



ที่ BOD033/2565

11 ตุลาคม 2565

เรื่อง คำอธิบายผลการดำเนินงานและการวิเคราะห์ฐานะทางการเงินสำหรับปี 2564 สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564  
เรียน กรรมการและผู้จัดการ  
ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

## 1. บทสรุปผู้บริหาร

จากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคโควิด-19 ในช่วงไตรมาส 2 - 3 ของปี 2564 ทำให้ภาครัฐมีมาตรการควบคุมการแพร่ระบาด โดยจำกัดการเดินทางโดยเฉพาะการเดินทางระหว่างพื้นที่ซึ่งมีการระบาดรุนแรง (พื้นที่สีแดง) ซึ่งรวมถึงท่าอากาศยานดอนเมืองและท่าอากาศยานสุวรรณภูมิในช่วงปลายเดือนกรกฎาคม 2564 ดังนั้น บริษัท สายการบินบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) (“บริษัท”) ซึ่งมีฐานปฏิบัติการบินอยู่ที่ท่าอากาศยานดอนเมืองและท่าอากาศยานบางแห่งที่อยู่ในพื้นที่สีแดงจำเป็นต้องมีการปรับเปลี่ยนแผนการปฏิบัติการบินเพื่อให้สอดคล้องกับมาตรการของภาครัฐ อย่างไรก็ตามเนื่องจากบริษัทตระหนักถึงความจำเป็นในการเดินทางของผู้โดยสารไม่ว่าจะเป็นผู้ป่วย บุคลากรทางการแพทย์ หรือการขนส่งอุปกรณ์ที่จำเป็นทางการแพทย์ต่างๆ บริษัทจึงได้ย้ายฐานการปฏิบัติการบินไปยังท่าอากาศยานอุตะเภ่าเป็นการชั่วคราวเพื่อปฏิบัติการบินไปยังท่าอากาศยานอื่นที่อยู่นอกเขตพื้นที่สีแดง ทั้งนี้ สถานการณ์ดังกล่าวส่งผลให้ต้องมีการปรับลดจำนวนเที่ยวบินให้เหมาะสมกับสถานการณ์การบินที่ปริมาณการเดินทางลดลง

อย่างไรก็ตาม ในไตรมาสที่ 4 ภาครัฐผ่อนคลายมาตรการการจำกัดการเดินทาง ส่งผลให้ผู้โดยสารมีความต้องการเดินทางเพิ่มขึ้น บริษัทจึงได้เพิ่มจำนวนเที่ยวบิน รวมทั้งการเปิดเส้นทางบินใหม่เพิ่มเติมเพื่อรองรับความต้องการที่เพิ่มขึ้นของผู้โดยสาร โดยเฉพาะเส้นทางบินดอนเมือง-เบตง ซึ่งเป็นความร่วมมือระหว่างบริษัทกับรัฐบาลเพื่อรองรับความต้องการของผู้โดยสารซึ่งได้รับผลการตอบรับค่อนข้างดี

สำหรับความคืบหน้าของกระบวนการฟื้นฟูกิจการ ตามที่บริษัทได้ยื่นคำร้องขอฟื้นฟูกิจการต่อศาลล้มละลายกลางและศาลล้มละลายกลางได้มีคำสั่งรับคำร้องขอฟื้นฟูกิจการเมื่อวันที่ 30 กรกฎาคม 2563 นั้น เมื่อวันที่ 29 กันยายน 2564 ศาลล้มละลายกลางได้มีคำสั่งเห็นชอบด้วยแผนฟื้นฟูกิจการ (แผนฟื้นฟูฯ) ตามมติที่ประชุมของเจ้าหนี้เมื่อวันที่ 4 สิงหาคม 2564 โดยมีนายวุฒินันท์ จุฬางกูร นายไต้ ชอง อี นายปริญญา ไวรวัฒนา และนายชวลิต อรรถศาสตร์ เป็นผู้บริหารแผนฟื้นฟูฯ มีอำนาจหน้าที่ในการจัดการกิจการและทรัพย์สินของบริษัทรวมถึงบริษัทร่วม/ย่อย ตลอดจนการดำเนินการตามแผนฟื้นฟูฯ ต่อไป ซึ่งผู้บริหารแผนได้ดำเนินการตามแผนฟื้นฟูฯ อย่างเคร่งครัดมาโดยตลอด

สาระสำคัญของแผนฟื้นฟูกิจการคือ การปรับปรุงโครงสร้างหนี้ การชำระหนี้ตามกลุ่มของเจ้าหนี้ ปรับปรุงระบบการดำเนินงานของบริษัทให้มีประสิทธิภาพให้ดียิ่งขึ้น เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินงานอย่างยั่งยืนและเพิ่มความสามารถในการแข่งขันในตลาดอุตสาหกรรมการบิน โดย บริษัทมีการปรับปรุงเปลี่ยนแปลงและริเริ่มการดำเนินโครงการต่างๆ สรุปได้ดังนี้

1. การปรับเปลี่ยนราคาบัตรโดยสารให้สอดคล้องกับกลไกตลาด เพื่อเพิ่มปริมาณผู้โดยสารและรายได้รวม
2. เพิ่มรายได้จากช่องทางอื่น ๆ เช่น การขนส่งสินค้า การจำหน่ายทรัพย์สินที่ไม่ใช่ทรัพย์สินหลักของธุรกิจ เช่น ซากชิ้นส่วนหรือ อุปกรณ์อื่นๆ



## การบริหารค่าใช้จ่าย

1. ปรับกระบวนการทำงานและปรับโครงสร้างองค์กรให้มีขนาดองค์กรที่เหมาะสมกับสถานการณ์ของบริษัทและอุตสาหกรรมการบินปัจจุบัน เพื่อให้คล่องตัวและเพิ่มประสิทธิภาพในการทำงาน
2. การบริหารต้นทุนค่าเช่าเครื่องบิน ซึ่งเป็นต้นทุนหลักอย่างหนึ่งในการดำเนินกิจการ โดยการพยายามจัดหาอากาศยานที่มีเงื่อนไขค่าเช่าเหมาะสมกับชั่วโมงการใช้งานให้มากขึ้น รวมทั้งการปรับปรุงแผนการใช้เครื่องบินให้เหมาะสมกับเส้นทางและสถานการณ์ในปัจจุบันเพื่อช่วยเพิ่มรายได้และลดต้นทุนรวมทั้งเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารจัดการ โดยเฉพาะต้นทุนในการซ่อมบำรุงซึ่งเป็นต้นทุนหลักอีกอย่างหนึ่งของธุรกิจการบิน
3. การลดต้นทุนด้านน้ำมันเชื้อเพลิง โดยการเพิ่มประสิทธิภาพในการแข่งขันการประมูลของผู้ให้บริการน้ำมันโดยการเพิ่มจำนวนผู้ให้บริการน้ำมันที่มีประสิทธิภาพ
4. การบริหารค่าใช้จ่ายในการซ่อมบำรุงอากาศยาน โดยการเพิ่มประสิทธิภาพในการวางแผนการซ่อมบำรุงอากาศยานในระยะยาว และซ่อมบำรุงแบบป้องกัน (Preventive Maintenance)
5. การเพิ่มมาตรฐานการให้บริการ เพื่อขยายฐานกลุ่มลูกค้าให้ครอบคลุมและสอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบัน รวมทั้งผลักดันการจัดโปรโมชัน การส่งเสริมการขาย และนำเสนอบริการแบบใหม่ๆ เพื่อกระตุ้นการเพิ่มยอดขาย และสร้างการรับรู้

