



**NOK AIR**

# ONE REPORT 2566



WE FLY SMILES  
WE FLY SMILES  
WE FLY SMILES  
WE FLY SMILES



## สารบัญ

	หน้า
สารจากประธานเจ้าหน้าที่บริหาร	3
วิสัยทัศน์, พันธกิจ	4
คณะกรรมการบริษัท	5
คณะผู้บริหาร	6
<b>ส่วนที่ 1 การประกอบธุรกิจและผลการดำเนินงาน</b>	<b>7</b>
1 โครงสร้างและผลการดำเนินงาน	8
1.1 นโยบายและภาพรวมการประกอบธุรกิจ	8
1.2 ลักษณะการประกอบธุรกิจ	13
1.3 โครงสร้างการถือหุ้นของกลุ่มบริษัท	35
1.4 จำนวนทุนจดทะเบียนและทุนชำระแล้ว	36
1.5 การออกหลักทรัพย์อื่น	36
1.6 นโยบายการจ่ายเงินปันผล	36
2 การบริหารจัดการความเสี่ยง	37
2.1 นโยบายและแผนการบริหารความเสี่ยง	37
2.2 ปัจจัยความเสี่ยงต่อการดำเนินธุรกิจของบริษัท	37
3 การขับเคลื่อนธุรกิจเพื่อความยั่งยืน	40
3.1 นโยบายและเป้าหมายการจัดการด้านความยั่งยืน	40
3.2 การจัดการผลกระทบต่อผู้มีส่วนได้เสียในห่วงโซ่คุณค่าของธุรกิจ (Value Chain)	40
3.3 การจัดการด้านความยั่งยืนในมิติสิ่งแวดล้อม	41
3.4 การจัดการความยั่งยืนในมิติสังคม	42
4 การวิเคราะห์และคำอธิบายของฝ่ายจัดการ (MD&A)	44
5 ข้อมูลทั่วไปและข้อมูลสำคัญอื่น	60
5.1 ข้อมูลทั่วไปของบริษัท	60
5.2 ข้อมูลของบุคคลอ้างอิง	60
5.3 ข้อพิพาททางกฎหมาย	61

## สารบัญ (ต่อ)

<b>ส่วนที่ 2 การกำกับดูแลกิจการ</b>	
6 นโยบายการกำกับดูแลกิจการ	64
6.1 ภาพรวมของนโยบายและแนวปฏิบัติการกำกับดูแลกิจการ	64
7 โครงสร้างการกำกับดูแลกิจการและข้อมูลสำคัญเกี่ยวกับคณะกรรมการคณะกรรมการชุดย่อย ผู้บริหาร พนักงาน และอื่น ๆ	68
7.1 โครงสร้างการกำกับดูแลกิจการ ปี 2566	68
7.2 ข้อมูลเกี่ยวกับคณะกรรมการบริษัทและผู้บริหารแผน	68
7.3 ข้อมูลเกี่ยวกับคณะกรรมการชุดย่อย	71
7.4 ข้อมูลเกี่ยวกับผู้บริหาร	72
7.5 ข้อมูลเกี่ยวกับพนักงาน	73
7.6 ข้อมูลสำคัญอื่น ๆ	74
8 รายงานผลการดำเนินงานสำคัญด้านการกำกับดูแลกิจการ	77
8.1 สรุปผลการปฏิบัติหน้าที่ของผู้ทำแผนและผู้บริหารแผนในรอบปีที่ผ่านมา	77
9 การควบคุมภายในและรายการระหว่างกัน	77
<b>ส่วนที่ 3 รายงานทางการเงิน</b>	84
เอกสารแนบ 1 รายละเอียดเกี่ยวกับผู้ทำแผน ผู้บริหารแผน ผู้บริหารและผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัท	152
เอกสารแนบ 2 รายละเอียดเกี่ยวกับรายการประเมินราคาทรัพย์สิน	166
เอกสารแนบ 3 รายละเอียดอื่น ๆ	167
<b>ส่วนที่ 4 การรับรองความถูกต้องของข้อมูล</b>	168



ในปี 2566 ที่ผ่านมา อุตสาหกรรมการบินและอวกาศท่องเที่ยวของประเทศไทยมีการฟื้นตัวอย่างมีนัยสำคัญ ทำให้ภาพรวมอุตสาหกรรมการบินในประเทศไทย มีการขยายตัวต่อเนื่อง

เพื่อพัฒนาการบริการ รักษาฐานลูกค้า และเพิ่มกลุ่มลูกค้าผู้โดยสารชนบทแอร์ คณะผู้บริหาร และพนักงานของเราทุกคนมีความมุ่งมั่น ที่จะพัฒนาปรับปรุงการบริการ เพื่อให้ตรงกับความต้องการของผู้โดยสาร และสอดคล้องกับสถานะเศรษฐกิจในปัจจุบัน แม้อุตสาหกรรมการบินนั้นก็มีหลายปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อธุรกิจ เช่น อัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ ราคาน้ำมัน ตลอดจนนโยบายต่างๆ จากภาครัฐ สถานะของเศรษฐกิจที่ชะลอตัว และผลกระทบจากสงครามระหว่างยูเครนกับรัสเซียและสงครามระหว่างอิสราเอลกับฮามาส ซึ่งส่งผลต่ออุตสาหกรรมการบิน อย่างไรก็ตามทางสายการบินนกแอร์ก็ได้ปรับปรุงแผนการดำเนินงานธุรกิจเพื่อเป็นการเพิ่มศักยภาพของโครงสร้างรายได้ ส่งผลให้รายได้ขั้นผู้โดยสารเส้นทางการบินใน และระหว่างประเทศยังคงเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง

ในด้านการบริการการมุ่งสู่การเป็น “Premium Budget Airline” หรือสายการบินราคาประหยัดระดับพรีเมียมเป็นหนึ่งในกลยุทธ์ของนกแอร์ เพื่อเพิ่มรูปแบบของการบริการ โดยการเพิ่มศักยภาพของบริการนี้เป็นการเพิ่มทางเลือกให้ตรงกับความต้องการของผู้ของผู้ใช้บริการและสร้างประสบการณ์ใหม่ๆ ให้แก่ผู้โดยสาร

ในด้านกลยุทธ์ทางธุรกิจในช่วงที่ธุรกิจการบินมีการฟื้นตัวต่อเนื่องนกแอร์มีแผนที่จะขยายฐานปฏิบัติการการบินไปยังสนามบินสุวรรณภูมิ เพื่อรองรับผู้โดยสารกลุ่ม Connecting Flight จากต่างประเทศไปยังเมืองรองอื่นๆ ในประเทศซึ่งยังส่งผลให้ผู้โดยสาร กลุ่มนักท่องเที่ยวมีความสะดวกสบาย และมีความเลือกในการเดินทางมากยิ่งขึ้น และรองรับผู้โดยสารจากต่างประเทศไปยังประเทศอื่น เพื่อขยายฐานลูกค้าใหม่เช่นกลุ่มนักท่องเที่ยวจากทั่วโลก

สุดท้ายนี้ ในนามของคณะผู้บริหารและพนักงานสายการบินนกแอร์ ขอให้คำมั่น ว่าจะ ในการมุ่งมั่นที่จะพัฒนาสายการบินนกแอร์ให้เติบโตอย่างยั่งยืนและแข็งแกร่ง ภายใต้การกำกับดูแลกิจการที่ดี ก้าวข้ามวิกฤตและขับเคลื่อนธุรกิจให้เติบโตอย่างยั่งยืน “ในฐานะสายการบินของคนไทยที่นำความภูมิใจมาสู่คนไทยทุกคน

นกแอร์ขอขอบคุณทุกท่านมา ณ โอกาสนี้ เพราะผู้โดยสารทุกท่านล้วนมีส่วนสำคัญ และเป็นกำลังใจให้กับพวกเราชาวนกแอร์

-วุฒิภูมิ จุฬานุกร-  
(ดร. วุฒิภูมิ จุฬานุกร)





# วิสัยทัศน์

## สายการบินนกแอร์

“นกแอร์จะมุ่งสู่การเป็นสายการบินที่ได้รับการไว้วางใจและเป็นผู้นำในการนำพาผู้คนสู่จุดหมายต่างๆ ในภูมิภาคเอเชีย ผ่านการบริการระดับพรีเมียม ด้วยนวัตกรรมและเทคโนโลยี”

# พันธกิจ

1. มอบการให้บริการที่ดีเยี่ยมในรูปแบบการเป็นสายการบินไฮบริดพรีเมียมภายในภูมิภาค
2. มอบบริการที่ตรงกับความต้องการของผู้โดยสารทุกท่าน
3. สร้างความแข็งแกร่งในจุดยืนทางการบินเพื่อความ มั่นคงขององค์กร
4. ขยายตัวในธุรกิจใกล้เคียง และการพัฒนาอย่างยั่งยืนภายในอุตสาหกรรมท่องเที่ยวและโลจิสติก
5. มุ่งมั่นและดำเนินการด้วยความปลอดภัยตามมาตรฐานระดับโลก
6. สร้างความยั่งยืนโดยเฉพาะในส่วนของสิ่งแวดล้อมสังคมและการปกครอง ต่อผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้อง
7. ให้ความสำคัญแก่พนักงานและผู้บริหาร ตอบโจทย์ ความพอใจการพัฒนา และความเป็นอยู่ที่ดี



## คณะกรรมการบริษัท



นายปริญญ์ ไววัฒนา  
กรรมการอิสระ / ประธานคณะกรรมการแผนฟื้นฟูกิจการ



นายชวลิต อรรถศาสตร์  
กรรมการ / ผู้บริหารแผนฟื้นฟูกิจการ



ดร.วุฒิภูมิ จุฬางกูร  
กรรมการ / ผู้บริหารแผนฟื้นฟูกิจการ / ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร /  
รักษาการประธานเจ้าหน้าที่สายการพาณิชย์



นายไต้ ชอง อี  
กรรมการ / ผู้บริหารแผนฟื้นฟูกิจการ / รองประธานเจ้าหน้าที่บริหาร



นายเกษมสันต์ วีระกุล  
กรรมการ

## คณะผู้บริหารบริษัท



ดร.วุดนิภูมิ จุฬางกูร

กรรมการ / ผู้บริหารแผนฟื้นฟูกิจการ / ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร /  
รักษาการประธานเจ้าหน้าที่สายการพาณิชย์



นายไต้ ซอว อี

กรรมการ / ผู้บริหารแผนฟื้นฟูกิจการ / รองประธานเจ้าหน้าที่บริหาร



นายพิชิต เจียรกิตติมงคล

ประธานเจ้าหน้าที่สายการเงิน



นายพร้อมพันธ์ แสงแก้ว

ประธานเจ้าหน้าที่สายปฏิบัติการ

## ส่วนที่ 1

### การประกอบธุรกิจและผลการดำเนินงาน

## 1. โครงสร้างและการผลการดำเนินงาน

### 1.1 นโยบายและภาพรวมการประกอบธุรกิจ

บริษัท สายการบินบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) หรือ “บริษัทฯ” หรือ “นกแอร์” หรือ “สายการบินนกแอร์” จัดตั้งขึ้นเมื่อวันที่ 27 กุมภาพันธ์ 2547 ในชื่อบริษัท สกายเอเชีย จำกัด และเปลี่ยนชื่อเป็น “บริษัท สายการบินบินนกแอร์ จำกัด” เมื่อวันที่ 16 มกราคม 2549 ต่อมาเมื่อวันที่ 18 มกราคม 2556 บริษัทฯ ได้จดทะเบียนแปรสภาพเป็นบริษัทมหาชน และหุ้นสามัญของบริษัทฯ ได้รับการจดทะเบียนเป็นหลักทรัพย์จดทะเบียน โดยเริ่มเข้าทำการซื้อขายในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย เมื่อวันที่ 20 มิถุนายน 2556

นกแอร์ยังคงเป็นสายการบินที่มีจุดหมายปลายทางครอบคลุมเส้นทางบินภายในประเทศมากที่สุด โดยมุ่งเน้นการสร้างภาพพจน์ที่พึงพอใจให้แก่ลูกค้าผ่านการให้บริการที่มีคุณภาพ และการเอาใจใส่ รวมทั้งความน่าเชื่อถือ และความปลอดภัยเป็นสำคัญ ซึ่งสามารถตอบสนองความต้องการของลูกค้าทุกกลุ่มเป้าหมาย

#### 1.1.1 วิสัยทัศน์ วัตถุประสงค์

##### วิสัยทัศน์ (Vision)

สายการบินนกแอร์

“นกแอร์จะมุ่งสู่การเป็นสายการบินที่ได้รับการไว้วางใจ และเป็นผู้นำในการนำพาผู้คนสู่จุดหมายต่าง ๆ ในภูมิภาคเอเชีย ผ่านการบริการระดับพรีเมียม ด้วยนวัตกรรมและเทคโนโลยี”

##### พันธกิจ (Mission)

1. มอบการให้บริการที่ดีเยี่ยมในรูปแบบการเป็นสายการบินไฮบริดพรีเมียมภายในภูมิภาค
2. มอบบริการที่ตรงกับความต้องการของผู้โดยสารทุกท่าน
3. สร้างความแข็งแกร่งในจุดยืนทางการเงินเพื่อความมั่นคงขององค์กร
4. ขยายตัวในธุรกิจใกล้เคียง และการพัฒนาอย่างยั่งยืน ภายในอุตสาหกรรมท่องเที่ยวและโลจิสติก
5. มุ่งมั่นและดำเนินการด้วยความปลอดภัยตามมาตรฐานระดับโลก
6. สร้างความยั่งยืนโดยเฉพาะในส่วนของสิ่งแวดล้อม สังคม และ การปกครอง ต่อผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้อง
7. ให้ความสำคัญแก่พนักงานและผู้บริหาร ตอบโจทย์ความพอใจ การพัฒนา และความเป็นอยู่ที่ดี

#### 1.1.2 การเปลี่ยนแปลงและการพัฒนาที่สำคัญของบริษัทฯ

พัฒนาการที่สำคัญของบริษัทฯ ในช่วง 6 ปีที่ผ่านมา

ปี	พัฒนาการที่สำคัญ
2560	<ul style="list-style-type: none"><li>- เปิดตัวบัตรโดยสารรูปแบบใหม่ “นกเลือกได้” (Choose Your NOK) และมีการเพิ่มเติมบริการอาหารร้อนบนเครื่องบิน</li><li>- นำเครื่องบินออกจากฝูงบินตามแผนการฟื้นฟुरกิจของบริษัทฯ จำนวนทั้งสิ้น 4 ลำ และมีการรับมอบเครื่องบินไอพ่นลำใหม่ (Boeing 737-800 New Generation) อีกจำนวน 2 ลำ ในเดือนมิถุนายน และกันยายน 2560 เพิ่มเส้นทางการบินต่างประเทศสำหรับเที่ยวบินเช่าเหมาลำอีกจำนวนหลายเส้นทาง อาทิ ดอนเมือง-หนานหนิง ดอนเมือง-หยานเฉิง, ดอนเมือง-หยินฉวน, ดอนเมือง-เจิ้งโจวซินเจิ้ง, อุตะเถา-ไท่โขว, อุตะเถา-อีซาง เป็นต้น</li></ul>

ปี	พัฒนาการที่สำคัญ
2560	<ul style="list-style-type: none"> <li>- เปิดให้บริการเส้นทางการบินต่างประเทศแบบประจำในเส้นทาง แม่สอด-ย่างกุ้ง อีกครั้ง เริ่มตั้งแต่วันที่ 29 ตุลาคม 2560 จำนวน 3 เที่ยวบินต่อสัปดาห์</li> <li>- เพิ่มเส้นทางการให้บริการรถรับ-ส่งสำหรับผู้โดยสารที่ต้องการเดินทางไปยังเส้นทางที่บริษัทฯ ไม่ได้ให้บริการโดยตรง โดยเดินทางไปลงสนามบินและเดินทางต่อด้วยรถปรับอากาศไปยังจุดหมายปลายทางได้ (Fly 'n' Ride) ใน 5 เส้นทาง</li> <li>- เพิ่มช่องทางรับชำระเงินให้กับผู้โดยสารเพิ่มเติมทั้งหมดจำนวน 5 ช่องทาง ได้แก่ บริการหักบัญชีอัตโนมัติของธนาคารกรุงเทพ (BBL Direct Debit), ช่องทางชำระเงินที่บิ๊กซี ซูเปอร์เซ็นเตอร์ (Big C), บริการแรบบิทไลน์เพย์ (Rabbit LINE Pay), ช่องทาง แอปเปิ้ล เพย์ (Apple Pay) และ ช่องทางชำระเงินที่เทสโก้ โลตัส (TESCO Lotus) เพื่อทำให้เกิดความสะดวกสบายแก่ผู้โดยสารในการซื้อตั๋วโดยสารและการชำระเงิน และเพื่อสนับสนุนการขายของบริษัทฯ ต่อไป</li> <li>- บริษัทฯ ได้เพิ่มทุนจดทะเบียนเป็น 2,499,249,882 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้ หุ้นละ 1 บาท รวมทั้งสิ้น 2,499,249,882 บาท โดยมีทุนจดทะเบียนที่ชำระแล้วจำนวน 2,271,999,764 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 1 บาท รวมทั้งสิ้น 2,271,999,764 บาท</li> </ul>
2561	<ul style="list-style-type: none"> <li>- เพิ่มเส้นทางการบินต่างประเทศสำหรับเที่ยวบินเช่าเหมาลำอีกจำนวนหลายเส้นทาง ได้แก่ ดอนเมือง - หิโนนฉวนซอน, ดอนเมือง - หนานทง, เชียงใหม่ - หนานหนิง, ภูเก็ต - หนานหนิง, ภูเก็ต - เฉิงตู, ดอนเมือง - เฮียโนเฉิง, ภูเก็ต - ซืออัน, ภูเก็ต - โฮฮอต, ภูเก็ต - ฝูโจว, ภูเก็ต - อี้ซาง, ภูเก็ต - เออเฟย์, อุตะเถา - ฉางซา, อุตะเถา - หนานซาง, อุตะเถา - หลินหยี่, อุตะเถา - ต้าถง, อุตะเถา - เปาโถว, อุตะเถา - หิโนนฉวน, อุตะเถา - เหมยเซียน, ดอนเมือง - อี้ซาง, ดอนเมือง - เหมยเซียน, ภูเก็ต - ฉางโจว, และภูเก็ต - เจิ้งโจว</li> <li>- เปิดให้บริการเส้นทางการบินภายในประเทศแบบประจำในเส้นทางบินตรง อุดรธานี - อุบลราชธานี, ดอนเมือง - เพชรบูรณ์, และดอนเมือง - แม่ฮ่องสอน</li> <li>- เพิ่มเส้นทางการให้บริการรถรับ - ส่ง สำหรับผู้โดยสารที่ต้องการเดินทางไปยังเส้นทางที่บริษัทฯ ไม่ได้ให้บริการโดยตรง โดยเดินทางไปลงสนามบินและเชื่อมต่อการเดินทางด้วยรถปรับอากาศไปยังจุดหมายปลายทางได้ (Fly 'n' Ride) ใน 4 เส้นทาง คือ ศรีสะเกษ, เพชรบูรณ์ (เขาค้อ), เชียงราย (แม่สาย), และลำพูน และเส้นทางที่ต้องเชื่อมต่อทางเรือ (Fly 'n' Ferry) 7 เส้นทาง เกาะบุโหลน เกาะจัม เกาะลิบง เกาะไร่เลย์ เกาะเหลาเหลียง เกาะยาวน้อย และเกาะยาวใหญ่</li> <li>- เพิ่มช่องทางรับชำระเงินให้กับผู้โดยสาร ได้แก่ช่องทางชำระเงินโดย Ali pay, We Chat Pay, Union Pay บริการชำระผ่าน QR Payment เจ้าแรกของประเทศไทย และช่องทาง 123 Myanmar เพื่อทำให้เกิดความสะดวกสบายแก่ผู้โดยสารในการซื้อบัตรโดยสารและการชำระเงิน รวมทั้งสนับสนุนการขายของบริษัทฯ ต่อไป</li> <li>- ไทยกรุ๊ป “นกแอร์ - การบินไทย” ร่วมมือกันครั้งสำคัญผ่านแคมเปญ “นกแอร์ เปลี่ยนรอยยิ้มให้เป็นไมล์” เมื่อซื้อบัตรโดยสารแบบบินเฟลิดเพลิน (Nok MAX) และบัตรโดยสารแบบบินสบาย (Nok X-tra) สามารถสะสมไมล์ Royal Orchid Plus (รอยัล ออร์คิด พลัส : ROP) ไปพร้อมกับคะแนนสะสม Nok Point (นก พ้อยท์) เริ่ม 21 มิถุนายน 2561</li> <li>- ในเดือนกรกฎาคม 2561 นกแอร์ผนึกกำลังกับนกสกายด์ เชื่อมโยงเส้นทางการบินให้ไกลขึ้นกว่าเดิม ผู้โดยสารสามารถเดินทางจากเชียงใหม่และหาดใหญ่ สู่กรุงเทพฯ และต่อเครื่องไปยังโตเกียว ประเทศญี่ปุ่น หรือไทเป - ไต้หวัน ในการสำรองที่นั่งเพียงครั้งเดียวบนเว็บไซต์ของนกแอร์ โดยไม่ต้องกังวลเรื่องโหลดกระเปาใหม่ ด้วยบริการ Check-Through Baggage</li> </ul>



ปี	พัฒนาการที่สำคัญ
2561	<ul style="list-style-type: none"> <li>- นกแอร์ได้รับรางวัล Best Low-Cost Airline in Thailand 2018 จาก Skytrax เมื่อวันที่ 31 กรกฎาคม 2561</li> <li>- ในเดือนสิงหาคม 2561 นกแอร์ติด 1 ใน 5 ของสายการบินที่มีการตรงต่อเวลามากถึง 80% ในอาเซียน จัดอันดับโดย OAG เว็บไซต์ข้อมูลการบินที่ใหญ่ที่สุดในโลก</li> <li>- บริษัทฯ ได้เพิ่มทุนจดทะเบียนเป็น 2,499,249,882 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้ หุ้นละ 1 บาท รวมทั้งสิ้น 2,499,249,882 บาท โดยมีทุนจดทะเบียนที่ชำระแล้วจำนวน 2,271,999,796 หุ้น จากการใช้สิทธิของใบสำคัญแสดงสิทธิ (NOK - W1) มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 1 บาท รวมทั้งสิ้น 2,271,999,796 บาท</li> </ul>
2562	<ul style="list-style-type: none"> <li>- บริษัทฯ รับมอบเครื่องบินไอพ่นลำใหม่ (Boeing 737-800 NG) จำนวน 2 ลำ เพื่อรองรับการให้บริการในช่วงฤดูกาลท่องเที่ยวและรองรับการขยายเส้นทางบินในประเทศและระหว่างประเทศเพิ่มขึ้น รวมทั้งรองรับการให้บริการแบบเที่ยวบินเช่าเหมาลำ</li> <li>- นกแอร์เปิดให้บริการเส้นทางบินระหว่างประเทศแบบประจำ 2 เส้นทาง ในเส้นทางบินตรง ดอนเมือง - กัวฮาทิ ประเทศอินเดีย และเส้นทางบินตรง ดอนเมือง - อีโรซิมา ประเทศญี่ปุ่น</li> <li>- เพิ่มเส้นทางการบินระหว่างประเทศสำหรับเที่ยวบินเช่าเหมาลำอีกจำนวนหลายเส้นทาง ได้แก่ ดอนเมือง - อีอู, ดอนเมือง - อูซึ, ดอนเมือง - สวีโจว, ดอนเมือง - ฉางซา, ดอนเมือง - เทอเฟย์, และภูเก็ต - หางโจว</li> </ul>
2563	<ul style="list-style-type: none"> <li>- นกแอร์ ให้บริการเที่ยวบินเช่าเหมาลำระหว่างประเทศมากกว่า 15 เส้นทาง โดยได้มีการเพิ่มเส้นทางใหม่ ได้แก่ ดอนเมือง - หนานจิง และดอนเมือง - อี้ชาง</li> <li>- เพิ่มเส้นทาง สำหรับผู้โดยสารที่ต้องการเดินทางไปยังเส้นทางที่บริษัทฯ ไม่ได้ให้บริการโดยตรง โดยเดินทางไปลงสนามบินและเดินทางต่อด้วยรถปรับอากาศไปยังจุดหมายปลายทาง 6 เส้นทาง แบ่งเป็น Fly'n'Ride 4 เส้นทาง ได้แก่ วัดเจดีย์ไฉ่ กันตัง ปัตตานี ยะลา และเส้นทาง XFER</li> <li>- 2 เส้นทาง ได้แก่ XFER SNO จากสนามบินสกลนคร ไปยังตัวเมืองสกลนคร XFER TST จากสนามบินตรัง ไปยังตัวเมืองตรัง</li> <li>- เพิ่มช่องทางการจองบัตรโดยสารและชำระเงินให้แก่ผู้โดยสารได้สะดวกสบายมากขึ้น ผ่านช่องทางซีอีเอ็มบีเคชั่นเตอร์</li> <li>- เพิ่มบริการ private seat เว้นที่นั่งด้านข้างเพื่อให้ความมั่นใจเรื่องความปลอดภัยจากการเดินทาง สืบเนื่องจากสถานการณ์โควิด-19</li> <li>- ให้บริการอาหารร้อนและเครื่องดื่มแก่ผู้โดยสาร โดยมีการพัฒนารูปแบบผลิตภัณฑ์ให้มีความทันสมัย รวมถึงคงคุณภาพอาหารให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล</li> <li>- ในวันที่ 30 กรกฎาคม 2563 บริษัทฯ ยื่นคำร้องขอฟื้นฟูกิจการและเสนอผู้จัดทำแผนฟื้นฟูกิจการต่อศาลล้มละลายกลาง</li> <li>- ในวันที่ 4 พฤศจิกายน 2563 ศาลล้มละลายกลางได้มีคำสั่งให้ฟื้นฟูกิจการของบริษัทฯ และมีคำสั่งแต่งตั้งผู้ทำแผนฟื้นฟูกิจการ</li> <li>- ในช่วงปลายปี 2563 บริษัทฯ เพิ่มการให้บริการในเส้นทางใหม่ให้สอดคล้องกับความต้องการของผู้ใช้บริการที่เพิ่มขึ้น ได้แก่ ดอนเมือง-น่าน รวมถึงเพิ่มเส้นทางบินข้ามภาค ได้แก่ เส้นทางอุบลราชธานี-หาดใหญ่ และ เชียงใหม่-ขอนแก่น</li> </ul>

ปี	พัฒนาการที่สำคัญ
2564	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ช่วงเดือนกรกฎาคม - สิงหาคม 2564 นกแอร์ ได้เพิ่มฐานการบินแห่งใหม่ “สนามบินอุตะเถา” โดยให้บริการเที่ยวบินไป-กลับ ในเส้นทาง อุตะเถา - เชียงใหม่ อุตะเถา - เชียงราย อุตะเถา - อุดรธานี อุตะเถา - สกลนคร อุตะเถา - อุบลราชธานี อุตะเถา - สุราษฎร์ธานี อุตะเถา - นครศรีธรรมราช อุตะเถา - ตรัง และอุตะเถา - ภูเก็ต</li> <li>- ในวันที่ 4 สิงหาคม 2564 มติที่ประชุมเจ้าหน้าที่ที่มีจำนวนหนึ่งร่วมกันในสัดส่วนร้อยละ 76.72 ของจำนวนหนึ่งของเจ้าหน้าที่ทั้งหมดที่เข้าร่วมประชุมและออกเสียงลงคะแนนยอมรับแผนฟื้นฟูปฏิบัติการและคำร้องขอแก้ไขแผน</li> <li>- นกแอร์ ได้กลับมาให้บริการในฐานการบินดอนเมืองอีกครั้งในวันที่ 1 กันยายน 2564</li> <li>- ในวันที่ 29 กันยายน 2564 ศาลล้มละลายกลางได้มีคำสั่งเห็นชอบด้วยแผนฟื้นฟูกิจการของบริษัทและมีคำสั่งแต่งตั้งผู้บริหารแผนฟื้นฟูกิจการ</li> <li>- บริษัทฯ ดำเนินกิจกรรมตามแผนฟื้นฟูกิจการได้อย่างครบถ้วน</li> </ul>
2565	<ul style="list-style-type: none"> <li>- บริษัทฯ ยังคงดำเนินกิจกรรมตามแผนฟื้นฟูกิจการได้อย่างครบถ้วน</li> <li>- ช่วงเดือน เมษายน - ตุลาคม 2565 นกแอร์เพิ่มเส้นทางสู่ท่าอากาศยาน เบตง (ยะลา) ในเส้นทาง ดอนเมือง - เบตง โดยใช้อากาศยานแบบ DHC-8-400 จำนวน 3 เที่ยวบินต่อสัปดาห์</li> <li>- ช่วงเดือน สิงหาคม - กันยายน 2565 นกแอร์เพิ่มเส้นทางจากฐานการบินเชียงใหม่ ในเส้นทาง เชียงใหม่ - นครราชสีมา โดยใช้อากาศยานแบบ DHC-8-400 จำนวน 2 เที่ยวบินต่อสัปดาห์</li> <li>- นกแอร์ ดำเนินการตามแผนลดอากาศยานแบบใบพัด โดยทยอยนำอากาศยานรุ่น DHC-8-400 ออกจากฝูงบินจำนวนทั้งสิ้น 5 ลำ</li> <li>- เปิดตัวห้องพักรับรองผู้โดยสาร เพื่อให้บริการผู้โดยสารในกลุ่ม Nok Max และ สมาชิก Nok Fan Club ในระดับ Nok Smiles Plus และผู้โดยสารที่ซื้อบริการเสริม ในท่าอากาศยานดอนเมืองขาออกภายในประเทศ เพื่อเป็นการเน้นย้ำถึงความเป็น Premium Airlines</li> <li>- ช่วงเดือน สิงหาคม 2565 เปิดตัวนิตยสารบนเครื่องบิน NOK JIB JIB ซึ่งเป็นการนำ concept นำนิตยสารเก่า กลับมาจัดทำใหม่ให้ตอบโจทย์ผู้เดินทางยุคใหม่ เน้นการเข้าถึงกลุ่มผู้โดยสารที่หลากหลายขึ้น นำเสนอบทความและ lifestyles ในรูปแบบที่ทันสมัย</li> <li>- เปิดตัวไฟท์ PET ON BOARD โดยจัดให้มีเที่ยวบินพิเศษที่ผู้โดยสารจะสามารถนำสัตว์เลี้ยงแสนรักไปเที่ยวหรือเดินทางไปพร้อมกัน โดยสามารถนำสัตว์เลี้ยงขึ้นบินนั่งข้างๆบนเที่ยวบินพิเศษที่นกแอร์จัดขึ้น ไม่ว่าจะเป็นเส้นทาง ดอนเมือง - เชียงใหม่ และ ดอนเมือง - ภูเก็ต</li> <li>- นกแอร์เริ่มกลับมาให้บริการเที่ยวบินต่างประเทศในเส้นทาง ดอนเมือง - ย่างกุ้ง (ประเทศพม่า) และดอนเมือง - โฮจิมินห์ (ประเทศเวียดนาม)</li> <li>- นกแอร์เริ่มกลับมาให้บริการเช่าเหมาลำในเส้นทาง ดอนเมือง - หนานหนิง (ประเทศจีน)</li> </ul>
2566	<ul style="list-style-type: none"> <li>- นกแอร์ ดำเนินการตามแผนลดอากาศยานแบบใบพัด โดยทยอยนำอากาศยานรุ่น DHC-8-400 จำนวน 3 ลำที่เหลืออยู่ออกจากฝูง</li> <li>- เปิดบินเส้นทางบินต่างประเทศ อาทิ เส้นทางบิน ดอนเมือง - หนานจิง (ประเทศจีน), ดอนเมือง - หนานหนิง (ประเทศจีน), ดอนเมือง - เจิ้งโจว (ประเทศจีน), ภูเก็ต - เฉิงตู (ประเทศจีน) และดอนเมือง - ไฮเดอราบัด (ประเทศอินเดีย)</li> </ul>

ปี	พัฒนาการที่สำคัญ
2566	<ul style="list-style-type: none"> <li>- เปิดตัว Nok Refund หรือ นกคืนได้ บริการคืนเงินค่าบัตรโดยสารที่ไม่ประสงค์ใช้งาน ตามระยะเวลาที่กำหนด พร้อมทั้ง บริการเสริมต่างๆ เช่น ที่นั่ง, กระเป๋า, สัมภาระพิเศษ, นกเฟิร์ส, อาหาร, ห้องรับรองพิเศษ, ภาษีสนามบิน, ค่าธรรมเนียมการต่อเครื่อง และค่าประกันภัย (Nok Sure)</li> <li>- ปิดทำการบินในเส้นทาง ดอนเมือง – ย่างกุ้ง (ประเทศพม่า) เนื่องจากสถานการณ์ความปลอดภัยภายในประเทศ และปิดทำการบินในเส้นทาง ดอนเมือง – โฮจิมินห์ (ประเทศเวียดนาม) เนื่องจากการแข่งขันที่สูง ทำให้นักแอร์ขาดทุนในเส้นทางดังกล่าว</li> </ul>

## 1.2 ลักษณะการประกอบธุรกิจ

### 1.2.1 โครงสร้างรายได้

รายได้ของปี 2565 และ 2566

หน่วย : ล้านบาท	ปี 2565		ปี 2566		เปลี่ยนแปลง	
	จำนวน	ร้อยละต่อ รายได้รวม	จำนวน	ร้อยละต่อ รายได้รวม	จำนวน	ร้อยละ
รายได้จากค่าโดยสาร	6,400.38	85.71	7,618.04	87.05	1,217.66	19.02
รายได้จากการให้บริการ	613.27	8.21	719.39	8.22	106.12	17.30
กำไรจากการปรับโครงสร้างหนี้	4.93	0.07	-	-	(4.93)	(100.00)
รายได้อื่น	449.07	6.01	413.43	4.72	(35.64)	(7.94)
รวมรายได้	7,467.65	100.00	8,750.86	100.00	1,283.21	17.18

#### ข้อมูลด้านรายได้

บริษัทฯ มีรายได้รวม 8,750.86 ล้านบาท หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 17.18 จากปีก่อน โดยแบ่งเป็นรายได้จากค่าโดยสาร 7,618.04 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 87.05 ของรายได้รวม รายได้จากการให้บริการ 719.39 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 8.22 ของรายได้รวม และรายได้อื่น 413.43 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 4.72 ของรายได้รวม ส่วนรายได้ต่อปริมาณการผลิตผู้โดยสาร (RASK) เท่ากับ 2.47 บาท/ที่นั่ง-กม. เพิ่มขึ้นร้อยละ 13.61 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน และปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ASK) เท่ากับ 3,540 ล้านที่นั่ง-กม. เพิ่มขึ้นร้อยละ 3.14

#### รายได้จากค่าโดยสาร:

ในปี 2566 มีรายได้จากค่าโดยสารจำนวน 7,618.04 ล้านบาท หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 19.02 จากปี 2565 เนื่องจากราคาบัตรโดยสารถาวรเฉลี่ยต่อที่นั่งเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ และด้วยกิจกรรมการส่งเสริมการท่องเที่ยวภายในประเทศ ทำให้มีอัตราการเดินทางที่เพิ่มขึ้นโดยส่งผลให้อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร (Cabin Factor) เพิ่มขึ้นจากร้อยละ 80.24 เป็นร้อยละ 82.20 หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 2.43 และจำนวนเที่ยวบินลดลงจาก 34,224 เที่ยวบิน เป็น 31,167 เที่ยวบิน หรือลดลงร้อยละ 8.93 นอกจากนั้น การใช้เครื่องบินต่อลำยังเพิ่มขึ้นจาก 7.00 ชั่วโมงปฏิบัติการต่อวัน เป็น 7.10 ชั่วโมงปฏิบัติการต่อวันเมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 1.43

#### รายได้จากการให้บริการ:

ในปี 2566 รายได้จากการให้บริการจำนวน 719.39 ล้านบาท หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 17.30 จากปีก่อน ซึ่งเพิ่มขึ้นตามสัดส่วนรายได้ค่าโดยสารตามจำนวนผู้โดยสาร โดยเฉพาะรายได้จากการโหลดสัมภาระ, ค่าห้องรับรองพิเศษและอาหาร, เครื่องดื่ม

#### รายได้อื่น:

ในปี 2566 รายได้อื่นจำนวน 413.43 ล้านบาท หรือลดลงร้อยละ 7.94 จากปีก่อน เนื่องจากรายได้ที่เกิดจากการกลับรายการประมาณการหนี้ค่าซ่อมบำรุงเครื่องบิน ลดลงจากปีที่ผ่านมา

#### ค่าใช้จ่ายของปี 2565 และ 2566

หน่วย : ล้านบาท	ปี 2565		ปี 2566		เปลี่ยนแปลง	
	จำนวน	ร้อยละต่อ รายจ่ายรวม	จำนวน	ร้อยละต่อ รายจ่ายรวม	จำนวน	ร้อยละ
ต้นทุนค่าโดยสารและการให้บริการ	8,751.44	86.78	7,790.42	89.51	(961.02)	(10.98)
ค่าใช้จ่ายในการขาย	30.29	0.30	38.40	0.44	8.11	26.78
ค่าใช้จ่ายในการบริหาร	233.43	2.31	267.08	3.07	33.65	14.42
ต้นทุนทางการเงิน	821.66	8.15	848.56	9.75	26.90	3.27
ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสิทธิการใช้ สินทรัพย์ (กลับรายการ)	(89.05)	(0.88)	(224.65)	(2.58)	(135.61)	152.29
ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์ อื่น (กลับรายการ)	5.76	0.06	2.52	0.03	(3.24)	(56.20)
ผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้น (กลับรายการ)	(40.74)	(0.40)	(19.13)	(0.22)	21.61	(53.04)
ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยน	371.54	3.68	-	0.00	(371.54)	(100.00)
รวมค่าใช้จ่าย	10,084.34	100.00	8,703.20	100.00	(1,381.14)	(13.70)

### 1.2.2 ข้อมูลเกี่ยวกับผลิตภัณฑ์

#### (1) ลักษณะผลิตภัณฑ์และบริการ

##### ■ เครื่องบิน

บริษัทฯ มีนโยบายจัดสรรเครื่องบินให้เหมาะสมกับปริมาณความต้องการบินในแต่ละเส้นทางการบิน ทั้งเส้นทางการบินสายหลัก สายรอง และสายย่อย โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 บริษัทฯ มีเครื่องบินให้บริการขนส่งผู้โดยสารคือ โบอิง 737-800 NG รวมทั้งสิ้น 14 ลำ ทั้งนี้อายุเฉลี่ยของฝูงบินอยู่ที่ 9.6 ปี และมีอัตราการใช้เครื่องบินเฉลี่ย 7.22 ชั่วโมงต่อลำต่อวัน

เนื่องจากนกแอร์มีนโยบายในการขยายเส้นทางการบิน รองรับการแข่งขันของตลาดทั้งภายในประเทศ และระหว่างประเทศ ประกอบกับนโยบายจากภาครัฐที่มีการปรับขยายทางวิ่งอย่างต่อเนื่อง ทำให้อากาศยานขนาดเล็กที่เคยมีอยู่เดิม คือ อากาศยานแบบ DHC-8-400 ซึ่งมีอายุเฉลี่ยประมาณ 9 ปี ในปี พ.ศ. 2566 มีต้นทุนในการซ่อมบำรุงที่สูงขึ้น ประกอบกับการที่ขาดความได้เปรียบทางด้านการประหยัดต่อขนาด (Economies of Scale) ทำให้การต่อรองด้านราคาการซ่อมบำรุงเป็นไปได้ยากขึ้น และยังส่งผลให้การจัดซื้ออะไหล่ และบริการในการซ่อมบำรุงอากาศยานมีต้นทุนที่สูงขึ้นไม่สามารถทำการแข่งขันในตลาดได้ ส่งผลให้สายการบินต้องปรับลดจำนวนอากาศยานเรื่อยมา ท้ายที่สุด บริษัทฯ จึงตัดสินใจนำอากาศยานทั้ง 3 ลำออกจากฝูงบินในช่วงกลางปี พ.ศ. 2566

สำหรับอากาศยานโบอิง 737-800 NG เป็นเครื่องบินโดยสารที่มีพิสัยบินระยะปานกลาง ลำตัวแคบ ใช้เครื่องยนต์ไอพ่น ซึ่งนำมาให้บริการจุดหมายต่าง ๆ ทั้งเส้นทางภายในประเทศ และระหว่างประเทศ ในภูมิภาคเอเชียที่อยู่ในรัศมีการบิน 5 ชั่วโมงจากจุดบินต่าง ๆ ภายในประเทศไทยตามความเหมาะสมกับอุปสงค์ของตลาด พร้อมกันนี้บริษัทฯ ได้รับการส่งเสริมการลงทุนตามพระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุน พ.ศ.2520 แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุน (ฉบับที่ 3) พ.ศ.2544 จากสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (บีโอไอ) : The Office of the Board of Investment (BOI) ในประเภท 7.9 กิจการขนส่งมวลชนและสินค้าขนาดใหญ่ โดยมีรายละเอียด และสาระสำคัญของสิทธิประโยชน์โดยทั่วไป คือ

1. ตามมาตรา 25 ได้รับอนุญาตนำคนต่างด้าวซึ่งเป็นช่างฝีมือหรือผู้ชำนาญการ คู่สมรส และบุคคลซึ่งอยู่ในอุปการะของบุคคลทั้งสองประเภทนี้เข้ามาในราชอาณาจักรได้ ตามจำนวนและกำหนดระยะเวลาให้อยู่ในราชอาณาจักรเท่าที่คณะกรรมการพิจารณาเห็นสมควร
2. ตามมาตรา 25 ให้คนต่างด้าวซึ่งเป็นช่างฝีมือ หรือผู้ชำนาญการที่ได้รับอนุญาตให้อยู่ในราชอาณาจักรตามมาตรา 25 ได้รับอนุญาตทำงานเฉพาะตำแหน่งหน้าที่การทำงาน ที่คณะกรรมการให้ความเห็นชอบตลอดระยะเวลาเท่าที่ได้รับอนุญาตให้อยู่ในราชอาณาจักร
3. ตามมาตรา 28 ได้รับสิทธิในการยกเว้นอากรขาเข้าสำหรับเครื่องจักร (เครื่องบิน) ตามที่คณะกรรมการพิจารณาอนุมัติ
4. ตามมาตรา 31 วรรคหนึ่ง ได้รับสิทธิยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับกำไรสุทธิที่ได้จากการประกอบกิจการที่ได้รับการส่งเสริมรวมกันไม่เกินร้อยละ 100 ของเงินลงทุน ไม่รวมค่าที่ดินและทุนหมุนเวียนมีกำหนดเวลา 8 ปี นับตั้งแต่วันที่เริ่มมีรายได้จากการประกอบกิจการ
5. ตามมาตรา 34 ได้รับสิทธิไม่ต้องนำเงินปันผลจากกิจการที่ได้รับการส่งเสริมซึ่งได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลตามมาตรา 31 ไปรวมคำนวณเพื่อเสียภาษีเงินได้ตลอดระยะเวลาที่ผู้ได้รับการส่งเสริมได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลนั้น



## ■ เส้นทางการบิน











บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) เป็นผู้ให้บริการในลักษณะจุดต่อจุด (Point-to-Point) ด้วยเที่ยวบินที่ครอบคลุมทุกภูมิภาคในประเทศไทย โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2566 นกแอร์เป็นผู้ให้บริการเที่ยวบินแบบประจำในเส้นทางบินทั้งหมด 19 เส้นทางบิน ซึ่งแบ่งเป็นเส้นทางภายในประเทศจำนวน 16 เส้นทางบิน และเส้นทางระหว่างประเทศจำนวน 3 เส้นทางบิน รวมถึงบริษัท ยังให้บริการเที่ยวบินในแบบเหมาลำ (Charter Flight) กับผู้โดยสารที่มีความประสงค์จะเดินทางเป็นหมู่คณะ หรือต้องการเดินทางไปยังจุดหมายปลายทางที่อยู่นอกเหนือจากตารางแบบประจำของบริษัทฯ

ทั้งนี้ ในปัจจุบัน บริษัทฯ ให้บริการเที่ยวบินด้วยอากาศยานแบบโบอิง 737-800 NG ขนาดความจุ 189 ที่นั่ง จำนวน 14 ลำ ซึ่งบริษัทฯ มองเห็นว่าสภาพทางกายภาพของท่าอากาศยานต่าง ๆ ภายในประเทศ มีการพัฒนา และมีแผนที่จะพัฒนาให้สามารถรองรับอากาศยานแบบโบอิง 737-800 NG ได้ ประกอบกับอากาศยานโบดัด DHC-8-400 มีต้นทุนต่อนั่งสูงกว่า ไม่สามารถแข่งขันกับอากาศยานขนาดใหญ่ได้ บริษัทฯ จึงพิจารณาปรับปรุงฝูงบินให้มีการดำเนินการด้วยอากาศยานไอพ่นแบบลำตัวแคบเพียงประเภทเดียว ได้แก่ อากาศยานแบบโบอิง 737-800 NG และยกเลิกการปฏิบัติการบินด้วยอากาศยานโบดัด DHC-8-400 ในช่วงกลางปี พ.ศ. 2566 ที่ผ่านมา ทั้งนี้ เพื่อเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารจัดการ และลดต้นทุนการดำเนินงานด้านการซ่อมบำรุงอากาศยาน

บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) ยังคงมีแผนพัฒนาตลาดอย่างต่อเนื่อง โดยการเพิ่มความถี่ตามช่วงฤดูกาลในเส้นทางบินนั้นๆ และการขยายเส้นทางบินระหว่างประเทศไปยังจุดต่าง ๆ ในภูมิภาคมากขึ้น เช่น ประเทศจีน อินเดีย สิงคโปร์ และไต้หวัน รวมถึงการหาพันธมิตรและขยายเส้นทางบินจากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิอีกด้วย

## ■ ราคา (Price)

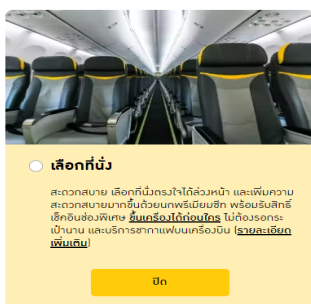
บริษัทฯ มีการกำหนดโครงสร้างค่าโดยสารหลายระดับต่อเส้นทางบิน (Dynamic Pricing) เพื่อบริหารให้เกิดรายได้รวมสูงสุดในแต่ละเที่ยวบิน ในการกำหนดจำนวนที่นั่งในแต่ละระดับค่าโดยสารแต่ละเที่ยวบิน แต่ละวันเดินทางนั้น บริษัทฯ ได้พิจารณาปัจจัยต่าง ๆ ซึ่งรวมถึงอุปสงค์ในตลาด การแข่งขัน ผลประกอบการในอดีต และการประมาณการ โดยปกติที่นั่งที่มีค่าโดยสารระดับต่ำนั้นมีจำนวนจำกัด ดังนั้น ยิ่งผู้โดยสารสำรองที่นั่งล่วงหน้าเร็ว ผู้โดยสารจึงมีโอกาซื้อบัตรโดยสารในราคาต่ำที่สุดตามที่ประกาศไว้ได้มากขึ้น

Nok Lite	Nok X-tra	Nok MAX
 น้ำหนักสัมภาระถือขึ้นเครื่อง 7 กก.	 ได้สิทธิกระเป๋าส 15 กก.	 ยกเลิกการเช่ารถเช่าและเครื่องบิน เนื่องจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโควิด-19
 เลือกที่นั่งได้เอง (เฉพาะเที่ยวบินนกแอร์) 1 วันก่อนการเดินทาง	 น้ำหนักสัมภาระถือขึ้นเครื่อง 7 กก.	 ได้สิทธิกระเป๋าส 25 กก. สำหรับเส้นทางภายในประเทศ / ได้สิทธิกระเป๋าส 30 กก. สำหรับเส้นทางระหว่างประเทศ
	 เลือกที่นั่งได้เอง (เฉพาะเที่ยวบินนกแอร์)	 น้ำหนักสัมภาระถือขึ้นเครื่อง 7 กก.
		 เลือกที่นั่งได้เอง (เฉพาะเที่ยวบินนกแอร์)
		 เปลี่ยนเที่ยวบินได้ฟรีค่าธรรมเนียม

บริษัทฯ กำหนดราคา ออกเป็น 3 รูปแบบ ให้ผู้โดยสารสามารถเลือกซื้อบัตรโดยสารที่เหมาะสมกับการเดินทาง และความต้องการของผู้โดยสารแต่ละท่าน

1. **Nok Lite บินเบาๆ :** เหมาะสำหรับผู้โดยสารที่ต้องการความคล่องตัว โดยบริการนี้ประกอบไปด้วย
  - กระเป๋าลิฟต์ขึ้นเครื่องได้ 1 ใบ โดยมีน้ำหนักไม่เกิน 7 กก.
  - สำรองที่นั่งได้เองล่วงหน้า เลือกที่นั่งล่วงหน้าฟรี 1 วันก่อนการเดินทาง
2. **Nok X-tra บินสบาย:** เหมาะสำหรับผู้โดยสารที่สัมผัสภาวะ โดยบริการ “Nok X-tra” นั้นจะรวม
  - กระเป๋าลิฟต์ขึ้นเครื่องได้ 1 ใบ โดยมีน้ำหนักไม่เกิน 7 กก.
  - โหลดกระเป๋า 15 กก. สำหรับเที่ยวบินในประเทศ และ 20 กก. สำหรับเที่ยวบินระหว่างประเทศ
  - สำรองที่นั่งได้เองล่วงหน้า สำหรับที่นั่ง Happy Seat ตั้งแต่วันที่ทำการจองโดยไม่มีค่าใช้จ่ายเพิ่ม
3. **Nok MAX บินเพลิดเพลิน:** บริการที่รวบรวมสิ่งจำเป็นสำหรับการเดินทางมาอย่างครบถ้วน ทำให้คุณเพลิดเพลินไปกับการเดินทาง นอกจากนี้ไม่ต้องกังวลเกี่ยวกับเรื่องน้ำหนักกระเป๋าแล้ว ยังสามารถเปลี่ยนแปลงการเดินทาง และมีบริการอาหารและเครื่องดื่มพร้อมเสิร์ฟบนเที่ยวบินอีกด้วย
  - กระเป๋าลิฟต์ขึ้นเครื่องได้ 1 ใบ โดยมีน้ำหนักไม่เกิน 7 กก.
  - โหลดกระเป๋า 25 กก. สำหรับเที่ยวบินในประเทศ และ 30 กก. สำหรับเที่ยวบินระหว่างประเทศ
  - สำรองที่นั่งได้เองล่วงหน้า สำหรับที่นั่ง Premium Seat และ Happy Seat ตั้งแต่วันที่ทำการสำรองที่นั่งโดยไม่มีค่าใช้จ่ายเพิ่ม
  - อาหารว่างบนเครื่อง และน้ำดื่ม
  - สามารถเปลี่ยนแปลงการเดินทางได้ไม่จำกัดจำนวนครั้ง ภายในเวลา 90 วัน นับตั้งแต่วันที่สำรองที่นั่ง โดยยกเว้นค่าธรรมเนียมการเปลี่ยนแปลงเที่ยวบิน แต่ต้องทำการรายการล่วงหน้าอย่างน้อย 3 ชั่วโมงก่อนการเดินทาง

\* ผู้โดยสารสามารถดำเนินการเปลี่ยนแปลงเที่ยวบิน อย่างน้อย 24 ชั่วโมงก่อนกำหนดการเดินทางเดิม และ เปลี่ยนแปลงชื่อ อย่างน้อย 4 ชั่วโมงก่อนกำหนดการเดินทางเดิม รวมถึงชำระค่าส่วนต่างที่เพิ่มขึ้นจากราคาบัตรโดยสารเดิม (หากมี) และค่าธรรมเนียมการเปลี่ยนแปลง ผู้โดยสารสามารถเปลี่ยนแปลงเที่ยวบินบนเว็บไซต์ [www.nokair.com](http://www.nokair.com) ในส่วนของการจัดการบูคกิ้ง หากทำการเปลี่ยนแปลงน้อยกว่า 24 ชั่วโมง สามารถติดต่อเคาน์เตอร์สนามบินหรือ Call center 1318



■ ช่องทางการจัดจำหน่ายและช่องทางการชำระเงิน

บริษัทฯ ได้มุ่งมั่นในการพัฒนาช่องทางการสำรองที่นั่งและชำระเงินผ่านช่องทางต่าง ๆ เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง เพื่อครอบคลุมทุกความต้องการของกลุ่มลูกค้าของบริษัทฯ โดยในปัจจุบัน ผู้โดยสารทั่วไปสามารถสำรองที่นั่งผ่านช่องทางต่าง ๆ ได้ทั้งหมด 5 ช่องทาง ได้แก่ เว็บไซต์ (รวมถึง แอปพลิเคชันบนโทรศัพท์เคลื่อนที่) ศูนย์บริการลูกค้าทางโทรศัพท์ เคาน์เตอร์ท่าอากาศยาน ตัวแทนจำหน่าย และเคาน์เตอร์เซอร์วิส โดยเว็บไซต์และช่องทางอิเล็กทรอนิกส์ เป็นช่องทางการสำรองที่นั่ง ที่ได้รับความนิยมมากที่สุด เนื่องจากมีความสะดวก ไม่มีข้อจำกัดด้านเวลา และไม่มีค่าบริการในการสำรองที่นั่ง นอกจากนี้บริษัทฯ ยังมีช่องทางการสำรองที่นั่งเฉพาะสำหรับลูกค้าที่เดินทางเป็นหมู่คณะ ลูกค้าองค์กร และลูกค้ากลุ่มข้าราชการ

ช่องทางการจัดจำหน่าย/ ช่องทางการชำระเงิน	เว็บไซต์	เว็บไซต์ บนมือถือ	ศูนย์บริการ ลูกค้าทาง โทรศัพท์	เคาน์เตอร์ ท่าอากาศยาน	ตัวแทน จำหน่าย	เคาน์เตอร์ เซอร์วิส	SE-ED Book Store
1. เงินสด	X	X	X	✓	X	✓	✓
2. บัตรเครดิต	✓	✓	✓	✓	✓	X	X
3. QR Payment	✓	✓	X	✓	✓	X	X
4. ตู้เอทีเอ็ม	✓	✓	✓	X	X	X	X
5. เคาน์เตอร์เซอร์วิส (7-11)	✓	✓	✓	X	X	X	X
6. เคาน์เตอร์อื่น ๆ (กรุงเทพฯ, Big C, Lotus, SE-ED)	✓	✓	✓	X	X	X	X
7. Line Pay	✓	✓	X	X	X	X	X
8. Alipay, WeChat Pay, Unionpay	✓	✓	X	✓	X	X	X
9. Agency payment	X	X	X	X	✓	X	X

■ การจำหน่ายผ่านทางเว็บไซต์ และช่องทางอิเล็กทรอนิกส์

บริษัทฯ จำหน่ายบัตรโดยสารผ่านทางเว็บไซต์ เว็บไซต์บนสมาร์ตโฟนและแอปพลิเคชันเป็นส่วนใหญ่ คิดเป็นร้อยละ 36 ในปี 2566 โดยผู้โดยสารสามารถสำรองบัตรโดยสารผ่านทาง [www.nokair.com](http://www.nokair.com) หรือเว็บไซต์บนสมาร์ตโฟน ซึ่งการสำรองที่นั่งผ่านทางเว็บไซต์เป็นช่องทางที่ครบวงจรและสะดวกต่อการใช้งานมากที่สุด โดยมีการให้บริการตั้งแต่การตรวจสอบเส้นทางการบิน ตารางการบิน การสำรองที่นั่ง การเช็คอิน การเลือกซื้อบริการเสริม นอกจากนี้ อีกช่องทางที่สำคัญในการสำรองที่นั่งและเช็คอิน คือ แอปพลิเคชันบนสมาร์ตโฟน เพื่อรองรับการใช้งานที่เติบโตขึ้นอย่างรวดเร็วของสมาร์ตโฟน และยังเป็นการเพิ่มช่องทางการจัดจำหน่ายและอำนวยความสะดวกสบายให้แก่ลูกค้า

■ **การจำหน่ายผ่านศูนย์บริการลูกค้าทางโทรศัพท์**

สำหรับลูกค้าทั่วไป และนกแฟนคลับ สามารถสำรองที่นั่งผ่านศูนย์บริการลูกค้าของบริษัทฯ หมายเลข 1318 ได้ทุกวันตั้งแต่เวลา 6.00 น. ถึง 24:00 น. จัดเป็นอีกหนึ่งช่องทางที่สะดวกและรวดเร็ว โดยในปี 2566 บริษัทฯ มีรายได้จากการจองซื้อผ่าน Call Center คิดเป็นร้อยละ 1.0 ถึงแม้ว่าการขายผ่านทางศูนย์บริการลูกค้าจะยังมีสัดส่วนที่น้อย แต่ก็ยังเป็นอีกหนึ่งช่องทางให้ลูกค้าสอบถามข้อมูล และส่งผ่านข้อร้องเรียนมายังบริษัทฯ ซึ่งถือเป็นช่องทางสำคัญในการติดต่อกับลูกค้า

■ **การจำหน่ายผ่านเคาน์เตอร์ท่าอากาศยาน**

บริษัทฯ ให้บริการสำรองที่นั่งที่ท่าอากาศยานทุกแห่งที่ทำการบินและมีเคาน์เตอร์นอกท่าอากาศยาน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 บริษัทฯ มีสำนักงานขายทั้งสิ้นมากกว่า 30 สาขา บริษัทฯ มีรายได้จากการสำรองที่นั่งซื้อผ่านช่องทางนี้คิดเป็นร้อยละ 4.0

■ **การจำหน่ายผ่านตัวแทนจำหน่าย**

ผู้โดยสารสามารถจองซื้อบัตรโดยสารผ่านทางตัวแทนจำหน่ายที่จดทะเบียนกับบริษัทฯ ได้ทั่วประเทศไทยและประเทศเพื่อนบ้านใกล้เคียง โดยการสำรองที่นั่งผ่านทางตัวแทนจำหน่ายปัจจุบันนั้น มีทั้งการซื้อผ่านตัวแทนจำหน่ายปกติ และศูนย์บริการลูกค้าทางโทรศัพท์ ประกอบกับการขยายตัวของตัวแทนจำหน่ายออนไลน์ (Online Travel Agency) จึงทำให้ในปี 2566 ที่ผ่านมามีรายได้จากการสำรองที่นั่งซื้อผ่านตัวแทนจำหน่าย คิดเป็นร้อยละ 54 ของช่องทางทั้งหมด

■ **การจำหน่ายผ่านเคาน์เตอร์เซอร์วิส**

ช่องทางการจำหน่ายผ่านเคาน์เตอร์เซอร์วิส รวมถึงร้านสะดวกซื้อเป็นอีกช่องทางหนึ่งที่ช่วยเพิ่มความสะดวกรวดเร็วในการสำรองที่นั่งและชำระเงินให้กับผู้โดยสาร ผู้โดยสารสามารถจองซื้อผ่านเคาน์เตอร์เซอร์วิสภายในร้านเซเว่นอีเลฟเว่น ในปี 2566 นกแอร์ได้มีการเพิ่มสาขารับชำระเดบิตไปพร้อมเคาน์เตอร์เซอร์วิสในร้านเซเว่นอีเลฟเว่นที่ให้บริการรับชำระบัตรโดยสารทั่วประเทศไทยทั้งสิ้นมากกว่า 15,000 สาขา ครอบคลุมทุกจังหวัดทั่วประเทศ ให้บริการทุกวัน ตลอด 24 ชั่วโมง การเปิดช่องทางรับชำระดังกล่าว ทำให้บริษัทฯ มีช่องทางการรับชำระบัตรโดยสารที่มากขึ้นและครอบคลุมการให้บริการทุกกลุ่มลูกค้า คิดเป็นร้อยละ 0.4

■ **การจำหน่ายผ่านช่องทางอื่น ๆ**

บริษัทฯ มีช่องทางการจำหน่ายบัตรโดยสารผ่านช่องทางอื่น ๆ อาทิ ซีอีดับเบิลยูเซ็นเตอร์ และช่องทางการจำหน่ายบัตรโดยสารซึ่งมิใช่ช่องทางประจำ ได้แก่ การขายผ่านห้างสรรพสินค้า ช่องทางการออกบูธตามการจัดแสดงงานต่าง ๆ อาทิ งานไทยเที่ยวไทย เป็นต้น โดยที่ผ่านมานกแอร์ได้เพิ่มช่องทางรับชำระเงินให้กับผู้โดยสารเพิ่มเติมอย่างต่อเนื่อง ได้แก่ แรบบิท โลกเพย์ (Rabbit LINE Pay), ช่องทาง อาลีเพย์ (Alipay), วีแชท เพย์ (WeChat Pay), บัตรเครดิต Union Pay รวมถึงเพิ่มความสะดวกสบายแก่ผู้โดยสารสำหรับการบริการชำระเงินผ่านคิวอาร์โค้ดซึ่งได้รับการตอบรับจากผู้โดยสารเป็นอย่างดี

■ **การส่งเสริมการตลาด (Promotion)**

บริษัทฯ ได้ทำการจัดสรรงบประมาณในสัดส่วนที่เหมาะสม สำหรับการทำการแผนการสื่อสารและกิจกรรมทางการตลาด โดยจะทำการเลือกสื่อโฆษณาที่เข้าถึงผู้บริโภคตามวัตถุประสงค์ที่แตกต่างกัน เพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุด กล่าวคือ บริษัทฯ จะเลือกใช้สื่อโฆษณาทางโทรทัศน์ สื่อกลางแจ้ง

จอแอลอีดีภายนอกอาคาร สื่อสิ่งพิมพ์ เสริมด้วยสื่อวิทยุ เพื่อเข้าถึงผู้บริโภคในวงกว้าง และเลือกใช้สื่อโฆษณาออนไลน์ รวมทั้ง Influencer เพื่อการกระตุ้นและเข้าถึงผู้บริโภคยุคใหม่

ทั้งนี้ บริษัทฯ มีการวางแผนการทำการตลาดอย่างต่อเนื่องตลอดทั้งปี โดยจัดให้มีโปรโมชั่นบัตรโดยสารราคาพิเศษเป็นประจำเพื่อกระตุ้นให้เกิดการจองบัตรโดยสารล่วงหน้า รวมถึงการร่วมมือกับพันธมิตรทั้งในส่วนของภาครัฐและเอกชนเพื่อกระตุ้นให้เกิดการจองบัตรโดยสารและการเดินทาง

## (2) การตลาดและการแข่งขัน

ปัจจุบันสามารถแบ่งสายการบินได้เป็น 2 ประเภท คือ สายการบินที่ให้บริการเต็มรูปแบบ และสายการบินราคาประหยัด ซึ่งสายการบินทั้ง 2 ประเภท มีแนวทางกลยุทธ์การดำเนินธุรกิจ รวมทั้งกลุ่มลูกค้าเป้าหมายที่แตกต่างกัน เนื่องจากเส้นทางการบินที่จำกัดและการให้บริการที่สามารถทดแทนกันได้ ทำให้อาจมีการแข่งขันกันระหว่างกลุ่มสายการบินทั้งสองกลุ่ม ถึงแม้ว่าการแข่งขันจะไม่สูงเท่ากับการแข่งขันกันภายในกลุ่มผู้ประกอบการธุรกิจสายการบินประเภทเดียวกันเอง

สายการบินที่ให้บริการเต็มรูปแบบมีผู้ประกอบการธุรกิจหลักอยู่ 2 สายการบิน ได้แก่ การบินไทย (รวมไทยสมายล์) และบางกอกแอร์เวย์ โดยเน้นการให้บริการแบบครบวงจร สำหรับสายการบินราคาประหยัดประกอบด้วย ผู้ให้บริการหลัก 5 สายการบิน ได้แก่ สายการบินนกแอร์ สายการบินไทยแอร์เอเชีย สายการบินไทยแอร์เอเชียเอ็กซ์ สายการบินไทยไลอ้อนแอร์และ สายการบินไทยเวียตเจ็ท

ในส่วนของสายการบินที่ให้บริการแบบเต็มรูปแบบ การบินไทยถือเป็นผู้ประกอบการธุรกิจที่ให้บริการการบินมายาวนานจึงเป็นที่รู้จักและได้รับการยอมรับในด้านการให้บริการที่ดี ทำให้สามารถกำหนดราคาได้สูงกว่าคู่แข่งรายอื่น ๆ แต่จากภาวะการแข่งขันที่สูงขึ้นและความนิยมที่เพิ่มสูงขึ้นของผู้โดยสารต่อสายการบินราคาประหยัด ทำให้การบินไทยได้มีการปรับกลยุทธ์โดยเปิดสายการบินไทยสมายล์เพื่อให้บริการในรูปแบบ Light Premium ซึ่งเป็นการให้บริการในรูปแบบสายการบินเต็มรูปแบบในราคาย่อมเยาและให้บริการที่ลดลง

สำหรับสายการบินบางกอกแอร์เวย์ซึ่งจัดเป็นสายการบินที่ให้บริการเต็มรูปแบบ แต่มีตำแหน่งทางการตลาดแตกต่างจากการบินไทยโดยวางตำแหน่งการตลาดเป็นสายการบินบูติก (Boutique Airline) ซึ่งให้บริการเฉพาะบางเส้นทางการบินที่มีเอกลักษณ์เฉพาะ อีกทั้งมีกลยุทธ์ในการแข่งขันด้วยการเป็นเจ้าของท่าอากาศยาน เช่น สนามบินสมุย สนามบินตราด และสนามบินสุโขทัย ทำให้สามารถรักษาความได้เปรียบในเส้นทางการบินบางเส้นทางได้ อีกทั้งกลยุทธ์การเป็นพันธมิตรกับสายการบินต่างชาติทำให้บางกอกแอร์เวย์มีเครือข่ายการบินหลากหลายที่ครอบคลุมทั่วภูมิภาค

ในส่วนของสายการบินราคาประหยัด สายการบินไทยแอร์เอเชียเป็นผู้ประกอบการรายแรกที่ดำเนินธุรกิจสายการบินราคาประหยัดในประเทศ ที่เน้นกลยุทธ์ในการขายบัตรโดยสารด้วยราคาต่ำ โดยราคาบัตรโดยสารไม่รวมการให้บริการเสริมอื่นที่เกี่ยวข้องกับการบิน เช่น น้ำหนักกระเป๋าสัมภาระลงทะเลียน การขอรู้นั่งบนเครื่องล่วงหน้า อาหารและเครื่องดื่ม ทั้งนี้หากผู้โดยสารต้องการซื้อบริการเสริมจะต้องเสียค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมจากราคาบัตรโดยสาร

สายการบินไทยไลอ้อนแอร์ เป็นสายการบินราคาประหยัดในเครือข่ายของไลอ้อนกรุ๊ป ของประเทศอินโดนีเซีย ชูกลยุทธ์ราคาต่ำโดยสารถูกกว่าคู่แข่ง โดยมุ่งเน้นเพิ่มเส้นทางบินทั้งเส้นทางภายในประเทศ และต่างประเทศ แรกเริ่มที่เข้ามาดำเนินการกิจการในปลายปี 2556 เน้นกลยุทธ์ในการเสนอราคาต่ำโดยสารที่รวม

บริการต่าง ๆ ไว้ อาทิ น้ำหนักกระเป๋าสัมภาระ อาหารว่าง และบริการระบุที่นั่งบนเครื่องบินล่วงหน้า แต่ในปัจจุบัน มีการปรับเปลี่ยนการบริการ เช่น ยกเลิกการให้บริการอาหารว่าง และ ลดจำนวนน้ำหนักกระเป๋าสัมภาระ

สายการบินไทยเวียตเจ็ทแอร์ไลน์ในเครือข่ายของสายการบินเวียตเจ็ทแอร์ ประเทศเวียดนามโดยใช้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเป็นฐานปฏิบัติการการบิน และได้เปิดให้บริการเที่ยวบินในประเทศตั้งแต่กันยายน 2559 เน้นกลยุทธ์ออกโปรโมชั่นราคาศูนย์บาท โดยที่ไม่รวมบริการเสริมอื่น ๆ โดยได้รับความสนใจจากกลุ่มลูกค้าคนไทย และกลุ่มที่ปัจจัยทางด้านราคามีผลต่อการตัดสินใจ

สำหรับสายการบินนกแอร์นั้น ตั้งแต่ปี 2560 มีการปรับแบรนด์ครั้งใหญ่ เพื่อเร่งพลิกฟื้นธุรกิจ จาก “สายการบินต้นทุนต่ำ” (Low-cost Airline) ไปสู่การเป็น “Lifestyle Airlines” ที่ไม่เน้นแข่งขันด้านราคา แต่มุ่งนำเสนอบัตรโดยสารและการให้บริการในรูปแบบ “Segmentation by Lifestyle” ภายใต้คอนเซ็ปต์ “นกเลือกได้” ที่เพิ่มทางเลือกในการซื้อบัตรโดยสารและบริการ

#### (ก) นโยบายการตลาดที่สำคัญในปีที่ผ่านมา

##### ■ ตำแหน่งทางการตลาด (Positioning)

นกแอร์ เป็นสายการบินราคาประหยัด ที่ยังคงให้ความสำคัญกับลูกค้าโดยสาร อาทิ เลือกที่นั่งได้ฟรี บริการน้ำดื่มทุกเที่ยวบินโดยไม่มีค่าใช้จ่าย ฯลฯ นอกจากนี้ยังมุ่งเน้นการยกระดับการให้บริการในทุก ๆ ด้าน เพื่อสร้างประสบการณ์การเดินทางที่น่าประทับใจและแตกต่างให้แก่ผู้โดยสารทุกท่าน

##### ■ คำมั่นสัญญาของแบรนด์ (Brand Promise)

“ทุกเที่ยวบินมีรอยยิ้ม” หรือ “We Fly Smiles” คือ คำมั่นสัญญาที่สายการบินนกแอร์มอบให้แก่ผู้โดยสารมานานกว่า 19 ปี ถูกสื่อสารผ่านผลิตภัณฑ์ และบริการที่สายการบินสร้างสรรค์ออกมาอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้ผู้โดยสารได้รับการบริการที่สะดวกสบาย มีความเป็นมิตร และมีความสบายใจตลอดการเดินทาง

##### ■ วิสัยทัศน์ของสายการบิน

คือ “นกแอร์จะมุ่งสู่การเป็นสายการบินที่ได้รับการไว้วางใจ และเป็นผู้ดำเนินการนำพาผู้คนสู่จุดหมายต่าง ๆ ในภูมิภาคเอเชีย ผ่านการบริการระดับพรีเมียม ด้วยนวัตกรรมและเทคโนโลยี”

