่าน้ำมันเครื่องบิน ค่าซ่อมบำรุงอากาศยาน ค่าบริการการบิน เป็นต้น ซึ่งสูงขึ้นจากการเพิ่มเที่ยวบิน นอกจากนี้ ยังมีค่าใช้จ่ายคงที่เพิ่มขึ้นจากการขยายฝูงบิน เพิ่มขึ้นเป็น 623.6 ล้านบาท หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 31.6 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อนหน้า โดยเป็นค่าใช้จ่ายต่าง ๆ เช่น ค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่ ค่าใช้จ่ายพนักงาน ส่วนค่าใช้จ่ายในการขายและบริหาร เพิ่มขึ้นเป็น 176.0 ล้านบาท หรือร้อยละ 19.5%

อย่างไรก็ตาม หากพิจารณาอัตราส่วนต้นทุนต่อหน่วยของบริษัท ในไตรมาสที่ 1/2557 พบว่าอัตราส่วนต้นทุนต่อหน่วย (CASK) เท่ากับ 2.37 บาทต่อที่นั่งต่อกิโลเมตร เพิ่มขึ้นจาก 2.35 บาทต่อที่นั่งต่อกิโลเมตร หรือเพิ่มขึ้นเพียงร้อยละ 0.7 จากไตรมาสเดียวกันปีก่อนหน้า นอกจากนี้ หากพิจารณาด้านต้นทุนรวมที่ไม่รวมค่าน้ำมันต่อหน่วย (CASK exc.fuel) เท่ากับ 1.50 บาทต่อที่นั่งต่อกิโลเมตร ลดลงร้อยละ 0.9 จากช่วงเดียวกันของปีก่อนหน้า ซึ่งแสดงถึงการ



บริหารต้นทุนอย่างมีประสิทธิภาพ ทั้งนี้ ต้นทุนน้ำมันต่อหน่วย (Fuel/ASK) ปรับตัวเพิ่มขึ้นเป็น 0.87 บาทต่อที่นั่งต่อกิโลเมตร หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 3.6 เนื่องจาก การอ่อนค่าของเงินบาทต่อดอลลาร์สหรัฐฯ ถึงแม้ว่าราคาน้ำมัน (Jet Fuel Price) จะปรับตัวลดลงจาก 127.34 เป็น 122.36 ดอลลาร์สหรัฐต่อบาร์เรล

จากปัจจัยที่กล่าวมาทั้งหมดทำให้ในไตรมาสที่ 1/2557 บริษัทมีกำไรก่อนภาษีเงินได้ หรือกำไรจากการดำเนินงาน เท่ากับ 50.2 ล้านบาท ลดลงจากช่วงเดียวกันของปีก่อนหน้า ร้อยละ 88.4 โดยบริษัทเสียภาษีเงินได้นิติบุคคล เท่ากับ 9.3 ล้านบาท สำหรับธุรกิจในส่วนที่มีได้รับการส่งเสริมการลงทุนจาก BOI ทำให้มีกำไรสุทธิสำหรับงวด 40.9 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 90.2 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า

## การวิเคราะห์ฐานะทางการเงินของบริษัท

ณ 31 มีนาคม 2557 บริษัทมีสินทรัพย์รวม 6,426.2 ล้านบาท เติบโตจากสิ้นงวดปี 2556 ร้อยละ 2.5 โดยแบ่งเป็นสินทรัพย์หมุนเวียน 6,163.9 ล้านบาท สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน 262.3 ล้านบาท โดยคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 95.9 และ 4.1 ของสินทรัพย์รวม ตามลำดับ โดยสินทรัพย์ส่วนใหญ่อยู่ในรูปเงินสด และเงินลงทุนชั่วคราว จำนวน 600.8 และ 4,875 ล้านบาท ตามลำดับ รองลงไปเป็นเงินประกันเกี่ยวกับเครื่องบิน ทั้งแบบไอพ่นและแบบใบพัด รวม 408.2 ล้านบาท รวมทั้งในส่วนสินทรัพย์หมุนเวียนและไม่หมุนเวียน โดยจะทยอยรับมอบเครื่องบินในปี 2557 - 2562