## การบริหารสภาพคล่องทางการเงิน

1. การเจรจากับเจ้าหนี้การค้า คู่ค้า สถาบันการเงิน ผู้ให้กู้ยืมเงิน เพื่อต่อรองเงื่อนไขการค้าหรือเงื่อนไขสัญญาต่าง ๆ เช่น ระยะเวลาการให้สินเชื่อการค้า (Credit term) หรือสินเชื่อเพื่อการค้าจากสถาบันการเงิน รวมไปถึงการเร่งติดตามหนี้ค้างชำระ
2. การบริหารจัดการงบประมาณ โดยควบคุมการใช้งบประมาณให้เป็นไปตามแผนงานที่กำหนด

## การพัฒนาการบริการ

1. การยกระดับการให้บริการในทุกๆ ด้าน เพื่อสร้างความเชื่อมั่นและความพึงพอใจต่อการให้บริการของบริษัท เช่น ความยืดหยุ่นในการจองตั๋วเครื่องบิน การปรับปรุงเงื่อนไขการเปลี่ยนแปลงเที่ยวบิน

บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีขาดทุนสุทธิสำหรับปี 2564 จำนวน 1,399.46 ล้านบาท ในขณะที่ปีก่อนขาดทุนสุทธิ 7,295.86 ล้านบาท หรือมีผลขาดทุนลดลง 5,896.40 ล้านบาท (80.8%) โดยเป็นขาดทุนสุทธิส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่ 1,399.39 ล้านบาท คิดเป็นขาดทุนต่อหุ้น 0.38 บาท ในขณะที่ปีก่อนขาดทุนต่อหุ้น 2.33 บาท

บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีรายได้รวมทั้งสิ้น 6,355.61 ล้านบาท ต่ำกว่าปีก่อน 379.78 ล้านบาท หรือ (5.6%) สาเหตุสำคัญเนื่องจากรายได้จากการขนส่งผู้โดยสารลดลง 3,816.85 ล้านบาท (66.0%) รายได้จากการบริการอื่นๆ ลดลง 540.15 ล้านบาท (69.5%) ซึ่งปีนี้เป็นปีที่สายการบินได้รับผลกระทบตลอดเกือบทั้งปี และด้วยมาตรการจำกัดการเดินทางต่างๆ ของรัฐบาล แต่รายได้อื่นเพิ่มขึ้น 3,977.22 ล้านบาท สาเหตุหลักเกิดจากบริษัทมีกำไรจากการปรับโครงสร้างหนี้ 4,023.14 ล้านบาท สำหรับค่าใช้จ่ายรวมทั้งสิ้น 7,791.22 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน 8,382.52 ล้านบาท (51.8%) ส่งผลให้บริษัทมีขาดทุนลดลงจากปีก่อน

บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ASK) ลดลง 66.6% ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (RPK) ลดลง 74.2% อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร (Cabin Factor) เฉลี่ย 63.5% ต่ำกว่าปีก่อนซึ่งเฉลี่ยที่ 67.9% และมีจำนวนผู้โดยสารที่ทำการขนส่งรวมทั้งสิ้น 1.30 ล้านคน ลดลงจากปีก่อน 68.9%



## 2. คำอธิบายและการวิเคราะห์ผลการดำเนินงานสำหรับปี 2564

สถิติการโดยสารและอัตราส่วนทางธุรกิจที่สำคัญ

	หน่วย	ปี 2563	ปี 2564	เปลี่ยนแปลง	
				จำนวน	ร้อยละ
จำนวนเครื่องบิน ณ สิ้นงวด					
- (ไอพ่น) Boeing 737-800 New Generation	ลำ	14	14	-	-
- (ใบพัด) Q400 NextGen	ลำ	8	7.8	(0.2)	(2.5)
- จำนวนเครื่องบิน	ลำ	22	21.8	(0.2)	(0.9)
ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (Available Seat Kilometers: ASK)	ล้านที่นั่ง-กม.	3,711	1,239	(2,472)	(66.61)
ปริมาณการขนส่งด้านผู้โดยสาร (Revenue Passenger Kilometers: RPK)	ล้านที่นั่ง-กม.	2,598	670	(1,928)	(74.21)
จำนวนเที่ยวบิน (No. of sectors)	เที่ยวบิน	39,031	15,045	(23,986)	(61.45)
อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร (Cabin factor)	ร้อยละ	67.93	63.45	(4.48)	(6.60)
จำนวนผู้โดยสาร (Passenger Carried)	ล้านคน	4.19	1.3	(2.89)	(68.97)
รายได้ค่าโดยสารต่อผู้โดยสารต่อกิโลเมตร (Passenger Yield)	บาท/ ผู้โดยสาร-กม.	2.13	2.88	0.75	35.08
รายได้ต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (Revenue per Available Seat Kilometers: RASK)	บาท/ที่นั่ง-กม.	1.72	1.79	0.07	4.07
ต้นทุนต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (Cost per Available Seat Kilometers: CASK)	บาท/ที่นั่ง-กม.	2.28	3.88	1.60	70.12
ต้นทุนต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารที่ไม่รวมค่าใช้จ่าย เชื้อเพลิง (Cost per Available Seat Kilometers exclude Fuel: CASK ex-fuel)	บาท/ที่นั่ง-กม.	1.86	3.36	1.50	80.69
อัตราการใช้เครื่องบินต่อลำ (Average Aircraft Utilization Hours)	ชั่วโมง ปฏิบัติการบิน/ วัน	6.41	1.86	(4.55)	(70.98)



## สรุปผลการดำเนินงาน

รายได้ของปี 2563 และ 2564

หน่วย : ล้านบาท	2563		2564		เปลี่ยนแปลง	
	จำนวน	ร้อยละต่อ รายได้รวม	จำนวน	ร้อยละต่อ รายได้รวม	จำนวน	ร้อยละ
รายได้จากค่าโดยสาร	5,784.22	85.88	1,967.37	30.95	(3,816.85)	(65.99)
รายได้จากการให้บริการ	777.09	11.54	236.95	3.73	(540.14)	(69.51)
กำไรจากการปรับโครงสร้างหนี้	-	-	4,023.14	63.30	4,023.14	100.00
รายได้อื่น	174.08	2.58	128.16	2.02	(45.92)	(26.38)
รวมรายได้	6,735.39	100.00	6,355.61	100.00	(379.78)	(5.64)

### ข้อมูลด้านรายได้

บริษัทมีรายได้รวม 6,355.61 ล้านบาท หรือลดลงร้อยละ 5.64 จากปีก่อน โดยแบ่งเป็นรายได้จากค่าโดยสาร 1,967.37 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 30.95 ของรายได้รวม รายได้จากการให้บริการ 236.95 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 3.73 ของรายได้รวม กำไรจากการปรับโครงสร้างหนี้ 4,023.14 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 63.30 ของรายได้รวม และรายได้อื่น 128.16 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 2.02 ของรายได้รวม ส่วนรายได้ต่อปริมาณการผลิตผู้โดยสาร (RASK) เท่ากับ 1.79 บาท/ที่นั่ง-กม. เพิ่มขึ้นร้อยละ 4.07 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน และปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ASK) เท่ากับ 1,239 ล้านที่นั่ง-กม. ลดลงร้อยละ 66.61