##### ■ การแบ่งกลุ่มเป้าหมายทางการตลาด (Target Segmentation)

กลุ่มลูกค้าเป้าหมายหลักของสายการบิน มีอายุระหว่าง 28-65 ปี ไม่จำกัดเพศ เป็นกลุ่มผู้ที่มีรายได้ประจำจากการทำงาน ไปจนถึงกลุ่มผู้ที่ประสบความสำเร็จในอาชีพ เจ้าของธุรกิจ ผู้บริหารระดับสูง และกลุ่มวัยเกษียณ (ชั้นสังคม B ถึง B+) ที่ใช้ชีวิตประจำวันแบบกระฉับกระเฉง ใช้สื่อสังคมออนไลน์ และมีการเชื่อมโยงกับกลุ่มสังคมต่าง ๆ มีพฤติกรรมชอบการเดินทางด้วยหลายวัตถุประสงค์ อาทิ เพื่อการประชุม ท่องเที่ยว เดินทางกลับภูมิลำเนา เป็นต้น



(ข) **สถานะการแข่งขันและแนวโน้มในอนาคต**

■ **สถานะการแข่งขันในปัจจุบัน**

ในปัจจุบันเส้นทางการบินในประเทศไทยมีการแข่งขันสูง โดยเฉพาะการแข่งขันจากทั้งสายการบินที่ให้บริการเต็มรูปแบบ สายการบินราคาประหยัด และเที่ยวบินเช่าเหมาลำ รวมถึงการเข้ามาของสายการบินราคาประหยัดรายใหม่ และการที่ธุรกิจสายการบินราคาประหยัดมีการเพิ่มศักยภาพในการแข่งขันเป็นอย่างมาก ทำให้ความสามารถในการช่วงชิงส่วนแบ่งการตลาดนั้นมีการแข่งขันสูงมากกว่าในอดีต

■ **เส้นทางภายในประเทศ**

คู่แข่งหลักในเส้นทางบินภายในประเทศของนกแอร์คือ ไทยแอร์เอเชีย ไทยไลอ้อนแอร์ และไทยเวียดเจ็ทแอร์ ซึ่งทั้ง 3 สายการบินนี้เป็นสายการบินราคาประหยัดที่เน้นการให้บริการระหว่างศูนย์การบิน (Point to Point) โดยเป็นสายการบินหลักขับเคลื่อนตลาดเส้นทางภายในประเทศ อย่างไรก็ตาม ยังมีการแข่งขันกับสายการบินที่ให้บริการเต็มรูปแบบที่มีเส้นทางการบินเดียวกัน เช่น การบินไทย บางกอกแอร์เวย์ และสายการบินไทยสมายล์

ตลอดระยะเวลาที่ผ่านมา บริษัทฯ ยังคงพัฒนาตลาดเส้นทางการบินภายในประเทศอย่างต่อเนื่องเพื่อเพิ่มความสะดวกสบายแก่ผู้โดยสารมาโดยตลอด แต่เนื่องจากสถานการณ์โควิด-19 ในช่วงต้นปี 2563 บริษัทฯ ได้ทำการปรับจำนวนเที่ยวบินลงบ้างเล็กน้อย เพื่อให้สอดคล้องกับความต้องการของผู้ใช้บริการ และเหมาะสมกับสถานการณ์

■ **แนวโน้มการแข่งขันในอนาคต**

ช่วงระยะเวลาหลายปีที่ผ่านมา นั้น สายการบินที่ให้บริการเต็มรูปแบบค่อย ๆ สูญเสียส่วนแบ่งตลาดให้กับสายการบินราคาประหยัด เนื่องจากไม่สามารถแข่งขันด้านราคาได้ อีกทั้งการเพิ่มขึ้นของคนรุ่นใหม่และการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมการเดินทาง รวมถึงการพัฒนาทางด้านเทคโนโลยีให้มีความทันสมัยมากยิ่งขึ้น ทำให้ธุรกิจสายการบินราคาประหยัดนั้นมีแนวโน้มที่จะมีผู้โดยสารมาใช้บริการที่เพิ่มมากขึ้นในอนาคต

จากการที่ภาครัฐดำเนินนโยบายกระตุ้นเศรษฐกิจและส่งเสริมการท่องเที่ยว อีกทั้งความเชื่อมั่นและความน่าเชื่อถือต่อธุรกิจการบินของประเทศไทยมีเพิ่มมากขึ้น ประกอบกับการที่องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization: ICAO) ได้ประกาศปลดธงแดงให้กับประเทศไทยเมื่อวันที่ 7 ตุลาคม 2560 ที่ผ่านมา รวมถึงยุทธศาสตร์ภาครัฐซึ่งวางแผนให้อุตสาหกรรมการบินเป็นฟันเฟืองหลักในการผลักดันโครงการระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor Development - EEC) ผ่านโครงการเมืองการบิน (Aerotropolis)

ซึ่งใช้ท่าอากาศยานนานาชาติอู่ตะเภา ระยอง และพัทยาเป็นศูนย์กลางการขนส่งทางอากาศ ทำให้ปริมาณการเดินทางเข้า-ออกประเทศไทยขยายตัวต่อเนื่อง ส่งผลให้สถานการณ์การบินของไทยเติบโตและมีการแข่งขันระหว่างสายการบินที่รุนแรงยิ่งขึ้นจากการเปิดเส้นทางใหม่

ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้มีการติดตามประเมินสถานการณ์และปัจจัยที่เกี่ยวข้องต่าง ๆ เพื่อปรับกลยุทธ์ให้ทันต่อทุกเหตุการณ์และพฤติกรรมของลูกค้าที่เปลี่ยนแปลงไปอย่างต่อเนื่อง เพื่อสร้างความแข็งแกร่ง เพิ่มศักยภาพ และประสิทธิภาพในการแข่งขันและการบริการให้ดียิ่งขึ้น เพื่อสร้างภาพลักษณ์ที่ดีและรักษาความเป็นสายการบินชั้นนำต่อไป

บริษัทฯ เห็นว่าเมื่อผ่านพ้นสถานการณ์โควิด-19 ในอนาคต บริษัทฯ ยังมีปัจจัยบวกที่เป็นโอกาสของประเทศไทยในการขยายตัวสู่ตลาดที่มีศักยภาพและเติบโตต่อเนื่อง ด้วยประเทศไทยมีความเป็นศูนย์กลางที่เหมาะสมในการเชื่อมต่อระหว่างเมืองในอาเซียน และภูมิภาคใกล้เคียง

### (3) การจัดหาผลิตภัณฑ์และบริการ

#### ■ การจัดหาเครื่องบิน

บริษัทฯ มีนโยบายจัดสรรเครื่องบินให้เหมาะสมกับปริมาณความต้องการบินในแต่ละเส้นทางการบิน ทั้งเส้นทางการบินสายหลัก สายรอง และสายย่อย โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 บริษัทฯ มีเครื่องบินให้บริการขนส่งผู้โดยสารคือ โบอิง 737-800 NG รวมทั้งสิ้น 14 ลำ ทั้งนี้ บริษัทฯ จัดหาเครื่องบินทุกลำด้วยวิธีการเช่าในลักษณะ Dry Lease หรือเช่าเฉพาะเครื่องบินไม่รวมนักบินและลูกเรือ โดยบริษัทฯ ทำสัญญาเช่าดำเนินงาน (Operating Lease) ซึ่งโดยปกติจะมีระยะเวลาเช่า 7-12 ปี และมีการต่อสัญญาออกไปตามแต่ที่ตกลงกับผู้ให้เช่าเพิ่มเติม



โบอิง 737 – 800 NG  
(Boeing 737 – 800 NG)

ตารางแสดงข้อมูลเกี่ยวกับฝูงบินของสายการบินนกแอร์ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566

ประเภทเครื่องบิน	จำนวน เครื่องบิน (ลำ)	ความจุผู้โดยสารต่อลำ (ที่นั่ง)	อายุโดยเฉลี่ย (ปี)
โบอิง 737-800 NG	14	189	8.6

อากาศยานรุ่นโบอิง 737-800 NG เป็นเครื่องบินโดยสารที่มีพิสัยบินระยะปานกลาง ลำตัวแคบ ใช้เครื่องยนต์ไอพ่น ซึ่ง นำมาใช้สำหรับเส้นทางสายหลัก เส้นทางสายรอง และเส้นทางสายย่อย รวมทั้งการให้บริการเที่ยวบินในเส้นทางบินระหว่างประเทศ นอกจากนี้ บริษัทฯ จึงพิจารณาปรับปรุงฝูงบินให้มีการดำเนินการด้วยอากาศยานไอพ่นแบบลำตัวแคบเพียงประเภทเดียว ได้แก่ อากาศยานแบบโบอิง 737-800 NG และยกเลิกการปฏิบัติการบินด้วยอากาศยานโบพัต บอมบาร์ดิเอร์ DHC-8-400 ในช่วงกลางปี พ.ศ. 2566 ที่ผ่านมา ทั้งนี้ เพื่อเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารจัดการ และลดต้นทุนการดำเนินงานด้านการซ่อมบำรุงอากาศยาน

#### ■ อัตราการใช้เครื่องบินต่อลำ

บริษัทฯ มุ่งเน้นการใช้เครื่องบินให้มีประสิทธิภาพสูงสุดและคำนึงถึงความปลอดภัยของผู้โดยสารเป็นสำคัญ ประกอบกับบริหารจัดการให้เที่ยวบินของบริษัทฯ ไม่เกิดความล่าช้าที่จะส่งผลกระทบต่อตารางการบินของบริษัทฯ ในภาพรวม โดยในปี พ.ศ. 2566 บริษัทฯ มีเครื่องบิน ณ สิ้นปีรวม 14 ลำ ซึ่งบริษัทฯ มีอัตราการใช้เครื่องบินทุกประเภทเฉลี่ย 7.22 ชั่วโมงต่อวัน

#### ■ การซ่อมบำรุงเครื่องบิน

บริษัทฯ มีนโยบายมุ่งเน้นในเรื่องความปลอดภัยของผู้โดยสารเป็นสำคัญ โดยเน้นย้ำให้เครื่องบินอยู่ในสภาพที่สมบูรณ์พร้อมทำการบินด้วยความปลอดภัยทุกครั้ง ภายใต้มาตรฐานการตรวจสอบและการซ่อมบำรุงตามกฎระเบียบ ข้อบังคับ ของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (CAAT) ซึ่งเป็นมาตรฐานเดียวกันกับองค์การความปลอดภัยด้านการบินแห่งสหภาพยุโรป (EASA) และองค์การบริหารการบินแห่งสหรัฐอเมริกา (FAA) โดยมีการแบ่งการซ่อมบำรุงเป็น 2 ระดับคือ การซ่อมบำรุงระดับย่อย (A Check) และการซ่อมบำรุงระดับซ่อมใหญ่ (C-Check และ Heavy Maintenance) โดยการซ่อมบำรุงระดับใหญ่นั้นบริษัทฯ ยังไม่มีขีดความสามารถจึงได้จัดตั้งและเพิ่มรายชื่อคณะทำงาน Heavy Maintenance Committee เพื่อคัดเลือกบริษัทฯ ผู้ให้บริการรับจ้างซ่อมที่มีความชำนาญและได้รับการรับรองจาก CAAT และ FAA หรือ EASA แล้วเป็นผู้ดำเนินการซ่อม

#### ■ การจัดหาชิ้นส่วนและอะไหล่

การจัดหาชิ้นส่วนและอะไหล่เครื่องบินของนกแอร์นั้นเป็นไปตามมาตรฐานการซ่อมบำรุงระดับสากล มีการพิจารณาเลือกใช้ชิ้นส่วนที่เป็นไปตามมาตรฐานที่ผู้ผลิตกำหนด รวมทั้งจัดหาและซ่อมบำรุงชิ้นส่วนและอะไหล่จากแหล่งที่ได้มาตรฐานเสมอ นอกเหนือไปจากการซ่อมบำรุงอากาศยานทั่วไปแล้ว บริษัทฯ ได้พัฒนาปรับปรุงแนวทางในการซ่อมบำรุงแบบป้องกัน (Preventive Maintenance) เพื่อวางแผนล่วงหน้าในการเปลี่ยนชิ้นส่วนและอะไหล่ก่อนจะเกิดความบกพร่องขึ้นกับอากาศยาน ซึ่งการกระทำดังกล่าวนอกจากจะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพและความปลอดภัยในการซ่อมบำรุงอากาศยานแล้ว ยังทำให้ช่วยลดต้นทุนที่อาจสูงขึ้นหากตรวจพบข้อบกพร่องล่าช้าได้อีกด้วย

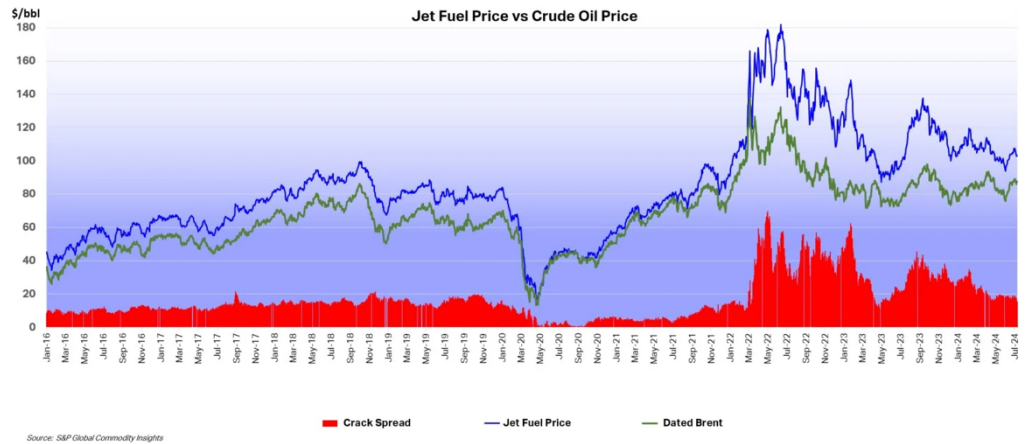
นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังมีการวางแผนการซ่อมบำรุงและการจัดหาชิ้นส่วนและอะไหล่ทางบริษัทฯ ล่วงหน้าในระยะยาวมากขึ้นทำให้ช่วยเพิ่มประสิทธิภาพและลดต้นทุนในการซ่อมบำรุงลงด้วย ทั้งนี้ บริษัทฯ อยู่ในระหว่างการดำเนินการติดตั้งระบบเอ็นวิชั่น (Envision Software) โดยทีมงานที่มีประสบการณ์เพื่อใช้ในการบริหารจัดการการวางแผนการซ่อมบำรุงและจัดหาชิ้นส่วนและอะไหล่ ซึ่งจะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพและลดต้นทุนลงได้อีก

#### ■ การจัดหาน้ำมันเชื้อเพลิง

น้ำมันเชื้อเพลิงเป็นต้นทุนหลักของค่าใช้จ่ายของบริษัทฯ โดยในปี 2566 บริษัทฯ มีค่าใช้จ่ายน้ำมันเชื้อเพลิงคิดเป็นร้อยละ 21 ของต้นทุนในการดำเนินงานของบริษัทฯ บริษัทฯ ได้ทำการจัดซื้อน้ำมันเชื้อเพลิงจากผู้ค้าน้ำมันโดยตรง ได้แก่ บริษัท เซลล์แห่งประเทศไทย จำกัด, บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน), บริษัท ชัสโก้ จำกัด (มหาชน) และบริษัท บางจาก คอร์ปอเรชั่น จำกัด (มหาชน) ผ่านการประมูลโดยมีส่วนแบ่งตามเงื่อนไขและราคาที่เหมาะสม โดยบริษัทฯ มีได้มีนโยบายซื้อน้ำมันจาก

ผู้ให้บริการรายใดรายหนึ่งอย่างต่อเนื่อง หากแต่จะพิจารณาถึงเงื่อนไขและปัจจัยด้านต้นทุนรวมถึงการบริหารความเสี่ยงทางด้านการจัดหาน้ำมันเป็นหลัก

ข้อมูลแสดงราคาน้ำมันดิบ เทียบกับ ราคาน้ำมันเครื่องบิน Brent Spot Price  
(หน่วย : ดอลลาร์ สหรัฐต่อบาร์เรล)



ที่มา: <https://www.iata.org/en/publications/economics/fuel-monitor/>

โดยทั่วไปบริษัทฯ จะเติมน้ำมันเชื้อเพลิงที่ทำอากาศยานดอนเมืองเป็นหลัก เนื่องจากมีผู้จำหน่าย มากมาย ทำให้บริษัทฯ สามารถจัดหาราคาน้ำมันได้ในราคาถูกกว่าการจัดหาและส่งมอบน้ำมันเชื้อเพลิงในจังหวัดอื่น ๆ ซึ่งส่วนใหญ่มีผู้จำหน่ายเพียงรายเดียว โดยผู้ค้าน้ำมันที่สามารถส่งมอบได้ที่ท่าอากาศยานดอนเมืองจะใช้บริการจัดเก็บ จัดส่ง และเติมน้ำมัน ของ บริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (“BAFS”) ซึ่งเป็นบริษัทฯ เพียงรายเดียวที่ได้รับอนุญาตให้บริการเติมน้ำมัน ณ ท่าอากาศยานดอนเมือง

#### ■ การดำเนินงานบริเวณท่าอากาศยาน

บริษัทฯ ดำเนินการบริการภาคพื้นดินและบริการสนับสนุนภาคพื้นดินต่อผู้โดยสารของบริษัทฯ ด้วยตนเอง โดยทำการเช่าอุปกรณ์ที่สำคัญจากท่าอากาศยานต่าง ๆ ในประเทศ เช่น เคาน์เตอร์เช็คอิน และทางเชื่อมต่อ อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ ได้ว่าจ้างบุคคลภายนอกที่มีความเชี่ยวชาญในการดำเนินงาน ให้ทำการขนส่งสัมภาระลงทะเลเบียนของผู้โดยสารไปกลับระหว่างท่าอากาศยานและเครื่องบิน การจัดการขนส่งผู้โดยสารระหว่างประตูทางขึ้นเครื่องบิน (Gate) กับเครื่องบิน บันไดขึ้นลงเครื่องบิน และการจัดการขนส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์ (Cargo)

#### ■ เครื่องดื่ม

บริษัทฯ ยังคงให้บริการอาหารร้อนและเครื่องดื่มแก่ผู้โดยสาร โดยมีการพัฒนารูปแบบผลิตภัณฑ์ใหม่ทั้งหมดให้มีความทันสมัยและเป็นไปตามข้อกำหนดของคุณภาพสินค้าเพื่อให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล โดยสายการบินของเรามีความตั้งใจและมีเป้าหมายที่จะให้ผู้โดยสารเกิดความพึงพอใจ และมีความไว้วางใจถึงคุณภาพอาหารของนกแอร์เป็นสำคัญ

อาหารร้อน บริษัทฯ ให้บริการจำหน่ายอาหารร้อนบนเที่ยวบิน เพื่อให้ผู้โดยสารได้เลือกสรรเมนูและรสชาติที่หลากหลาย ทั้งในรูปแบบอาหารสไตล์ไทย หรือนานาชาติ เพื่อความสะดวกสบายในด้านเลือกใช้บริการ ผู้โดยสารสามารถดำเนินการสั่งอาหารล่วงหน้าได้ 48 ชั่วโมงก่อนเดินทางในทุกช่องทางการขายของบริษัทฯ

#### ■ การประกันภัย

บริษัทฯ ได้จัดทำประกันภัยสำหรับการบินตามแนวทางปฏิบัติของอุตสาหกรรมการบินนานาชาติ โดยได้จัดทำประกันภัยอากาศยานทุกลำของบริษัทฯ กับผู้รับประกันภัยร่วมในประเทศไทย ได้แก่ บริษัท ทิพยประกันภัย จำกัด (มหาชน) และ บริษัท กรุงเทพประกันภัย จำกัด (มหาชน) โดยได้ดำเนินการเจรจากับบริษัทนายหน้าประกันภัย Arthur J. Gallagher (UK) Limited (AJG) ในการนำเข้าไปยังตลาดรับประกันภัยต่อต่างประเทศ (Re-insurance) ตามมาตรฐานสากลของตลาดประกันภัยอากาศยาน

#### ■ นโยบายคุณภาพ ความปลอดภัย และความมั่นคง

บริษัทฯ ยึดถือวิถีปฏิบัติที่ส่งเสริมมาตรฐานสูงสุดด้านความปลอดภัย ความมั่นคง และคุณภาพขององค์กร บริษัทฯ มุ่งมั่นที่จะสรรหาทรัพยากรที่จำเป็นเพื่อดำเนินการให้เป็นไปตามนโยบายนี้ และเพื่อให้เป็นไปตามข้อบังคับและมาตรฐานที่เกี่ยวข้องทั้งหมด

แนวทางของบริษัทฯ คือการพยายามลดอันตราย ภัยคุกคาม และความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องให้น้อยที่สุด โดยใช้วิธีการเชิงรับ เชิงรุก และเชิงคาดการณ์ให้มากที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้ เพื่อจำแนกจัดการ และทบทวนการบรรเทาที่จำเป็นในการปกป้องลูกค้า และพนักงาน จากการบาดเจ็บ และเพื่อหลีกเลี่ยงการสูญเสียหรือความเสียหายต่อทรัพย์สิน และข้อมูล

บริษัทฯ ส่งเสริมการรายงานปัญหาเรื่องความปลอดภัยและความมั่นคงโดยสมัครใจ ผ่านการสร้าง “Just Culture” ให้มีขึ้นทั่วทั้งบริษัทฯ รวมถึงส่งเสริมความซื่อสัตย์ ความเคารพในถือ และสภาพแวดล้อมที่ทำให้แต่ละบุคคลต้องรับผิดชอบต่อการกระทำของตนเอง และสามารถที่จะคาดหวังการได้รับการปฏิบัติอย่างยุติธรรม ความผิดพลาดโดยสุจริต ที่ไม่ได้เกิดจากความประมาทเลินเล่อ การละเมิดโดยเจตนา หรือการประพฤติผิดโดยเจตนาอันไม่ควรถูกลงโทษ

บริษัทฯ มุ่งมั่นที่จะเรียนรู้จากอุบัติการณ์ และเหตุการณ์ทั้งหมด และส่งเสริมการตระหนักรู้ต่อความปลอดภัย ความมั่นคง และความเสี่ยงของทั่วทั้งสายการบิน โดยมีจุดมุ่งหมายเพื่อปรับปรุงประสิทธิภาพการปฏิบัติงานอย่างต่อเนื่อง

การจะทำให้การดำเนินงานของสายการบินนกแอร์ปลอดภัย มั่นคง และมีประสิทธิภาพนั้น เป็นความรับผิดชอบของพนักงานทุกคน ตั้งแต่หัวหน้าฝ่าย ผู้จัดการ พนักงานในสำนักงาน ไปจนถึงพนักงานที่ให้บริการหน้างาน หัวหน้าฝ่ายแต่ละคนมีหน้าที่ และความรับผิดชอบในการนำระบบการจัดการด้านความปลอดภัย ความมั่นคง และคุณภาพมาใช้ในพื้นที่ของตน และเพื่อให้แน่ใจว่ามีการดำเนินการตามขั้นตอนที่เหมาะสมเพื่อป้องกันอุบัติการณ์ อุบัติเหตุ และการแทรกแซงที่ไม่ชอบด้วยกฎหมาย กระบวนการทั้งหมดจะต้องมีการวางแผน จัดทำเป็นเอกสาร ติดตาม และประเมินผลตามกฎระเบียบข้อบังคับและขั้นตอนการดำเนินงานของบริษัทฯ รวมทั้งต้องมีการประกาศใช้ผ่านวิธีการที่ชัดเจนและสามารถวัดผลได้ เช่น มาตรฐานการดำเนินการรักษาความปลอดภัย เพื่อมุ่งให้เกิดคุณภาพสูงสุด

พนักงานทุกคนสามารถเข้าพบ และรายงานปัญหาเรื่องความปลอดภัย ความมั่นคง และคุณภาพต่อประธานเจ้าหน้าที่บริหาร (CEO) ผู้ซึ่งมีหน้าที่และความรับผิดชอบสูงสุดในการดำเนินงานของสายการบินนกแอร์

#### (4) ทรัพย์สินที่ใช้ในการประกอบธุรกิจ

ทรัพย์สินหลักที่ใช้ในการประกอบธุรกิจของบริษัทฯ ส่วนใหญ่อยู่ในรูปแบบของการเช่า ทั้งสัญญาเช่าดำเนินงาน (Operating Lease) และการเช่าพื้นที่ ซึ่งมีได้บันทึกเป็นสินทรัพย์ในงบการเงินของบริษัทฯ เช่น เครื่องบิน ศูนย์ปฏิบัติการการบิน และอาคารสำนักงานใหญ่ แต่ได้บันทึกสินทรัพย์ในส่วนที่เป็นสิทธิการใช้สินทรัพย์ในงบการเงินแทน นอกจากนั้น ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 บริษัทฯ ยังมีทรัพย์สินที่ใช้ในการประกอบธุรกิจ ซึ่งบันทึกในงบการเงิน เช่น อุปกรณ์และเครื่องใช้สำนักงานต่าง ๆ อุปกรณ์สื่อสาร ยานพาหนะ เครื่องคอมพิวเตอร์ และโปรแกรมคอมพิวเตอร์

##### ■ เครื่องบิน

เครื่องบินหรืออากาศยานจัดเป็นสินทรัพย์หลักที่ใช้ในการประกอบธุรกิจของบริษัทฯ โดยบริษัทฯ ทำการเช่าเครื่องบินที่เป็นการเช่าเฉพาะตัวเครื่องบิน โดยมีการกำหนดระยะเวลาเช่า การวางเงินมัดจำหรือหนังสือค้ำประกันค่าเช่า ค่าสำรองค่าซ่อมบำรุงเครื่องบิน การประกันภัย เงื่อนไขการรับมอบและส่งคืนเครื่องบิน

##### ■ สัญญาเช่าดำเนินงานเครื่องบิน

บริษัทฯ และบริษัทย่อย บันทึกค่าเช่าเครื่องบินเป็นสินทรัพย์ในงบแสดงฐานะทางการเงินที่เรียกว่า Right of Use (ROU) โดยเครื่องบินทั้งหมดจดทะเบียนในประเทศไทยโดยเช่าเครื่องบินจากผู้ให้เช่าต่างประเทศหลายราย ซึ่งในปี 2566 บริษัทฯ มีค่าเช่าเครื่องบินตามสัญญา โดยมีรายละเอียดดังนี้

ลำดับ	ประเภททรัพย์สิน	จำนวน (ลำ)	อายุสัญญาเช่า (ปี)	อายุสัญญาเช่าเฉลี่ย
1	โบอิง 737-800 NG	14	7-12	ระหว่าง 2-9 ปี

##### ■ สารสำคัญของสัญญาเช่าดำเนินงานเครื่องบิน

1. การชำระค่าเช่าและค่าสำรองการซ่อมบำรุงเครื่องบิน (Supplemental Rent หรือ Maintenance Reserve) ภายหลังการรับมอบเครื่องบิน บริษัทฯ และบริษัทย่อย ต้องชำระค่าเช่าเครื่องบินรายเดือนในอัตราตามที่ตกลงในสัญญาเช่าเครื่องบิน ปัจจุบันค่าเช่ามีอัตราคงที่ตลอดอายุสัญญาเช่า นอกจากนั้น บริษัทฯ จะต้องจ่ายค่าสำรองการซ่อมบำรุงเครื่องบิน (Supplemental Rent หรือ Maintenance Reserve) ตามที่ระบุในสัญญาเช่าเครื่องบินแต่ละฉบับ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีเงินสำรองบำรุงรักษาเครื่องบินสำหรับเครื่องบินที่เช่าดำเนินการอยู่ทั้งสิ้น ประมาณ 7,049.72 ล้านบาท
2. เงินประกัน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีเงินประกันเท่ากับ 104,400,000 ล้านบาท
3. การประกันภัยเครื่องบิน บริษัทฯ และบริษัทย่อย จำเป็นต้องทำประกันภัยสำหรับเครื่องบิน เครื่องยนต์ อะไหล่ อุปกรณ์ ผู้โดยสาร บุคคลที่สามและทรัพย์สินของบุคคลที่สาม ตามมาตรฐานสากลของตลาดการประกันภัยเครื่องบินตลอดระยะเวลาเช่าเครื่องบิน โดย



วงเงินรับผิดชอบใช้จะถูกกำหนดในสัญญาเช่าเครื่องบิน และสายการบินเป็นผู้รับผิดชอบค่าเบี้ยประกันภัย

4. การคืนเครื่องบิน ในสัญญาเช่าเครื่องบินโดยทั่วไปจะกำหนดเงื่อนไขการรับมอบและส่งคืนเครื่องบินเอาไว้ ซึ่งในการส่งมอบคืนเครื่องบินผู้เช่าจะเป็นผู้รับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการซ่อมบำรุงให้เป็นไปตามเงื่อนไขการส่งคืน โดยผู้เช่าต้องสำรองค่าใช้จ่ายดังกล่าวไว้ตลอดอายุสัญญาเช่าจำนวนเงินที่สำรองได้ประมาณการจากค่าซ่อมบำรุงในระดับ Heavy Maintenance บวกค่าใช้จ่ายอื่น ๆ ที่คาดว่าจะเกิดขึ้น เช่น การปรับสภาพภายในห้องโดยสาร การทาสีเครื่องบิน ค่าซ่อมเครื่องยนต์ เป็นต้น
5. เหตุผิดนัด (Event of Default) หากบริษัทฯ ผิดนัดสัญญาเช่า ผู้ให้เช่าเครื่องบินสามารถยกเลิกสัญญาได้ทันที หรือสามารถใช้กระบวนการยุติธรรมเพื่อเรียกร้องค่าเสียหายตามสัญญาได้ ทั้งนี้ เหตุผิดนัดที่อาจเกิดขึ้นสรุปได้ดังต่อไปนี้
  - บริษัทฯ ไม่สามารถชำระค่าเช่าตามกำหนดของสัญญาเช่าได้
  - บริษัทฯ ไม่สามารถทำประกันภัยตามสัญญาเช่าได้
  - บริษัทฯ ไม่สามารถทำตามเงื่อนไขต่าง ๆ และการปฏิบัติตามคำร้องและรับประกันการเช่าเครื่องบินในสัญญาเช่าได้
  - บริษัทฯ ผิดนัดหนี้สินอื่นจำนวนมาก ซึ่งระบุในสัญญาเช่าในแต่ละฉบับ
  - บริษัทฯ ประสบปัญหาทางการเงิน หรือ ประสบภาวะล้มละลายหรือมีหนี้สินล้นพ้นตัว
  - บริษัทฯ หยุดดำเนินธุรกิจการบินของบริษัทฯ หรือมีการจำหน่ายสินทรัพย์สำคัญของบริษัทฯ
  - บริษัทฯ มีการเปลี่ยนแปลงอำนาจควบคุมของบริษัทฯ (Change of Control)
  - บริษัทฯ ผิดนัดชำระค่าธรรมเนียมที่เกี่ยวข้องกับท่าอากาศยาน เช่น ค่าธรรมเนียมระบบนำร่องเครื่องบิน (Navigation Fee) ค่าธรรมเนียมในการขึ้นลงของอากาศยาน (Landing Fee)
6. ข้อกำหนดในสัญญา (Covenant) นอกจากนั้น ระหว่างการเช่าเครื่องบินบริษัทฯ จำเป็นต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดในสัญญา ซึ่งสามารถสรุปสาระสำคัญได้ดังต่อไปนี้
  - บริษัทฯ ต้องเช่าเครื่องบินเพื่อใช้ในการพาณิชย์เท่านั้น และปฏิบัติตามข้อตกลงของสัญญาตลอดอายุสัญญา โดยจ่ายค่าเช่าตามเงื่อนไขสำคัญระบุในสัญญาเช่าเครื่องบินกำหนดไว้ระหว่างบริษัทฯ และผู้ให้เช่า
  - บริษัทฯ จะเสียค่าปรับ หากมีการส่งคืนเครื่องบินก่อนกำหนดหรือผิดนัดตามสัญญาเช่า
  - บริษัทฯ ต้องแจ้งข้อมูลที่สำคัญ เกี่ยวข้องสถานะการเงินของบริษัทฯ รายงานการใช้งานเครื่องบิน และการซ่อมบำรุงอากาศยาน ตามที่ตกลงในสัญญาให้ผู้เช่าทราบ
  - บริษัทฯ ต้องไม่ทำการให้เช่าช่วงเครื่องบินต่อแก่ผู้อื่น (Sublease) ยกเว้นจะได้รับความยินยอมเป็นลายลักษณ์อักษรจากผู้ให้เช่า
  - บริษัทฯ ต้องอนุญาตให้ตัวแทนของผู้ให้เช่าตรวจสอบเครื่องบิน เมื่อมีการเรียกร้องโดยค่าใช้จ่ายตกเป็นของผู้ให้เช่า
  - บริษัทฯ ไม่สามารถแสดงตัวเป็นเจ้าของเครื่องบินลำดังกล่าวได้
  - บริษัทฯ จะเก็บข้อมูลทางการบินของเครื่องบินแต่ละลำตามที่สัญญากำหนด

- บริษัทฯ จะไม่ดัดแปลงหรือแก้ไขเครื่องบิน ยกเว้นจะได้รับอนุญาตจากผู้ให้เช่า
  - บริษัทฯ ต้องบำรุงรักษา และซ่อมแซมเครื่องบินตามที่สัญญากำหนดและแผนการซ่อมบำรุงอากาศยานตามที่ได้รับอนุมัติโดยหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้เครื่องบินสามารถอยู่ในสภาพพร้อมที่จะใช้งานได้
  - บริษัทฯ ต้องทำประกันภัยเครื่องบินตามที่สัญญาเช่ากำหนดตลอดระยะเวลาการเช่าเครื่องบิน
  - บริษัทฯ มีหน้าที่จดทะเบียนเครื่องบินกับกรมการบินพลเรือน รวมถึงการดำเนินการขอใบอนุญาตสำคัญต่าง ๆ จากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้บริษัทฯ ดำเนินการใช้งานเครื่องบินดังกล่าวให้บริการได้ในเชิงพาณิชย์ได้อย่างถูกต้องตามกฎหมาย
7. คำรับรองและรับประกันในการดำเนินการเช่าเครื่องบิน บริษัทฯ จะต้องให้คำรับรองและรับประกันต่อผู้ให้เช่าเครื่องบิน โดยมีสาระสำคัญ ดังต่อไปนี้
- บริษัทฯ เป็นบริษัทจดทะเบียนถูกต้องตามกฎหมายในประเทศที่จัดตั้งบริษัทฯ
  - บริษัทฯ มีความสามารถในการลงนามในเอกสารต่าง ๆ และสามารถปฏิบัติตามการต่าง ๆ ให้เป็นไปตามสาระสำคัญของสัญญาได้
  - บริษัทฯ ไม่มีเหตุการณ์ผิดนัดตามสัญญาหรือคดีความค้างใด ๆ อันเป็นสาเหตุที่จะกระทบต่อสถานะการเงินและทรัพย์สินของบริษัทฯ ทำให้บริษัทฯ ไม่สามารถปฏิบัติตามสัญญาได้
  - บริษัทฯ ดำเนินการส่งเงินอย่างถูกต้องตามกฎหมายไม่มีเหตุผิดนัดเกิดขึ้น
  - บริษัทฯ ให้คำรับรองว่าไม่มีเหตุการณ์ใด ๆ ที่ก่อให้เกิดผลเสียหาย (Material Adverse Change) ในเงื่อนไขเกี่ยวข้องการเงินของบริษัทฯ

#### ■ สัญญารับบริการวางแผนการซ่อมบำรุงเครื่องบิน

บริษัทฯ มีสัญญารับบริการวางแผนการซ่อมบำรุงเครื่องบินกับบริษัท AEPS Limited ซึ่งจัดเป็นผู้ให้บริการที่มีความเชี่ยวชาญและประสบการณ์ในธุรกิจการวางแผนการซ่อมบำรุงเครื่องบินมากกว่า 10 ปี และเป็นที่ยอมรับในอุตสาหกรรมการบิน โดยเนื้อหาสัญญารับบริการวางแผนการซ่อมบำรุงเครื่องบินทั้งหมดรวมทั้งการบริหารจัดการอะไหล่เครื่องบิน ในขณะเดียวกันบริษัทฯ ก็อยู่ระหว่างการติดตั้งระบบ Envision ซึ่งเป็นระบบที่ใช้ในการวางแผนการซ่อมบำรุงเครื่องบิน โดยบุคลากรที่มีประสบการณ์ ซึ่งจะเป็นส่วนหนึ่งที่ช่วยลดต้นทุนระยะยาวในอนาคตลงได้อีก

#### ■ ศูนย์ปฏิบัติการการบิน และอาคารสำนักงานใหญ่

บริษัทฯ มีศูนย์ปฏิบัติการการบินหลักที่ทำอากาศยานดอนเมือง และมีสถานีภายในท่าอากาศยานของเส้นทาง ที่บริษัทฯ ทำการบิน บริษัทฯ เช่าพื้นที่ในท่าอากาศยานดอนเมืองจาก บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) โดยใช้เป็นลานจอดเครื่องบิน คลังเก็บชิ้นส่วนอะไหล่ เครื่องมือเครื่องใช้และอุปกรณ์เกี่ยวกับเครื่องบิน สำนักงาน และเคาน์เตอร์เช็คอิน สัญญาเช่าดังกล่าวมีระยะเวลา 3 ปี และที่ผ่านมามีบริษัทฯ มีการต่ออายุสัญญาเช่าอย่างต่อเนื่อง เนื่องจากยังคงปฏิบัติการการบินหลักที่ทำอากาศยานดอนเมือง

เมื่อวันที่ 1 มกราคม 2564 บริษัทฯ ได้ย้ายที่ทำการสำนักงานใหญ่มารวมกับที่ท่าอากาศยานดอนเมือง ตั้งอยู่เลขที่ 222 อาคารส่วนกลาง ห้องเลขที่ 4235 ชั้น 4 ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงสนามบิน เขตดอนเมือง กรุงเทพมหานคร สัญญาเช่ามีระยะเวลา 3 ปี

#### ■ อุปกรณ์

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีมูลค่าทางบัญชีของอุปกรณ์ต่าง ๆ รวม 52.85 ล้านบาท สำหรับการบันทึกบัญชีบริษัทฯ และบริษัทย่อย จะบันทึกด้วยราคาทุนและหักค่าเสื่อมราคาโดยวิธีเส้นตรงตามอายุการใช้งานของสินทรัพย์แต่ละประเภทประมาณ 3-5 ปี ยกเว้นส่วนปรับปรุงอาคาร และส่วนปรับปรุงเครื่องบินเช่า (ค่าทาสีเครื่องบิน) บริษัทฯ และบริษัทย่อย จะพิจารณาตัดค่าเสื่อมราคาโดยวิธีเส้นตรงตามอายุสัญญาเช่าเครื่องบินแต่ละลำหรืออายุการใช้งานจริงของทรัพย์สินดังกล่าว ดังรายละเอียดต่อไปนี้

รายการ	ราคาทุน	ค่าเสื่อมสะสม	มูลค่าทางบัญชี
ส่วนปรับปรุงสัญญาเช่า	81.89	(72.84)	9.05
ส่วนปรับปรุงเครื่องบินเช่า	30.83	(29.17)	1.66
เครื่องใช้สำนักงาน	18.88	(18.12)	0.76
อุปกรณ์สำนักงาน	24.62	(23.38)	1.24
อุปกรณ์คอมพิวเตอร์	174.86	(148.37)	26.49
อุปกรณ์สื่อสาร	5.00	(4.62)	0.38
เครื่องมือเครื่องใช้	260.13	(253.31)	6.82
ยานพาหนะ	11.11	(6.19)	4.92
งานระหว่างปรับปรุง	7.29	-	7.29
หัก ผลขาดทุนจากการด้อยค่า	(5.76)	-	(5.76)
<b>รวม</b>	<b>608.85</b>	<b>(556.00)</b>	<b>52.85</b>

## ■ โปรแกรมคอมพิวเตอร์

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีโปรแกรมคอมพิวเตอร์ที่ใช้ในการประกอบธุรกิจ ได้แก่ Microsoft365, Passenger Services System (PSS), ระบบบัญชี, ระบบคลังข้อมูล (Data Warehouse), ระบบการรักษาความปลอดภัยทางไซเบอร์, แพลตฟอร์มรวมการเชื่อมโยงระบบงาน (Mulesoft API Integration Platform), เครื่องบันทึกการเก็บเงิน (Point of Sale : POS) และระบบซอฟต์แวร์ที่บริษัทฯ พัฒนาขึ้นเอง บริษัทฯ และบริษัทย่อย หักค่าตัดจำหน่ายโดยวิธีเส้นตรงตามอายุการใช้งาน 5 ปี หรือตามอายุสัญญา มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

รายการ	ราคาทุน	ค่าเสื่อมสะสม	มูลค่าทางบัญชี
โปรแกรมคอมพิวเตอร์	208.55	(189.42)	19.13
โปรแกรมระหว่างพัฒนา	3.00	-	3.00
ผลขาดทุนจากการด้อยค่า	(2.52)	-	(2.52)
<b>รวม</b>	<b>209.03</b>	<b>(189.42)</b>	<b>19.61</b>

ในปี 2566 ที่ผ่านมา บริษัทฯ ได้ดำเนินการปรับปรุงและพัฒนาด้าน IT ดังนี้

- 1) Infrastructure Refreshment: มีการเปลี่ยนเครื่องแม่ข่าย (Server) และอุปกรณ์ที่เกี่ยวข้องจากระบบเดิมที่ใช้งานมาแล้วเกินกว่า 7 ปี มาเป็นระบบใหม่ Hyper Convergence Infrastructure
- 2) มีการติดตั้งระบบรักษาความปลอดภัยทางไซเบอร์ (Cyber Security) เพิ่มเติมเพื่อรองรับภัยคุกคามทางไซเบอร์, Ransomware รูปแบบใหม่ๆ
- 3) มีการติดตั้งและพัฒนา Middleware แพลตฟอร์มใหม่เพื่อเพิ่มความคล่องตัวและประสิทธิภาพการเชื่อมโยงข้อมูลและการทำงานแบบอัตโนมัติระหว่างระบบงานภายในและระบบงานของพันธมิตรทางธุรกิจ

#### ■ ลูกหนี้การค้า

ลูกหนี้การค้าส่วนใหญ่เป็นลูกหนี้จากการจำหน่ายบัตรโดยสาร ในส่วนลูกค้าองค์กรซึ่งได้เครดิตเทอมระยะสั้นจากบริษัทฯ ประมาณ 30 วัน ในปี 2566 บริษัทฯ และบริษัทย่อยมีค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญเท่ากับ 870.68 ล้านบาท โดยประมาณขึ้นจากประสบการณ์ในการเรียกเก็บเงินในอดีต

สำหรับลูกหนี้การค้ากิจการที่เกี่ยวข้องกัน ได้แก่ บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด บริษัท หาดทิพย์ จำกัด (มหาชน) บริษัท เมืองไทยประกันภัย จำกัด (มหาชน) และบริษัท เจ แม็กซ์ คอร์ปอเรชั่น จำกัด เป็นค่าให้บริการภาคพื้นทีสถานีบางแห่ง ค่าบัตรโดยสารเที่ยวบินร่วม (Codeshare Agreement) และ ค่าใช้บริการต่าง ๆ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 บริษัทฯ และบริษัทย่อยมีลูกหนี้การค้าสุทธิเท่ากับ 4,837.69 บาท ดังนี้

รายการ	มูลค่าก่อนตัดหนี้	ค่าเผื่อนี้สงสัย	ลูกหนี้การค้า
	สูญ	จะสูญ	สุทธิ
ลูกหนี้การค้ากิจการที่เกี่ยวข้อง	62.71	(62.71)	-
ลูกหนี้การค้ากิจการอื่น	961.38	(807.97)	153.41
<b>รวม</b>	<b>1,024.09</b>	<b>(870.68)</b>	<b>153.41</b>

#### ■ สินค้าคงเหลือ

สินค้าคงเหลือประกอบด้วย อะไหล่และวัสดุสิ้นเปลืองที่ใช้สำหรับการซ่อมแซมและบำรุงรักษาเครื่องบิน สินค้าซื้อมาเพื่อขาย อาหารและเครื่องดื่ม บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีนโยบายบันทึกบัญชีสินค้าคงเหลือในราคาทุนหรือมูลค่าสุทธิที่ได้รับแล้วแต่ราคาใดจะต่ำกว่า ราคาทุนคำนวณตามวิธีถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก มูลค่าสุทธิที่จะได้รับเป็นราคาโดยประมาณที่คาดว่าจะขายได้ตามลักษณะการประกอบธุรกิจตามปกติหักด้วยประมาณการต้นทุนที่จำเป็นต้องจ่ายไปเพื่อให้ขายสินค้านั้นได้ ทั้งนี้ บริษัทฯ และบริษัทย่อย มิได้ตั้งค่าเผื่อสินค้าล้าสมัย หรือสินค้าเคลื่อนไหวช้า เนื่องจากสินค้าของบริษัทฯ เป็นสินค้าที่ไม่มีลักษณะตามสมัย และได้มีการตรวจสอบคุณภาพสินค้าอยู่เสมอ หากสินค้ามีการเสื่อมคุณภาพ บริษัทฯ และบริษัทย่อย จะทำการตั้งสำรองทั้งจำนวน ณ 31 ธันวาคม 2566 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีสินค้าคงเหลือเท่ากับ 128.07 ล้านบาท ดังนี้

รายการ	จำนวน (ล้านบาท)
สินค้าซื้อมาเพื่อขาย	4.98
อาหารและเครื่องดื่ม	2.51
อะไหล่และวัสดุสิ้นเปลืองอื่น ๆ	120.58
<b>รวม</b>	<b>128.07</b>

■ สัญญาอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง

การทำความตกลงเที่ยวบินร่วม (Codeshare Agreement) และเช่าเหมาลำ (Charter Agreement) ปัจจุบันบริษัทฯ ได้เข้าทำสัญญาความตกลงเที่ยวบินร่วมกับบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) บริษัท ไทยสมายล์ แอร์เวย์ จำกัด สำหรับเส้นทางบินในประเทศ ภายใต้สัญญา Code Share Agreement ภายใต้สัญญา Interline Traffic Agreement และทำข้อตกลงกับผู้เช่าเหมาลำ (Charterer) ซึ่งถือเป็นเรื่องปกติทั่วไปในอุตสาหกรรมการบิน โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อขยายเครือข่ายทางการตลาดไปได้อย่างกว้างขวาง เพื่อเสริมสร้าง แแบรนด์ และลดต้นทุนการดำเนินงาน

ลักษณะสำคัญของสัญญา Code Share Agreement	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. คู่สัญญาทั้งสองตกลงที่จะร่วมมือในการให้บริการทางการบินแก่กัน โดยฝ่ายหนึ่งจะเป็นผู้ทำการบิน และ อีกฝ่ายจะเป็นผู้ดำเนินการด้านการตลาด</li> <li>2. ผู้ทำการบินจะเป็นผู้ให้บริการเครื่องบินสำหรับผู้โดยสารที่ซื้อบัตรโดยสารจากผู้ดำเนินการด้านการตลาด</li> <li>3. ผู้ทำการบินจะให้บริการผู้โดยสารที่ซื้อบัตรโดยสารจากผู้ดำเนินการด้านการตลาดในลักษณะเดียวกันกับที่ให้บริการกับลูกค้าของตนเอง</li> </ol>
Interline Traffic Agreement	คู่สัญญาทั้งสองตกลงที่จะร่วมมือในการให้บริการทางการบินแก่กัน โดยทั้งสองฝ่ายจะเป็นผู้ทำการบิน และตกลงรับบัตรโดยสารระหว่างกัน โดยผู้โดยสารสามารถเดินทางบนเที่ยวบินของอีกฝ่ายที่เป็นผู้ดำเนินการให้บริการการบิน โดยใช้หมายเลขการจองหรือบัตรโดยสารที่ออกโดยสายการบินคู่สัญญาอีกฝ่ายผู้ดำเนินการการตลาด (ขายบัตรโดยสาร) ได้ หมายเลขการจองหรือบัตรโดยสารที่ออกโดยสายการบินคู่สัญญาอีกฝ่ายผู้ดำเนินการการตลาด (ขายบัตรโดยสาร) ได้
Charter Agreement	คู่สัญญาทั้งสองตกลงที่จะร่วมมือในการให้บริการทางการบินแก่กัน โดยฝ่ายหนึ่งจะเป็นผู้ทำการบินให้บริการแก่ผู้โดยสารที่ทำการเช่าเหมาลำ และ อีกฝ่ายจะเป็นผู้ดำเนินการด้านการตลาดขายแบบเช่าเหมาลำ
เส้นทางการบิน Code Share Agreement Interline Traffic Agreement Charter Agreement	เส้นทางบินไปประเทศจีน เมืองหนานจิง, เมืองฉางซา, เมืองหนานหนิง
การยกเลิกสัญญา Code Share Agreement Interline Traffic Agreement Charter Agreement	คู่สัญญาต้องแจ้งบอกยกเลิกล่วงหน้ามากกว่า 45 วัน กรณีแจ้งน้อยกว่า 45 วัน จะมีค่าปรับตามเงื่อนไขในสัญญา

■ สัญญาว่าจ้างผู้ให้บริการลำเลียงสัมภาระและสินค้า

คู่สัญญา	ผู้ว่าจ้าง : บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) (“บริษัทฯ”) ผู้รับจ้าง : บริษัท แพนไทย คาร์โก เอ็กซ์เพรส จำกัด (“แพนไทย”)
ลักษณะสำคัญของสัญญา	1. ผู้รับจ้างตกลงให้บริการ การปฏิบัติการลำเลียงสัมภาระและสินค้า (loading/unloading baggage and cargo) 2. บริษัทฯ ให้สิทธิแพนไทยในการขายระวางขนส่งสินค้าทางอากาศแก่บุคคลทั่วไป
เส้นทางการบิน	สัญญาฉบับแรกลงนามเมื่อวันที่ 1 เมษายน 2549 และ หากไม่มีการบอกเลิกสัญญาให้ถือว่าสัญญาดังกล่าวต่อไปโดยไม่มีกำหนดอายุ
การยกเลิกสัญญา	1. การบอกเลิกสัญญาคู่สัญญาต้องทำหนังสือแจ้งให้คู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่งทราบล่วงหน้าอย่างน้อย 60 วัน 2. หากคู่สัญญาฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งผิดสัญญา คู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่งมีสิทธิบอกเลิกสัญญาได้ทันที หากผู้ผิดสัญญาไม่ชดเชยค่าเสียหายภายในกำหนด 60 วันนับตั้งแต่วันที่ได้รับแจ้ง

■ สัญญาว่าจ้างผู้ให้บริการอุปกรณ์ภาคพื้นดิน

คู่สัญญา	ผู้ว่าจ้าง : บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) (“บริษัทฯ”) ผู้รับจ้าง : บริษัท อีเกิล ไลน์ กรุป (อี.แอล.จี.จำกัด (“อีเกิล ไลน์”)
ลักษณะสำคัญของสัญญา	ให้บริการการอุปกรณ์ภาคพื้นดิน (Ground Support Equipment) แก่อากาศยาน
เส้นทางการบิน	สัญญาฉบับแรกลงนามเมื่อวันที่ 27 มกราคม 2564 และมีอายุสัญญา 3 ปี
การบอกเลิกสัญญา	คู่สัญญาต้องทำหนังสือแจ้งให้คู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่งทราบล่วงหน้าอย่างน้อย 60 วัน

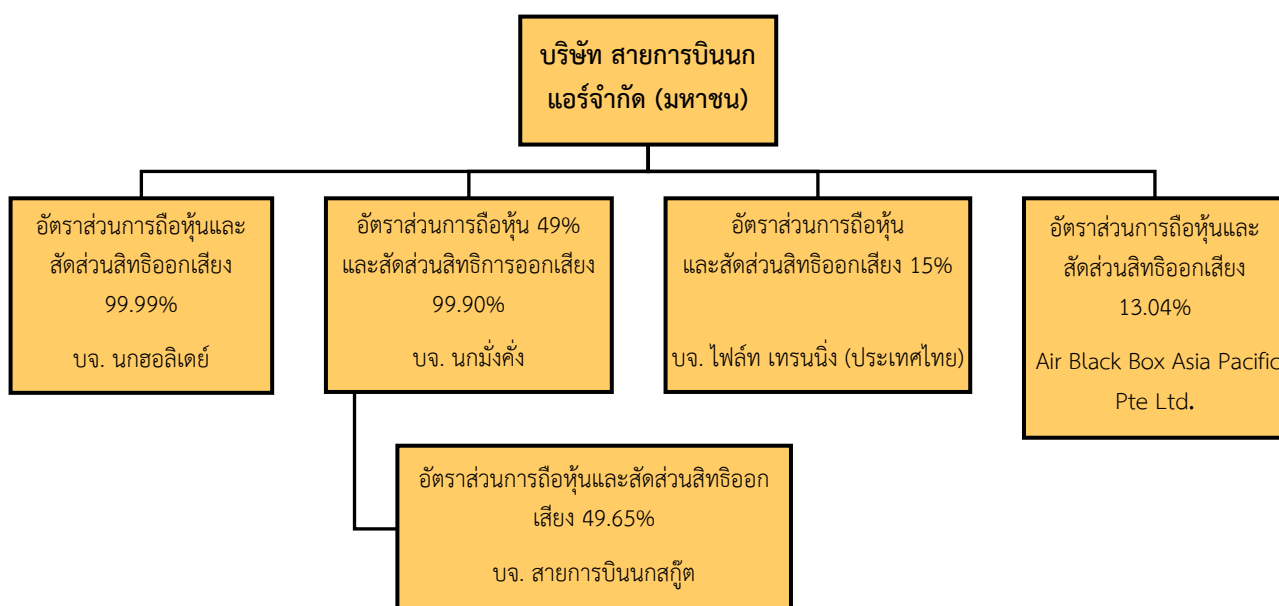
■ สัญญาให้บริการรับขนส่งสินค้า (Cargo)

สำหรับเส้นทางต่างประเทศบริษัทได้ร่วมทำข้อตกลงกับ บริษัท เอวิเอชั่น โซลูชั่น จำกัด เพื่อให้บริการรับขนส่งสินค้าไปต่างประเทศ ซึ่งเริ่มให้บริการ ตั้งแต่วันที่ 1 ส.ค. 2562

ลักษณะสำคัญของสัญญา	เป็นการตกลงให้บริการขนส่งสินค้าไปต่างประเทศ โดยมีการกำหนดค่าบริการขั้นต่ำ
เส้นทางการขนส่งสินค้า	โฮจิมินห์ และ ย่างกุ้ง
การบอกเลิกสัญญา	แจ้งล่วงหน้า 90 วัน

### 1.3 โครงสร้างการถือหุ้นของกลุ่มบริษัทฯ

#### 1.3.1 โครงสร้างการถือหุ้นของกลุ่มบริษัทฯ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566



#### โครงสร้างการลงทุนของกลุ่มบริษัทฯ

ลำดับ	บริษัทย่อย / บริษัทร่วม	สัดส่วน (ร้อยละ)	ลักษณะการประกอบธุรกิจ
1	บริษัท นกมั่งคั่ง จำกัด	49	เข้าลงทุนในบริษัท สายการบินบินกสกุ๊ต จำกัด ซึ่งประกอบธุรกิจสายการบินราคาประหยัดระหว่างประเทศ ในเส้นทางการบินระยะกลาง
2	บริษัท นกฮอลิเดย์ จำกัด	99.99	ประกอบธุรกิจนำเที่ยว
3	บริษัท ไฟล์ท เทรนนิง (ประเทศไทย) จำกัด (ชื่อเดิม บริษัท แพน แอม อินเตอร์เนชั่นแนล ไฟล์ท เทรนนิง เซ็นเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด)	15	ศูนย์ฝึกการบินนานาชาติ ซึ่งเป็นที่ฝึกสอนและอบรม ทางการบินแบบครบวงจรที่มีหลักสูตรครอบคลุมทั้ง การฝึกอบรม นักบิน ช่างซ่อมบำรุง ลูกเรือ และ วิชาชีพทางการบินอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง
4	Air Black Box Asia Pacific Pte Ltd.	13.04	พัฒนาระบบการจองบัตรโดยสารระหว่างสายการบิน



### 1.3.2 ผู้ถือหุ้น

ณ วันที่ 22 กุมภาพันธ์ 2567 รายชื่อผู้ถือหุ้นรายใหญ่ 10 รายแรกของบริษัทฯ มีรายละเอียดดังนี้

	ผู้ถือหุ้น	จำนวนหุ้นสามัญ	
		จำนวน (หุ้น)	สัดส่วน (ร้อยละ)
1.	นางหทัยรัตน์ จุฬางกูร	983,864,225	26.38
2.	นายณัฐพล จุฬางกูร	972,609,455	26.08
3.	นายทวีฉัตร จุฬางกูร	839,569,900	22.51
4.	บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)	332,379,921	8.91
5.	GERLACH & CO.-NATIONAL FINANCIAL SERVICES LCC	62,504,443	1.68
6.	MORGAN STANLEY SMITH BARNEY LLC	38,765,483	1.04
7.	GERLACH&CO.-NATIONAL FINANCIAL SERVICES LLC	37,099,143	1.00
8.	GERLACH & CO.-TD AMERITRADE CLEARING INCORPORATED	17,778,074	0.48
9.	ดร.ธรรม จิราธิวัฒน์	11,600,000	0.31
10.	นายสมเกียรติ ชินธรรมมิตร	10,039,000	0.27

### 1.4 จำนวนทุนจดทะเบียนและทุนชำระแล้ว

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) บริษัทฯ มีทุนจดทะเบียน 4,197,166,631 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้ หุ้นละ 1 บาท รวมทั้งสิ้น 4,197,166,631 บาท โดยมีทุนจดทะเบียนที่ชำระแล้ว จำนวน 3,729,186,806 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 1 บาท รวมทั้งสิ้น 3,729,186,806 บาท โดยบริษัทฯ ได้นำหุ้นสามัญเข้าจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยในหมวดธุรกิจขนส่งและโลจิสติกส์ กลุ่มอุตสาหกรรมบริการ โดยใช้ชื่อย่อหลักทรัพย์ว่า “NOK”

### 1.5 การออกหลักทรัพย์อื่น

ไม่มี

### 1.6 นโยบายการจ่ายเงินปันผล

บริษัทฯ มีนโยบายการจ่ายเงินปันผลตามข้อบังคับของบริษัทฯ ซึ่งห้ามจ่ายเงินปันผลจากเงินอื่นนอกจากเงินกำไร ในกรณีที่บริษัทฯ ยังมียอดขาดทุนสะสมอยู่ ห้ามมิให้จ่ายเงินปันผล เงินปันผลนั้นให้แบ่งตามจำนวนหุ้น หุ้นละเท่า ๆ กัน เว้นแต่ในกรณีที่บริษัทฯ ออกหุ้นบุริมสิทธิและกำหนดให้หุ้นบุริมสิทธิได้รับเงินปันผลแตกต่างจากหุ้นสามัญ ให้จัดสรรเงินปันผลตามที่กำหนดไว้ โดยบริษัทฯ ต้องจัดสรรกำไรสุทธิประจำปีส่วนหนึ่งไว้เป็นทุนสำรองไม่น้อยกว่าร้อยละ 5 ของกำไรสุทธิประจำปี หักด้วยยอดเงินขาดทุนสะสมยกมา (ถ้ามี) จนกว่าทุนสำรองนี้จะมีจำนวนไม่น้อยกว่าร้อยละ 10 ของทุนจดทะเบียน

## 2. การบริหารจัดการความเสี่ยง

### 2.1 นโยบายและแผนการบริหารความเสี่ยง

บริษัทฯ มุ่งมั่นบริหารจัดการความเสี่ยงอย่างมีประสิทธิภาพในทุกมิติของธุรกิจการบิน ด้วยนโยบายและแผนการบริหารความเสี่ยงที่ชัดเจน เพื่อรับมือกับความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นอย่างมีประสิทธิภาพ สอดคล้องกับกลยุทธ์องค์กร ควบคู่ไปกับการแสวงหาโอกาสและสร้างผลตอบแทนทางธุรกิจ นำไปสู่ระบบการกำกับดูแลกิจการที่ดี นโยบายเหล่านี้ถูกออกแบบมาเพื่อให้บริษัทฯ บริหารจัดการความเสี่ยงได้อย่างมีประสิทธิภาพและตอบสนองต่อการเปลี่ยนแปลงของสภาพแวดล้อมทางธุรกิจได้อย่างเหมาะสม ดังนี้

1. ให้มีการตรวจสอบและวิเคราะห์ความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นในทุกด้านของการดำเนินงาน เช่น ความเสี่ยงทางการเงิน ความเสี่ยงทางการดำเนินงาน และความเสี่ยงทางกฎหมาย โดยการบูรณาการการจัดการความเสี่ยงในทุกระดับขององค์กร ตั้งแต่ระดับบริหารไปจนถึงระดับปฏิบัติการ
2. การใช้เทคโนโลยีและเครื่องมือที่ทันสมัยในการติดตามและประเมินความเสี่ยง เช่น ระบบสารสนเทศ ระบบตรวจสอบความปลอดภัย และระบบการจัดการเหตุฉุกเฉิน
3. ให้มีการสื่อสารข้อมูลเกี่ยวกับความเสี่ยงและการจัดการความเสี่ยงให้กับผู้มีส่วนได้เสียทั้งภายในและภายนอกองค์กร และการรายงานผลการดำเนินการตามแผนการจัดการความเสี่ยง
4. ให้มีการจัดทำแผนงานและกิจกรรมเพื่อให้ผู้บริหารและพนักงานทุกระดับสามารถเข้าถึงข้อมูลด้านการบริหารความเสี่ยงและมีส่วนร่วมในกิจกรรมต่าง ๆ อย่างทั่วถึง รวมถึงการสร้างจิตสำนึกด้านความเสี่ยงและส่งเสริมวัฒนธรรมการบริหารความเสี่ยงในองค์กรอย่างยั่งยืน

ด้วยนโยบายและแผนการบริหารความเสี่ยงที่ชัดเจน บริษัทฯ มุ่งมั่นที่จะสร้างธุรกิจการบินที่ยั่งยืน มั่นคง และบรรลุเป้าหมายทางกลยุทธ์อย่างมีประสิทธิภาพ

### 2.2 ปัจจัยความเสี่ยงต่อการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ

บริษัทฯ ดำเนินธุรกิจการบินโดยยึดมั่นในความปลอดภัยเป็นอันดับแรก มุ่งมั่นให้บริการที่มีประสิทธิภาพและมอบประสบการณ์การเดินทางที่ประทับใจแก่ผู้โดยสาร ด้วยความสำคัญที่ให้กับการบริหารความเสี่ยงองค์กร บริษัทฯ จึงได้กำหนดนโยบายการบริหารความเสี่ยง (Risk Management Policy) ที่สอดคล้องกับหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีและมาตรฐานระดับสากล ซึ่งเป็นแนวทางปฏิบัติสำหรับผู้บริหารและพนักงานทุกระดับ โดยในปี 2566 บริษัทฯ ได้ระบุปัจจัยเสี่ยงที่สำคัญจากการดำเนินธุรกิจภาพรวม ดังนี้

#### 2.2.1 ปัจจัยเสี่ยงด้านกลยุทธ์ (Strategic Risk Factor)

ธุรกิจสายการบินเป็นธุรกิจที่ได้ผลกระทบจากมาตรการของภาครัฐ เช่น มาตรการภาครัฐเพื่อช่วยพยุงธุรกิจสายการบิน และการเติบโตทางเศรษฐกิจ โดยคาดการณ์ว่าเศรษฐกิจไทยจะโตประมาณร้อยละ 3 ถึง ร้อยละ 4 ต่อปี ในช่วงปี พ.ศ. 2566-2568 ทำให้เกิดกิจกรรมทางธุรกิจมากขึ้น หนุนการเดินทางเพื่อธุรกิจ แม้จะมีการสนับสนุนจากทางภาครัฐ บริษัทฯ ยังคงต้องเผชิญกับอุปสรรคภายนอก อาทิเช่น การแข่งขันด้านราคา ภาวะเงินเฟ้อ และราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่ปรับสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง แม้บริษัทฯ เองก็ได้รับผลกระทบจากสถานการณ์ดังกล่าวเช่นกัน แต่บริษัทฯ ตระหนักถึงความจำเป็นในการเดินทางของผู้โดยสารรวมถึงสวัสดิภาพในการเดินทาง จึงมีการปรับเปลี่ยนกลยุทธ์ในการวางแผนเที่ยวบินและจ้างผู้โดยสารล่วงหน้าในระยะเวลาที่เหมาะสม รวมไปถึงมาตรการรองรับสำหรับการยกเลิกหรือเลื่อนเที่ยวบิน เพื่อให้มั่นใจว่าผู้โดยสารจะสามารถเดินทางไปยังจุดหมายปลายทางได้ตามกำหนดการที่วางไว้ ซึ่งการวางแผนล่วงหน้าดังกล่าวสามารถช่วยให้ผู้โดยสารปรับเปลี่ยนการวางแผนการเดินทางและช่วยบริษัทฯ ในการลดต้นทุนลงได้อีกด้วยนอกจากสวัสดิภาพในการเดินทางของผู้โดยสารไปยังจุดหมายปลายทางตามกำหนดการแล้ว

บริษัทฯ ยังมีการพัฒนาผลิตภัณฑ์โดยปรับเปลี่ยนตนเองออกจากการบินสายการบินราคาประหยัด และมุ่งเน้นให้เป็น “Hybrid Premium Airlines” การเพิ่มรายได้จากบริการเสริมของสายการบิน และ การเพิ่มประสิทธิภาพในการดำเนินงานโดยการนำอากาศยานมาให้บริการในเวลากลางคืน

### 2.2.2 ปัจจัยเสี่ยงด้านการปฏิบัติการ (Operational Risk Factor)

แม้การจัดการความเสี่ยงด้านการปฏิบัติการในสายการบินต้องมีการวางแผนและดำเนินการอย่างรอบคอบ เพื่อให้สามารถลดความเสี่ยงและรักษาความปลอดภัยและความพึงพอใจของผู้โดยสารได้อย่างมีประสิทธิภาพ เนื่องจากจำนวนเที่ยวบินที่เพิ่มขึ้นจากนโยบายการเปิดประเทศ ที่ทยอยผ่อนคลายโดยเฉพาะประเทศจีน จะส่งผลให้เกิดความต้องการเดินทางระหว่างประเทศมากขึ้น จำนวนชั่วโมงการใช้งานเครื่องบิน ส่งผลให้บริษัทฯ จะต้องมีการบำรุงรักษาเครื่องยนต์ของอากาศยานให้ได้ตามกฎหมายและข้อบังคับการบิน ทั้งนี้ได้มีติดต่อกับบริษัทผู้ผลิตอากาศยานและอะไหล่อย่างใกล้ชิด เพื่อปรับปรุงประสิทธิภาพในการซ่อมบำรุงอากาศยานให้เหมาะสม สอดคล้องกับลักษณะเที่ยวบินและชั่วโมงการใช้งานของเครื่องบินที่แตกต่างไปจากเดิม รวมถึงการบริหารจัดการความเสี่ยงด้านเทคโนโลยี (Technology Risk) โดยปัจจุบันกระบวนการเช็คอินของผู้โดยสารนั้นมีความสะดวกรวดเร็วจากการนำเทคโนโลยีมาใช้ และเพื่อเป็นการป้องกันการเกิดความล่าช้าของเที่ยวบิน ซึ่งส่งผลต่อภาพลักษณ์ของสายการบินในปัจจุบัน

### 2.2.3 ปัจจัยเสี่ยงด้านการเงิน (Financial Risk Factor)

ต้นทุนหลักของธุรกิจสายการบินอันได้แก่ ราคาน้ำมันอากาศยาน ค่าซ่อมบำรุงอากาศยาน และค่าเช่าอากาศยาน โดยทั่วไปจะถูกเรียกเก็บในรูปแบบของเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐ (US Dollars) ทำให้อัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศส่งผลต่อกำไรขาดทุนของบริษัทฯ อย่างมีนัยสำคัญ

สำหรับต้นทุนด้านน้ำมันอากาศยาน บริษัทฯ มีแผนในการเพิ่มจำนวนผู้ให้บริการเพื่อช่วยเพิ่มการแข่งขันในการลดต้นทุนและกระจายความเสี่ยงในการบริหารจัดการน้ำมัน ในส่วนของต้นทุนด้านการซ่อมบำรุงอากาศยาน บริษัทฯ มีการวางแผนการซ่อมบำรุงระยะยาวและเป็นกลุ่มก้อนมากขึ้นจากสภาพคล่องทางการเงินที่ดีขึ้นหลังจากผ่านกระบวนการฟื้นฟูกิจการ ทำให้ต้นทุนลดลงจากการประหยัดต่อขนาด (Economies of Scale) รวมทั้งแนวทางการซ่อมบำรุงแบบป้องกันเพื่อวางแผนล่วงหน้า ก่อนจะเกิดความบกพร่องขึ้นกับอากาศยาน ซึ่งนอกจากจะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพและความปลอดภัยในการซ่อมบำรุงอากาศยานแล้ว ยังทำให้ช่วยลดต้นทุนที่อาจสูงขึ้นหากตรวจพบข้อบกพร่องล่าช้าได้อีกด้วย นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้มีการเจรจาต่อรองกับผู้ให้เช่าอากาศยานทุกรายในการปรับค่าเช่าต่าง ๆ ลง ซึ่งนับเป็นอีกช่องทางที่มีนัยสำคัญในการลดค่าใช้จ่ายของบริษัทฯ ลง

การที่แผนฟื้นฟูกิจการได้รับความเห็นชอบจากศาลล้มละลายกลางในวันที่ 29 กันยายน 2564 นับเป็นก้าวสำคัญที่ช่วยในการปรับปรุงสภาพคล่องด้านการเงินและกลยุทธ์ในการทำธุรกิจของบริษัทฯ

นอกจากนี้ ภาครัฐได้ยื่นมือเข้ามาช่วยเหลือธุรกิจสายการบินในการปรับลดอัตราค่าธรรมเนียมบางประเภท ลง อาทิเช่น อัตราภาษีสรรพสามิตน้ำมันเครื่องบิน ค่าบริการในการขึ้นลงของอากาศยาน (Landing Charge) ค่าบริการที่เก็บอากาศยาน (Parking Charge) ค่าบริการการเดินทางอากาศ (Air Navigation Service Charge) รวมทั้งการขยายระยะเวลาชำระหนี้ (Credit Terms) ในบางรายการ การอุดหนุนเหล่านี้ช่วยให้ธุรกิจสายการบินสามารถประคับประคองตัวเองได้ดีขึ้นในช่วงเวลาที่ยากลำบาก