หนี้สินของบริษัท เท่ากับ 1,841.8 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อนหน้าร้อยละ 6.6 ซึ่งเป็นไปตามธุรกิจปกติของบริษัท ยอดที่เพิ่มขึ้นส่วนใหญ่คือ รายได้รับค่าโดยสารล่วงหน้า เพิ่มขึ้น 745.8 หรือร้อยละ 21.5 จากสิ้นปี 2556 ซึ่งเพิ่มขึ้นตามปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้น

บริษัทมีส่วนของผู้ถือหุ้นรวม 4,584.4 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 40.9 ล้านบาท จากงวดก่อนหน้า ประกอบด้วยทุนจดทะเบียน 625 ล้านบาท ส่วนเกินมูลค่าหุ้นสามัญ 3,042.5 ล้านบาท กำไรสะสมส่วนที่จัดสรรแล้ว 62.5 ล้านบาท และส่วนที่ยังไม่ได้จัดสรร 854.3 ล้านบาท

## การวิเคราะห์งบกระแสเงินสด

ในไตรมาสที่ 1/2557 บริษัทมีกระแสเงินสดได้มาจากการดำเนินงาน 83.3 ล้านบาท กระแสเงินสดใช้ไปในกิจกรรมลงทุน 44.6 ล้านบาท บริษัทไม่มีกระแสเงินสดได้มาจากการจัดหาเงิน รวมเป็นเงินสดและรายการเทียบเท่าเพิ่มขึ้น 35.3 ล้านบาท ทำให้มีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดปลายปี 600.8 ล้านบาท

สำหรับแหล่งที่มาของกระแสเงินสด จำนวน 327.3 ล้านบาท ได้แก่ กำไรก่อนภาษีเงินได้ 50.3 ล้านบาท รายการปรับกระทบกำไรสำหรับงวดเป็นเงินสดรับ 26.8 ล้านบาท รายได้ค่าโดยสารรับล่วงหน้าเพิ่มขึ้น 132.0 ล้านบาท



ดอกเบียรับ 61.2 ล้านบาท เจ้าหนี้การค้าเพิ่มขึ้น 43.2 ล้านบาท สินทรัพย์หมุนเวียนอื่นๆ เพิ่มขึ้น 7.6 ล้านบาท และรายการอื่นๆ รวม 6.3 ล้านบาท

แหล่งใช้ไปของกระแสเงินสด จำนวน 291.9 ล้านบาท ได้แก่ เงินสดจ่ายเพื่อซื้อเงินลงทุนชั่วคราว เพิ่มขึ้น 75.0 ล้านบาท ค่าใช้จ่ายค้างจ่ายลดลง 69.3 ล้านบาท เงินประกันเกี่ยวกับเครื่องบินเพิ่มขึ้น 45.8 ล้านบาท เงินสดจ่ายค่าซ่อมบำรุงเครื่องบินลดลง 39.6 ล้านบาท ซื้ออุปกรณ์และสินทรัพย์ไม่มีตัวตน 30.8 ล้านบาท ลูกหนี้อื่นเพิ่มขึ้น 12.3 ล้านบาท เงินสดจ่ายผลประโยชน์พนักงานเพิ่มขึ้น 2.7 ล้านบาท และรายการอื่นๆ รวม 13.1 ล้านบาท นอกจากนี้ ยังมีรายการผลกระทบจากอัตราแลกเปลี่ยนในเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด 3.4 ล้านบาท

จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบ

ขอแสดงความนับถือ

(นางสาวนวลวรรณ ภูประเสริฐ)  
ประธานเจ้าหน้าที่สายการเงิน  
ผู้มีอำนาจในการรายงานสารสนเทศ

ฝ่ายนักลงทุนสัมพันธ์

02 627 2678 / 02 627 2748