**รายได้จากค่าโดยสาร:** ในปี 2564 รายได้จากค่าโดยสารจำนวน 1,967.37 ล้านบาท หรือลดลงร้อยละ 65.99 จากปีก่อน เนื่องมาจากการแพร่ระบาดของไวรัสโคโรนา 2019 ในระลอกใหม่ในช่วงปลายปี 2563 ต่อเนื่องมาจนถึงปัจจุบัน และรัฐบาลมีการขยายประกาศใช้พระราชกำหนดสถานการณ์ฉุกเฉินออกไปจนถึง 30 กันยายน 2564 ถึงแม้ว่าต่อมาเมื่อวันที่ 1 พฤศจิกายน 2564 รัฐบาลมีนโยบายเปิดประเทศ อย่างไรก็ตามในช่วงปลายปีกลับมีสถานการณ์ระบาดของสายพันธุ์ใหม่ Omicron ทำให้ผู้ติดเชื้อเพิ่มสูงขึ้น ส่งผลให้จำนวนผู้โดยสาร และจำนวนเที่ยวบินภายในประเทศลดลงอย่างมีนัยสำคัญ และยิ่งส่งผลให้อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร (Cabin Factor) ลดลงจากร้อยละ 67.93 เหลือเพียงร้อยละ 63.45 หรือลดลง 6.60 จุด และจำนวนเที่ยวบินลดลงจาก 39,031 เที่ยวบินเหลือเพียง 15,045 เที่ยวบิน หรือลดลงร้อยละ 61.45 นอกจากนั้นอัตราการใช้เครื่องบินต่อลำยังลดลงจาก 6.41 ชั่วโมงปฏิบัติการต่อวัน เป็น 1.86 ชั่วโมงปฏิบัติการต่อวันเมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน หรือลดลงร้อยละ 70.98

**รายได้จากการให้บริการ:** ในปี 2564 รายได้จากการให้บริการจำนวน 236.95 ล้านบาท หรือลดลงร้อยละ 69.51 จากปีก่อน ซึ่งลดลงตามสัดส่วนรายได้ค่าโดยสารตามจำนวนผู้โดยสารและจำนวนเที่ยวบินที่ลดลงอย่างมีนัยสำคัญ โดยเฉพาะรายได้จากการโหลดสัมภาระ และอาหารและเครื่องดื่ม

**กำไรจากการปรับโครงสร้างหนี้:** ในปี 2564 บริษัทฯมีกำไรจากการปรับโครงสร้างหนี้จำนวน 4,023.14 ล้านบาท ประกอบด้วย (รายละเอียดตามหมายเหตุประกอบงบการเงิน ข้อ 4)

- กำไรจากการเปลี่ยนแปลงตามสัญญาที่แก้ไขเพิ่มเติม 2,398.10 ล้านบาท
- กำไรจากการตัดรายการหนี้สินทางการเงินที่วัดมูลค่าด้วยวิธีราคาทุนตัดจำหน่าย 1,400.43 ล้านบาท
- กำไรจากการปรับปรุงหนี้สินทางการเงินที่วัดมูลค่าด้วยวิธีราคาทุนตัดจำหน่าย 4.06 ล้านบาท



- กำไรที่เกิดจากการกลับรายการดอกเบี้ยผิมนัดชำระ 220.55 ล้านบาท

รายได้อื่น: ในปี 2564 รายได้อื่นจำนวน 128.16 ล้านบาท หรือลดลงร้อยละ 26.38 จากปีก่อน เนื่องมาจากรายได้

ค่านายหน้าลดลง

ค่าใช้จ่ายของปี 2563 และ 2564

หน่วย : ล้านบาท	2563		2564		เปลี่ยนแปลง	
	จำนวน	ร้อยละต่อ ค่าใช้จ่าย รวม	จำนวน	ร้อยละต่อ ค่าใช้จ่าย รวม	จำนวน	ร้อยละ
ต้นทุนค่าโดยสารและการให้บริการ	7,439.35	46.00	4,528.35	58.12	(2,911.00)	(39.13)
ค่าใช้จ่ายในการขาย	37.04	0.23	5.22	0.07	(31.82)	(85.91)
ค่าใช้จ่ายในการบริหาร	1,236.44	7.64	1,817.38	23.33	580.95	46.99
ต้นทุนทางการเงิน	910.01	5.63	899.91	11.55	(10.11)	(1.11)
ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสิทธิการใช้ สินทรัพย์	3,446.30	21.30	472.09	6.06	(2,974.21)	(86.30)
ผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้น	3,104.62	19.20	68.28	0.88	(3,036.34)	(97.80)
รวมค่าใช้จ่าย	16,173.76	100.00	7,791.22	100.00	(8,382.52)	(51.83)

### ข้อมูลด้านค่าใช้จ่าย

บริษัทมีค่าใช้จ่ายรวม 7,791.22 ล้านบาท หรือลดลงร้อยละ 51.83 จากปีก่อน โดยแบ่งเป็นต้นทุนค่าโดยสารและการให้บริการ 4,528.35 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 58.19 ของค่าใช้จ่ายรวม ค่าใช้จ่ายในการขาย 5.22 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 0.07 ของค่าใช้จ่ายรวม ค่าใช้จ่ายในการบริหาร 1,817.38 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 23.33 ของค่าใช้จ่ายรวม ต้นทุนทางการเงิน 899.91 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 11.55 ของค่าใช้จ่ายรวม ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสิทธิการใช้สินทรัพย์ 472.09 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 6.06 ของค่าใช้จ่ายรวม และผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้น 68.28 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 0.88 ของค่าใช้จ่ายรวม ส่วนต้นทุนต่อปริมาณผู้โดยสารของบริษัทเพิ่มขึ้นจาก 2.28 เป็น 3.88 บาท/ที่นั่ง-กม. เพิ่มขึ้นร้อยละ 70.12 และต้นทุนต่อปริมาณการผลิตผู้โดยสารที่ไม่รวมค่าใช้จ่ายเชื้อเพลิงเพิ่มขึ้นจาก 1.86 เป็น 3.36 บาท/ที่นั่ง-กม. หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 80.69

**ต้นทุนค่าโดยสารและการให้บริการ:** ในปี 2564 ต้นทุนค่าโดยสารและการให้บริการจำนวน 4,528.35 ล้านบาท หรือลดลงร้อยละ 39.13 จากปีก่อน สาเหตุหลักมาจากจำนวนเที่ยวบินที่ลดลง ทำให้ปริมาณการใช้น้ำมันต่ำกว่าปีก่อน บริษัทมีต้นทุนเชื้อเพลิงอยู่ที่ 642.60 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 58.49 เมื่อเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อน แต่ราคาน้ำมันเพิ่มขึ้นเมื่อเทียบกับปีก่อน โดยต้นทุนน้ำมันต่อหน่วย (Fuel/ASK) เพิ่มขึ้นจาก 0.42 บาท/ที่นั่ง-กม. เป็น 0.52 บาท/ที่นั่ง-กม. หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 23.81

**ค่าใช้จ่ายในการขายและบริหาร:** ในปี 2564 ค่าใช้จ่ายในการขายและบริหารจำนวน 1,822.60 ล้านบาท หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 38.92 จากปีก่อน โดยสาเหตุหลักมาจากขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเพิ่มขึ้นจากปีก่อน จากกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยน 67.61 ล้านบาท เป็นขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยน 1,149.92 ล้านบาท หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 1,800.81