นอกจากนี้บริษัทฯ ยังดำเนินนโยบายอย่างเคร่งครัดในการปรับโครงสร้างองค์กร การลดค่าใช้จ่าย ลดภาระหนี้ต่าง ๆ ของบริษัทฯ โดยผลจากนโยบายดังกล่าวทำให้บริษัทฯ สามารถลดค่าใช้จ่ายได้อย่างมีนัยสำคัญ เมื่อ

เปรียบเทียบกับปีที่ผ่านมาในช่วงเวลาเดียวกัน รวมถึงการดำเนินนโยบายที่จะสร้างรายได้เพิ่ม เพื่อให้บริษัทฯ ดำรงไว้ซึ่งความเป็นปกติของสถานะทางการเงินและสภาพคล่องของบริษัทฯ ต่อไป

#### 2.2.4 ปัจจัยเสี่ยงด้านกฎหมาย ข้อบังคับ และระเบียบต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง (Compliance Risk Factor)

การดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ ระหว่างอยู่ในกระบวนการฟื้นฟูกิจการ นอกจากการปฏิบัติตามข้อบังคับของสำนักงานการปินพลเรือนแห่งประเทศไทย (CAAT) ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย (SET) และสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ (ก.ล.ต.) และอื่น ๆ ที่บริษัทฯ ต้องปฏิบัติตามโดยเคร่งครัด บริษัทฯ มีหน้าที่ต้องปฏิบัติตามข้อกำหนด ข้อบังคับ เกี่ยวกับการฟื้นฟูกิจการของศาลล้มละลายกลาง ซึ่งอาจทำให้กระบวนการทำงาน การดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ มีความเข้มงวดขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ

สำหรับปี 2566 ที่ผ่านมา บริษัทฯ มีการติดตามและทบทวนความเสี่ยงที่มีนัยสำคัญต่อองค์กร รวมทั้งการปรับปรุงแผนการบริหารความเสี่ยง เพื่อลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น อันจะส่งผลต่อการบรรลุวัตถุประสงค์หรือเป้าหมายของบริษัทฯ เพื่อให้ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกภาคส่วนมั่นใจว่า บริษัทฯ จะสามารถขับเคลื่อนองค์กรได้อย่างมีประสิทธิภาพ สร้างมูลค่าเพิ่มและสามารถเติบโตทางธุรกิจต่อไป

### 3. การขับเคลื่อนทางธุรกิจเพื่อความยั่งยืน

#### 3.1 นโยบายและเป้าหมายการจัดการด้านความยั่งยืน

สายการบินนกแอร์เป็นสายการบินของคนไทยที่มุ่งมั่นในการขับเคลื่อนธุรกิจด้วยความยั่งยืนโดยเน้นในเรื่องสิ่งแวดล้อมและสังคมเพื่อรับผิดชอบต่อสังคม สิ่งแวดล้อม และผู้มีส่วนได้เสีย โดยบริษัทฯ ยินยัดคู่กับคนไทยมานานกว่า 19 ปีและไม่เคยทิ้งคนไทยไม่ว่าในยามวิกฤตใดก็ตาม

#### 3.2 การจัดการผลกระทบต่อผู้มีส่วนได้เสียในห่วงโซ่คุณค่าของธุรกิจ (Value Chain)

การเปลี่ยนแปลงของสภาพเศรษฐกิจ สังคม เทคโนโลยีและภาวะการแข่งขันทางธุรกิจ ทำให้พฤติกรรมและความคาดหวังของผู้โดยสารและผู้มีส่วนได้เสียกลุ่มต่าง ๆ เกิดการเปลี่ยนแปลงและซับซ้อนมากขึ้น บริษัทฯ แบ่งกลุ่มผู้มีส่วนได้เสียเป็น 5 กลุ่มหลัก คือ ผู้ถือหุ้น ลูกค้า (ผู้โดยสาร) คู่ค้า เจ้าหนี้ คู่แข่ง สังคมและชุมชน ทำให้บริษัทฯ ต้องศึกษา การรับรู้ ทักษะ และความคาดหวังของผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่มอย่างสม่ำเสมอ ผ่านการสอบถามและรับฟังหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับผู้มีส่วนได้เสียแต่ละกลุ่มโดยตรง เพื่อได้รับข้อมูลครบถ้วนในทุกมิติ นำมาพัฒนาและกำหนดทิศทางการดำเนินธุรกิจให้ตอบสนอง เท้าทันความต้องการและสร้างคุณค่าร่วมกันได้ในระยะยาว

#### ■ การมีส่วนร่วมของผู้มีส่วนได้เสีย

กลุ่มผู้มีส่วนได้เสีย	สรุปจรรยาบรรณต่อผู้มีส่วนได้เสียกลุ่มต่าง ๆ
ผู้ถือหุ้น	บริษัทฯ มุ่งมั่นที่จะดำเนินธุรกิจอย่างเต็มความสามารถ ซื่อสัตย์ สุจริต โปร่งใส โดยคำนึงถึงผลประโยชน์ของบริษัทฯ เป็นส่วนรวม ตลอดจนให้ความสำคัญเป็นธรรมแก่ผู้ถือหุ้นทุกรายเพื่อสร้างความเจริญมั่นคง และสร้างความเจริญก้าวหน้าให้แก่บริษัทฯ ในระยะยาวรวมทั้งการให้ผลตอบแทนและการเติบโตต่อเนื่องของบริษัทฯ
ลูกค้า (ผู้โดยสาร)	องค์กรธุรกิจจำเป็นต้องทำความเข้าใจความต้องการของลูกค้า พร้อมรับฟังความคิดเห็นของผู้โดยสารโดยผ่านการสำรวจความพึงพอใจของลูกค้า (Customer Satisfaction Survey) เพื่อดำเนินการให้บริการที่ตอบสนองความพึงพอใจของลูกค้าและเมื่อลูกค้าพอใจก็จะกลับมาใช้บริการอย่างต่อเนื่อง ซึ่งลูกค้าของบริษัทฯ มีความคาดหวังให้การเดินทางไปถึงจุดหมายปลอดภัย ตรงต่อเวลา และขั้นตอนในการใช้บริการที่สะดวกสบาย และสามารถติดต่อสอบถามได้เมื่อต้องการข้อมูลเพิ่มเติม
คู่ค้าเจ้าหนี้	ปฏิบัติต่อคู่ค้าและเจ้าหนี้อย่างเคร่งครัดตามสัญญา หรือเงื่อนไขที่ตกลงกัน ปฏิบัติต่อทุกฝ่ายอย่างเสมอภาค และเป็นธรรม บนพื้นฐานของการได้รับผลตอบแทนที่เป็นธรรมทั้งสองฝ่ายมีการกำหนดระเบียบการจัดหาและดำเนินการต่าง ๆ ที่ชัดเจน ไม่เรียกรับผลประโยชน์ใด ๆ จากคู่ค้า สนับสนุนการจัดหาที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม
คู่แข่ง	แข่งขันทางการค้าในกรอบกติกาที่เป็นธรรมไม่ทำลายชื่อเสียงหรือว่าร้าย ร่วมกันพัฒนาและผลักดันให้ตลาดเติบโตและไม่แสวงหาข้อมูลที่เป็นความลับด้วยวิธีที่ไม่ชอบธรรม
สังคมและชุมชน	ใช้ทรัพยากรอย่างคุ้มค่า ลดผลกระทบที่เกิดขึ้นต่อสิ่งแวดล้อม บริหารจัดการของเสียและมลภาวะทางอากาศ ดูแลสร้างสรรค์สังคม ชุมชน สิ่งแวดล้อมอย่างสม่ำเสมอ พร้อมทั้งปฏิบัติตามกฎหมายอย่างเคร่งครัด

### 3.3 การจัดการด้านความยั่งยืนในมิติสิ่งแวดล้อม

นกแอร์ ตระหนักถึงการเป็นส่วนหนึ่งของการดูแลรักษาสิ่งแวดล้อมโดยการหาแนวทางลดการใช้ทรัพยากรธรรมชาติในกระบวนการผลิตและให้บริการเป็นสำคัญ เริ่มตั้งแต่การเลือกใช้เครื่องบินไอพ่นโบอิง 737-800 รุ่น New Generation ที่มีการใช้นวัตกรรมสมัยใหม่อย่างเบรคคาร์บอนซึ่งมีคุณสมบัติสำคัญช่วยลดน้ำหนักของเครื่องบินเมื่อเทียบกับเบรครุ่นเดิมอย่างเบรคเหล็กทำให้สามารถช่วยประหยัดการใช้น้ำมันเชื้อเพลิง และลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ อีกทั้งด้วยเทคโนโลยีของเบรคคาร์บอนซึ่งใช้วัสดุที่ทำมาจากคาร์บอนซึ่งมีความทนทานและมีอายุใช้งานยาวนานกว่าเบรคเหล็กจึงสามารถลดช่วยระยะเวลาการส่งซ่อมได้เป็นอย่างดี

นอกจากการเลือกใช้เครื่องบินที่มีนวัตกรรมช่วยลดการใช้ทรัพยากรธรรมชาติแล้ว บริษัทฯ ยังได้พัฒนาให้บัตรโดยสารอยู่ในมือถือของผู้โดยสาร โดยเน้นให้ผู้โดยสารใช้นวัตกรรม Check In Online ผ่านหน้าเว็บไซต์ และแอปพลิเคชันบนสมาร์ตโฟนที่สามารถรองรับระบบการปฏิบัติการทั้ง iOS และ Android เพื่อเป็นการช่วยลดการใช้ทรัพยากรกระดาษในระหว่างกระบวนการผลิตและการให้บริการ ถือเป็นการรณรงค์ช่วยภาวะโลกร้อนอีกทางหนึ่ง

#### ■ การมีนวัตกรรมและเผยแพร่นวัตกรรมซึ่งได้จากการดำเนินงานที่มีความรับผิดชอบต่อสังคม สิ่งแวดล้อม และผู้มีส่วนได้เสีย

บริษัทฯ เข้าใจถึงความคาดหวังในการใช้บริการของผู้โดยสาร จึงนำเสนอนวัตกรรมใหม่ ๆ เพื่อความสะดวกสบาย และมั่นใจของผู้โดยสารของนกแอร์ ซึ่งมีบริการดังต่อไปนี้

##### 1. บริการต่อเครื่องด้วยสายการบินพันธมิตร (Value Alliance)

Value Alliance เป็นการรวมกลุ่มพันธมิตรของ สายการบินราคาประหยัดชั้นนำในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกอันประกอบไปด้วยสายการบินนกแอร์ สายการบินสฤต สายการบินเซบูแปซิฟิก (รวมถึงสายการบิน Cebu) และสายการบินเจจูแอร์ เพื่อสร้างเครือข่ายเส้นทางการบินภายในกลุ่มพันธมิตร และเพิ่มทางเลือกในการเดินทางที่สามารถเชื่อมโยงเส้นทางในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เอเชียเหนือ รวมไปถึงเชื่อมโยงเส้นทางไปยังทวีปออสเตรเลีย ทำให้เกิดความสะดวกสบายแก่ผู้โดยสารมากขึ้นผู้โดยสารจะสามารถเลือกเที่ยวบินและสำรองบัตรโดยสารได้โดยตรงจากเว็บไซต์ และสามารถสำรองที่นั่งจากสายการบินหนึ่งไปยังจุดหมายปลายทางอื่น ๆ ของสายการบินในกลุ่มพันธมิตรได้ ซึ่งระบบจะทำการเลือกเที่ยวบินที่ดีที่สุดจากทุกสายการบิน เชื่อมโยงเข้าด้วยกันในการทำรายการเพียงครั้งเดียวโดยใช้เทคโนโลยีที่ก้าวล้ำ ซึ่งพัฒนาโดย Air Black Box (ABB) ผู้ให้บริการระบบการสำรองบัตรโดยสารชั้นนำ การเปิดให้บริการในครั้งนี้จะช่วยเพิ่มตัวเลือกเส้นทางบินไปยังจุดหมายต่าง ๆ ให้มากขึ้น และเพิ่มความสะดวกสบายให้แก่ผู้โดยสารของแต่ละสายการบินอีกด้วย

##### 2. บริการนกแอร์โมบาย (Nok Air Mobile)

นกแอร์เพิ่มทางเลือกใหม่ที่เพิ่มความสะดวกสบายทั้งการจองบัตรโดยสารและการจัดการจองผ่านทางอุปกรณ์มือถือสมาร์ตโฟนทั้งระบบปฏิบัติการ iOS และ Android เพื่อเป็นส่วนหนึ่งของการลดโลกร้อนโดยการประหยัดการใช้กระดาษ ซึ่งลูกค้าสามารถดาวน์โหลดนกแอร์แอปพลิเคชันสำหรับอุปกรณ์มือถือสมาร์ตโฟนที่พร้อมให้บริการแก่ผู้โดยสารในการใช้งานฟังก์ชันต่าง ๆ บนแอปพลิเคชันได้ทุกที่ทุกเวลา เช่น

- ให้บริการสำรองที่นั่งภายในประเทศและระหว่างประเทศ พร้อมบริการ Fly' n 'Ferry และ Fly' n 'Ride ในบางเส้นทาง
- ให้บริการชำระเงินด้วยบัตรเครดิต หรือชำระเงินที่ตู้ ATM หรือเคาน์เตอร์เซอร์วิส LINE Pay, Apple Pay, QR Payment

- แจ้งข่าวสาร โปรโมชั่น และสิทธิพิเศษของนกแอร์
- ผู้โดยสารสามารถ Check-in ผ่านอุปกรณ์มือถือสมาร์ทโฟนและแสดงบัตรโดยสารผ่านอุปกรณ์มือถือสมาร์ทโฟนได้
- บริการเช็คอินโดยสารราคาประหยัดผ่านทางฟังก์ชัน "ตั๋วราคาประหยัด"
- ผู้โดยสารสามารถตรวจสอบการจองบัตรโดยสารบนมือถือสมาร์ทโฟนได้แม้ไม่ได้เชื่อมต่ออินเทอร์เน็ต

### 3.4 การจัดการความยั่งยืนในมิติสังคม

#### 3.4.1 ผลการดำเนินงานด้านสังคม

##### 1. การประกอบกิจการด้วยความเป็นธรรม

บริษัทฯ ดำเนินธุรกิจโดยให้ความสำคัญต่อการประกอบธุรกิจด้วยความเป็นธรรมแก่ผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่าย ตั้งแต่ผู้ถือหุ้น ลูกค้า คู่ค้า คู่สัญญา ชุมชน สังคม และสิ่งแวดล้อม ซึ่งไม่เพียงแต่เฉพาะตามที่กฎหมายกำหนดเท่านั้นแต่ยังรวมถึงการไม่กระทำการใด ๆ ที่เป็นการละเมิดหรือลิดรอนสิทธิของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียเหล่านั้นด้วย โดยกำหนดนโยบายจรรยาบรรณของบริษัทฯ (Code of Conduct) เพื่อการประกอบธุรกิจด้วยความเป็นธรรม เนื่องจากในหลักการของการประกอบธุรกิจของบริษัทฯ นั้น การมีชื่อเสียงในด้านความซื่อสัตย์สุจริตเป็นสิ่งที่มีความสำคัญต่อความสำเร็จของบริษัทฯ ทั้งยังมีผลต่อความเจริญก้าวหน้าและผลกำไรทางธุรกิจเช่นเดียวกับชื่อเสียงและความดีงามของพนักงานระดับผู้บริหาร มาตรฐานการปฏิบัติเหล่านี้จึงมีผลโดยตรงต่อสิ่งต่าง ๆ และเคารพในสิทธิของผู้ค้าและลูกค้าของบริษัทฯ

##### 2. การคุ้มครองสิทธิมนุษยชน

บริษัทฯ ดำเนินธุรกิจโดยตระหนักถึงความสำคัญและส่งเสริมการคุ้มครองสิทธิมนุษยชน กล่าวคือ การให้บริการแก่ผู้โดยสารโดยไม่คำนึงถึงความแตกต่างในเรื่องเชื้อชาติ สีผิว เพศ อายุ ภาษา ศาสนา ฯลฯ ตลอดจนให้ความเท่าเทียมกันทั้งเรื่องศักดิ์ศรีและความเป็นมนุษย์ มีอิสรภาพ เสรีภาพ โดยที่ไม่ได้ไปละเมิดสิทธิของผู้อื่น ทั้งสิทธิตามกฎหมายและสิทธิที่มีอยู่โดยไม่ขึ้นอยู่กับบทบัญญัติของกฎหมาย แต่เป็นสิทธิที่เกิดจากมาตรฐาน เพื่อความถูกต้อง ความเป็นธรรม หรือความยุติธรรม อาทิ บริการผู้โดยสารที่ต้องการความช่วยเหลือพิเศษ การจำหน่ายบัตรโดยสารในราคาที่เป็นธรรมและชัดเจนในกรณีนี้ บริษัทฯ ไม่สามารถให้บริการได้ตามความต้องการ แต่ทั้งนี้ ให้เป็นไปตามกฎหมาย ข้อกำหนด ข้อบังคับที่เกี่ยวข้อง

##### 3. การปฏิบัติต่อแรงงานอย่างเป็นธรรม

บริษัทฯ ให้ความสำคัญต่อพนักงานซึ่งมีส่วนสำคัญและเป็นทรัพยากรที่มีค่าที่สุดขององค์กร และมีนโยบายการจ่ายค่าตอบแทนอย่างเป็นธรรมเป็นไปตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง และเล็งเห็นถึงความสำคัญในด้านความปลอดภัยในการทำงานของพนักงาน ซึ่งท้ายที่สุดแล้วก็จะมีผลต่อความปลอดภัยของผู้โดยสารด้วย บริษัทฯ จึงมีการให้ความรู้แก่พนักงานด้วยการฝึกอบรมหลักสูตรด้านความปลอดภัยสำหรับพนักงาน หัวหน้างาน และผู้บริหาร ตลอดจนมีการจัดทำ Safety Bulletin เป็นประจำทุกเดือนเพื่อส่งเสริมความปลอดภัยรายเดือนและสื่อสารให้พนักงานทราบอย่างทั่วถึง

นอกจากนี้บริษัทฯ ยังได้การจัดทำคู่มือความปลอดภัยในการทำงานให้กับพนักงานเพื่อให้สอดคล้องกับกฎกระทรวง กำหนดมาตรฐานในการบริหารและการจัดการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน และเพื่อให้พนักงานทุกคนตระหนักถึงอันตรายในการปฏิบัติงาน รู้แนวทางในการปฏิบัติเพื่อให้เกิดความปลอดภัยในลักษณะงานต่าง ๆ เนื่องจากการทำงานทุกประเภทสามารถเกิดโอกาสที่จะเกิดอุบัติเหตุจากการทำงานได้เสมอ หากผู้ปฏิบัติงานนั้นขาดความระมัดระวังหรือรู้เท่าไม่ถึงการณ์ซึ่งสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิดจากการกระทำ

ของบุคคล เช่น ความประมาท การทำงานลัดชั้นตอนฝ่าฝืนกฎระเบียบ ไม่สวมใส่อุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคล ซึ่งสาเหตุเหล่านี้สามารถป้องกันได้โดยเริ่มต้นจากตัวพนักงานเอง เพื่อนำไปสู่การมีสุขภาพอนามัยและคุณภาพชีวิตที่ดีของ พนักงานนกแอร์ทุกคน เพราะบริษัทฯ ตระหนักดีว่าความปลอดภัยจะช่วยให้พนักงานมีขวัญและกำลังใจที่ดี อันเป็นสิ่งที่นำไปสู่ความสำเร็จและประสิทธิภาพสูงสุดขององค์กร ทั้งนี้จากการดำเนินกิจกรรมต่าง ๆ ด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานเพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ

ด้านการสรรหาและคัดเลือกบุคลากร บริษัทฯ ให้ความสำคัญกับกระบวนการสรรหาและคัดเลือกเพื่อให้ได้มาซึ่งบุคลากรที่มีคุณภาพ เหมาะสมกับงานและวัฒนธรรมของบริษัทฯ นอกจากนี้บริษัทฯ ยังเปิดโอกาสรับบุคคลที่พิการให้เข้ามาร่วมงานกับบริษัทฯ ตามเจตนารมณ์ของมาตรา 33 แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและพัฒนาคุณภาพชีวิตคนพิการ พ.ศ. 2550 และที่แก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2556 เพื่อประโยชน์ในการส่งเสริมและพัฒนาคุณภาพชีวิตคนพิการด้านการคุ้มครองการมีงานทำ เพื่อให้คนพิการได้มีโอกาสใช้ความสามารถในการมีรายได้และพึ่งพาตนเอง ลดภาระของครอบครัว และสังคม รวมทั้งเป็นการส่งเสริมให้ คนพิการมีพลังสำคัญในการเสริมสร้างทางเศรษฐกิจของครอบครัวและประเทศสืบไป

บริษัทฯ ดำเนินนโยบายการบริหารค่าตอบแทนที่ยึดหลักความเป็นธรรม เหมาะสม และสอดคล้องตามความรู้ความสามารถผลการปฏิบัติงานที่ผ่านกระบวนการประเมินผลการปฏิบัติงาน อีกทั้งยังมีการสำรวจค่าตอบแทนกับตลาดแรงงานภายนอกและบริษัทฯ ที่อยู่ในธุรกิจเดียวกัน เพื่อปรับปรุงให้ค่าตอบแทนมีความเหมาะสม สามารถแข่งขันในอุตสาหกรรมเดียวกันและเพื่อดึงดูดผู้มีความรู้ความสามารถใหม่ ๆ เข้าร่วมร่วมงาน

สำหรับพนักงานใหม่ บริษัทฯ จัดให้มีการปฐมนิเทศและการอบรมหลักสูตรความรู้พื้นฐานด้านธุรกิจการบิน (Basic Airline Knowledge) เพื่อให้มีความรู้ความเข้าใจ และทราบถึงองค์ประกอบของธุรกิจการบิน และความสัมพันธ์ระหว่างธุรกิจการบินกับอุตสาหกรรมการบิน อีกทั้งยังนำพนักงานใหม่เยี่ยมชมระบบและขั้นตอนการทำงานจริงของทุกหน่วยงานรวมทั้งฝ่ายปฏิบัติการบิน เพื่อเรียนรู้ระบบและขั้นตอนการทำงาน รวมถึงนโยบายต่อต้านทุจริตคอร์รัปชัน เพื่อให้พนักงานตระหนักถึงความสำคัญในเรื่องดังกล่าว จากการปฏิบัติต่อแรงงานอย่างเป็นธรรมทั้งหมดที่กล่าวมาข้างต้น เป็นเพราะบริษัทฯ ตระหนักดีว่า “ความปลอดภัยการพัฒนา ความผูกพัน การสื่อสาร คือ ความรับผิดชอบหลักที่บริษัทฯ มุ่งมั่นและตั้งใจอย่างเต็มที่เพื่อพนักงานของนกแอร์ ทุกคน”



## 4.การวิเคราะห์และคำอธิบายของฝ่ายจัดการ (MD & A)

### 4.1 สรุปภาพรวมการดำเนินงานและปัจจัยที่มีผลต่อการดำเนินงาน

จากสถานการณ์โรคโควิด-19 ที่คลี่คลายลงและจำนวนผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องจาก 4.4 ล้านคนในปี 2565 เป็น 4.5 ล้านคนในปี 2566 ทำให้ธุรกิจสามารถสร้างรายได้หลักจากการขนส่งผู้โดยสารในอัตราเติบโตที่ก้าวหน้า ในขณะที่ค่าใช้จ่ายนั้นได้รับการควบคุมและบริหารอย่างเป็นระบบ ทำให้ต้นทุนค่าโดยสารและการให้บริการลดลงอย่างมีนัยสำคัญ บริษัทฯ ยังคงอยู่ภายใต้แผนฟื้นฟูกิจการ โดยที่ผู้บริหารแผนได้ดำเนินการตามแผนฟื้นฟูกิจการ อย่างเคร่งครัดตลอดเวลาเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินงานอย่างยั่งยืน และเพิ่มความสามารถในการแข่งขันในตลาดอุตสาหกรรมการบิน บริษัทฯ ได้ทำการปรับปรุงเปลี่ยนแปลงและการดำเนินโครงการต่างๆ อย่างต่อเนื่อง ซึ่งสรุปได้ดังนี้

#### การเพิ่มรายได้

1. การปรับเปลี่ยนราคาบัตรโดยสารให้สอดคล้องกับกลไกตลาด เพื่อเพิ่มปริมาณผู้โดยสารและรายได้รวม
2. ดำเนินการเพิ่มช่องทางการทำธุรกิจเพื่อเป็นช่องทางการสร้างรายได้ เช่น การขนส่งสินค้า บริการห้องรับรองพิเศษ ฯลฯ
3. การเพิ่มมาตรฐานการให้บริการ เพื่อขยายกลุ่มลูกค้าให้ครอบคลุมและสอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบัน
4. การจัดโปรโมชั่น การส่งเสริมการขาย และการนำเสนอบริการแบบใหม่ ๆ เพื่อกระตุ้นการเพิ่มยอดขาย

#### การบริหารค่าใช้จ่าย

1. ปรับกระบวนการทำงานและปรับโครงสร้างองค์กรให้มีขนาดองค์กรที่เหมาะสมกับสถานการณ์ของบริษัทฯ และอุตสาหกรรมการบินปัจจุบัน เพื่อทำให้เกิดความคล่องตัว และเพิ่มประสิทธิภาพในการทำงาน
2. การบริหารต้นทุนค่าเช่าเครื่องบิน ซึ่งเป็นต้นทุนหลักอย่างหนึ่งในการดำเนินกิจการ โดยการพยายามจัดหาอากาศยานที่มีเงื่อนไขค่าเช่าเหมาะสมกับชั่วโมงการใช้งานให้มากขึ้น รวมทั้งการปรับปรุงแผนการใช้เครื่องบินให้เหมาะสมกับเส้นทางและสถานการณ์ในปัจจุบันเพื่อช่วยเพิ่มรายได้และลดต้นทุนรวมทั้งเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารจัดการ โดยเฉพาะต้นทุนในการซ่อมบำรุงซึ่งเป็นต้นทุนหลักอีกอย่างหนึ่งของธุรกิจการบิน
3. การลดต้นทุนด้านน้ำมันเชื้อเพลิง โดยการเพิ่มประสิทธิภาพในการแข่งขันการประมูลของผู้ให้บริการน้ำมันโดยการเพิ่มจำนวนผู้ให้บริการน้ำมันที่มีประสิทธิภาพ
4. การบริหารค่าใช้จ่ายในการซ่อมบำรุงอากาศยาน โดยการเพิ่มประสิทธิภาพในการวางแผนการซ่อมบำรุงอากาศยานในระยะยาว และซ่อมบำรุงแบบป้องกัน (Preventive Maintenance)
5. การเพิ่มมาตรฐานการให้บริการ เพื่อขยายฐานกลุ่มลูกค้าให้ครอบคลุมและสอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบัน รวมทั้งผลักดันการจัดโปรโมชั่น การส่งเสริมการขาย และนำเสนอบริการแบบใหม่ๆ เพื่อกระตุ้นการเพิ่มยอดขายและสร้างการรับรู้

#### การบริหารสภาพคล่องทางการเงิน

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

#### การพัฒนาการบริการ

1. การยกระดับการให้บริการในทุกๆด้าน เพื่อสร้างความเชื่อมั่นและความพึงพอใจต่อการให้บริการของบริษัทฯ เช่น ความยืดหยุ่นในการสำรองที่นั่งเที่ยวบิน การปรับปรุงเงื่อนไขการเปลี่ยนแปลงเที่ยวบิน

บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีกำไรสุทธิสำหรับปี 2566 จำนวน 47.66 ล้านบาท ในขณะที่ปี 2565 ขาดทุนสุทธิ 2,624.83 ล้านบาท หรือมีผลขาดทุนลดลง 2,672.49 ล้านบาท (-101.82%) โดยเป็นกำไรสุทธิส่วนที่เป็นของบริษัท สารการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) 47.66 ล้านบาท คิดเป็นกำไรต่อหุ้น 0.01 บาท ในขณะที่ปีก่อนขาดทุนต่อหุ้น 0.70 บาท

บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีรายได้รวมทั้งสิ้น 8,750.86 ล้านบาท สูงกว่าปีก่อน 1,283.21 ล้านบาท หรือ 17.18% สาเหตุสำคัญเนื่องจากรายได้จากการขนส่งผู้โดยสารเพิ่มขึ้น 1,217.66 ล้านบาท (19.02%) รายได้จากการบริการอื่นๆ เพิ่มขึ้น 106.12 ล้านบาท (17.30%) ซึ่งปีนี้เป็นปีที่สายการบินฟื้นตัวจากสถานการณ์โรคโควิด-19 และจำนวนผู้โดยสารเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง สำหรับค่าใช้จ่ายรวมทั้งสิ้น 8,703.20 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน 1,381.14 ล้านบาท (13.70%) ส่งผลให้บริษัทฯ มีขาดทุนลดลงจากปีก่อนอย่างมีนัยสำคัญ และมีผลกำไรสุทธิในปี 2566

บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ASK) เพิ่มขึ้น 3.14% ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (RPK) เพิ่มขึ้น 5.65% อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร (Cabin Factor) เฉลี่ย 82.20% สูงกว่าปีก่อน ซึ่งเฉลี่ยที่ 80.24% และมีจำนวนผู้โดยสารที่ทำการขนส่งรวมทั้งสิ้น 4.57 ล้านคน เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 2.70%

#### 4.2 คำอธิบายและการวิเคราะห์ผลการดำเนินงานสำหรับปี 2566

สถิติการโดยสารและอัตราส่วนทางธุรกิจที่สำคัญ

	หน่วย	ปี 2565	ปี 2566	เปลี่ยนแปลง	
				จำนวน	ร้อยละ
จำนวนเครื่องบิน ณ สิ้นงวด					
- (ไอพ่น) Boeing 737-800 New Generation	ลำ	14	14	-	-
- (ใบพัด) DHC-8-400 NextGen	ลำ	2	3	1	50.00
- จำนวนเครื่องบิน	ลำ	16	17	1	6.25

	หน่วย	ปี 2565	ปี 2566	เปลี่ยนแปลง	
				จำนวน	ร้อยละ
ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (Available Seat Kilometers: ASK)	ล้านที่นั่ง-กม.	3,432	3,540	108	3.14
ปริมาณการขนส่งด้านผู้โดยสาร (Revenue Passenger Kilometers: RPK)	ล้านที่นั่ง-กม.	2,754	2,910	156	5.65
จำนวนเที่ยวบิน (No. of Sectors)	เที่ยวบิน	34,224	31,167	-3,057	-8.93
อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร (Cabin Factor)	ร้อยละ	80.24	82.20	1.95	2.43
จำนวนผู้โดยสาร (Passenger Carried)	ล้านคน	4.45	4.57	0.12	2.70
รายได้ค่าโดยสารต่อผู้โดยสารต่อกิโลเมตร (Passenger Yield)	บาท/ผู้โดยสาร-กม.	2.71	3.01	0.30	10.90
รายได้ต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (Revenue per Available Seat Kilometers: RASK)	บาท/ที่นั่ง-กม.	2.18	2.47	0.30	13.61
ต้นทุนต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (Cost per Available Seat Kilometers: CASK)	บาท/ที่นั่ง-กม.	2.94	2.46	-0.48	-16.33
ต้นทุนต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารที่ไม่รวม ค่าใช้จ่ายเชื้อเพลิง (Cost per Available Seat Kilometers exclude Fuel: CASK ex-fuel)	บาท/ที่นั่ง-กม.	1.99	1.61	-0.37	-18.84
อัตราการใช้เครื่องบินต่อลำ (Average Aircraft Utilization Hours)	ชั่วโมง ปฏิบัติการบิน/ วัน	7	7.1	0.10	1.43

### สรุปผลการดำเนินงาน

รายได้ของปี 2565 และ 2566

หน่วย : ล้านบาท	ปี 2565		ปี 2566		เปลี่ยนแปลง	
	จำนวน	ร้อยละต่อ รายได้รวม	จำนวน	ร้อยละต่อ รายได้รวม	จำนวน	ร้อยละ
รายได้จากค่าโดยสาร	6,400.38	85.71	7,618.04	87.05	1,217.66	19.02
รายได้จากการให้บริการ	613.27	8.21	719.39	8.22	106.12	17.30
กำไรจากการปรับโครงสร้างหนี้	4.93	0.07	-	-	(4.93)	(100.00)
รายได้อื่น	449.07	6.01	413.43	4.72	(35.64)	(7.94)
รวมรายได้	7,467.65	100.00	8,750.86	100.00	1,283.21	17.18

### ข้อมูลด้านรายได้

บริษัทฯ มีรายได้รวม 8,750.86 ล้านบาท หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 17.18 จากปีก่อน โดยแบ่งเป็นรายได้จากค่าโดยสาร 7,618.04 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 87.05 ของรายได้รวม รายได้จากการให้บริการ 719.39 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 8.22 ของรายได้รวม และรายได้อื่น 413.43 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 4.72 ของรายได้รวม ส่วนรายได้ต่อปริมาณการผลิตผู้โดยสาร (RASK) เท่ากับ 2.47 บาท/ที่นั่ง-กม. เพิ่มขึ้นร้อยละ 13.61 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน และปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ASK) เท่ากับ 3,540 ล้านที่นั่ง-กม. เพิ่มขึ้นร้อยละ 3.14

### รายได้จากค่าโดยสาร:

ในปี 2566 มีรายได้จากค่าโดยสารจำนวน 7,618.04 ล้านบาท หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 19.02 จากปี 2565 เนื่องจากราคาบัตรโดยสารถัวเฉลี่ยต่อที่นั่งเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ และด้วยกิจกรรมการส่งเสริมการท่องเที่ยวภายในประเทศ ทำให้มีอัตราการเดินทางที่เพิ่มขึ้นโดยส่งผลให้อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร (Cabin Factor) เพิ่มขึ้นจากร้อยละ 80.24 เป็นร้อยละ 82.20 หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 2.43 และจำนวนเที่ยวบินลดลงจาก 34,224 เที่ยวบิน เป็น 31,167 เที่ยวบิน หรือลดลงร้อยละ 8.93 นอกจากนั้นการใช้เครื่องบินต่อลำยังเพิ่มขึ้นจาก 7.00 ชั่วโมงปฏิบัติการต่อวัน เป็น 7.10 ชั่วโมงปฏิบัติการต่อวันเมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 1.43

**รายได้จากการให้บริการ:**

ในปี 2566 รายได้จากการให้บริการจำนวน 719.39 ล้านบาท หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 17.30 จากปีก่อน ซึ่งเพิ่มขึ้นตามสัดส่วนรายได้ค่าโดยสารตามจำนวนผู้โดยสาร โดยเฉพาะรายได้จากการ โหลดสัมภาระ, ค่าห้องรับรอง พิเศษ, อาหาร, และเครื่องดื่ม

**รายได้อื่น:**

ในปี 2566 รายได้อื่นจำนวน 413.43 ล้านบาท หรือลดลงร้อยละ 7.94 จากปีก่อน เนื่องจากรายได้ที่เกิดจากการกลับรายการประมาณการหนี้ค่าซ่อมบำรุงเครื่องบิน ลดลงจากปีที่ผ่านมา

**ค่าใช้จ่ายของปี 2565 และ 2566**

หน่วย : ล้านบาท	ปี 2565		ปี 2566		เปลี่ยนแปลง	
	จำนวน	ร้อยละต่อ รายจ่ายรวม	จำนวน	ร้อยละต่อ รายจ่ายรวม	จำนวน	ร้อยละ
ต้นทุนค่าโดยสารและการให้บริการ	8,751.44	86.78	7,790.42	89.51	(961.02)	(10.98)
ค่าใช้จ่ายในการขาย	30.29	0.30	38.40	0.44	8.11	26.78
ค่าใช้จ่ายในการบริหาร	233.43	2.31	267.08	3.07	33.65	14.42
ต้นทุนทางการเงิน	821.66	8.15	848.56	9.75	26.90	3.27
ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสิทธิการใช้ สินทรัพย์ (กลับรายการ)	(89.05)	(0.88)	(224.65)	(2.58)	(135.61)	152.29
ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์ อื่น (กลับรายการ)	5.76	0.06	2.52	0.03	(3.24)	(56.20)
ผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้น (กลับรายการ)	(40.74)	(0.40)	(19.13)	(0.22)	21.61	(53.04)
ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยน	371.54	3.68	-	0.00	(371.54)	(100.00)
รวมค่าใช้จ่าย	10,084.34	100.00	8,703.20	100.00	(1,381.14)	(13.70)

### ข้อมูลด้านค่าใช้จ่าย

บริษัทฯ มีค่าใช้จ่ายรวม 8,703.20 ล้านบาท หรือลดลงร้อยละ 13.70 จากปีก่อน โดยแบ่งเป็นต้นทุนค่าโดยสารและการให้บริการ 7,790.42 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 89.51 ของค่าใช้จ่ายรวม ค่าใช้จ่ายในการขาย 38.40 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 0.44 ของค่าใช้จ่ายรวม ค่าใช้จ่ายในการบริหาร 267.08 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 3.07 ของค่าใช้จ่ายรวม ต้นทุนทางการเงิน 848.56 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 9.75 ของค่าใช้จ่ายรวม ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสิทธิการใช้งานสินทรัพย์ (กลับริายการ) (224.65) ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ (2.58) ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์อื่น (กลับริายการ) 2.52 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 0.03 ของค่าใช้จ่ายรวม และผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้น (กลับริายการ) (19.13) ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ (0.22) ของค่าใช้จ่ายรวม ส่วนต้นทุนต่อปริมาณผู้โดยสารของบริษัทฯ ลดลงจาก 2.94 เป็น 2.46 บาท/ที่นั่ง-กม. ลดลง

### ต้นทุนค่าโดยสารและการให้บริการ:

ในปี 2566 ต้นทุนค่าโดยสารและการให้บริการ 7,790.42 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 89.51 ลดลงจากปีที่ผ่านมาร้อยละ (10.98) สาเหตุมาจากจำนวนเที่ยวบินที่ลดลง

### ค่าใช้จ่ายในการขายและบริหาร:

ในปี 2566 ค่าใช้จ่ายในการขายและบริหารจำนวน 305.48 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อนคิดเป็นร้อยละ 41.20 สาเหตุเกิดจากมีค่าส่งเสริมการขายเพิ่มมากขึ้น

### ต้นทุนทางการเงิน:

ในปี 2566 ต้นทุนทางการเงินจำนวน 848.56 ล้านบาท หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 3.27 จากปีก่อน สาเหตุหลักมาจากการบันทึกดอกเบี้ยที่เพิ่มขึ้นจากการใช้สิทธิของสัญญาเช่าเครื่องบิน

### ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสิทธิการใช้งานสินทรัพย์:

ในปี 2566 มีผลกำไรจากการด้อยค่าของสิทธิการใช้งานสินทรัพย์ (กลับริายการ) จำนวน (224.65) ล้านบาท ในขณะที่ผลกำไรจากการด้อยค่าของ ปี 2565 (89.05) ล้านบาท ซึ่งในปี 2566 มีผลกำไรเพิ่มขึ้นจากปีก่อนจำนวน (135.61) ล้านบาท โดยคิดเป็นร้อยละ 152.29 เป็นผลมาจากมูลค่าของสิทธิการใช้งานสินทรัพย์ที่ได้จากการประเมินมูลค่าทางบัญชี มีมูลค่าเพิ่มขึ้นจากปีก่อน

### ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์อื่น

ในปี 2566 มีผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์อื่น (กลับริายการ) จำนวน 2.52 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 0.03 ซึ่งลดลงจากปีก่อน 3.24 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 56.20

**ผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้น:**

ในปี 2566 มีผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้น (กลับรายการ) จำนวน (19.13) ล้านบาท เทียบกับปีก่อนหน้าที่มีผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นจำนวน (40.74) ล้านบาท ลดลงจากปีก่อนจำนวน 21.61 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ (53.04) ซึ่งเกินจากการตั้งค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญในปีที่ผ่านมาสูงเกินไป

กำไร (ขาดทุน) ของปี 2565 และ 2566

หน่วย : ล้านบาท	2565		2566		เปลี่ยนแปลง	
	จำนวน	ร้อยละต่อรายได้รวม	จำนวน	ร้อยละต่อรายได้รวม	จำนวน	ร้อยละ
ขาดทุน สำหรับปี	-2,616.67	-35.04	47.66	0.54	-2,664.33	-101.82
ขาดทุน เบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี	-2,624.83	-35.15	47.66	0.54	-2,672.49	-101.82
ขาดทุน ส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทใหญ่	-2,624.83	-35.15	47.66	0.54	-2,672.49	-101.82
ขาดทุน ต่อหุ้นขั้นพื้นฐาน	-0.7		0.01		-0.71	-101.43

บริษัทฯ มีผลประกอบการกำไรเบ็ดเสร็จรวมจำนวน 47.66 ล้านบาท ขาดทุนลดลง 2,672.49 ล้านบาท เมื่อเทียบกับปีก่อน และมีผลขาดทุนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทใหญ่ลดลง และ เป็นกำไร 47.66 ล้านบาท ขาดทุนลดลง 2,672.49 ล้านบาท เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า โดยหลักเนื่องจากบริษัทฯ มีรายได้ที่สูงขึ้น และมีต้นทุนค่าโดยสารและการให้บริการที่ต่ำลง

#### 4.3. ฐานะทางการเงินและสภาพคล่อง

หน่วย : ล้านบาท	งบการเงินรวม			
	ณ วันที่	ณ วันที่	เปลี่ยนแปลง	ร้อยละ
	31 ธันวาคม 2565	31 ธันวาคม 2566		
รวมสินทรัพย์	12,353.39	11,873.09	(480.30)	(3.89)
รวมหนี้สิน	24,379.85	23,851.88	(527.97)	(2.17)
รวมส่วนของบริษัทใหญ่	(11,024.74)	(10,977.08)	47.66	(0.43)
ส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุม	(1,001.71)	(1,001.71)	(0.00)	(0.00)
รวมส่วนของผู้ถือหุ้น	(12,026.45)	(11,978.79)	47.66	(0.40)

##### สินทรัพย์

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีสินทรัพย์รวม 11,873.09 ล้านบาท หรือลดลงร้อยละ (3.89) จาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 โดยแบ่งเป็นสินทรัพย์หมุนเวียน 1,181.75 ล้านบาท และสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนจำนวน 10,691.34 ล้านบาท คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 9.95 และ 90.05 ของสินทรัพย์รวมตามลำดับ

##### สินทรัพย์หมุนเวียน:

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีสินทรัพย์หมุนเวียนรวม 1,181.75 ล้านบาท หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 1.76 จาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 สาเหตุหลักมาจากบริษัทฯ มีลูกหนี้การค้าและสินทรัพย์หมุนเวียนอื่นเพิ่มขึ้นจำนวน 403.98 ล้านบาท หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 3.56

##### สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน:

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนรวม 10,691.34 ล้านบาท หรือลดลงร้อยละ 4.47 จาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 สาเหตุหลักมาจากการตั้งสำรองค่าบำรุงรักษาเครื่องบินและสินทรัพย์ที่ไม่มีตัวตนอื่นๆ ที่ลดลงกว่าปีก่อนร้อยละ 3.87

##### หนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น

**หนี้สิน :** ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีหนี้สินรวม 23,851.88 ล้านบาท หรือลดลงร้อยละ 2.17 จาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 สาเหตุหลักมาจากบริษัทฯ มีเจ้าหนี้การค้าระยะยาวและประมาณการหนี้สินค่าซ่อมบำรุงลดลง จำนวน 419.44 ล้านบาท หรือลดลงร้อยละ 2.62

**ส่วนของผู้ถือหุ้น :** ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีส่วนของผู้ถือหุ้นติดลบจำนวน 11,978.79 ล้านบาท เปลี่ยนแปลงลดลงคิดเป็นร้อยละ 0.40 จาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 โดยเป็นของบริษัทใหญ่ติดลบจำนวน 10,977.08 ล้านบาท เกิดจากผลการดำเนินงานที่ดีขึ้นและมีกำไรจากผลประกอบการ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567



## สภาพคล่อง

หน่วย : ล้านบาท	งบการเงินรวม			
	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566	เปลี่ยนแปลง	ร้อยละ
กระแสเงินสดได้มา (ใช้ไป) จากกิจกรรมการดำเนินงาน	(33.75)	1,452.79	1,486.54	(4,403.80)
กระแสเงินสดได้มา (ใช้ไป) จากกิจกรรมการลงทุน	479.57	(20.61)	(500.18)	(104.30)
กระแสเงินสดได้มา (ใช้ไป) จากกิจกรรมการจัดหาเงิน	(780.04)	(1,459.26)	(679.22)	87.07
ผลกระทบจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศในเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	(5.93)	(1.39)	4.55	(76.62)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น (ลดลง) สุทธิ	(340.17)	(28.47)	311.70	(91.63)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ 1 มกราคม	1,009.17	669.01	(340.17)	(33.71)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ 31 ธันวาคม	699.01	640.54	(28.47)	(4.26)

สำหรับปี 2566 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีกระแสเงินสดได้มาจากกิจกรรมดำเนินงานสุทธิจำนวน 1,452.79 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากการใช้ไป 1,486.54 ล้านบาทของปีก่อน หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ -4,403.80 เมื่อเทียบกับปีก่อน โดยรายการหลักที่มีผลต่อกระแสเงินสด ได้แก่ เงินสดจ่ายค่าซ่อมบำรุงเครื่องบิน เจ้าหน้าที่การค้าและเจ้าหน้าที่อื่น

ส่วนกระแสเงินสดใช้ไปในกิจกรรมการลงทุนเป็นจำนวน -20.61 ล้านบาท เทียบกับกระแสเงินสดได้มาจากกิจกรรมการลงทุน -500.18 ล้านบาทในรอบระยะเวลา 1 ปี ของปี 2565

ส่วนกระแสเงินสดใช้ไปในกิจกรรมการจัดหาเงินเป็นจำนวน -1,459.26 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากกระแสเงินสดที่ใช้ไปในรอบปีที่แล้ว -780.04 ล้านบาท หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 87.07 โดยรายการหลักจากการจ่ายเงินสดชำระหนี้สินตามสัญญาเช่า นอกจากนี้บริษัทฯ และบริษัทย่อย ได้รับผลกระทบจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศทั้งเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเป็นจำนวน -1.39 ล้านบาท อย่างไรก็ตาม ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 บริษัทฯ มีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดลดลงสุทธิ -28.47 ล้านบาท

## ภาระผูกพันและหนี้สินที่อาจเกิดขึ้นในภายหน้า

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 บริษัทฯ มีหนี้สินที่อาจเกิดขึ้นจากภาระผูกพันที่มีได้แสดงในงบการเงิน จากหนังสือค้ำประกันที่ออกโดยธนาคารในประเทศและต่างประเทศ และภาระผูกพันสำหรับการจัดหาเครื่องบินที่ต้องจ่ายในอนาคต(รายละเอียดตามหมายเหตุประกอบงบการเงิน ข้อ 32)

#### 4.4 สรุปอัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญ

อัตราส่วนทางการเงิน	หน่วย	งบการเงินรวม	
		2565	2566
<b>อัตราส่วนสภาพคล่อง</b>			
ระยะเวลาการเก็บหนี้เฉลี่ย	วัน	25.44	27.11
<b>อัตราส่วนแสดงความสามารถในการทำกำไร</b>			
อัตรากำไรจากการดำเนินงาน	%	-16.71%	10.24%
อัตรากำไรสุทธิ	%	-35.04%	0.54%
อัตราผลตอบแทนผู้ถือหุ้น	%	-62.34%	1.14%
<b>อัตราส่วนแสดงประสิทธิภาพในการดำเนินงาน</b>			
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์	%	-21.18%	0.40%
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ถาวร	%	-23.38%	0.45%
<b>อัตราส่วนวิเคราะห์นโยบายทางการเงิน</b>			
อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น	เท่า	2.03	1.99
อัตราส่วนความสามารถชำระภาระผูกพัน	เท่า	-0.35	0.95
อัตราการจ่ายเงินปันผล	%	0.00	0.00
ขาดทุนต่อหุ้นขั้นพื้นฐาน	บาท	-0.70	0.01
ขาดทุนต่อหุ้นปรับลด	บาท	-0.70	0.01

#### ความหมายและสูตรในการคำนวณอัตราส่วนทางการเงิน

ระยะเวลาการเก็บหนี้เฉลี่ย คือ  $360 / \text{อัตราส่วนหมุนเวียนลูกหนี้การค้า}$

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

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

อัตราผลตอบแทนผู้ถือหุ้น คือ  $\text{กำไรขาดทุนสุทธิ} / \text{ส่วนของผู้ถือหุ้นเฉลี่ย}$

อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ คือ  $\text{กำไรขาดทุนสุทธิ} / \text{ส่วนของสินทรัพย์เฉลี่ย}$

อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ถาวร คือ  $(\text{กำไรขาดทุนสุทธิ} + \text{ค่าเสื่อมราคา}) / \text{อุปกรณสุทธิเฉลี่ย}$

อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น คือ  $\text{รวมหนี้สิน} / \text{รวมส่วนของผู้ถือหุ้น}$

อัตราส่วนความสามารถชำระภาระผูกพัน คือ  $(\text{กำไรจากการดำเนินงาน} + \text{ค่าเช่าดำเนินงานเครื่องบิน}) / \text{ค่าเช่าดำเนินงานเครื่องบิน}$

อัตราการจ่ายเงินปันผล คือ  $\text{เงินปันผลจ่าย} / \text{กำไรขาดทุนสุทธิ}$

ขาดทุนต่อหุ้นขั้นพื้นฐาน คือ  $\text{ขาดทุนสุทธิ} / \text{จำนวนหุ้นสามัญเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก}$

ขาดทุนต่อหุ้นปรับลด คือ  $\text{ขาดทุนสุทธิ} / \text{จำนวนหุ้นสามัญเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก (ปรับลด)}$

4.5. รายการระหว่างกัน

บุคคล/นิติบุคคลที่อาจ มีความขัดแย้ง /ความสัมพันธ์	ประเภทรายการ	มูลค่าของรายการ (ล้านบาท)		ความจำเป็น/ความ สมเหตุสมผลของรายการ ความเห็นของคณะกรรมการ ตรวจสอบ
		2566	2565	
<p>บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ("การบินไทย") <u>ลักษณะธุรกิจ</u> การบินไทยประกอบ ธุรกิจสายการบินเต็ม รูปแบบ (Full Service Airline) <u>ความสัมพันธ์</u> การบินไทยเป็นผู้ถือหุ้น ของบริษัทฯ โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 ถือหุ้นร้อยละ 8.91</p>	<p><b>1.ค่าใช้จ่ายของบริษัทฯ</b></p> <p><u>การซ่อมบำรุง</u> บริษัทฯ ได้ว่าจ้างการบินไทยในการซ่อม บำรุงเครื่องบินที่เข้ามาจากการบินไทย และที่เช่าจากภายนอก - ค่าซ่อมบำรุงรักษาเครื่องบิน</p>	35.85	12.8	<p>สำหรับด้านการซ่อมบำรุง การบินไทยจัดเป็นเพียง ผู้ประกอบการเพียงไม่กี่รายใน ประเทศไทยที่มีใบอนุญาตใน การซ่อมบำรุงเครื่องบิน บริษัทฯ และบริษัทย่อย จึงจำเป็นต้องใช้ บริการจากการบินไทย อีกทั้ง ราคาค่าซ่อมบำรุงดังกล่าวก็ เป็นไปตามราคาตลาด ปัจจุบัน บริษัทฯ และบริษัทย่อย ยังคงมี การใช้บริการการซ่อมบำรุง อะไหล่ และเข้าอุปกรณ์เพื่อการ ซ่อมกับการบินไทยในส่วนของ เครื่องบินที่เช่าจากภายนอกด้วย</p> <p>รายการดังกล่าวเป็นรายการที่ จำเป็นในการดำเนินธุรกิจของ บริษัทฯ และบริษัทย่อย และ ค่าบริการดังกล่าวก็เป็นไปตาม ราคาตลาด</p>
	<p><u>ค่าบริการภาคพื้นดินและค่าอาหารสำหรับผู้โดยสาร นักบิน และลูกเรือ</u> ค่าบริการภาคพื้นดินในสถานีซึ่งผู้ ให้บริการตามสัญญาให้บริการภาคพื้นดิน ตามปกติของบริษัทฯ มีอุปกรณ์ไม่เพียงพอ</p>			
	<p>- ค่าบริการภาคพื้น</p>	ไม่มี	ไม่มี	
	<p>- ค่าอาหารสำหรับผู้โดยสาร นักบิน และ ลูกเรือ</p>	ไม่มี	ไม่มี	
	<p>- ค่ารถสำหรับผู้โดยสาร</p>	ไม่มี	ไม่มี	

บุคคล/นิติบุคคลที่อาจ มีความขัดแย้ง /ความสัมพันธ์	ประเภทรายการ	มูลค่าของรายการ (ล้านบาท)		ความจำเป็น/ความ สมเหตุสมผลของรายการ ความเห็นของคณะกรรมการ ตรวจสอบ
		2566	2565	
	<p><u>ค่าใช้จ่ายอื่นๆ</u></p> <p>บริษัทฯ มีค่าใช้จ่ายอื่นๆ จากการให้บริการการบินไทย เช่น ค่าฝึกอบรม ค่าเบี้ยประกันภัย เป็นต้น</p> <p>- ค่าใช้จ่ายอื่นๆ</p> <p><b>2. รายได้ของบริษัทฯ</b></p> <p><u>ค่าตัวโดยสาร</u></p> <p>บริษัทฯ ให้บริการขนส่งทางอากาศแก่ผู้โดยสารของการบินไทยตามสัญญาการทำการบินร่วม (Code Share Agreement) และสัญญาโอนผู้โดยสารระหว่างกัน (Passenger Transfer Agreement)</p> <p>- รายได้ค่าโดยสาร</p> <p>- รายได้จากการบินให้บริการ</p>	<p>ไม่มี</p> <p>ไม่มี</p> <p>ไม่มี</p> <p>0.007</p>	<p>ไม่มี</p> <p>ไม่มี</p> <p>ไม่มี</p> <p>0.6</p>	<p>รายการดังกล่าวเป็นรายการที่จำเป็นในการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ และบริษัทย่อย และค่าบริการเป็นไปตามราคาตลาด</p> <p>บริษัทฯ ได้ทำสัญญาการบินร่วม (Code Share Agreement) กับการบินไทย เพื่อเพิ่มช่องทางในการจำหน่ายบัตรโดยสารของบริษัทฯ นอกจากนั้นราคาจำหน่ายบัตรดังกล่าวของบริษัทฯ ก็ได้ต่ำกว่าอัตราราคาจำหน่ายบัตรของผู้โดยสารรายอื่น ส่วนสัญญาโอนผู้โดยสารระหว่างกัน (Passenger Transfer Agreement) ก็เป็นไปเพื่อการโอนผู้โดยสารระหว่างสายการบินในกรณีเกิดการยกเลิกหรือเกิดความล่าช้าของเที่ยวบิน</p>
	<b>3. เจ้าหน้าที่การค้า</b>	37.38	33.60	

บุคคล/นิติบุคคลที่อาจ มีความขัดแย้ง /ความสัมพันธ์	ประเภทรายการ	มูลค่าของรายการ (ล้านบาท)		ความจำเป็น/ความ สมเหตุสมผลของรายการ ความเห็นของคณะกรรมการ ตรวจสอบ
		2566	2565	
<b>บริษัท ดอนเมือง อินเตอร์เนชั่นแนล แอร์ พอร์ต โฮเต็ล จำกัด ("แอร์พอร์ต โฮเต็ล") ลักษณะธุรกิจ</b> แอร์ พอร์ ต โฮเต็ล ประกอบธุรกิจโรงแรม อมารี ดอนเมืองแอร์ พอร์ต ซึ่งตั้งอยู่ใกล้กับ ท่าอากาศยานดอนเมือง <u>ความสัมพันธ์</u> การบินไทย ซึ่งเป็นผู้ถือ หุ้นของบริษัทฯ และ จัดเป็นผู้มีอำนาจควบคุม ใน แอร์พอร์ต โฮเต็ลโดย ถือหุ้นร้อยละ 40.0 ใน แอร์พอร์ต โฮเต็ล	<b>1.ค่าใช้จ่ายของบริษัทฯ</b> 1.1 ค่าที่พัก บริษัทฯ ได้ใช้บริการที่พักจากแอร์พอร์ต โฮเต็ล สำหรับพนักงานสถานีต่างจังหวัดที่ เดินทางเข้ามาปฏิบัติงานและฝึกอบรมที่ สถานีกรุงเทพ - ค่าที่พัก และค่าจัดเลี้ยง	0.37	0.5	บริษัทฯ เลือกใช้บริการห้องพัก และห้องจัดเลี้ยงจากแอร์พอร์ต โฮเต็ลเพื่อเป็นที่พักให้พนักงาน จากสถานีต่างจังหวัดที่เดิน ทางเข้ามาปฏิบัติงาน และ ฝึกอบรมที่ท่าอากาศยาน นานาชาติดอนเมือง เนื่องจาก โรงแรมดังกล่าวเป็นโรงแรมแห่ง เดียวที่อยู่ใกล้เคียงกับท่าอากาศ ยานนานาชาติดอนเมือง ซึ่งมี ทางเดินเชื่อมโดยตรงไปยัง อาคารผู้โดยสารและออฟฟิศ สำนักงานของบริษัทฯ อันจะ เป็นการอำนวยความสะดวก สะดวกสบายและประหยัด ค่าใช้จ่ายในการเดินทางให้แก่ พนักงานของบริษัทฯ ทั้งนี้อัตรา ค่าบริการเป็นไปตามราคาตลาด
	<b>2. เจ้าหนี้การค้า</b>	0.03	0.05	



บุคคล/นิติบุคคลที่อาจ มีความขัดแย้ง /ความสัมพันธ์	ประเภทรายการ	มูลค่าของรายการ (ล้านบาท)		ความจำเป็น/ความ สมเหตุสมผลของรายการ ความเห็นของคณะกรรมการ ตรวจสอบ
		2566	2565	
<b>บริษัท ไทยสมายล์ แอร์เวย์ จำกัด ("ไทยสมายล์")</b> <u>ลักษณะธุรกิจ</u> สายการบิน ราคา ประหยัดในเครื่องบิน ไทย ที่นำเสนอทางเลือก ใหม่ให้กับลูกค้าที่ ต้องการบินในระยะทาง ใกล้ <u>ความสัมพันธ์</u> การบินไทย ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้น ของบริษัทฯ และ จัดเป็นผู้มีอำนาจควบคุม ในไทยสมายล์โดยถือหุ้น ทั้งหมดของไทยสมายล์	<b>1. ค่าใช้จ่ายของบริษัทฯ</b> 1.1 ค่าบัตรโดยสาร บริษัทฯ ใช้บริการขนส่งทางอากาศสำหรับ ผู้โดยสารของสายการบินตามสัญญาโอน ผู้โดยสารระหว่างกัน (Passenger Transfer Agreement) - ค่าบัตรโดยสาร	ไม่มี	ไม่มี	บริษัทฯ ได้ทำสัญญาโอน ผู้โดยสารระหว่างกัน (Passenger Transfer Agreement) กับไทยสมายล์เพื่อทำการโอน ผู้โดยสารระหว่างกันในกรณีเกิด การยกเลิกหรือเกิดความล่าช้า ของเที่ยวบินในราคาที่ตกลงกัน ไว้ล่วงหน้า
	<b>2. รายได้ของบริษัทฯ</b> 2.1 ค่าบัตรโดยสาร บริษัทฯ ให้บริการขนส่งทางอากาศแก่ ผู้โดยสารของ บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด ตามสัญญาโอนผู้โดยสารระหว่างกัน (Passenger Transfer Agreement) - รายได้ค่าโดยสาร - รายได้จากบริการ	0.49 ไม่มี	1.57 ไม่มี	บริษัทฯ ได้ทำสัญญาโอน ผู้โดยสารระหว่างกัน (Passenger Transfer Agreement) กับไทยสมายล์เพื่อทำการโอน ผู้โดยสารระหว่างกันในกรณีเกิด การยกเลิกหรือเกิดความล่าช้า ของเที่ยวบินในราคาที่ ตกลง กันล่วงหน้า
	<b>3. ลูกหนี้การค้า</b>	0.08	0.02	
	<b>4. เจ้าหนี้การค้า</b>	0.24	0.17	

บุคคล/นิติบุคคลที่อาจ มีความขัดแย้ง /ความสัมพันธ์	ประเภทรายการ	มูลค่าของรายการ (ล้านบาท)		ความจำเป็น/ความ สมเหตุสมผลของรายการ ความเห็นของคณะกรรมการ ตรวจสอบ
		2566	2565	
<p>บริษัท ไอร่า แอดไวเซอร์ จำกัด (“ไอร่าแอดไวเซอร์”) <u>ลักษณะธุรกิจ</u> ไอร่าแอดไวเซอร์ ประ กอบกิจการให้คำปรึกษา ด้านการบริหารจัดการ การเงิน <u>ความสัมพันธ์</u> ผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ ถือ หุ้นในกลุ่มบริษัทไอร่า</p>	<p>1. ค่าใช้จ่ายของบริษัทฯ - ค่าบริการที่ปรึกษาทางการเงิน</p> <p>2. เจ้าหนี้อื่น</p>	<p>ไม่มี</p> <p>1.02</p>	<p>0.08</p> <p>1.02</p>	<p>บริษัทฯ ใช้บริการไอร่า แอดไวเซอร์ จำกัด ให้เป็น ปรึกษาทางด้านการเงินและ พัฒนาระบบการเงิน เพื่อให้มี ประสิทธิภาพยิ่งขึ้น ทั้งนี้อัตรา ค่าบริการเป็นไปตามราคาตลาด</p>
<p>ผู้ถือหุ้นใหญ่ - นาง หทัยรัตน์ จุฬางกูร (“นางหทัยรัตน์ จุฬาง กูร”) <u>ลักษณะธุรกิจ</u> นางหทัยรัตน์ จุฬางกูร เป็นผู้ถือหุ้นใหญ่ของ บริษัทฯ <u>ความสัมพันธ์</u> นางหทัยรัตน์ จุฬางกูร เป็นผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 ถือหุ้น ร้อยละ 26.38</p>	<p>1. ค่าใช้จ่ายของบริษัทฯ - ดอกเบี้ยจ่าย</p> <p>2. เงินกู้ยืมระยะสั้นจากผู้ถือหุ้น</p>	<p>224.89</p> <p>3,026.21</p>	<p>209.30</p> <p>3,046.86</p>	<p>บริษัทฯ ได้กู้ยืมเงินจาก นางหทัยรัตน์ จุฬางกูร เพื่อใช้ ในการดำเนินงานโดยมีอัตรา ดอกเบี้ยเป็นไปตามอัตราตลาด</p>



## 5. ข้อมูลทั่วไปและข้อมูลสำคัญอื่น

### 5.1 ข้อมูลทั่วไปของบริษัท

ชื่อบริษัท	บริษัท สายการบินบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน)
ชื่อย่อในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย	NOK
ประเภทธุรกิจ	สายการบินราคาประหยัด
เลขทะเบียนบริษัท	0107556000094
ที่ตั้งสำนักงานใหญ่	222 อาคารส่วนกลาง ชั้นที่ 4 ห้องเลขที่ 4235 ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงสนามบิน เขตดอนเมือง กรุงเทพมหานคร 10210
เว็บไซต์บริษัท	www.nokair.com
เว็บไซต์นักลงทุนสัมพันธ์	www.nokair.com/investor_relations
	โทรศัพท์ : (66) 2627 2000
	โทรสาร : -
หุ้นสามัญของบริษัท	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 บริษัทสายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) บริษัทฯ มีทุนจดทะเบียน 4,197,166,631 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้ หุ้นละ 1 บาท รวมทั้งสิ้น 4,197,166,631 บาท โดยมีทุนจดทะเบียนที่ชำระ แล้วจำนวน 3,729,186,806 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 1 บาท รวม ทั้งสิ้น 3,729,186,806 บาท โดยบริษัทฯ ได้นำหุ้นสามัญเข้าจด ทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยในหมวดธุรกิจขนส่ง และโลจิสติกส์ กลุ่มอุตสาหกรรมบริการ โดยใช้ชื่อย่อหลักทรัพย์ว่า “NOK”

### 5.2 ข้อมูลของบุคคลอ้างอิง

#### นายทะเบียนหลักทรัพย์

บริษัท ศูนย์รับฝากหลักทรัพย์ (ประเทศไทย) จำกัด
93 ถนนรัชดาภิเษก แขวงดินแดง เขตดินแดง กรุงเทพฯ 10400
โทรศัพท์ : (66) 2009 9000
โทรสาร : (66) 2009 9991
เว็บไซต์ : www.set.or.th/tsd

#### ผู้สอบบัญชี

สำนักงาน เอ.เอ็ม.ที.แอสโซซิเอท
491/27 อาคารสีลมพลาซ่า ถนนสีลม แขวงสีลม เขตบางรัก
กรุงเทพมหานคร 10500
โทรศัพท์ : (66) 2234 1676
เว็บไซต์ : <a href="https://amtasso.com/">https://amtasso.com/</a>

## 5.3 ข้อพิพาททางกฎหมาย

### คดีแรงงาน

5.3.1 สืบเนื่องจากการย้ายสถานประกอบการของบริษัทฯ ใน ปี 2563 บริษัทฯได้ทำคำร้องไปยังคณะกรรมการสวัสดิการแรงงาน ขอให้วินิจฉัยว่าการย้ายสถานประกอบการกิจการของบริษัทไม่ทำให้ลูกจ้างรวม 14 คนได้รับผลกระทบสำคัญต่อการดำรงชีวิตตามปกติของลูกจ้างหรือครอบครัวลูกจ้าง ต่อมาเมื่อคณะกรรมการสวัสดิการแรงงานได้วินิจฉัยแล้ว จึงมีคำสั่งที่ 30/2563 ลงวันที่ 7 ธันวาคม 2563 ให้บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) จ่ายค่าชดเชยพิเศษให้แก่ลูกจ้างทั้งหมด 14 ราย จากกรณีการย้ายสถานที่ประกอบกิจการของบริษัทฯ รวมเป็นเงิน 4,404,985 บาท พร้อมดอกเบี้ยอัตราร้อยละ 15 ต่อปี

อย่างไรก็ตามบริษัทฯ ไม่เห็นด้วยกับคำสั่งดังกล่าว จึงได้ทำการคัดค้านคำสั่งคณะกรรมการสวัสดิการแรงงาน โดยเป็นโจทก์ฟ้องคดีต่อศาลแรงงานกลางขอให้ศาลเพิกถอนคำสั่งของคณะกรรมการสวัสดิการแรงงาน ศาลแรงงานกลางจึงมีคำพิพากษาให้เพิกถอนคำสั่งของ คณะกรรมการสวัสดิการแรงงาน (จำเลยที่ 1) ที่ 30/2563 ลงวันที่ 7 ธันวาคม 2563 เฉพาะในส่วนการจ่ายค่าชดเชยพิเศษให้แก่ลูกจ้างลำดับที่ 4 ส่วนคำขออื่นของบริษัทฯ ให้ยก

ต่อมาเมื่อวันที่ 30 พฤษภาคม 2565 บริษัทฯ ในฐานะโจทก์จึงอุทธรณ์คำพิพากษาศาลแรงงานกลางดังกล่าว และเมื่อวันที่ 24 กรกฎาคม 2566 บริษัทฯ ได้มีคำร้องไปยังศาลแรงงานกลางให้พิจารณา กำหนดให้ลูกจ้างทั้ง 14 รายมีสิทธิได้รับเงินที่โจทก์ได้วางไว้เฉพาะต้นเงินเท่านั้น เนื่องจากแผนฟื้นฟูกิจการของบริษัทฯ กำหนดให้ข้อเรียกร้องของพนักงานเกี่ยวกับค่าชดเชยที่เกิดขึ้นภายหลังวันที่ศาล ได้มีคำสั่งฟื้นฟูกิจการให้ได้รับชำระหนี้ร้อยละ 100 ของภาระหนี้ต้นเงินคงค้าง ส่วนภาระหนี้ที่เหลือจากต้นเงิน ให้ถือว่าได้รับการปลดหนี้ทั้งจำนวนทั้งสิ้น

ปรากฏว่าเมื่อวันที่ 22 พฤษภาคม 2566 ศาลอุทธรณ์คดีชั้นอุทธรณ์คำพิพากษายืนตามศาลแรงงานกลาง ให้ลูกจ้างทั้ง 14 ราย ได้รับค่าชดเชยพิเศษ (เพิกถอนคำสั่งของคณะกรรมการสวัสดิการแรงงาน เฉพาะกรณีนายพิรัช วิริยาเสถียร) อย่างไรก็ตามเมื่อวันที่ 10 สิงหาคม 2566 บริษัทฯ ได้ยื่นคำร้องขอ อนุญาตฎีกาและฎีกาในคดีดังกล่าวแล้ว ปัจจุบันคดีจึงอยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลฎีกา

5.3.2 เจ้าหนี้รายหนึ่ง ซึ่งเป็นเจ้าหนี้กลุ่มที่ 7 ภายใต้แผนฟื้นฟูกิจการได้ยื่นคำขอรับชำระหนี้ในมูลหนี้ค่าจ้างแรงงานของบริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) (ลูกหนี้) อย่างไรก็ดี พนักงานพิทักษ์ทรัพย์ สอบสวนแล้ว มีคำสั่งให้ยกคำขอรับชำระหนี้ของเจ้าหนี้เสียทั้งสิ้น ตามพระราชบัญญัติล้มละลาย พ.ศ. 2483 มาตรา 90/32 วรรคสอง (1) ต่อมา เมื่อวันที่ 22 กุมภาพันธ์ 2566 ศาลล้มละลายกลางพิจารณาแล้ว มีคำสั่งให้แก้ไขคำสั่งของเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์อนุญาตให้เจ้าหนี้ได้รับชำระหนี้ในมูลหนี้ค่าชดเชยการเลิกจ้าง อย่างไรก็ตามทั้งเจ้าหนี้และลูกหนี้ต่างยื่นอุทธรณ์คำพิพากษาของศาลล้มละลายกลางเพื่อต่อสู้คดีในชั้นอุทธรณ์

ต่อมาในวันที่ 21 พฤศจิกายน 2566 ศาลอุทธรณ์คดีชั้นอุทธรณ์พิพากษาให้เจ้าหนี้มีสิทธิได้รับชำระหนี้ในส่วนชดเชยการเลิกจ้าง และค่าอื่นๆ พร้อมดอกเบี้ยร้อยละ 7.5 ต่อปี ของต้นเงิน 385,137 บาท นับแต่วันที่ถัดจากวันที่ศาลมีคำสั่งฟื้นฟูกิจการลูกหนี้ เป็นต้นไปจนกว่าจะชำระเสร็จแก่เจ้าหนี้ ค่าตอบแทนการทำงานของเจ้าหนี้ดังกล่าวเป็นค่าจ้าง จึงต้องนำมาเป็นฐานในการจ่ายค่าชดเชยเมื่อลูกหนี้เลิกจ้างเจ้าหนี้ ดังนั้น บริษัทฯ ในฐานะลูกหนี้จึงต้องจ่ายค่าชดเชยจากต้นเงินดังกล่าวไม่น้อยกว่าค่าจ้างอัตราสุดท้าย 180 วัน (6 เดือน)

อย่างไรก็ดี เจ้าหนี้ได้ยื่นขอคำร้องขออนุญาตฎีกาเมื่อวันที่ 19 มกราคม 2567 ปัจจุบันอยู่ระหว่างศาลล้มละลายกลางทำคำสั่งอนุญาตฎีกา

## ส่วนที่ 2

### การจัดการและการกำกับดูแลกิจการ

## 6. นโยบายการกำกับดูแลกิจการ

### 6.1 ภาพรวมของนโยบายและแนวปฏิบัติการกำกับดูแลกิจการ

บริษัทฯ ตระหนักถึงความสำคัญของการปฏิบัติตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีในการสร้างคุณค่าให้กิจการอย่างยั่งยืน จึงได้ส่งเสริมการกำกับดูแลกิจการที่ดีให้เกิดขึ้นในทุกระดับขององค์กรมาโดยตลอด และยกระดับการกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัทฯ ให้มีมาตรฐานที่สูงขึ้น เพื่อให้บริษัทฯ สามารถแข่งขันได้และมีผลประโยชน์ที่ดี โดยคำนึงถึงผลกระทบระยะยาว ประกอบธุรกิจอย่างมีจริยธรรม เคารพสิทธิและมีความรับผิดชอบต่อผู้ถือหุ้นและผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่าย เป็นประโยชน์ต่อสังคม และพัฒนาหรือลดผลกระทบด้านลบต่อสิ่งแวดล้อม รวมถึงทำให้บริษัทฯ สามารถปรับตัวได้ภายใต้ปัจจัยการเปลี่ยนแปลง

บริษัทฯ เชื่อมั่นว่านโยบายการกำกับดูแลกิจการที่ดีเป็นเครื่องมือที่แสดงให้เห็นถึงการมีระบบบริหารจัดการที่มีประสิทธิภาพโปร่งใส ตรวจสอบได้ ซึ่งจะสร้างความเชื่อมั่นต่อผู้ถือหุ้น นักลงทุน และผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่าย และตระหนักเป็นอย่างยิ่งว่าในการกำหนดความสำเร็จของการดำเนินกิจการนั้น ต้องคำนึงถึงจริยธรรมผลกระทบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมเป็นสำคัญนอกเหนือจากผลประโยชน์ทางการเงิน อันจะนำบริษัทฯ ไปสู่ความมั่นคงเจริญก้าวหน้าและส่งเสริมการเติบโตอย่างยั่งยืน

นอกจากนโยบายการกำกับดูแลกิจการที่ดีแล้ว บริษัทฯ ยังมีนโยบายเกี่ยวกับจรรยาบรรณและข้อพึงปฏิบัติในการปฏิบัติหน้าที่ของกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงาน (Code of Conduct) เพื่อให้มั่นใจว่ากรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานของบริษัทฯ ทั้งหมดปฏิบัติตามหน้าที่การทำงานด้วยความซื่อสัตย์ สุจริต เพื่อเสริมสร้างและรักษาชื่อเสียง ภาพลักษณ์ ความเชื่อมั่นขององค์กรในสายตาของบุคคลภายนอกตลอดถึงผู้ถือหุ้น นักลงทุนและผู้มีส่วนเกี่ยวข้องและเพื่อให้สอดคล้องและ เป็นไปตามนโยบายการกำกับดูแลกิจการที่ดีตามที่บริษัทฯ ได้กำหนดไว้

นอกจากนโยบายข้างต้น บริษัทฯ ยังได้จัดทำมีนโยบายการทำรายการที่เกี่ยวข้องกัน นโยบายป้องกันความขัดแย้งทางผลประโยชน์ นโยบายเกี่ยวกับการต่อต้านทุจริตหรือคอร์รัปชัน และระเบียบปฏิบัติในแต่ละเรื่อง เพื่อเป็นการกำหนดเป็นแนวปฏิบัติที่ชัดเจน อันจะพัฒนานำไปสู่การสร้างวัฒนธรรมองค์กรในเรื่องต่าง ๆ ที่สนับสนุนการกำกับดูแลกิจการที่ดี

ส่วนนโยบายและแนวปฏิบัติอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องที่ประกาศใช้บังคับ เช่น นโยบายและแนวปฏิบัติต่อพนักงาน นโยบายและแนวปฏิบัติต่อผู้ถือหุ้นหรือนักลงทุน นโยบายและแนวปฏิบัติต่อลูกค้า นโยบายและแนวปฏิบัติต่อคู่ค้าและ/หรือเจ้าหนี้ นโยบายและแนวปฏิบัติต่อคู่แข่ง นโยบายและแนวปฏิบัติต่อสังคม/ชุมชน นโยบายและแนวปฏิบัติเกี่ยวกับสิ่งแวดล้อม นโยบายนักลงทุนสัมพันธ์ นโยบายการเข้าทำรายการระหว่างกันของบริษัทฯ นโยบายคุณภาพ ความปลอดภัย และความมั่นคงองค์กร และแนวปฏิบัติการรับ-ให้ของขวัญ การเลี้ยง หรือผลประโยชน์อื่นใดเป็นต้น รายละเอียดสามารถดูเพิ่มเติมได้ในเว็บไซต์ของบริษัท(<http://nok-listedcompany.com/cg.html>)

บริษัทฯ ได้กำกับการดูแลให้มีการสื่อสารนโยบายการกำกับดูแลกิจการที่ดีและนโยบายเกี่ยวกับจรรยาบรรณและข้อพึงปฏิบัติในการปฏิบัติหน้าที่ของกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงาน รวมถึงนโยบายที่เกี่ยวข้องอย่างสม่ำเสมอและหลากหลายช่องทางเพื่อให้กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานทุกคนเข้าใจ และมีการนำไปปฏิบัติได้จริง เช่น ทางระบบเครือข่ายภายในองค์กร (Nok Intranet) ทางระบบจดหมายอิเล็กทรอนิกส์ (e-mail) เป็นต้น ทั้งยังได้เผยแพร่ทางเว็บไซต์ของบริษัทฯ (<http://nok-listedcompany.com/cg.html>)

[th.listedcompany.com/cg.html](http://th.listedcompany.com/cg.html)) เพื่อให้ผู้ถือหุ้น นักลงทุน และผู้สนใจเข้าดูได้อย่างสะดวกด้วย ซึ่งเป็นที่มั่นใจได้ว่าทุกคนเข้าใจและมีกลไกเพียงพอที่เอื้อให้มีการปฏิบัติตามนโยบายดังกล่าว

#### 6.1.1 นโยบายและแนวปฏิบัติที่เกี่ยวกับคณะกรรมการ

ตามที่ศาลล้มละลายกลางได้มีคำสั่งให้ฟื้นฟูกิจการของบริษัทฯ และมีคำสั่งแต่งตั้งผู้ทำแผนฟื้นฟูกิจการบริษัทฯ อันได้แก่ นายวุฒิภูมิ จุฬางกูร, นายไต้ ชอง อี, นายปริญญา ไวกัณณา, นายชวลิต อรรถศาสตร์, นายเกษมสันต์ วีระกุล ร่วมกับ บริษัท แกรนท์ ธอนตัน สเปเชียลิสต์ แอดไวซอรี เซอร์วิส เซส จำกัด ในวันที่ 4 พฤศจิกายน 2563 ส่งผลให้อำนาจหน้าที่ในการจัดการกิจการและทรัพย์สินของบริษัทฯ และบรรดาสหิติตามกฎหมายของคณะกรรมการและผู้ถือหุ้น ยกเว้นสิทธิที่จะได้รับเงินปันผลตกแก่ผู้ทำแผนฟื้นฟูฯ

ต่อมา ในวันที่ 29 กันยายน 2564 ศาลล้มละลายได้มีคำสั่งเห็นชอบด้วยแผนและแต่งตั้งผู้บริหารแผนฟื้นฟูกิจการบริษัทฯ อันได้แก่ นายวุฒิภูมิ จุฬางกูร, นายไต้ ชอง อี, นายปริญญา ไวกัณณา, และ นายชวลิต อรรถศาสตร์ ซึ่งส่งผลให้อำนาจหน้าที่ของผู้ทำแผนถูกแทนที่ด้วยผู้บริหารแผนจนกว่าแผนเป็นผลสำเร็จ โดยแผนจะได้รับการพิจารณาว่าสำเร็จต่อเมื่อผู้บริหารแผนได้ชำระหนี้เป็นไปตามเงื่อนไขที่ระบุไว้ในแผนติดต่อกันเป็นระยะเวลา 5 ปี นับจากวันที่ศาลมีคำสั่งเห็นชอบด้วยแผนหรือเมื่อได้รับเงินเพิ่มทุน/สินเชื่อใหม่เป็นไปตามเงื่อนไขของแผนนี้ ในจำนวนที่เพียงพอต่อการดำเนินธุรกิจ

#### 6.1.2 นโยบายและแนวปฏิบัติที่เกี่ยวกับผู้ถือหุ้น

บริษัทฯ ให้ความสำคัญและเคารพสิทธิของผู้ถือหุ้นทุกรายไม่ว่าผู้ถือหุ้นที่เป็นผู้บริหารและผู้ถือหุ้นที่ไม่เป็นผู้บริหาร รวมทั้งผู้ถือหุ้นต่างชาติอย่างเท่าเทียมกัน และบริษัทฯ ตระหนักดีว่า ผู้ถือหุ้นมีสิทธิในความเป็นเจ้าของบริษัทฯ ผู้ถือหุ้นยังคงมีสิทธิได้รับเงินปันผลตามข้อบังคับของบริษัทฯ รวมทั้งกำหนดให้กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานของบริษัทฯ ต้องปฏิบัติตามแนวทางดังต่อไปนี้

1. ปฏิบัติหน้าที่ด้วยความซื่อสัตย์สุจริต ตลอดจนตัดสินใจดำเนินการใด ๆ ตามหลักการของวิชาชีพ ด้วยความระมัดระวัง รอบคอบและเป็นธรรมต่อผู้ถือหุ้นทั้งรายใหญ่และรายย่อย เพื่อประโยชน์สูงสุดของผู้ถือหุ้นโดยรวม
2. นำเสนอรายงานสภาพภาพของบริษัทฯ ผลประกอบการ ข้อมูลฐานะทางการเงิน การบัญชี และรายงานอื่น ๆ โดยสม่ำเสมอและครบถ้วนตามความเป็นจริง
3. ห้ามไม่ให้แสวงหาผลประโยชน์ให้ตนเองและผู้อื่นโดยใช้ข้อมูลใด ๆ ของบริษัทฯ ซึ่งยังมิได้เปิดเผยต่อสาธารณะหรือดำเนินการใด ๆ ในลักษณะที่อาจก่อให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์กับบริษัทฯ นอกจากนี้ยังมีนโยบายอื่น ๆ ดังต่อไปนี้

#### 6.1.3 นโยบายการใช้ข้อมูลภายในของบริษัทฯ สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน)

บริษัทฯ ได้มีมาตรการการป้องกันกรณีผู้บริหารแผน กรรมการ ผู้บริหารแผนฟื้นฟูกิจการบริษัทฯ และผู้บริหารใช้ข้อมูลภายในเพื่อหาผลประโยชน์ให้แก่ตนเองและผู้อื่นในทางมิชอบ ซึ่งเป็นการเอาเปรียบผู้ถือหุ้นอื่น เช่น การซื้อขายหลักทรัพย์โดยใช้ข้อมูลภายใน การนำข้อมูลภายในไปเปิดเผยกับบุคคลที่เกี่ยวข้องกับผู้บริหารแผนฟื้นฟูกิจการบริษัทฯ กรรมการและผู้บริหาร ซึ่งอาจก่อให้เกิดความเสียหายต่อผู้ถือหุ้นโดยรวม จึงได้กำหนดนโยบายการใช้ข้อมูลภายในของบริษัทฯ ไว้ดังนี้

1. ให้ความรู้แก่ผู้บริหารแผนฟื้นฟูกิจการบริษัทฯ กรรมการและผู้บริหารของบริษัทฯ เกี่ยวกับหน้าที่ในการรายงานการถือครองหลักทรัพย์ของตน คู่สมรส และบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ ต่อสำนักงานคณะกรรมการกำกับ

หลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ตามมาตรา 59 และบทกำหนดโทษตามมาตรา 275 แห่งพระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ พ.ศ. 2535 (รวมทั้งที่มีการแก้ไขเพิ่มเติม) รวมทั้งการรายงานการได้มาหรือจำหน่ายหลักทรัพย์ของตน คู่สมรส และบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะต่อสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ตามมาตรา 246 และบทกำหนดโทษ ตามมาตรา 298 แห่งพระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ พ.ศ. 2535 (ที่มีการแก้ไขเพิ่มเติม)

2. ให้ผู้บริหารแผนฟื้นฟูกิจการบริษัทฯ กรรมการและผู้บริหารของบริษัทฯ รวมถึงคู่สมรสและบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ จัดทำและเปิดเผยรายงานการถือครองหลักทรัพย์และรายงานการเปลี่ยนแปลงการถือครองหลักทรัพย์ของบริษัทฯ ต่อสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ตามมาตรา 59 และบทกำหนดโทษ ตามมาตรา 275 แห่งพระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ พ.ศ. 2535 (รวมทั้งที่มีการแก้ไขเพิ่มเติม) และจัดส่งสำเนารายงานนี้ให้แก่บริษัทฯ ในวันเดียวกับวันที่ส่งรายงานต่อสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์

3. ผู้บริหารแผนฟื้นฟูกิจการบริษัทฯ กรรมการ ผู้บริหาร พนักงาน และลูกจ้างของบริษัทฯ และบริษัทย่อย ที่ได้รับทราบข้อมูลภายในที่เป็นสาระสำคัญซึ่งมีผลต่อการเปลี่ยนแปลงราคาหลักทรัพย์ต้อง ให้ความระมัดระวังในการซื้อขายหลักทรัพย์ของบริษัทฯ ในช่วง 1 เดือน ก่อนที่งบการเงินหรือข้อมูลภายในนั้นจะเปิดเผยต่อสาธารณชนและในช่วงระยะเวลา 24 ชั่วโมง ภายหลังจากที่ข้อมูลภายในของบริษัทฯ ได้เปิดเผยต่อสาธารณชนแล้ว ผู้ที่เกี่ยวข้องกับข้อมูลภายในต้องไม่เปิดเผยข้อมูลนั้นให้ผู้อื่นทราบจนกว่าจะได้มีการแจ้งข้อมูลนั้นให้แก่ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย มาตรการลงโทษหากมีการกระทำการฝ่าฝืนระเบียบปฏิบัติดังกล่าวข้างต้น บริษัทถือเป็นความผิดทางวินัยตามข้อบังคับการทำงานของบริษัทฯ โดยจะพิจารณาลงโทษตามควรแก่กรณี ได้แก่ การตัดเงินเดือนด้วยวาจา การตัดเงินเดือนเป็นหนังสือการภาคทัณฑ์ ตลอดจนการเลิกจ้างพ้นสภาพการเป็นพนักงานด้วยเหตุไล่ออก ปลดออก หรือให้ออก แล้วแต่กรณี เป็นต้น

4. ห้ามมิให้ผู้บริหารแผนฟื้นฟูกิจการบริษัทฯ กรรมการ ผู้บริหาร พนักงาน และลูกจ้างของบริษัทฯ ใช้ข้อมูลภายในของบริษัทฯ ที่มีหรืออาจมีผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงราคาของหลักทรัพย์ของบริษัทฯ ซึ่งยังมิได้เปิดเผยต่อสาธารณชน ซึ่งตนได้ล่วงรู้มาในตำแหน่งหรือฐานะเช่นนั้น มาใช้เพื่อการซื้อหรือขายหรือเสนอซื้อหรือเสนอขาย หรือชักชวนให้บุคคลอื่นซื้อหรือขาย หรือเสนอซื้อ หรือเสนอขายซึ่งหุ้นหรือหลักทรัพย์อื่น (ถ้ามี) ของบริษัทฯ ไม่ว่าทั้งทางตรงหรือทางอ้อม ในประการที่น่าจะเกิดความเสียหายแก่บริษัทฯ ไม่ว่าทั้งทางตรงหรือทางอ้อม และไม่ว่าการกระทำดังกล่าวจะทำเพื่อประโยชน์ต่อตนเองหรือผู้อื่น หรือนำข้อเท็จจริงเช่นนั้นออกเปิดเผยเพื่อให้ผู้อื่นกระทำการดังกล่าวโดยตนได้รับผลประโยชน์ตอบแทนหรือไม่ก็ตาม

5. ห้ามมิให้ผู้บริหารแผนฟื้นฟูกิจการบริษัทฯ กรรมการ ผู้บริหาร พนักงาน และลูกจ้างของบริษัทฯ เปิดเผยข้อมูลภายใน หรือความลับของบริษัทฯ ตลอดจนข้อมูลความลับของคู่ค้าของบริษัทฯ ที่ตนได้รับทราบจากการปฏิบัติหน้าที่ให้บุคคลภายนอกรับทราบ แม้ว่าการเปิดเผยข้อมูลดังกล่าวจะไม่ทำให้เกิดผลเสียหายแก่บริษัทฯ และคู่ค้าของบริษัทฯ

6. ผู้บริหารแผนฟื้นฟูกิจการบริษัทฯ กรรมการ ผู้บริหาร พนักงาน และลูกจ้างของบริษัทฯ มีหน้าที่เก็บรักษาความลับ และ/หรือ ข้อมูลภายในของบริษัทฯ และมีหน้าที่ในการใช้ข้อมูลภายในของบริษัทฯ เพื่อประโยชน์การดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ เท่านั้น ทั้งนี้ห้ามมิให้ ผู้บริหารแผน กรรมการผู้บริหาร พนักงาน และลูกจ้างของบริษัทฯ นำความลับ และ/หรือ ข้อมูลภายในของบริษัทฯ ไปใช้ประโยชน์ให้แก่บริษัทอื่นที่ตนเองเป็นผู้ถือหุ้น กรรมการ ผู้บริหาร พนักงาน และลูกจ้าง

7. ผู้บริหารแผนฟื้นฟูกิจการ กรรมการ ผู้บริหาร พนักงาน และลูกจ้างของบริษัทฯ มีหน้าที่ปฏิบัติตามแนวทางการใช้ข้อมูลภายในของพระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ และพระราชบัญญัติบริษัทมหาชนจำกัด รวมถึงกฎเกณฑ์อื่นที่เกี่ยวข้อง

#### 6.1.4 นโยบายการทำรายการที่เกี่ยวข้องกัน

บริษัทฯ ได้ให้ความสำคัญต่อการพิจารณารายการต่าง ๆ อย่างโปร่งใส และเป็นประโยชน์ต่อบริษัทเป็นสำคัญรวมทั้งให้ความสำคัญต่อการป้องกันรายการที่อาจเป็นความขัดแย้งทางผลประโยชน์ รายการที่เกี่ยวข้องกันหรือรายการระหว่างกัน จึงได้กำหนดนโยบายการทำรายการที่เกี่ยวข้องกันไว้ดังนี้

1. ผู้บริหารและพนักงานต้องปฏิบัติตามจรรยาบรรณของบริษัทฯ ซึ่งถือเป็นเรื่องสำคัญที่ต้องยึดถือปฏิบัติโดยเคร่งครัดเพื่อเป็นที่เชื่อถือและไว้วางใจของผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่าย และจัดให้มีการ เผยแพร่ข้อมูลความเข้าใจในการถือปฏิบัติของพนักงานทั้งบริษัทฯ
2. ผู้บริหารแผน กรรมการบริษัทฯ และผู้บริหารต้องแจ้งให้บริษัทฯ ทราบถึงความสัมพันธ์หรือรายการที่เกี่ยวข้องในกิจการที่อาจก่อให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์
3. มีการนำเสนอรายการที่เกี่ยวข้องกันต่อคณะผู้บริหารแผนเพื่อพิจารณาอนุมัติตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี และดูแลให้มีการปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ที่ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยและสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์กำหนด

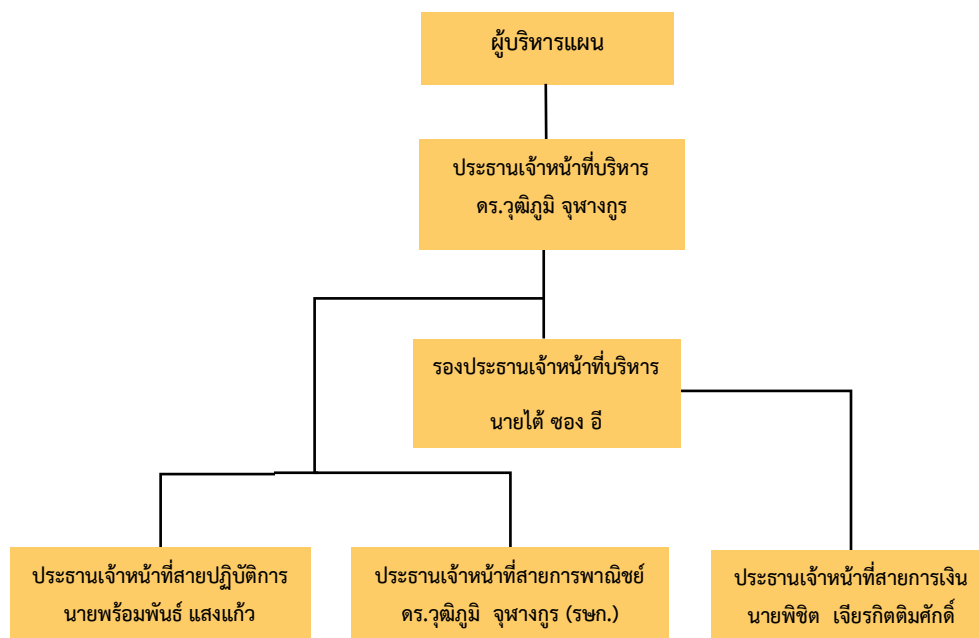
#### 6.1.5 นโยบายป้องกันความขัดแย้งทางผลประโยชน์

บริษัทฯ มีการกำหนดให้ผู้บริหารแผนฟื้นฟูกิจการบริษัทฯ กรรมการและผู้บริหารเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับส่วนได้เสียของตนและผู้เกี่ยวข้อง เพื่อใช้พิจารณาธุรกรรมของบริษัทฯ ที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ และสามารถตัดสินใจเพื่อประโยชน์ของบริษัทฯ ได้โดยรวม ซึ่งผู้บริหารแผน กรรมการและผู้บริหารที่มีส่วนได้เสียกับธุรกรรมที่ทำกับบริษัทไม่ควรมีส่วนร่วมในการตัดสินใจทำธุรกรรมดังกล่าว จึงได้กำหนดนโยบายป้องกันความขัดแย้งทางผลประโยชน์บนหลักการที่ว่า การตัดสินใจใด ๆ ในการดำเนินกิจกรรมทางธุรกิจจะต้องทำเพื่อผลประโยชน์สูงสุดของบริษัทเท่านั้น และควรหลีกเลี่ยงการกระทำที่ก่อให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์โดยกำหนดให้ผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องหรือมีส่วนได้เสียกับรายการที่พิจารณา ต้องแจ้งให้บริษัททราบถึงความสัมพันธ์หรือการมีส่วนได้เสียของตนในรายการดังกล่าว และต้องไม่เข้าร่วมการพิจารณาตัดสินใจ รวมถึงไม่มีอำนาจอนุมัติในธุรกรรมนั้น ๆ



7. โครงสร้างการกำกับดูแลกิจการ และข้อมูลสำคัญเกี่ยวกับ คณะกรรมการ คณะกรรมการชุดย่อย ผู้บริหาร พนักงาน และอื่น ๆ

7.1 โครงสร้างการกำกับดูแลกิจการปี 2566



7.2 ข้อมูลเกี่ยวกับคณะกรรมการบริษัทและผู้บริหารแผน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 คณะกรรมการของบริษัทประกอบด้วยกรรมการจำนวนทั้งสิ้น 5 ท่าน ดังนี้

รายชื่อกรรมการ	ตำแหน่ง
1. ดร.วุฒิภูมิ จุฬางกูร	กรรมการ/กรรมการบริหาร/ ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร
2. นายไต้ ซอง อี	กรรมการ
3. นายปริญญา ไหววัฒนา	กรรมการอิสระ
4. นายชวลิต อุตศาสตร์	กรรมการ
5. นายเกษมสันต์ วีระกุล	กรรมการ

## กรรมการผู้มีอำนาจลงนามแทนบริษัทตามหนังสือรับรองบริษัท

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 บริษัทมีกรรมการผู้มีอำนาจลงนามผูกพันบริษัท คือ กรรมการ 2 คนใน 4 คน ลงลายมือชื่อร่วมกันและประทับตราสำคัญของบริษัท ตามรายชื่อต่อไปนี้

- |                 |            |
|-----------------|------------|
| 1. นายชวลิต     | อรรถศาสตร์ |
| 2. นายวุฒิภูมิ  | จุฬางกูร   |
| 3. นายไต้       | ของ อี     |
| 4. นายเกษมสันต์ | วีระกุล    |

### 7.2.1 ข้อมูลเกี่ยวกับผู้บริหารแผน

ณ วันที่ 29 กันยายน 2564 ศาลล้มละลายกลางได้มีคำสั่งเห็นชอบด้วยแผนฟื้นฟูกิจการ ซึ่งมีผลแต่งตั้งผู้บริหารแผนฟื้นฟูกิจการ บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) จำนวนทั้งสิ้น 4 ท่าน ดังนี้

- |                |            |
|----------------|------------|
| 1. นายวุฒิภูมิ | จุฬางกูร   |
| 2. นายไต้      | ของ อี     |
| 3. นายปริญญญา  | ไววัฒนา    |
| 4. นายชวลิต    | อรรถศาสตร์ |

โดยในการปฏิบัติหน้าที่บริหารแผนฟื้นฟูกิจการให้ผู้บริหารแผนฟื้นฟูกิจการบริษัทฯ 2 ใน 4 คน ดังกล่าว ลงลายมือชื่อร่วมกัน มีอำนาจจัดการกิจการทรัพย์สินของลูกหนี้ได้

### 7.2.2 บทบาทหน้าที่ของคณะกรรมการและผู้บริหารแผนฟื้นฟูกิจการบริษัทฯ

#### ■ บทบาทหน้าที่ของคณะกรรมการ

ตามที่ศาลล้มละลายกลางได้มีคำสั่งเห็นชอบด้วยแผนฟื้นฟูกิจการบริษัทฯ ในวันที่ 29 กันยายน 2564 ซึ่งมีผลแต่งตั้งผู้บริหารแผนฟื้นฟูกิจการ เพื่อทำการบริหารแผนฟื้นฟูกิจการ ทำให้อำนาจหน้าที่ในการจัดการกิจการและทรัพย์สินของบริษัท และบรรดาสิทธิตามกฎหมายของคณะกรรมการสิ้นสุดลงและตกแก่ผู้บริหารแผนแทน จนกว่าแผนเป็นผลสำเร็จ

#### ■ บทบาทหน้าที่ของผู้บริหารแผน

ผู้บริหารแผนจะต้องบริหารจัดการกิจการและทรัพย์สินของบริษัท รวมถึงบริษัทร่วม/ย่อย ให้เป็นไปตามแนวทางที่กำหนดไว้ในแผนนี้ และตามอำนาจหน้าที่ และความรับผิดชอบที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัติล้มละลาย พ.ศ. 2483 และกฎหมายอื่นใดที่เกี่ยวข้อง อาทิ

1. บริหารจัดการเส้นทางการบิน โคร่งข่ายการบิน และบริหารจัดการเครื่องบินและอุปกรณ์ที่เกี่ยวข้อง การซ่อมบำรุงเครื่องบินและเครื่องยนต์ รวมถึงการเจรจา ต่อรอง เข้าทำนิติกรรม สัญญา ข้อตกลง และธุรกรรมใด ๆ เพื่อประโยชน์ของบริษัทรวมถึงแต่ไม่จำกัดเพียงการเจรจาและเข้าทำนิติกรรมสัญญาเพื่อแก้ไขข้อสัญญาเดิม ตามบันทึกข้อตกลง (Letter of Intent) หรือเอกสาร สัญญาอื่นใด ที่ผู้ทำแผนได้เจรจาตกลงไว้ และ/หรือ ที่ผู้บริหารแผนได้เจรจาเพิ่มเติมต่อไป

2. บริหารงานบุคคล และปรับเปลี่ยนโครงสร้างองค์กรภายในของบริษัทฯ รวมถึงการปรับลด/โอนย้าย พนักงานตามความเหมาะสมกับโครงสร้างธุรกิจ แก๊ซปรับปรุง ออกกฎ ข้อบังคับ ระเบียบคำสั่ง ประกาศ เกี่ยวกับการบริหารบุคคลทั้งหมด แก๊ซปรับปรุงค่าตอบแทนสวัสดิการและสิทธิประโยชน์ต่าง ๆ ดำเนินการเลิกจ้าง จ่ายค่าชดเชยและค่าใช้จ่ายในการเลิกจ้างสำหรับลูกจ้างที่ถูกเลิกจ้างภายหลังจากวันที่ ศาลมีคำสั่งให้ฟื้นฟูกิจการและแต่งตั้งผู้ทำแผนเป็นคราว ๆ ตามกรอบระยะเวลาที่ผู้บริหารแผนเห็นสมควร รวมถึงเข้าทำสัญญาจ้างใหม่ เจรจาต่อรองและตกลงระงับข้อพิพาทในเรื่องที่เกี่ยวข้องกับการปรับ โครงสร้างองค์กร เจรจาเสนอ และทำข้อตกลงใด ๆ ทั้งนี้ เพื่อความคล่องตัวในการดำเนินธุรกิจ และ/หรือ ประโยชน์ในการฟื้นฟูกิจการ

3. ปรับปรุงนโยบาย กระบวนการ ข้อบังคับ ระเบียบต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินธุรกิจการจัดซื้อจัด จ้างเพื่อให้กระบวนการดังกล่าวมีความคล่องตัว ความโปร่งใส สามารถตรวจสอบได้ และมีประสิทธิภาพ

4. บริหารจัดการและลงทุน/ร่วมลงทุนด้านการพาณิชย์ การตลาด การให้บริการ เทคโนโลยีสารสนเทศ และดิจิทัล ทั้งในส่วนที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจการบิน การซ่อมบำรุง และธุรกิจต่อเนื่องกับธุรกิจการบิน และใน ส่วนอื่น ๆ เพื่อเพิ่มโอกาสทางธุรกิจและศักยภาพในการสร้างรายได้ ของบริษัทและบริษัทย่อย

5. ร้องขอให้ศาลมีคำสั่งอนุญาตให้ทำข้อบังคับของบริษัทฯ ขึ้นใหม่หรือแก้ไขเปลี่ยนแปลงข้อบังคับหรือ ข้อความในหนังสือบริคณห์สนธิของบริษัทฯ ตามแนวทางที่กำหนดในแผน หรือแผนที่แก๊ซ รวมถึงการยื่น เอกสาร และ/หรือ คำขอต่อกระทรวงพาณิชย์ สำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาด หลักทรัพย์ ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย และ/หรือ หน่วยงานการอื่นใด เพื่อการปรับโครงสร้างทุน และการจัดสรรหุ้นเพิ่มทุนตามที่ระบุไว้ในแผน ทุนจดทะเบียนชำระแล้ว การออกหุ้น การจัดสรรหุ้นเพิ่ม ทุน การเปลี่ยนแปลงหนังสือรับรอง ข้อบังคับ และรายชื่อผู้ถือหุ้นและเอกสารคำขอหรือเอกสารอื่นใดที่ จำเป็นทุกประการ ทั้งนี้ ให้ผู้บริหารแผนมีอำนาจในการดำเนินการใด ๆ ที่เกี่ยวข้อง โดยต้องคำนึงถึง ผลประโยชน์ของบริษัทฯ และความเหมาะสม

1. จัดทำรายงานการปฏิบัติงานตามแผนเสนอต่อเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์

2. สรรหา และจัดจ้างผู้บริหารของบริษัทฯ และในบริษัทย่อย ที่มีความรู้ความสามารถในตำแหน่งที่ จำเป็นตามสายงานต่าง ๆ เพื่อประโยชน์ในการดำเนินกิจการตามแผนและบริหารธุรกิจของบริษัทฯ และบริษัทย่อย

3. เข้าตรวจสอบ ควบคุม กำกับดูแล รวมทั้งให้ความเห็นชอบ สำหรับการดำเนินการใด ๆ ของบริษัทย่อย

4. พิจารณาและว่าจ้างที่ปรึกษาทางกฎหมาย ที่ปรึกษาทางการเงิน บัญชีและภาษี ที่ปรึกษาทางธุรกิจ ที่ปรึกษาด้านทรัพยากรบุคคล ที่ปรึกษาด้านเทคโนโลยีสารสนเทศและดิจิทัล ผู้สอบบัญชี และ ที่ปรึกษาในด้านต่าง ๆ เท่าที่จำเป็นและเหมาะสม ตลอดจนมีอำนาจจ่ายเงินค่าตอบแทนและค่าใช้จ่าย อื่นใดที่เกี่ยวข้อง

5. บริหารกิจการและจัดการทรัพย์สินและทรัพย์สินทางปัญญาของบริษัทฯ และบริษัทร่วม/ย่อย ตลอดจน การจำหน่าย โอน ให้เช่า เข้าทำธุรกรรมใด ๆ ที่จำเป็นซึ่งเป็นการดำเนินการค้าตามปกติสำหรับ ภาระที่เกิดขึ้นก่อนและภายหลังจากศาลมีคำสั่งรับคำร้องขอฟื้นฟูกิจการของนกแอร์ และดำเนินการ อื่นใดที่เกี่ยวข้องอันจำเป็นและสมควรเพื่อให้การดำเนินการตามแผนบรรลุผลสำเร็จ

6. จำหน่าย จ่าย โอน ให้เช่า เข้าทำธุรกรรมใด ๆ เพื่อใช้หรือหาประโยชน์ซึ่งทรัพย์สินรอง โดยหมายรวมถึงที่ดิน อาคาร อุปกรณ์ หุ่นหรือเงินลงทุนในบริษัทร่วม/ย่อย เครื่องบิน เครื่องยนต์ พาหนะ และ/หรือ สินค้าคงเหลือ/พัสดุที่ไม่จำเป็นต้องดำเนินการดำเนินงานตามแนวทางที่กำหนดไว้ในแผน
7. โยกย้าย เปิด-ปิด ปรับปรุง สำนักงาน สำนักงานสาขา สถานประกอบการ ศูนย์ปฏิบัติการ และ/หรือ พื้นที่อื่นใดของนกอแอร์ เพื่อความคล่องตัวในการดำเนินธุรกิจ และ/หรือ ประโยชน์ในการฟื้นฟูกิจการ รวมถึงการดำเนินการใด ๆ ที่เกี่ยวข้องเพื่อบรรลุวัตถุประสงค์ดังกล่าว
8. มีอำนาจหน้าที่ในการติดตามทวงถาม ดำเนินการใด ๆ ให้ลูกหนี้ของบริษัทชำระหนี้ให้แก่บริษัทฯ โดยผู้บริหารแผนมีอำนาจในการติดตามเร่งรัด มีหนังสือบอกกล่าวให้ชำระหนี้ ให้ดำเนินคดีหรือดำเนินคดีต่อไป ทั้งคดีแพ่ง และคดีอาญา ทั้งนี้ ให้ผู้บริหารแผนมีอำนาจในการเจรจา ประนีประนอม ยอมความ ลดหนี้ ปลดหนี้ให้แก่ลูกหนี้ ในมูลหนี้ที่เกี่ยวข้อง ตามที่ผู้บริหารแผนเห็นสมควร ตามแนวทางที่กำหนดไว้ในแผนนี้
9. ผู้บริหารแผนมีอำนาจเพิ่มเติมข้อความให้เป็นไปตามเจตนารมณ์แห่งแผนนี้ แต่ทั้งนี้การเพิ่มเติมดังกล่าวจะต้องไม่เปลี่ยนแปลงในหลักการของแผนฟื้นฟูกิจการและไม่ก่อให้เกิดผลเสียต่อผลประโยชน์ของนกอแอร์ และบรรดาเจ้าหนี้
10. มีอำนาจกระทำการใด ที่เห็นว่าจำเป็นหรือสมควร ทั้งนี้ เพื่อประโยชน์หรือเพื่อการบริหารกิจการของนกอแอร์ หรือเพื่อรักษาสภาพประโยชน์ของนกอแอร์ หรือเพื่อให้การดำเนินการตามแผนฟื้นฟูกิจการ บรรลุวัตถุประสงค์ รวมถึงเพื่อเพิ่มศักยภาพในการจัดหากระแสเงินสดของนกอแอร์ แม้จะมีได้ระบุไว้โดยตรงหรือชัดแจ้งในแผน โดยผู้บริหารแผนต้องยึดถือหลักธรรมาภิบาลเป็นสำคัญ

### 7.3 ข้อมูลเกี่ยวกับคณะกรรมการชุดย่อย

ตามที่มีอำนาจหน้าที่ในการจัดการกิจการและทรัพย์สินของบริษัทฯ และบรรดาสหิตตามกฎหมายของคณะกรรมการได้ตกแก่ผู้บริหารแผนตามที่ศาลล้มละลายกลางได้มีคำสั่งเห็นชอบด้วยแผนฟื้นฟูกิจการในวันที่ 29 กันยายน 2564 แล้วนั้น ส่งผลให้บริษัทฯ มิได้มีการกรรมการชุดย่อยอีกต่อไป

#### 7.3.1 โครงสร้างกรรมการบริษัทฯ

โครงสร้างกรรมการบริษัทฯ ได้สิ้นสุดลง ณ วันที่ศาลล้มละลายกลางได้มีคำสั่งเห็นชอบด้วยแผนฟื้นฟูกิจการและแต่งตั้งผู้บริหารแผนฟื้นฟูกิจการบริษัท ในวันที่ 29 กันยายน 2564

#### 7.3.2 รายชื่อคณะกรรมการชุดย่อยแต่ละชุด

ไม่มี

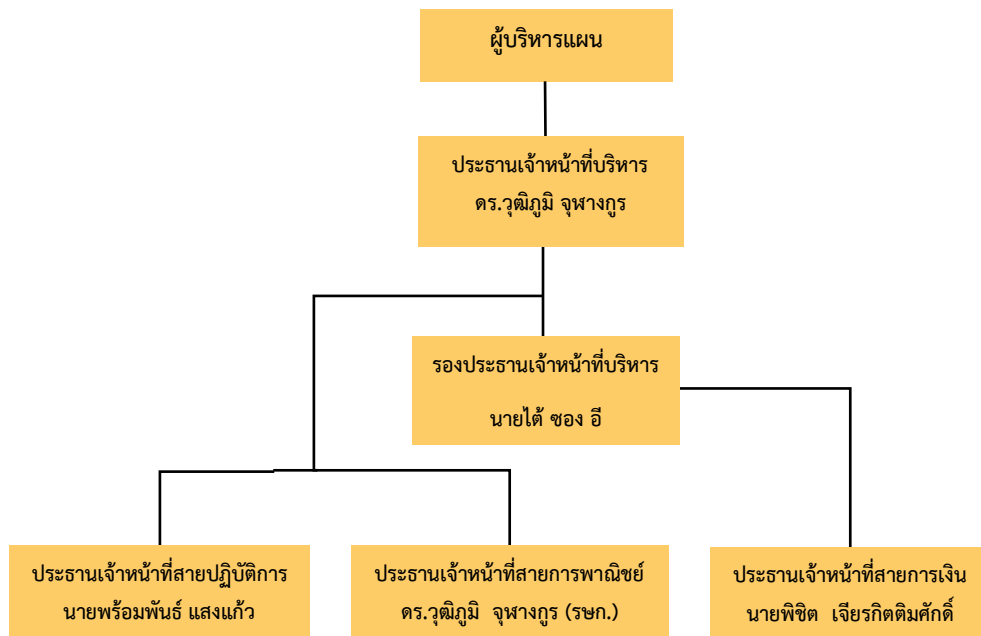
#### 7.3.3 รายชื่อกรรมการตรวจสอบที่มีความรู้และประสบการณ์

ตามที่มีอำนาจหน้าที่ในการจัดการกิจการและทรัพย์สินของบริษัทฯ และบรรดาสหิตตามกฎหมายของคณะกรรมการได้ตกแก่ผู้บริหารแผนตามที่ศาลล้มละลายกลางได้มีคำสั่งเห็นชอบด้วยแผนฟื้นฟูกิจการในวันที่ 29 กันยายน 2564 แล้วนั้น ส่งผลให้บริษัทฯ มิได้มีการกรรมการตรวจสอบอีกต่อไป

## 7.4 ข้อมูลเกี่ยวกับผู้บริหาร

### 7.4.1 โครงสร้าง รายชื่อและตำแหน่งของผู้บริหาร

#### โครงสร้างผู้บริหารปี 2566



#### รายชื่อและตำแหน่งของผู้บริหาร ปี 2566

รายชื่อผู้บริหาร	ตำแหน่งในบริษัท
1. ดร.วุฒิภูมิ จุฬางกูร	กรรมการ / ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร
1. นายไต้ ของ อี	รองประธานเจ้าหน้าที่บริหาร
2. นายพร้อมพันธ์ แสงแก้ว	ประธานเจ้าหน้าที่สายปฏิบัติการ
4. ดร.วุฒิภูมิ จุฬางกูร (รชก.)	ประธานเจ้าหน้าที่สายการพาณิชย์
5. นายพิชิต เจียรกิตติมศักดิ์	ประธานเจ้าหน้าที่สายการเงิน

#### 7.4.2 นโยบายการจ่ายค่าตอบแทนผู้ทำแผน ผู้บริหารแผน และผู้บริหารของบริษัทฯ

##### ■ นโยบายการจ่ายค่าตอบแทนผู้บริหารของบริษัทฯ

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 บริษัทฯ มีผู้บริหาร จำนวนทั้งสิ้น 4 คน ได้รับค่าตอบแทนในรูปแบบเงินเดือน โบนัส และผลตอบแทนอื่น ๆ เช่น เงินประกันสังคม เงินกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ ค่าตำแหน่ง ค่าพาหนะเหมาจ่าย เป็นต้น ทั้งนี้ การให้โบนัสแก่กรรมการและผู้บริหารของบริษัทฯ จะพิจารณาจากผลกำไรจากการดำเนินงานและผลงานของผู้บริหารแต่ละคน โดยในปี 2566 บริษัทฯจ่ายค่าตอบแทนให้ผู้บริหารบริษัทจำนวน 4 คน ซึ่งเป็นการจ่ายในลักษณะเงินเดือนรวมทั้งสิ้น 14.71 ล้านบาท และงดจ่ายโบนัส

นอกจากค่าตอบแทนที่เป็นตัวเงินแล้ว ผู้บริหารบริษัทฯ ยังได้รับสิทธิประโยชน์บัตรโดยสารในเส้นทางที่บริษัทฯ ให้บริการเป็นจำนวน 20 เที่ยวบินต่อปี (ไม่รวมค่าธรรมเนียมต่าง ๆ อาทิ ค่าธรรมเนียมน้ำมัน ค่าภาษีสนามบิน ค่าประกันภัย ค่าธรรมเนียมในการดำเนินการและภาษีมูลค่าเพิ่ม เป็นต้น

#### 7.5 ข้อมูลเกี่ยวกับพนักงาน

ปี 2566 บริษัทฯ มีจำนวนพนักงาน (รวมถึงผู้บริหาร) ดังต่อไปนี้

หน้าที่	จำนวน (คน)
ผู้บริหาร	4
นักบิน	135
ลูกเรือ	248
ฝ่ายซ่อมบำรุง	150
พนักงานภาคพื้น	464
อื่น ๆ	334
รวม	1,335

##### ■ ค่าตอบแทนพนักงาน (ไม่รวมผู้บริหาร 4 ท่าน)

บริษัทฯ มีค่าตอบแทนรวมของพนักงาน (ไม่รวมผู้บริหาร) ในรูปแบบเงินเดือนและโบนัส ค่าคอมมิชชั่น และผลตอบแทนอื่น ๆ ในรอบบัญชี 2566 ดังต่อไปนี้

ค่าตอบแทน	2566 (ล้านบาท)
เงินเดือนและโบนัส	357.35
ค่าคอมมิชชั่น	5.23
ผลตอบแทนอื่น	243.34
รวม	605.93

■ **กองทุนสำรองเลี้ยงชีพ**

บริษัทได้จัดตั้งกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ เมื่อวันที่ 13 กรกฎาคม 2554 กับ บริษัทหลักทรัพย์จัดการกองทุน ไทยพาณิชย์ จำกัด โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อส่งเสริมการออมของพนักงานในระยะยาว สร้างหลักประกันให้กับพนักงานและครอบครัวในกรณีที่ออกจากงาน เกษียณอายุ หรือเสียชีวิต นอกจากนี้ กองทุนสำรองเลี้ยงชีพยังเป็นแรงจูงใจทำให้พนักงานทำงานกับบริษัทฯ เป็นระยะเวลานาน ก่อให้เกิดความสัมพันธ์ที่ดีระหว่างนายจ้างและลูกจ้าง ซึ่งช่วยให้ประสิทธิภาพในการทำงานดีขึ้น โดยในปี 2566 บริษัทได้จ่ายเงินสมทบเข้ากองทุนสำรองเลี้ยงชีพ จำนวน 3,033,978.00 บาท

**7.6 ข้อมูลสำคัญอื่น ๆ**

**7.6.1 ระบุรายชื่อบุคคลที่ได้รับมอบหมายให้รับผิดชอบ**

- เลขานุการบริษัท : นางกนกวรรณ โคสกันัน
- ผู้ควบคุมดูแลการทำบัญชี : นางสาวเดือน สัมยารอ

## นางกนกวรรณ โคสกันัน

วันที่เข้าดำรงตำแหน่ง 13 มีนาคม 2566

### คุณวุฒิการศึกษา/ประวัติการอบรม

- ปริญญาโท รัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต (รป.ม.) / MP.A.  
สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์ (NIDA)
- ปริญญาตรี ศิลปศาสตรบัณฑิต (รัฐศาสตร์) มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

### การอบรมหลักสูตรพัฒนาความรู้ต่อเนื่องด้านเลขานุการบริษัท

- หลักสูตรโครงการพัฒนาวชิรพลเลขานุการบริษัท ปี 2566 จัดโดย สมาคมบริษัทจดทะเบียนไทย
- หลักสูตร Company Secretary Program (CSP) รุ่น 139/2566 จัดโดย สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
- หลักสูตร Company Secretary Program (CSP) จัดโดย สมาคมบริษัทจดทะเบียนไทย
- หลักสูตร Company Reporting Program (CRP) จัดโดย สมาคมบริษัทจดทะเบียนไทย
- หลักสูตร Board Reporting Program (BRP) จัดโดย สมาคมบริษัทจดทะเบียนไทย
- หลักสูตร ดิวเข้มให้เต็ม 100 (AGM Checklist) จัดโดย ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย
- หลักสูตรบทบาทเลขานุการต่อการขับเคลื่อน ESG

### ประสบการณ์การทำงาน 5 ปีย้อนหลัง

มิถุนายน 2566 - ปัจจุบัน

เลขานุการบริษัท

บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) / ธุรกิจขนส่งและโลจิสติกส์ทางอากาศ

มีนาคม 2566 - 31 ธันวาคม 2566

ผู้ช่วยรองประธานเจ้าหน้าที่บริหาร

บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) / ธุรกิจขนส่งและโลจิสติกส์ทางอากาศ

การเปลี่ยนแปลงสัดส่วนการถือหุ้นในบริษัท (%) ในปี 2565 ของตนเอง / คู่สมรส / บุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ : ไม่มี

สัดส่วนการถือหุ้นในบริษัท (%) : 0.00%

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างกรรมการและผู้บริหาร : ไม่มี



นางสาวเดือน สัยยารอ

วันที่เข้าดำรงตำแหน่ง 1 สิงหาคม 2565

คุณวุฒิการศึกษา/ประวัติการอบรม

- ปริญญาตรี บัญชีบัณฑิต มหาวิทยาลัยนอร์ทกรุงเทพ

การอบรมหลักสูตรพัฒนาความรู้ต่อเนื่องด้านบัญชี

- หลักสูตรการบันทึกบัญชีและแนวปฏิบัติในการรับรู้รายการตามมาตรฐานการบัญชีที่ใช้ในปัจจุบัน
- เกณฑ์คงค้าง ปัญหาการบันทึกบัญชีตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ของกิจการ NPAEs
- สารสนเทศทางการบัญชี
- จรรยาบรรณของผู้จัดทำและผู้สอบบัญชีรับอนุญาต

ประสบการณ์การทำงาน 5 ปีย้อนหลัง

- 2565 – ปัจจุบัน Group Financial Reporting Supervisor  
บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด(มหาชน) / ธุรกิจขนส่งและโลจิสติกส์ทางอากาศ
- 2560 – 2565 Senior Account Receivable  
บริษัท ไอพีซี อินดัสเตรียล จำกัด / ธุรกิจรับเหมาก่อสร้าง

การเปลี่ยนแปลงสัดส่วนการถือหุ้นในบริษัท (%) ในปี 2565 ของตนเอง / คู่สมรส / บุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ: ไม่มี

สัดส่วนการถือหุ้นในบริษัท (%): 0.00%

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างกรรมการและผู้บริหาร: ไม่มี

## 7.6.2 ค่าตอบแทนของผู้สอบบัญชี

ค่าตอบแทนผู้สอบบัญชีของบริษัท (Audit fee) และค่าสอบบัญชีของบริษัทย่อย ประจำปี 2566 อันได้แก่สำนักงาน เอ.เอ็ม.ที.แอสโซซิเอท โดยนายศิริเมธี อัครโชติกุลนันท์ ผู้สอบบัญชีรับอนุญาตเลขทะเบียน 11821 เป็นจำนวนเงินรวม 2,350,000 บาท และ ค่าสอบบัญชีของ บริษัทย่อย 2 บริษัท บริษัทละ 50,000 บาท รวม 100,000 บาท รายละเอียดเป็นค่าเดินทาง และอื่นๆ เป็นวงเงิน 400,000 บาท โดยเบิกจ่ายตามจริง

## 8. รายงานผลการดำเนินงานสำคัญด้านการกำกับดูแลกิจการ

### 8.1 สรุปผลการปฏิบัติหน้าที่ของผู้ทำแผน และผู้บริหารแผนในรอบปีที่ผ่านมา

#### 8.1.2 การเข้าร่วมประชุมและการจ่ายค่าตอบแทนผู้ทำแผน/ผู้บริหารแผนรายบุคคล

บริษัทได้จัดประชุม ณ สำนักงานใหญ่ และมีทางเลือกให้แก่ผู้เข้าร่วมประชุมในการประชุมผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ โดยผู้บริหารแผนพื้นที่ปฏิบัติการบริษัทฯ จะได้รับค่าตอบแทนในอัตราเดือนละ 120,000 บาท/คน จนกว่าจะออกจากแผนพื้นที่ปฏิบัติการ

- จำนวนครั้งของการประชุม และจำนวนครั้งที่ผู้บริหารแผนแต่ละรายเข้าร่วมประชุมในปี 2566 มิได้มีการจัดการประชุมคณะกรรมการบริษัท หากแต่เพียง มีการจัดประชุมผู้บริหารแผนพื้นที่ปฏิบัติการจำนวน 28 ครั้ง โดยรายละเอียดการเข้าร่วมประชุมเป็นดังนี้

รายชื่อผู้บริหารแผนพื้นที่ปฏิบัติการ	จำนวนครั้งที่เข้าประชุม ผู้บริหารแผนพื้นที่ปฏิบัติการ
1. นายปริญญา ไหววัฒนา	28/28
2. นายชวลิต อุตศาสตร์	27/28
3. นายไต้ ของ อี	28/28
4. นายวุฒิมิ จุฬางกูร	28/28

## 9. การควบคุมภายในและรายการระหว่างกัน

บริษัทฯ ได้พิจารณาข้อมูลรายการระหว่างกันของบริษัทฯ ในรอบปี 2566 ประกอบกับการสอบถามข้อมูลต่าง ๆ จากฝ่ายบริหารของบริษัทฯ กับบุคคล/นิติบุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง รวมทั้งสอบทานข้อมูลตามที่ระบุในหมายเหตุประกอบงบการเงินของผู้สอบบัญชีแล้วเห็นว่า รายการระหว่างกันของบริษัทฯ กับบุคคลหรือนิติบุคคลที่อาจมีความขัดแย้งและเกิดขึ้นในรอบปี 2566 เป็นรายการที่เป็นไปเพื่อการดำเนินธุรกิจตามปกติของบริษัทและเป็นไปตามเงื่อนไขการค้าทั่วไป ในลักษณะเดียวกันกับที่วิญญูชนจะพึงกระทำกับคู่สัญญาทั่วไปในสถานการณ์เดียวกันด้วยอำนาจต่อรองทางการค้าที่ปราศจากอิทธิพลในการที่คู่สัญญาอีกฝ่ายมีสถานะเป็นบุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง (Arm's Length Basis) และไม่มี การถ่ายเทผลประโยชน์ระหว่างบริษัทฯ และบุคคล/นิติบุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง ทั้งนี้รายการระหว่างกันของบริษัทฯ ในปี 2566 มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

รายการระหว่างกัน

บุคคล/นิติบุคคลที่อาจ มีความขัดแย้ง /ความสัมพันธ์	ประเภทรายการ	มูลค่าของรายการ (ล้านบาท)		ความจำเป็น/ความ สมเหตุสมผลของรายการ ความเห็นของคณะกรรมการ ตรวจสอบ
		2566	2565	
<b>บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)</b> <b>(“การบินไทย”)</b> <u>ลักษณะธุรกิจ</u> การบินไทยประกอบ ธุรกิจสายการบินเต็ม รูปแบบ (Full Service Airline) <u>ความสัมพันธ์</u> การบินไทยเป็นผู้ถือหุ้น ของบริษัทฯ โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 ถือหุ้นร้อยละ 8.91	<b>1.ค่าใช้จ่ายของบริษัทฯ</b> <u>การซ่อมบำรุง</u> บริษัทฯ ได้ว่าจ้างการบินไทยในการซ่อม บำรุงเครื่องบินที่เช่ามาจากการบินไทย และที่เช่าจากภายนอก - ค่าซ่อมบำรุงรักษาเครื่องบิน	35.85	12.8	สำหรับด้านการซ่อมบำรุง การบินไทยจัดเป็นเพียง ผู้ประกอบการเพียงไม่กี่รายใน ประเทศไทยที่มีใบอนุญาตใน การซ่อมบำรุงเครื่องบิน บริษัทฯ และบริษัทย่อย จึงจำเป็นต้องใช้ บริการจากการบินไทย อีกทั้ง ราคาซ่อมบำรุงดังกล่าวก็ เป็นไปตามราคากลาง ปัจจุบัน บริษัทฯ และบริษัทย่อย ยังคงมี การใช้บริการการซ่อมบำรุง อะไหล่ และเช่าอุปกรณ์เพื่อการ ซ่อมกับการบินไทยในส่วนของ เครื่องบินที่เช่าจากภายนอกด้วย
	<u>ค่าบริการภาคพื้นดินและค่าอาหารสำหรับผู้โดยสาร นักบิน และลูกเรือ</u> ค่าบริการภาคพื้นดินในสถานีซึ่งผู้ ให้บริการตามสัญญาให้บริการภาคพื้นดิน ตามปกติของบริษัทฯ มีอุปกรณ์ไม่เพียงพอ - ค่าบริการภาคพื้น - ค่าอาหารสำหรับผู้โดยสาร นักบิน และ ลูกเรือ - ค่ารถสำหรับผู้โดยสาร	ไม่มี	ไม่มี	รายการดังกล่าวเป็นรายการที่ จำเป็นในการดำเนินธุรกิจของ บริษัทฯ และบริษัทย่อย และ ค่าบริการดังกล่าวก็เป็นไปตาม ราคากลาง
		ไม่มี	ไม่มี	
		ไม่มี	ไม่มี	

บุคคล/นิติบุคคลที่อาจ มีความขัดแย้ง /ความสัมพันธ์	ประเภทรายการ	มูลค่าของรายการ (ล้านบาท)		ความจำเป็น/ความ สมเหตุสมผลของรายการ ความเห็นของคณะกรรมการ ตรวจสอบ
		2566	2565	
	<p><u>ค่าใช้จ่ายอื่นๆ</u></p> <p>บริษัทฯ มีค่าใช้จ่ายอื่นๆ จากการให้บริการการบินไทย เช่น ค่าฝึกอบรม ค่าเบี้ยประกันภัย เป็นต้น</p> <p>- ค่าใช้จ่ายอื่นๆ</p> <p><b>2. รายได้ของบริษัทฯ</b></p> <p><u>ค่าตัวโดยสาร</u></p> <p>บริษัทฯ ให้บริการขนส่งทางอากาศแก่ผู้โดยสารของการบินไทยตามสัญญาการทำการบินร่วม (Code Share Agreement) และสัญญาโอนผู้โดยสารระหว่างกัน (Passenger Transfer Agreement)</p> <p>- รายได้ค่าโดยสาร</p> <p>- รายได้จากการให้บริการ</p>	<p>ไม่มี</p> <p>ไม่มี</p> <p>ไม่มี</p> <p>0.007</p>	<p>ไม่มี</p> <p>ไม่มี</p> <p>ไม่มี</p> <p>0.6</p>	<p>รายการดังกล่าวเป็นรายการที่จำเป็นในการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ และบริษัทย่อย และค่าบริการเป็นไปตามราคาตลาด</p> <p>บริษัทฯ ได้ทำสัญญาการบินร่วม (Code Share Agreement) กับการบินไทย เพื่อเพิ่มช่องทางการจำหน่ายบัตรโดยสารของบริษัทฯ นอกจากนั้นราคาจำหน่ายบัตรดังกล่าวของบริษัทฯ ก็ได้ต่ำกว่าอัตราราคาจำหน่ายบัตรของผู้โดยสารรายอื่น ส่วนสัญญาโอนผู้โดยสารระหว่างกัน (Passenger Transfer Agreement) ก็เป็นไปเพื่อการโอนผู้โดยสารระหว่างสายการบินในกรณีเกิดการยกเลิกหรือเกิดความล่าช้าของเที่ยวบิน</p>
	<b>3. เจ้าหนี้การค้า</b>	37.38	33.60	

บุคคล/นิติบุคคลที่อาจ มีความขัดแย้ง /ความสัมพันธ์	ประเภทรายการ	มูลค่าของรายการ (ล้านบาท)		ความจำเป็น/ความ สมเหตุสมผลของรายการ ความเห็นของคณะกรรมการ ตรวจสอบ
		2566	2565	
<p>บริษัท ดอนเมือง อินเตอร์เนชั่นแนล แอร์ พอร์ต โฮเต็ล จำกัด ("แอร์พอร์ต โฮเต็ล") <u>ลักษณะธุรกิจ</u> แอร์พอร์ต โฮเต็ล ประกอบธุรกิจโรงแรม อมารี ดอนเมืองแอร์ พอร์ต ซึ่งตั้งอยู่ใกล้กับ ท่าอากาศยานดอนเมือง <u>ความสัมพันธ์</u> การบินไทย ซึ่งเป็นผู้ถือ หุ้นของบริษัทฯ และ จัดเป็นผู้มีอำนาจควบคุม ใน แอร์พอร์ต โฮเต็ลโดย ถือหุ้นร้อยละ 40.0 ใน แอร์พอร์ต โฮเต็ล</p>	<p>1.ค่าใช้จ่ายของบริษัทฯ</p> <p>1.1 ค่าที่พัก บริษัทฯ ได้ใช้บริการที่พักจากแอร์พอร์ต โฮเต็ล สำหรับพนักงานสถานีต่างจังหวัดที่ เดินทางเข้ามาปฏิบัติงานและฝึกอบรมที่ สถานีกรุงเทพ - ค่าที่พัก และค่าจัดเลี้ยง</p>	0.37	0.5	<p>บริษัทฯ เลือกใช้บริการห้องพัก และห้องจัดเลี้ยงจากแอร์พอร์ต โฮเต็ลเพื่อเป็นที่พักให้พนักงาน จากสถานีต่างจังหวัดที่เดิน ทางเข้ามาปฏิบัติงาน และ ฝึกอบรมที่ท่าอากาศยาน นานาชาติดอนเมือง เนื่องจาก โรงแรมดังกล่าวเป็นโรงแรมแห่ง เดียวที่อยู่ใกล้เคียงกับท่าอากาศ ยานนานาชาติดอนเมือง ซึ่งมี ทางเดินเชื่อมโดยตรงไปยัง อาคารผู้โดยสารและออฟฟิศ สำนักงานของบริษัทฯ อันจะ เป็นการอำนวยความสะดวก สะดวกสบายและประหยัด ค่าใช้จ่ายในการเดินทางให้แก่ พนักงานของบริษัทฯ ทั้งนี้อัตรา ค่าบริการเป็นไปตามราคาตลาด</p>
	2. เจ้าหนี้การค้า	0.03	0.05	

บุคคล/นิติบุคคลที่อาจ มีความขัดแย้ง /ความสัมพันธ์	ประเภทรายการ	มูลค่าของรายการ (ล้านบาท)		ความจำเป็น/ความ สมเหตุสมผลของรายการ ความเห็นของคณะกรรมการ ตรวจสอบ
		2566	2565	
บริษัท ไทยไฟลท์ เทรนนิง จำกัด (“ไทยไฟลท์ เทรนนิง”) <u>ลักษณะธุรกิจ</u> ไทยไฟลท์ เทรนนิง ให้บริการฝึกอบรม บุคลากรด้านการบิน <u>ความสัมพันธ์</u> การบินไทย ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ ถือหุ้นร้อยละ 49.0 ในไทยไฟลท์เทรนนิง	1. ค่าบริการ - ค่าฝึกอบรม  2. เจ้าหน้าที่การค้า	2.33  ไม่มี	2.4  ไม่มี	รายการดังกล่าวเป็นรายการที่จำเป็นในการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ อีกทั้ง หากบริษัทฯ ดำเนินการเอง บริษัทฯ จะมีค่าใช้จ่ายที่สูงกว่า

บุคคล/นิติบุคคลที่อาจ มีความขัดแย้ง /ความสัมพันธ์	ประเภทรายการ	มูลค่าของรายการ (ล้านบาท)		ความจำเป็น/ความ สมเหตุสมผลของรายการ ความเห็นของคณะกรรมการ ตรวจสอบ
		2566	2565	
<b>บริษัท ไทยสมายล์ แอร์เวย์ จำกัด ("ไทยสมายล์")</b> <u>ลักษณะธุรกิจ</u> สายการบิน ราคา ประหยัดในเครื่องบิน ไทย ที่นำเสนอทางเลือก ใหม่ให้กับลูกค้าที่ ต้องการบินในระยะทาง ใกล้ <u>ความสัมพันธ์</u> การบินไทย ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้น หนึ่งของบริษัทฯ และ จัดเป็นผู้มีอำนาจควบคุม ในไทยสมายล์โดยถือหุ้น ทั้งหมดของไทยสมายล์	<b>1. ค่าใช้จ่ายของบริษัทฯ</b> 1.1 ค่าบัตรโดยสาร บริษัทฯ ใช้บริการขนส่งทางอากาศสำหรับ ผู้โดยสารของสายการบินตามสัญญาโอน ผู้โดยสารระหว่างกัน (Passenger Transfer Agreement) - ค่าบัตรโดยสาร	ไม่มี	ไม่มี	บริษัทฯ ได้ทำสัญญาโอน ผู้โดยสารระหว่างกัน (Passenger Transfer Agreement) กับไทยสมายล์เพื่อทำการโอน ผู้โดยสารระหว่างกันในกรณีเกิด การยกเลิกหรือเกิดความล่าช้า ของเที่ยวบินในราคาที่ตกลงกัน ไว้ล่วงหน้า
	<b>2. รายได้ของบริษัทฯ</b> 2.1 ค่าบัตรโดยสาร บริษัทฯ ให้บริการขนส่งทางอากาศแก่ ผู้โดยสารของ บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด ตามสัญญาโอนผู้โดยสารระหว่างกัน (Passenger Transfer Agreement) - รายได้ค่าโดยสาร - รายได้จากการบินให้บริการ	0.49 ไม่มี	1.57 ไม่มี	บริษัทฯ ได้ทำสัญญาโอน ผู้โดยสารระหว่างกัน (Passenger Transfer Agreement) กับไทยสมายล์เพื่อทำการโอน ผู้โดยสารระหว่างกันในกรณีเกิด การยกเลิกหรือเกิดความล่าช้า ของเที่ยวบินในราคาที่ ตกลง กันล่วงหน้า
	<b>3. ลูกหนี้การค้า</b>	0.08	0.02	
	<b>4. เจ้าหนี้การค้า</b>	0.24	0.17	

บุคคล/นิติบุคคลที่อาจ มีความขัดแย้ง /ความสัมพันธ์	ประเภทรายการ	มูลค่าของรายการ (ล้านบาท)		ความจำเป็น/ความ สมเหตุสมผลของรายการ ความเห็นของคณะกรรมการ ตรวจสอบ
		2566	2565	
<b>บริษัท ไอร่า แอดไวเซอร์ จำกัด ("ไอร่าแอดไวเซอร์")</b> <u>ลักษณะธุรกิจ</u> ไอร่าแอดไวเซอร์ประ กอบกิจการให้คำปรึกษา ด้านการบริหารจัดการ การเงิน <u>ความสัมพันธ์</u> ผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ ถือ หุ้นในกลุ่มบริษัทไอร่า	<b>1. ค่าใช้จ่ายของบริษัทฯ</b> - ค่าบริการที่ปรึกษาทางการเงิน  <b>2. เจ้าหนี้อื่น</b>	ไม่มี  1.02	0.08  1.02	บริษัทฯ ใช้บริการไอร่า แอดไวเซอร์ จำกัด ให้เป็น ปรึกษาทางด้านการเงินและ พัฒนาระบบการเงิน เพื่อให้มี ประสิทธิภาพยิ่งขึ้น ทั้งนี้อัตรา ค่าบริการเป็นไปตามราคาตลาด
<b>ผู้ถือหุ้นใหญ่ - นาง หทัยรัตน์ จุฬางกูร ("นางหทัยรัตน์ จุฬาง กูร")</b> <u>ลักษณะธุรกิจ</u> นางหทัยรัตน์ จุฬางกูร เป็นผู้ถือหุ้นใหญ่ของ บริษัทฯ <u>ความสัมพันธ์</u> นางหทัยรัตน์ จุฬางกูร เป็นผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 ถือหุ้น ร้อยละ 26.38	<b>1. ค่าใช้จ่ายของบริษัทฯ</b> - ดอกเบี้ยจ่าย  <b>2. เงินกู้ยืมระยะสั้นจากผู้ถือหุ้น</b>	224.89  3,026.21	209.30  3,046.86	บริษัทฯ ได้กู้ยืมเงินจาก นางหทัยรัตน์ จุฬางกูร เพื่อใช้ใ การดำเนินงานโดยมีอัตรา ดอกเบี้ยเป็นไปตามอัตราตลาด



### **ส่วนที่ 3**

## **รายงานทางการเงิน**

บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

---

งบการเงิน

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2566

และ

รายงานของผู้สอบบัญชีรับอนุญาต

---

## รายงานของผู้สอบบัญชีรับอนุญาต

เสนอ คณะผู้ทำแผนฟื้นฟูกิจการ

บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน)

### ความเห็น

- (1) ข้าพเจ้าได้ตรวจสอบงบการเงินรวมของบริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย (“กลุ่มบริษัท”) และงบการเงินเฉพาะกิจการของบริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) (“บริษัท”) ซึ่งประกอบด้วยงบแสดงฐานะการเงินรวมและเฉพาะกิจการ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้นรวมและเฉพาะกิจการ งบกำไรขาดทุนและกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมและเฉพาะกิจการ และงบกระแสเงินสดรวมและเฉพาะกิจการสำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกันและหมายเหตุประกอบงบการเงิน รวมถึงหมายเหตุสรุปนโยบายการบัญชีที่สำคัญ

ข้าพเจ้าเห็นว่า งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการข้างต้นนี้แสดงฐานะการเงิน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 ผลการดำเนินงานและกระแสเงินสดสำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกันของบริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย และของบริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) โดยถูกต้องตามที่ควรในสาระสำคัญตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน

### เกณฑ์ในการแสดงความเห็น

- (2) ข้าพเจ้าได้ปฏิบัติตามตรวจสอบตามมาตรฐานการสอบบัญชี ความรับผิดชอบของข้าพเจ้าได้กล่าวไว้ในวรรค ความรับผิดชอบของผู้สอบบัญชีต่อการตรวจสอบงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการในรายงานของข้าพเจ้า ข้าพเจ้ามีความเป็นอิสระจากกลุ่มบริษัทตามประมวลจริยบรรณของผู้ประกอบวิชาชีพบัญชี รวมถึงมาตรฐานเรื่องความเป็นอิสระที่กำหนดโดยสภาวิชาชีพบัญชี (ประมวลจริยบรรณของผู้ประกอบวิชาชีพบัญชี) ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการตรวจสอบงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ และข้าพเจ้าได้ปฏิบัติตามความรับผิดชอบด้านจริยบรรณอื่นๆตามประมวลจริยบรรณของผู้ประกอบวิชาชีพบัญชี ข้าพเจ้าเชื่อว่าหลักฐานการสอบบัญชีที่ข้าพเจ้าได้รับเพียงพอและเหมาะสมเพื่อใช้เป็นเกณฑ์ในการแสดงความเห็นของข้าพเจ้า