**ต้นทุนทางการเงิน:** ในปี 2564 ต้นทุนทางการเงินจำนวน 899.91 ล้านบาท หรือลดลงร้อยละ 1.11 จากปีก่อน สาเหตุหลักมาจากดอกเบี้ยเงินกู้ยืมจากผู้ถือหุ้นลดลง เป็นผลมาจากการปรับลดอัตราดอกเบี้ย จาก 231.15 ล้านบาท เป็น 207.7 ล้านบาท หรือลดลงร้อยละ 10.14

**ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสิทธิการใช้สินทรัพย์:** ในปี 2564 ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสิทธิการใช้สินทรัพย์ จำนวน 472.09 ล้านบาท หรือลดลงร้อยละ 86.30 จากปีก่อน เป็นผลมาจากการปรับโครงสร้างหนี้ที่มีการแก้ไขสัญญาการใช้สินทรัพย์ใหม่

**ผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้น:** ในปี 2564 ผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้น จำนวน 68.28 ล้านบาท หรือลดลงร้อยละ 97.80 จากปีก่อน ลดลงจากปีก่อนอย่างมีนัยสำคัญ เนื่องจากการปีก่อนมีการตั้งผลขาดทุนจากเงินลงทุนในบริษัทย่อย 1,470.00 ล้านบาท และผลขาดทุนจากเงินให้กู้ยืมในบริษัทย่อย 1,460.00 ล้านบาท

### กำไร (ขาดทุน) ของปี 2563 และ 2564

หน่วย : ล้านบาท	2563		2564		เปลี่ยนแปลง	
	จำนวน	ร้อยละ ต่อรายได้ รวม	จำนวน	ร้อยละ ต่อรายได้ รวม	จำนวน	ร้อยละ
ขาดทุน สำหรับปี	(7,391.62)	(109.74)	(1,435.61)	(22.59)	5,956.01	80.58
ขาดทุน เบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี	(7,295.86)	(108.32)	(1,399.46)	(22.02)	5,896.40	80.82
ขาดทุน ส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทใหญ่	(7,895.49)	(117.22)	(1,399.39)	(22.02)	6,496.10	82.28
ขาดทุน ต่อหุ้นขั้นพื้นฐาน	(2.33)		(0.38)		1.94	

จากปัจจัยที่กล่าวมาข้างต้น โดยเฉพาะสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) ระลอกใหม่ในช่วงปลายปี 2563 ต่อเนื่องมาจนถึงปัจจุบัน และมาตรการต่างๆ ของรัฐบาลในการควบคุมการแพร่ระบาด ส่งผลให้บริษัทมีรายได้จากการดำเนินงานลดลงเมื่อเทียบกับปีก่อน ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานของบริษัทก็มียอดลดลงแต่ไม่มาก เท่ากับรายได้ที่ลดลงเนื่องจากมีผลขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนที่เพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ แต่ในปีนี้มีบริษัทมีการปรับโครงสร้างหนี้ ทำให้มีผลกำไรจากการปรับโครงสร้างหนี้เข้ามาชดเชยรายได้ที่สูญเสียไปแต่ยังไม่เพียงพอที่จะลดผลขาดทุนลงได้ บริษัทมีผลประกอบการขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมจำนวน 1,399.46 ล้านบาท ลดลง 5,896.40 ล้านบาทเมื่อเทียบกับปีก่อน และมีผลขาดทุนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทใหญ่เพิ่มขึ้นเป็น 1,399.39 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 6,496.10 ล้านบาทเมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า



### 3.ฐานะทางการเงินและสภาพคล่อง

หน่วย : ล้านบาท	งบการเงินรวม			
	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564	เปลี่ยนแปลง	ร้อยละ
รวมสินทรัพย์	17,894.92	12,249.72	(5,645.21)	(31.55)
รวมหนี้สิน	25,897.08	21,615.34	(4,245.74)	(16.39)
รวมส่วนของบริษัทใหญ่	(7,000.52)	(8,399.91)	1,399.39	19.99
ส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุม	(1,001.64)	(1,001.71)	0.08	0.01
รวมส่วนของผู้ถือหุ้น	(8,002.16)	(9,401.62)	1,399.46	17.49

#### สินทรัพย์

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 บริษัทและบริษัทย่อยมีสินทรัพย์รวม 12,249.72 ล้านบาท หรือลดลงร้อยละ 31.55 จาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 โดยแบ่งเป็นสินทรัพย์หมุนเวียน 2,047.69 ล้านบาท และสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนจำนวน 10,202.02 ล้านบาท คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 16.72 และ 83.28 ของสินทรัพย์รวมตามลำดับ

**สินทรัพย์หมุนเวียน:** ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 บริษัทและบริษัทย่อยมีสินทรัพย์หมุนเวียนรวม 2,047.69 ล้านบาท หรือลดลงร้อยละ 20.71 จาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 สาเหตุหลักมาจากบริษัทมีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดลดลง จำนวน 396.39 ล้านบาท หรือลดลงร้อยละ 28.20

**สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน:** ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 บริษัทและบริษัทย่อยมีสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนรวม 10,202.02 ล้านบาท หรือลดลงร้อยละ 33.37 จาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 สาเหตุหลักมาจากการปรับลดสัญญาเช่าเครื่องบินตามภาระผูกพันสัญญาใหม่และการตัดจำหน่ายสินทรัพย์สิทธิการใช้ตามสัญญาที่เกิดขึ้นในปี 5,074.16 ล้านบาท แต่มีตั้งค่าเผื่อการด้อยค่าของสิทธิการใช้สินทรัพย์เพิ่มขึ้น จำนวน 472.09 ล้านบาท

#### หนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น

**หนี้สิน:** ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 บริษัทและบริษัทย่อยมีหนี้สินรวม 21,615.34 ล้านบาท หรือลดลงร้อยละ 16.39 จาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 สาเหตุหลักมาจากบริษัทมีหนี้สินตามสัญญาเช่าลดลงจากการปรับลดสัญญาเช่าเครื่องบินลดลง จำนวน 2,743.54 ล้านบาท และเจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่นลดลง จำนวน 1,052.42 ล้านบาท ซึ่งเป็นผลมาจากการปรับโครงสร้างหนี้

**ส่วนของผู้ถือหุ้น:** ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 บริษัทและบริษัทย่อยมีส่วนของผู้ถือหุ้นติดลบจำนวน 9,401.62 ล้านบาท เปลี่ยนแปลงเพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 17.49 จาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 โดยเป็นของบริษัทใหญ่ติดลบจำนวน 8,399.91 ล้านบาท และส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมติดลบอีกจำนวน 1,001.71 ล้านบาท เกิดจากผลการดำเนินงานที่ยังขาดทุน ซึ่งเป็นผลมาจากการแพร่ระบาดของระลอกใหม่ของโรคโควิด-19