### ความไม่แน่นอนที่มีสาระสำคัญที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานต่อเนื่อง

- (3) ตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 1.2 ซึ่งระบุว่า ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ มีหนี้สินหมุนเวียนรวมสูงกว่าสินทรัพย์หมุนเวียนรวมจำนวน 3,904.94 ล้านบาท และ 3,903.24 ล้านบาท และแสดงขาดทุนเกินทุนจำนวน 10,977.08 ล้านบาทและ 11,976.99 ล้านบาท ตามลำดับ ขณะนี้บริษัทอยู่ระหว่างการดำเนินการตามแผนฟื้นฟูกิจการ ที่ได้รับความเห็นชอบจากเจ้าหนี้และศาลล้มละลายกลาง ตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 4 ทั้งนี้ ผลสำเร็จของแผนฟื้นฟูกิจการขึ้นอยู่กับความสามารถในการดำเนินการตามแผนให้เป็นไปตามเงื่อนไขทุกข้อตามที่ระบุในแผนฟื้นฟูกิจการ โดยการจัดหาเงินเพื่อบริหารสภาพคล่อง และก่อให้เกิดรายได้และกระแสเงินสดของกลุ่มบริษัทและบริษัทฯ ซึ่งบริษัทคาดว่าจะมีกระแสเงินสดจากการเพิ่มทุนคราวแรกจำนวน 600 ล้านบาท โดยขณะนี้ยังไม่ได้รับเงินดังกล่าว ซึ่งเหตุการณ์ที่กล่าวข้างต้นแสดงให้เห็นว่า มีความไม่แน่นอนที่มีสาระสำคัญซึ่งอาจเป็นเหตุให้เกิดข้อสงสัยอย่างมีนัยสำคัญเกี่ยวกับความสามารถในการดำเนินงานต่อเนื่องของกลุ่มบริษัทและบริษัทฯ ทั้งนี้ ข้าพเจ้ามิได้แสดงความเห็นอย่างมีเงื่อนไขในเรื่องนี้

### เรื่องสำคัญในการตรวจสอบ

- (4) เรื่องสำคัญในการตรวจสอบคือเรื่องต่างๆ ที่มีนัยสำคัญที่สุดตามดุลยพินิจของผู้ประกอบวิชาชีพของข้าพเจ้าในการตรวจสอบงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการสำหรับปีปัจจุบัน ข้าพเจ้าได้นำเรื่องเหล่านี้มาพิจารณาในบริบทของการตรวจสอบงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการโดยรวมและในการแสดงความเห็นของข้าพเจ้า ทั้งนี้ ข้าพเจ้าไม่ได้แสดงความเห็นแยกต่างหากสำหรับเรื่องเหล่านี้

นอกจากเรื่องดังกล่าวไว้ในวรรค (3) ความไม่แน่นอนที่มีสาระสำคัญที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานต่อเนื่อง ข้าพเจ้าได้กำหนดเรื่องที่จะกล่าวต่อไปนี้เป็นเรื่องสำคัญในการตรวจสอบ พร้อมวิธีการตรวจสอบดังต่อไปนี้

#### การประเมินการด้อยค่าของสินทรัพย์สิทธิการใช้

ตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 16 กลุ่มบริษัทมีสินทรัพย์สิทธิการใช้ เป็นจำนวนที่มีนัยสำคัญ ได้แสดงมูลค่าตามราคาทุนหักค่าเสื่อมราคาสะสมและค่าเผื่อการด้อยค่าของสินทรัพย์ (ถ้ามี) ซึ่งการพิจารณาการด้อยค่าของสินทรัพย์สิทธิการใช้ดังกล่าวใช้ดุลยพินิจที่สำคัญของฝ่ายบริหารของกลุ่มบริษัท เนื่องจากการประเมินมูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืนของสินทรัพย์สิทธิการใช้ของกลุ่มบริษัท กำหนดจากมูลค่าจากการใช้สินทรัพย์นั้น ดังนั้นกลุ่มบริษัทต้องประมาณการกระแสเงินสดในอนาคตที่กิจการคาดว่าจะได้รับจากสินทรัพย์ ซึ่งเกี่ยวข้องกับการคาดการณ์ผลการดำเนินงานและ การประเมินแผนงานในอนาคต รวมถึงการกำหนดอัตราคิดลด และข้อสมมติต่างๆ ที่สำคัญ ดังนั้นข้าพเจ้าจึงระบุว่า การพิจารณาการด้อยค่าของสินทรัพย์สิทธิการใช้เป็นเรื่องที่มีนัยสำคัญซึ่งต้องให้ความสนใจเป็นพิเศษในการตรวจสอบ

#### วิธีการตรวจสอบของข้าพเจ้าต่อเรื่องดังกล่าว

ข้าพเจ้าได้ทดสอบการด้อยค่าของสินทรัพย์สิทธิการใช้ โดยได้ทำความเข้าใจและประเมินความสมเหตุสมผลของหลักฐานที่ใช้สนับสนุนในเรื่องของข้อสมมติและวิธีการที่ใช้ในการจัดทำประมาณการกระแสเงินสดรับและจ่ายในอนาคตที่จะได้รับจากการใช้สินทรัพย์สิทธิการใช้อย่างต่อเนื่อง รวมถึงประเมินความสมเหตุสมผลของอัตราคิดลดที่กลุ่มบริษัทใช้ในการคำนวณหามูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืนของสินทรัพย์สิทธิการใช้ดังกล่าวและยังได้พิจารณาถึงความเพียงพอของข้อมูลที่ได้เปิดเผยเกี่ยวกับการประเมินการด้อยค่าของสินทรัพย์สิทธิการใช้

#### ข้อมูลอื่น

- (5) ผู้บริหารเป็นผู้รับผิดชอบต่อข้อมูลอื่น ข้อมูลอื่นประกอบด้วยข้อมูลซึ่งรวมอยู่ในรายงานประจำปีของกลุ่มบริษัท (แต่ไม่รวมถึงงบการเงินและรายงานของผู้สอบบัญชีที่แสดงอยู่ในรายงานนั้น) ซึ่งคาดว่าจะถูกจัดเตรียมให้ข้าพเจ้าภายหลังวันที่ในรายงานของผู้สอบบัญชี

ความเห็นของข้าพเจ้าต่องบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการไม่ครอบคลุมถึงข้อมูลอื่นและข้าพเจ้าไม่ได้ให้ความเชื่อมั่นต่อข้อมูลอื่น

ความรับผิดชอบของข้าพเจ้าที่เกี่ยวข้องกับการตรวจสอบงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการคือการอ่านและพิจารณาว่าข้อมูลอื่น มีความขัดแย้งที่มีสาระสำคัญกับงบการเงินหรือกับความรู้ที่ได้รับจากการตรวจสอบของข้าพเจ้าหรือปรากฏว่าข้อมูลอื่นมีการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญหรือไม่

เมื่อข้าพเจ้าได้อ่านรายงานประจำปี หากข้าพเจ้าสรุปได้ว่า มีการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็น สาระสำคัญ ข้าพเจ้าต้องสื่อสารเรื่องดังกล่าวกับผู้มีหน้าที่ในการกำกับดูแลและฝ่ายบริหารของกลุ่มบริษัท

#### ความรับผิดชอบของผู้บริหารและผู้มีหน้าที่ในการกำกับดูแลต่องบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ

- (6) ผู้บริหารมีหน้าที่รับผิดชอบในการจัดทำและนำเสนองบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการเหล่านี้ โดยถูกต้องตามที่ควรตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน และรับผิดชอบเกี่ยวกับการควบคุมภายใน ผู้บริหารพิจารณาว่าจำเป็นเพื่อให้สามารถจัดทำงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการที่ปราศจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญไม่ว่าจะเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาด

ในการจัดทำงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ ผู้บริหารรับผิดชอบในการประเมินความสามารถของกลุ่มบริษัทและบริษัทในการดำเนินงานต่อเนื่องเปิดเผยเรื่องที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานต่อเนื่อง (ตามความเหมาะสม) และการใช้เกณฑ์การบัญชีสำหรับการดำเนินงานต่อเนื่องเว้นแต่ผู้บริหารมีความตั้งใจที่จะเลิกกลุ่มบริษัทหรือหยุดดำเนินงานหรือไม่สามารถดำเนินงานต่อเนื่องต่อไปได้

ผู้มีหน้าที่ในการกำกับดูแลมีหน้าที่ในการสอดส่องดูแลกระบวนการในการจัดทำรายงานทางการเงินของกลุ่มบริษัทและบริษัท

## ความรับผิดชอบของผู้สอบบัญชีต่อการตรวจสอบงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ

- (7) การตรวจสอบของข้าพเจ้ามีวัตถุประสงค์เพื่อให้ได้ความเชื่อมั่นอย่างสมเหตุสมผลว่างบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการโดยรวมปราศจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญหรือไม่ ไม่ว่าจะเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาด และเสนอรายงานของผู้สอบบัญชี ซึ่งรวมความเห็นของข้าพเจ้าอยู่ด้วยความเชื่อมั่นอย่างสมเหตุสมผลคือความเชื่อมั่นในระดับสูงแต่ไม่ได้เป็นการรับประกันว่าการปฏิบัติงานตรวจสอบตามมาตรฐานการสอบบัญชีจะสามารถตรวจพบข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญที่มีอยู่ได้เสมอไป ข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอาจเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาดและถือว่ามีสาระสำคัญเมื่อการดำเนินการได้อย่างสมเหตุสมผลว่ารายการที่ขัดต่อข้อเท็จจริงแต่ละรายการหรือทุกรายการรวมกันจะมีผลต่อการตัดสินใจทางเศรษฐกิจของผู้ใช้งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการจากการใช้งบการเงินเหล่านี้

ในการตรวจสอบของข้าพเจ้าตามมาตรฐานการสอบบัญชี ข้าพเจ้าได้ใช้ดุลยพินิจและการสังเกตและสงสัยเกี่ยวกับผู้ประกอบวิชาชีพตลอดการตรวจสอบ การปฏิบัติงานของข้าพเจ้ารวมถึง

- ระบุและประเมินความเสี่ยงจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญในงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ ไม่ว่าจะเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาด ออกแบบและปฏิบัติตาม ตามวิธีการตรวจสอบเพื่อตอบสนองต่อความเสี่ยงเหล่านั้น และได้หลักฐานการสอบบัญชีที่เพียงพอและเหมาะสมเพื่อเป็นเกณฑ์ในการแสดงความเห็นของข้าพเจ้า ความเสี่ยงที่ไม่พบข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญซึ่งเป็นผลมาจากการทุจริตจะสูงกว่าความเสี่ยงที่เกิดจากข้อผิดพลาดเนื่องจากการทุจริตอาจเกี่ยวกับการสมรู้ร่วมคิด การปลอมแปลงเอกสารหลักฐาน การตั้งใจละเว้นการแสดงข้อมูล การแสดงข้อมูลที่ไม่ตรงตามข้อเท็จจริงหรือการแทรกแซงการควบคุมภายใน
- ทำความเข้าใจในระบบการควบคุมภายในที่เกี่ยวข้องกับการตรวจสอบ เพื่อออกแบบวิธีการตรวจสอบที่เหมาะสมกับสถานการณ์ แต่ไม่ใช่เพื่อวัตถุประสงค์ในการแสดงความเห็นต่อความมีประสิทธิภาพของการควบคุมภายในของกลุ่มบริษัทและบริษัท
- ประเมินความเหมาะสมของนโยบายการบัญชีที่ผู้บริหารใช้และความสมเหตุสมผลของประมาณการทางบัญชีและการเปิดเผยข้อมูลที่เกี่ยวข้องซึ่งจัดทำขึ้น โดยผู้บริหาร
- สรุปร่วมกับความเหมาะสมของการใช้เกณฑ์การบัญชีสำหรับการดำเนินงานต่อเนื่องของผู้บริหารและจากหลักฐานการสอบบัญชีที่ได้รับ สรุปร่วมกับความไม่แน่นอนที่มีสาระสำคัญเกี่ยวกับเหตุการณ์หรือสถานการณ์ที่อาจเป็นเหตุให้เกิดข้อสงสัยอย่างมีนัยสำคัญต่อความสามารถของกลุ่มบริษัทและบริษัทในการดำเนินงานต่อเนื่องหรือไม่ ถ้าข้าพเจ้าได้ข้อสรุปว่ามีความไม่แน่นอนที่มีสาระสำคัญ ข้าพเจ้าต้องกล่าวไว้ในรายงานของผู้สอบบัญชีของข้าพเจ้าโดยให้ข้อสังเกตถึงการเปิดเผยข้อมูลในงบการเงินที่เกี่ยวข้อง หรือถ้าการเปิดเผยดังกล่าวไม่เพียงพอความเห็นของข้าพเจ้าจะเปลี่ยนแปลงไป ข้อสรุปของข้าพเจ้าขึ้นอยู่กับหลักฐานการสอบบัญชีที่ได้รับจนถึงวันที่ในรายงานของผู้สอบบัญชีของข้าพเจ้า อย่างไรก็ตาม เหตุการณ์หรือสถานการณ์ในอนาคตอาจเป็นเหตุให้กลุ่มบริษัทและบริษัทต้องหยุดการดำเนินงานต่อเนื่อง

- ประเมินการนำเสนอโครงสร้างและเนื้อหาของงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการโดยรวม รวมถึงการเปิดเผยข้อมูลว่างบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการแสดงรายการและเหตุการณ์ในรูปแบบที่ทำให้มีการนำเสนอข้อมูลโดยถูกต้องตามที่ควรหรือไม่
- ได้รับหลักฐานการสอบบัญชีที่เหมาะสมอย่างเพียงพอเกี่ยวกับข้อมูลทางการเงินของกิจการภายในกลุ่มหรือกิจกรรมทางธุรกิจภายในกลุ่มบริษัทเพื่อแสดงความเห็นต่องบการเงินรวม ข้าพเจ้ารับผิดชอบต่อการกำหนดแนวทาง การควบคุมดูแล และการปฏิบัติงานตรวจสอบกลุ่มบริษัท ข้าพเจ้าเป็นผู้รับผิดชอบแต่เพียงผู้เดียวต่อความเห็นของข้าพเจ้า

ข้าพเจ้าได้สื่อสารกับผู้มีหน้าที่ในการกำกับดูแลในเรื่องต่างๆ ที่สำคัญ ซึ่งรวมถึงขอบเขตและช่วงเวลาของการตรวจสอบตามที่ได้วางแผนไว้ ประเด็นที่มีนัยสำคัญที่พบจากการตรวจสอบรวมถึงข้อบกพร่องที่มีนัยสำคัญในระบบการควบคุมภายในหากข้าพเจ้าได้พบในระหว่างการตรวจสอบของข้าพเจ้า

ข้าพเจ้าได้ให้คำรับรองแก่ผู้มีหน้าที่ในการกำกับดูแลว่าข้าพเจ้าได้ปฏิบัติตามข้อกำหนดจรรยาบรรณที่เกี่ยวข้องกับความเป็นอิสระและได้สื่อสารกับผู้มีหน้าที่ในการกำกับดูแลเกี่ยวกับความสัมพันธ์ทั้งหมดตลอดจนเรื่องอื่นซึ่งข้าพเจ้าเชื่อว่ามีเหตุผลที่บุคคลภายนอกอาจพิจารณาว่ากระทบต่อความเป็นอิสระของข้าพเจ้าและมาตรการที่ข้าพเจ้าใช้เพื่อป้องกันไม่ให้ข้าพเจ้าขาดความเป็นอิสระ

จากเรื่องที่ได้สื่อสารกับผู้มีหน้าที่ในการกำกับดูแล ข้าพเจ้าได้พิจารณาเรื่องต่างๆ ที่มีนัยสำคัญมากที่สุด ในการตรวจสอบงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการในปัจจุบันและกำหนดเป็นเรื่องสำคัญในการตรวจสอบ ข้าพเจ้าได้อธิบายเรื่องเหล่านี้ในรายงานของผู้สอบบัญชีเว้นแต่กฎหมายหรือข้อบังคับไม่ให้เปิดเผยต่อสาธารณะเกี่ยวกับเรื่องดังกล่าว หรือในสถานการณ์ที่ยากที่จะเกิดขึ้น ข้าพเจ้าพิจารณาว่าไม่ควรสื่อสารเรื่องดังกล่าวในรายงานของข้าพเจ้าเพราะการกระทำดังกล่าวสามารถคาดการณ์ได้อย่างสมเหตุสมผลว่าจะมีผลกระทบในทางลบมากกว่าผลประโยชน์ต่อส่วนได้เสียสาธารณะจากการสื่อสารดังกล่าว

(นายศิริเมศรี อัครโชติกุลนันท์)

ผู้สอบบัญชีรับอนุญาต

เลขทะเบียน 11821

สำนักงาน เอ. เอ็ม. ที. แอสโซซิเอท

กรุงเทพมหานคร

วันที่ 29 พฤษภาคม 2567

## บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

## งบแสดงฐานะการเงิน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566

หน่วย : บาท

	หมายเหตุ	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
		2566	2565	2566	2565
สินทรัพย์					
สินทรัพย์หมุนเวียน					
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	5.1	640,535,374	669,005,423	639,490,400	667,868,358
เงินลงทุนในสินทรัพย์ทางการเงินหมุนเวียน	6	9,154,547	9,106,880	9,154,547	9,106,880
ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้หมุนเวียนอื่น	7.1	322,780,001	293,585,831	325,318,224	296,069,904
เงินให้กู้ยืมระยะสั้นแก่กิจการที่เกี่ยวข้องกัน	8	-	-	-	-
สินค้าคงเหลือ	9	128,076,004	130,503,897	128,076,004	130,503,897
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น		81,203,909	59,156,256	81,109,470	59,062,482
รวมสินทรัพย์หมุนเวียน		1,181,749,835	1,161,358,287	1,183,148,645	1,162,611,521
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน					
สินทรัพย์ทางการเงินไม่หมุนเวียนอื่น	11	5,655,500	3,448,900	5,655,500	3,448,900
เงินลงทุนในบริษัทย่อย	12	-	-	99,990	99,990
เงินลงทุนในการร่วมค้า	13	-	-	-	-
เงินให้กู้ยืมระยะยาวแก่กิจการที่เกี่ยวข้องกัน	14	-	-	-	-
เงินสำรองบำรุงรักษาเครื่องบิน	21.1	6,598,447,656	7,049,723,503	6,598,447,656	7,049,723,503
ส่วนปรับปรุงอาคารเช่าและอุปกรณ์	15	52,851,925	34,988,664	52,851,925	34,988,664
สินทรัพย์สิทธิการใช้	16	3,122,316,124	3,246,209,417	3,122,316,124	3,246,209,417
สินทรัพย์ไม่มีตัวตน	17	19,610,137	28,036,903	19,610,137	28,036,903
สินทรัพย์ภายใต้เงินได้รอการตัดบัญชี	18	13,321,915	13,321,915	13,321,915	13,321,915
เงินประกันและเงินมัดจำเกี่ยวกับเครื่องบิน - ระยะยาว	10	691,311,671	691,508,581	691,311,671	691,508,581
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น		187,824,524	124,796,984	187,824,524	124,796,984
รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน		10,691,339,452	11,192,034,867	10,691,439,442	11,192,134,857
รวมสินทรัพย์		11,873,089,287	12,353,393,154	11,874,588,087	12,354,746,378

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

นายได้ ขอ อี (ผู้บริหารแผนฟื้นฟูกิจการ)

ดร.วุฒินันท์ จุฬางกูร (ผู้บริหารแผนฟื้นฟูกิจการ)



## บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

งบแสดงฐานะการเงิน (ต่อ)

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566

หน่วย : บาท

	หมายเหตุ	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
		2566	2565	2566	2565
หนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น					
หนี้สินหมุนเวียน					
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้หมุนเวียนอื่น	4 และ 20	3,941,554,906	3,017,963,908	3,941,327,654	3,017,736,656
รายได้รอตัดบัญชีจากโปรแกรมสิทธิพิเศษแก่ลูกค้า		38,330,286	37,977,863	38,330,286	37,977,863
ประมาณการหนี้สินค่าปรับสภาพเครื่องบิน					
และค่าซ่อมบำรุงเครื่องบินระยะสั้น	21.3	15,535,735	43,305,185	15,535,735	43,305,185
เงินกู้ยืมระยะสั้น	19	279,298,553	279,298,553	279,298,553	279,298,553
ส่วนของหนี้สินตามสัญญาเช่าที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	23	723,246,289	746,866,341	723,246,289	746,866,341
หนี้สินหมุนเวียนอื่น		88,725,861	89,353,568	88,645,563	89,273,269
รวมหนี้สินหมุนเวียน		5,086,691,630	4,214,765,418	5,086,384,080	4,214,457,867
หนี้สินไม่หมุนเวียน					
เงินกู้ยืมระยะยาว	19	2,746,912,868	2,767,559,443	2,746,912,868	2,767,559,443
หนี้สินตามสัญญาเช่า - สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	23	7,571,519,609	8,323,588,480	7,571,519,609	8,323,588,480
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้ไม่หมุนเวียนอื่น	4 และ 20	315,881,021	527,077,833	315,881,021	527,077,833
ประมาณการหนี้สินสำหรับผลประโยชน์พนักงาน	22	71,410,569	65,974,687	71,410,569	65,974,687
ประมาณการหนี้สินค่าซ่อมบำรุงเครื่องบินตามแผนการซ่อมบำรุง	21.2	7,683,989,340	8,103,431,265	7,683,989,340	8,103,431,265
ประมาณการหนี้สินค่าปรับสภาพเครื่องบิน					
และค่าซ่อมบำรุงเครื่องบินระยะยาว	21.3	367,686,450	366,204,893	367,686,450	366,204,893
หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น		7,792,145	11,244,412	7,792,145	11,244,412
รวมหนี้สินไม่หมุนเวียน		18,765,192,002	20,165,081,013	18,765,192,002	20,165,081,013
รวมหนี้สิน		23,851,883,632	24,379,846,431	23,851,576,082	24,379,538,880

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

นายไฉ่ ซอง อี (ผู้บริหารแผนฟื้นฟูกิจการ)

ดร.วุฒินันท์ จุฬางกูร (ผู้บริหารแผนฟื้นฟูกิจการ)

## บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

งบแสดงฐานะการเงิน (ต่อ)

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566

หน่วย : บาท

	หมายเหตุ	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
		2566	2565	2566	2565
หนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น (ต่อ)					
ส่วนของผู้ถือหุ้น					
ทุนเรือนหุ้น					
ทุนจดทะเบียน					
หุ้นสามัญ 4,197,166,631 หุ้น มูลค่าหุ้นละ 1 บาท		4,197,166,631	4,197,166,631	4,197,166,631	4,197,166,631
ทุนที่ออกและชำระแล้ว					
หุ้นสามัญ 3,729,186,806 หุ้น มูลค่าหุ้นละ 1 บาท		3,729,186,806	3,729,186,806	3,729,186,806	3,729,186,806
ส่วนเกินมูลค่าหุ้นสามัญ	25	6,720,795,354	6,720,795,354	6,720,795,354	6,720,795,354
กำไร (ขาดทุน) สะสม					
จัดสรรแล้ว					
ทุนสำรองตามกฎหมาย	26	62,500,000	62,500,000	62,500,000	62,500,000
ยังไม่ได้จัดสรร (ขาดทุนสะสม)		(21,489,562,383)	(21,537,221,315)	(22,489,470,155)	(22,537,274,662)
รวมส่วนของบริษัทใหญ่		(10,977,080,223)	(11,024,739,155)	(11,976,987,995)	(12,024,792,502)
ส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุม		(1,001,714,122)	(1,001,714,122)	-	-
รวมส่วนของผู้ถือหุ้น (ขาดทุนเกินทุน)		(11,978,794,345)	(12,026,453,277)	(11,976,987,995)	(12,024,792,502)
รวมหนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น		11,873,089,287	12,353,393,154	11,874,588,087	12,354,746,378

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

.....  
นายได้ ของ อี (ผู้บริหารแผนฟื้นฟูกิจการ).....  
ดร. วุฒินันท์ จุฬางกูร (ผู้บริหารแผนฟื้นฟูกิจการ)

บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย  
งบกำไรขาดทุนและกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น  
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2566

หน่วย : บาท

	หมายเหตุ	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
		2566	2565	2566	2565
รายได้					
รายได้จากค่าโดยสาร		7,618,042,753	6,400,382,766	7,618,042,753	6,400,382,766
รายได้จากการให้บริการ		719,386,161	613,273,554	719,386,161	613,273,554
กำไรจากการปรับโครงสร้างหนี้		-	4,933,853	-	4,933,853
รายได้อื่น					
- กลับรายการประมาณการหนี้สินค่าซ่อมบำรุง	21	248,878,913	414,018,604	248,878,913	414,018,604
- ดอกเบี้ยรับ		5,540,637	4,250,175	5,535,742	4,249,890
- เงินอุดหนุนในการดำเนินการตามมาตรการบรรเทาผลกระทบของ สายการบินจากสถานการณ์ COVID-19 จากกรมท่าอากาศยาน		10,101,793	-	10,101,793	-
- กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยน		102,195,588	-	102,195,588	-
- อื่น ๆ	27	46,718,020	30,805,648	46,718,020	30,805,648
รวมรายได้		8,750,863,865	7,467,664,600	8,750,858,970	7,467,664,315
ค่าใช้จ่าย					
ต้นทุนค่าโดยสารและการให้บริการ		7,772,703,150	8,751,437,222	7,772,703,150	8,751,437,222
ค่าใช้จ่ายในการขาย		38,401,294	30,290,697	38,401,294	30,290,697
ค่าใช้จ่ายในการบริหาร		267,081,786	233,432,034	266,931,666	233,235,451
ค่าใช้จ่ายอื่น					
- ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์สิทธิการใช้ (กลับรายการ)	16	(224,653,790)	(89,045,192)	(224,653,790)	(89,045,192)
- ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์อื่น (กลับรายการ)	15 และ 17	2,522,000	5,757,950	2,522,000	5,757,950
- ขาดทุนจากการจำหน่ายและตัดจำหน่ายทรัพย์สิน	15 และ 16	17,720,691	-	17,720,691	-
- ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยน		-	371,542,864	-	396,578,348
รวมค่าใช้จ่าย		7,873,775,131	9,303,415,575	7,873,625,011	9,328,254,476
กำไร (ขาดทุน) จากกิจกรรมดำเนินงาน		877,088,734	(1,835,750,975)	877,233,959	(1,860,590,161)
ต้นทุนทางการเงิน		(848,562,686)	(821,664,761)	(848,562,336)	(821,664,546)
ผลกำไรและกลับรายการขาดทุนจากการด้อยค่า (ขาดทุนจากการด้อยค่า) ซึ่งเป็นไปตาม TFRS 9		19,132,884	40,743,180	19,132,884	65,778,664
ส่วนแบ่งกำไร (ขาดทุน) จากเงินลงทุนในการร่วมค้า		-	-	-	-
กำไร (ขาดทุน) ก่อนภาษีเงินได้		47,658,932	(2,616,672,556)	47,804,507	(2,616,476,043)
รายได้ (ค่าใช้จ่าย) ภาษีเงินได้	18	-	-	-	-
กำไร (ขาดทุน) สำหรับปี		47,658,932	(2,616,672,556)	47,804,507	(2,616,476,043)
การแบ่งปันกำไร (ขาดทุน) สุทธิสำหรับปี					
ส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่		47,658,932	(2,616,672,556)	47,804,507	(2,616,476,043)
ส่วนที่เป็นของส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุม		-	-	-	-
		47,658,932	(2,616,672,556)	47,804,507	(2,616,476,043)
กำไร (ขาดทุน) ต่อหุ้นขั้นพื้นฐาน					
ส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่	28	0.01	(0.70)	0.01	(0.70)

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

นายได้ ชอง อี (ผู้บริหารแผนฟื้นฟูกิจการ)

ดร. วุฒิภูมิ จุฬางกูร (ผู้บริหารแผนฟื้นฟูกิจการ)

บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

งบกำไรขาดทุนและกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น (ต่อ)

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2566

หน่วย : บาท

หมายเหตุ	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ		
	2566	2565	2566	2565	
กำไร (ขาดทุน) สำหรับปี	47,658,932	(2,616,672,556)	47,804,507	(2,616,476,043)	
กำไร (ขาดทุน) เบ็ดเสร็จอื่น:					
รายการที่ต้องไม่จัดประเภทรายการใหม่เข้าไปไว้ในกำไรหรือขาดทุนในภายหลัง					
กำไร (ขาดทุน) จากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย					
สำหรับโครงการผลประโยชน์พนักงาน	22	-	(8,160,764)	-	(8,160,764)
กำไร (ขาดทุน) เบ็ดเสร็จอื่นสำหรับปี	-	(8,160,764)	-	(8,160,764)	
กำไร (ขาดทุน) เบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี	47,658,932	(2,624,833,320)	47,804,507	(2,624,636,807)	
การแบ่งปันกำไร (ขาดทุน) เบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี					
ส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่	47,658,932	(2,624,833,320)	47,804,507	(2,624,636,807)	
ส่วนที่เป็นของส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุม	-	-	-	-	
	47,658,932	(2,624,833,320)	47,804,507	(2,624,636,807)	

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

นายได้ ของ อี (ผู้บริหารแผนฟื้นฟูกิจการ)

ดร. วุฒิชัย จุฬางกูร (ผู้บริหารแผนฟื้นฟูกิจการ)

บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้น

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2566

หน่วย : บาท

หมายเหตุ	งบการเงินรวม						
	ส่วนของบริษัทใหญ่						รวม ส่วนของผู้ถือหุ้น (ขาดทุนเกินทุน)
	ทุนที่ออก และชำระแล้ว	ส่วนเกินมูลค่า หุ้นสามัญ	กำไร (ขาดทุน) สะสม				
			จัดสรรแล้ว ทุนสำรอง ตามกฎหมาย	ยังไม่ได้จัดสรร (ขาดทุนสะสม)	รวมส่วนของ บริษัทใหญ่		
						ส่วนได้เสีย ที่ไม่มีอำนาจควบคุม	
การเปลี่ยนแปลงในส่วนของผู้ถือหุ้น - สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565							
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 มกราคม 2565	3,729,186,806	6,720,795,354	62,500,000	(18,912,387,995)	(8,399,905,835)	(1,001,714,122)	(9,401,619,957)
กำไร (ขาดทุน) เบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี	-	-	-	(2,624,833,320)	(2,624,833,320)	-	(2,624,833,320)
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565	3,729,186,806	6,720,795,354	62,500,000	(21,537,221,315)	(11,024,739,155)	(1,001,714,122)	(12,026,453,277)
การเปลี่ยนแปลงในส่วนของผู้ถือหุ้น - สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2566							
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 มกราคม 2566	3,729,186,806	6,720,795,354	62,500,000	(21,537,221,315)	(11,024,739,155)	(1,001,714,122)	(12,026,453,277)
กำไร (ขาดทุน) เบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี	-	-	-	47,658,932	47,658,932	-	47,658,932
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566	3,729,186,806	6,720,795,354	62,500,000	(21,489,562,383)	(10,977,080,223)	(1,001,714,122)	(11,978,794,345)

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของการงบการเงินนี้

นายไฉ่ ของ อี (ผู้บริหารแผนฟื้นฟูกิจการ)

ดร.วุฒินันท์ จุฬางกูร (ผู้บริหารแผนฟื้นฟูกิจการ)

บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้น (ต่อ)

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2566

หน่วย : บาท

หมายเหตุ	ทุนที่ออก และชำระแล้ว	ส่วนเกินมูลค่า หุ้นสามัญ	งบการเงินเฉพาะกิจการ		
			กำไร (ขาดทุน) สะสม		รวม
			จัดสรรแล้ว ทุนสำรอง ตามกฎหมาย	ยังไม่ได้จัดสรร (ขาดทุนสะสม)	
					ส่วนของผู้ถือหุ้น (ขาดทุนเกินทุน)
การเปลี่ยนแปลงในส่วนของผู้ถือหุ้น - สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565					
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 มกราคม 2565	3,729,186,806	6,720,795,354	62,500,000	(19,912,637,855)	(9,400,155,695)
กำไร (ขาดทุน) เบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี	-	-	-	(2,624,636,807)	(2,624,636,807)
<b>ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565</b>	<b>3,729,186,806</b>	<b>6,720,795,354</b>	<b>62,500,000</b>	<b>(22,537,274,662)</b>	<b>(12,024,792,502)</b>
การเปลี่ยนแปลงในส่วนของผู้ถือหุ้น - สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2566					
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 มกราคม 2566	3,729,186,806	6,720,795,354	62,500,000	(22,537,274,662)	(12,024,792,502)
กำไร (ขาดทุน) เบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี	-	-	-	47,804,507	47,804,507
<b>ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566</b>	<b>3,729,186,806</b>	<b>6,720,795,354</b>	<b>62,500,000</b>	<b>(22,489,470,155)</b>	<b>(11,976,987,995)</b>

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

นายไฉ่ ขง อี (ผู้บริหารแผนฟื้นฟูกิจการ)

ดร.วุฒินิ จุฬางกูร (ผู้บริหารแผนฟื้นฟูกิจการ)

## บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

## งบกระแสเงินสด

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2566

หน่วย : บาท

หมายเหตุ	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2566	2565	2566	2565
<b>กระแสเงินสดจากกิจกรรมดำเนินงาน</b>				
ขาดทุนก่อนค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้	47,658,932	(2,616,672,556)	47,804,507	(2,616,476,043)
<b>รายการปรับปรุง</b>				
ค่าเสื่อมราคา	359,854,789	376,423,484	359,854,789	376,423,484
ค่าตัดจำหน่าย	7,963,656	5,751,313	7,963,656	5,657,253
ตัดจำหน่ายภาษีเงินได้ถูกหัก ณ ที่จ่าย	5,056,447	-	5,056,447	-
(กำไร) ขาดทุนจากการจำหน่ายและตัดจำหน่ายทรัพย์สิน	17,720,690	444,610	17,720,690	444,610
(กำไร) ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนที่ไม่เกิดขึ้น	(116,554,591)	387,728,235	(116,554,591)	412,763,719
ผลขาดทุนจากการซื้อขายของสินทรัพย์สิทธิการใช้ (กลับรายการ)	16 (224,653,790)	(89,045,192)	(224,653,790)	(89,045,192)
ผลขาดทุนจากการซื้อขายอื่นๆ	15 และ 17 2,522,000	5,757,950	2,522,000	5,757,950
ผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้น (กลับรายการ)	7 และ 15 (19,132,884)	(40,743,180)	(19,132,884)	(65,778,664)
เงินสำรองบำรุงรักษาเครื่องบิน โอนกลับ	21.1 423,418,515	153,242,137	423,418,515	153,242,137
ประมาณการหนี้สินค่าซ่อมบำรุงเครื่องบินที่รับรู้เป็นค่าใช้จ่าย (กลับรายการ)	21.2 และ 21.3 957,371,105	2,345,645,810	957,371,105	2,345,645,810
รายได้หรือตัดบัญชีจากโปรแกรมสิทธิพิเศษแก่ลูกค้า				
ที่รับรู้เป็นค่าใช้จ่ายในปี (กลับรายการ)	352,423	70,145	352,423	70,145
ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน	17,057,968	19,029,720	17,057,968	19,029,720
ดอกเบี้ยรับ	(5,535,742)	(4,250,175)	(5,535,742)	(4,249,890)
ต้นทุนทางการเงิน	848,562,337	821,664,761	848,562,336	821,664,546
กำไรจากการยกเลิกสัญญาเช่า	-	111,803	-	111,803
กำไร (ขาดทุน) จากการดำเนินงานก่อนการเปลี่ยนแปลง				
ในสินทรัพย์และหนี้สินดำเนินงาน	2,321,661,855	1,365,158,865	2,321,807,429	1,365,261,388
<b>สินทรัพย์ดำเนินงาน (เพิ่มขึ้น) ลดลง</b>				
ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้หมุนเวียนอื่น	(8,122,126)	(140,462,109)	(8,176,276)	(101,983,663)
สินค้าคงเหลือ	2,427,893	26,231,711	2,427,893	26,231,711
เงินประกันและเงินมัดจำเกี่ยวกับเครื่องบิน - ระยะสั้น	-	112,569,769	-	112,569,769
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	(22,244,563)	1,606,345	(22,243,896)	1,597,798
เงินสำรองบำรุงรักษาเครื่องบิน	(39,421,603)	(1,105,076,412)	(39,421,603)	(1,105,076,412)
สินทรัพย์ทางการเงินไม่หมุนเวียนอื่น	(2,206,600)	40,650,000	(2,206,600)	40,650,000
เงินประกันและเงินมัดจำเกี่ยวกับเครื่องบิน - ระยะยาว	196,910	(46,036,041)	196,910	(46,036,041)
สินทรัพย์ทางการเงินไม่หมุนเวียนที่ไม่ใช่เงินสดเป็นหลักประกัน	-	78,320,563	-	78,320,563
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น	(63,027,540)	(42,791,215)	(63,027,540)	(81,558,777)

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

นาย ใต้ ของ อี (ผู้บริหารแผนฟื้นฟูกิจการ)

ดร. วุฒิภูมิ จุฬางกูร (ผู้บริหารแผนฟื้นฟูกิจการ)

## บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

## งบกระแสเงินสด (ต่อ)

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2566

หน่วย : บาท

หมายเหตุ	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2566	2565	2566	2565
<b>กระแสเงินสดจากกิจกรรมดำเนินงาน (ต่อ)</b>				
หนี้สินดำเนินงานเพิ่มขึ้น (ลดลง)				
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้หมุนเวียนอื่น	621,765,922	89,661,527	621,765,922	89,861,363
เงินสดจ่ายค่าซ่อมบำรุงเครื่องบิน	(1,343,338,820)	(378,159,784)	(1,343,338,820)	(378,159,784)
หนี้สินหมุนเวียนอื่น	(627,706)	(4,497,581)	(627,706)	(4,497,582)
เงินสดจ่ายผลประโยชน์พนักงาน	(11,622,086)	(30,244,367)	(11,622,086)	(30,244,367)
หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น	(3,566,838)	1,464,317	(3,566,838)	1,464,317
เงินสดรับ (จ่าย) จากการดำเนินงาน	1,451,874,698	(31,604,412)	1,451,966,789	(31,599,717)
รับคืนภาษีเงินได้	-	-	-	-
จ่ายภาษีเงินได้	(3,239,786)	(2,151,500)	(3,239,786)	(2,151,500)
กระแสเงินสดสุทธิได้มาจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมดำเนินงาน	1,448,634,912	(33,755,912)	1,448,727,003	(33,751,217)
<b>กระแสเงินสดจากกิจกรรมลงทุน</b>				
เงินสดรับ (จ่าย) สำหรับเงินลงทุนในสินทรัพย์ทางการเงินหมุนเวียน	(47,667)	499,046,948	(47,667)	499,046,948
เงินสดจ่ายเพื่อซื้ออุปกรณ์และสินทรัพย์ไม่มีตัวตน	5.2 (26,211,863)	(24,256,284)	(26,211,863)	(24,256,284)
เงินสดรับจากการจำหน่ายอุปกรณ์	4,152,067	-	4,152,067	-
เงินสดรับจากดอกเบี้ยรับ	5,650,312	4,775,480	5,650,312	4,775,412
กระแสเงินสดสุทธิได้มาจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมลงทุน	(16,457,151)	479,566,144	(16,457,151)	479,566,076
<b>กระแสเงินสดจากกิจกรรมจัดหาเงิน</b>				
เงินสดจ่ายดอกเบี้ย	5.3 (172,180,821)	(205,860,746)	(172,180,821)	(205,860,746)
เงินสดรับจาก (จ่ายคืน) เงินกู้ยืมระยะยาว	5.3 (20,646,575)	279,298,553	(20,646,575)	279,298,553
เงินสดจ่ายชำระหนี้ตามสัญญาเช่า	5.3 (1,266,432,449)	(853,480,399)	(1,266,432,449)	(853,480,399)
กระแสเงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมจัดหาเงิน	(1,459,259,845)	(780,042,592)	(1,459,259,845)	(780,042,592)
<b>ผลกระทบจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศในเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด</b>				
และรายการเทียบเท่าเงินสด	(1,387,965)	(5,936,230)	(1,387,965)	(5,936,230)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น (ลดลง) สุทธิ	(28,470,049)	(340,168,590)	(28,377,958)	(340,163,963)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันที่ 1 มกราคม	669,005,423	1,009,174,013	667,868,358	1,008,032,321
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันที่ 31 ธันวาคม	5.1 640,535,374	669,005,423	639,490,400	667,868,358

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของการงบการเงินนี้

นายไฉ่ ชอง อี (ผู้บริหารแผนฟื้นฟูกิจการ)

ดร. วุฒิภูมิ จุฬางกูร (ผู้บริหารแผนฟื้นฟูกิจการ)



บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

หมายเหตุประกอบงบการเงิน

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2566

1. ข้อมูลทั่วไปและการดำเนินงานของบริษัทและบริษัทย่อยและความไม่แน่นอนที่มีสาระสำคัญที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานต่อเนื่อง

1.1 ข้อมูลทั่วไปของบริษัทและบริษัทย่อย (“กลุ่มบริษัท”)

- 1.1.1 บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) (“บริษัท”) จัดตั้งขึ้นเป็นบริษัทจำกัดตามกฎหมายไทย เมื่อวันที่ 27 กุมภาพันธ์ 2547 และได้จดทะเบียนแปรสภาพบริษัทจากบริษัทจำกัดเป็นบริษัทมหาชนจำกัด เมื่อวันที่ 18 มกราคม 2556 โดยเมื่อวันที่ 20 มิถุนายน 2556 บริษัทได้รับอนุมัติจากตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยเข้าเป็นบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย บริษัทมีที่อยู่จดทะเบียนปัจจุบันตั้งอยู่ที่เลขที่ 222 ท่าอากาศยานดอนเมือง อาคารส่วนกลาง ห้องเลขที่ 4235 ชั้น 4 ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงสนามบิน เขตดอนเมือง กรุงเทพมหานคร โดยดำเนินธุรกิจหลักคือการให้บริการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศ
- 1.1.2 บริษัท นกขอลิเดย์ จำกัด จดทะเบียนเป็นบริษัทจำกัดตามกฎหมายไทย เมื่อวันที่ 4 เมษายน 2557 โดยมีที่อยู่จดทะเบียนปัจจุบันอยู่เลขที่ 222 ท่าอากาศยานดอนเมือง อาคารส่วนกลาง ห้องเลขที่ 4235 ชั้น 4 ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงสนามบิน เขตดอนเมือง กรุงเทพมหานคร วัตถุประสงค์หลักของบริษัท คือ ประกอบกิจการนำเที่ยว รวมทั้งธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการนำเที่ยวทุกชนิด
- 1.1.3 บริษัท นกมั่งคั่ง จำกัด จดทะเบียนเป็นบริษัทจำกัดตามกฎหมายไทย เมื่อวันที่ 13 มิถุนายน 2557 โดยมีที่อยู่จดทะเบียนปัจจุบันอยู่เลขที่ 222 ท่าอากาศยานดอนเมือง อาคารส่วนกลาง ห้องเลขที่ 4235 ชั้น 4 ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงสนามบิน เขตดอนเมือง กรุงเทพมหานคร วัตถุประสงค์หลักของบริษัท คือ ดำเนินการขนส่งผู้โดยสาร ขนส่งสินค้าและไปรษณียภัณฑ์ทางอากาศ
- 1.1.4 บริษัท สายการบินนกสกาย จำกัด จดทะเบียนเป็นบริษัทจำกัดตามกฎหมายไทย เมื่อวันที่ 30 ตุลาคม 2556 โดยมีที่อยู่จดทะเบียนที่ 999/9 อาคารดิ ออฟฟิศเอส แอท เซ็นทรัล เวิลด์ ชั้น 26 ถนนพระราม 1 แขวงปทุมวัน เขตปทุมวัน กรุงเทพมหานคร วัตถุประสงค์หลักของบริษัท คือ ดำเนินการขนส่งผู้โดยสาร ขนส่งสินค้าและไปรษณียภัณฑ์ทางอากาศ อย่างไรก็ตามบริษัท สายการบินนกสกาย จำกัด มีผลประกอบการขาดทุนจากการดำเนินงานมาอย่างต่อเนื่อง และมีผลกระทบมากขึ้นจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) ซึ่งส่งผลกระทบต่อบริษัท สายการบินนกสกาย จำกัด อย่างมากจนไม่สามารถดำเนินงานต่อไปได้ โดยเมื่อวันที่ 26 มิถุนายน 2563 ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทวาระพิเศษ ครั้งที่ 5/2563 ของบริษัทมีมติรับทราบการเลิกกิจการและชำระบัญชีของบริษัท สายการบินนกสกาย จำกัด โดยมีบริษัท นกมั่งคั่ง จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของบริษัท เข้าถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 49.65 ของทุนจดทะเบียน และเมื่อวันที่ 14 กรกฎาคม 2563 ที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2563 ของบริษัท สายการบินนกสกาย จำกัด มีมติอนุมัติการเลิกบริษัทและชำระบัญชีรวมทั้งแต่งตั้งผู้ชำระบัญชี และได้จดทะเบียนเลิกกิจการกับกรมพัฒนาธุรกิจการค้าแล้วเมื่อวันที่ 29 กรกฎาคม 2563 และเมื่อวันที่ 3 เมษายน 2566 ศาลล้มละลายกลางได้มีคำพิพากษาให้บริษัทย่อยล้มละลาย

## 1.2 ความไม่แน่นอนที่มีสาระสำคัญที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานต่อเนื่อง

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการมีหนี้สินหมุนเวียนรวมสูงกว่าสินทรัพย์หมุนเวียนรวมจำนวน 3,904.94 ล้านบาท และ 3,903.24 ล้านบาท และแสดงขาดทุนเกินทุนจำนวน 10,977.08 ล้านบาท และ 11,976.99 ล้านบาท ตามลำดับ

ขณะนี้ บริษัทอยู่ระหว่างการดำเนินการตามแผนฟื้นฟูกิจการที่ได้รับความเห็นชอบจากเจ้าหนี้และศาลล้มละลายกลางตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 4 ทั้งนี้ ผลสำเร็จของแผนฟื้นฟูกิจการขึ้นอยู่กับความสามารถในการดำเนินการตามแผนให้เป็นไปตามเงื่อนไขทุกข้อตามที่ระบุในแผนฟื้นฟูกิจการ โดยการจัดหาเงินเพื่อบริหารสภาพคล่องและก่อให้เกิดรายได้และกระแสเงินสดของกลุ่มบริษัทและบริษัทฯ ซึ่งบริษัทคาดว่าจะมีกระแสเงินสดจากการเพิ่มทุนคราวแรกจำนวน 600 ล้านบาท โดยขณะนี้ยังไม่ได้รับเงินดังกล่าวซึ่งเหตุการณ์ดังกล่าวข้างต้นแสดงให้เห็นว่า มีความไม่แน่นอนที่มีสาระสำคัญซึ่งอาจเป็นเหตุให้เกิดข้อสงสัยอย่างมีนัยสำคัญเกี่ยวกับความสามารถในการดำเนินงานต่อเนื่องของกลุ่มบริษัทและบริษัทฯ

อย่างไรก็ตามฝ่ายบริหารเชื่อมั่นว่าการจัดการทางการเงินตามข้อสมมติฐานว่ากลุ่มบริษัทและบริษัทฯ จะดำเนินงานอย่างต่อเนื่องต่อไปไม่น้อยกว่า 12 เดือนนับจากวันที่ในงบแสดงฐานะการเงินนั้นเหมาะสม เนื่องจาก ในปัจจุบัน ผู้บริหารแผนฟื้นฟูกิจการได้ดำเนินการตามแผนฟื้นฟูกิจการที่ได้รับความเห็นชอบจากเจ้าหนี้และศาลล้มละลายกลางในการปรับเปลี่ยนแผนการดำเนินการธุรกิจ การลดค่าใช้จ่าย การเลื่อนการจ่ายชำระกับเจ้าหนี้ และการจัดหาเงินเพื่อบริหารสภาพคล่องและกระแสเงินสดของกลุ่มบริษัทและบริษัทฯ จึงเชื่อว่าการเหล่านี้จะช่วยทำให้กลุ่มบริษัทและบริษัทฯ สามารถดำเนินงานได้อย่างต่อเนื่อง ดังนั้น งบการเงินของกลุ่มบริษัทและบริษัทฯ ได้จัดทำขึ้นตามเกณฑ์การดำเนินงานต่อเนื่องโดยไม่ได้นำรายการปรับปรุงมูลค่าสินทรัพย์และการจัดประเภทรายการสินทรัพย์และหนี้สินใหม่ ซึ่งอาจจำเป็นหากกลุ่มบริษัทและบริษัทฯ ไม่สามารถดำเนินงานต่อเนื่องต่อไปได้

- 1.3 ตามข้อบังคับตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย (“ตลาดหลักทรัพย์ฯ”) เรื่อง การเพิกถอนหลักทรัพย์จดทะเบียน พ.ศ. 2562 หลักทรัพย์ของบริษัทมีเหตุเข้าข่ายอาจถูกเพิกถอนระยะที่ 1 (NC ระยะที่ 1) ตั้งแต่วันที่ 9 กันยายน 2564 ตามประกาศตลาดหลักทรัพย์ฯ เมื่อวันที่ 2 กันยายน 2563 โดยมีเหตุอันเนื่องมาจากส่วนของผู้ถือหุ้นในงบการเงินประจำปี 2563 มีค่าน้อยกว่าศูนย์ ทั้งนี้ ตลาดหลักทรัพย์ฯ ให้ระยะเวลาบริษัทในการแก้ไขเหตุเพิกถอน ให้หมดไปภายใน 3 ปี นับแต่วันที่ 9 กันยายน 2564 ซึ่งกำหนดเป็น 3 ระยะ โดยแต่ละระยะมีเวลา 1 ปี (NC ระยะที่ 1, NC ระยะที่ 2 และ NC ระยะที่ 3) เมื่อครบกำหนดเวลาแล้วหากบริษัทยังไม่สามารถแก้ไขเหตุเพิกถอนให้หมดไปได้ ตลาดหลักทรัพย์ฯ จะเสนอ คณะกรรมการตลาดหลักทรัพย์ฯ เพื่อพิจารณาเพิกถอนหลักทรัพย์ของบริษัทต่อไป

ปัจจุบัน บริษัทยังไม่สามารถแก้ไขเหตุอาจถูกเพิกถอนได้ ตลาดหลักทรัพย์ฯ จึงแจ้งดำเนินการกับบริษัท กรณีบริษัทเข้าข่ายต้องปรับปรุงฐานะการเงินและการดำเนินงานระยะที่ 3 (NC ระยะที่ 3) โดยให้มีผลตั้งแต่วันที่ 9 กันยายน 2566 นอกจากนี้เมื่อวันที่ 18 กันยายน 2566 ตลาดหลักทรัพย์ฯ ประกาศเหตุเพิกถอนหลักทรัพย์ของบริษัท เนื่องจากบริษัทมีส่วนของผู้ถือหุ้นน้อยกว่าศูนย์และยังไม่นำส่งงบการเงินภายในระยะเวลาที่กำหนด ซึ่งกำหนดเวลาแก้ไขเหตุอยู่ภายในวันที่ 8 กันยายน 2567 และ 2 ตุลาคม 2567 ตามลำดับ

## 2. เกณฑ์การจัดทำและนำเสนองบการเงิน

- 2.1 บริษัทและบริษัทย่อยจัดทำบัญชีเป็นเงินบาทและจัดทำงบการเงินตามกฎหมายเป็นภาษาไทยตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินและวิธีปฏิบัติทางการบัญชีที่รับรองทั่วไปในประเทศไทย

งบการเงินฉบับภาษาไทยเป็นงบการเงินฉบับที่บริษัทใช้เป็นทางการตามกฎหมาย งบการเงินฉบับภาษาอังกฤษแปลมาจากงบการเงินฉบับภาษาไทยนี้ ในกรณีที่มีเนื้อความขัดแย้งกันหรือมีการตีความในสองภาษาที่แตกต่างกันให้ใช้งบการเงินตามกฎหมายฉบับภาษาไทยเป็นหลัก

- 2.2 งบการเงินรวมได้รวมรายการบัญชีของบริษัทและบริษัทย่อย โดยได้ตัดรายการระหว่างกันและขอลดคงเหลือที่เป็นสาระสำคัญระหว่างกันออกแล้ว

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 และ 2565 บริษัทมีสัดส่วนการถือหุ้นในบริษัทย่อยดังนี้

บริษัท	ประเภทธุรกิจ	จดทะเบียน ในประเทศ	วันที่จดทะเบียน จัดตั้งบริษัท	อัตราถือหุ้น(ร้อยละ) ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566	2565
<b>บริษัทย่อยทางตรง</b>					
บริษัท นกฮอกลิค จำกัด	นำเข้าและธุรกิจ ที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้า	ไทย	4 เมษายน 2557	99.99	99.99
บริษัท นกมั่งคั่ง จำกัด	ขนส่งผู้โดยสารขนส่งสินค้า และไปรษณีย์ภัณฑ์ทางอากาศ	ไทย	13 มิถุนายน 2557	49.00	49.00

- 2.3 งบการเงินนี้จัดทำขึ้นโดยใช้เกณฑ์ราคาทุนเดิมในการวัดมูลค่าขององค์ประกอบของงบการเงิน ยกเว้นตามที่ได้เปิดเผยในนโยบายการบัญชีที่สำคัญ (ดูหมายเหตุข้อ 3)

- 2.4 การประกาศใช้มาตรฐานการรายงานทางการเงินใหม่

### 2.4.1 มาตรฐานการรายงานทางการเงินที่มีผลบังคับใช้ในปัจจุบัน

ในระหว่างปี บริษัทฯ และบริษัทย่อย ได้นำมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับปรับปรุง ซึ่งมีผลบังคับใช้สำหรับงบการเงิน ที่มีรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2566 มาถือปฏิบัติ มาตรฐานการรายงานทางการเงินดังกล่าวได้รับการปรับปรุงเพื่อให้มีเนื้อหาเท่าเทียมกับมาตรฐานการรายงานทางการเงินระหว่างประเทศ การนำมาตรฐานการรายงานทางการเงินดังกล่าวมาถือปฏิบัตินี้ไม่มีผลกระทบ อย่างเป็นสาระสำคัญต่องบการเงินของบริษัทฯ และบริษัทย่อย

### 2.4.2 มาตรฐานการรายงานทางการเงินใหม่ที่ยังไม่มีผลบังคับใช้ในปัจจุบัน

สภาวิชาชีพบัญชีได้ประกาศใช้มาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับปรับปรุงหลายฉบับ ซึ่งจะมีผลบังคับใช้สำหรับงบการเงินที่มีรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2567 มาตรฐานการรายงานทางการเงินดังกล่าวได้รับการปรับปรุงหรือจัดให้มีขึ้นเพื่อให้มีเนื้อหาเท่าเทียมกับมาตรฐานการรายงานทางการเงินระหว่างประเทศ โดยส่วนใหญ่เป็นการอธิบายให้ชัดเจนเกี่ยวกับวิธีปฏิบัติทางการบัญชีและการให้แนวปฏิบัติทางการบัญชีกับผู้ให้มาตรฐาน

ฝ่ายบริหารของบริษัทฯ และบริษัทย่อยได้ประเมินแล้วเห็นว่าการปรับปรุงมาตรฐานนี้จะไม่ผลกระทบ อย่างเป็นสาระสำคัญต่องบการเงินของบริษัทฯ และบริษัทย่อย

### 3. นโยบายการบัญชีที่สำคัญ

#### 3.1 เกณฑ์ในการจัดทำงบการเงินรวม

งบการเงินรวมประกอบด้วยงบการเงินของบริษัทและบริษัทย่อย และส่วนได้เสียของกลุ่มบริษัทในการร่วมค้า

การตัดรายการในงบการเงินรวม

ยอดคงเหลือและรายการบัญชีระหว่างกิจการในกลุ่มที่มีสาระสำคัญได้ถูกตัดรายการในการจัดทำงบการเงินรวมนี้แล้ว งบการเงินรวมสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2566 และ 2565 จัดทำขึ้นโดยใช้งบการเงินของบริษัทย่อย และการร่วมค้า สำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกัน

#### 3.2 เงินตราต่างประเทศ

รายการบัญชีที่เป็นเงินตราต่างประเทศที่เกิดขึ้นระหว่างปีบันทึกบัญชีเป็นเงินบาทโดยใช้อัตราแลกเปลี่ยน ณ วันที่เกิดรายการสินทรัพย์และหนี้สินที่เป็นตัวเงินในสกุลเงินตราต่างประเทศ ณ วันสิ้นรอบระยะเวลารายงานแปลงค่าเป็นเงินบาทโดยอัตราแลกเปลี่ยนของธนาคารแห่งประเทศไทย ณ วันนั้น

กำไรหรือขาดทุนเมื่อมีการชำระเงินและการแปลงค่าเงินตราต่างประเทศรับรู้ในงบกำไรขาดทุนและกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น

#### 3.3 เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด

เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ประกอบด้วย เงินสดในมือ และเงินฝากสถาบันการเงินทุกประเภท และบัตรเงินฝากที่ถึงกำหนดภายในสามเดือนตั้งแต่วันที่นำมา โดยไม่รวมเงินฝากสถาบันการเงินที่ใช้เป็นหลักประกัน

#### 3.4 ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้หมุนเวียนอื่น

ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น แสดงในราคาตามใบแจ้งหนี้หักค่าเผื่อผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้น

ค่าเผื่อผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นเปิดเผยไว้ในหมายเหตุข้อ 3.6

#### 3.5 สินค้าคงเหลือ

สินค้าคงเหลือแสดงในราคาทุนหรือมูลค่าสุทธิที่จะได้รับแล้วแต่ราคาใดจะต่ำกว่า

ราคาทุนคำนวณตามวิธีถ่วงน้ำหนัก มูลค่าสุทธิที่จะได้รับเป็นราคาโดยประมาณที่คาดว่าจะขายได้ตามลักษณะการประกอบธุรกิจตามปกติหักด้วยประมาณการต้นทุนที่จำเป็นต้องจ่ายไปเพื่อให้ขายสินค้านั้นได้

#### 3.6 เครื่องมือทางการเงิน

สินทรัพย์ทางการเงินและหนี้สินทางการเงินรับรู้รายการเมื่อเริ่มแรกด้วยมูลค่ายุติธรรม ต้นทุนการทำรายการที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับการซื้อ การออกตราสารสินทรัพย์ทางการเงินและหนี้สินทางการเงิน (นอกจากสินทรัพย์ทางการเงินและหนี้สินทางการเงินที่วัดมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรหรือขาดทุน) เพิ่มหรือหักจากมูลค่ายุติธรรมของสินทรัพย์ทางการเงินหรือหนี้สินทางการเงินตามความเหมาะสม เมื่อรับรู้รายการเมื่อเริ่มแรก ต้นทุนการทำรายการที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับการซื้อสินทรัพย์ทางการเงินหรือหนี้สินทางการเงินด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรหรือขาดทุน รับรู้ทันทีในกำไรหรือขาดทุน

สินทรัพย์ทางการเงิน

สินทรัพย์ทางการเงินที่รับรู้ทั้งหมดวัดมูลค่าภายหลังด้วยราคาทุนตัดจำหน่ายหรือมูลค่ายุติธรรม ขึ้นอยู่กับการจัดประเภทรายการของสินทรัพย์ทางการเงิน

การจัดประเภทรายการของสินทรัพย์ทางการเงิน

ตราสารหนี้ที่เข้าเงื่อนไขการวัดมูลค่าภายหลังด้วยราคาทุนตัดจำหน่าย

- สินทรัพย์ทางการเงินที่ถือครองตามโมเดลธุรกิจที่มีวัตถุประสงค์การถือครองสินทรัพย์ทางการเงินเพื่อรับกระแสเงินสดตามสัญญา และ
- ข้อกำหนดตามสัญญาของสินทรัพย์ทางการเงิน ซึ่งทำให้เกิดกระแสเงินสดซึ่งเป็นการจ่ายเพียงเงินต้นและดอกเบี้ยจากยอดคงเหลือของเงินต้นในวันที่กำหนดไว้

โดยปกติ สินทรัพย์ทางการเงินอื่นทั้งหมดวัดมูลค่าภายหลังด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรหรือขาดทุน

การด้อยค่าของสินทรัพย์ทางการเงิน

กลุ่มบริษัทรับรู้ค่าเพื่อผลขาดทุนสำหรับผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นกับลูกหนี้การค้า และสินทรัพย์ที่เกิดจากสัญญา จำนวนเงินของผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นจะถูกวัดมูลค่าใหม่ทุกวันที่ยังมีงานเพื่อให้สะท้อนการเปลี่ยนแปลงของความเสี่ยงด้านเครดิตจากที่เรียนรู้รายการเมื่อเริ่มแรกของเครื่องมือทางการเงินที่เกี่ยวข้อง

กลุ่มบริษัทต้องรับรู้ค่าเพื่อผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นตลอดอายุเสมอสำหรับลูกหนี้การค้า สินทรัพย์ที่เกิดจากสัญญา และลูกหนี้ตามสัญญาเข้า ผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นกับสินทรัพย์ทางการเงินเหล่านี้ ประมาณการโดยใช้ตารางการตั้งสำรองขึ้นอยู่กับข้อมูลผลขาดทุนด้านเครดิตจากประสบการณ์ในอดีตของกลุ่มบริษัทปรับปรุงด้วยปัจจัยเฉพาะของผู้กู้ยืม สภาพการณ์ทางเศรษฐกิจทั่วไป และการประเมินทิศทางทั้งในปัจจุบันและในอนาคต ณ วันที่รายงาน รวมถึงมูลค่าเงินตามเวลาตามความเหมาะสม

สำหรับเครื่องมือทางการเงินอื่นทั้งหมด กลุ่มบริษัทรับรู้ค่าเพื่อผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นตลอดอายุ เมื่อมีการเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญในความเสี่ยงด้านเครดิตตั้งแต่รับรู้รายการเมื่อเริ่มแรก อย่างไรก็ตาม หากความเสี่ยงด้านเครดิตของเครื่องมือทางการเงินไม่เพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญตั้งแต่รับรู้รายการเมื่อเริ่มแรก กลุ่มบริษัทวัดมูลค่าของค่าเพื่อผลขาดทุนสำหรับเครื่องมือทางการเงินนั้นด้วยจำนวนเงินที่เท่ากับผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นใน 12 เดือนข้างหน้า

ผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นตลอดอายุแสดงถึงผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นจากเหตุการณ์ปฏิบัติผิดสัญญาที่มีความเป็นไปได้ว่าจะเกิดขึ้นตลอดอายุของเครื่องมือทางการเงินที่คาดไว้ในทางกลับกันผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นใน 12 เดือนข้างหน้าแสดงถึงสัดส่วนของผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดตลอดอายุที่คาดว่าจะเกิดจากเหตุการณ์ปฏิบัติผิดสัญญาของเครื่องมือทางการเงินที่มีความเป็นไปได้ว่าจะเกิดขึ้นภายใน 12 เดือนหลังจากวันที่รายงาน

#### (1) นโยบายการดัดรายการ

กลุ่มบริษัทดัดรายการสินทรัพย์ทางการเงินเมื่อมีข้อมูลที่บ่งชี้ว่าลูกหนี้มีปัญหาด้านการเงินอย่างร้ายแรงและไม่มีความเป็นไปได้ที่จะได้รับคืน สินทรัพย์ทางการเงินที่ถูกดัดรายการอาจขึ้นอยู่กับวิธีการบังคับภายใต้กระบวนการทวงถามของกลุ่มบริษัท โดยใช้คำปรึกษาทางกฎหมายตามความเหมาะสม เงินที่ได้รับคืนรับรู้ในกำไรหรือขาดทุน

#### (2) การวัดมูลค่าและการรับรู้รายการผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้น

การวัดมูลค่าของผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นเป็นการคำนวณความน่าจะเป็นของการปฏิบัติผิดสัญญา ร้อยละของความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นเมื่อลูกหนี้ปฏิบัติผิดสัญญา (เช่น ผลกระทบของความเสียหายหากมีการผิดสัญญา) และยอดหนี้เมื่อลูกหนี้ปฏิบัติผิดสัญญา การประเมินคำนวณความน่าจะเป็นของการปฏิบัติผิดสัญญาและร้อยละของความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นเมื่อลูกหนี้ปฏิบัติผิดสัญญาขึ้นอยู่กับข้อมูลในอดีตปรับปรุงด้วยการคาดการณ์เหตุการณ์ในอนาคตสำหรับยอดหนี้เมื่อลูกหนี้ปฏิบัติผิดสัญญาของสินทรัพย์ทางการเงินแสดงโดยมูลค่าตามบัญชีขั้นต้นของสินทรัพย์ ณ วันที่รายงาน กลุ่มบริษัททำความเข้าใจความจำเป็นด้านการเงินในอนาคตโดยเฉพาะเจาะจงของลูกหนี้และข้อมูลการคาดการณ์เหตุการณ์ในอนาคตที่เกี่ยวข้องอื่น ๆ

สำหรับสินทรัพย์ทางการเงิน ผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นประมาณการด้วยผลต่างระหว่างกระแสเงินสดตามสัญญาทั้งหมดซึ่งกลุ่มบริษัทต้องได้รับและกระแสเงินสดทั้งหมด ซึ่งกลุ่มบริษัทคาดว่าจะได้รับคิดลดด้วยอัตราดอกเบี้ยที่แท้จริงเมื่อเริ่มแรก สำหรับลูกหนี้ตามสัญญาเช่า กระแสเงินสดที่ใช้เพื่อระบุผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นควรสอดคล้องกับกระแสเงินสดที่ใช้ในการวัดมูลค่าลูกหนี้ตามสัญญาเช่าตามที่กำหนดใน TFRS16 เรื่อง สัญญาเช่า

กลุ่มบริษัทรับรู้ผลกำไรหรือขาดทุนจากการด้อยค่าในกำไรหรือขาดทุนสำหรับเครื่องมือทางการเงินทั้งหมดเพื่อปรับปรุงมูลค่าตามบัญชีที่เกี่ยวข้องผ่านบัญชีค่าเผื่อผลขาดทุน เว้นแต่เงินลงทุนในตราสารหนี้ที่วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น ซึ่งค่าเผื่อผลขาดทุนรับรู้ในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นและสำรองการวัดมูลค่าเงินลงทุนสะสม และไม่ลดมูลค่าตามบัญชีของสินทรัพย์ทางการเงินในงบแสดงฐานะการเงิน

#### การตัดรายการของสินทรัพย์ทางการเงิน

กลุ่มบริษัทตัดรายการสินทรัพย์ทางการเงิน เฉพาะเมื่อสิทธิตามสัญญาที่จะได้รับกระแสเงินสดจากสินทรัพย์ทางการเงินหมดอายุ หรือเมื่อโอนสินทรัพย์ทางการเงินและโอนความเสี่ยงและผลตอบแทนของความเป็นเจ้าของเกือบทั้งหมดของสินทรัพย์ให้กิจการอื่น หากกลุ่มบริษัทไม่ได้โอนหรือไม่ได้คงไว้ซึ่งความเสี่ยงและผลตอบแทนของความเป็นเจ้าของและยังคงมีการควบคุมสินทรัพย์ที่โอน กลุ่มบริษัทรับรู้ส่วนได้เสียในสินทรัพย์และหนี้สินที่เกี่ยวข้องกับจำนวนเงินที่อาจต้องจ่าย หากกลุ่มบริษัทยังคงไว้ซึ่งความเสี่ยงและผลตอบแทนของความเป็นเจ้าของสินทรัพย์ทางการเงินที่โอน กลุ่มบริษัทยังรับรู้สินทรัพย์ทางการเงินและรับรู้การกู้ยืมที่มีหลักประกันสำหรับสิ่งตอบแทนที่ได้รับ

ณ วันที่ตัดรายการสินทรัพย์ทางการเงินที่วัดมูลค่าด้วยราคาทุนตัดจำหน่าย ผลต่างระหว่างมูลค่าตามบัญชีของสินทรัพย์และผลรวมของสิ่งตอบแทนที่คาดว่าจะได้รับและค้างรับ รับรู้ในกำไรหรือขาดทุน นอกจากนี้ ณ วันที่ตัดรายการของเงินลงทุนในตราสารหนี้ที่จัดประเภทด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น ผลสะสมของกำไรหรือขาดทุนที่สะสมไว้ก่อนหน้านี้ในสำรองการวัดมูลค่าเงินลงทุนจะถูกจัดประเภทรายการใหม่เป็นกำไรหรือขาดทุน ในทางกลับกัน ณ วันที่ตัดรายการของเงินลงทุนในตราสารหนี้ที่กลุ่มบริษัทเลือกรับรู้รายการเมื่อเริ่มแรกด้วยการวัดมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น ผลกำไรหรือขาดทุนสะสมที่สะสมไว้ก่อนหน้านี้ในสำรองการวัดมูลค่าเงินลงทุนจะไม่ถูกจัดประเภทรายการใหม่ไปกำไรหรือขาดทุนแต่จะโอนไปกำไรสะสม

#### หนี้สินทางการเงิน

หนี้สินทางการเงินทั้งหมดวัดมูลค่าภายหลังด้วยราคาทุนตัดจำหน่ายโดยใช้วิธีดอกเบี้ยที่แท้จริงหรือด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรหรือขาดทุน

อย่างไรก็ตาม หนี้สินทางการเงินที่เกิดขึ้นจากการโอนสินทรัพย์ทางการเงินไม่เข้าเงื่อนไขการตัดรายการหรือเมื่อถือปฏิบัติตามเกณฑ์ความเกี่ยวข้องอย่างต่อเนื่อง

#### หนี้สินทางการเงินที่วัดมูลค่าภายหลังด้วยราคาทุนตัดจำหน่าย

หนี้สินทางการเงินที่ไม่เป็น (1) สิ่งตอบแทนที่คาดว่าจะต้องจ่ายที่รับรู้โดยผู้ซื้อในการรวมธุรกิจ (2) ถือไว้เพื่อค่า หรือ (3) เลือกกำหนดให้แสดงด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรหรือขาดทุน วัดมูลค่าภายหลังด้วยราคาทุนตัดจำหน่ายโดยใช้วิธีดอกเบี้ยที่แท้จริง

วิธีดอกเบี้ยที่แท้จริงเป็นวิธีการคำนวณราคาทุนตัดจำหน่ายของหนี้สินทางการเงินและปันส่วนดอกเบี้ยจ่ายตลอดช่วงระยะเวลาที่เกี่ยวข้อง อัตราดอกเบี้ยที่แท้จริงคืออัตราที่ใช้ในการคิดลดประมาณการเงินสดจ่ายในอนาคต (รวมถึงค่าธรรมเนียมและต้นทุนในการรับและจ่ายทั้งหมด ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของอัตราดอกเบี้ยที่แท้จริง ต้นทุนการทำรายการ และส่วนเกินหรือส่วนลดมูลค่าอื่น ๆ) ตลอดอายุที่คาดไว้ของหนี้สินทางการเงินหรือ (ตามความเหมาะสม) ระยะเวลาที่สั้นกว่า เพื่อให้ได้ราคาทุนตัดจำหน่ายของหนี้สินทางการเงิน