## สภาพคล่อง

หน่วย : หน่วยบาท	งบการเงินรวม			
	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564	เปลี่ยนแปลง	ร้อยละ
กระแสเงินสดได้มา (ใช้ไป) จากกิจกรรมการดำเนินงาน	46.69	(47.97)	(94.66)	(202.72)
กระแสเงินสดได้มา (ใช้ไป) จากกิจกรรมการลงทุน	(687.65)	23.98	711.64	103.49
กระแสเงินสดได้มา (ใช้ไป) จากกิจกรรมการจัดหาเงิน	729.96	(374.76)	(1,104.73)	(151.34)
ผลกระทบจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศใน เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	82.77	2.36	(80.41)	(97.15)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น (ลดลง) สุทธิ	171.77	(396.39)	(568.16)	(330.76)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ 1 มกราคม	1,233.79	1,405.56	171.77	13.92
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ 31 ธันวาคม	1,405.56	1,009.17	(396.39)	(28.20)

สำหรับปี 2564 บริษัทและบริษัทย่อยมีกระแสเงินสดใช้ไปจากกิจกรรมดำเนินงานสุทธิจำนวน 47.97 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากการได้มา 94.66 ล้านบาท หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 202.72 เมื่อเทียบกับปีก่อน โดยรายการหลักที่มีผลต่อการใช้ไปของเงินสด ได้แก่ เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น, ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้หมุนเวียนอื่น และ เงินสดจ่ายค่าซ่อมบำรุงเครื่องบิน

ส่วนกระแสเงินสดได้มาในกิจกรรมการลงทุนเป็นจำนวน 23.98 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากการใช้ไป 711.64 ล้านบาท หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 103.49 โดยรายการหลักเกิดจากการลดลงของสินทรัพย์สิทธิการใช้ตามสัญญาเช่า

ส่วนกระแสเงินสดได้มาในกิจกรรมการจัดหาเงินเป็นจำนวน 374.76 ล้านบาท ลดลงจากการได้มา 1,104.73 ล้านบาท หรือลดลงร้อยละ 151.34 โดยรายการหลักในปีก่อนเป็นการได้มาจากการเพิ่มทุน

นอกจากนี้บริษัทและบริษัทย่อยได้รับประโยชน์จากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศทั้งเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเป็นจำนวน 2.36 ล้านบาท

อย่างไรก็ตาม ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 บริษัทมีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดลดลงสุทธิ 396.39 ล้านบาท

### ภาระผูกพันและหนี้สินที่อาจเกิดขึ้นในภายหน้า

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 บริษัทฯ มีหนี้สินที่อาจเกิดขึ้นจากภาระผูกพันที่มีได้แสดงในงบการเงิน จากหนังสือค้ำประกันที่ออกโดยธนาคารในประเทศและต่างประเทศ และภาระผูกพันสำหรับการจัดหาเครื่องบินที่ต้องจ่ายในอนาคต (รายละเอียดตามหมายเหตุประกอบงบการเงิน ข้อ 33)





## 4.สรุปอัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญ

อัตราส่วนทางการเงิน	หน่วย	งบการเงินรวม	
		2563	2564
<b>อัตราส่วนสภาพคล่อง</b>			
ระยะเวลาการเก็บหนี้เฉลี่ย	วัน	30.51	12.66
ระยะเวลาการขายสินค้าเฉลี่ย	วัน	4.35	10.16
ระยะเวลาการจำหน่ายตัวล่วงหน้า	เท่า	9.94	(11.23)
ระยะเวลาการชำระหนี้	วัน	12.30	279.19
วงจรเงินสด	วัน	(98.38)	(245.14)
<b>อัตราส่วนแสดงความสามารถในการหากำไร</b>			
อัตรากำไรจากการดำเนินงานก่อนต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิง	%	(117.15%)	(12.5%)
อัตรากำไรจากการดำเนินงาน	%	(140.13%)	(22.6%)
อัตรากำไร EBITDAR	%	(102.08%)	9.4%
อัตรากำไรสุทธิ	%	(109.74%)	(22.6%)
อัตราผลตอบแทนผู้ถือหุ้น	%	(195.05%)	15.3%
<b>อัตราส่วนแสดงประสิทธิภาพในการดำเนินงาน</b>			
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์	%	(44.71%)	(11.7%)
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ถาวร	%	(4,983.55%)	(3,944.7%)
อัตราหมุนของสินทรัพย์	เท่า	0.41	3.10
<b>อัตราส่วนวิเคราะห์นโยบายทางการเงิน</b>			
อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น	เท่า	(3.70)	(2.58)
อัตราส่วนความสามารถชำระภาระผูกพัน	เท่า	(2.68)	0.29
อัตราการจ่ายเงินปันผล	%	-	-
ขาดทุนต่อหุ้นขั้นพื้นฐาน	บาท	(2.19)	(0.38)
ขาดทุนต่อหุ้นปรับลด	บาท	(2.19)	(0.38)

### ความหมายและสูตรในการคำนวณอัตราส่วนทางการเงิน

ระยะเวลาการเก็บหนี้เฉลี่ย คือ  $360 / \text{อัตราส่วนหมุนเวียนลูกหนี้การค้า}$

ระยะเวลาการขายสินค้าเฉลี่ย คือ  $360 / \text{อัตราส่วนหมุนเวียนสินค้าคงเหลือ}$

ระยะเวลาการจำหน่ายตัวล่วงหน้า คือ  $(\text{รายได้รับล่วงหน้า} / \text{รายได้หลักรวม}) * 360$

ระยะเวลาการชำระหนี้ คือ  $360 / \text{อัตราส่วนหมุนเวียนเจ้าหนี้}$

วงจรเงินสด คือ  $(\text{ระยะเวลาเก็บหนี้} + \text{ระยะเวลาการจำหน่ายสินค้า}) - (\text{ระยะเวลาการจำหน่ายตัวล่วงหน้า} + \text{ระยะเวลาการชำระหนี้})$

อัตรากำไรจากการดำเนินงานก่อนต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิง คือ  $(\text{กำไรจากการดำเนินงาน} + \text{ต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิง}) / \text{รายได้รวม}$

อัตรากำไรจากการดำเนินงาน คือ  $\text{กำไรจากการดำเนินงาน} / \text{รายได้รวม}$

อัตรากำไร EBITDAR คือ  $(\text{กำไรจากการดำเนินงาน} + \text{ค่าเช่าดำเนินงานเครื่องบิน} + \text{ค่าเช่าเครื่องบินแบบเหมาลำ}) / \text{รายได้รวม}$

อัตรากำไรสุทธิ คือ  $\text{กำไรขาดทุนสุทธิ} / \text{รายได้รวม}$



# NOK AIR

อัตราผลตอบแทนผู้ถือหุ้น คือ กำไรขาดทุนสุทธิ/ส่วนของผู้ถือหุ้นเฉลี่ย

อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ คือ กำไรขาดทุนสุทธิ/ส่วนของสินทรัพย์เฉลี่ย

อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ถาวร คือ (กำไรขาดทุนสุทธิ+ค่าเสื่อมราคา)/อุปกรณ์สุทธิเฉลี่ย

อัตรารวมของสินทรัพย์ คือ รายได้รวม/ส่วนของสินทรัพย์เฉลี่ย

อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น คือ รวมหนี้สิน/รวมส่วนของผู้ถือหุ้น

อัตราส่วนความสามารถชำระภาระผูกพัน คือ (กำไรจากการดำเนินงาน+ค่าเช่าดำเนินงานเครื่องบิน)/ค่าเช่าดำเนินงานเครื่องบิน

อัตรารายจ่ายเงินปันผล คือ เงินปันผลจ่าย/กำไรขาดทุนสุทธิ

ขาดทุนต่อหุ้นขั้นพื้นฐาน คือ ขาดทุนสุทธิ/จำนวนหุ้นสามัญเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก

ขาดทุนต่อหุ้นปรับลด คือ ขาดทุนสุทธิ/จำนวนหุ้นสามัญเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก (ปรับลด)

**บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) | Nok Airlines Public Company Limited**

เลขที่ 222 อาคารส่วนกลาง ห้องเลขที่ 4235 ชั้น 4 ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงสนามบิน เขตดอนเมือง กรุงเทพมหานคร 10210

222 Central Building, Room No.4235, 4th Floor, Vibhavadi Rangsit Road, Sanambin Sub-district, Don Mueang District, Bangkok 10210, Thailand

ทะเบียนเลขที่ 0-1075-56000-09-4 | Registration No. 0-1075-56000-09-4

Phone +(66) 2627 2000, [www.nokair.com](http://www.nokair.com)

5. รายการระหว่างกัน

บุคคล/นิติบุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง /ความสัมพันธ์	ประเภทรายการ	มูลค่าของรายการ (ล้านบาท)		ความจำเป็น/ความสมเหตุสมผลของรายการ ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ
		2564	2563	
<p>บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ("การบินไทย")</p> <p><u>ลักษณะธุรกิจ</u> การบินไทยประกอบธุรกิจสายการบินเต็มรูปแบบ (Full Service Airline)</p> <p><u>ความสัมพันธ์</u> การบินไทยเป็นผู้ถือหุ้นของบริษัท โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 ถือหุ้นร้อยละ 8.91</p>	<p>1.ค่าใช้จ่ายของบริษัท</p> <p><u>การซ่อมบำรุง</u> บริษัทได้จ้างการบินไทยในการซ่อมบำรุงเครื่องบินที่เช่ามาจากการบินไทยและที่เช่าจากภายนอก</p> <p>- ค่าซ่อมบำรุงรักษาเครื่องบิน</p> <p><u>ค่าบริการภาคพื้นดินและค่าอาหารสำหรับผู้โดยสาร นักบิน และลูกเรือ</u> ค่าบริการภาคพื้นดินในสถานีซึ่งผู้ให้บริการตามสัญญาให้บริการภาคพื้นดินตามปกติของบริษัทมีอุปกรณ์ไม่เพียงพอ</p> <p>- ค่าบริการภาคพื้น - ค่าอาหารสำหรับผู้โดยสาร นักบิน และลูกเรือ - ค่ารถสำหรับผู้โดยสาร</p>	0.2	60.3	<p>สำหรับด้านการซ่อมบำรุง การบินไทยจัดเป็นเพียงผู้ประกอบการเพียงไม่กี่รายในประเทศไทย ที่มีใบอนุญาตในการซ่อมบำรุงเครื่องบิน บริษัทและบริษัทย่อยจึงจำเป็นต้องใช้บริการจากการบินไทย อีกทั้งราคาค่าซ่อมบำรุงดังกล่าวก็เป็นไปตามราคาตลาด ปัจจุบันบริษัทและบริษัทย่อยยังคงมีการใช้บริการการซ่อมบำรุง อะไหล่ และเช่าอุปกรณ์เพื่อการซ่อมกับการบินไทยในส่วนของเครื่องบินที่เช่าจากภายนอกด้วย</p> <p>รายการดังกล่าวเป็นรายการที่จำเป็นในการดำเนินธุรกิจของบริษัทและบริษัทย่อย และค่าบริการดังกล่าวก็เป็นไปตามราคาตลาด</p>
		ไม่มี	ไม่มี	
		ไม่มี	ไม่มี	
		ไม่มี	ไม่มี	

บุคคล/นิติบุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง /ความสัมพันธ์	ประเภทรายการ	มูลค่าของรายการ (ล้านบาท)		ความจำเป็น/ความสมเหตุสมผลของรายการ ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ
		2564	2563	
	<p>ค่าใช้จ่ายอื่นๆ</p> <p>บริษัทมีค่าใช้จ่ายอื่นๆ จากการใช้บริการการบินไทย เช่น ค่าฝึกอบรม ค่าเบี้ยประกันภัย เป็นต้น</p> <p>- ค่าใช้จ่ายอื่นๆ</p>	ไม่มี	ไม่มี	<p>รายการดังกล่าวเป็นรายการที่จำเป็นในการดำเนินธุรกิจของบริษัทและบริษัทย่อย และค่าบริการเป็นไปตามราคาตลาด</p>
	<p><b>2. รายได้ของบริษัท</b></p> <p><u>ค่าตัวโดยสาร</u></p> <p>บริษัทให้บริการขนส่งทางอากาศแก่ผู้โดยสารของการบินไทยตามสัญญาการทำการบินร่วม (Code Share Agreement) และสัญญาโอนผู้โดยสารระหว่างกัน (Passenger Transfer Agreement)</p> <p>- รายได้ค่าโดยสาร</p> <p>- รายได้จากการบินให้บริการ</p>	<p>ไม่มี</p> <p>0.6</p>	<p>ไม่มี</p> <p>ไม่มี</p>	<p>บริษัทได้ทำสัญญาการบินร่วม (Code Share Agreement) กับการบินไทย เพื่อเพิ่มช่องทางในการจำหน่ายตั๋วโดยสารของบริษัท นอกจากนี้ราคาจำหน่ายตั๋วดังกล่าวของบริษัทก็ได้ต่ำกว่าอัตราราคาจำหน่ายตั๋วของผู้โดยสารรายอื่น ส่วนสัญญาโอนผู้โดยสารระหว่างกัน (Passenger Transfer Agreement) ก็เป็นไปเพื่อการโอนผู้โดยสารระหว่างสายการบินในกรณีเกิดการยกเลิกหรือเกิดความล่าช้าของเที่ยวบิน</p>
	<p><b>3. เจ้าหนี้การค้า</b></p>	33.3	76.7	

บุคคล/นิติบุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง /ความสัมพันธ์	ประเภทรายการ	มูลค่าของรายการ (ล้านบาท)		ความจำเป็น/ความสมเหตุผลของรายการ ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ
		2564	2563	
<p>บริษัท ดอนเมือง อินเตอร์เนชั่นแนล แอร์พอร์ต โฮเต็ล จำกัด (“แอร์พอร์ต โฮเต็ล”)</p> <p><u>ลักษณะธุรกิจ</u></p> <p>แอร์พอร์ต โฮเต็ลประกอบธุรกิจโรงแรม อมารี ดอนเมืองแอร์พอร์ต ซึ่งตั้งอยู่ใกล้กับท่าอากาศยานดอนเมือง</p> <p><u>ความสัมพันธ์</u></p> <p>การบินไทย ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นของบริษัทและจัดเป็นผู้มีอำนาจควบคุมใน แอร์พอร์ต โฮเต็ล โดยถือหุ้นร้อยละ 40.0 ในแอร์พอร์ต โฮเต็ล</p>	<p>1.ค่าใช้จ่ายของบริษัท</p> <p>1.1 ค่าที่พัก</p> <p>บริษัทได้ใช้บริการที่พักจากแอร์พอร์ต โฮเต็ล สำหรับพนักงานสถานีต่างจังหวัดที่เดินทางเข้ามาปฏิบัติงานและฝึกอบรมที่สถานีกรุงเทพ</p> <p>- ค่าที่พัก และค่าจัดเลี้ยง</p> <p>2. เจ้าหนี้การค้า</p>	0.3	1.0	<p>บริษัทเลือกใช้บริการห้องพัก และห้องจัดเลี้ยงจากแอร์พอร์ตโฮเต็ลเพื่อเป็นที่พักให้พนักงานจากสถานีต่างจังหวัดที่เดินทางเข้ามาปฏิบัติงานและฝึกอบรมที่ท่าอากาศยานนานาชาติดอนเมือง เนื่องจากโรงแรมดังกล่าวเป็นโรงแรมแห่งเดียวที่อยู่ใกล้เคียงกับท่าอากาศยานนานาชาติดอนเมือง ซึ่งมีทางเดินเชื่อมโดยตรงไปยังอาคารผู้โดยสารและออฟฟิศสำนักงานของบริษัท อันจะเป็นการอำนวยความสะดวกสบายและประหยัดค่าใช้จ่ายในการเดินทางให้แก่พนักงานของบริษัท ทั้งนี้อัตราค่าบริการเป็นไปตามราคาตลาด</p>
		0.09	0.1	