การตัดรายการของหนี้สินทางการเงิน

กลุ่มบริษัทตัดรายการหนี้สินทางการเงิน เฉพาะเมื่อภาระผูกพันของกลุ่มบริษัทได้มีการปฏิบัติตามแล้ว ได้มีการยกเลิก หรือ สิ้นสุด ผลแตกต่างระหว่างมูลค่าตามบัญชีของหนี้สินทางการเงินที่ตัดรายการและสิ่งตอบแทนที่จ่ายและค้างจ่ายรับรู้ในกำไรหรือขาดทุน

เมื่อกลุ่มบริษัทแลกเปลี่ยนตราสารหนี้ที่มีความแตกต่างอย่างมากในข้อกำหนดกับผู้ให้กู้ต้องถือเป็นการสิ้นสุดของหนี้สินทางการเงินเดิม และถือเป็นการรับรู้รายการของหนี้สินทางการเงินใหม่ ในทำนองเดียวกันกลุ่มบริษัทบันทึกการเปลี่ยนแปลงอย่างมากในข้อกำหนดของหนี้สินทางการเงินที่มีอยู่หรือบางส่วนของหนี้สินทางการเงินเดิม และถือเป็นการรับรู้รายการของหนี้สินทางการเงินใหม่ โดยสมมติว่าข้อกำหนดจะมีความแตกต่างอย่างมากหากการคิดลดมูลค่าปัจจุบันของกระแสเงินสดภายใต้เงื่อนไขใหม่รวมถึงค่าธรรมเนียมจ่ายใด ๆ สุทธิด้วยค่าธรรมเนียมรับใด ๆ และคิดลดโดยใช้อัตราดอกเบี้ยที่แท้จริงเดิม ซึ่งมีความแตกต่างอย่างน้อยร้อยละ 10 จากการคิดลดมูลค่าปัจจุบันของกระแสเงินสดคงเหลือของหนี้สินทางการเงินเดิม หากการเปลี่ยนแปลงไม่เป็นนัยสำคัญ ผลแตกต่างระหว่าง (1) มูลค่าตามบัญชีของหนี้สินก่อนมีการเปลี่ยนแปลงและ (2) มูลค่าปัจจุบันของกระแสเงินสดหลังจากเปลี่ยนแปลง ควรรับรู้ในกำไรหรือขาดทุนเป็นกำไรหรือขาดทุนจากการเปลี่ยนแปลงในกำไรและขาดทุนอื่น

### 3.7 เงินลงทุนในบริษัทย่อย บริษัทร่วม และการร่วมค้า

เงินลงทุนในบริษัทย่อย บริษัทร่วม และการร่วมค้าในงบการเงินเฉพาะกิจการของบริษัท บันทึกบัญชีโดยใช้วิธีราคาทุนหักค่าเพื่อการด้อยค่า (ถ้ามี) ส่วนการบันทึกบัญชีเงินลงทุนในบริษัทร่วมและการร่วมค้าในงบการเงินรวมใช้วิธีส่วนได้เสีย

บริษัทร่วม คือ กิจการที่อยู่ภายใต้อิทธิพลอย่างมีนัยสำคัญของกลุ่มบริษัท โดยอิทธิพลอย่างมีนัยสำคัญ คือ อำนาจในการเข้าไปมีส่วนร่วมในการตัดสินใจเกี่ยวกับนโยบายทางการเงินและการดำเนินงานของผู้ได้รับการลงทุน แต่ไม่ถึงระดับที่จะควบคุมหรือควบคุมร่วมในนโยบายดังกล่าว

การร่วมค้า คือ การร่วมการทำงานซึ่งผู้ที่มีการควบคุมร่วมในการทำงานนั้นมีสิทธิในสินทรัพย์สุทธิของการร่วมการทำงานนั้น โดยการควบคุมร่วม คือ การร่วมกันควบคุมการทำงานซึ่งได้ตกลงกันไว้ในสัญญา ซึ่งการควบคุมร่วมจะมีได้ก็ต่อเมื่อการตัดสินใจใด ๆ เกี่ยวกับกิจกรรมที่เกี่ยวข้องจะต้องได้รับความเห็นชอบอย่างเป็นเอกฉันท์จากผู้ที่เกี่ยวข้องร่วมกันควบคุมการทำงานแล้วเท่านั้น

ตามวิธีส่วนได้เสีย รายการเงินลงทุนในบริษัทร่วมหรือการร่วมค้าจะถูกรับรู้เมื่อเริ่มแรกในงบแสดงฐานะการเงินรวมด้วยราคาทุน และถูกปรับปรุงภายหลังวันที่ได้มาด้วยส่วนแบ่งกำไรหรือขาดทุนและสัดส่วนของกลุ่มบริษัทในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นของบริษัทร่วมหรือการร่วมค้า เมื่อส่วนแบ่งขาดทุนของกลุ่มบริษัทในบริษัทร่วมหรือการร่วมค้ามีจำนวนเท่ากับหรือสูงกว่าส่วนได้เสียของกลุ่มบริษัทในบริษัทร่วมหรือการร่วมค้า (รวมถึงส่วนได้เสียระยะยาวใด ๆ ซึ่งโดยเนื้อหาแล้ว ถือเป็นส่วนหนึ่งของเงินลงทุนสุทธิของกลุ่มบริษัทในบริษัทร่วมและการร่วมค้า) กลุ่มบริษัทจะหยุดรับรู้ส่วนแบ่งในขาดทุนที่เกินกว่าส่วนได้เสียของกลุ่มบริษัทในบริษัทร่วมหรือการร่วมค้านั้น สำหรับจำนวนขาดทุนเพิ่มเติมจะรับรู้เป็นหนี้สินก็ต่อเมื่อกลุ่มบริษัทมีภาระผูกพันตามกฎหมายหรือมีภาระผูกพันจากการอนุমানหรือได้จ่ายเงิน เพื่อชำระภาระผูกพันแทนบริษัทร่วมหรือการร่วมค้าไปแล้ว

เงินลงทุนในบริษัทร่วมหรือการร่วมค้าถูกบันทึกบัญชีโดยใช้วิธีส่วนได้เสียนับตั้งแต่วันที่ผู้ได้รับการลงทุนกลายเป็นบริษัทร่วมหรือการร่วมค้า ส่วนต่างของต้นทุนของเงินลงทุนที่สูงกว่ามูลค่ายุติธรรมสุทธิของสินทรัพย์และหนี้สินที่ระบุได้ของผู้ได้รับการลงทุน ณ วันที่ซื้อเงินลงทุนในบริษัทร่วมหรือการร่วมค้าจะถูกรับรู้เป็นค่าความนิยม โดยรวมอยู่ในมูลค่าตามบัญชีของเงินลงทุน สำหรับส่วนต่างของมูลค่ายุติธรรมสุทธิของสินทรัพย์และหนี้สินที่ระบุได้ที่สูงกว่าต้นทุนของเงินลงทุนให้รับรู้เป็นกำไรหรือขาดทุนทันทีในงบกำไรขาดทุนและกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นในงวดที่ซื้อเงินลงทุนนั้น

กลุ่มบริษัทจะเลิกใช้วิธีส่วนได้เสียนับจากวันที่เงินลงทุนไม่เป็นเงินลงทุนในบริษัทร่วมหรือการร่วมค้าหรือเมื่อเงินลงทุนนั้นได้ถูกจัดประเภทเป็นสินทรัพย์ที่ถือไว้เพื่อขาย

เมื่อกลุ่มบริษัทได้ลดส่วนได้เสียในความเป็นเจ้าของในบริษัทร่วมหรือการร่วมค้าลง แต่ยังคงใช้วิธีการบัญชีส่วนได้เสียต่อไป กลุ่มบริษัทจะจัดประเภทกำไรหรือขาดทุนที่เคยบันทึกไว้ในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นเฉพาะส่วนที่ลดลงในส่วนได้เสียในความเป็นเจ้าของไปยังกำไรหรือขาดทุนในงบกำไรขาดทุนและกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น ถ้ากำไรหรือขาดทุนนั้นถูกกำหนดให้จัดประเภทเป็นกำไรหรือขาดทุนเมื่อมีการจำหน่ายสินทรัพย์หรือหนี้สินที่เกี่ยวข้อง

เมื่อกลุ่มบริษัทมีรายการกับบริษัทร่วมหรือการร่วมค้า กำไรและขาดทุนซึ่งเป็นผลมาจากรายการดังกล่าวจะถูกรับรู้ในงบการเงินรวมของกลุ่มบริษัทเฉพาะส่วนได้เสียของผู้ลงทุนอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกับกลุ่มบริษัทเท่านั้น

#### การจำหน่ายเงินลงทุน

เมื่อมีการจำหน่ายเงินลงทุน ผลต่างระหว่างจำนวนเงินสุทธิที่ได้รับและมูลค่าตามบัญชี จะถูกบันทึกเป็นกำไรหรือขาดทุนในงบกำไรขาดทุนและกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น

ในกรณีที่กลุ่มบริษัทจำหน่ายเงินลงทุนที่ถืออยู่บางส่วน การคำนวณต้นทุนสำหรับเงินลงทุนที่จำหน่ายไปและเงินลงทุนที่ยังถืออยู่ใช้วิธีถ่วงเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักปรับใช้กับมูลค่าตามบัญชีของเงินลงทุนที่เหลืออยู่ทั้งหมด

### 3.8 เงินสำรองบำรุงรักษาเครื่องบิน

เงินสำรองบำรุงรักษาเครื่องบินคือเงินที่กลุ่มบริษัทจ่ายล่วงหน้าให้กับผู้ให้เช่าตามอัตราที่กำหนดในสัญญา โดยสามารถเบิกคืนเมื่อนำเครื่องบินไปซ่อมบำรุงเครื่องบินครั้งใหญ่ตามแผนการซ่อมบำรุงเครื่องบินตามเงื่อนไขที่กำหนดในสัญญา

### 3.9 ส่วนปรับปรุงอาคารเช่าและอุปกรณ์

ส่วนปรับปรุงอาคารเช่าและอุปกรณ์แสดงด้วยราคาทุนหักค่าเสื่อมราคาสะสม และค่าเผื่อการด้อยค่า (ถ้ามี)

ราคาทุนรวมถึงต้นทุนทางตรงที่เกี่ยวข้องกับการได้มาของสินทรัพย์ ต้นทุนของการก่อสร้างสินทรัพย์ที่กิจการก่อสร้างเอง รวมถึงต้นทุนของวัสดุ แรงงานทางตรง และต้นทุนทางตรงอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการจัดหาสินทรัพย์เพื่อให้สินทรัพย์นั้นอยู่ในสภาพที่พร้อมจะใช้งานได้ตามวัตถุประสงค์ ราคาทุนรวมถึงต้นทุนในการรื้อถอน การขนย้าย การบูรณะสถานที่ตั้งของสินทรัพย์และต้นทุนการกู้ยืม สำหรับเครื่องมือที่ควบคุมโดยลิขสิทธิ์ซอฟต์แวร์ซึ่งไม่สามารถทำงานได้โดยปราศจากลิขสิทธิ์ซอฟต์แวร์นั้นให้ถือว่าลิขสิทธิ์ซอฟต์แวร์ดังกล่าวเป็นส่วนหนึ่งของอุปกรณ์

ส่วนประกอบของรายการส่วนปรับปรุงอาคารเช่าและอุปกรณ์แต่ละรายการที่มีอายุการให้ประโยชน์ไม่เท่ากันต้องบันทึกแต่ละส่วนประกอบที่มีนัยสำคัญแยกต่างหากจากกัน



กำไรหรือขาดทุนจากการจำหน่ายส่วนปรับปรุงอาคารเช่าและอุปกรณ์ คือผลต่างระหว่างสิ่งตอบแทนสุทธิที่ได้รับจากการจำหน่ายกับมูลค่าตามบัญชีของส่วนปรับปรุงอาคารเช่าและอุปกรณ์ โดยรับรู้สุทธิเป็นกำไรหรือขาดทุนในงบกำไรขาดทุนและกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น

ต้นทุนที่เกิดขึ้นในภายหลัง

ต้นทุนในการเปลี่ยนแปลงส่วนประกอบจะรับรู้เป็นส่วนหนึ่งของมูลค่าตามบัญชีของรายการส่วนปรับปรุงอาคารเช่าและอุปกรณ์ ถ้ามีความเป็นไปได้ก่อนข้างต้นที่กลุ่มบริษัทจะได้รับประโยชน์เชิงเศรษฐกิจในอนาคตจากรายการนั้น และสามารถวัดมูลค่าต้นทุนของรายการนั้น ได้อย่างน่าเชื่อถือ ชิ้นส่วนที่ถูกเปลี่ยนแปลงจะถูกตัดจำหน่ายตามมูลค่าตามบัญชี ต้นทุนที่เกิดขึ้นในการซ่อมบำรุงส่วนปรับปรุงอาคารเช่าและอุปกรณ์ที่เกิดขึ้นเป็นประจำจะรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายในงบกำไรขาดทุนและกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นเมื่อเกิดขึ้น

ค่าเสื่อมราคา

ค่าเสื่อมราคาคำนวณจากมูลค่าเสื่อมสภาพของรายการส่วนปรับปรุงอาคารเช่าและอุปกรณ์ ซึ่งประกอบด้วยราคาทุนของสินทรัพย์หรือต้นทุนในการเปลี่ยนแปลงอื่น หักด้วยมูลค่าคงเหลือของสินทรัพย์

ค่าเสื่อมราคาบันทึกเป็นค่าใช้จ่ายในงบกำไรขาดทุนและกำไรเบ็ดเสร็จอื่น คำนวณโดยวิธีเส้นตรงตามอายุการให้ประโยชน์ โดยประมาณของส่วนประกอบของสินทรัพย์แต่ละรายการ ประมาณการอายุการให้ประโยชน์ของสินทรัพย์แสดงได้ดังนี้

ส่วนปรับปรุงอาคารเช่า	5 ปี หรือตามอายุสัญญา
ส่วนปรับปรุงเครื่องบินเช่า	5 ปี หรือตามอายุสัญญา
เครื่องใช้สำนักงาน อุปกรณ์สำนักงาน อุปกรณ์สื่อสารและเครื่องมือเครื่องใช้	5 ปี
อุปกรณ์คอมพิวเตอร์	3 ปี และ 5 ปี
ยานพาหนะ	10 ปี

กลุ่มบริษัทไม่คิดค่าเสื่อมราคาสำหรับที่ดินและสินทรัพย์ที่อยู่ระหว่างการก่อสร้าง

วิธีการคิดค่าเสื่อมราคา อายุการให้ประโยชน์ของสินทรัพย์ และมูลค่าคงเหลือ จะได้รับการทบทวนอย่างน้อยที่สุดทุกสิ้นรอบปีบัญชี และปรับปรุงตามความเหมาะสม

### 3.10 สินทรัพย์ไม่มีตัวตน

สินทรัพย์ไม่มีตัวตน คือ โปรแกรมคอมพิวเตอร์ซึ่งแสดงในราคาทุนสุทธิจากค่าตัดจำหน่ายสะสม และค่าเพื่อการด้อยค่า (ถ้ามี)

ค่าตัดจำหน่าย

ค่าตัดจำหน่ายคำนวณจากราคาทุนของสินทรัพย์หักด้วยมูลค่าคงเหลือของสินทรัพย์

ค่าตัดจำหน่ายรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายในงบกำไรขาดทุนและกำไรเบ็ดเสร็จอื่น โดยวิธีเส้นตรงตามระยะเวลาที่คาดว่าจะได้รับประโยชน์จากสินทรัพย์ไม่มีตัวตน โดยเริ่มตัดจำหน่ายสินทรัพย์ไม่มีตัวตนเมื่อสินทรัพย์นั้นพร้อมที่จะให้ประโยชน์ ระยะเวลาที่คาดว่าจะได้ประโยชน์ของสินทรัพย์แสดงได้ดังนี้

โปรแกรมคอมพิวเตอร์	3 - 5 ปี
--------------------	----------

วิธีการตัดจำหน่าย ระยะเวลาที่คาดว่าจะได้รับประโยชน์ และมูลค่าคงเหลือ จะได้รับการทบทวนทุกสิ้นรอบปีบัญชีและปรับปรุงตามความเหมาะสม

### 3.11 การด้อยค่าของสินทรัพย์ที่ไม่ใช่สินทรัพย์ทางการเงิน

ยอดสินทรัพย์ตามบัญชีของกลุ่มบริษัทได้รับการทบทวน ณ ทุกวันที่รายงานว่ามีข้อบ่งชี้เรื่องการด้อยค่าหรือไม่ ในกรณีที่ข้อบ่งชี้ กลุ่มบริษัทจะทำการประมาณมูลค่าสินทรัพย์ที่คาดว่าจะได้รับคืน

ขาดทุนจากการด้อยค่ารับรู้เมื่อมูลค่าตามบัญชีของสินทรัพย์หรือมูลค่าตามบัญชีของหน่วยสินทรัพย์ที่ก่อให้เกิดเงินสดสูงกว่ามูลค่าที่จะได้รับคืน โดยขาดทุนจากการด้อยค่าบันทึกเป็นค่าใช้จ่ายในงบกำไรขาดทุนและกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น

การคำนวณมูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืน

มูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืนของสินทรัพย์ที่ไม่ใช่สินทรัพย์ทางการเงิน หมายถึง มูลค่าจากการใช้ของสินทรัพย์หรือมูลค่ายุติธรรมของสินทรัพย์หักต้นทุนในการขายแล้วแต่มูลค่าใดจะสูงกว่าในการประเมินมูลค่าจากการใช้ของสินทรัพย์ จะประมาณการกระแสเงินสดที่จะได้รับในอนาคตคิดลดเป็นมูลค่าปัจจุบันโดยใช้อัตราคิดลดก่อนคำนึงถึงภาษีเงินได้เพื่อให้สะท้อนมูลค่าที่อาจประเมินได้ในตลาดปัจจุบัน ซึ่งแปรไปตามเวลาและความเสี่ยงที่มีต่อสินทรัพย์ สำหรับสินทรัพย์ที่ไม่ก่อให้เกิดกระแสเงินสดรับโดยอิสระจากสินทรัพย์อื่น จะพิจารณามูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืนรวมกับหน่วยสินทรัพย์ที่ก่อให้เกิดเงินสดที่สินทรัพย์นั้นเกี่ยวข้องด้วย

การกลับรายการด้อยค่า

ขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์ที่ไม่ใช่สินทรัพย์ทางการเงินอื่น ๆ ที่เคยรับรู้ในงวดก่อนจะถูกประเมิน ณ ทุกวันที่ที่ออกรายงานว่ามีข้อบ่งชี้เรื่องการด้อยค่าลดลงหรือหมดไป ขาดทุนจากการด้อยค่าจะถูกกลับรายการ หากมีการเปลี่ยนแปลงประมาณการที่ใช้ในการคำนวณมูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืน ขาดทุนจากการด้อยค่าจะถูกกลับรายการเพียงเท่าที่มูลค่าตามบัญชีของสินทรัพย์ไม่เกินกว่ามูลค่าตามบัญชีภายหลังหักค่าเสื่อมราคาหรือค่าตัดจำหน่าย เสมือนหนึ่งไม่เคยมีการบันทึกขาดทุนจากการด้อยค่ามาก่อน

### 3.12 ประมาณการหนี้สินค่าซ่อมบำรุงเครื่องบิน

#### 3.12.1 ประมาณการหนี้สินค่าซ่อมบำรุงเครื่องบินตามแผนการซ่อมบำรุง

บริษัทประมาณการหนี้สินค่าซ่อมบำรุงเครื่องบินตามแผนการซ่อมบำรุงตลอดอายุสัญญาเช่าเครื่องบิน โดยใช้ประมาณการที่ดีที่สุดบนพื้นฐานของประสบการณ์ในอดีตและปัจจัยอื่นๆ ซึ่งรวมถึงการคาดการณ์ในอนาคตที่เชื่อว่ามีเหตุผลในสถานการณ์ขณะนั้น ประมาณการหนี้สินดังกล่าวจะกำหนดจากค่าซ่อมที่จะเกิดขึ้นในอนาคตและจะทยอยบันทึกค่าใช้จ่ายในต้นทุนค่าโดยสารและการให้บริการ และประมาณการหนี้สินค่าซ่อมบำรุงเครื่องบินไปจนถึงวันที่เข้าซ่อมตามระยะเวลาและจำนวนการบิน

#### 3.12.2 ประมาณการหนี้สินค่าปรับสภาพเครื่องบิน และค่าซ่อมบำรุงเครื่องบิน

ประมาณการหนี้สินค่าปรับสภาพเครื่องบิน

บริษัทประมาณการหนี้สินค่าปรับสภาพเครื่องบินเมื่อส่งคืนให้แก่ผู้ให้เช่าเมื่อครบกำหนดสัญญาเช่าตลอดอายุสัญญาเช่า โดยใช้ประมาณการที่ดีที่สุดบนพื้นฐานของประสบการณ์ในอดีตและปัจจัยอื่นๆ ซึ่งรวมถึงการคาดการณ์ในอนาคตที่เชื่อว่ามีเหตุผลในสถานการณ์ขณะนั้น ประมาณการหนี้สินดังกล่าวจะกำหนดจากค่าซ่อมที่จะเกิดขึ้นในอนาคตและค่าขนส่ง และจะทยอยบันทึกค่าใช้จ่ายในต้นทุนค่าโดยสารและการให้บริการและประมาณการหนี้สินค่าซ่อมบำรุงเครื่องบินไปจนถึงวันส่งคืนเครื่องบินตามระยะเวลาในสัญญา

ประมาณการหนี้สินค่าซ่อมบำรุงเครื่องบิน

บริษัทประมาณการหนี้สินค่าซ่อมบำรุงเครื่องบิน ซึ่งเป็นการเข้าซ่อมตรวจเช็คตามแผนการซ่อมบำรุง โดยพิจารณาค่าใช้จ่ายในการซ่อมที่จะเกิดขึ้นและบันทึกเป็นค่าใช้จ่ายในต้นทุนค่าโดยสารและการให้บริการและประมาณการหนี้สินค่าซ่อมบำรุงเครื่องบินไปจนถึงวันที่เข้าซ่อมตามชั่วโมงการบิน

### 3.13 ผลประโยชน์พนักงาน

#### 3.13.1 กองทุนสำรองเลี้ยงชีพ

บริษัทได้จัดตั้งกองทุนสำรองเลี้ยงชีพขึ้นตามพระราชบัญญัติกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ พ.ศ. 2530 โดยพนักงานจ่ายเงินสะสมในอัตราร้อยละ 2 ถึง 15 ของเงินเดือน และบริษัทจ่ายสมทบอีกส่วนหนึ่งในจำนวนที่เท่ากันแต่ไม่เกินร้อยละ 5 เพื่อเข้ากองทุนสำรองเลี้ยงชีพ บริษัทบันทึกเงินจ่ายสะสมกองทุนสำรองเลี้ยงชีพเป็นค่าใช้จ่ายเมื่อเกิดรายการ

#### 3.13.2 ผลประโยชน์หลังออกจากราชการของพนักงาน

กลุ่มบริษัทจัดให้มีผลประโยชน์ของพนักงานหลังออกจากราชการเพื่อจ่ายให้แก่พนักงานตามพระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน ผลประโยชน์ของพนักงานดังกล่าวคำนวณโดยนักคณิตศาสตร์ประกันภัยอิสระ ณ วันสิ้นรอบระยะเวลา รายงานด้วยวิธีคิดลดแต่ละหน่วยที่ประมาณการไว้ (Projected Unit Credit Method) ซึ่งเป็นการประมาณการจากมูลค่าปัจจุบันของกระแสเงินสดของผลประโยชน์ที่คาดว่าจะต้องจ่ายในอนาคตโดยคำนวณบนพื้นฐานของข้อสมมติฐานทางคณิตศาสตร์ประกันภัย อันได้แก่ เงินเดือนพนักงาน อัตราการลาออก อัตราการตาย อายุงาน และปัจจัยอื่นๆ ทั้งนี้อัตราคิดลดที่ใช้ในการคำนวณประมาณการหนี้สินอ้างอิงจากอัตราผลตอบแทนของพันธบัตรรัฐบาลไทย

บริษัทจะรับรู้กำไรหรือขาดทุนที่เกิดขึ้นจากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัยในส่วนของการขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นในปีที่เกิดรายการ

#### 3.13.3 เงินสะสมสำหรับพนักงาน

บริษัทมีผลประโยชน์ให้แก่พนักงานในตำแหน่งนักบินเมื่อเกษียณอายุหรือลาออกตามระเบียบ หรือสูญเสียใบอนุญาต โดยบริษัทจะสะสมเงินให้แก่พนักงานโดยพิจารณาจากจำนวนเที่ยวบินที่ทำการบินในแต่ละเดือนและอายุงานของนักบินตามที่กำหนดไว้ในระเบียบบริษัท

### 3.14 การรับรู้รายได้

#### 3.14.1 รายได้จากค่าโดยสาร

รายได้จากค่าโดยสารรับรู้เมื่อกลุ่มบริษัทได้ให้บริการแก่ผู้โดยสารตามตารางเที่ยวการบินที่ระบุในบัตรโดยสาร โดยเงินรับจากการจำหน่ายตั๋วโดยสารที่ยังไม่ได้รับรู้เป็นรายได้จะบันทึกเป็นรายได้รับล่วงหน้าในหนี้สินหมุนเวียนในงบแสดงฐานะการเงิน

#### 3.14.2 โปรแกรมสิทธิพิเศษแก่ลูกค้า

บริษัทได้จัดให้มีโปรแกรมสิทธิพิเศษแก่ลูกค้า โดยจะให้คะแนนสะสมแก่ลูกค้าที่ใช้บริการของบริษัทซึ่งสามารถนำไปแลกตั๋วโดยสาร

บริษัทบันทึกส่วนรายได้ค่าโดยสารและรายได้จากการให้บริการให้กับคะแนนสะสม ซึ่งคำนวณจากประมาณการอัตราการใช้สิทธิแลกคะแนนสะสมจากคะแนนสะสมทั้งหมด โดยแสดงเป็นรายได้รอการตัดบัญชีจากโปรแกรมสิทธิพิเศษแก่ลูกค้าและรับรู้เป็นรายได้เมื่อลูกค้ามาใช้สิทธิแลกคะแนนสะสม และได้ใช้บริการโดยสาร

### 3.14.3 รายได้จากการให้บริการ

รายได้จากการให้บริการซึ่งเป็นบริการระยะสั้นรับรู้เป็นรายได้เมื่อได้ให้บริการแล้ว

### 3.14.4 ดอกเบี้ยรับ และรายได้อื่น

ดอกเบี้ยรับและรายได้อื่นรับรู้ตามเกณฑ์คงค้าง

## 3.15 การรับรู้ค่าใช้จ่าย

ค่าใช้จ่ายรับรู้ตามเกณฑ์คงค้าง

## 3.16 ต้นทุนทางการเงิน

ต้นทุนทางการเงินประกอบด้วยดอกเบี้ยจ่ายของเงินกู้ยืม และสิ่งตอบแทนที่คาดว่าจะต้องจ่าย

ต้นทุนการกู้ยืมที่ไม่ได้เกี่ยวกับการได้มา การก่อสร้างหรือการผลิตสินทรัพย์ที่เข้าเงื่อนไข รับรู้ในงบกำไรขาดทุนและกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น โดยใช้วิธีอัตราดอกเบี้ยที่แท้จริง

## 3.17 สัญญาเช่า

ณ วันที่เริ่มสัญญา กลุ่มบริษัทจะประเมินว่าสัญญาเป็นสัญญาเช่าหรือประกอบด้วยสัญญาเช่าหรือไม่โดยสัญญาเช่าจะเป็นสัญญาเช่าหรือประกอบด้วยสัญญาเช่า ถ้าสัญญานั้นเป็นการให้สิทธิในการควบคุมการใช้สินทรัพย์ที่ระบุได้สำหรับช่วงเวลาหนึ่งเพื่อการแลกเปลี่ยนกับสิ่งตอบแทน

กลุ่มบริษัทที่เป็นผู้เช่า

สินทรัพย์สิทธิการใช้

กลุ่มบริษัทรับรู้สินทรัพย์สิทธิการใช้ ณ วันที่สัญญาเช่าเริ่มมีผล โดยแสดงมูลค่าตามราคาทุนหักค่าเสื่อมราคาสะสม ผลขาดทุนจากการด้อยค่าสะสม (ถ้ามี) และปรับปรุงด้วยการวัดมูลค่าของหนี้สินตามสัญญาเช่าใหม่ (ถ้ามี) ราคาทุนของสินทรัพย์สิทธิการใช้ประกอบด้วยจำนวนเงินของหนี้สินตามสัญญาเช่าจากการวัดมูลค่าเริ่มแรก ต้นทุนทางตรงเริ่มแรกที่เกิดขึ้น จำนวนเงินที่จ่ายชำระตามสัญญาเช่า ณ วันที่สัญญาเช่าเริ่มมีผลหรือก่อนวันที่สัญญาเช่าเริ่มมีผล และหักด้วยสิ่งจูงใจตามสัญญาเช่าที่ได้รับ

ราคาทุนของสินทรัพย์สิทธิการใช้รวมถึงประมาณการต้นทุนที่จะเกิดขึ้นสำหรับผู้เช่าในการรื้อและขนย้ายสินทรัพย์อ้างอิง การบูรณะสถานที่ตั้งของสินทรัพย์อ้างอิงหรือการบูรณะสินทรัพย์อ้างอิงให้อยู่ในสภาพตามที่กำหนดไว้ในข้อตกลงและเงื่อนไขของสัญญาเช่า

หากกลุ่มบริษัทไม่มีความเชื่อมั่นอย่างสมเหตุสมผลว่าความเป็นเจ้าของในสินทรัพย์อ้างอิงจะถูกโอนให้แก่กลุ่มบริษัทเมื่อสิ้นสุดอายุสัญญาเช่า สินทรัพย์สิทธิการใช้จะถูกคิดค่าเสื่อมราคาโดยวิธีเส้นตรงนับจากวันที่สัญญาเช่าเริ่มมีผลจนถึงวันสิ้นสุดของอายุการให้ประโยชน์ของสินทรัพย์สิทธิการใช้หรือวันสิ้นสุดอายุสัญญาเช่าแล้วแต่วันใดจะเกิดขึ้นก่อนดังนี้

อาคาร	3 - 5 ปี
เครื่องบิน	2 - 14 ปี

### หนี้สินตามสัญญาเช่า

ณ วันที่สัญญาเช่าเริ่มมีผล กลุ่มบริษัทรับรู้หนี้สินตามสัญญาเช่าด้วยมูลค่าปัจจุบันของจำนวนเงินที่ต้องจ่ายตามสัญญาเช่าที่ยังไม่ได้จ่ายชำระ คัดลดด้วยอัตราดอกเบี้ยเงินกู้ยืมส่วนเพิ่มของกลุ่มบริษัท หากอัตราดอกเบี้ยตาม نرخของสัญญาเช่านั้นไม่สามารถกำหนดได้ หลังจากวันที่สัญญาเช่าเริ่มมีผลหนี้สินตามสัญญาเช่าวัดมูลค่าโดยการใช้วิธีดอกเบี้ยที่แท้จริงและลดมูลค่าตามบัญชีเพื่อสะท้อนการจ่ายชำระตามสัญญาเช่าที่จ่ายชำระแล้ว โดยกลุ่มบริษัทรับรู้ดอกเบี้ยจากหนี้สินตามสัญญาเช่าในงบกำไรขาดทุน นอกจากนี้ มูลค่าตามบัญชีของหนี้สินตามสัญญาเช่าจะถูกวัดมูลค่าใหม่เมื่อมีการเปลี่ยนแปลงหรือประเมินสัญญาเช่าใหม่

การจ่ายชำระตามสัญญาเช่าที่รวมอยู่ในการวัดมูลค่าของหนี้สินตามสัญญาเช่า ประกอบด้วย

- การจ่ายชำระคงที่ (รวมถึง การจ่ายชำระคงที่โดยเนื้อหา) หักลูกหนี้สิ่งสูงใจตามสัญญาเช่าใดๆ
- การจ่ายชำระค่าเช่าผันแปรที่ขึ้นอยู่กับดัชนีหรืออัตรา ซึ่งการวัดมูลค่าเริ่มแรกใช้ดัชนีหรืออัตรา ณ วันที่ สัญญาเช่าเริ่มมีผล
- จำนวนเงินที่คาดว่าผู้เช่าจะจ่ายชำระภายใต้การรับประกันมูลค่าคงเหลือ
- ราคาใช้สิทธิของสิทธิเลือกซื้อ หากมีความแน่นอนอย่างสมเหตุสมผลที่ผู้เช่าจะใช้สิทธิเลือกนั้น
- การจ่ายชำระค่าปรับเพื่อการยกเลิกสัญญาเช่า หากข้อกำหนดสัญญาเช่าแสดงให้เห็นว่าผู้เช่าจะใช้สิทธิเลือกในการยกเลิกสัญญาเช่า

### สัญญาเช่าระยะสั้นและสัญญาเช่าซึ่งสินทรัพย์อ้างอิงมีมูลค่าต่ำ

จำนวนเงินที่ต้องจ่ายตามสัญญาเช่าที่มีอายุสัญญาเช่า 12 เดือนหรือน้อยกว่านับตั้งแต่วันที่สัญญาเช่าเริ่มมีผล หรือสัญญาเช่าซึ่งสินทรัพย์อ้างอิงมีมูลค่าต่ำ จะถูกรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายตามวิธีเส้นตรงตลอดอายุสัญญาเช่า

### กลุ่มบริษัทที่เป็นผู้ให้เช่า

กลุ่มบริษัทจะจัดประเภทสัญญาเช่าแต่ละสัญญาเป็นสัญญาเช่าเงินทุน หรือสัญญาเช่าดำเนินงาน

ในการจัดประเภทสัญญาเช่า กลุ่มบริษัทจะทำการประเมินว่าสัญญาเช่านั้นโอนความเสี่ยงและผลตอบแทนเกือบทั้งหมดของสินทรัพย์อ้างอิงที่ผู้เป็นเจ้าของพึงได้รับหรือไม่ โดยสัญญาเช่าจะจัดประเภทเป็นสัญญาเช่าเงินทุน หากสัญญานั้น โอนความเสี่ยงและผลตอบแทนเกือบทั้งหมดของสินทรัพย์อ้างอิงที่ผู้เป็นเจ้าของพึงได้รับ และจะจัดประเภทเป็นสัญญาเช่าดำเนินงาน หากสัญญาเช่านั้นไม่ได้โอนความเสี่ยงและผลตอบแทนเกือบทั้งหมดของสินทรัพย์อ้างอิงที่ผู้เป็นเจ้าของพึงได้รับ นอกจากนี้ กลุ่มบริษัทยังคำนึงถึงข้อบ่งชี้อื่น เช่น อายุสัญญาเช่าครอบคลุมอายุการให้ประโยชน์เชิงเศรษฐกิจส่วนใหญ่ของสินทรัพย์อ้างอิง เป็นต้น

กลุ่มบริษัทรับรู้การจ่ายชำระตามสัญญาเช่าจากสัญญาเช่าดำเนินงานเป็นรายได้โดยใช้วิธีเส้นตรงตลอดอายุสัญญาเช่า

### 3.18 ภาษีเงินได้

ค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้สำหรับปีประกอบด้วยภาษีเงินได้ปัจจุบันและภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี ภาษีเงินได้ปัจจุบันและภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีรับรู้เป็นรายได้หรือค่าใช้จ่ายในงบกำไรขาดทุน เว้นแต่ในส่วนที่เกี่ยวกับรายการที่เกี่ยวข้องในการรวมธุรกิจ หรือรายการที่รับรู้โดยตรงในส่วนของผู้ถือหุ้นหรือกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น

ภาษีเงินได้ปัจจุบันได้แก่ ภาษีที่คาดว่าจะจ่ายชำระหรือได้รับชำระ โดยคำนวณจากกำไรประจำปีที่ต้องเสียภาษี โดยใช้ อัตราภาษีที่มีผลบังคับใช้ ณ วันสิ้นรอบระยะเวลารายงาน ตลอดจนการปรับปรุงทางภาษีที่เกี่ยวกับรายการในปีก่อน ๆ

ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีคำนวณจากผลแตกต่างชั่วคราวที่เกิดขึ้นระหว่างมูลค่าตามบัญชีและมูลค่าทางภาษีของสินทรัพย์ และหนี้สิน โดยใช้อัตราภาษีที่มีผลบังคับใช้หรือคาดว่าจะมีผลบังคับใช้กับผลแตกต่างชั่วคราวเมื่อมีการกลับรายการ

ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีจะไม่ถูกรับรู้เมื่อเกิดจากผลแตกต่างชั่วคราวต่อไปนี้

- การรับรู้ค่าความนิยมในครั้งแรกและรายการที่เกี่ยวข้องเนื่องจากการรับรู้ครั้งแรกนั้น
- การรับรู้สินทรัพย์หรือหนี้สินในครั้งแรกซึ่งเป็นรายการที่ไม่ใช่การรวมธุรกิจและรายการนั้นไม่มีผลกระทบต่อกำไรขาดทุนทางบัญชีหรือทางภาษี
- ผลแตกต่างที่เกี่ยวข้องกับเงินลงทุนในบริษัทย่อย บริษัทร่วมและการร่วมค้า หากไม่มีความเป็นไปได้ว่าจะได้ใช้ประโยชน์จากรายการภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีนั้นในอนาคตอันใกล้

ในการกำหนดมูลค่าของภาษีเงินได้ปัจจุบันและภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี กลุ่มบริษัทต้องคำนึงถึงผลกระทบของ สถานการณ์ทางภาษีที่ไม่แน่นอนและอาจทำให้จำนวนภาษีที่ต้องจ่ายเพิ่มขึ้น และมีดอกเบี้ยที่ต้องชำระ กลุ่มบริษัทเชื่อว่า ได้ตั้งภาษีเงินได้ค้างจ่ายเพียงพอสำหรับภาษีเงินได้ที่จะจ่ายในอนาคต ซึ่งเกิดจากการประเมินผลกระทบจากหลายปัจจัย รวมถึง การตีความทางกฎหมายภาษี และจากประสบการณ์ในอดีต การประเมินนี้อยู่บนพื้นฐานการประมาณการและข้อ สมมติฐาน และอาจจะเกี่ยวข้องกับการตัดสินใจเกี่ยวกับเหตุการณ์ในอนาคต ข้อมูลใหม่ ๆ อาจจะทำให้กลุ่มบริษัทเปลี่ยน การตัดสินใจโดยขึ้นอยู่กับความเพียงพอของภาษีเงินได้ค้างจ่ายที่มีอยู่ การเปลี่ยนแปลงในภาษีเงินได้ค้างจ่ายจะกระทบต่อ ค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้ในงวดที่เกิดการเปลี่ยนแปลง

สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีและหนี้สินภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีจะหักกลบกกัน เมื่อเป็นค่าภาษีเงินได้ที่จะต้อง นำส่งให้กับหน่วยจัดเก็บภาษีเดียวกันและกลุ่มบริษัทมีความตั้งใจที่จะเสียภาษีเงินได้ด้วยยอดสุทธิ

สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีจะบันทึกต่อเมื่อมีความเป็นไปได้ค่อนข้างแน่นอนว่ากำไรเพื่อเสียภาษีในอนาคตจะมี จำนวนเพียงพอกับการใช้ประโยชน์จากผลแตกต่างชั่วคราวดังกล่าว สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีจะถูกทบทวน ณ ทุกวันที่รายงานและจะถูกปรับลดลงเท่าที่ประโยชน์ทางภาษีจะมีโอกาสถูกใช้จริง บริษัทรับรู้หนี้สินภาษีเงินได้ รอการตัดบัญชีสำหรับผลแตกต่างชั่วคราวที่ต้องเสียภาษีทุกรายการในงบการเงินรวม และงบการเงินเฉพาะกิจการ

### 3.19 กำไร (ขาดทุน) ต่อหุ้นขั้นพื้นฐาน

กำไร (ขาดทุน) ต่อหุ้นขั้นพื้นฐานคำนวณ โดยการหารกำไร (ขาดทุน) สำหรับปีด้วยจำนวนหุ้นสามัญถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักที่ มีอยู่ในระหว่างปี

### 3.20 การวัดมูลค่ายุติธรรม

มูลค่ายุติธรรมเป็นราคาที่จะได้รับจากการขายสินทรัพย์ หรือจะจ่ายเพื่อโอนหนี้สินในรายการที่เกิดขึ้นในสภาพปกติ ระหว่างผู้ร่วมตลาด ณ วันที่วัดมูลค่า ไม่ว่าราคานั้นจะสามารถสังเกตได้โดยตรงหรือประมาณมาจากเทคนิคการประเมินมูลค่า ในการประมาณมูลค่ายุติธรรมของรายการสินทรัพย์หรือหนี้สินรายการใดรายการหนึ่ง กลุ่มบริษัทพิจารณาถึงลักษณะของสินทรัพย์หรือหนี้สินนั้นซึ่งผู้ร่วมตลาดจะนำมาพิจารณาในการกำหนดราคาของสินทรัพย์หรือหนี้สิน ณ วันที่วัดมูลค่า โดยการวัดมูลค่ายุติธรรมและ/หรือการเปิดเผยข้อมูลในงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการนี้ใช้ตามเกณฑ์ตามที่กล่าว

นอกจากนี้ การวัดมูลค่ายุติธรรมได้จัดลำดับชั้นเป็นระดับที่ 1 ระดับที่ 2 และระดับที่ 3 โดยแบ่งตาม ลำดับชั้นของข้อมูลที่สามารถสังเกตได้ และตามลำดับความสำคัญของข้อมูลที่ใช้วัดมูลค่ายุติธรรม ซึ่งมีดังต่อไปนี้

ระดับที่ 1 เป็นราคาเสนอซื้อขาย (ไม่ต้องปรับปรุง) ในตลาดที่มีสภาพคล่องสำหรับสินทรัพย์ หรือหนี้สินอย่างเดียวกันและ

กิจการสามารถเข้าถึงตลาดนั้น ณ วันที่วัดมูลค่า

ระดับที่ 2 เป็นข้อมูลอื่นที่สังเกตได้ไม่ว่าโดยทางตรงหรือโดยทางอ้อมสำหรับสินทรัพย์นั้นหรือหนี้สินนั้นนอกเหนือจาก

ราคาเสนอซื้อขายซึ่งรวมอยู่ในข้อมูลระดับ 1

ระดับที่ 3 เป็นข้อมูลที่ไม่สามารถสังเกตได้สำหรับสินทรัพย์นั้นหรือหนี้สินนั้น

### 3.21 การใช้ดุลยพินิจของผู้บริหาร ประเมินการทางบัญชีและแหล่งข้อมูลเกี่ยวกับความไม่แน่นอนของการประมาณการ

ในการจัดทำงบการเงินให้เป็นไปตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ผู้บริหารของกลุ่มบริษัทต้องอาศัยดุลยพินิจหลายประการในการกำหนดนโยบายการบัญชี การประมาณการ และการตั้งข้อสมมติฐาน ซึ่งมีผลกระทบต่อการแสดงจำนวนสินทรัพย์ หนี้สินและการเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับสินทรัพย์และหนี้สินที่อาจเกิดขึ้น ณ วันสิ้นรอบระยะเวลารายงาน รวมทั้งการแสดงรายได้ และค่าใช้จ่ายของงวดบัญชี ถึงแม้ว่าการประมาณการของผู้บริหารได้พิจารณาอย่างสมเหตุสมผลภายใต้เหตุการณ์ ณ ขณะนั้น ผลที่เกิดขึ้นจริงอาจมีความแตกต่างไปจากประมาณการนั้น

การใช้ดุลยพินิจที่สำคัญในการใช้นโยบายการบัญชีของกลุ่มบริษัท มีดังต่อไปนี้

#### 3.21.1 การด้อยค่าของสินทรัพย์สิทธิการใช้

ทุกวันสิ้นรอบระยะเวลารายงาน กลุ่มบริษัทจะทำการประเมินการด้อยค่าของสินทรัพย์สิทธิการใช้ หากมีข้อบ่งชี้ว่าสินทรัพย์ดังกล่าวอาจด้อยค่า กลุ่มบริษัทรับรู้ขาดทุนจากการด้อยค่าเมื่อมูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืนของสินทรัพย์มีมูลค่าต่ำกว่ามูลค่าตามบัญชีของสินทรัพย์นั้น ทั้งนี้มูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืนหมายถึง มูลค่ายุติธรรมหักต้นทุนในการขายของสินทรัพย์หรือมูลค่าจากการใช้สินทรัพย์แล้วแต่ราคาใดจะสูงกว่า

มูลค่าจากการใช้ของสินทรัพย์คำนวณจากประมาณการกระแสเงินสดที่จะได้รับในอนาคตโดยใช้อัตราต้นทุนเงินทุนถ่วงเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักคิดลดเป็นมูลค่าปัจจุบัน

แหล่งข้อมูลของสมมติฐานที่ใช้ในการคำนวณประกอบด้วย แผนการบิน ประมาณการต้นทุน และค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้อง ในการประมาณการดังกล่าวต้องใช้ดุลยพินิจของฝ่ายบริหารซึ่งสะท้อนถึงการประมาณการอย่างดีที่สุด ณ ขณะนั้น ซึ่งเป็นการคาดการณ์เหตุการณ์ในอนาคต ผลลัพธ์ที่เกิดขึ้นจริงจึงอาจแตกต่างกับที่ได้ประมาณการไว้

### 3.21.2 ประมาณการหนี้สินค่าซ่อมบำรุงเครื่องบิน

ผู้บริหารของกลุ่มบริษัทต้องใช้ดุลยพินิจในการประมาณความสมเหตุสมผลของสมมติฐานที่ใช้ในการประมาณค่าซ่อมเครื่องบินในแต่ละรอบตามแผนการซ่อมบำรุง และค่าใช้จ่ายที่จะเกิดขึ้นสำหรับการปรับสภาพเครื่องบินเมื่อครบกำหนดส่งคืนเครื่องบินตามสัญญาเช่า โดยจะพิจารณาเงื่อนไขที่เกี่ยวข้องกับการซ่อมในสัญญาเช่า และแผนการซ่อมบำรุงที่ได้รับจากแผนกวิศวกรรม ข้อมูลเสนอราคาจากผู้ซ่อม ข้อมูลที่เกิดขึ้นจริงในอดีต และประสบการณ์ของผู้บริหาร ทั้งนี้ ข้อมูลเพิ่มเติมได้เปิดเผยไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 3.12

### 3.21.3 อัตราดอกเบี้ยการกู้ยืมส่วนเพิ่มในการคิดลดหนี้สินตามสัญญาเช่า - กลุ่มบริษัทในฐานะผู้เช่า

ผู้บริหารใช้ดุลยพินิจในการกำหนดอัตราดอกเบี้ยการกู้ยืมส่วนเพิ่มของกลุ่มบริษัทในการคิดลดหนี้สินตามสัญญาเช่า โดยอัตราดอกเบี้ยการกู้ยืมส่วนเพิ่มเป็นอัตราดอกเบี้ยที่กลุ่มบริษัทจะต้องจ่ายในการกู้ยืมเงินที่จำเป็นเพื่อให้ได้มาซึ่งสินทรัพย์ที่มีมูลค่าใกล้เคียงกับสินทรัพย์สิทธิการใช้งานสภาพแวดล้อมทางเศรษฐกิจที่คล้ายคลึง โดยมีระยะเวลาการกู้ยืมและหลักประกันที่คล้ายคลึง

### 3.21.4 อัตราดอกเบี้ยตลาดในการคิดลดกระแสเงินสดสำหรับการตัดรายการของหนี้สินทางการเงิน

กลุ่มบริษัทได้ใช้ดุลยพินิจในการใช้อัตราดอกเบี้ยตลาดในการคิดลดกระแสเงินสดสำหรับการตัดรายการของหนี้สินทางการเงินเพื่อวัดมูลค่ายุติธรรมในแต่ละสัญญาภายหลังการปรับโครงสร้างหนี้ภายใต้แผนฟื้นฟูกิจการ อัตราดอกเบี้ยตลาดนี้สะท้อนต้นทุนทางการเงินของบริษัทในปัจจุบัน โดยมีการพิจารณาปรับอัตราดอกเบี้ยอ้างอิงด้วยปัจจัยอื่นที่เทียบเคียงได้กับความเสี่ยงของบริษัท ได้แก่ ระยะเวลาคงเหลือของสัญญา ความเสี่ยงของอุตสาหกรรมการบินซึ่งปรับด้วยค่าความเสี่ยงระดับประเทศ (Country Risk) และความแตกต่างระหว่างความเสี่ยงของหนี้สินที่มีหลักประกัน (Secured) และไม่มีหลักประกัน (Unsecured)

## 4. แผนฟื้นฟูกิจการ

### 4.1 การเข้าสู่กระบวนการฟื้นฟูกิจการ

เมื่อวันที่ 30 กรกฎาคม 2563 ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทวาระพิเศษ ครั้งที่ 8/2563 ได้มีมติให้บริษัทยื่นคำร้องขอฟื้นฟูกิจการและเสนอผู้จัดทำแผนฟื้นฟูกิจการ (“ผู้ทำแผน”) ต่อศาลล้มละลายกลาง ภายใต้พระราชบัญญัติล้มละลาย พุทธศักราช 2483 โดยบริษัทได้ยื่นคำร้องขอฟื้นฟูกิจการและเสนอผู้ทำแผนของบริษัทต่อศาลล้มละลายกลางในวันเดียวกันที่คณะกรรมการได้มีมติดังกล่าว ศาลล้มละลายกลางได้มีคำสั่งรับคำร้องไว้พิจารณาแล้วในวันเดียวกัน

เมื่อวันที่ 27 ตุลาคม 2563 ศาลล้มละลายกลางได้ตรวจสำนวนคำร้องขอฟื้นฟูกิจการของบริษัท และงดการไต่สวนตามพระราชบัญญัติล้มละลาย พ.ศ.2483 มาตรา 90/10 เนื่องจากไม่มีผู้คัดค้านคำร้องขอ โดยรายละเอียดการยื่นคำร้องขอฟื้นฟูกิจการของบริษัทมีสาระสำคัญสรุปได้ดังนี้

- บริษัทในฐานะลูกหนี้เป็นผู้ยื่นคำร้องขอฟื้นฟูกิจการต่อศาลล้มละลายกลาง ทั้งนี้เพราะบริษัทเห็นว่าการฟื้นฟูกิจการนั้นเป็นแนวทางที่เหมาะสมและดีที่สุดสำหรับปัญหาสภาพคล่องทางการเงินชั่วคราวของบริษัท ภายใต้การกำกับดูแลของศาล เพื่อให้บริษัทสามารถดำเนินการต่อไปได้ตามปกติ



- บริษัทไม่ได้มีจุดมุ่งหมายในการที่จะเลิกหรือชำระบัญชี หรือไม่ได้มุ่งหมายให้บริษัทต้องตกเป็นบุคคลล้มละลายแต่อย่างใด ทั้งนี้ บริษัทมีความตั้งใจแน่วแน่ในการที่จะดำเนินกิจการต่อไป ปัญหาในปัจจุบันของบริษัทไม่ได้เกิดจากปัจจัยพื้นฐานทางธุรกิจแต่เกิดจากปัจจัยหลายประการรวมถึงสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) ซึ่งส่งผลกระทบอย่างรุนแรงต่อธุรกิจทั่วโลก หากมีการปรับโครงสร้างภายใต้กระบวนการฟื้นฟูกิจการที่เหมาะสม บริษัทคาดว่าจะสามารถดำเนินธุรกิจให้เติบโตก้าวหน้าต่อไปได้
- การเข้าสู่กระบวนการฟื้นฟูกิจการจะช่วยให้บริษัทสามารถบรรลุวัตถุประสงค์ของแผนฟื้นฟูธุรกิจได้อย่างมีประสิทธิภาพตามขั้นตอนซึ่งมีกฎหมายรองรับและให้สิทธิแก่ทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้อง อย่างเป็นธรรม ทั้งบริษัทยังสามารถประกอบธุรกิจต่อไปได้ตามปกติในระหว่างกระบวนการฟื้นฟูกิจการ ไม่ว่าจะเป็นการให้บริการขนส่งผู้โดยสาร และการขนส่งสินค้า
- แนวทางเบื้องต้นของการฟื้นฟูกิจการของบริษัท คือ การปรับโครงสร้างหนี้ เพื่อแก้ไขปัญหาสภาพคล่องที่มีอยู่ โดยคำนึงถึงประโยชน์ของทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องอย่างเป็นธรรมและสอดคล้องกับความสามารถในการชำระหนี้ของบริษัท รวมถึงการบริหารจัดการกิจการ เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพและสามารถชำระหนี้ได้ตามแผนฟื้นฟูกิจการ
- บริษัท ได้เสนอให้ บริษัท แกรนท์ ธอนตัน สเปนเซอร์ ลีท แอ็ดวอซอรี เซอร์วิสেস จำกัด ร่วมกับนายปริญญ์ ไหววัฒนา นายไต้ ของ อี นายเกษมสันต์ วีระกุล นายวุฒินุมิ จูฬางกูร และนายชวลิต อัครศาสตร์ กรรมการของบริษัทเป็นผู้ทำแผน

เมื่อวันที่ 4 พฤศจิกายน 2563 ศาลล้มละลายกลางมีคำสั่งให้บริษัทฟื้นฟูกิจการและแต่งตั้งคณะผู้ทำแผนตามที่บริษัทเสนอ ต่อมา เจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์ลงประกาศคำสั่งศาลให้ฟื้นฟูกิจการและแต่งตั้งคณะผู้ทำแผนในราชกิจจานุเบกษาเมื่อวันที่ 15 ธันวาคม 2563 โดยผู้ทำแผนจะดำเนินการจัดทำแผนฟื้นฟูกิจการเพื่อนำส่งต่อเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์ภายในวันที่ 15 มีนาคม 2564 แต่ต่อมาผู้ทำแผนได้ยื่นคำร้องต่อศาลล้มละลายกลางในการขอขยายระยะเวลาการส่งแผนฟื้นฟูกิจการตามมาตรา 90/43 วรรคสองแห่งพระราชบัญญัติล้มละลาย พ.ศ.2483 (และที่แก้ไขเพิ่มเติม) และได้มีการขอขยายระยะเวลาดังกล่าว 2 ครั้ง ครั้งละ 1 เดือน นับตั้งแต่วันครบกำหนดเดิม ซึ่งศาลล้มละลายกลางมีคำสั่งอนุญาตในการขยายระยะเวลาดังกล่าวออกไปถึงวันที่ 15 พฤษภาคม 2564 แต่เนื่องจากวันที่ 15 พฤษภาคม 2564 เป็นวันหยุดราชการ ผู้ทำแผนจึงได้ยื่นแผนฟื้นฟูกิจการดังกล่าวต่อเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์เมื่อวันที่ 17 พฤษภาคม 2564 และต่อมาผู้ทำแผนได้ยื่นคำร้องขอแก้ไขแผนฟื้นฟูกิจการจำนวน 1 ฉบับต่อเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์เมื่อวันที่ 30 กรกฎาคม 2564 ทั้งนี้ เจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์นัดประชุมเจ้าหนี้เพื่อพิจารณาแผนฟื้นฟูกิจการในวันที่ 4 สิงหาคม 2564 โดยที่ประชุมเจ้าหนี้ได้มีมติตามมาตรา 90/46 แห่งพระราชบัญญัติล้มละลาย พุทธศักราช 2483 (และที่แก้ไขเพิ่มเติม) ยอมรับแผนฟื้นฟูกิจการฉบับลงวันที่ 17 พฤษภาคม 2564 และแผนที่แก้ไขตามคำร้องขอแก้ไขแผนฟื้นฟูกิจการจำนวน 1 ฉบับที่ผู้ทำแผนและเจ้าหนี้เสนอ พร้อมทั้งเสนอชื่อผู้บริหารแผนจำนวน 4 ราย ได้แก่ นายวุฒินุมิ จูฬางกูร นายไต้ ของ อี นายปริญญ์ ไหววัฒนา และนายชวลิต อัครศาสตร์

ต่อมา เมื่อวันที่ 26 สิงหาคม 2564 ศาลล้มละลายกลางได้นัดพิจารณาแผนฟื้นฟูกิจการ โดยมีเจ้าหนี้ยื่นคำร้องคัดค้านแผนฟื้นฟูกิจการและศาลรับไว้เพื่อพิจารณาจำนวน 7 ฉบับ ศาลล้มละลายกลางได้ให้โอกาสผู้ทำแผนและเจ้าหนี้ในการเจรจาเกี่ยวกับประเด็นข้อคัดค้าน และกำหนดนัดฟังคำสั่งศาลเกี่ยวกับแผนฟื้นฟูกิจการในวันที่ 6 กันยายน 2564 และเมื่อวันที่ 29 กันยายน 2564 ศาลล้มละลายกลางมีคำสั่งเห็นชอบด้วยแผนฟื้นฟูกิจการและคำร้องขอแก้ไขแผนตามมติที่ประชุมของเจ้าหนี้เมื่อวันที่ 15 กันยายน 2564 ซึ่งมีผลให้ผู้บริหารแผนที่ถูกเสนอชื่อตามแผนฟื้นฟูกิจการและคำร้องขอแก้ไขแผนดังกล่าวจำนวน 4 รายเป็นผู้บริหารแผน ทั้งนี้ผู้บริหารแผนจะมีอำนาจหน้าที่ในการจัดการกิจการและทรัพย์สินของบริษัทตลอดจนการดำเนินการตามแผนฟื้นฟูกิจการ

#### 4.2 สารสำคัญของแผนฟื้นฟูกิจการ

สารสำคัญโดยสรุปของแผนฟื้นฟูกิจการ มีดังนี้

- (ก) การจัดหาแหล่งเงินทุนในรูปแบบของเงินกู้ยืมเพิ่มเติม สำหรับเงินทุนหมุนเวียนในการดำเนินกิจการ จำนวนเงินกู้ยืมเพิ่มเติมจะนำมาใช้สำหรับการดำเนินกิจการทั่วไปของบริษัท
- (ข) การเพิ่มทุน สืบเนื่องจากการขาดทุนอย่างต่อเนื่องจากการดำเนินกิจการและการคาดการณ์สภาพทางการตลาด ซึ่งรายได้ที่จะได้รับจะมีจำนวนที่ไม่มากนักในช่วงระยะเวลาหนึ่งเนื่องจากปัจจัยภายนอก ดังนั้นการเพิ่มทุนจึงถือเป็นสิ่งสำคัญสำหรับผู้บริหารแผน โดยทุนดังกล่าวอาจได้รับจากผู้ถือหุ้นรายปัจจุบัน และ/หรือ นักลงทุนรายใหม่
- (ค) การปรับโครงสร้างหนี้ซึ่งเป็นหนี้แบบมีประกันและไม่มีประกัน จำนวนมูลหนี้ทั้งหมดที่ยื่นขอรับชำระหนี้จากเจ้าหนี้ทั้งหมดมีมูลหนี้รวมทั้งสิ้น 27,278,991,839.10 บาท อย่างไรก็ตามเนื่องจากกระแสเงินสดที่ได้รับจากการดำเนินกิจการของบริษัทที่มีอย่างจำกัด คณะผู้ทำแผนจึงได้แบ่งส่วนในการชำระหนี้ออกเป็นเจ้าหนี้แต่ละกลุ่ม โดยมีตั้งแต่กลุ่มที่ 1-16 ซึ่งจะได้รับการชำระหนี้จากกระแสเงินสดจากการดำเนินงานของบริษัท ดังนั้นการปรับโครงสร้างหนี้เป็นการขยายระยะเวลาในการชำระหนี้ การลดอัตราดอกเบี้ย และการพักการจ่ายชำระดอกเบี้ย นอกจากนี้จะช่วยให้อำนาจของบริษัทสามารถชำระหนี้ให้แก่เจ้าหนี้แต่ละรายแล้ว ยังเป็นการเพิ่มความสามารถของบริษัทที่จะได้เงินทุนเพิ่มเติมจากแหล่งต่างๆ ทั้งในรูปแบบการเพิ่มทุนหรือเงินกู้ยืมเพื่อนำมาชำระหนี้ดังกล่าวภายใต้แผนฟื้นฟูกิจการ
- (ง) ปรับปรุงต้นทุนด้านการดำเนินงานและความสามารถในการเพิ่มผลกำไร การเปลี่ยนแปลงสัญญาเกี่ยวกับค่าทางธุรกิจเพื่อทำให้ต้นทุนในการดำเนินงานเป็นไปตามราคาตลาดมากขึ้น และมาตรการต่างๆ ที่เกี่ยวกับการดำเนินธุรกิจที่ได้รับอนุญาตไว้

##### 4.2.1 การปรับโครงสร้างทุน

- การลดทุนโดยการตัดหุ้นของบริษัทที่ยังไม่ได้ออกและจำหน่ายจำนวน 467,979,825 หุ้น ก่อนที่จะมีการเพิ่มทุน
- การเพิ่มทุนจดทะเบียนไม่เกิน 5,000 ล้านบาท โดยรวมเป็นทุนจดทะเบียนทั้งหมดจำนวน 8,729,186,806 บาท ซึ่งเป็นการออกหุ้นสามัญเพิ่มทุนใหม่จำนวน 5,000 ล้านหุ้น มีมูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 1 บาท โดยราคาขายต้องไม่ต่ำกว่าราคาพาร์ ทั้งนี้ ขึ้นอยู่กับดุลยพินิจของผู้บริหารแผนและกฎหมายอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง การจัดสรรในครั้งนี้อาจทำในคราวเดียวหรือหลายคราวก็ได้ ขึ้นอยู่กับดุลยพินิจของผู้บริหารแผนสำหรับจำนวนเงินที่จำเป็นต้องใช้ในการดำเนินธุรกิจ เพื่อเป็นการลงทุนที่จำเป็นสำหรับค่าใช้จ่ายในการลงทุน และการชำระภาระหนี้ต่าง ๆ ที่ปรากฏภายใต้แผนฉบับนี้ ซึ่งมีการคาดการณ์ว่าการจัดสรรดังกล่าวในรอบแรกจะเกิดภายในปี 2566 ในจำนวน 600 ล้านบาท
- ผู้บริหารแผนสามารถจัดหาแหล่งเงินทุนบางส่วนหรือทั้งหมดจากการออกและเสนอขายหุ้นกู้แปลงสภาพ (convertible debenture), วอร์แรนท์ (warrant), ตราสารที่มีสิทธิการแปลงสภาพเป็นหุ้นทุน (securities with embedded stock option) หรือเครื่องมือทางการเงินอื่นๆ ที่มีลักษณะคล้ายกัน โดยกำหนดให้สัดส่วนของการจัดหาแหล่งเงินทุนโดยเครื่องมือทางการเงินในลักษณะทุนดังกล่าวอยู่ในวงเงินไม่เกิน 5,000 ล้านบาท

##### 4.2.2 การชำระหนี้ตามกลุ่มของเจ้าหนี้

แผนฟื้นฟูกิจการของบริษัทได้จัดกลุ่มเจ้าหนี้ออกเป็น 16 กลุ่ม โดยแบ่งออกเป็นเจ้าหนี้มีประกัน 1 กลุ่มและเจ้าหนี้ไม่มีประกัน 15 กลุ่ม โดยแต่ละกลุ่มเจ้าหนี้จะมีการกำหนดวิธีการจ่ายชำระ เงื่อนไข ระยะเวลาการจ่ายชำระหนี้และดอกเบี้ยที่เกี่ยวข้องที่แตกต่างกันตามที่ระบุไว้ในแผนฟื้นฟูกิจการ โดยภาระหนี้ดังกล่าวอาจเปลี่ยนแปลงไปตามคำสั่งในคำขอรับชำระหนี้อันเป็นที่สุดของเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์และ/หรือศาล (แล้วแต่กรณี) และแผนฟื้นฟูกิจการกำหนดให้มีการชำระหนี้ตามคำสั่งให้ได้รับชำระหนี้ของเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์ ศาลล้มละลายกลาง ศาลอุทธรณ์คดีชำนัญพิเศษ หรือศาลฎีกา (แล้วแต่กรณี) ซึ่งเป็นคำสั่งถึงที่สุดให้ได้รับชำระหนี้

#### 4.2.3 ผลสำเร็จของแผนฟื้นฟูกิจการ

แผนจะได้รับการพิจารณาว่าสำเร็จต่อเมื่อผู้บริหารแผนได้ชำระหนี้เป็นไปตามเงื่อนไขที่ได้ระบุไว้ในแผนติดต่อกันเป็นระยะเวลา 5 ปี นับจากวันที่ศาลมีคำสั่งเห็นชอบด้วยแผน หรือ เมื่อได้รับเงินเพิ่มทุน/สินเชื่อใหม่ เป็นไปตามเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในจำนวนที่เพียงพอต่อการดำเนินธุรกิจ

#### 4.3 การดำเนินการตามแผนฟื้นฟูกิจการ

##### 4.3.1 ผลกระทบต่อการเงินจากการปฏิบัติตามแผนฟื้นฟูกิจการ

หลังจากที่ศาลล้มละลายกลางมีคำสั่งเห็นชอบด้วยแผนฟื้นฟูกิจการและคำร้องขอแก้ไขแผนตามมติที่ประชุมของเจ้าหนี้เมื่อวันที่ 29 กันยายน 2564 บริษัทได้ดำเนินการปรับปรุงมูลหนี้ที่ได้รับคำสั่งจากเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์สำหรับหนี้สินทางการเงินที่วัดมูลค่าด้วยราคาทุนตัดจำหน่ายโดยใช้วิธีดอกเบี้ยที่แท้จริงและพิจารณาว่าหนี้สินทางการเงินก่อนปรับปรุง และหลังปรับปรุงมีผลแตกต่างอย่างมีสาระสำคัญหรือไม่

สำหรับหนี้สินทางการเงินที่มีผลแตกต่างอย่างมากจะรับรู้หนี้สินทางการเงินใหม่ด้วยมูลค่ายุติธรรม โดยใช้วิธีการคิดลดกระแสเงินสดด้วยอัตราดอกเบี้ยตลาด ผลแตกต่างระหว่างมูลค่าตามบัญชีของหนี้สินทางการเงินก่อนปรับปรุง และมูลค่าปัจจุบันของหนี้สินทางการเงินที่คำนวณใหม่ บริษัทรับรู้เป็นกำไรจากการปรับโครงสร้างหนี้ในงบกำไรขาดทุนและกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น และรับรู้ดอกเบี้ยจ่ายด้วยอัตราดอกเบี้ยตลาด หากหนี้สินทางการเงินดังกล่าวไม่มีผลแตกต่างอย่างมาก บริษัทจะปรับปรุงกระแสเงินสดภายใต้เงื่อนไขใหม่โดยใช้อัตราดอกเบี้ยที่แท้จริงตามสัญญาเดิม ผลแตกต่างที่เกิดขึ้นจะรับรู้เป็นกำไรจากการปรับโครงสร้างหนี้ในงบกำไรขาดทุนและกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น และรับรู้ดอกเบี้ยจ่ายด้วยอัตราดอกเบี้ยที่แท้จริงตามสัญญาเดิม

มูลค่าสินทรัพย์และหนี้สินที่บันทึก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 ที่ปรับปรุงตามแผนฟื้นฟูกิจการ มีดังนี้

- (1) บริษัทได้มีการปรับปรุงรายการสัญญาเช่าทางการเงิน โดยเปลี่ยนแปลงอัตราค่าเช่า และเงื่อนไขครบกำหนดชำระให้เป็นไปตามหนังสือข้อตกลง ส่งผลให้มีการเปลี่ยนแปลงมูลค่าสินทรัพย์สิทธิการใช้และหนี้สินตามสัญญาเช่า (ดูหมายเหตุข้อ 23) โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 บริษัทได้มีสัญญาที่แก้ไขเพิ่มเติมกับผู้ให้เช่าสำหรับเครื่องบินตามสัญญาเช่าทางการเงินเสร็จสิ้นจำนวน 16 ลำ นอกจากนี้ บริษัทดำเนินการปรับปรุงรายการเงินประกันการบำรุงรักษาเครื่องบิน เงินมัดจำสัญญาเช่าเครื่องบิน และหนี้สินตามสัญญาเช่าตามเงื่อนไขในสัญญาเช่าใหม่ โดยรับรู้เป็นกำไรจากการปรับโครงสร้างหนี้จำนวน 2,398.10 ล้านบาท
- (2) บริษัทได้รับคำสั่งจากเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์ให้ชำระหนี้แก่เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่นบางส่วน โดยบริษัทปรับปรุงเจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่นให้เป็นไปตามมูลหนี้ตามแผนฟื้นฟูกิจการและคำสั่งจากเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์ (ดูหมายเหตุข้อ 20) ส่งผลให้บริษัทรับรู้กำไรจากการเปลี่ยนแปลงหนี้สินทางการเงินที่วัดมูลค่าด้วยวิธีราคาทุนตัดจำหน่ายจำนวน 1,400.43 ล้านบาท สำหรับการเปลี่ยนแปลงในมูลค่าหนี้สินที่มีสาระสำคัญโดยถือเป็นการรับรู้รายการของหนี้สินทางการเงินใหม่ ในงบกำไรขาดทุนและกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นรวมและเฉพาะกิจการ
- (3) บริษัทได้รับคำสั่งจากเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์ให้ชำระหนี้แก่เจ้าหนี้เงินกู้ยืมบางส่วน โดยบริษัทปรับปรุงเจ้าหนี้เงินกู้ยืมให้เป็นไปตามมูลหนี้ วันครบกำหนดชำระและอัตราดอกเบี้ยตามแผนฟื้นฟูกิจการและคำสั่งจากเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์ และรับรู้กำไรจากการปรับปรุงหนี้สินทางการเงินที่วัดมูลค่าด้วยวิธีราคาทุนตัดจำหน่าย จำนวน 4.06 ล้านบาท ในงบกำไรขาดทุนและกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นรวมและเฉพาะกิจการ

- (4) บริษัทปรับปรุงรายการดอกเบี้ยคิดชำระของเจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น เจ้าหนี้สัญญาเช่าให้เป็นไปตามแผนฟื้นฟูกิจการส่งผลให้มีกำไรจากการปรับโครงสร้างหนี้จำนวน 220.55 ล้านบาท ในงบกำไรขาดทุนและกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นรวมและเฉพาะกิจการ

#### 4.3.2 หนี้สินภายใต้แผนฟื้นฟูกิจการ

หนี้สินภายใต้แผนฟื้นฟูกิจการ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 และ 2565 ประกอบด้วย