บุคคล/นิติบุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง /ความสัมพันธ์	ประเภทรายการ	มูลค่าของรายการ (ล้านบาท)		ความจำเป็น/ความสมเหตุสมผลของรายการ ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ
		2564	2563	
<p>บริษัท ไทยไฟลท์ เทรนนิ่ง จำกัด (“ไทยไฟลท์เทรนนิ่ง”) <u>ลักษณะธุรกิจ</u> ไทยไฟลท์เทรนนิ่งให้บริการฝึกอบรมบุคคลากรด้านการบิน <u>ความสัมพันธ์</u> การบินไทย ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นของบริษัทถือหุ้นร้อยละ 49.0 ในไทยไฟลท์เทรนนิ่ง</p>	<p>1. ค่าบริการ - ค่าฝึกอบรม</p> <p>2. เจ้าหนี้การค้า</p>	<p>0.8</p> <p>0.06</p>	<p>2.3</p> <p>ไม่มี</p>	<p>รายการดังกล่าวเป็นรายการที่จำเป็นในการดำเนินธุรกิจของบริษัท อีกทั้ง หากบริษัทดำเนินการเอง บริษัทจะมีค่าใช้จ่ายที่สูงกว่า</p>

บุคคล/นิติบุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง /ความสัมพันธ์	ประเภทรายการ	มูลค่าของรายการ (ล้านบาท)		ความจำเป็น/ความสมเหตุสมผลของรายการ ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ
		2564	2563	
<p>บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด (“ไทยสมายล์”) <u>ลักษณะธุรกิจ</u> สายการบินราคาประหยัดในเครือการบินไทย ที่นำเสนอทางเลือกใหม่ให้กับลูกค้าที่ต้องการ บินในระยะทางไกล</p> <p><u>ความสัมพันธ์</u> การบินไทย ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นของบริษัทและ จัดเป็นผู้มีอำนาจควบคุมในไทยสมายล์โดยถือ หุ้นทั้งหมดของไทยสมายล์</p>	<p>1.ค่าใช้จ่ายของบริษัท</p> <p>1.1 ค่าตัวโดยสาร บริษัทใช้บริการขนส่งทางอากาศสำหรับผู้โดยสารของสายการบินตาม สัญญาโอนผู้โดยสารระหว่างกัน (Passenger Transfer Agreement) - ค่าตัวโดยสาร</p> <p>2.รายได้ของบริษัท</p> <p>2.1 ค่าตัวโดยสาร บริษัทให้บริการขนส่งทางอากาศแก่ผู้โดยสารของ บริษัท ไทยสมายล์แอร์ เวย์ จำกัดตามสัญญาโอนผู้โดยสารระหว่างกัน (Passenger Transfer Agreement) - รายได้ค่าโดยสาร - รายได้จากบริการ</p> <p>3. ลูกหนี้การค้า</p> <p>4. เจ้าหนี้การค้า</p>	<p>ไม่มี</p> <p>0.01</p> <p>ไม่มี</p> <p>0.08</p> <p>0.09</p>	<p>0.1</p> <p>3.9</p> <p>0.04</p> <p>0.07</p> <p>0.2</p>	<p>บริษัทได้ทำสัญญาโอนผู้โดยสารระหว่างกัน (Passenger Transfer Agreement) กับไทย สมายล์เพื่อทำการโอนผู้โดยสารระหว่างกันใน กรณีเกิดการยกเลิกหรือเกิดความล่าช้าของ เที่ยวบินในราคาที่ตกลงกันไว้ล่วงหน้า</p> <p>บริษัทได้ทำสัญญาโอนผู้โดยสารระหว่างกัน (Passenger Transfer Agreement) กับไทย สมายล์เพื่อทำการโอนผู้โดยสารระหว่างกันใน กรณีเกิดการยกเลิกหรือเกิดความล่าช้าของ เที่ยวบินในราคาที่ ตกลงกันล่วงหน้า</p>

บุคคล/นิติบุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง /ความสัมพันธ์	ประเภทรายการ	มูลค่าของรายการ (ล้านบาท)		ความจำเป็น/ความสมเหตุสมผลของรายการ ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ
		2564	2563	
บริษัท ไฟล์ท เทรนนิง (ประเทศไทย) จำกัด (ชื่อเดิม บริษัท แพน แอม อินเตอร์เนชั่น แนล ไฟล์ท เทรนนิง เซ็นเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด) (" ไฟล์ท เทรนนิง ") ลักษณะธุรกิจ ไฟล์ท เทรนนิง เป็น ศูนย์ฝึกการบินนานาชาติ เพื่อเป็นศูนย์ฝึกสอนและอบรมทางการบิน แบบครบวงจรในประเทศไทย ความสัมพันธ์ บริษัทเป็นผู้ถือหุ้นร้อยละ 15	<p>1.ค่าใช้จ่ายของบริษัท</p> <p>1.1 ค่าฝึกอบรม บริษัทได้ส่งนักบินและผู้ช่วยนักบินไปอบรมที่ไฟล์ท เทรนนิง - ค่าฝึกอบรม</p> <p>2.รายได้ของบริษัท บริษัทได้ส่งนักบินและผู้ช่วยนักบินไปเข้าร่วมปฏิบัติการในการฝึกบิน จำลอง ที่ไฟล์ท เทรนนิง - รายได้จากการบินให้บริการ</p> <p>3. เจ้าหนี้การค้า</p>	12.8	13.1	บริษัทได้ทำสัญญากับไฟล์ท เทรนนิง เพื่อให้ นักบินและผู้ช่วยนักบินไปอบรม ซึ่งช่วยประหยัด ค่าใช้จ่ายในการไปอบรมที่ต่างประเทศ
		0.2	0.03	บริษัทได้ทำข้อตกลงที่จะส่งนักบินและผู้ช่วย นักบินไปสนับสนุนปฏิบัติการในการฝึกบิน จำลอง สำหรับการขอต่อใบอนุญาตของไฟล์ท เทรนนิง ซึ่งบริษัทจะได้รับค่าตอบแทนตามอัตรา ที่ในข้อตกลง ทั้งนี้อัตราค่าบริการเป็นไปตาม ราคาตลาด
		1.2	1.2	



บุคคล/นิติบุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง /ความสัมพันธ์	ประเภทรายการ	มูลค่าของรายการ (ล้านบาท)		ความจำเป็น/ความสมเหตุสมผลของรายการ ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ
		2564	2563	
<p>บริษัท หาดทิพย์ จำกัด (มหาชน) ("หาดทิพย์")</p> <p><u>ลักษณะธุรกิจ</u> การผลิตและจำหน่ายเครื่องดื่ม</p> <p><u>ความสัมพันธ์</u> คู่สมรสของนายอภิชาติ จีระพันธุ์ เป็นกรรมการของหาดทิพย์</p>	<p>1. ค่าใช้จ่ายของบริษัท</p> <p>- ค่าอาหารและเครื่องดื่ม</p> <p>2. รายได้ของบริษัท</p> <p>- รายได้ค่าโดยสาร</p> <p>3. ลูกหนี้การค้า</p>	<p>ไม่มี</p> <p>0.004</p> <p>ไม่มี</p>	<p>ไม่มี</p> <p>0.1</p> <p>0.1</p>	<p>บริษัทให้สิทธิผู้โดยสารในการเลือกซื้ออาหารและเครื่องดื่มจากหาดทิพย์ ในกรณีเที่ยวบินล่าช้าตามวงเงินที่กำหนด โดยราคาอาหารและเครื่องดื่มเป็นไปตามราคาตลาด</p> <p>บริษัทขายตั๋วโดยสารให้หาดทิพย์ ตามราคาตลาด</p>
<p>บริษัท ไอร่า แอดไวเซอร์ จำกัด ("ไอร่าแอดไวเซอร์")</p> <p><u>ลักษณะธุรกิจ</u> ไอร่าแอดไวเซอร์ประกอบกิจการให้คำปรึกษาด้านการบริหารจัดการการเงิน</p> <p><u>ความสัมพันธ์</u> ผู้ถือหุ้นของบริษัท ถือหุ้นในกลุ่มบริษัทไอร่า</p>	<p>1. ค่าใช้จ่ายของบริษัท</p> <p>- ค่าบริการที่ปรึกษาทางการเงิน</p> <p>2. เจ้าหนี้อื่น</p>	<p>0.04</p> <p>7.0</p>	<p>3.3</p> <p>0.7</p>	<p>บริษัทใช้บริการไอร่า แอดไวเซอร์ ให้เป็นปรึกษาทางด้านการเงินและพัฒนาระบบการเงิน เพื่อให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น ทั้งนี้อัตราค่าบริการเป็นไปตามราคาตลาด</p>

บุคคล/นิติบุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง /ความสัมพันธ์	ประเภทรายการ	มูลค่าของรายการ (ล้านบาท)		ความจำเป็น/ความสมเหตุสมผลของรายการ ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ
		2564	2563	
<p>บริษัท สำนักงานกฎหมายสยามซีดี ดีอาร์ จำกัด (“สยามซีดีดีอาร์”)</p> <p>ลักษณะธุรกิจ</p> <p>สยามซีดีดีอาร์ประกอบกิจการให้บริการทางด้านกฎหมาย บัญชี และภาษี</p> <p>ความสัมพันธ์</p> <p>กรรมการของบริษัทได้แก่นายชวลิต อัครศาสตร์ เป็นกรรมการของสยามซีดีดีอาร์</p>	<p>1. ค่าใช้จ่ายของบริษัท</p> <p>- ค่าบริการที่ปรึกษาด้านกฎหมาย</p> <p>2. เจ้าหนี้อื่น</p>	0.4	7.8	บริษัทได้ทำสัญญากับสยามซีดีดีอาร์ เพื่อขอคำปรึกษาทางกฎหมาย รายการดังกล่าวเป็นรายการที่จำเป็น ในการดำเนินธุรกิจของบริษัท ทั้งนี้ อัตราค่าบริการเป็นไปตามราคาตลาด
		0.004	0.01	

บุคคล/นิติบุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง /ความสัมพันธ์	ประเภทรายการ	มูลค่าของรายการ (ล้านบาท)		ความจำเป็น/ความสมเหตุสมผลของรายการ ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ
		2564	2563	
<p>บริษัท สำนักงานกฎหมายสยามซิติจีพี จำกัด ("สยามซิติจีพี")</p> <p><u>ลักษณะธุรกิจ</u> สยามซิติจีพีประกอบกิจการให้บริการทางด้านกฎหมาย บัญชี และภาษี</p> <p><u>ความสัมพันธ์</u> กรรมการของบริษัทได้แก่นายชวลิต อัครตศาตร์ เป็นกรรมการของสยามซิติจีพี</p>	<p>1. ค่าใช้จ่ายของบริษัท</p> <p>- ค่าบริการที่ปรึกษาด้านกฎหมาย</p> <p>2. เจ้าหนี้อื่น</p>	0.3	0.8	บริษัทได้ทำสัญญากับสยามซิติจีพี เพื่อขอคำปรึกษาทางกฎหมาย รายการดังกล่าวเป็นรายการที่จำเป็น ในการดำเนินธุรกิจของบริษัท ทั้งนี้ อัตราค่าบริการเป็นไปตามราคาตลาด
<p>บริษัท เจ แม็กซ์ คอร์ปอเรชั่น จำกัด ("เจ แม็กซ์")</p> <p><u>ลักษณะธุรกิจ</u> เจแม็กซ์ ประกอบธุรกิจด้านการจัดการอสังหาริมทรัพย์และให้เช่าอสังหาริมทรัพย์</p> <p><u>ความสัมพันธ์</u> กรรมการของบริษัทได้แก่นายวุฒิมิ จุฬางกูร เป็นกรรมการของเจ แม็กซ์</p>	<p>1.รายได้ของบริษัท</p> <p>- รายได้อื่น</p> <p>2. ลูกหนี้การค้า</p>	ไม่มี	0.03	บริษัทขายตัวโดยสารให้เจ แม็กซ์ คอร์ปอเรชั่นตามราคาตลาด
		ไม่มี	ไม่มี	

บุคคล/นิติบุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง /ความสัมพันธ์	ประเภทรายการ	มูลค่าของรายการ (ล้านบาท)		ความจำเป็น/ความสมเหตุสมผลของรายการ ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ
		2564	2563	
<p>ผู้ถือหุ้นใหญ่ - นางหทัยรัตน์ จุฬางกูร ("นางหทัยรัตน์ จุฬางกูร") <u>ลักษณะธุรกิจ</u> นางหทัยรัตน์ จุฬางกูร เป็นผู้ถือหุ้นใหญ่ของ บริษัท <u>ความสัมพันธ์</u> นางหทัยรัตน์ จุฬางกูร เป็นผู้ถือหุ้นของบริษัท โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 ถือหุ้นร้อยละ 26.38</p>	<p>1. ค่าใช้จ่ายของบริษัท - ดอกเบี้ยจ่าย</p> <p>2. เงินกู้ยืมระยะสั้นจากผู้ถือหุ้น</p>	<p>207.7</p> <p>2,767.6</p>	<p>231.1</p> <p>2,720</p>	<p>บริษัทได้กู้ยืมเงินจาก นางหทัยรัตน์ จุฬางกูร เพื่อใช้ในการดำเนินงานโดยมีอัตราดอกเบี้ย เป็นไปตามอัตราตลาด</p>