	หน่วย : บาท	
	งบการเงินรวม	งบการเงินเฉพาะกิจการ
	2566	2565
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้หมุนเวียนอื่น	357,949,944	292,997,126
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้ไม่หมุนเวียนอื่น	356,165,956	603,535,965
เงินกู้ยืมระยะยาว	2,746,912,868	2,767,559,443

#### 4.3.3 รายการที่อยู่ระหว่างดำเนินการตามแผนฟื้นฟูกิจการ

สำหรับเจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น (รวมเจ้าหนี้ตามภาระหนี้ที่เกี่ยวข้องกับการเช่าเครื่องบิน) บริษัทอยู่ในระหว่างการดำเนินการยื่นขออนุมัติหนี้กับเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์และจะปรับปรุงเมื่อได้รับคำสั่งจาก เจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์ โดยฝ่ายบริหารของบริษัทอยู่ระหว่างการพิจารณาผลกระทบต่อมูลค่าหนี้สินซึ่งอาจเปลี่ยนแปลงเมื่อมีการตรวจสอบยืนยันมูลค่าหนี้สินกับเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์แล้วเสร็จ

### 5. การเปิดเผยข้อมูลเพิ่มเติมเกี่ยวกับกระแสเงินสด

#### 5.1 เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันที่ 31 ธันวาคม ประกอบด้วย

	หน่วย : บาท			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2566	2565	2566	2565
เงินสดในมือ	7,245,209	8,256,299	7,245,209	8,256,299
เงินฝากธนาคาร - บัญชีกระแสรายวัน	194,129,560	231,538,867	194,129,560	231,538,867
เงินฝากธนาคาร - บัญชีออมทรัพย์	439,160,605	429,210,257	438,115,631	428,073,192
รวม	640,535,374	669,005,423	639,490,400	667,868,358

- 5.2 รายการที่ไม่เกี่ยวข้องกับเงินสดที่เกิดจากการซื้อและการเพิ่มขึ้นของอุปกรณ์และสินทรัพย์ไม่มีตัวตนสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม ประกอบด้วย

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2566	2565	2566	2565
	หน่วย : บาท			
เจ้าหนี้ค่าซื้ออุปกรณ์				
และสินทรัพย์ไม่มีตัวตนยกมา	1,428,382	2,291,842	1,428,382	2,291,842
บวก ซื้อระหว่างปี	38,761,365	24,256,283	38,761,365	24,256,283
หัก เงินสดจ่ายระหว่างปี	(26,211,864)	(25,119,743)	(26,211,864)	(25,119,743)
เจ้าหนี้ค่าซื้ออุปกรณ์				
และสินทรัพย์ไม่มีตัวตนยกไป	13,977,883	1,428,382	13,977,883	1,428,382

- 5.3 รายการที่เกี่ยวข้องและไม่เกี่ยวข้องกับเงินสดที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลงในหนี้สินที่เกิดจากกิจกรรมจัดหาเงินสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม ประกอบด้วย

		หน่วย : บาท				
ณ วันที่						
31 ธันวาคม 2566		งบการเงินรวม และงบการเงินเฉพาะกิจการ				
	ยอดคงเหลือ ณ วันที่	ดอกเบี้ยจ่ายที่รับรู้ เป็นค่าใช้จ่ายระหว่างปี	กระแสเงินสด จากกิจกรรม จัดหาเงิน	ผลกระทบจาก TFRS16	การเปลี่ยนแปลงที่ไม่ใช่เงินสด	ยอดคงเหลือ ณ วันที่
	1 มกราคม 2566	ระหว่างปี	จัดหาเงิน		ไม่ใช่เงินสด	31 ธันวาคม 2566
เงินกู้ยืมจากผู้ถือหุ้น	3,046,857,996	-	(20,646,575)	-	-	3,026,211,421
หนี้สินตามสัญญาเช่า	9,070,454,821	557,757,460	(1,266,432,449)	-	(67,013,934)	8,294,765,898
ดอกเบี้ยค้างจ่าย	58,574,047	224,897,945	(172,180,821)	-	-	111,291,171
รวม	12,175,886,864	782,655,405	(1,459,259,845)	-	(67,013,934)	11,432,268,490

		หน่วย : บาท				
ณ วันที่						
31 ธันวาคม 2565		งบการเงินรวม และงบการเงินเฉพาะกิจการ				
	ยอดคงเหลือ ณ วันที่	ดอกเบี้ยจ่ายที่รับรู้ เป็นค่าใช้จ่ายระหว่างปี	กระแสเงินสด จากกิจกรรม จัดหาเงิน	ผลกระทบจาก TFRS16	การเปลี่ยนแปลงที่ไม่ใช่เงินสด	ยอดคงเหลือ ณ วันที่
	1 มกราคม 2565	ระหว่างปี	จัดหาเงิน		ไม่ใช่เงินสด	31 ธันวาคม 2565
เงินกู้ยืมจากผู้ถือหุ้น	2,767,559,443	-	279,298,553	-	-	3,046,857,996
หนี้สินตามสัญญาเช่า	8,950,737,752	400,096,215	(853,480,399)	-	573,101,253	9,070,454,821
ดอกเบี้ยค้างจ่าย	55,090,245	209,344,548	(205,860,746)	-	-	58,574,047
รวม	11,773,387,440	609,440,763	(780,042,592)	-	573,101,253	12,175,886,864

## 6. เงินลงทุนในสินทรัพย์ทางการเงินหมุนเวียน

เงินลงทุนในสินทรัพย์ทางการเงินหมุนเวียน ณ วันที่ 31 ธันวาคม ประกอบด้วย

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2566	2565	2566	2565
เงินฝากประจำธนาคารที่ถึงกำหนดจ่ายคืน เกิน 3 เดือนแต่ไม่เกิน 1 ปี (อัตราดอกเบี้ย ร้อยละ 0.75 - 1.15 และ 0.55 - 0.70 ต่อปี สำหรับปี 2566 และ 2565 ตามลำดับ)	9,154,547	9,106,880	9,154,547	9,106,880

## 7. ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้หมุนเวียนอื่น

### 7.1 ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้หมุนเวียนอื่น

ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้หมุนเวียนอื่น ณ วันที่ 31 ธันวาคม ประกอบด้วย

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2566	2565	2566	2565
ลูกหนี้การค้า - กิจการที่เกี่ยวข้องกัน (ดูหมายเหตุข้อ 31.1)	62,298,798	62,347,788	62,657,010	62,706,000
ลูกหนี้การค้า - กิจการอื่น	961,451,390	912,396,170	961,384,957	912,329,737
รวม	1,023,750,188	974,743,958	1,024,041,967	975,035,737
หัก ค่าเพื่อผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้น	(870,390,446)	(893,203,431)	(870,682,225)	(893,495,210)
รวมลูกหนี้การค้า	153,359,742	81,540,527	153,359,742	81,540,527
ลูกหนี้อื่น				
ค่าใช้จ่ายย่ำแย่ล่วงหน้าอื่น	113,835,068	146,102,479	113,835,068	146,102,479
รายได้ค้างรับ - กิจการอื่น	47,341,894	62,640,636	47,341,894	62,640,636
ดอกเบี้ยค้างรับ - กิจการที่เกี่ยวข้องกัน (ดูหมายเหตุข้อ 31.1)	14,656,438	14,656,438	88,952,459	88,952,459
ดอกเบี้ยค้างรับ - กิจการอื่น	-	114,570	-	114,570
เงินทดรองจ่าย - กิจการที่เกี่ยวข้องกัน (ดูหมายเหตุข้อ 31.1)	-	-	2,546,758	2,492,608
เงินทดรองจ่าย - กิจการอื่น	3,570,415	4,543,800	3,570,415	4,543,800
ค่าน้ำมันจ่ายล่วงหน้า	19,691,998	9,475,530	19,691,998	9,475,530
ภาษีมูลค่าเพิ่มรอขอคืน	-	5,332,715	-	5,332,715

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2566	2565	2566	2565
ลูกหนี้อื่น - กิจการที่เกี่ยวข้องกัน				
(ดูหมายเหตุข้อ 31.1)	243,872,683	243,872,683	243,872,683	243,872,683
อื่น ๆ	28,447,268	28,982,402	28,438,732	28,973,867
รวม	471,415,764	515,721,253	548,250,007	592,501,347
หัก ค่าเผื่อผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้น	(301,995,505)	(303,675,949)	(376,291,525)	(377,971,970)
รวมลูกหนี้อื่น	169,420,259	212,045,304	171,958,482	214,529,377
รวม	322,780,001	293,585,831	325,318,224	296,069,904

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 และ 2565 บริษัทรับรู้ค่าเผื่อผลขาดทุนด้านเครดิตของลูกหนี้การค้าและลูกหนี้หมุนเวียนอื่นในงบการเงินเฉพาะกิจการ เนื่องจากค่าเผื่อผลขาดทุนด้านเครดิตซึ่งเป็นไปตาม TFRS 9 โดยเป็นการตั้งค่าเผื่อผลขาดทุนด้านเครดิตลูกหนี้การค้าและลูกหนี้หมุนเวียนอื่นของบริษัท สายการบินนกสกู๊ต จำกัด จำนวน 306.08 ล้านบาท และ 306.19 ล้านบาท ตามลำดับ และลูกหนี้รายอื่น ๆ จำนวน 1,060.89 ล้านบาท และ 1,025.27 ล้านบาท ตามลำดับ

## 7.2 ลูกหนี้การค้า ณ วันที่ 31 ธันวาคม แยกตามอายุลูกหนี้ที่ค้างชำระได้ดังนี้

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2566	2565	2566	2565
ยังไม่ถึงกำหนดชำระ	34,991,548	35,890,085	34,991,548	35,890,085
เกินกำหนดชำระ - น้อยกว่า 1 เดือน	52,074,361	26,884,503	52,074,361	26,884,503
- 1 เดือน ถึง 2 เดือน	16,599,221	25,675,546	16,599,221	25,675,546
- 2 เดือน ถึง 4 เดือน	10,972,234	15,776,759	10,972,234	15,776,759
- 4 เดือน ถึง 1 ปี	35,243,568	1,311,218	35,243,568	1,311,218
- มากกว่า 1 ปี ขึ้นไป	873,869,256	869,205,847	874,161,035	869,497,626
	1,023,750,188	974,743,958	1,024,041,967	975,035,737
หัก ค่าเผื่อผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้น	(870,390,446)	(893,203,431)	(870,682,225)	(893,495,210)
รวม	153,359,742	81,540,527	153,359,742	81,540,527

กลุ่มบริษัทรับรู้ค่าเผื่อผลขาดทุนสำหรับลูกหนี้การค้าด้วยจำนวนที่เท่ากับผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นตลอดอายุผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นกับลูกหนี้การค้าประมาณการโดยใช้ตารางการตั้งสำรอง ขึ้นอยู่กับข้อมูลผลขาดทุนด้านเครดิตจากประสบการณ์ในอดีตของลูกหนี้ และการวิเคราะห์ฐานะการเงินของลูกหนี้ในปัจจุบัน กลุ่มบริษัทรับรู้ค่าเผื่อผลขาดทุนในอัตราร้อยละ 100 สำหรับลูกหนี้ที่มีข้อบ่งชี้จากประสบการณ์ในอดีตว่าลูกหนี้เหล่านี้จะไม่สามารถเรียกชำระได้

ตารางต่อไปนี้แสดงการกระทบยอดค่าเผื่อผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นตลอดอายุที่ได้รับรู้สำหรับลูกหนี้การค้า และลูกหนี้อื่นซึ่งเป็นไปตามวิธีการอย่างง่ายที่กำหนดไว้ใน TFRS 9 สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2566

	หน่วย : บาท	
	งบการเงินรวม	งบการเงินเฉพาะกิจการ
<b>ลูกหนี้การค้า</b>		
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 มกราคม 2566	893,203,431	893,495,210
เพิ่มขึ้นระหว่างปี	5,736,848	5,736,848
กลับรายการระหว่างปี	(28,549,833)	(28,549,833)
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566	870,390,446	870,682,225
<b>ลูกหนี้อื่น</b>		
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 มกราคม 2566	303,675,949	437,971,970
เพิ่มขึ้นระหว่างปี	262,929	262,928
กลับรายการระหว่างปี	(1,943,373)	(1,943,373)
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566	301,995,505	436,291,525

#### 8. เงินให้กู้ยืมระยะสั้นแก่กิจการที่เกี่ยวข้องกัน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 และ 2565 บริษัทมีเงินให้กู้ยืมระยะสั้นแก่บริษัทที่เกี่ยวข้องกันจำนวน 897.50 ล้านบาท และ 400.00 ล้านบาท ตามลำดับ (ดูหมายเหตุข้อ 31.1) ในรูปตัวสัญญาใช้เงินมีอัตราดอกเบี้ยร้อยละ 6.20 - 6.30 ต่อปี และกำหนดชำระคืนภายในหนึ่งถึงสามเดือน ในปัจจุบันตัวสัญญาใช้เงินแต่ละฉบับเกินกำหนดชำระคืนแล้ว

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 และ 2565 บริษัทได้บันทึกค่าเผื่อผลขาดทุนทางด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นสำหรับเงินให้กู้ยืมระยะสั้นแก่กิจการที่เกี่ยวข้องกันทั้งจำนวนในงบการเงินเฉพาะกิจการจำนวน 897.50 ล้านบาท และ 400.00 ล้านบาท ตามลำดับ (ดูหมายเหตุข้อ 31.1)

#### 9. สินค้าคงเหลือ

สินค้าคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม ประกอบด้วย

	หน่วย : บาท	
	งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2566	2565
สินค้าซื้อมาเพื่อขาย	4,979,419	4,806,306
อาหารและเครื่องดื่ม	2,508,116	280,562
อะไหล่และวัสดุสิ้นเปลืองอื่น ๆ	120,588,469	125,417,029
รวม	128,076,004	130,503,897



#### 10. เงินประกันและเงินมัดจำเกี่ยวกับเครื่องบิน - ระยะยาว

เงินประกันและเงินมัดจำเกี่ยวกับเครื่องบิน ณ วันที่ 31 ธันวาคม ประกอบด้วย

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2566	2565	2566	2565
	หน่วย : บาท			
ระยะยาว				
เงินประกัน - ค่าเช่าเครื่องบิน	382,549,836	382,695,686	382,549,836	382,695,686
เงินมัดจำ - ค่าจัดหาเครื่องบิน	474,548,880	474,599,940	474,548,880	474,599,940
หัก ค่าเผื่อเงินประกันและเงินมัดจำ	(165,787,045)	(165,787,045)	(165,787,045)	(165,787,045)
รวม	691,311,671	691,508,581	691,311,671	691,508,581

เงินประกันค่าเช่าเครื่องบินและเครื่องบินยนต์เป็นเงินค้ำประกันการเช่าเครื่องบินตามสัญญาเช่า และการเช่าเครื่องบินระยะสั้นเพื่อใช้ระหว่างนำเครื่องบินที่มีอยู่ไปซ่อมบำรุง ซึ่งจะได้รับคืนเมื่อครบกำหนดการเช่า

สำหรับเงินมัดจำจัดหาเครื่องบิน เป็นเงินมัดจำการสั่งซื้อเครื่องบินกับผู้ผลิต ซึ่งจะกำหนดให้บริษัทจ่ายเงินมัดจำเป็นงวด ๆ ก่อนการรับมอบเครื่องบินตามอัตราและระยะเวลาที่ตกลงกันไว้ในสัญญาซื้อขายเครื่องบินกับผู้ผลิต

บริษัทได้มีการทำสัญญาขายและเช่ากลับเครื่องบินที่ได้สั่งซื้อดังกล่าวบางส่วนตามสัญญาเช่า ซึ่งการขายและเช่ากลับจะมีผลบังคับใช้เมื่อมีการส่งมอบเครื่องบิน โดยกำหนดอายุสัญญาเช่าไม่เกิน 12 ปี อย่างไรก็ตาม ณ วันที่ทำสัญญาขายและเช่ากลับเครื่องบินดังกล่าว ผู้ซื้อเครื่องบินจะรับผิดชอบชำระเงินมัดจำจัดหาเครื่องบินดังกล่าวข้างต้นแทนบริษัททั้งหมด

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 บริษัทยังไม่ได้รับมอบเครื่องบิน และต่อมาในปี 2564 บริษัทได้มีการยกเลิกสัญญาซื้อเครื่องบินเดิม และตกลงทำสัญญาเครื่องบินฉบับใหม่ โดยบริษัทสามารถใช้เงินมัดจำจัดหาเครื่องบินจำนวน 6 ล้านดอลลาร์สหรัฐ หรือ 199.48 ล้านบาท เป็นเครดิตในการซื้อเครื่องบินจำนวน 6 ลำ ภายในเดือนธันวาคม 2568 และจำนวน 2.98 ล้านดอลลาร์สหรัฐ หรือ 99.06 ล้านบาท เป็นเครดิตในการซื้อสินค้าและบริการในอนาคต

#### 11. สินทรัพย์ทางการเงินไม่หมุนเวียนอื่น

สินทรัพย์ทางการเงินไม่หมุนเวียนอื่น ณ วันที่ 31 ธันวาคม มีดังนี้

บริษัท	งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ			
	2566		2565	
	สัดส่วน การถือหุ้น ร้อยละ	ราคาทุน บาท	สัดส่วน การถือหุ้น ร้อยละ	ราคาทุน บาท
เงินลงทุนใน บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด	0.86	5,655,500	0.52	3,448,900

เงินลงทุนในบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด

บริษัทและบริษัทย่อยได้เข้าเป็นสมาชิกของบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด ในปี 2547 และปี 2558 ตามลำดับ และต้องเข้าร่วมถือหุ้นของบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด ตามข้อกำหนด

บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด มีทุนจดทะเบียนเป็นหุ้นสามัญ 6,600,000 หุ้น มูลค่าหุ้นละ 100 บาท แบ่งเป็น 2 ประเภท ตามคุณสมบัติของผู้ถือหุ้น ดังนี้

1. หุ้นสามัญประเภท ก. จำนวน 6,000,000 หุ้น ถือได้เฉพาะรัฐบาลไทย และบุคคลอื่นที่รัฐบาลอนุมัติ
2. หุ้นสามัญประเภท ข. จำนวน 600,000 หุ้น ถือได้เฉพาะบริษัทการบิน ซึ่งทำการบินเป็นประจำเข้ายังประเทศไทย และ/หรือ ทำการบินเป็นประจำภายในประเทศไทย ตามกำหนดเวลาที่พิมพ์โฆษณาไว้ในตารางเที่ยวการบิน

ข้อบังคับของบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด กำหนดมิให้มีการจ่ายเงินปันผล แต่ผู้ถือหุ้นจะได้รับส่วนลดค่าธรรมเนียมในการบริการนำร่อง (Air Navigation Facility Charge) และสัดส่วนการถือหุ้นจะเปลี่ยนแปลงเพิ่มขึ้นหรือลดลง ตามการจัดสรรของบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด โดยคำนวณจากเที่ยวบินรวมในแต่ละปีของหมู่สมาชิก เงินค่าหุ้นดังกล่าวจะรับคืนได้เมื่อถอนตัวจากการเป็นสมาชิก

ในระหว่างปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564 บริษัทได้ลดหุ้นจำนวน 15,202 หุ้น ซึ่งบริษัทได้รับเงินค่าหุ้นจำนวน 1,520,200 บาท แล้ว ทำให้สัดส่วนการถือหุ้นของบริษัทในบริษัทดังกล่าวลดลงจากร้อยละ 0.75 เป็นร้อยละ 0.52

ในระหว่างปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2566 บริษัทได้เพิ่มหุ้นจำนวน 22,066 หุ้น ซึ่งบริษัทได้จ่ายเงินค่าหุ้นจำนวน 2,206,600 บาทแล้ว ทำให้สัดส่วนการถือหุ้นของบริษัทในบริษัทดังกล่าวเพิ่มขึ้นจากร้อยละ 0.52 เป็นร้อยละ 0.86

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 และ 2565 บริษัทมีเงินลงทุนในหุ้นของบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด จำนวน 56,555 หุ้น และ จำนวน 34,489 หุ้น ตามลำดับ เป็นจำนวนเงิน 5,655,500 บาท และ 3,448,900 บาท ตามลำดับ

## 12. เงินลงทุนในบริษัทย่อย

เงินลงทุนในบริษัทย่อย ณ วันที่ 31 ธันวาคม มีดังนี้

บริษัท	ประเภทธุรกิจ	จดทะเบียน ในประเทศ	อัตรา การถือหุ้น (ร้อยละ)		ทุนชำระแล้ว (บาท)		งบการเงินเฉพาะกิจการ วิธีราคาทุน (บาท)	
			2566	2565	2566	2565	2566	2565
บริษัทย่อยทางตรง								
บริษัท นกฮอดิเคซ์ จำกัด	นำเที่ยวและธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการนำเที่ยว	ไทย	99.99	99.99	100,000	100,000	99,990	99,990
บริษัท นกมั่งคั่ง จำกัด	ขนส่งผู้โดยสาร ขนส่งสินค้า และไปรษณียภัณฑ์ทางอากาศ	ไทย	49.00	49.00	10,000,000	10,000,000	4,900,000	4,900,000
							4,999,990	4,999,990
หัก ค่าเพื่อการลดลงของมูลค่าเงินลงทุนในบริษัทย่อย*							(4,900,000)	(4,900,000)
รวม							99,990	99,990

\* ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 และ 2565 บริษัทได้บันทึกค่าเพื่อการลดลงของมูลค่าเงินลงทุนในบริษัท นกมั่งคั่ง จำกัด (บริษัทย่อยทางตรง) ในงบการเงินเฉพาะกิจการทั้งจำนวน 4.90 ล้านบาท เนื่องจากบริษัทย่อยทางตรงดังกล่าวมีผลประกอบการขาดทุนจากการดำเนินงานอย่างต่อเนื่องและมีขาดทุนเกินทุน

### 13. เงินลงทุนในการร่วมค้า

บริษัทได้ลงทุนใน Air Black Box Asia Pacific Pte Ltd. ซึ่งเป็นบริษัทจัดตั้งขึ้นที่ประเทศสิงคโปร์เพื่อประกอบธุรกิจพัฒนาระบบการจองบัตรโดยสารระหว่างสายการบิน เป็นจำนวน 1.15 ล้านดอลลาร์สิงคโปร์ หรือเทียบเท่า 28.42 ล้านบาท โดยมีอัตราส่วนการลงทุนในอัตราร้อยละ 13.04 ของทุนจดทะเบียนและเรียกชำระของบริษัทดังกล่าว

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 และ 2565 เงินลงทุนในการร่วมค้าในงบการเงินเฉพาะกิจการมีรายละเอียด ดังนี้

	หน่วย : บาท	
	งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2566	2565
ณ วันที่ 1 มกราคม	28,420,554	28,420,554
หัก ค่าเผื่อการด้อยค่าของเงินลงทุนในการร่วมค้า	(28,420,554)	(28,420,554)
ณ วันที่ 31 ธันวาคม	-	-

เมื่อวันที่ 31 ธันวาคม 2566 และ 2565 บริษัทประเมินผลประกอบการของ Air Black Box Asia Pacific Pte Ltd. ซึ่งมีผลขาดทุนสะสมอย่างต่อเนื่องและมีขาดทุนเกินทุน ด้วยเหตุนี้บริษัทประเมินว่ามีข้อบ่งชี้ที่อาจเกิดการด้อยค่าในเงินลงทุนและมีมูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืนของเงินลงทุนดังกล่าวต่ำกว่ามูลค่าตามบัญชีสุทธิ บริษัทจึงพิจารณาตั้งค่าเผื่อการด้อยค่าในเงินลงทุนดังกล่าวทั้งจำนวน 28.42 ล้านบาท ในงบการเงินเฉพาะกิจการ

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 และ 2565 เงินลงทุนในการร่วมค้า ซึ่งแสดงมูลค่าตามวิธีส่วนได้เสียในงบการเงินรวมและแสดงในราคาทุนในงบการเงินเฉพาะกิจการ มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

	หน่วย	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565
ลักษณะธุรกิจ : พัฒนาระบบการจองบัตรโดยสารระหว่างสายการบิน			
ประเทศที่จัดตั้ง : สิงคโปร์			
สัดส่วนเงินลงทุนที่บริษัทถือ	ร้อยละ	13.04	13.04
มูลค่าเงินลงทุนตามวิธีส่วนได้เสีย	บาท	-	-
มูลค่าเงินลงทุนตามวิธีราคาทุน	บาท	28,420,554	28,420,554
ส่วนแบ่งขาดทุนจากเงินลงทุนในการร่วมค้า	บาท	-	-
ทุนเรียกชำระ	ดอลลาร์สิงคโปร์	9,264,219	9,264,219
สินทรัพย์รวม	ดอลลาร์สิงคโปร์	113,433	209,711
หนี้สินรวม	ดอลลาร์สิงคโปร์	4,383,994	4,369,882

### 14. เงินให้กู้ยืมระยะยาวแก่กิจการที่เกี่ยวข้องกัน

เมื่อวันที่ 8 กรกฎาคม 2557 บริษัททำสัญญาให้กู้ยืมเงินแก่บริษัท นกมั่งคั่ง จำกัด (“บริษัทย่อย”) ในวงเงินจำนวน 970 ล้านบาท โดยมีอัตราดอกเบี้ยเท่ากับอัตราดอกเบี้ยเงินฝากประจำเฉลี่ยระยะเวลา 1 ปี ของธนาคารพาณิชย์ 2 แห่ง บวกร้อยละ 0.50 ต่อปี ซึ่งกำหนดจ่ายดอกเบี้ยเป็นรายปี เงินให้กู้ยืมนี้ไม่มีหลักประกันและครบกำหนดชำระคืนภายใน 10 ปี ทั้งนี้ในวันที่ 22 พฤศจิกายน 2561 และวันที่ 12 เมษายน 2562 บริษัทได้ทำบันทึกข้อตกลงแนบท้ายสัญญาเงินกู้ฉบับที่ 1 และ ฉบับที่ 2 ตามลำดับ เพื่อให้บริษัทย่อยกู้ยืมเงินเพิ่มเติม จำนวน 490 ล้านบาท โดยมีอัตราดอกเบี้ยร้อยละ 6.50 ต่อปี ครบกำหนดชำระคืนภายใน 10 ปี นับตั้งแต่วันที่ได้รับเงินกู้ ทั้งนี้เงื่อนไขอื่น ๆ ให้เป็นไปตามสัญญาให้กู้ยืมเงินทุกประการ

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 และ 2565 เงินให้กู้ยืมระยะยาวแก่กิจการที่เกี่ยวข้องกันมีจำนวน 962.50 ล้านบาท และ 1,460 ล้านบาท ตามลำดับ และดอกเบี้ยค้างรับจำนวน 182.42 ล้านบาท บริษัทแสดงดอกเบี้ยค้างรับดังกล่าวเป็นส่วนหนึ่งของสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น (ดูหมายเหตุข้อ 31.1) ทั้งนี้ บริษัทตั้งค่าเพื่อผลขาดทุนทางด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นสำหรับเงินให้กู้ยืมและดอกเบี้ยค้างรับทั้งจำนวนในงบการเงินเฉพาะกิจการแล้ว

#### 15. ส่วนปรับปรุงอาคารเช่าและอุปกรณ์

ส่วนปรับปรุงอาคารเช่าและอุปกรณ์ ณ วันที่ 31 ธันวาคม ประกอบด้วย

หน่วย : บาท

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566	งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ				
	ยอดคงเหลือ	เพิ่มขึ้น	ลดลง	โอนเข้า	ยอดคงเหลือ
	ณ วันที่			(ออก)	ณ วันที่
	1 มกราคม 2566				31 ธันวาคม 2566
<b>ราคาทุน</b>					
ส่วนปรับปรุงอาคารเช่า	76,967,419	6,069,180	(1,145,254)	-	81,891,345
ส่วนปรับปรุงเครื่องบินเช่า	30,833,163	-	-	-	30,833,163
เครื่องใช้สำนักงาน	18,998,887	80,433	(200,284)	-	18,879,036
อุปกรณ์สำนักงาน	24,398,754	858,376	(632,991)	-	24,624,139
อุปกรณ์คอมพิวเตอร์	156,983,366	22,263,267	(4,384,774)	-	174,861,859
อุปกรณ์สื่อสาร	4,817,774	13,900	(267,165)	436,136	5,000,645
เครื่องมือเครื่องใช้	286,288,477	1,233,227	(27,394,620)	-	260,127,084
ยานพาหนะ	5,628,046	5,485,981	-	-	11,114,027
อาคารเช่าระหว่างปรับปรุงและ					
สินทรัพย์ระหว่างติดตั้ง	11,194,317	698,110	(4,171,208)	(436,136)	7,285,083
รวมราคาทุน	616,110,203	36,702,474	(38,196,296)	-	614,616,381
<b>ค่าเสื่อมราคาสะสม</b>					
ส่วนปรับปรุงอาคารเช่า	(71,941,544)	(2,049,459)	1,145,250	-	(72,845,753)
ส่วนปรับปรุงเครื่องบินเช่า	(28,344,426)	(822,346)	-	-	(29,166,772)
เครื่องใช้สำนักงาน	(18,113,869)	(224,300)	219,717	-	(18,118,452)
อุปกรณ์สำนักงาน	(23,574,700)	(440,106)	632,936	-	(23,381,870)
อุปกรณ์คอมพิวเตอร์	(148,843,845)	(3,907,954)	4,384,580	-	(148,367,219)
อุปกรณ์สื่อสาร	(4,811,590)	(75,597)	267,126	-	(4,620,061)
เครื่องมือเครื่องใช้	(274,611,923)	(4,782,700)	26,079,236	-	(253,315,387)
ยานพาหนะ	(5,121,692)	(1,069,300)	-	-	(6,190,992)
รวมค่าเสื่อมราคาสะสม	(575,363,589)	(13,371,762)	32,728,845	-	(556,006,506)
<b>ผลขาดทุนจากการด้อยค่าสะสม</b>					
อาคารเช่าระหว่างปรับปรุงและ					
สินทรัพย์ระหว่างติดตั้ง	(5,757,950)	-	-	-	(5,757,950)
รวมผลขาดทุนจากการด้อยค่าสะสม	(5,757,950)	-	-	-	(5,757,950)
ส่วนปรับปรุงอาคารเช่าและอุปกรณ์	34,988,664				52,851,925

หน่วย : บาท

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565	งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ				
	ยอดคงเหลือ	เพิ่มขึ้น	ลดลง	โอนเข้า	ยอดคงเหลือ
	ณ วันที่ 1 มกราคม 2565			(ออก)	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565
<b>ราคาทุน</b>					
ส่วนปรับปรุงอาคารเช่า	75,775,454	1,191,965	-	-	76,967,419
ส่วนปรับปรุงเครื่องบินเช่า	73,353,764	-	(42,520,601)	-	30,833,163
เครื่องใช้สำนักงาน	18,150,659	870,003	(21,775)	-	18,998,887
อุปกรณ์สำนักงาน	24,231,350	253,668	(86,264)	-	24,398,754
อุปกรณ์คอมพิวเตอร์	153,251,843	3,888,823	(157,300)	-	156,983,366
อุปกรณ์สื่อสาร	4,825,224	-	(7,450)	-	4,817,774
เครื่องมือเครื่องใช้	278,939,477	7,349,000	-	-	286,288,477
ยานพาหนะ	5,628,046	-	-	-	5,628,046
อาคารเช่าระหว่างปรับปรุงและ สินทรัพย์ระหว่างติดตั้ง	6,834,567	4,803,202	(443,452)	-	11,194,317
รวมราคาทุน	640,990,384	18,356,661	(43,236,842)	-	616,110,203
<b>ค่าเสื่อมราคาสะสม</b>					
ส่วนปรับปรุงอาคารเช่า	(69,648,345)	(2,293,199)	-	-	(71,941,544)
ส่วนปรับปรุงเครื่องบินเช่า	(70,041,545)	(822,346)	42,519,465	-	(28,344,426)
เครื่องใช้สำนักงาน	(18,053,733)	(81,907)	21,771	-	(18,113,869)
อุปกรณ์สำนักงาน	(23,122,050)	(538,904)	86,254	-	(23,574,700)
อุปกรณ์คอมพิวเตอร์	(146,841,113)	(2,160,025)	157,293	-	(148,843,845)
อุปกรณ์สื่อสาร	(4,805,954)	(13,085)	7,449	-	(4,811,590)
เครื่องมือเครื่องใช้	(267,525,410)	(7,086,513)	-	-	(274,611,923)
ยานพาหนะ	(4,558,914)	(562,778)	-	-	(5,121,692)
รวมค่าเสื่อมราคาสะสม	(604,597,064)	(13,558,757)	42,792,232	-	(575,363,589)
<b>ผลขาดทุนจากการด้อยค่าสะสม</b>					
อาคารเช่าระหว่างปรับปรุงและ สินทรัพย์ระหว่างติดตั้ง	-	(5,757,950)	-	-	(5,757,950)
รวมผลขาดทุนจากการด้อยค่าสะสม	-	(5,757,950)	-	-	(5,757,950)
ส่วนปรับปรุงอาคารเช่าและอุปกรณ์	36,393,320				34,988,664
<b>ค่าเสื่อมราคาสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม</b>					
2566				บาท	13,371,762
2565				บาท	13,558,757

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 และ 2565 ราคาทุนของอุปกรณ์ซึ่งหักค่าเสื่อมราคาสะสมทั้งจำนวนแล้ว แต่ยังคงใช้งานอยู่ของบริษัท และบริษัทย่อย มีจำนวน 526.16 ล้านบาทและ 534.90 ล้านบาท ตามลำดับ

## 16. สินทรัพย์สิทธิการใช้

สินทรัพย์สิทธิการใช้ ณ วันที่ 31 ธันวาคม ประกอบด้วย

หน่วย : บาท

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566	งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ				
	ยอดคงเหลือ	ผลกระทบ	เพิ่มขึ้น	ลดลง	ยอดคงเหลือ
	ณ วันที่ 1 มกราคม 2566	จากการเปลี่ยนแปลงสัญญา			ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566
<b>ราคาทุน</b>					
เครื่องปั้น	10,169,691,825	-	-	(327,257,627)	9,842,434,198
อาคารสำนักงานและสถานี	88,127,098	-	14,341,250	(5,753,527)	96,714,821
รวมราคาทุน	10,257,818,923	-	14,341,250	(333,011,154)	9,939,149,019
<b>ค่าเสื่อมราคาสะสม</b>					
เครื่องปั้น	(3,158,640,613)	-	(315,106,450)	310,852,321	(3,162,894,742)
อาคารสำนักงานและสถานี	(23,630,215)	-	(31,376,577)	5,753,527	(49,253,265)
รวมค่าเสื่อมราคาสะสม	(3,182,270,828)	-	(346,483,027)	316,605,848	(3,212,148,007)
หัก ค่าเพื่อการด้อยค่า	(3,829,338,678)	-	-	224,653,790	(3,604,684,888)
<b>สินทรัพย์สิทธิการใช้</b>	<b>3,246,209,417</b>				<b>3,122,316,124</b>

หน่วย : บาท

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565	งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ				
	ยอดคงเหลือ	ผลกระทบ	เพิ่มขึ้น	ลดลง	ยอดคงเหลือ
	ณ วันที่ 1 มกราคม 2565	จากการเปลี่ยนแปลงสัญญา			ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565
<b>ราคาทุน</b>					
เครื่องปั้น	10,169,691,825	-	-	-	10,169,691,825
อาคารสำนักงานและสถานี	77,170,013	-	84,991,589	(74,034,504)	88,127,098
ยานพาหนะ	3,412,512	-	-	(3,412,512)	-
รวมราคาทุน	10,250,274,350	-	84,991,589	(77,447,016)	10,257,818,923
<b>ค่าเสื่อมราคาสะสม</b>					
เครื่องปั้น	(2,826,483,669)	-	(332,156,944)	-	(3,158,640,613)
อาคารสำนักงานและสถานี	(67,533,592)	-	(30,131,127)	74,034,504	(23,630,215)
ยานพาหนะ	(1,214,012)	-	(576,656)	1,790,668	-
รวมค่าเสื่อมราคาสะสม	(2,895,231,273)	-	(362,864,727)	75,825,172	(3,182,270,828)
หัก ค่าเพื่อการด้อยค่า	(3,918,383,870)	-	-	89,045,192	(3,829,338,678)
<b>สินทรัพย์สิทธิการใช้</b>	<b>3,436,659,207</b>				<b>3,246,209,417</b>

ค่าเสื่อมราคาลำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม

2566	บาท	346,483,027
2565	บาท	362,864,727

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 บริษัทมีการวัดมูลค่าหนี้สินตามสัญญาเช่า ตามเงื่อนไขค่าเช่าและระยะเวลาการเช่าตามที่กำหนดไว้ในหนังสือข้อตกลงหรือสัญญาเช่าใหม่ของแต่ละสัญญาเช่ากับผู้ให้เช่าเครื่องบินซึ่งมีผลตั้งแต่วันที่ศาลล้มละลายกลางมีคำสั่งเห็นชอบด้วยแผนฟื้นฟูกิจการเมื่อวันที่ 29 กันยายน 2564 บริษัทใช้อัตราคิดลดด้วยอัตราดอกเบี้ยการกู้ยืมส่วนเพิ่ม ณ วันที่มีการประเมินใหม่ด้วยอัตราร้อยละ 4.65 ถึง 9.00 ต่อปี ในการปรับปรุงมูลค่าสินทรัพย์สิทธิการใช้ตามสัญญาเช่าในงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการจำนวน 1,033.56 ล้านบาท สำหรับเครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าดำเนินงานจำนวน 16 ลำ บริษัทจัดประเภทหนี้สินตามสัญญาเช่าตามเงื่อนไขที่ระบุในหนังสือข้อตกลงและตามสัญญาเช่าที่ได้รับการแก้ไข

ผู้บริหารประเมินมูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 และ 2565 ของสินทรัพย์สิทธิการใช้ ซึ่งกำหนดจากมูลค่าการใช้สินทรัพย์พบว่า มูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืนของสินทรัพย์ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 และ 2565 สูงกว่ามูลค่าตามบัญชี จำนวน 224.65 ล้านบาท และ 89.05 ล้านบาท ตามลำดับ บริษัทจึงบันทึกกลับรายการผลขาดทุนจากการด้อยค่าด้วยจำนวนเดียวกันในปี 2566 และ 2565

อัตราคิดลด (ก่อนภาษี) ที่ใช้ในการประมาณการมูลค่าสำหรับปี 2566 และ 2565 คือ ร้อยละ 10.30 ต่อปี และร้อยละ 8.92 ต่อปี ตามลำดับ

การวิเคราะห์การครบกำหนดของหนี้สินตามสัญญาเช่าแสดงไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 23

รายได้และค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับสัญญาเช่าสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม มีดังนี้

	หน่วย : บาท	
	งบการเงินรวม	
	และงบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2566	2565
<b>จำนวนเงินที่รับรู้ในกำไรหรือขาดทุน</b>		
ค่าใช้จ่ายดอกเบี้ยที่เกี่ยวข้องกับหนี้สินตามสัญญาเช่า	557,757,460	400,096,215
ค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับสัญญาเช่าระยะสั้น	-	-
ค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับสัญญาเช่าซึ่งสินทรัพย์มีมูลค่าต่ำ	2,613,300	2,823,070
ค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับค่าเช่าผันแปรซึ่งไม่รวมอยู่ในการวัดมูลค่าของหนี้สินตามสัญญาเช่า	13,062,741	140,413,885

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2566 และ 2565 กระแสเงินสดจ่ายทั้งหมดสำหรับสัญญาเช่าเท่ากับ 1,266.43 ล้านบาท และ 853.48 ล้านบาท ตามลำดับ

สัญญาเช่าสินทรัพย์ของกลุ่มบริษัทสำหรับปี 2565 มีลักษณะเป็นการจ่ายชำระค่าเช่าแบบคงที่จำนวน 34.10 ล้านบาท และ 24.80 ล้านดอลลาร์สหรัฐ และแบบตามจำนวนชั่วโมงบิน ในขณะที่สำหรับปี 2566 มีลักษณะเป็นการจ่ายชำระค่าเช่าแบบคงที่จำนวน 35.18 ล้านบาท และ 35.26 ล้านดอลลาร์สหรัฐ

## 17. สินทรัพย์ไม่มีตัวตน

สินทรัพย์ไม่มีตัวตน ณ วันที่ 31 ธันวาคม ประกอบด้วย

หน่วย : บาท

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566	งบการเงินรวม				
	ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 มกราคม 2566	เพิ่มขึ้น	ลดลง	โอนเข้า (ออก)	ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566
<b>ราคาทุน</b>					
โปรแกรมคอมพิวเตอร์	196,343,932	2,058,890	-	10,150,000	208,552,822
โปรแกรมระหว่างพัฒนา	13,158,500	-	-	(10,150,000)	3,008,500
รวม	209,502,432	2,058,890	-	-	211,561,322
<b>ค่าตัดจำหน่าย</b>					
โปรแกรมคอมพิวเตอร์	(181,465,529)	(7,963,656)	-	-	(189,429,185)
รวม	(181,465,529)	(7,963,656)	-	-	(189,429,185)
<b>ผลขาดทุนจากการด้อยค่า</b>					
โปรแกรมคอมพิวเตอร์	-	(2,522,000)	-	-	(2,522,000)
รวม	-	(2,522,000)	-	-	(2,522,000)
<b>สินทรัพย์ไม่มีตัวตน</b>	<b>28,036,903</b>				<b>19,610,137</b>

หน่วย : บาท

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565	งบการเงินรวม				
	ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 มกราคม 2565	เพิ่มขึ้น	ลดลง	โอนเข้า (ออก)	ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565
<b>ราคาทุน</b>					
โปรแกรมคอมพิวเตอร์	184,567,954	-	-	11,775,978	196,343,932
โปรแกรมระหว่างพัฒนา	19,034,855	5,899,623	-	(11,775,978)	13,158,500
รวม	203,602,809	5,899,623	-	-	209,502,432
<b>ค่าตัดจำหน่าย</b>					
โปรแกรมคอมพิวเตอร์	(175,714,216)	(5,751,313)	-	-	(181,465,529)
รวม	(175,714,216)	(5,751,313)	-	-	(181,465,529)
<b>สินทรัพย์ไม่มีตัวตน</b>	<b>27,888,593</b>				<b>28,036,903</b>

ค่าตัดจำหน่ายสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม

2566	บาท	7,963,656
2565	บาท	5,751,313

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 และ 2565 ราคาทุนของสินทรัพย์ไม่มีตัวตน ซึ่งหักค่าตัดจำหน่ายสะสมทั้งจำนวนแล้ว แต่ยังคงใช้งานอยู่ของบริษัทและบริษัทย่อยมีจำนวน 165.68 ล้านบาท



หน่วย : บาท

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566	งบการเงินเฉพาะกิจการ				
	ยอดคงเหลือ	เพิ่มขึ้น	ลดลง	โอนเข้า	ยอดคงเหลือ
	ณ วันที่ 1 มกราคม 2566			(ออก)	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566
<b>ราคาทุน</b>					
โปรแกรมคอมพิวเตอร์	195,873,631	2,058,890	-	10,150,000	208,082,521
โปรแกรมระหว่างพัฒนา	13,158,499	-	-	(10,150,000)	3,008,499
รวม	209,032,130	2,058,890	-	-	211,091,020
<b>ค่าตัดจำหน่าย</b>					
โปรแกรมคอมพิวเตอร์	(180,995,227)	(7,963,656)	-	-	(188,958,883)
รวม	(180,995,227)	(7,963,656)	-	-	(188,958,883)
<b>ผลขาดทุนจากการด้อยค่า</b>					
โปรแกรมคอมพิวเตอร์	-	(2,522,000)	-	-	(2,522,000)
รวม	-	(2,522,000)	-	-	(2,522,000)
<b>สินทรัพย์ไม่มีตัวตน</b>	28,036,903				19,610,137

หน่วย : บาท

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565	งบการเงินเฉพาะกิจการ				
	ยอดคงเหลือ	เพิ่มขึ้น	ลดลง	โอนเข้า	ยอดคงเหลือ
	ณ วันที่ 1 มกราคม 2565			(ออก)	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565
<b>ราคาทุน</b>					
โปรแกรมคอมพิวเตอร์	184,097,653	-	-	11,775,978	195,873,631
โปรแกรมระหว่างพัฒนา	19,034,854	5,899,623	-	(11,775,978)	13,158,499
รวม	203,132,507	5,899,623	-	-	209,032,130
<b>ค่าตัดจำหน่าย</b>					
โปรแกรมคอมพิวเตอร์	(175,337,974)	(5,657,253)	-	-	(180,995,227)
รวม	(175,337,974)	(5,657,253)	-	-	(180,995,227)
<b>สินทรัพย์ไม่มีตัวตน</b>	27,794,533				28,036,903

ค่าตัดจำหน่ายสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม

2566	บาท	7,963,656
2565	บาท	5,657,253

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 และ 2565 ราคาทุนของสินทรัพย์ไม่มีตัวตนซึ่งหักค่าตัดจำหน่ายสะสมทั้งจำนวนแล้วแต่ยังคงใช้งานอยู่ของบริษัทมีจำนวน 165.68 ล้านบาท

# 18. สินทรัพย์ภายใต้การตัดบัญชี

สินทรัพย์ภายใต้การตัดบัญชี ณ วันที่ 31 ธันวาคม ประกอบด้วย

หน่วย : บาท

	งบการเงินรวมและ งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2566	2565
สินทรัพย์ภายใต้การตัดบัญชี	13,321,915	13,321,915

รายการเคลื่อนไหวของสินทรัพย์ภายใต้การตัดบัญชีที่เกิดขึ้นในระหว่างปี มีดังนี้

หน่วย : บาท

	งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ			
	ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 มกราคม 2566	รายการที่รับรู้ ในกำไร หรือขาดทุน	รายการที่รับรู้ ในกำไรขาดทุน เบ็ดเสร็จอื่น	ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566
สินทรัพย์ภายใต้การตัดบัญชี				
ค่าเผื่อผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้น	386,525	-	-	386,525
ภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน	12,935,390	-	-	12,935,390
รวม	13,321,915	-	-	13,321,915

หน่วย : บาท

	งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ			
	ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 มกราคม 2565	รายการที่รับรู้ ในกำไร หรือขาดทุน	รายการที่รับรู้ ในกำไรขาดทุน เบ็ดเสร็จอื่น	ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565
สินทรัพย์ภายใต้การตัดบัญชี				
ค่าเผื่อผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้น	386,525	-	-	386,525
ภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน	12,935,390	-	-	12,935,390
รวม	13,321,915	-	-	13,321,915

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2566 และ 2565 กลุ่มบริษัทไม่มีค่าใช้จ่ายภายใต้การตัดบัญชีในงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการเนื่องจากมีผลขาดทุนสุทธิ นอกจากนี้กลุ่มบริษัทมีได้บันทึกสินทรัพย์ภายใต้การตัดบัญชีสำหรับผลขาดทุนสะสมเพิ่มเติมในทั้งสองปี เนื่องจากผู้บริหารของบริษัทและบริษัทย่อยคาดว่าจะมีกำไรสุทธิทางภายในอนาคตไม่เพียงพอที่จะใช้ประโยชน์จากสินทรัพย์ภายใต้การตัดบัญชีจากรายการขาดทุนสะสมได้ทั้งหมด

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 และ 2565 สินทรัพย์ภายใต้การตัดบัญชีจากผลขาดทุนสะสมสำหรับงบการเงินรวมมีจำนวน 2,070.57 ล้านบาท และ 1,936.05 ล้านบาท ตามลำดับ และสำหรับงบการเงินเฉพาะกิจการมีจำนวน 1,933.66 ล้านบาท และ 1,820.35 ล้านบาท ตามลำดับ

## 19. เงินกู้ยืม

เงินกู้ยืมจากผู้ถือหุ้น ณ วันที่ 31 ธันวาคม ประกอบด้วย

หน่วย : บาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2566	2565	2566	2565
เงินต้น (ดูหมายเหตุข้อ 31.1)	3,026,211,421	3,046,857,996	3,026,211,421	3,046,857,996
หัก เงินกู้ยืมระยะสั้นจากผู้ถือหุ้น	(279,298,553)	(279,298,553)	(279,298,553)	(279,298,553)
เงินกู้ยืมระยะยาวจากผู้ถือหุ้น	2,746,912,868	2,767,559,443	2,746,912,868	2,767,559,443

เมื่อวันที่ 25 เมษายน 2562 ที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2562 ของบริษัทมีมติพิจารณาอนุมัติให้เข้าทำรายการเกี่ยวข้องกับบุคคลเกี่ยวข้อง กรณีรับความช่วยเหลือทางการเงินภายใต้เงินกู้ยืมจำนวน 3,000 ล้านบาท เพื่อใช้เป็นเงินทุนหมุนเวียนในการดำเนินงานทั่วไปของบริษัท โดยบริษัทสามารถทยอยเบิกถอนตามความจำเป็น โดยการออกตั๋วสัญญาใช้เงินซึ่งมีอายุคราวละไม่เกิน 180 วัน อัตราดอกเบี้ยไม่เกินกว่าอัตราเฉลี่ยดอกเบี้ยลูกค้ารายใหญ่ชั้นดีประเภทเงินกู้แบบมีระยะเวลา (MLR) บวกร้อยละ 1 ต่อปี

ต่อมาเมื่อวันที่ 30 มิถุนายน 2563 ที่ประชุมวิสามัญคณะกรรมการบริษัทครั้งที่ 6/2563 มีมติพิจารณาอนุมัติการต่ออายุสัญญาการเข้าทำรายการเกี่ยวข้องกับบุคคลเกี่ยวข้องของบริษัท โดยต่ออายุสัญญาจากเดิม 1 ปี เพิ่มเป็น 3 ปี ภายใต้วงเงินและเงื่อนไขเดิม ทั้งนี้ การเข้าทำรายการเกี่ยวข้องดังกล่าวได้รับอนุมัติจากที่ประชุมผู้ถือหุ้นประจำปี 2563 ในวันที่ 6 สิงหาคม 2563

เมื่อวันที่ 29 กันยายน 2564 ศาลล้มละลายกลางได้มีคำสั่งเห็นชอบด้วยแผนฟื้นฟูกิจการ ส่งผลให้เปลี่ยนแปลงระยะเวลาครบกำหนดชำระและอัตราดอกเบี้ยให้เป็นไปตามแผนฟื้นฟูกิจการ ด้วยเหตุนี้ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 เงินกู้ยืมระยะสั้นจากผู้ถือหุ้นจึงจัดประเภทใหม่เป็นเงินกู้ยืมระยะยาวจากผู้ถือหุ้น ทั้งนี้บริษัทได้พิจารณาปรับปรุงมูลหนี้ที่บริษัทได้บันทึกไว้สำหรับเงินกู้ยืมจากผู้ถือหุ้นที่ได้รับการยื่นยื่นคำสั่งจากเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์ให้ชำระหนี้แก่เจ้าหนี้เงินกู้ยืม และวัดมูลค่าหนี้สินทางการเงินใหม่ด้วยมูลค่ายุติธรรมโดยใช้วิธีคิดลดกระแสเงินสดด้วยอัตราดอกเบี้ยตลาด

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 และ 2565 บริษัทมีดอกเบี้ยค้างจ่ายสำหรับเงินกู้ยืมจากผู้ถือหุ้น จำนวน 111.29 ล้านบาท และ 58.57 ล้านบาท ตามลำดับ (ดูหมายเหตุข้อ 31.1)

## 20. เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น

เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น ณ วันที่ 31 ธันวาคม ประกอบด้วย

หน่วย : บาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2566	2565	2566	2565
<b>ส่วนที่หมุนเวียน</b>				
เจ้าหนี้การค้า - กิจการที่เกี่ยวข้องกัน				
(ดูหมายเหตุข้อ 31.1)	35,303,314	30,485,705	35,303,314	30,485,705
เจ้าหนี้การค้า - กิจการอื่น	1,942,563,784	1,152,434,273	1,942,563,784	1,152,434,273
เจ้าหนี้อื่น - กิจการที่เกี่ยวข้องกัน				
(ดูหมายเหตุข้อ 31.1)	2,178,211	1,463,927	2,178,211	1,463,927
เจ้าหนี้อื่น - กิจการอื่น	313,068,545	271,498,220	313,003,305	271,432,830
รายได้ค่าโดยสารรับล่วงหน้า	502,088,263	446,526,881	502,088,263	446,526,881
เงินรับล่วงหน้าอื่น	121,052,544	144,168,123	121,052,544	144,168,123
ดอกเบี้ยค้างจ่าย - ผู้ถือหุ้นใหญ่				
(ดูหมายเหตุข้อ 31.1)	111,291,171	58,574,047	111,291,171	58,574,047
ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย	905,770,051	909,528,338	905,608,039	909,366,476
ภาษีเงินได้หัก ณ ที่จ่ายค้างจ่าย	8,239,023	3,284,394	8,239,023	3,284,394
รวมเจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้หมุนเวียนอื่น	3,941,554,906	3,017,963,908	3,941,327,654	3,017,736,656
<b>ส่วนที่ไม่หมุนเวียน</b>				
เจ้าหนี้การค้า - กิจการที่เกี่ยวข้องกัน				
(ดูหมายเหตุข้อ 31.1)	7,407,528	8,826,012	7,407,528	8,826,012
เจ้าหนี้การค้า - กิจการอื่น	308,093,281	517,793,816	308,093,281	517,793,816
เจ้าหนี้อื่น - กิจการที่เกี่ยวข้องกัน				
(ดูหมายเหตุข้อ 31.1)	243,518	293,343	243,518	293,343
เจ้าหนี้อื่น - กิจการอื่น	136,694	164,662	136,694	164,662
รวมเจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้ไม่หมุนเวียนอื่น	315,881,021	527,077,833	315,881,021	527,077,833
รวมเจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	4,257,435,927	3,545,041,741	4,257,208,675	3,544,814,489

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 บริษัทได้รับคำสั่งจากเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์ให้ชำระหนี้แก่เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่นบางส่วน โดยบริษัทปรับปรุงเจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่นให้เป็นไปตามมูลหนี้วันครบกำหนดชำระและอัตราดอกเบี้ยตามแผนฟื้นฟูกิจการและคำสั่งจากเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์ จึงมีการปรับปรุงหนี้สินและจัดประเภทเป็นเจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่นส่วนที่ไม่หมุนเวียน

## 21. เงินสำรองบำรุงรักษาเครื่องบินและประมาณการหนี้สินค่าซ่อมบำรุงเครื่องบิน

### 21.1 เงินสำรองบำรุงรักษาเครื่องบิน

เงินสำรองบำรุงรักษาเครื่องบินคือเงินที่บริษัทและบริษัทย่อยจ่ายล่วงหน้าให้กับผู้ให้เช่าตามอัตราที่กำหนดในสัญญา โดยสามารถเบิกคืนเมื่อนำเครื่องบินไปซ่อมบำรุงเครื่องบินครั้งใหญ่ตามแผนการซ่อมบำรุงเครื่องบินตามเงื่อนไขที่กำหนดในสัญญา

เงินสำรองบำรุงรักษาเครื่องบิน ประกอบด้วย

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	สำหรับปีสิ้นสุด	สำหรับปีสิ้นสุด	สำหรับปีสิ้นสุด	สำหรับปีสิ้นสุด
	วันที่	วันที่	วันที่	วันที่
	31 ธันวาคม 2566	31 ธันวาคม 2565	31 ธันวาคม 2566	31 ธันวาคม 2565
เงินสำรองบำรุงรักษาเครื่องบิน ณ วันต้นปี	7,049,723,503	5,931,399,156	7,049,723,503	5,931,399,156
<u>บวก</u> จ่ายเพิ่มระหว่างปี	993,772,290	1,105,076,412	993,772,290	1,105,076,412
ผลต่างจากอัตราแลกเปลี่ยน	(67,278,935)	166,490,072	(67,278,935)	166,490,072
<u>หัก</u> กลับรายการระหว่างปี	(423,418,515)	(153,242,137)	(423,418,515)	(153,242,137)
<u>หัก</u> รับคืนจากผู้ให้เช่าระหว่างปี	(954,350,687)	-	(954,350,687)	-
<u>หัก</u> ปรับปรุงผลจากการแก้ไขสัญญาเช่า	-	-	-	-
เงินสำรองบำรุงรักษาเครื่องบินระยะยาว ณ วันสิ้นปี	6,598,447,656	7,049,723,503	6,598,447,656	7,049,723,503

### 21.2 ประมาณการหนี้สินค่าซ่อมบำรุงเครื่องบินตามแผนการซ่อมบำรุง

ประมาณการหนี้สินค่าซ่อมบำรุงเครื่องบินตามแผนการซ่อมบำรุง ประกอบด้วย

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	สำหรับปีสิ้นสุด	สำหรับปีสิ้นสุด	สำหรับปีสิ้นสุด	สำหรับปีสิ้นสุด
	วันที่	วันที่	วันที่	วันที่
	31 ธันวาคม 2566	31 ธันวาคม 2565	31 ธันวาคม 2566	31 ธันวาคม 2565
ประมาณการหนี้สินค่าซ่อมบำรุงเครื่องบินตาม				
แผนการซ่อมบำรุง ณ วันต้นปี	8,103,431,265	6,077,879,356	8,103,431,265	6,077,879,356
<u>บวก</u> เพิ่มขึ้นในระหว่างปี - รับรู้เป็นค่าใช้จ่ายสำหรับปี	1,561,153,628	2,725,199,229	1,561,153,628	2,725,199,229
<u>หัก</u> กลับรายการระหว่างปี	(613,916,743)	(497,849,973)	(613,916,743)	(497,849,973)
<u>หัก</u> ค่าซ่อมบำรุงเครื่องบินที่จ่ายจริงระหว่างปี	(1,297,781,232)	(353,843,744)	(1,297,781,232)	(353,843,744)
ผลต่างจากอัตราแลกเปลี่ยน	(68,897,578)	152,046,397	(68,897,578)	152,046,397
ประมาณการหนี้สินค่าซ่อมบำรุงเครื่องบินตาม				
แผนการซ่อมบำรุงระยะยาว ณ วันสิ้นปี	7,683,989,340	8,103,431,265	7,683,989,340	8,103,431,265

### 21.3 ประมาณการหนี้สินค่าปรับสภาพเครื่องบินและค่าซ่อมบำรุงเครื่องบิน

ประมาณการหนี้สินค่าปรับสภาพเครื่องบินและค่าซ่อมบำรุงเครื่องบิน ประกอบด้วย

หน่วย : บาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่
	31 ธันวาคม 2566	31 ธันวาคม 2565	31 ธันวาคม 2566	31 ธันวาคม 2565
ประมาณการหนี้สินค่าปรับสภาพเครื่องบิน				
และค่าซ่อมบำรุงเครื่องบิน ณ วันสิ้นปี	409,510,078	317,201,111	409,510,078	317,201,111
<u>บวก</u> เพิ่มขึ้นในระหว่างปี - รับรู้เป็น				
ค่าใช้จ่ายสำหรับปี	181,864,545	223,492,504	181,864,545	223,492,504
<u>หัก</u> กลับรายการระหว่างปี	(171,730,325)	(105,195,950)	(171,730,325)	(105,195,950)
<u>หัก</u> ค่าซ่อมบำรุงที่จ่ายจริงระหว่างปี	(45,557,588)	(24,316,040)	(45,557,588)	(24,316,040)
ผลต่างจากอัตราแลกเปลี่ยน	9,135,475	(1,671,547)	9,135,475	(1,671,547)
ประมาณการหนี้สินค่าปรับสภาพเครื่องบิน				
และค่าซ่อมบำรุงเครื่องบิน ณ วันสิ้นปี	383,222,185	409,510,078	383,222,185	409,510,078
<u>หัก</u> ประมาณการหนี้สินค่าปรับสภาพเครื่องบิน				
และค่าซ่อมบำรุงเครื่องบินระยะสั้น ณ วันสิ้นปี	(15,535,735)	(43,305,185)	(15,535,735)	(43,305,185)
ประมาณการหนี้สินค่าปรับสภาพเครื่องบิน				
และค่าซ่อมบำรุงเครื่องบินระยะยาว ณ วันสิ้นปี	367,686,450	366,204,893	367,686,450	366,204,893

### 22. ประมาณการหนี้สินสำหรับผลประโยชน์พนักงาน

ประมาณการหนี้สินสำหรับผลประโยชน์พนักงาน ณ วันที่ 31 ธันวาคม ประกอบด้วย

หน่วย : บาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2566	2565	2566	2565
ผลประโยชน์เมื่อเกษียณอายุ	64,164,256	57,566,691	64,164,256	57,566,691
ผลประโยชน์ระยะยาวอื่น - เงินสะสมสำหรับพนักงาน	7,246,313	8,407,996	7,246,313	8,407,996
รวม	71,410,569	65,974,687	71,410,569	65,974,687

## 22.1 ผลประโยชน์หลังออกจางานของพนักงาน

การเปลี่ยนแปลงของภาระผูกพันผลประโยชน์หลังออกจางานของพนักงาน ประกอบด้วย

หน่วย : บาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	สำหรับปีสิ้นสุด	สำหรับปีสิ้นสุด	สำหรับปีสิ้นสุด	สำหรับปีสิ้นสุด
	วันที่ 31 ธันวาคม	วันที่ 31 ธันวาคม	วันที่ 31 ธันวาคม	วันที่ 31 ธันวาคม
	2566	2565	2566	2565
ภาระผูกพันผลประโยชน์หลังออกจางาน				
ของพนักงาน ณ วันต้นปี	57,566,691	60,324,007	57,566,691	60,324,007
เงินสดจ่ายผลประโยชน์พนักงาน	(10,213,623)	(28,774,498)	(10,213,623)	(28,774,498)
ต้นทุนบริการปัจจุบันและดอกเบี้ย	16,811,188	17,856,418	16,811,188	17,856,418
(กำไร) ขาดทุนจากการประมาณการตาม				
หลักคณิตศาสตร์ประกันภัย	-	8,160,764	-	8,160,764
ภาระผูกพันผลประโยชน์หลังออกจางาน				
ของพนักงาน ณ วันสิ้นปี	64,164,256	57,566,691	64,164,256	57,566,691

ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์หลังออกจางานของพนักงานที่รับรู้ในงบกำไรหรือขาดทุนสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม มีดังนี้

หน่วย : บาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2566	2565	2566	2565
ต้นทุนบริการปัจจุบัน	15,558,362	16,944,888	15,558,362	16,944,888
ต้นทุนดอกเบี้ย	1,252,826	911,530	1,252,826	911,530
รวม	16,811,188	17,856,418	16,811,188	17,856,418

ข้อสมมติหลักในการประมาณการตามหลักการคณิตศาสตร์ประกันภัย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 และ 2565 มีดังต่อไปนี้

	งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2566	2565
	ร้อยละต่อปี	ร้อยละต่อปี
อัตราคิดลด	2.34	1.56
อัตราการเพิ่มขึ้นของเงินเดือน	1.50	1.50
อัตราการหมุนเวียนพนักงาน	0 - 17.00	0 - 16.00
	(ขึ้นอยู่กับอายุของพนักงาน)	(ขึ้นอยู่กับอายุของพนักงาน)
อัตรามรณะ	TMO2017	TMO2017
	(ตารางมรณะไทยปี 2560)	(ตารางมรณะไทยปี 2560)

ข้อสมมติที่สำคัญในการกำหนดภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงานตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย ประกอบด้วย อัตราคิดลด อัตราการเพิ่มขึ้นของเงินเดือน อัตราการหมุนเวียนของพนักงาน และอัตรามรณะ

การวิเคราะห์ความอ่อนไหวด้านล่างได้พิจารณาจากการเปลี่ยนแปลงในแต่ละข้อสมมติในการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัยที่เกี่ยวข้องที่อาจเป็นไปได้อย่างสมเหตุสมผล ณ วันสิ้นรอบระยะเวลารายงานในขณะที่ข้อสมมติอื่นคงที่

ผลกระทบต่อภาระผูกพันผลประโยชน์ของพนักงาน เพิ่มขึ้น/(ลดลง) ณ วันที่ 31 ธันวาคม มีดังนี้

	หน่วย : บาท	
	ผลกระทบต่อภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน	
	เพิ่มขึ้น (ลดลง)	
	งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2566	2565
อัตราคิดลด - เพิ่มขึ้นร้อยละ 1	(5,104,876)	(4,380,473)
อัตราคิดลด - ลดลงร้อยละ 1	5,915,433	5,092,198
อัตราการเพิ่มขึ้นของเงินเดือน - เพิ่มขึ้นร้อยละ 1	5,245,106	4,074,390
อัตราการเพิ่มขึ้นของเงินเดือน - ลดลงร้อยละ 1	(4,542,517)	(3,536,796)
อัตราการหมุนเวียนพนักงาน - เพิ่มขึ้นร้อยละ 1	(5,641,819)	(4,858,034)
อัตราการหมุนเวียนพนักงาน - ลดลงร้อยละ 1	4,090,142	3,628,655
การมีชีวิตอยู่ - เพิ่มขึ้น 1 ปี	365,648	307,119
การมีชีวิตอยู่ - ลดลง 1 ปี	(362,120)	(304,040)

การวิเคราะห์ความอ่อนไหวข้างต้นอาจไม่ได้แสดงถึงการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นจริงในการะผูกพันผลประโยชน์พนักงาน เนื่องจากการยากที่การเปลี่ยนแปลงข้อสมมติต่างๆ จะเกิดขึ้นแยกต่างหากจากข้อสมมติอื่นซึ่งอาจมีความสัมพันธ์กัน

นอกจากนี้ในการแสดงการวิเคราะห์ความอ่อนไหวข้างต้น มูลค่าปัจจุบันของภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน ณ วันสิ้นรอบระยะเวลารายงาน คำนวณโดยใช้วิธีคิดลดแต่ละหน่วยที่ประมาณการไว้ (Projected Unit Credit Method) ซึ่งเป็นวิธีเดียวกันกับการคำนวณหนี้สินภาระผูกพันผลประโยชน์ของพนักงานหลังออกจากงานที่รับรู้ในงบแสดงฐานะการเงิน

## 22.2 ผลประโยชน์ระยะยาวอื่น - เงินสะสมสำหรับนักบิน

การเปลี่ยนแปลงของผลประโยชน์ระยะยาวอื่น - เงินสะสมสำหรับนักบิน ประกอบด้วย

	หน่วย : บาท	
	งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ	
	สำหรับปีสิ้นสุด	สำหรับปีสิ้นสุด
	วันที่ 31 ธันวาคม 2566	วันที่ 31 ธันวาคม 2565
ผลประโยชน์ระยะยาวอื่น - เงินสะสมสำหรับนักบิน ณ วันต้นปี	8,407,996	8,704,563
บวก เพิ่มขึ้นในระหว่างปี - รับรู้เป็นค่าใช้จ่ายสำหรับปี	2,450,433	1,199,249
หัก เงินสดจ่าย - เงินสะสมสำหรับนักบิน	(1,408,463)	(1,469,869)
หัก กลับรายการระหว่างปี	(2,203,653)	(25,947)
ผลประโยชน์ระยะยาวอื่น - เงินสะสมสำหรับนักบิน ณ วันสิ้นปี	7,246,313	8,407,996



ในวันที่ 1 มกราคม 2556 บริษัทกำหนดให้มีผลประโยชน์อื่นให้แก่พนักงานในตำแหน่งนักบินเมื่อเกษียณอายุ หรือลาออกตามระเบียบของบริษัท หรือสูญเสียใบอนุญาต โดยบริษัทจะสะสมผลประโยชน์ให้แก่พนักงาน โดยพิจารณาจากจำนวนเที่ยวบินที่ทำการบินในแต่ละเดือนและอายุงานของนักบินตามที่กำหนดไว้ในระเบียบของบริษัท อย่างไรก็ตาม บริษัทได้กำหนดให้มีการสิ้นสุดการสะสมผลประโยชน์ดังกล่าวลงในวันที่ 31 ธันวาคม 2559 โดยบริษัทจะจ่ายผลประโยชน์สะสมคืนให้กับนักบินตามเกณฑ์ที่กำหนดดังกล่าวซึ่งพนักงานในตำแหน่งนักบินที่เริ่มทำงานหลังจากวันที่ 31 ธันวาคม 2559 จะไม่ได้รับผลประโยชน์ดังกล่าว

### 23. หนี้สินตามสัญญาเช่า

หนี้สินตามสัญญาเช่า ณ วันที่ 31 ธันวาคม ประกอบด้วย

	หน่วย : บาท	
	งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2566	2565
<b>การวิเคราะห์ตามการครบกำหนด:</b>		
ปีที่ 1	1,224,110,593	1,290,931,128
ปีที่ 2 - 5	5,751,068,934	4,916,280,079
ถัดจากปีที่ 5	4,141,886,585	6,264,092,673
	11,117,066,112	12,471,303,880
หัก ดอกเบี้ยรอตัดบัญชี	(2,822,300,214)	(3,400,849,059)
<b>รวม</b>	<b>8,294,765,898</b>	<b>9,070,454,821</b>
<b>การจัดประเภท:</b>		
ไม่หมุนเวียน	7,571,519,609	8,323,588,480
หมุนเวียน	723,246,289	746,866,341
<b>รวม</b>	<b>8,294,765,898</b>	<b>9,070,454,821</b>

รายการเปลี่ยนแปลงของบัญชีหนี้สินตามสัญญาเช่าสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม ประกอบด้วย

	หน่วย : บาท	
	งบการเงินรวมและ	งบการเงินเฉพาะกิจการ
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 มกราคม 2566	9,070,454,821	
เพิ่มขึ้น	14,341,250	
ดอกเบี้ย	557,757,460	
จ่ายชำระ	(1,266,432,449)	
ผลต่างจากอัตราแลกเปลี่ยน	(81,355,184)	
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566	<b>8,294,765,898</b>	

เมื่อวันที่ 30 กรกฎาคม 2563 บริษัทได้ยื่นคำร้องขอฟื้นฟูกิจการของบริษัทและได้เสนอผู้จัดทำแผนฟื้นฟูกิจการต่อศาลล้มละลายกลาง และศาลล้มละลายกลางได้มีคำสั่งรับคำร้องขอฟื้นฟูกิจการไว้พิจารณาแล้วในวันเดียวกัน (ดูหมายเหตุข้อ 4) ส่งผลให้บริษัทเข้าสู่กระบวนการฟื้นฟูกิจการ ซึ่งถือเป็นเหตุให้ผิคนัดชำระหนี้สินที่คงค้าง และหนี้สินที่ทยอยถึงกำหนดชำระ จนกระทั่งเป็นเหตุให้เจ้าพนักงานชำระหนี้สินตามสัญญาชำระระยะยาว ซึ่งถือเป็นเหตุที่ส่งผลให้เจ้าหนี้ตามสัญญาเช่ามีสิทธิเรียกหนี้สินตามสัญญาเช่าทั้งหมดคืนได้ทันที ด้วยเหตุนี้ หนี้สินตามสัญญาเช่าส่วนที่ถึงกำหนดชำระเกินกว่าหนึ่งปีจำนวน 11,459.39 ล้านบาท ได้ถูกจัดประเภทเป็นหนี้สินหมุนเวียนตามเงื่อนไขที่ระบุไว้ในสัญญาในงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการตั้งแต่ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 บริษัทมีการวัดมูลค่าหนี้สินตามสัญญาเช่า ตามเงื่อนไขค่าเช่าและระยะเวลาการเช่าตามที่กำหนดไว้ในหนังสือข้อตกลงหรือสัญญาเช่าใหม่ของแต่ละสัญญาเช่ากับผู้ให้เช่าเครื่องบินซึ่งมีผลตั้งแต่วันที่ศาลล้มละลายกลางมีคำสั่งเห็นชอบด้วยแผนฟื้นฟูกิจการเมื่อวันที่ 29 กันยายน 2564 บริษัทใช้อัตราคิดลดด้วยอัตราดอกเบี้ยการกู้ยืมส่วนเพิ่ม ณ วันที่มีการประเมินใหม่อัตราร้อยละ 4.65 ถึง 9.00 ต่อปี ในการปรับปรุงลดมูลค่าหนี้สินตามสัญญาเช่าในงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการจำนวน 1,033.56 ล้านบาท สำหรับเครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าจำนวน 16 ลำ บริษัทจัดประเภทหนี้สินตามสัญญาเช่าตามเงื่อนไขที่ระบุในหนังสือข้อตกลงและตามสัญญาเช่าที่ได้รับการแก้ไข

#### 24. การจัดการส่วนทุน

วัตถุประสงค์ในการบริหารทุนของบริษัทและบริษัทย่อยเป็นไปเพื่อการดำรงไว้ซึ่งความสามารถในการดำเนินงานอย่างต่อเนื่องของบริษัทและบริษัทย่อยเพื่อสร้างผลตอบแทนต่อผู้ถือหุ้นและเป็นประโยชน์ต่อผู้ที่มีส่วนได้เสียอื่น

นอกจากนี้บริษัทรักษาระดับทุนให้เป็นไปตามข้อกำหนดการดำรงอัตราส่วนทางการเงินภายใต้สัญญาวงเงินสินเชื่อหนังสือค้ำประกันที่ทำไว้กับสถาบันการเงินแห่งหนึ่ง (ดูหมายเหตุข้อ 32.2)

#### 25. ส่วนเกินมูลค่าหุ้น

ตามบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัติบริษัทมหาชนจำกัด พ.ศ. 2535 มาตรา 51 ในกรณีที่บริษัทเสนอขายหุ้นสูงกว่ามูลค่าหุ้นที่จดทะเบียนไว้ บริษัทต้องนำค่าหุ้นส่วนเกินนี้ตั้งเป็นทุนสำรอง (“ส่วนเกินมูลค่าหุ้น”) ส่วนเกินมูลค่าหุ้นนี้จะนำไปจ่ายเป็นเงินปันผลไม่ได้

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 และ 2565 บริษัทมีส่วนเกินมูลค่าหุ้นจำนวน 6,720.79 ล้านบาท

#### 26. ทุนสำรองตามกฎหมาย

ตามบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัติบริษัทมหาชนจำกัด พ.ศ. 2535 มาตรา 116 บริษัทจะต้องจัดสรรทุนสำรอง (“สำรองตามกฎหมาย”) อย่างน้อยร้อยละ 5 ของกำไรสุทธิประจำปีหลังจากหักขาดทุนสะสมยกมา (ถ้ามี) จนกว่าสำรองดังกล่าวมีจำนวนไม่น้อยกว่าร้อยละ 10 ของทุนจดทะเบียน เงินสำรองนี้จะนำไปจ่ายเป็นเงินปันผลไม่ได้

## 27. รายได้อื่น - อื่น ๆ

รายได้อื่น - อื่น ๆ ประกอบด้วย

หน่วย : บาท

	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2566	2565	2566	2565
รายได้ค่าสินไหมทดแทนจากบริษัทประกันภัย	-	18,000	-	18,000
รายได้ค่าธรรมเนียมอื่น	27,682,855	23,231,661	27,682,855	23,231,661
อื่น ๆ	19,035,165	7,555,987	19,035,165	7,555,987
รวม	46,718,020	30,805,648	46,718,020	30,805,648

## 28. กำไร (ขาดทุน) ต่อหุ้นชั้นพื้นฐาน

กำไร (ขาดทุน) ต่อหุ้นชั้นพื้นฐานคำนวณจากกำไร (ขาดทุน) สำหรับปีที่เป็นส่วนของผู้ถือหุ้นสามัญของบริษัทและจำนวนหุ้นสามัญที่ออกจำหน่ายแล้วระหว่างปีโดยวิธีถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก

กำไร (ขาดทุน) ต่อหุ้นชั้นพื้นฐานสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม แสดงการคำนวณดังนี้

	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2566	2565	2566	2565
กำไร (ขาดทุน) สุทธิ (บาท)	47,658,932	(2,616,672,556)	47,804,507	(2,616,476,043)
จำนวนหุ้นสามัญ (หุ้น)	3,729,186,806	3,729,186,806	3,729,186,806	3,729,186,806
กำไร (ขาดทุน) ต่อหุ้นชั้นพื้นฐาน (บาทต่อหุ้น)	0.01	(0.70)	0.01	(0.70)

## 29. กองทุนสำรองเลี้ยงชีพ

บริษัทได้จัดตั้งกองทุนสำรองเลี้ยงชีพขึ้น โดยหักจากเงินเดือนของพนักงานส่วนหนึ่งและบริษัทจ่ายสมทบอีกส่วนหนึ่ง กองทุนดังกล่าวได้จดทะเบียนเป็นกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ ตามพระราชบัญญัติกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ พ.ศ. 2530

ในระหว่างปี 2564 บริษัทมีการเปลี่ยนแปลงการจ่ายเงินสมทบกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ และ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 บริษัทหยุดสมทบกองทุนสำรองเลี้ยงชีพในส่วนของบริษัท จนถึงเดือนมิถุนายน 2565

บริษัทจ่ายสมทบเงินเข้ากองทุนสำรองเลี้ยงชีพและบันทึกเป็นค่าใช้จ่ายในงบกำไรขาดทุนและกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2566	2565	2566	2565
	2.65	1.33	2.65	1.33
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม				

### 30. ค่าใช้จ่ายตามลักษณะ

ค่าใช้จ่ายตามลักษณะที่สำคัญสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม มีดังต่อไปนี้

หน่วย : บาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2566	2565	2566	2565
ค่าน้ำมันเครื่องบิน	2,991,531,367	3,261,342,882	2,991,531,367	3,261,342,882
ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน	685,690,194	557,860,366	685,690,194	557,860,366
ค่าบริการภาคพื้น และค่าบริการการบิน	775,290,008	665,670,233	775,290,008	665,670,233
ค่าซ่อมบำรุงอากาศยาน	2,334,331,986	3,388,581,288	2,334,331,986	3,388,581,288
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	367,818,445	382,174,797	367,818,445	382,080,737
ค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่	189,310,006	244,409,569	189,310,006	244,409,569
การเปลี่ยนแปลงในสินค้าคงเหลือเพิ่มขึ้น (ลดลง)	(2,427,893)	(26,231,711)	(2,427,893)	(26,231,711)
ค่าใช้จ่ายด้านประกันภัย	164,343,901	111,528,020	164,343,901	111,528,020

### 31. รายการระหว่างบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกัน

บริษัทมีรายการบัญชีที่เกิดขึ้นกับบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกัน โดยการมีผู้ถือหุ้นร่วมกันหรือมีการร่วมทุนซึ่งกันและกันตามปกติธุรกิจและเป็นไปตามข้อตกลงร่วมกันระหว่างบริษัทและบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกัน

บุคคลและกิจการที่เกี่ยวข้องกันที่สำคัญ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 และ 2565 ประกอบด้วย

บริษัท	ประเภทธุรกิจ	ลักษณะความสัมพันธ์
บริษัท สายการบินนกสกู๊ต จำกัด*	ขนส่งผู้โดยสาร ขนส่งสินค้าและไปรษณียภัณฑ์ทางอากาศ	บริษัทย่อยทางอ้อม
บริษัท นกมั่งคั่ง จำกัด	ขนส่งผู้โดยสาร ขนส่งสินค้าและไปรษณียภัณฑ์ทางอากาศ	บริษัทย่อย
บริษัท นกสกู๊ต จำกัด	นำเที่ยวและธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการนำเที่ยว	บริษัทย่อย
บริษัท ไฟลท์ เทรนนิ่ง (ประเทศไทย) จำกัด**	ให้บริการฝึกอบรมนักบิน	ถือหุ้นโดยบริษัท
Air Black Box Asia Pacific Pte Ltd.	พัฒนาระบบการจองบัตรโดยสารระหว่างสายการบิน	กิจการร่วมค้า
บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)	ธุรกิจสายการบิน	ผู้ถือหุ้น
บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด	ธุรกิจสายการบิน	ผู้ถือหุ้นกลุ่มเดียวกัน
บริษัท คอนเมอ เมือง อินเตอร์เนชั่นแนล	ธุรกิจโรงแรม	ผู้ถือหุ้นกลุ่มเดียวกัน
แอร์พอร์ตไฮเทล จำกัด		
บริษัท ไทยไฟลท์ เทรนนิ่ง จำกัด	ธุรกิจจัดอบรมนักบิน	ผู้ถือหุ้นกลุ่มเดียวกัน
บริษัท หลักทรัพย์ โอรา จำกัด (มหาชน)	ธุรกิจบริการซื้อขายหลักทรัพย์	ผู้ถือหุ้นและกรรมการร่วมกัน
บริษัท โอรา แอดไวเซอร์ จำกัด	ธุรกิจให้บริการที่ปรึกษา	ผู้ถือหุ้นและกรรมการร่วมกัน
บริษัท โอรา แคปปิตอล จำกัด (มหาชน)	ธุรกิจประเภทโสดตั้ง	ผู้ถือหุ้นและกรรมการร่วมกัน
บริษัท เจ แม็กซ์ คอร์ปอเรชั่น จำกัด	ธุรกิจจัดการและให้เช่าอสังหาริมทรัพย์	กรรมการร่วมกัน
บริษัท ซีอีเคยูเคชั่น จำกัด (มหาชน)	ธุรกิจผลิตและจัดจำหน่ายหนังสือ สิ่งพิมพ์	กรรมการร่วมกัน
บริษัท ชัมมิท โอโต บอดี อินดัสทรี จำกัด	ธุรกิจผลิตชิ้นส่วนและอุปกรณ์เสริมอื่นๆ สำหรับรถยนต์	กรรมการร่วมกัน
บริษัท เอสซีแอล นิธิมูระ แอนด์ อาซาฮี จำกัด	ธุรกิจให้บริการด้านกฎหมายและภาษี	กรรมการร่วมกัน

\* ถือเป็นบริษัทย่อยทางอ้อมจนถึงวันที่ 29 กรกฎาคม 2563 ซึ่งเป็นวันที่สูญเสียอำนาจควบคุมในบริษัทย่อยทางอ้อม ปัจจุบันศาลมีคำพิพากษาให้บริษัทย่อยล้มละลายแล้วเมื่อวันที่ 3 เมษายน 2566

\*\* เมื่อวันที่ 19 ตุลาคม 2565 ได้ยื่นจดทะเบียนเลิกบริษัทต่อกรมพัฒนาธุรกิจการค้ากระทรวงพาณิชย์ และเสร็จการชำระบัญชีในวันที่ 8 ธันวาคม 2565

31.1 ยอดคงเหลือกับกิจการที่เกี่ยวข้องกัน มีดังนี้

	หน่วย : บาท			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	ณ วันที่	ณ วันที่	ณ วันที่	ณ วันที่
	31 ธันวาคม 2566	31 ธันวาคม 2565	31 ธันวาคม 2566	31 ธันวาคม 2565
<b>ลูกหนี้การค้า - กิจการที่เกี่ยวข้องกัน (ดูหมายเหตุข้อ 7.1)</b>				
บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด	79,500	26,700	79,500	26,700
บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)	8,540	-	8,540	-
บริษัท สายการบินนกสกู๊ต จำกัด	62,210,758	62,310,034	62,210,758	62,310,034
บริษัท นกสอิลเคย์ จำกัด	-	-	358,212	358,212
บริษัท ซีอีคยูเคชั่น จำกัด (มหาชน)	-	11,054	-	11,054
รวม	62,298,798	62,347,788	62,657,010	62,706,000
<u>หัก</u> ค่าเผื่อผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้น	(62,233,919)	(62,342,950)	(62,592,131)	(62,701,162)
รวม	64,879	4,838	64,879	4,838
<b>ดอกเบี้ยค้างรับ - กิจการที่เกี่ยวข้องกัน (ดูหมายเหตุข้อ 7.1)</b>				
บริษัท นกมั่งคั่ง จำกัด	-	-	88,952,459	88,952,459
บริษัท สายการบินนกสกู๊ต จำกัด	14,656,438	14,656,438	-	-
<u>หัก</u> ค่าเผื่อผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้น	(14,656,438)	(14,656,438)	(88,952,459)	(88,952,459)
รวม	-	-	-	-
<b>เงินทดรองจ่าย - กิจการที่เกี่ยวข้องกัน (ดูหมายเหตุข้อ 7.1)</b>				
บริษัท นกมั่งคั่ง จำกัด	-	-	1,622,916	1,595,866
บริษัท นกสอิลเคย์ จำกัด	-	-	923,842	896,742
รวม	-	-	2,546,758	2,492,608
<b>ลูกหนี้อื่น - กิจการที่เกี่ยวข้องกัน (ดูหมายเหตุข้อ 7.1)</b>				
บริษัท สายการบินนกสกู๊ต จำกัด	243,872,683	243,872,683	243,872,683	243,872,683
<u>หัก</u> ค่าเผื่อผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้น	(243,872,683)	(243,872,683)	(243,872,683)	(243,872,683)
รวม	-	-	-	-
<b>เงินให้กู้ยืมระยะสั้นแก่กิจการที่เกี่ยวข้องกัน (ดูหมายเหตุข้อ 8)</b>				
บริษัท นกมั่งคั่ง จำกัด	-	-	897,500,000	400,000,000
<u>หัก</u> ค่าเผื่อผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้น	-	-	(897,500,000)	(400,000,000)
รวม	-	-	-	-
<b>เงินให้กู้ยืมระยะยาวแก่กิจการที่เกี่ยวข้องกัน (ดูหมายเหตุข้อ 14)</b>				
บริษัท นกมั่งคั่ง จำกัด	-	-	962,500,000	1,460,000,000
<u>หัก</u> ค่าเผื่อผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้น	-	-	(962,500,000)	(1,460,000,000)
รวม	-	-	-	-
<b>สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น</b>				
<b>ดอกเบี้ยค้างรับ - กิจการที่เกี่ยวข้องกัน (ดูหมายเหตุข้อ 14)</b>				
บริษัท นกมั่งคั่ง จำกัด	-	-	182,419,222	182,419,222
<u>หัก</u> ค่าเผื่อผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้น	-	-	(182,419,222)	(182,419,222)
รวม	-	-	-	-

		หน่วย : บาท			
		งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
		ณ วันที่	ณ วันที่	ณ วันที่	ณ วันที่
		31 ธันวาคม 2566	31 ธันวาคม 2565	31 ธันวาคม 2566	31 ธันวาคม 2565
<b>เงินกู้ยืม (ดูหมายเหตุข้อ 19)</b>					
ผู้ถือหุ้นใหญ่		3,026,211,421	3,046,857,996	3,026,211,421	3,046,857,996
<b>เจ้าหนี้การค้า - กิจการที่เกี่ยวข้องกัน (ดูหมายเหตุข้อ 20)</b>					
บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)		37,384,256	34,255,227	37,384,256	34,255,227
บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด		243,354	172,471	243,354	172,471
บริษัท ดอนเมือง อินเตอร์เนชั่นแนล แอร์พอร์ต โฮเต็ล จำกัด		33,000	53,900	33,000	53,900
บริษัท สายการบินนกสก็๊ต จำกัด		2,024,824	2,024,824	2,024,824	2,024,824
Air Black Box Asia Pacific Pte Ltd.		3,025,408	2,805,295	3,025,408	2,805,295
		42,710,842	39,311,717	42,710,842	39,311,717
หัก ส่วนที่ถึงกำหนดภายใน 1 ปี		(35,303,314)	(30,485,705)	(35,303,314)	(30,485,705)
รวม		7,407,528	8,826,012	7,407,528	8,826,012
<b>เจ้าหนี้อื่น - กิจการที่เกี่ยวข้องกัน (ดูหมายเหตุข้อ 20)</b>					
บริษัท สายการบินนกสก็๊ต จำกัด		447,427	447,427	447,427	447,427
บริษัท ไอรา แอดไวเซอร์ จำกัด		1,016,500	1,016,500	1,016,500	1,016,500
บริษัท เอสซีแอล นิคมระ แอนด์ อาซาฮี จำกัด		315,802	293,343	315,802	293,343
บริษัท ไอรา แคปปิตอล จำกัด (มหาชน)		642,000	-	642,000	-
		2,421,729	1,757,270	2,421,729	1,757,270
หัก ส่วนที่ถึงกำหนดภายใน 1 ปี		(2,178,211)	(1,463,927)	(2,178,211)	(1,463,927)
รวม		243,518	293,343	243,518	293,343
<b>ดอกเบี้ยค้างจ่าย (ดูหมายเหตุข้อ 20)</b>					
ผู้ถือหุ้นใหญ่		111,291,171	58,574,047	111,291,171	58,574,047

### 31.2 รายการกับกิจการที่เกี่ยวข้องกันสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม สรุปได้ดังนี้

		หน่วย : บาท			
		งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
		2566	2565	2566	2565
<b>รายได้จากค่าโดยสาร</b>					
บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด		49,346	1,571,421	49,346	1,571,421
บริษัท ซีอีเคยูเคชั่น จำกัด (มหาชน)		-	325,830	-	325,830
รวม		49,346	1,897,251	49,346	1,897,251
<b>รายได้จากการให้บริการ</b>					
บริษัท ไฟลท์ เทรนนิง (ประเทศไทย) จำกัด		-	99,000	-	99,000
บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)		7,981	-	7,981	-
รวม		7,981	99,000	7,981	99,000

รายได้จากค่าโดยสารและรายได้จากการให้บริการกำหนดตามต้นทุนบวกส่วนเพิ่มตามที่ระบุไว้ในสัญญา และสำหรับรายได้ค่าธรรมเนียมอื่นและดอกเบี้ยรับกำหนดตามอัตราที่กำหนดในสัญญา

หน่วย : บาท				
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2566	2565	2566	2565
<b>ต้นทุนค่าโดยสารและการให้บริการ</b>				
บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)	35,854,810	12,842,006	35,854,810	12,842,006
บริษัท ดอนเมืองอินเตอร์เนชั่นแนล แอร์พอร์ต โฮเต็ล จำกัด	366,219	579,907	366,219	579,907
บริษัท ไทยไฟลท์ เทรนนิ่ง จำกัด	2,330,113	2,455,000	2,330,113	2,455,000
บริษัท ไฟลท์ เทรนนิ่ง (ประเทศไทย) จำกัด	-	7,832,904	-	7,832,904
รวม	38,551,142	23,709,817	38,551,142	23,709,817
<b>ค่าใช้จ่ายในการบริหาร</b>				
บริษัท ไอร่า แอดไวเซอร์ จำกัด	-	80,000	-	80,000
บริษัท ชัมมิต โอโต บอดี อินคัสตรี จำกัด	28,517	274,990	28,517	274,990
รวม	28,517	354,990	28,517	354,990
<b>ค่าที่ปรึกษาทางกฎหมาย</b>				
บริษัท เอสซีแอล นิชิมูระ แอนด์ อาซาฮิ จำกัด	1,482,692	5,858,439	1,482,692	5,858,439
<b>ต้นทุนทางการเงิน</b>				
ผู้ถือหุ้นรายใหญ่	224,897,548	209,344,548	224,897,945	209,344,548

ต้นทุนค่าโดยสารและการให้บริการ และค่าใช้จ่ายเป็นไปตามราคาปกติที่คิดกับลูกค้าทั่วไป สำหรับต้นทุนทางการเงินกำหนดตามอัตราที่กำหนดในสัญญาเงินกู้ยืม

ค่าตอบแทนกรรมการและผู้บริหารสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม มีดังนี้

หน่วย : บาท				
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2566	2565	2566	2565
ผลประโยชน์ระยะสั้น	15,840,000	14,913,200	15,840,000	14,913,200
ผลประโยชน์หลังออกจากงาน	394,696	176,509	394,696	176,509
รวม	16,234,696	15,089,709	16,234,696	15,089,709

### 32. สัญญาที่สำคัญ ภาระผูกพันและหนี้สินที่อาจเกิดขึ้น

#### 32.1 การจัดหาเครื่องบิน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 และ 2565 บริษัทมีภาระผูกพันสำหรับการจัดหาเครื่องบินที่ต้องจ่ายในอนาคตจำนวน 135.76 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ซึ่งปัจจุบันอยู่ระหว่างตกลงเงื่อนไขของการสั่งซื้อใหม่กับคู่สัญญา

#### 32.2 วงเงินสินเชื่อจากสถาบันการเงิน

กลุ่มบริษัทมีวงเงินสินเชื่อที่ออกโดยสถาบันการเงิน คงเหลือดังนี้

		สกุลเงิน	งบการเงินรวม และงบการเงินเฉพาะกิจการ					
			ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566			ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565		
			วงเงิน	ใช้ไป	คงเหลือ	วงเงิน	ใช้ไป	คงเหลือ
หนังสือค้ำประกัน	บาท	61,500,000	15,188,807	46,311,193	61,500,000	15,188,807	46,311,193	

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 และ 2565 บริษัทมีสัญญาใช้วงเงินสินเชื่อประเภทหนังสือแสดงนัยเลตเตอร์ออฟเครดิตและหนังสือค้ำประกันกับธนาคารในประเทศและสาขาในประเทศไทยของธนาคารต่างประเทศในวงเงินจำนวน 1,261.50 ล้านบาท และ 5 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ซึ่งไม่มีวงเงินสินเชื่อที่ค้ำประกันโดยเงินฝากธนาคาร

### 33. ส่วนงานดำเนินงาน

กลุ่มบริษัทดำเนินกิจการในส่วนงานหลักทางธุรกิจเดียว คือ ธุรกิจให้บริการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศและมีผลการดำเนินงานและฐานะการเงินทางภูมิศาสตร์เดียว คือ ประเทศไทย ซึ่งรายได้และสินทรัพย์ที่แสดงอยู่ในงบการเงิน เป็นการรายงานตามเขตภูมิศาสตร์แล้ว

ข้อมูลเกี่ยวกับลูกค้ารายใหญ่

ในปี 2566 และ 2565 กลุ่มบริษัทไม่มีรายได้จากลูกค้าที่มีมูลค่าเท่ากับหรือมากกว่าร้อยละ 10 ของรายได้ของกิจการ

### 34. สิทธิและประโยชน์ตามบัตรส่งเสริมการลงทุน

บริษัทและบริษัทย่อยได้รับอนุมัติการส่งเสริมการลงทุนและได้รับสิทธิประโยชน์ตามพระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุน โดยได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับกำไรสุทธิที่ได้จากการประกอบกิจการที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุนในกิจการขนส่งทางอากาศ รวมกันไม่เกินร้อยละร้อยของเงินลงทุน ไม่รวมค่าที่ดินและทุนหมุนเวียน มีกำหนดเวลาเปิดปีนับแต่วันที่เริ่มมีรายได้จากการประกอบกิจการตามโครงการที่ได้รับการส่งเสริม บริษัทและบริษัทย่อยต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขต่าง ๆ ตามที่กำหนดไว้ในบัตรส่งเสริมการลงทุนดังกล่าว

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 และ 2565 บริษัทมีบัตรส่งเสริมการลงทุนดังต่อไปนี้

วันที่ในบัตร	เลขที่บัตรส่งเสริม	วันที่เริ่มมีรายได้	วันที่สิทธิหมดอายุ
30 กันยายน 2558	58-2263-0-00-1-0	5 พฤศจิกายน 2558	4 พฤศจิกายน 2566



### 35. การเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับเครื่องมือทางการเงิน

#### 35.1 ความเสี่ยงด้านการให้สินเชื่อ

ความเสี่ยงด้านการให้สินเชื่อหมายถึง ความเสี่ยงจากการไม่ปฏิบัติตามสัญญาเกิดจากการที่ลูกหนี้ไม่ปฏิบัติตามข้อกำหนดในสัญญาซึ่งอาจก่อให้เกิดความเสียหายแก่กลุ่มบริษัท กลุ่มบริษัทอาจมีความเสี่ยงจากการกระจุกตัวของสินเชื่อ อย่างไรก็ตาม กลุ่มบริษัทไม่เคยเกิดความเสียหายเนื่องจากการไม่ปฏิบัติตามสัญญาของลูกหนี้อย่างมีสาระสำคัญ และคาดว่าจะไม่มีความเสี่ยงทางด้านการให้สินเชื่ออย่างมีสาระสำคัญ

ในกรณีของการรับรู้สินทรัพย์ทางการเงินที่แสดงในงบแสดงฐานะการเงิน มูลค่าตามบัญชีของสินทรัพย์ ซึ่งบันทึกในงบแสดงฐานะการเงินถือเป็นมูลค่าสูงสุดของความเสี่ยงที่เกิดจากการไม่ปฏิบัติตามสัญญา

#### 35.2 ความเสี่ยงสภาพคล่องและดอกเบี้ย

ความรับผิดชอบสูงสุดในการบริหารความเสี่ยงด้านสภาพคล่องขึ้นอยู่กับคณะผู้บริหารแผน ซึ่งมีกรอบการบริหารความเสี่ยงด้านสภาพคล่องที่เหมาะสมสำหรับการจัดการเงินทุนระยะสั้น ระยะกลางและระยะยาว รวมถึงหนี้สินทางการเงินที่ไม่ใช่ตราสารอนุพันธ์ระยะเวลาระยะสั้น โดยกรอบการบริหารความเสี่ยงนี้อยู่ในแผนฟื้นฟูกิจการของบริษัท ซึ่งบริษัทได้ยื่นแผนฟื้นฟูกิจการดังกล่าวต่อเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์ ซึ่งกล่าวในหมายเหตุข้อ 4

#### 35.3 ความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยน

ความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนเกิดจากการเปลี่ยนแปลงของอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ ซึ่งก่อให้เกิดผลกระทบต่อบริษัทและบริษัทย่อยในงวดปัจจุบันและในปีต่อ ๆ ไป

มูลค่าตามบัญชีของสินทรัพย์และหนี้สินที่เป็นตัวเงินซึ่งเป็นเงินตราต่างประเทศของกลุ่มบริษัท ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 มีดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ	
	สินทรัพย์	หนี้สิน
สกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกา	8,434.19	19,132.59
สกุลเงินยูโร	-	120.25
สกุลเงินหยวน	162.96	57.97
สกุลเงินเวียดนามดอง	51.94	1.36
สกุลเงินรูปีอินเดีย	70.36	13.36
สกุลเงินอื่น ๆ	9.72	11.87

มูลค่าตามบัญชีของสินทรัพย์และหนี้สินที่เป็นตัวเงินซึ่งเป็นเงินตราต่างประเทศของกลุ่มบริษัท ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 มีดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ	
	สินทรัพย์	หนี้สิน
สกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกา	8,847.99	22,985.16
สกุลเงินยูโร	-	117.53
สกุลเงินหยวน	191.38	48.56
สกุลเงินเวียดนามดอง	93.72	0.53
สกุลเงินอื่นๆ	4.72	10.15

การวิเคราะห์ความอ่อนไหวของสกุลเงินต่างประเทศ

ตารางต่อไปนี้จะแสดงรายละเอียดความอ่อนไหวของกลุ่มบริษัทต่อการแข็งค่า และการอ่อนค่าของสกุลเงินบาทเมื่อเทียบกับสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกา การวิเคราะห์ความอ่อนไหวจะรวมเฉพาะยอดคงเหลือรายการที่เป็นตัวเงิน ณ วันสิ้นปี และใช้อัตราที่เพิ่มขึ้นหรือลดลง โดยพิจารณาถึงการเปลี่ยนแปลงของอัตราแลกเปลี่ยนในตลาดที่เป็นไปได้อย่างสมเหตุสมผล

หน่วย : ล้านบาท

งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ

แข็งค่า

อ่อนค่า

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566

อัตราแลกเปลี่ยนเปลี่ยนแปลงไปร้อยละ 10

กำไร (ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยน

สินทรัพย์

(872.92)

872.92

หนี้สิน

1,933.74

(1,933.74)

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565

อัตราแลกเปลี่ยนเปลี่ยนแปลงไปร้อยละ 10

กำไร (ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยน

สินทรัพย์

(913.78)

913.78

หนี้สิน

2,316.19

(2,316.19)

#### 35.4 ความเสี่ยงจากราคาน้ำมัน

เนื่องจากน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยานเป็นต้นทุนหลักในการดำเนินงานของบริษัท และบริษัทมีความเสี่ยงจากความผันผวนของราคาน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยาน

#### 35.5 มูลค่ายุติธรรมของเครื่องมือทางการเงิน

การเปิดเผยมูลค่ายุติธรรมต้องใช้ดุลยพินิจในการประมาณค่ายุติธรรม ดังนั้นมูลค่ายุติธรรมที่ประมาณขึ้นที่เปิดเผยในหมายเหตุประกอบงบการเงินนี้จึงไม่จำเป็นต้องบ่งชี้ถึงจำนวนเงิน ซึ่งเกิดขึ้นจริงในตลาดแลกเปลี่ยนในปัจจุบัน การใช้ข้อสมมติฐานทางการตลาด และ/หรือวิธีการประมาณที่แตกต่างกันอาจมีผลกระทบที่มีสาระสำคัญในมูลค่ายุติธรรมที่ประมาณขึ้น บริษัทและบริษัทย่อยใช้วิธีการและข้อสมมติฐานดังต่อไปนี้ในการประมาณมูลค่ายุติธรรมของเครื่องมือทางการเงิน

**สินทรัพย์ทางการเงินและหนี้สินทางการเงินที่ไม่ได้วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรม**

มูลค่าตามบัญชีของเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด เงินลงทุนในสินทรัพย์ทางการเงินหมุนเวียน ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้หมุนเวียนอื่น เงินประกันและเงินมัดจำเกี่ยวกับเครื่องบินระยะสั้น สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น เงินกู้ยืมระยะสั้น เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้หมุนเวียนอื่น วัดมูลค่าด้วยราคาทุนตัดจำหน่ายมีมูลค่าใกล้เคียงกับมูลค่ายุติธรรมเนื่องจากมีระยะเวลาครบกำหนดที่สั้น

มูลค่าตามบัญชีของเงินฝากธนาคารที่มีภาระค้ำประกัน เงินให้กู้ยืมระยะยาวแก่กิจการที่เกี่ยวข้องกัน สินทรัพย์ทางการเงิน ไม่หมุนเวียนอื่น เงินประกันและเงินมัดจำเกี่ยวกับเครื่องบินระยะยาว ประมาณการหนี้สินค่าซ่อมบำรุงเครื่องบิน ประมาณการหนี้สินค่าปรับสภาพเครื่องบินและค่าซ่อมบำรุงเครื่องบิน และหนี้สินหมุนเวียนอื่น วัสดุมูลค่าด้วยราคาทุนตัดจำหน่ายมีมูลค่ายุติธรรมโดยประมาณเท่ากับราคาตามบัญชี

### 36. ข้อพิพาททางการค้าที่สำคัญ

ในไตรมาส 1 ของปี 2561 บริษัทได้ยื่นคำฟ้องไปยังศูนย์อนุญาโตตุลาการระหว่างประเทศในประเทศสิงคโปร์ (Singapore International Arbitration Center (“SIAC”)) เพื่อให้พิจารณาข้อพิพาทกับบริษัทแห่งหนึ่ง (“คู่ความ”) โดยขอให้บริษัทดังกล่าวชำระค่าเสียหายให้แก่บริษัทอันเนื่องมาจากการกระทำผิดสัญญา ทั้งนี้ เมื่อวันที่ 31 สิงหาคม 2562 คณะอนุญาโตตุลาการได้มีคำชี้ขาดโดยตัดสินว่าคู่ความไม่ได้กระทำผิดตามสัญญา และให้บริษัทชำระค่าเสียหายรวมทั้งสิ้น 5.39 ล้านดอลลาร์ 0.38 ล้านดอลลาร์สิงคโปร์ และ 0.27 ล้านดอลลาร์ พร้อมดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ 5.33 ต่อปี นับจากวันที่มีคำชี้ขาดจนถึงวันที่มีการชำระครบถ้วน เมื่อวันที่ 2 ธันวาคม 2562 บริษัทได้ยื่นคำร้องคัดค้านคำวินิจฉัยของคณะอนุญาโตตุลาการต่อศาลสูงประเทศสิงคโปร์ ต่อมา บริษัทได้รับอนุญาตให้ถอนคำร้องเมื่อวันที่ 26 มีนาคม 2563 และบริษัทได้ส่งคำบอกกล่าวไม่ดำเนินคดีนั้นเมื่อวันที่ 1 เมษายน 2563

เมื่อวันที่ 24 กุมภาพันธ์ 2563 คู่ความได้ยื่นคำร้อง ขอบังคับตามคำชี้ขาดของอนุญาโตตุลาการต่อศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศกลางในประเทศไทย ต่อมาเมื่อวันที่ 27 สิงหาคม 2563 บริษัทได้ร้องขอให้ศาลงดพิจารณาดีเนื่องจากบริษัทได้เข้าสู่กระบวนการฟื้นฟูกิจการ (ดูหมายเหตุข้อ 4) ศาลจึงมีคำสั่งให้งดการพิจารณาดีไว้ชั่วคราวจนกว่าจะมีคำสั่งหรือคำพิพากษาอื่นตามพระราชบัญญัติล้มละลาย พ.ศ.2483 มาตรา 90/12(4)

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 บริษัทรับรู้ประมาณการหนี้สินจากข้อพิพาทดังกล่าวพร้อมทั้งดอกเบี้ยซึ่งคำนวณถึงวันสิ้นสุดรอบระยะเวลารายงานเป็นค่าใช้จ่ายในการบริหารรวมทั้งสิ้น 219.19 ล้านบาท

เมื่อวันที่ 9 ธันวาคม 2564 ทางคู่ความได้ยื่นคำร้องขอปรับลดยอดหนี้ต่อศาล ศาลรับคำร้องดังกล่าว เนื่องจากทั้งทางคู่ความและบริษัทไม่ได้โต้แย้งใด ๆ เริ่มผ่อนชำระเดือนมิถุนายน 2567 จำนวน 6 งวดทุก ๆ ไตรมาส

### 37. การจัดประเภทรายการใหม่

บริษัทฯ ได้มีการจัดประเภทรายการบัญชีบางบัญชีในงบการเงินที่นำมาเปรียบเทียบใหม่ เพื่อให้สอดคล้องกับการจัดประเภทรายการบัญชีของปีปัจจุบัน ซึ่งไม่มีผลกระทบ ต่อกำไรสุทธิหรือส่วนของผู้ถือหุ้นตามที่เคยรายงานไว้ การจัดประเภทรายการใหม่ที่สำคัญมีดังต่อไปนี้

หน่วย : บาท

	งบการเงินรวม		
	ตามที่เคยรายงาน	จัดประเภทใหม่ เพิ่มขึ้น (ลดลง)	หลังการ จัดประเภทใหม่
<b>งบกำไรขาดทุนและกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น</b>			
<b>สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565</b>			
ค่าใช้จ่ายในการบริหาร	239,189,984	(5,757,950)	233,432,034
ค่าใช้จ่ายอื่น			
- ขาดทุนจากการจำหน่ายและตัดจำหน่ายทรัพย์สิน	-	5,757,950	5,757,950
- ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยน	508,962,735	(137,419,871)	371,542,864
ต้นทุนทางการเงิน	684,244,890	137,419,871	821,664,761

หน่วย : บาท

	งบการเงินเฉพาะกิจการ		
	ตามที่เคยรายงาน	จัดประเภทใหม่ เพิ่มขึ้น (ลดลง)	หลังการ จัดประเภทใหม่
<b>งบกำไรขาดทุนและกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น</b>			
<b>สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565</b>			
รายได้อื่น - ดอกเบี้ยรับ	103,017,452	(98,767,562)	4,249,890
ค่าใช้จ่ายในการบริหาร	238,993,401	(5,757,950)	233,235,451
ค่าใช้จ่ายอื่น			
- ขาดทุนจากการจำหน่ายและตัดจำหน่ายทรัพย์สิน	-	5,757,950	5,757,950
- ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยน	508,962,735	(112,384,387)	396,578,348
ต้นทุนทางการเงิน	684,244,675	137,419,871	821,664,546
(ผลกำไรและกลับรายการขาดทุนจากการค้ำยืม)			
ขาดทุนจากการค้ำยืมซึ่งเป็นไปตาม TFRS 9	58,024,382	(123,803,046)	(65,778,664)

### 38. การอนุมัติงบการเงิน

งบการเงินนี้ได้รับการอนุมัติให้ออกโดยคณะผู้บริหารแผนฟื้นฟูกิจการของบริษัท เมื่อวันที่ 29 พฤษภาคม 2567

## **เอกสารแนบ 1**

รายละเอียดเกี่ยวกับผู้ทำแผน ผู้บริหารแผน ผู้บริหาร  
และผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัท

## รายละเอียดเกี่ยวกับผู้ทำแผน ผู้บริหารแผนผู้บริหารและผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัท

นายวุฒิชัย ภูพานุกร

กรรมการ / กรรมการบริหาร / ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร / ผู้บริหารแผนฟื้นฟูกิจการ

วันที่เข้าดำรงตำแหน่ง วันที่ 3 เมษายน 2562  
วันที่ 13 มิถุนายน 2562  
เมื่อวันที่ 29 กันยายน 2564

อายุ 43 ปี

คุณวุฒิการศึกษา/ประวัติการอบรม

- ปรัชญาดุษฎีบัณฑิต (การบริหารการศึกษา), มหาวิทยาลัยเวสเทิร์น
- บริหารธุรกิจมหาบัณฑิต, สถาบันบัณฑิตบริหารธุรกิจศศินทร์ แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- นิติศาสตรบัณฑิต, มหาวิทยาลัยรามคำแหง

การอบรมหลักสูตรกรรมการ จากสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)

- หลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่น 148/2554
- หลักสูตร Financial Statements for Directors (FSD) รุ่นที่ 12/2554

การดำรงตำแหน่งกรรมการในกิจการที่เป็นบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

2564 - ปัจจุบัน ผู้บริหารแผนฟื้นฟูกิจการ

บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) / ธุรกิจขนส่งและโลจิสติกส์ทางอากาศ

2562 - ปัจจุบัน กรรมการ/กรรมการผู้มีอำนาจลงนาม / กรรมการบริหาร / ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร

บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) / ธุรกิจขนส่งและโลจิสติกส์ทางอากาศ

การดำรงตำแหน่งกรรมการในกิจการที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

2558 - ปัจจุบัน กรรมการ/กรรมการผู้มีอำนาจลงนาม

บริษัท แอสไพร์เซ็นวัน จำกัด / ธุรกิจอสังหาริมทรัพย์

2557 - ปัจจุบัน กรรมการ/กรรมการผู้มีอำนาจลงนาม

บริษัท แฟคทอรี ดีโป ซัพพลาย จำกัด / ธุรกิจซื้อขายสินค้า โดยการแบ่งชำระค่าสินค้า

2556 - ปัจจุบัน กรรมการ/กรรมการผู้มีอำนาจลงนาม

บริษัท ชัมมิท คีย์เลกซ์ (ประเทศไทย) จำกัด / ธุรกิจชิ้นส่วนยานยนต์

2545 - ปัจจุบัน กรรมการ

บริษัท ชัมมิท โอโตบอดี อินดัสตรี จำกัด

บริษัท ชัมมิท โอโต บอดี อินดัสตรี จำกัด (อยุธยา)

บริษัท ชัมมิท แพลมมิ่ง โอโต บอดีเวิร์ค จำกัด

บริษัท ชัมมิท แพลมมิ่ง โอโต บอดีเวิร์ค จำกัด (ระยอง)

บริษัท ชัมมิท โอโต เทค อินดัสตรี จำกัด

บริษัท ไทยออตโต อินดัสตรี จำกัด

บริษัท ชัมมิท อาร์ แอนด์ ดี เซ็นเตอร์ จำกัด

บริษัท ชัมมิท แอควานซ์ แมททีเรียล จำกัด / ธุรกิจผลิตชิ้นส่วนยานยนต์

ประสบการณ์ทำงาน 5 ปี ย้อนหลัง

2564 – ปัจจุบัน ผู้บริหารแผนฟื้นฟูกิจการ

บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) ธุรกิจขนส่งและโลจิสติกส์ทางอากาศ

2562 – ปัจจุบัน กรรมการ / กรรมการผู้มีอำนาจลงนาม / กรรมการบริหาร / ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร

บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) / ธุรกิจขนส่งและโลจิสติกส์ทางอากาศ

2563 -2564 ผู้ทำแผนฟื้นฟูกิจการ

	บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) / ธุรกิจขนส่งและโลจิสติกส์ทางอากาศ
2561 – ปัจจุบัน	กรรมการผู้มีอำนาจลงนาม
	บริษัท ซีอีดีเคชั่น จำกัด (มหาชน) / ธุรกิจสื่อและสิ่งพิมพ์
2560 – ปัจจุบัน	กรรมการสรรหาและพิจารณาผลตอบแทน
	บริษัท ซีอีดีเคชั่น จำกัด (มหาชน) / ธุรกิจสื่อและสิ่งพิมพ์
2558 – ปัจจุบัน	กรรมการ
	บริษัท ซีอีดีเคชั่น จำกัด (มหาชน) / ธุรกิจสื่อและสิ่งพิมพ์
2561 – 2563	กรรมการ
	บริษัท สายการบินนกสกาย จำกัด / ธุรกิจขนส่งและโลจิสติกส์ทางอากาศ
2561 – 2563	กรรมการ/กรรมการผู้มีอำนาจลงนาม
	บริษัท ไทยสตีลเคเบิล จำกัด (มหาชน) / ธุรกิจชิ้นส่วนยานยนต์
2558 – ปัจจุบัน	กรรมการ/กรรมการผู้มีอำนาจลงนาม
	บริษัท แอสไพเรชั่น วัน จำกัด / ธุรกิจสังหาริมทรัพย์
2557 – ปัจจุบัน	กรรมการ/กรรมการผู้มีอำนาจลงนาม
	บริษัท ไอรา แอนด์ ไอฟูล จำกัด (มหาชน) / ธุรกิจการเงิน
2557 – ปัจจุบัน	กรรมการ/กรรมการผู้มีอำนาจลงนาม
	บริษัท แฟคทอรี ดีโป ซัพพลาย จำกัด / ธุรกิจซื้อขายสินค้าโดยการแบ่งชำระค่าสินค้า

การเปลี่ยนแปลงสัดส่วนการถือหุ้นในบริษัท (%) ในปี 2564 ของตนเอง / คู่สมรส/บุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ : 0.296%

สัดส่วนการถือหุ้นในบริษัท (%) : ของตนเอง / คู่สมรส/บุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ : ไม่มี

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างกรรมการและผู้บริหาร : ไม่มี

## นายไต้ ชอง อี

กรรมการ / ผู้บริหารแผนฟื้นฟูกิจการ

วันที่เข้าดำรงตำแหน่ง วันที่ 16 กรกฎาคม 2563  
วันที่ 29 กันยายน 2564

อายุ 62 ปี

คุณวุฒิการศึกษา/ประวัติการอบรม

- บริหารธุรกิจมหาบัณฑิต, สถาบันบัณฑิตบริหารธุรกิจศศินทร์ แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- ศิลปศาสตรบัณฑิต, มหาวิทยาลัยโตรอนโต ประเทศแคนาดา

การอบรมหลักสูตรกรรมการ จากสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) และ สมาคมบริษัทจดทะเบียนไทย (TLCA)

- หลักสูตร Director Accreditation Program (DAP) รุ่น 54/2549
- หลักสูตร Executive Development Program (EDP) รุ่นที่ 11 (2556)

การดำรงตำแหน่งกรรมการในกิจการที่เป็นบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

2564 - ปัจจุบัน ผู้บริหารแผนฟื้นฟูกิจการ  
บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) / ธุรกิจขนส่งและโลจิสติกส์ทางอากาศ

2563 - ปัจจุบัน กรรมการผู้มีอำนาจลงนาม  
บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) / ธุรกิจขนส่งและโลจิสติกส์ทางอากาศ

2561 - ปัจจุบัน ประธานคณะกรรมการตรวจสอบ  
บริษัท ไทยศรีประกันภัย จำกัด (มหาชน) / ธุรกิจประกันภัย

2548 - ปัจจุบัน กรรมการ  
บริษัท อิทธิไทย จำกัด (มหาชน) / ธุรกิจผลิตหม้อแปลงไฟฟ้า

การดำรงตำแหน่งกรรมการในกิจการที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

2563 - ปัจจุบัน กรรมการอิสระ  
บริษัท เจนก้องไถล จำกัด / ธุรกิจบริหารจัดการ

ประสบการณ์ทำงาน 5 ปี ย้อนหลัง

2564 - ปัจจุบัน ผู้บริหารแผนฟื้นฟูกิจการ  
บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) ธุรกิจขนส่งและโลจิสติกส์ทางอากาศ

2563 - ปัจจุบัน กรรมการ/ กรรมการผู้มีอำนาจลงนาม  
บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) / ธุรกิจขนส่งและโลจิสติกส์ทางอากาศ

2563 – 2565 รองประธานเจ้าหน้าที่บริหาร  
บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) / ธุรกิจขนส่งและโลจิสติกส์ทางอากาศ

2563 - 2564 ผู้ทำแผนฟื้นฟูกิจการ  
บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) / ธุรกิจขนส่งและโลจิสติกส์ทางอากาศ

2563 - ปัจจุบัน กรรมการอิสระ  
บริษัท เจนก้องไถล จำกัด / ธุรกิจบริหารจัดการ

2561 - ปัจจุบัน กรรมการตรวจสอบ  
บริษัท ไทยศรีประกันภัย จำกัด (มหาชน) / ธุรกิจประกันภัย

2548 - ปัจจุบัน กรรมการ  
บริษัท อิทธิไทย จำกัด (มหาชน) / ธุรกิจผลิตหม้อแปลงไฟฟ้า

2563 - ก.ย. 2563 กรรมการ  
บริษัท หลักทรัพย์ เออีซี จำกัด (มหาชน) / ธุรกิจหลักทรัพย์



2563 - ก.ค. 2563	ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร บริษัท หลักทรัพย์ เออีซี จำกัด (มหาชน) / ธุรกิจหลักทรัพย์
2561 - 2563	กรรมการ บริษัท ควอลิตี้ เรนท อะ คาร์ จำกัด / ธุรกิจบริการเช่ารถ
2560 - 2563	กรรมการ บริษัท คาเธ่ย์ลีส์แพลน จำกัด (มหาชน) / ธุรกิจการเงิน
2560 - 2563	กรรมการ บริษัท ไอร่า แอดไวเซอร์ จำกัด (มหาชน) / ธุรกิจการเงิน
2555 – 2562	กรรมการสรรหา บริษัท กรีน ไทย จำกัด (มหาชน) / ธุรกิจผลิตหม้อแปลงไฟฟ้า
2559 - 2562	กรรมการ บริษัท กรีน รีซอร์สเซส จำกัด (มหาชน) / ธุรกิจพลังงานและสาธารณูปโภค
2559 - 2560	ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร บริษัท กรีน รีซอร์สเซส จำกัด (มหาชน) / ธุรกิจพลังงานและ สาธารณูปโภค

การเปลี่ยนแปลงสัดส่วนการถือหุ้นในบริษัท (%) ในปี 2564 ของตนเอง / คู่สมรส / บุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ : ไม่มี  
 สัดส่วนการถือหุ้นในบริษัท (%) : ของตนเอง / คู่สมรส/บุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ : ไม่มี  
 ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างกรรมการและผู้บริหาร : ไม่มี

## นายปริญญา ไหววัฒนา

กรรมการอิสระ/ ผู้บริหารแผนฟื้นฟูกิจการ

วันที่เข้าดำรงตำแหน่ง วันที่ 16 กรกฎาคม 2563

วันที่ 29 กันยายน 2564

อายุ 76 ปี

คุณวุฒิการศึกษา/ประวัติการอบรม

- บัณฑิตชั้นตรี จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

การอบรมหลักสูตรกรรมการ จากสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)

- Role of the Compensation Committee (RCC) รุ่นที่ 10/2553
- Monitoring the System of Internal Control and Risk Management (MIR) รุ่นที่ 2/2551
- Director Certification Program (DCP) รุ่นที่ 72/2549
- Director Accreditation Program (DAP) รุ่นที่ 35/2548
- Audit Committee Program (ACP) รุ่นที่ 9/2548

การดำรงตำแหน่งกรรมการในกิจการที่เป็นบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

2564 - ปัจจุบัน	ผู้บริหารแผนฟื้นฟูกิจการ บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) / ธุรกิจขนส่งและโลจิสติกส์ทางอากาศ
2563 - ปัจจุบัน	กรรมการอิสระ บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) / ธุรกิจขนส่งและโลจิสติกส์ทางอากาศ
2561 - ปัจจุบัน	กรรมการอิสระประธานกรรมการตรวจสอบ บริษัท นวนคร จำกัด (มหาชน) / ธุรกิจสังหาริมทรัพย์และก่อสร้าง / พัฒนาอสังหาริมทรัพย์
2553 - ปัจจุบัน	กรรมการอิสระ / กรรมการกำกับดูแลกิจการ บริษัท สามารถคอร์ปอเรชั่น จำกัด (มหาชน) / ธุรกิจเทคโนโลยี / เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร
2553 - ปัจจุบัน	กรรมการอิสระ / กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน / กรรมการลงทุน / ประธานกรรมการบริหารความเสี่ยง บริษัท ไอราแคปปิตอล จำกัด (มหาชน) / ธุรกิจการเงิน
2548 - ปัจจุบัน	ประธานกรรมการตรวจสอบ/ ประธานกรรมการกำกับดูแลกิจการ บริษัท ไทยสตีลเคเบิล จำกัด (มหาชน) / ธุรกิจสินค้าอุตสาหกรรมยานยนต์

การดำรงตำแหน่งกรรมการในกิจการที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

- ไม่มี -

ประสบการณ์ทำงาน 5 ปี ย้อนหลัง

2564 - ปัจจุบัน	ผู้บริหารแผนฟื้นฟูกิจการ บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) / ธุรกิจขนส่งและโลจิสติกส์ทางอากาศ
2563 – 2564	ผู้ทำแผนฟื้นฟูกิจการ บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) / ธุรกิจขนส่งและโลจิสติกส์ทางอากาศ
2563 – ปัจจุบัน	กรรมการอิสระ บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) / ธุรกิจขนส่งและโลจิสติกส์ทางอากาศ
2563 - ปัจจุบัน	ประธานกรรมการตรวจสอบ/ กรรมการตรวจสอบ บริษัท นวนคร จำกัด (มหาชน) / ธุรกิจสังหาริมทรัพย์และก่อสร้างพัฒนาอสังหาริมทรัพย์
2561 - ปัจจุบัน	กรรมการอิสระ บริษัท นวนคร จำกัด (มหาชน) / ธุรกิจสังหาริมทรัพย์และก่อสร้างพัฒนาอสังหาริมทรัพย์
2559 - ปัจจุบัน	ประธานกรรมการตรวจสอบ บริษัท ไทยสตีลเคเบิล จำกัด (มหาชน) / ธุรกิจสินค้าอุตสาหกรรม /ยานยนต์

- 2548 - ปัจจุบัน      ประชานกรรมการกำกับดูแลกิจการ  
บริษัท ไทยสตีลเคเบิ้ล จำกัด (มหาชน) / ธุรกิจสินค้าอุตสาหกรรม /ยานยนต์
- 2548 - ปัจจุบัน      กรรมการอิสระ/ กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน/ กรรมการตรวจสอบ/ กรรมการกำกับดูแล  
กิจการบริษัท ไทยสตีลเคเบิ้ล จำกัด (มหาชน) ธุรกิจสินค้าอุตสาหกรรม /ยานยนต์
- 2553 - ปัจจุบัน      กรรมการอิสระ/กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน/ กรรมการลงทุน/ ประธานกรรมการบริหารความ  
เสี่ยง บริษัท ไอราแคปปิตอล จำกัด (มหาชน) / ธุรกิจการเงิน

การเปลี่ยนแปลงสัดส่วนการถือหุ้นในบริษัท (%) ในปี 2564 ของตนเอง / คู่สมรส /บุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ : ไม่มี

สัดส่วนการถือหุ้นในบริษัท (%) : ของตนเอง / คู่สมรส/บุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ : ไม่มี

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างกรรมการและผู้บริหาร : ไม่มี

## นายชวลิต อัดถศาสตร์

กรรมการ/ ผู้บริหารแผนฟื้นฟูกิจการ

วันที่เข้าดำรงตำแหน่ง วันที่ 15 กุมภาพันธ์ 2561  
วันที่ 29 กันยายน 2564

อายุ 74 ปี

คุณวุฒิการศึกษา/ประวัติการอบรม

- นิติศาสตรบัณฑิต (เกียรตินิยมอันดับสอง) จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- เนติบัณฑิตไทย สำนักอบรมศึกษากฎหมาย แห่งเนติบัณฑิตยสภา
- เนติบัณฑิตอังกฤษ Gray's Inn ประเทศอังกฤษ

การอบรมหลักสูตรกรรมการ จากสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)

- Advanced Audit Committee Program (AACP) รุ่นที่ 19/2558
- Director Certification Program (DCP) รุ่นที่ 125/2552
- Director Accreditation Program (DAP) รุ่นที่ 43/2548

การดำรงตำแหน่งกรรมการในกิจการที่เป็นบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

2561 - ปัจจุบัน กรรมการผู้มีอำนาจลงนาม/ผู้บริหารแผนฟื้นฟูกิจการ  
บริษัท สายการบินบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) / ธุรกิจขนส่งและโลจิสติกส์ทางอากาศ

การดำรงตำแหน่งกรรมการในกิจการที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

2564 - ปัจจุบัน กรรมการผู้จัดการ  
บริษัท เอสซีแอล นิธิมูระ แอนด์ อาซาฮี จำกัด / ที่ปรึกษาด้านกฎหมาย

2561 - ปัจจุบัน กรรมการ  
บริษัท ชลิตา แอนด์ โค จำกัด / กิจการให้เช่าห้องพัก

2554 - ปัจจุบัน กรรมการ  
บริษัท นอริช จำกัด / บริการด้านธุรกิจ

2554 - ปัจจุบัน กรรมการตรวจสอบ  
สำนักงานพัฒนาธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ (สพธอ.) / ธุรกรรมอิเล็กทรอนิกส์

2553 - ปัจจุบัน กรรมการ  
บริษัท โทนามิ (ไทยแลนด์) จำกัด / ให้บริการเป็นที่ปรึกษาให้คำแนะนำติดต่oprสานงาน

2552 - ปัจจุบัน กรรมการ  
บริษัท คูชูโมโต ชวลิต แอนด์ พาร์ทเนอร์ส จำกัด / ที่ปรึกษาด้านการลงทุน

2550 - ปัจจุบัน กรรมการ  
บริษัท เซเบอร์ ทราเวล เนทเวิร์ค (ไทยแลนด์) จำกัด / ระบบสำรองที่นั่งเครื่องบินแบบเบ็ดเสร็จ

2549 - ปัจจุบัน กรรมการ  
บริษัท มาร์โค โปโล โฮเต็ลส์ เมเนจเม้นท์(ประเทศไทย) จำกัด / โรงแรม รีสอร์ทและห้องชุด

2548 - ปัจจุบัน กรรมการผู้จัดการ  
บริษัท สำนักงานกฎหมายสยามซิติ จำกัด / ที่ปรึกษาด้านกฎหมาย

2543 - ปัจจุบัน กรรมการ  
บริษัท บีเอ็มซี ซอฟต์แวร์ (ไทยแลนด์) จำกัด / ให้ความช่วยเหลือ ทางด้านเทคนิคเกี่ยวกับการจำหน่ายซอฟต์แวร์ ให้บริการด้านการตลาด

2542 - ปัจจุบัน กรรมการ  
บริษัท ฮานนา อินสทรุเม้นท์ส (ประเทศไทย) จำกัด / ขายอุปกรณ์ทางวิทยาศาสตร์

- 2533 - ปัจจุบัน กรรมการ  
บริษัท คิต จำกัด / นำเข้าเครื่องเขียนและอุปกรณ์การเขียน,จำหน่ายอุปกรณ์การศึกษาให้แก่สมาชิกและที่  
ปรึกษาด้านธุรกิจและวิศวกรรม,ให้บริการสอนภาษาและคณิตศาสตร์
- ประสบการณ์ทำงาน 5 ปี ย้อนหลัง**
- 2564 - ปัจจุบัน ผู้บริหารแผนฟื้นฟูกิจการ  
บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) / ธุรกิจขนส่งและโลจิสติกส์ทางอากาศ
- 2563 – 2564 ผู้ทำแผนฟื้นฟูกิจการ  
บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) / ธุรกิจขนส่งและโลจิสติกส์ทางอากาศ
- 2561 - ปัจจุบัน กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน  
บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) / ธุรกิจขนส่งและโลจิสติกส์ทางอากาศ
- 2558 - 2562 ประธานกรรมการตรวจสอบ/ กรรมการตรวจสอบ  
บริษัท สยามแม็คโคร จำกัด (มหาชน) / ศูนย์จำหน่ายสินค้า
- 2542 - 2562 กรรมการตรวจสอบ/ กรรมการอิสระ  
บริษัท สยามแม็คโคร จำกัด (มหาชน) / ศูนย์จำหน่ายสินค้า
- 2554 - 2561 กรรมการบริหาร  
สำนักพัฒนาธุรกิจทาง อิเล็กทรอนิกส์ (สพธอ.) / หน่วยงานราชการ
- 2552 - 2556 กรรมการอิสระ/กรรมการตรวจสอบ  
บริษัท อินเทอร์เน็ตประเทศไทย จำกัด (มหาชน) / โทรคมนาคม

การเปลี่ยนแปลงสัดส่วนการถือหุ้นในบริษัท (%) ในปี 2564 ของตนเอง / คู่สมรส / บุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ : ไม่มี  
สัดส่วนการถือหุ้นในบริษัท (%) : ของตนเอง / คู่สมรส/บุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ : ไม่มี  
ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างกรรมการและผู้บริหาร : ไม่มี

## นายเกษมสันต์ วีระกุล

กรรมการ

วันที่เข้าดำรงตำแหน่ง วันที่ 16 กรกฎาคม 2563  
วันที่ 3 สิงหาคม 2563 ถึง วันที่ 31 พฤษภาคม 2564

อายุ 59 ปี

คุณวุฒิการศึกษา/ประวัติการอบรม

- นักวิจัยทุนรัฐบาลญี่ปุ่น มหาวิทยาลัย โอซาก้า
- เศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ (ภาคภาษาอังกฤษ)
- เศรษฐศาสตรบัณฑิต มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

การอบรมหลักสูตรกรรมการ จากสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)

- Director Accreditation Program (DAP)

การดำรงตำแหน่งกรรมการในกิจการที่เป็นบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

2563 - ปัจจุบัน	กรรมการผู้มีอำนาจลงนาม บริษัท สายการบินบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) / ธุรกิจขนส่งและโลจิสติกส์ทางอากาศ
2562 - ปัจจุบัน	กรรมการผู้มีอำนาจ ลงนาม บริษัท ซีอีดียูเคชั่น จำกัด (มหาชน) / ธุรกิจบริการ/สื่อและสิ่งพิมพ์
2561 - ปัจจุบัน	ประธานคณะกรรมการ และกรรมการอิสระ บริษัท ซีอีดียูเคชั่น จำกัด (มหาชน) / ธุรกิจบริการ/สื่อและสิ่งพิมพ์ กรรมการ
2558 - ปัจจุบัน	บริษัท แอ็ดวานซ์ไลฟ์ ประกันภัย จำกัด (มหาชน) / ธุรกิจประกันภัย
การดำรงตำแหน่งกรรมการในกิจการที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย	
2563 - ปัจจุบัน	กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ สภาวิชาการ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลรัตนโกสินทร์ / สถาบันการศึกษา
2551 - 2552	กรรมการ สถาบันการบินพลเรือน / สถาบันการศึกษา

ประสบการณ์ทำงาน 5 ปี ย้อนหลัง

2563 - ปัจจุบัน	กรรมการประเมินผลการปฏิบัติงานคณะผู้บริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลรัตนโกสินทร์ / สถาบันการศึกษา
2563 - ปัจจุบัน	กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิสภาวิชาการ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลรัตนโกสินทร์ / สถาบันการศึกษา
2563-2564	ประธานเจ้าหน้าที่สายกลยุทธ์/ ผู้ทำแผนฟื้นฟูกิจการ บริษัท สายการบินบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) / ธุรกิจขนส่งและโลจิสติกส์ทางอากาศ
2562 - ปัจจุบัน	กรรมการ (กรรมการผู้มีอำนาจลงนามผูกพันตามหนังสือรับรอง) บริษัท ซีอีดียูเคชั่น จำกัด (มหาชน) / ธุรกิจบริการ / สื่อและสิ่งพิมพ์
2561 - ปัจจุบัน	ประธานคณะกรรมการ และกรรมการอิสระ บริษัท ซีอีดียูเคชั่น จำกัด (มหาชน) / ธุรกิจบริการ / สื่อและสิ่งพิมพ์
2558 - ปัจจุบัน	กรรมการ บริษัท แอ็ดวานซ์ไลฟ์ ประกันภัย จำกัด (มหาชน) / ธุรกิจประกันภัย
2557 – ธ.ค. 2562	ประธานคณะกรรมการตรวจสอบ บริษัท สยามซีดีประกันภัย จำกัด (มหาชน) / ธุรกิจประกันภัย

2557 – ธ.ค. 2562    กรรมการอิสระ

บริษัท สยามซีดีประกันภัย จำกัด (มหาชน) / ธุรกิจประกันภัย

การเปลี่ยนแปลงสัดส่วนการถือหุ้นในบริษัท (%) ในปี 2564 ของตนเอง / คู่สมรส / บุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ : ไม่มี

สัดส่วนการถือหุ้นในบริษัท (%) : ของตนเอง / คู่สมรส/บุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ : ไม่มี

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างกรรมการและผู้บริหาร : ไม่มี

## นายพิชิต เจียรกิตติมศักดิ์

ประธานเจ้าหน้าที่ฝ่ายการเงิน

วันที่เข้าดำรงตำแหน่ง วันที่ 16 มีนาคม 2566

อายุ 51 ปี

### คุณวุฒิการศึกษา

2546-2549 บัญชีบัณฑิต มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช

2540-2543 บริหารธุรกิจมหาบัณฑิต (การเงินธนาคาร)

มหาวิทยาลัยเบอร์มิงแฮมและมหาวิทยาลัยหอการค้าไทย

2533-2536 บริหารธุรกิจบัณฑิต (การเงิน) มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ประวัติการอบรม Strategic CFO รุ่นที่ 8 จากตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

### ประสบการณ์ทำงาน 5 ปี ย้อนหลัง

2566 บริษัทสายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน)

บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) / ธุรกิจขนส่งและโลจิสติกส์ทางอากาศ

2565 บมจ. เจเคเอ็น โกลบอล กรุ๊ป

Content และธุรกิจพาณิชย์

2561 - 2564 บมจ. ไอรา ลีสซิ่ง

ลีสซิ่งและธุรกิจการเงิน

การเปลี่ยนแปลงสัดส่วนการถือหุ้นในบริษัท (%) ในปี 2564 ของตนเอง / คู่สมรส / บุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ : ไม่มี  
สัดส่วนการถือหุ้นในบริษัท (%) : ของตนเอง / คู่สมรส/บุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ : ไม่มี  
ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างกรรมการและผู้บริหาร : ไม่มี



## นายพร้อมพันธ์ แสงแก้ว

ประธานเจ้าหน้าที่สายปฏิบัติการ

วันที่เข้าดำรงตำแหน่ง วันที่ 1 พฤษภาคม 2566

อายุ 45 ปี

คุณวุฒิการศึกษาปริญญาโทวิศวกรรมศาสตรมหาบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย  
ปริญญาตรีวิศวกรรมเครื่องกล มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าพระนครเหนือ  
หลักสูตรนักบินพาณิชย์ บางกอก เอวิเอชั่น เซ็นเตอร์

### ประสบการณ์ทำงานย้อนหลัง 5 ปี

ด้านการบิน บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด มหาชน

นักบินผู้ควบคุมอากาศยาน 2559 - ปัจจุบัน

นักบินผู้ควบคุมอากาศยาน สำหรับอากาศยานแบบ Boeing 737-800

ครูการบิน 2564 - ปัจจุบัน

ครูการบินเครื่องบินจำลอง สำหรับอากาศยานแบบ Boeing 737-800

บริษัท การบินไทย จำกัด มหาชน

นักบินผู้ช่วย 2558 - 2559

นักบินผู้ช่วย สำหรับอากาศยานแบบ Boeing 787-8

นักบินผู้ช่วย 2554 - 2559

นักบินผู้ช่วย สำหรับอากาศยานแบบ Boeing 777

บริษัท โอเรียนท์ ไทย แอร์ไลน์ จำกัด

นักบินผู้ช่วย 2550 - 2554

นักบินผู้ช่วย สำหรับอากาศยานแบบ McDonnell Douglas MD-80

ด้านบริหาร ประธานเจ้าหน้าที่สายปฏิบัติการ 2566 - ปัจจุบัน

ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายปฏิบัติการบิน 2564 - 2566

ผู้จัดการฝ่ายคุณภาพการจัดฝึกอบรมนักบิน 2559 - 2564

การฝึกอบรม หลักสูตร Competency-Based Training Assessment และ Boeing Flight Service ประเทศสิงคโปร์

หลักสูตร Type Rated สำหรับอากาศยานแบบ Boeing 737-800 ประเทศสิงคโปร์

หลักสูตร Type Rated สำหรับอากาศยาน Boeing 787-8 ประเทศสิงคโปร์

หลักสูตรนักบินพาณิชย์ บางกอก เอวิเอชั่น เซ็นเตอร์

ใบอนุญาต

ใบอนุญาตนักบิน

ใบอนุญาตนักบิน สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย 12 มกราคม 2550

## **เอกสารแนบ 2**

รายละเอียดเกี่ยวกับรายการประเมินราคาทรัพย์สิน

- ไม่มี -

### **เอกสารแนบ 3**

รายละเอียดอื่น ๆ

- ไม่มี -

## **ส่วนที่ 4**

### **การรับรองความถูกต้องของข้อมูล**

## การรับรองความถูกต้องของข้อมูล


บริษัทฯ ได้สอบทานข้อมูลในแบบแสดงรายการข้อมูลประจำปีฉบับนี้แล้วด้วยความระมัดระวัง บริษัทฯ จึงขอรับรองว่าข้อมูลดังกล่าว ถูกต้องครบถ้วน ไม่เป็นเท็จ ไม่ทำให้ผู้อื่นสำคัญผิด หรือไม่ขาดข้อมูลที่ควรแจ้งในสาระสำคัญ นอกจากนี้ บริษัทฯ ขอรับรองว่า

งบการเงินและข้อมูลทางการเงินที่สรุปมาในแบบแสดงรายการข้อมูลประจำปีได้แสดงข้อมูลอย่างถูกต้องครบถ้วน ในสาระสำคัญเกี่ยวกับฐานะการเงิน ผลการดำเนินงาน และกระแสเงินสด ของบริษัทฯ และบริษัทย่อยแล้ว

- (1) บริษัทฯ ได้จัดให้มีระบบเปิดเผยข้อมูลที่ดีเพื่อให้แน่ใจว่าบริษัทฯ ได้เปิดเผยข้อมูลในส่วนที่เป็นสาระสำคัญทั้งของบริษัทฯ และบริษัทย่อย อย่างถูกต้องครบถ้วนแล้ว รวมทั้งควบคุมดูแลให้มีการปฏิบัติตามระบบดังกล่าว
- (2) บริษัทฯ ได้จัดให้มีระบบการควบคุมภายในที่ดีและควบคุมดูแลให้มีการปฏิบัติตามระบบดังกล่าวและบริษัทฯ ได้แจ้งข้อมูลการประเมินระบบการควบคุมภายใน ระหว่างวันที่ 22 มีนาคม ถึง 10 พฤษภาคม 2567 ต่อผู้สอบบัญชีและผู้บริหารแผนของบริษัทฯ แล้ว ซึ่งครอบคลุมถึงข้อบกพร่องและเปลี่ยนแปลงที่สำคัญของระบบการควบคุมภายในรวมทั้งการกระทำที่มีขอบที่อาจมีผลกระทบต่อการจัดทำรายงานทางการเงินของบริษัทฯ และบริษัทย่อย

ในการนี้ เพื่อเป็นหลักฐานว่าเอกสารทั้งหมดเป็นเอกสารชุดเดียวกันกับที่บริษัทฯ ได้รับรองความถูกต้องแล้ว บริษัทฯ ได้มอบหมายให้ นายวุฒิภูมิ จุฬางกูร เป็นผู้ลงลายมือชื่อกำกับเอกสารนี้ไว้ทุกหน้าด้วย หากเอกสารใดไม่มีลายมือชื่อของ นายวุฒิภูมิ จุฬางกูร กำกับไว้ บริษัทฯ จะถือว่าไม่ใช่ข้อมูลที่บริษัทฯ ได้รับรองความถูกต้องของข้อมูลแล้ว ดังกล่าวข้างต้น

 (นายปริญญ์ ไววัฒนา) ประธานที่ประชุม/ผู้บริหารแผน		 (ดร.วุฒิภูมิ จุฬางกูร) ผู้บริหารแผน
 (นายไต้ ชอง อี) ผู้บริหารแผน	รับมอบอำนาจ	 (นายชวลิต อรรถศาสตร์) ผู้บริหารแผน

  
(ดร.วุฒิภูมิ จุฬางกูร)  
ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร

