



ส่วนที่ 1

การประกอบธุรกิจและผลการดำเนินงาน

1. โครงสร้างและการดำเนินงานของกลุ่มบริษัท

1.1 นโยบายและภาพรวมการประกอบธุรกิจ

บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) หรือ นกแอร์ จัดตั้งขึ้นเมื่อวันที่ 27 กุมภาพันธ์ 2547 ในชื่อบริษัท สกาย เอเชียน จำกัด และเปลี่ยนชื่อเป็น "บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด" เมื่อวันที่ 16 มกราคม 2549 ต่อมาเมื่อวันที่ 18 มกราคม 2556 บริษัทได้จดทะเบียนแปรสภาพเป็นบริษัทมหาชน และหุ้นสามัญของบริษัทได้รับการจดทะเบียนเป็นหลักทรัพย์จดทะเบียน โดยเริ่มเข้าทำการซื้อขายในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย เมื่อวันที่ 20 มิถุนายน 2556

นกแอร์ยังคงเป็นสายการบินที่มีจุดหมายปลายทางครอบคลุมเส้นทางบินภายในประเทศมากที่สุด โดยมุ่งเน้นการสร้างความพึงพอใจให้แก่ลูกค้าผ่านการให้บริการที่มีคุณภาพ และการเอาใจใส่ รวมทั้งความน่าเชื่อถือ และความปลอดภัยเป็นสำคัญ ซึ่งสามารถตอบสนองความต้องการของลูกค้าทุกกลุ่มเป้าหมาย

บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) หรือ "นกแอร์" จัดตั้งขึ้นเมื่อวันที่ 27 กุมภาพันธ์ 2547 ในชื่อบริษัท สกาย เอเชียน จำกัด และเปลี่ยนชื่อเป็น "บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด" เมื่อวันที่ 16 มกราคม 2549 ต่อมาเมื่อวันที่ 18 มกราคม 2556 บริษัทได้จดทะเบียนแปรสภาพเป็นบริษัทมหาชน และหุ้นสามัญของบริษัทได้รับการจดทะเบียนเป็นหลักทรัพย์จดทะเบียน โดยเริ่มเข้าทำการซื้อขายในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย เมื่อวันที่ 20 มิถุนายน 2556

นกแอร์ยังคงเป็นสายการบินที่มีจุดหมายปลายทางครอบคลุมเส้นทางบินภายในประเทศมากที่สุด โดยมุ่งเน้นการสร้างความพึงพอใจให้แก่ลูกค้าผ่านการให้บริการที่มีคุณภาพ และการเอาใจใส่ รวมทั้งความน่าเชื่อถือ และความปลอดภัยเป็นสำคัญ ซึ่งสามารถตอบสนองความต้องการของลูกค้าทุกกลุ่มเป้าหมาย

1.1.1 วิสัยทัศน์ พันธกิจ และเป้าหมาย

วิสัยทัศน์ (Vision)

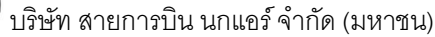
“มุ่งสู่การเป็นสายการบินแห่งนวัตกรรมที่ล้ำสมัยที่สุด และเป็นผู้ให้บริการด้านการเดินทางที่สะดวกสบายแก่ผู้โดยสารทั่วโลก ในราคาที่คุ้มค่าพร้อมกับตัวเลือกอันหลากหลาย และยังคงเปี่ยมไปด้วยบริการที่สัมผัสได้ถึงความเป็นไทยอย่างแท้จริง”

พันธกิจ (Mission)

“นกแอร์มุ่งมั่นเพื่อเป็นสายการบินราคาประหยัดอันดับหนึ่งในประเทศไทย โดยนำเสนอความพึงพอใจแก่ลูกค้าด้วยราคาที่คุ้มค่าแต่คงไว้ซึ่งความน่าเชื่อถือ ความสะดวก ความคิดสร้างสรรค์ และการเอาใจใส่”

เป้าหมาย (Goal)

- การให้บริการเส้นทางการบินที่ครอบคลุมมากที่สุดในประเทศไทย บริษัทมีเป้าหมายที่จะมุ่งเน้นการให้บริการในเส้นทางบินที่ครอบคลุมมากที่สุดในประเทศไทย พร้อมทั้งเพิ่มเส้นทางบินที่มีศักยภาพเพื่อเพิ่มความสะดวกสบายในการเดินทางให้แก่ผู้โดยสาร และเป็นผู้ให้บริการในเส้นทางบินหลัก รวมถึงเพิ่มศักยภาพในการเพิ่มอัตราส่วนการขนส่งผู้โดยสาร (Load Factor) ทั้งนี้ เพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดแก่ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกฝ่าย



- การมีผู้บินที่ทันสมัยและประเภทของเครื่องบินที่เหมาะสมกับเส้นทางการบิน

- การควบคุมต้นทุนในการดำเนินงานและการเพิ่มประสิทธิภาพของเครื่องบิน

- การมีบริการเสริมที่หลากหลาย

2

John



Ride) และบริการเชื่อมต่อการเดินทางทางเรือ (Fly 'n' Ferry) ไปยังจุดหมายปลายทางตามต้องการได้ด้วยรถปรับอากาศ

1.1.2 การเปลี่ยนแปลงและพัฒนาการที่สำคัญของบริษัท

พัฒนาการที่สำคัญของบริษัทในช่วง 4 ปีที่ผ่านมา

ปี	พัฒนาการที่สำคัญ
2560	<ul style="list-style-type: none"> - เปิดตัวบัตรโดยสารรูปแบบใหม่ “นกเลือกได้” (Choose Your NOK) และมีการเพิ่มเติมบริการอาหารร้อนบนเครื่องบิน - นำเครื่องบินออกจากฝูงบินตามแผนการฟื้นฟูธุรกิจของบริษัทจำนวนทั้งสิ้น 4 ลำ และมีการรับมอบเครื่องบินไอพ่นลำใหม่ (Boeing 737-800 New Generation) อีกจำนวน 2 ลำ ในเดือนมิถุนายน และกันยายน 2560 - เพิ่มเส้นทางการบินต่างประเทศสำหรับเที่ยวบินเช่าเหมาลำอีกจำนวนหลายเส้นทาง อาทิ ดอนเมือง-หนาง หิง, ดอนเมือง-หยานเจิง, ดอนเมือง-หยินฉวน, ดอนเมือง-เจิ้งโจวซินเจิ้ง, อุตะเภ-ไหโซ่ว, อุตะเภ-อู่ซาง เป็นต้น - เปิดให้บริการเส้นทางการบินต่างประเทศแบบประจำในเส้นทาง แม่สอด-ย่างกุ้ง อีกครั้ง เริ่มตั้งแต่วันที่ 29 ตุลาคม 2560 จำนวน 3 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ - เพิ่มเส้นทางการให้บริการรับ-ส่งสำหรับผู้โดยสารที่ต้องการเดินทางไปยังเส้นทางที่บริษัทไม่ได้ให้บริการโดยตรง โดยเดินทางไปลงสนามบินและเดินทางต่อด้วยรถปรับอากาศไปยังจุดหมายปลายทางได้ (Fly 'n' Ride) ใน 5 เส้นทาง - เพิ่มช่องทางรับชำระเงินให้กับผู้โดยสารเพิ่มเติมทั้งหมดจำนวน 5 ช่องทาง ได้แก่ บริการหักบัญชีอัตโนมัติของธนาคารกรุงเทพ (BBL Direct Debit), ช่องทางชำระเงินที่บิ๊กซี ซูเปอร์เซ็นเตอร์ (Big C), บริการ แรบบิท ไลน์เพย์ (Rabbit LINE Pay), ช่องทาง แอปเปิ้ล เพย์ (Apple Pay) และช่องทางชำระเงินที่เทสโก้ โลตัส (TESCO Lotus) เพื่อทำให้เกิดความสะดวกสบายแก่ผู้โดยสารในการซื้อตั๋วโดยสารและการชำระเงิน และเพื่อสนับสนุนการขายของบริษัทต่อไป - บริษัทได้เพิ่มทุนจดทะเบียนเป็น 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
2561	<ul style="list-style-type: none"> - เพิ่มเส้นทางการบินต่างประเทศสำหรับเที่ยวบินเช่าเหมาลำอีกจำนวนหลายเส้นทาง ได้แก่ ดอนเมือง-หยินฉวนชาน, ดอนเมือง-หนานทง, เชียงใหม่-หนานหนิง, ภูเก็ต-หนานหนิง, ภูเก็ต-เจิงตู, ดอนเมือง-เหยียนเจิง, ภูเก็ต-ซีอาน, ภูเก็ต-โฮฮอต, ภูเก็ต-ฝูโจว, ภูเก็ต-อู่ซาง, ภูเก็ต-เซอเฟย์, อุตะเภ-ฉางซา, อุตะเภ-หนานซาง, อุตะเภ-หลินหยี่, อุตะเภ-ต้าถง, อุตะเภ-เป่าไถว, อุตะเภ-หยินฉวน, อุตะเภ-เหมยเซี่ยน, ดอนเมือง-เพชรบูรณ์, ดอนเมือง-อู่ซาง, ดอนเมือง-เหมยเซี่ยน, ภูเก็ต-ฉางโจว, ภูเก็ต-เจิ้งโจว - เปิดให้บริการเส้นทางการบินภายในประเทศแบบประจำในเส้นทางบินตรง อุดรธานี-อุบลราชธานี ดอนเมือง-เพชรบูรณ์ และ ดอนเมือง-แม่ฮ่องสอน - เพิ่มเส้นทางการให้บริการรับ-ส่งสำหรับผู้โดยสารที่ต้องการเดินทางไปยังเส้นทางที่บริษัทไม่ได้ให้



- บริการโดยตรง โดยเดินทางไปลงสนามบินและเชื่อมต่อการเดินทางด้วยรถปรับอากาศไปยังจุดหมายปลายทางได้ (Fly 'n' Ride) ใน 4 เส้นทาง คือ ศรีสะเกษ เพชรบูรณ์ (เขาค้อ) เชียงราย (แม่สาย) และ ลำพูน และเส้นทางที่ต้องเชื่อมต่อทางเรือ (Fly 'n' Ferry) 7 เส้นทาง เกาะนุโหล่นเกาะจัม เกาะลิบง เกาะไร่เลย์ เกาะเหลาเหลียง เกาะยวน้อย เกาะยวใหญ่
- เพิ่มช่องทางรับชำระเงินให้กับผู้โดยสาร ได้แก่ช่องทางชำระเงินโดย Ali pay, We Chat Pay, Union Pay บริการชำระผ่าน QR Payment เจ้าแรกของประเทศไทย และช่องทาง 123 Myanmar เพื่อให้เกิดความสะดวกสบายแก่ผู้โดยสารในการซื้อตั๋วโดยสารและการชำระเงิน รวมทั้งสนับสนุนการขายของบริษัทต่อไป
 - ไทยกรุ๊ป “นกแอร์-การบินไทย” ร่วมมือกันครั้งสำคัญผ่านแคมเปญ “นกแอร์ เปลี่ยนรอยยิ้มให้เป็น ‘ไมล์’” เมื่อซื้อตั๋วโดยสารแบบบินเฟลิดเฟลิน (Nok MAX) และตั๋วโดยสารแบบบินสบาย (Nok X-tra) สามารถสะสมไมล์ Royal Orchid Plus (รอยัล ออร์คิด พลัส : ROP) ไปพร้อมกับคะแนนสะสม Nok Point (นก พ้อยท์) เริ่ม 21 มิถุนายน 2561
 - ในเดือนกรกฎาคม 2561 นกแอร์นี้กำลังกับนกสปีด เชื่อมโยงเส้นทางการบินให้ไกลขึ้นกว่าเดิม ผู้โดยสารสามารถเดินทางจากเชียงใหม่ และหาดใหญ่ สู่กรุงเทพฯ และต่อเครื่องไปยังโตเกียว ประเทศญี่ปุ่น หรือไทเป-ไต้หวัน ในการจองตั๋วเพียงครั้งเดียวบนเว็บไซต์ของนกแอร์ โดยไม่ต้องกังวลเรื่องโหลดกระเป๋าใหม่ ด้วยบริการ Check-Through Baggage
 - นกแอร์ได้รับรางวัล Best Low-Cost Airline in Thailand 2018 จาก Skytrax เมื่อวันที่ 31 กรกฎาคม 2561
 - ในเดือนสิงหาคม 2561 นกแอร์ติด 1 ใน 5 ของสายการบินที่มีการตรงต่อเวลามากถึง 80% ในอาเซียน จัดอันดับโดย OAG เว็บไซต์ข้อมูลการบินที่ใหญ่ที่สุดในโลก
 - บริษัทได้เพิ่มทุนจดทะเบียนเป็น 2,499,249,882 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้ หุ้นละ 1 บาท รวมทั้งสิ้น 2,499,249,882 บาท โดยมีทุนจดทะเบียนที่ชำระแล้วจำนวน 2,271,999,796 บาท จากการใช้สิทธิของใบสำคัญแสดงสิทธิ (NOK - W1) มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 1 บาท รวมทั้งสิ้น 2,271,999,796 บาท
- 2562 - บริษัทรับมอบเครื่องบินไอพ่นลำใหม่ (Boeing 737-800) จำนวน 2 ลำ เพื่อรองรับการให้บริการในช่วงฤดูกาลท่องเที่ยวและรองรับการขยายเส้นทางบินในประเทศและระหว่างประเทศเพิ่มขึ้น รวมทั้งรองรับการให้บริการแบบเที่ยวบินเช่าเหมาลำ
- นกแอร์เปิดให้บริการเส้นทางบินระหว่างประเทศแบบประจำ 2 เส้นทาง ในเส้นทางบินตรงดอนเมือง-กัวฮาทิ ประเทศอินเดีย และเส้นทางบินตรง ดอนเมือง-อิโรชิมา ประเทศญี่ปุ่น
 - เพิ่มเส้นทางการบินระหว่างประเทศสำหรับเที่ยวบินเช่าเหมาลำอีกจำนวนหลายเส้นทาง ได้แก่ ดอนเมือง-อู่ฮั่น ดอนเมือง-กัวฮาทิ ดอนเมือง-ฮานอย ดอนเมือง-ฉางชา ดอนเมือง-เหอเฟย์ และภูเก็ต-หาง
- 2563 - นกแอร์ให้บริการเที่ยวบินเช่าเหมาลำระหว่างประเทศมากกว่า 15 เส้นทาง โดยได้มีการเพิ่มเส้นทางใหม่ ได้แก่ ดอนเมือง-หนานจิงและดอนเมือง-อู่ฮั่น
- เพิ่มเส้นทาง สำหรับผู้โดยสารที่ต้องการเดินทางไปยังเส้นทางที่บริษัทไม่ได้ให้บริการโดยตรง โดยเดินทางไปลงสนามบินและเดินทางต่อด้วยรถปรับอากาศไปยังจุดหมายปลายทาง 6 เส้นทาง แบ่งเป็น Fly' n 'Ride 4 เส้นทาง ได้แก่ วัดเจดีย์ไช้ กันตัง ปัตตานี ยะลา และเส้นทาง XFER
 - 2 เส้นทาง ได้แก่ XFER SNO จากสนามบินสกลนคร ไปยังตัวเมืองสกลนคร XFER TST จาก



สนามบินตรัง ไปยังตัวเมืองตรัง

- เพิ่มช่องทางการจองบัตรโดยสารและชำระเงินให้แก่ผู้โดยสารได้สะดวกสบายมากขึ้น ผ่านช่องทางซีอีเอ็มบีเคเอ็นเตอร์
- เพิ่มบริการ private seat เว้นที่นั่งด้านข้างเพื่อให้ความมั่นใจเรื่องความปลอดภัยจากการเดินทางสืบเนื่องจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคโควิด-19
- ให้บริการอาหารร้อนและเครื่องดื่มแก่ผู้โดยสาร โดยมีการพัฒนารูปแบบผลิตภัณฑ์ให้มีความทันสมัย รวมถึงคงคุณภาพอาหารให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล
- ในวันที่ 30 กรกฎาคม 2563 บริษัท ยื่นคำร้องขอฟื้นฟูกิจการและเสนอผู้จัดทำแผนฟื้นฟูกิจการต่อศาลล้มละลายกลาง
- ในวันที่ 4 พฤศจิกายน 2563 ศาลล้มละลายกลางได้มีคำสั่งให้ฟื้นฟูกิจการของบริษัทฯ และมีคำสั่งแต่งตั้งผู้ทำแผนของบริษัทฯ
- ในช่วงปลายปี 2563 บริษัทเพิ่มการให้บริการในเส้นทางใหม่ให้สอดคล้องกับความต้องการของผู้ใช้บริการที่เพิ่มขึ้น ได้แก่ ดอนเมือง-น่าน รวมถึงเพิ่มเส้นทางบินข้ามภาค ได้แก่ เส้นทางอุบลราชธานี-หาดใหญ่ และเชียงใหม่-ขอนแก่น

1.2 ลักษณะการประกอบธุรกิจ

1.2.1 โครงสร้างรายได้

โครงสร้างรายได้ของบริษัท และบริษัทย่อย แยกตามประเภทของการให้บริการ ดังนี้

	งบการเงินรวม					
	2561		2562		2563	
	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ
รายได้จากการให้บริการ						
รวมรายได้จากการขนส่ง	16,699.71	84.60	16,758.56	83.92	5,784.22	85.88
รวมรายได้จากบริการเสริม	2,560.12	12.97	2,847.72	14.26	777.09	11.54
รายได้อื่น						
ดอกเบี้ยรับ	25.46	0.13	22.80	0.12	30.51	0.45
อื่น ๆ	454.93	2.30	340.04	1.70	143.57	2.13
รวมรายได้อื่น	480.39	2.43	362.84	1.82	174.08	2.58
รายได้รวมทั้งหมด	19,740.22	100.00	19,969.12	100.0	6,735.39	100.00

บริษัทมีรายได้หลักจากการให้บริการขนส่งทางอากาศ ในปี 2563 บริษัทมีรายได้จากค่าโดยสารจำนวน 5,784.22 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 85.88 โดยรายได้จากค่าโดยสารส่วนใหญ่มาจากการให้บริการเที่ยวบินแบบประจำ ซึ่งเป็นการให้บริการขนส่งทางอากาศภายในประเทศและต่างประเทศของสายการบินนกแอร์ซึ่งให้บริการครอบคลุมเส้นทางการบินในประเทศทั้งเส้นทางสายหลัก สายรอง และสายย่อยรวม 41 เส้นทางครอบคลุมทั่ว

ประเทศไทย และ 4 เส้นทางการบินแบบประจำระหว่างประเทศ ได้แก่ พม่า เวียดนาม สาธารณรัฐประชาชนจีน และญี่ปุ่น รวมถึงการบริการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศของสายการบินนกสีกู๊ด ซึ่งปัจจุบัน สายการบินนก



สถิติมีเส้นทางบินแบบประจำไปยังสาธารณรัฐประชาชนจีน 4 เส้นทาง, ไต้หวัน 1 เส้นทาง, อินเดีย 1 เส้นทาง และญี่ปุ่น 3 เส้นทาง

นอกจากนี้บริษัทและบริษัทย่อยยังมีรายได้จากการให้บริการแบบเช่าเหมาลำ ซึ่งส่วนใหญ่เป็นการเช่าเหมาลำจากประเทศไทยไปยังสาธารณรัฐประชาชนจีน ซึ่งการให้บริการดังกล่าวเป็นการให้บริการนอกเหนือจากตารางบินประจำ และเป็นการใช้เครื่องบินที่มีอยู่ให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น

ในปี 2563 บริษัทมีรายได้จากการให้บริการเสริมจำนวน 777.09 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 11.54 ของรายได้รวม โดยรายได้จากการให้บริการเสริมส่วนใหญ่ประกอบด้วยรายได้จากการโหลดสัมภาระ รายได้ค่าน้ำหนักสัมภาระส่วนเกิน รายได้ค่าธรรมเนียมการจองตั๋วและชำระเงิน รายได้จากการเปลี่ยนแปลงการเดินทาง และรายได้จากการจำหน่ายอาหารเครื่องดื่มและสินค้าที่ระลึก เป็นต้น

รายได้อื่นของบริษัทในปี 2563 อยู่ที่ 174.08 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 2.58 ของรายได้รวม โดยรายได้อื่นส่วนใหญ่ประกอบด้วยรายได้จากดอกเบียร์รับ กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยน รายได้จากการรับรู้การคืนเงินประกันและการซ่อมบำรุงรักษา รวมถึงกำไรจากการขายและเช่ากลับเครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าดำเนินงาน (Sale and Lease Back) และอื่นๆ

1.2.2 ข้อมูลเกี่ยวกับผลิตภัณฑ์

(1) ลักษณะผลิตภัณฑ์และบริการ

1.1 เครื่องบิน

บริษัทมีนโยบายจัดสรรเครื่องบินให้เหมาะสมกับปริมาณความต้องการบินในแต่ละเส้นทางการบิน ทั้งเส้นทางการบินสายหลัก สายรอง และสายย่อย โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 บริษัทมีเครื่องบินให้บริการขนส่งผู้โดยสารทั้งสิ้น 2 รุ่น ได้แก่ โบอิง 737-800 จำนวน 14 ลำ และเครื่องบินบอมบาร์ดิเอร์ Q400 จำนวน 8 ลำ รวมทั้งสิ้น 22 ลำ ทั้งนี้อายุเฉลี่ยของฝูงบินอยู่ที่ 6.21 ปี และมีอัตราการใช้เครื่องบินเฉลี่ย 5.84 ชั่วโมงต่อลำต่อวัน

เครื่องบินรุ่นโบอิง 737-800 เป็นเครื่องบินโดยสารที่มีพิสัยบินระยะปานกลาง ลำตัวแคบ ใช้เครื่องยนต์ไอพ่น ซึ่งนำมาใช้สำหรับเส้นทางสายหลักและเส้นทางสายรอง สำหรับเครื่องบินบอมบาร์ดิเอร์ Q400 เป็นเครื่องบินโดยสารขนาดเล็ก ใช้เครื่องยนต์ใบพัด (Turboprop) 2 เครื่อง มีพิสัยบินระยะใกล้ ซึ่งบริษัทจะนำมาใช้บินในเส้นทางสายรองและสายย่อย เพื่อให้เหมาะสมกับอุปสงค์ของตลาด พร้อมกันนี้บริษัทได้รับการส่งเสริมการลงทุนตามพระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุน พ.ศ.2560 (และที่แก้ไขเพิ่มเติม) จากสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (สกท.) : Board of Investment (BOI) ในประเภทกิจการขนส่งมวลชนและสินค้าขนาดใหญ่ โดยมีรายละเอียด และสาระสำคัญของสิทธิประโยชน์โดยทั่วไป คือ

1. สิทธิในการยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับกำไรสุทธิที่ได้จากการประกอบกิจการที่ได้รับการส่งเสริมรวมกัน ไม่เกินร้อยละ 100 ของเงินลงทุน ไม่รวมค่าที่ดินและทุนหมุนเวียนมีกำหนดเวลา 8 ปี นับตั้งแต่วันที่เริ่มมีรายได้จากการประกอบกิจการ (มาตรา 31)
2. สิทธิไม่ต้องนำเงินปันผลจากกิจการที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุนซึ่งได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลไปรวมคำนวณ เพื่อเสียภาษีเงินได้ตลอดระยะเวลาที่ได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล (มาตรา 34)

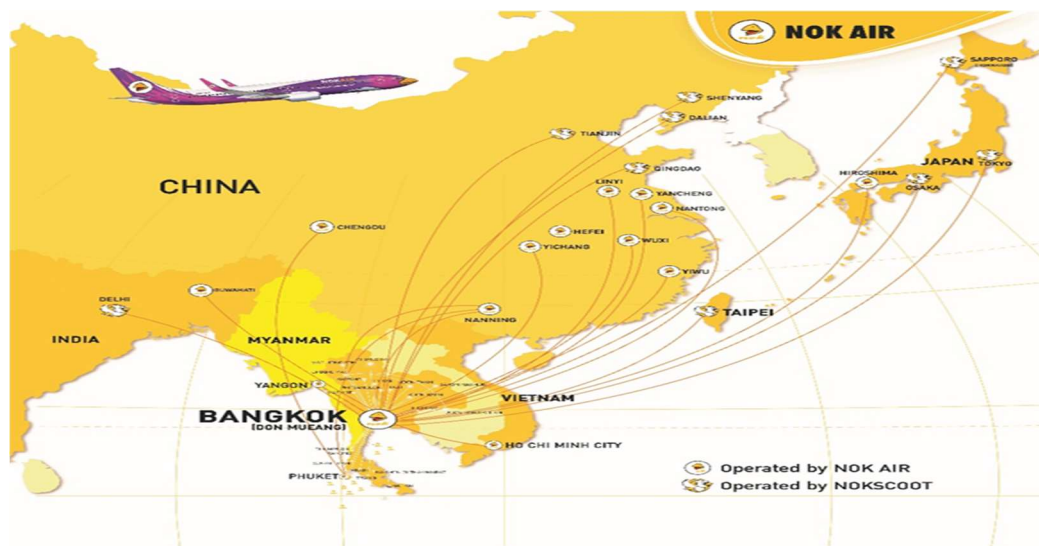
3. สิทธิในการยกเว้นอากรขาเข้าสำหรับเครื่องบินที่นำเข้ามาจากต่างประเทศ (มาตรา 28)
4. สิทธิในการนำคนต่างด้าวซึ่งเป็นช่างฝีมือหรือผู้ชำนาญการ คู่สมรส และบุคคลซึ่งอยู่ในอุปการะของบุคคลทั้งสองประเภทนี้เข้ามาในราชอาณาจักร และได้รับอนุญาตทำงานเฉพาะตำแหน่งหน้าที่ ตามจำนวนและกำหนดระยะเวลาให้อยู่ในราชอาณาจักรเท่าที่คณะกรรมการพิจารณาเห็นสมควร (มาตรา 25 และ 26)

1.2 เส้นทางการบิน

บริษัทให้บริการขนส่งทางอากาศภายในประเทศและต่างประเทศภายใต้แบรนด์ “นกแอร์” ในลักษณะจุดต่อจุดโดยไม่มีบริการเชื่อมต่อ (Point-to-Point) เป็นผู้ให้บริการเที่ยวบินที่ครอบคลุมทุกภูมิภาคในประเทศไทย โดยในปัจจุบันเป็นผู้ให้บริการเส้นทางการบินภายในประเทศมากที่สุด ทั้งนี้ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 บริษัทให้บริการเที่ยวบินทั้งหมด 52 เส้นทางบิน ซึ่งประกอบด้วย 32 เส้นทางบินภายในประเทศ และ 20 เส้นทางบินระหว่างประเทศ โดยบริษัทมีจำนวนเที่ยวบินแบบประจำไป - กลับต่อสัปดาห์ 748 เที่ยวบิน

ทั้งนี้ บริษัทยังให้บริการเที่ยวบินในแบบเหมาลำ (Charter Flight) กับผู้โดยสารที่มีความประสงค์จะเดินทางเป็นหมู่คณะ หรือต้องการเดินทางไปยังจุดหมายปลายทางที่อยู่นอกเหนือจากตารางบินแบบประจำของบริษัท

บริษัทยังเข้าร่วมเป็นพันธมิตรกับสายการบินราคาประหยัดชั้นนำของเอเชียภายใต้เครือ Value Alliance ซึ่งประกอบไปด้วยสายการบินนกแอร์ สายการบินนกสก็๊ต¹ สายการบินสก็๊ต สายการบินเซบูแปซิฟิก (รวมถึงสายการบิน Cebgo) และสายการบินเจ็ทแอร์ เพื่อสร้างเครือข่ายเส้นทางการบินภายในกลุ่มพันธมิตร และเพิ่มทางเลือกในการเดินทางที่สามารถเชื่อมโยงเส้นทางในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เอเชียเหนือ รวมไปถึงเชื่อมโยงเส้นทางไปยังทวีปออสเตรเลีย ทำให้เกิดความสะดวกสบายแก่ผู้โดยสารมากขึ้น



* Operated by NOKSCOOT ตั้งแต่วันที่ 14 กรกฎาคม 2563

¹ หมายเหตุ: วันที่ 14 กรกฎาคม 2563 ที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้นของสายการบินนกสก็๊ตได้มีมติการเลิกบริษัทและแต่งตั้งผู้ชำระบัญชีเพื่อเป็นไปตามขั้นตอนการเลิกบริษัท

1.3 ราคา (Price)

บริษัทมีการกำหนดโครงสร้างค่าโดยสารหลายระดับต่อเส้นทางบิน (Dynamic Pricing) เพื่อบริหารให้เกิดรายได้รวมสูงสุดในแต่ละเที่ยวบิน ในการกำหนดจำนวนที่นั่งในแต่ละระดับค่าโดยสาร แต่ละเที่ยวบินแต่ละวันเดินทางนั้น บริษัทได้พิจารณาปัจจัยต่างๆ ซึ่งรวมถึงอุปสงค์ในตลาด การแข่งขัน ผลประกอบการในอดีต และการประมาณการ โดยปกติที่นั่งที่มีค่าโดยสารระดับต่ำนั้นมีจำนวนจำกัด ดังนั้น ยิ่งผู้โดยสารสำรองที่นั่งล่วงหน้าเร็ว ผู้โดยสารจึงมีโอกาที่จะซื้อบัตรโดยสารในราคาต่ำที่สุดตามที่ประกาศไว้ได้มากขึ้น

บริษัทกำหนดราคา ออกเป็น 3 รูปแบบ ให้ผู้โดยสารสามารถเลือกซื้อบัตรโดยสารที่เหมาะสมกับการเดินทาง และความต้องการของผู้โดยสารแต่ละท่าน

	 บินเบาๆ Nok Lite	 บินสบาย Nok X-tra	 บินเฟลิกเฟลิม Nok MAX
น้ำหนักสัมภาระถือขึ้นเครื่อง	1 ใบ ใ้ไม่เกิน 7 กก.	1 ใบ ใ้ไม่เกิน 7 กก.	1 ใบ ใ้ไม่เกิน 7 กก.
น้ำหนักสัมภาระโหลดใต้ท้องเครื่อง	-	15 กก. เส้นทางในประเทศ 20 กก. เส้นทางต่างประเทศ	20 กก. เส้นทางในประเทศ 20 กก. เส้นทางต่างประเทศ
น้ำหนักสัมภาระโหลดใต้ท้องเครื่องสำหรับสมาชิกนกอัลฟาส์	+10 กก.	+10 กก.	+10 กก.
ชื่อน้ำหนักสัมภาระเพิ่ (ยกเว้นกระเป๋า)	15-40 กก.	5-25 กก.	5-20 กก.
พื้นที่วางขนบนเครื่อง 737-800	28"-31"	28"-31"	28"-31"
อาหารร้อนเสิร์ฟบนเครื่อง	-	-	✓ <small>บริการจากทางสายการบินเมื่อว่างจากสถานการณ์โควิด</small> 30"
น้ำดื่มบนเครื่อง	✓ <small>บริการจากทางสายการบินเมื่อว่างจากสถานการณ์โควิด</small> 30"	✓ <small>บริการจากทางสายการบินเมื่อว่างจากสถานการณ์โควิด</small> 30"	✓ <small>บริการจากทางสายการบินเมื่อว่างจากสถานการณ์โควิด</small> 30"
เปลี่ยนแปลงเที่ยวบิน*	✓	✓	✗ <small>ไม่จำกัดจำนวนครั้ง ไม่มีค่าธรรมเนียมการเปลี่ยนแปลง</small>
เปลี่ยนแปลงชื่อ*	✓	✓	✓
เก็บสะสมคะแนนสมาชิกนกแฟมิลิม	✓	✓	✓
	รับสิทธิพิเศษนี้เมื่อคุณซื้อที่นั่ง "นกพรีเมียมฮัก"		
เช็กอินออนไลน์, ขึ้นเครื่องได้ก่อนใคร, ใ้ถือกระเป๋าเดินทาง			



* ผู้โดยสารสามารถดำเนินการเปลี่ยนแปลงเที่ยวบิน อย่างน้อย 24 ชั่วโมงก่อนกำหนดการเดินทางเดิม และเปลี่ยนแปลงชื่อ อย่างน้อย 4 ชั่วโมงก่อนกำหนดการเดินทางเดิม รวมถึงชำระค่าส่วนต่างที่เพิ่มขึ้นจากราคาบัตรโดยสารเดิม (หากมี) และค่าธรรมเนียมการเปลี่ยนแปลง (โดยผู้โดยสารสามารถเปลี่ยนแปลงเที่ยวบินบนเว็บไซต์ www.nokair.com ในส่วนของการจัดการบูคิง หากทำการเปลี่ยนแปลงน้อยกว่า 24 ชั่วโมง สามารถติดต่อเคาน์เตอร์สนามบินหรือ Call center 1318

1. **Nok Lite บินเบา ๆ** : เหมาะสำหรับผู้โดยสารที่ต้องการความคล่องตัว โดยบริการนี้ประกอบไปด้วย
 - กระเป๋าถือขึ้นเครื่องได้มากถึง 7 กก.
 - สำรองที่นั่งได้เองล่วงหน้า เลือกที่นั่งล่วงหน้าฟรี 1 วันก่อนการเดินทาง หากมากกว่า 1 วันจะมีค่าธรรมเนียม 150 บาท ต่อ 1 ที่นั่ง (สำหรับที่นั่ง Happy seat)
2. **Nok X-tra บินสบาย** : เหมาะสำหรับผู้โดยสารที่มีสัมภาระ โดยบริการ "Nok X-tra" นั้นจะรวมน้ำหนักกระเป๋ามาให้โดยที่ผู้โดยสารไม่ต้องซื้อเพิ่มเติม
 - กระเป๋าถือขึ้นเครื่องได้มากถึง 7 กก.
 - โหลดกระเป๋า 15 กก. สำหรับเที่ยวบินในประเทศ และ 20 กก. สำหรับเที่ยวบินระหว่างประเทศ
 - สำรองที่นั่งได้เองล่วงหน้า
3. **Nok MAX บินเพลิดเพลิน** : บริการที่รวบรวมสิ่งจำเป็นสำหรับการเดินทางมาอย่างครบถ้วนทำให้ผู้โดยสารเพลิดเพลินไปกับการเดินทาง นอกจากไม่ต้องกังวลใจกับเรื่องน้ำหนักกระเป๋าแล้ว ยังได้รับสิทธิยกเว้นค่าธรรมเนียมการเปลี่ยนแปลงการเดินทาง โดยไม่จำกัดจำนวนครั้ง แต่ยังคงต้องเสียค่าส่วนต่างราคาบัตรโดยสาร อีกทั้งยังมีบริการอาหารร้อน และ น้ำดื่มขึ้นใจพร้อมเสิร์ฟบนเที่ยวบินอีกด้วย
 - กระเป๋าถือขึ้นเครื่องได้มากถึง 7 กก.
 - โหลดกระเป๋า 20 กก. สำหรับเที่ยวบินในประเทศ และ 20 กก. สำหรับเที่ยวบินระหว่างประเทศ
 - สำรองที่นั่งได้เองล่วงหน้า
 - อาหารร้อนบนเครื่อง พร้อมบริการน้ำดื่มขึ้นใจ
 - ยกเว้นค่าธรรมเนียมการเปลี่ยนแปลงการเดินทาง

ผู้โดยสารที่จองบัตรโดยสารทุกประเภทของนกแอร์ สามารถซื้อบริการเสริมเพื่อเพิ่มความสะดวกสบายได้ดังนี้


☐ นกกระเป๋า

☐ นกสัมภาระพิเศษ

☐ นกชัวร์

☐ การเลือกที่นั่ง

☐ นกเฟิร์ส

☐ นกเปลี่ยนได้

☐ ลูกบก☐ นกกราส์เฟอว์☐ นกัรฟัณฑ์

1.4 ช่องทางการจัดจำหน่ายและช่องทางการชำระเงิน (Place)

บริษัทได้มุ่งมั่นในการพัฒนาช่องทางการสำรองที่นั่งและชำระเงินผ่านช่องทางต่างๆ เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง เพื่อครอบคลุมทุกความต้องการของกลุ่มลูกค้าของบริษัท โดยในปัจจุบันผู้โดยสารทั่วไปสามารถสำรองที่นั่งผ่านช่องทางต่างๆ ได้ทั้งหมด 5 ช่องทาง ได้แก่ เว็บไซต์ (รวมถึงแอปพลิเคชันบนโทรศัพท์เคลื่อนที่) ศูนย์บริการลูกค้าทางโทรศัพท์ เคาน์เตอร์ท่าอากาศยาน ตัวแทนจำหน่าย และเคาน์เตอร์เซอร์วิส โดยเว็บไซต์และช่องทางอิเล็กทรอนิกส์ เป็นช่องทางการสำรองที่นั่งที่ได้รับความนิยมมากที่สุดเนื่องจากมีความสะดวก ไม่มีข้อจำกัดด้านเวลา และไม่มีค่าบริการในการสำรองที่นั่ง นอกจากนี้บริษัทยังมีช่องทางการสำรองที่นั่งเฉพาะสำหรับลูกค้าที่เดินทางเป็นหมู่คณะ ลูกค้าองค์กร และลูกค้ากลุ่มข้าราชการ

ช่องทางการจัดจำหน่าย/ ช่องทางการชำระเงิน	เว็บไซต์	เว็บไซต์ บนมือถือ	ศูนย์บริการ ลูกค้าทาง โทรศัพท์	เคาน์เตอร์ ท่าอากาศยาน	ตัวแทน จำหน่าย	เคาน์เตอร์ เซอร์วิส
1. เงินสด	x	x	x	✓	✓	✓
2. บัตรเครดิต	✓	✓	✓	✓	✓	x
3. ตู้เอทีเอ็ม	✓	✓	✓	x	x	x
4.เคาน์เตอร์เซอร์วิส	✓	✓	✓	x	x	✓
5. ไคเร็กเดบิต	✓	x	x	x	✓	x
6.เคาน์เตอร์ธนาคารกรุงไทย	✓	✓	✓	x	x	x
7. Alipay, WeChat Pay,	✓	x	x	✓	x	x
8. Line Pay	x	✓	x	x	x	x
9. Apple Pay	x	✓	x	x	x	x
10. QR Payment	✓	✓	x	✓	x	x
11. 123Myanmar	✓	x	x	x	x	x

1.5 การจำหน่ายผ่านทางเว็บไซต์ และช่องทางอิเล็กทรอนิกส์

บริษัทจำหน่ายบัตรโดยสารผ่านทางเว็บไซต์ เว็บไซต์บนสมาร์ทโฟนและแอปพลิเคชันเป็นส่วนใหญ่ คิดเป็นร้อยละ 50 ในปี 2563 โดยผู้โดยสารสามารถสำรองบัตรโดยสารผ่านทาง www.nokair.com หรือเว็บไซต์บนสมาร์ทโฟน ซึ่งการสำรองที่นั่งผ่านทางเว็บไซต์เป็นช่องทางที่ครบวงจรและสะดวกต่อการใช้งานมากที่สุด โดยมีการให้บริการตั้งแต่การตรวจสอบเส้นทางการบิน ตารางการบิน การสำรองที่นั่ง การเช็คอิน การเลือกซื้อบริการเสริม นอกจากนี้ อีกช่องทางที่สำคัญในการสำรองที่นั่งและเช็คอิน คือ แอปพลิเคชันบนสมาร์ทโฟน เพื่อรองรับการใช้งานที่เติบโตขึ้นอย่างรวดเร็วของสมาร์ทโฟน และยังเป็นการเพิ่มช่องทางการจัดจำหน่ายและอำนวยความสะดวกสบายให้แก่ลูกค้า



1.6 การจำหน่ายผ่านศูนย์บริการลูกค้าทางโทรศัพท์

สำหรับลูกค้าทั่วไป และนกแฟนคลับ สามารถสำรองที่นั่งผ่านศูนย์บริการลูกค้าของบริษัทหมายเลข 1318 ได้ทุกวันตั้งแต่เวลา 6.00 น. ถึง 24.00 น. จัดเป็นอีกหนึ่งช่องทางที่สะดวกและรวดเร็ว โดยในปี 2563 บริษัทมีรายได้จากการจองซื้อผ่าน Call Center คิดเป็นร้อยละ 2.2 ถึงแม้ว่าการขายผ่านทางศูนย์บริการลูกค้าจะยังมีสัดส่วนที่น้อย แต่ก็หนึ่งช่องทางให้ลูกค้าสอบถามข้อมูล และส่งผ่านข้อร้องเรียนมายังบริษัท ซึ่งถือเป็นช่องทางสำคัญในการติดต่อกับลูกค้า

1.7 การจำหน่ายผ่านเคาน์เตอร์ท่าอากาศยาน

บริษัทให้บริการสำรองที่นั่งที่ท่าอากาศยานทุกแห่งที่ทำการบิน และมีเคาน์เตอร์นอกท่าอากาศยาน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 บริษัทมีสำนักงานขายทั้งสิ้นมากกว่า 30 สาขา บริษัทมีรายได้จากการจองซื้อผ่านช่องทางนี้คิดเป็นร้อยละ 5

1.8 การจำหน่ายผ่านตัวแทนจำหน่าย

ผู้โดยสารสามารถจองซื้อบัตรโดยสารผ่านทางตัวแทนจำหน่ายที่จดทะเบียนกับบริษัทได้ทั่วประเทศ ไทยและประเทศเพื่อนบ้านใกล้เคียง โดยการจองซื้อผ่านทางตัวแทนจำหน่ายปัจจุบันนั้น มีทั้งการซื้อผ่านตัวแทนจำหน่ายปกติ และศูนย์บริการลูกค้าทางโทรศัพท์ ประกอบกับการขยายตัวของตัวแทนจำหน่ายออนไลน์ (Online Travel Agency) จึงทำให้ในปี 2563 ที่ผ่านมา บริษัทมีรายได้จากการจองซื้อผ่านตัวแทนจำหน่าย คิดเป็นร้อยละ 5.8 ของช่องทางทั้งหมด

1.9 การจำหน่ายผ่านเคาน์เตอร์เซอร์วิส

ช่องทางการจำหน่ายผ่านเคาน์เตอร์เซอร์วิส รวมถึงร้านสะดวกซื้อเป็นอีกช่องทางหนึ่งที่ช่วยเพิ่มความสะดวกรวดเร็วในการจองซื้อและชำระเงินให้กับผู้โดยสาร ผู้โดยสารสามารถจองซื้อผ่านเคาน์เตอร์เซอร์วิสภายในร้านเซเว่นอีเลฟเว่น ในปี 2563 นกแอร์ได้มีการให้บริการเพิ่มเติมผ่านเคาน์เตอร์เซอร์วิสในห้างสรรพสินค้าและธนาคาร อาทิ ช่องทางชำระเงินที่ห้างเซ็นทรัล และบิ๊กซี ผ่านเคาน์เตอร์ Cen Pay และเคาน์เตอร์ของธนาคารกรุงไทยทุกสาขา ทำให้มีเคาน์เตอร์เซอร์วิสที่ให้บริการจำหน่ายบัตรโดยสารทั่วประเทศทั้งสิ้นมากกว่า 10,000 สาขา การเปิดช่องทางการจำหน่ายดังกล่าว ทำให้บริษัทมีช่องทางการจำหน่ายบัตรโดยสารที่มากขึ้นและครอบคลุมทุกกลุ่มลูกค้า คิดเป็นร้อยละ 0.51

1.20 การจำหน่ายผ่านช่องทางอื่นๆ

บริษัทมีช่องทางการจำหน่ายบัตรโดยสารผ่านช่องทางอื่นๆ อาทิ ซีอีดีบู๊ตเชนเตอร์ และช่องทางการจำหน่ายบัตรโดยสารซึ่งมิใช่ช่องทางประจำ ได้แก่ การขายผ่านห้างสรรพสินค้า ช่องทางการออกบูธตามการจัดแสดงงานต่างๆ อาทิ งานไทยเที่ยวไทย เป็นต้น ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2560 เป็นต้นมา นกแอร์เพิ่มช่องทางรับชำระเงินให้กับผู้โดยสารเพิ่มเติม ได้แก่ บริการหักบัญชีอัตโนมัติของธนาคารกรุงเทพ (BBL Direct Debit) ช่องทางชำระเงินที่บิ๊กซี ซูเปอร์เซ็นเตอร์ (Big C) บริการ แรบบิท ไลน์เพย์ (Rabbit LINE Pay), ช่องทาง แอปเปิ้ล เพย์ (Apple Pay) ช่องทางชำระเงินที่เทสโก้โลตัส (TESCO Lotus) ช่องทางการชำระเงินผ่าน อาลีเพย์ (Ali pay) ช่องทางการชำระเงินผ่าน วีแชท เพย์ (We Chat Pay) ช่องทางการชำระเงินผ่าน บัตร Union Pay บริการการผ่อนชำระเงินค่าบัตรโดยสารเครื่องบินผ่านบัตรเครดิต และช่องทางคิวอาร์โค้ด เพื่อทำให้เกิดความสะดวกสบายแก่ผู้โดยสาร



1.21 การส่งเสริมการตลาด (Promotion)

บริษัทได้ทำการจัดสรรงบประมาณในสัดส่วนที่เหมาะสม สำหรับการทำการสื่อสารและกิจกรรมทางการตลาด โดยจะทำการเลือกสื่อโฆษณาที่เข้าถึงผู้บริโภคตามวัตถุประสงค์ที่แตกต่างกัน เพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุด กล่าวคือ บริษัทจะเลือกใช้สื่อโฆษณาทางโทรทัศน์ สื่อกลางแจ้ง จอแอลอีดี ภายนอกอาคาร สื่อสิ่งพิมพ์ เสริมด้วยสื่อวิทยุ เพื่อเข้าถึงผู้บริโภคในวงกว้าง และเลือกใช้สื่อโฆษณาออนไลน์ รวมทั้ง Influencer เพื่อการกระตุ้นและเข้าถึงผู้บริโภคยุคใหม่

ทั้งนี้ บริษัทมีการวางแผนการทำการตลาดอย่างต่อเนื่องตลอดทั้งปี โดยจัดให้มีโปรโมชั่นบัตรโดยสารราคาพิเศษเป็นประจำเพื่อกระตุ้นให้เกิดการจองบัตรโดยสารล่วงหน้า รวมถึงการร่วมมือกับพันธมิตรทั้งในส่วนของภาครัฐและเอกชนเพื่อกระตุ้นให้เกิดการจองบัตรโดยสารและการเดินทาง

(2) การตลาดและการแข่งขัน

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

สายการบินที่ให้บริการเต็มรูปแบบมีผู้ประกอบการหลักอยู่ 2 สายการบิน ได้แก่ การบินไทย (รวมไทยสมายล์) และบางกอกแอร์เวย์ โดยเน้นการให้บริการแบบครบวงจร สำหรับสายการบินราคาประหยัดประกอบด้วย ผู้ให้บริการหลัก 4 สายการบิน ได้แก่ สายการบินนกแอร์ สายการบินไทยแอร์เอเชีย สายการบินไทยไลอ้อนแอร์และสายการบินไทยเวียดเจ็ท

ในส่วนของสายการบินที่ให้บริการแบบเต็มรูปแบบ การบินไทยถือเป็นผู้ประกอบการธุรกิจที่ให้บริการการบินมาอย่างยาวนานจึงเป็นที่รู้จักและได้รับการยอมรับในด้านการให้บริการที่ดี ทำให้สามารถกำหนดราคาได้สูงกว่าคู่แข่งรายอื่นๆ แต่จากภาวะการแข่งขันที่สูงขึ้นและความนิยมที่เพิ่มสูงขึ้นของผู้โดยสารต่อสายการบินราคาประหยัด ทำให้การบินไทยได้มีการปรับกลยุทธ์โดยเปิดสายการบินไทยสมายล์เพื่อให้บริการในรูปแบบ Light Premium ซึ่งเป็นการให้บริการในรูปแบบสายการบินเต็มรูปแบบในราคาที่ย่อมเยาและให้บริการที่ลดลง

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

ในส่วนของสายการบินราคาประหยัด สายการบินไทยแอร์เอเชียเป็นผู้ประกอบการรายแรกที่ดำเนินธุรกิจสายการบินราคาประหยัดในประเทศ ที่เน้นกลยุทธ์ในการขายบัตรโดยสารด้วยราคาต่ำ โดยราคาบัตรโดยสารไม่รวมการให้บริการเสริมอื่นที่เกี่ยวข้องกับการบิน เช่น น้ำหนักกระเป๋าสัมภาระลงทะเลเปียน การขอรุ่นที่นั่งบนเครื่องบินเครื่องล้างหน้า อาหารและเครื่องดื่ม ทั้งนี้หากผู้โดยสารต้องการซื้อบริการเสริมจะต้องเสียค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมจากราคาบัตรโดยสาร

สายการบินไทยไลอ้อนแอร์ เป็นสายการบินราคาประหยัดในเครือข่ายของไลอ้อนกรุ๊ป ของประเทศอินโดนีเซีย ทุ่มกลยุทธ์ราคาต่ำโดยสารถูกกว่าคู่แข่ง โดยมุ่งเน้นเพิ่มเส้นทางบินทั้งเส้นทางภายในประเทศ และต่างประเทศ แรกเริ่ม



ที่เข้ามาดำเนินกิจการในปลายปี 2556 เน้นกลยุทธ์ในการเสนอราคาต่ำโดยสารที่รวมบริการต่างๆ ไว้ อาทิ น้ำหนักกระเป๋าสัมภาระ อาหารว่าง และบริการระบุที่นั่งบนเครื่องล่วงหน้า แต่ในปัจจุบัน มีการปรับเปลี่ยนการบริการ เช่น ยกเลิกการให้บริการอาหารว่าง และ ลดจำนวนน้ำหนักกระเป๋าสัมภาระ

สายการบินเวียตเจ็ทแอร์ไลน์ในเครือข่ายของสายการบินเวียตเจ็ทแอร์ ประเทศเวียดนามโดยใช้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเป็นฐานปฏิบัติการการบินและได้เปิดให้บริการเที่ยวบินในประเทศตั้งแต่วันที่ 1 กันยายน 2559 เน้นกลยุทธ์ออกโปรโมชั่นตั๋วราคาพิเศษ โดยที่ไม่รวมบริการเสริมอื่นๆ โดยได้รับความสนใจจากกลุ่มลูกค้าคนไทย และกลุ่มที่ปัจจัยทางด้านราคาที่มีผลต่อการตัดสินใจ

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

2.1 นโยบายการตลาดที่สำคัญในปีที่ผ่านมา

ตำแหน่งทางการตลาด (Positioning)

นกแอร์ เป็นสายการบินราคาประหยัด ที่ยังคงให้ความสะดวกสบายแก่ผู้โดยสาร อาทิ เลือกที่นั่งได้ฟรี บริการน้ำดื่มทุกเที่ยวบินโดยไม่มีค่าใช้จ่าย ฯลฯ นอกจากนี้ยังมุ่งเน้นการยกระดับการให้บริการใน ทุก ๆ ด้าน เพื่อสร้างประสบการณ์การเดินทางที่น่าประทับใจและแตกต่างให้แก่ผู้โดยสารทุกท่าน

คำมั่นสัญญาของแบรนด์ (Brand Promise)

“ทุกเที่ยวบินมีรอยยิ้ม” หรือ “We Fly Smiles” คือ คำมั่นสัญญาที่สายการบินนกแอร์มอบให้แก่ผู้โดยสารมานานกว่า 15 ปี ถูกสื่อสารผ่านผลิตภัณฑ์และบริการที่สายการบินสร้างสรรค์ออกมาอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้ผู้โดยสารได้รับการบริการที่สะดวกสบาย ความเป็นมิตร และมีความสบายใจตลอดการเดินทาง

วิสัยทัศน์ของสายการบิน

คือ มุ่งสู่การเป็นสายการบินแห่งนวัตกรรมที่ล้ำสมัยที่สุด เป็นผู้ให้บริการด้านการเดินทางที่สะดวกสบายแก่ผู้โดยสารทั่วโลกในราคาที่คุ้มค่าพร้อมกับตัวเลือกอันหลากหลาย และยังคงเปี่ยมไปด้วยบริการที่สัมผัสได้ถึงความเป็นไทยอย่างแท้จริง

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

2.2 สถานะการแข่งขันและแนวโน้มในอนาคต

สถานะการแข่งขันในปัจจุบัน

ในปัจจุบันเส้นทางการบินในประเทศไทยมีการแข่งขันสูง โดยเฉพาะการแข่งขันจากทั้งสายการบินที่ให้บริการเต็มรูปแบบ สายการบินราคาประหยัด และเที่ยวบินเช่าเหมาลำ รวมถึงการเข้ามาของสายการบิน



ราคาประหยัดรายใหม่ และการที่ธุรกิจสายการบินราคาประหยัดมีการเพิ่มศักยภาพในการแข่งขันเป็นอย่างมาก ทำให้ความสามารถในการแข่งขันส่วนแบ่งการตลาดนั้นมีการแข่งขันสูงมากกว่า ในอดีต

เส้นทางภายในประเทศ

คู่แข่งหลักในเส้นทางบินภายในประเทศของนกแอร์คือ ไทยแอร์เอเชีย ไทยไลอ้อนแอร์ และไทยเวียดเจ็ทแอร์ ซึ่งทั้ง 3 สายการบินนี้เป็นสายการบินราคาประหยัดที่เน้นการให้บริการระหว่างศูนย์การบิน (Point to point) โดยเป็นสายการบินหลักขับเคลื่อนตลาดเส้นทางภายในประเทศ อย่างไรก็ตาม ยังมีการแข่งขันกับสายการบินที่ให้บริการเต็มรูปแบบที่มีเส้นทางบินเดียวกัน เช่น การบินไทย บางกอกแอร์เวย์ และ สายการบินไทยสมายล์

ตลอดระยะเวลาที่ผ่านมา บริษัทยังคงพัฒนาตลาดเส้นทางการบินภายในประเทศอย่างต่อเนื่องเพื่อเพิ่มความสะดวกสบายแก่ผู้โดยสารมาโดยตลอด แต่เนื่องจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคโควิด-19 ในช่วงต้นปี 2563 บริษัทได้ทำการปรับจำนวนเที่ยวบินให้สอดคล้องกับความต้องการของผู้ใช้บริการ เช่น มีการปรับลดเที่ยวบินในบางเส้นทางเพื่อความเหมาะสมกับการแข่งขันในตลาด อาทิ ดอนเมือง-ภูเก็ต ดอนเมือง-เชียงใหม่ ดอนเมือง-อุบลราชธานี และ ปิดการให้บริการเส้นทางที่มีความต้องการการเดินทางน้อย เช่น ดอนเมือง - กระบี่ เป็นการชั่วคราว ในขณะเดียวกัน ช่วงปลายปี 2563 ที่สถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคโควิด-19 เริ่มคลี่คลาย บริษัทก็ได้เพิ่มการให้บริการในเส้นทางใหม่ให้สอดคล้องกับความต้องการของผู้ใช้บริการที่เพิ่มขึ้น เช่น ดอนเมือง - น่าน รวมถึงเพิ่มเส้นทางบินข้ามภาค ได้แก่ อุบลราชธานี - หาดใหญ่ เชียงใหม่ - ขอนแก่น โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 บริษัทให้บริการเที่ยวบินทั้งหมด 52 เส้นทางบิน ซึ่งประกอบด้วย 32 เส้นทางบินภายในประเทศ และ 20 เส้นทางบินระหว่างประเทศ และมีจำนวนเที่ยวบินแบบประจำไป - กลับต่อสัปดาห์ 748 เที่ยวบิน

เส้นทางระหว่างประเทศ

สำหรับเส้นทางระหว่างประเทศนั้น บริษัทได้ให้บริการ (Point to Point) ไปยัง ประเทศพม่า คือ ดอนเมือง - ย่างกุ้ง ประเทศเวียดนาม คือ ดอนเมือง-โฮจิมินห์ ประเทศจีน อาทิ ดอนเมือง-หนานหนิง และ ภูเก็ต-เฉิงตู และ ประเทศญี่ปุ่น คือ ดอนเมือง - ฮิโรชิมะ ประเทศอินเดีย คือ ดอนเมือง - กัวฮาทิ นอกจากนี้ ยังได้เปิดให้บริการเที่ยวบินเช่าเหมาลำไปยังประเทศจีนอีกมากกว่า 15 เส้นทาง โดยได้มีการเพิ่มเส้นทางใหม่ ได้แก่ ดอนเมือง-หนานจิงและดอนเมือง-อู่ฮั่น แต่เนื่องจากสถานการณ์โควิด-19 ในปี 2563 ที่รุนแรงและแพร่กระจายทั่วโลก ทำให้การเดินทางระหว่างประเทศต้องระงับเป็นการชั่วคราวจนกว่าสถานการณ์ดังกล่าวจะคลี่คลาย

แนวโน้มการแข่งขันในอนาคต

ช่วงระยะเวลาหลายปีที่ผ่านมาสายการบินที่ให้บริการเต็มรูปแบบค่อยๆ สูญเสียส่วนแบ่งตลาดให้กับสายการบินราคาประหยัด เนื่องจากไม่สามารถแข่งขันด้านราคาได้ อีกทั้งการเพิ่มขึ้นของต้นทุน

ใหม่และการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมการเดินทาง รวมถึงการพัฒนาทางด้านเทคโนโลยีให้มีความทันสมัยมากยิ่งขึ้น ทำให้ธุรกิจสายการบินราคาประหยัดนั้นมีแนวโน้มที่จะมีผู้โดยสารมาใช้บริการที่เพิ่มมากขึ้นในอนาคต

จากการที่ภาครัฐดำเนินนโยบายกระตุ้นเศรษฐกิจและส่งเสริมการท่องเที่ยว อีกทั้ง ความเชื่อมั่น ความน่าเชื่อถือต่อธุรกิจการบินของประเทศไทยมีเพิ่มมากขึ้น ประกอบกับการที่องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization: ICAO) ได้ประกาศปลดธงแดงให้กับประเทศไทยเมื่อวันที่ 7 ตุลาคม 2560 ที่ผ่านมา รวมถึงยุทธศาสตร์ภาครัฐซึ่งวางแผนให้อุตสาหกรรมการบินเป็นฟันเฟืองหลักในการผลักดันโครงการระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor Development - EEC)

ผ่านโครงการเมืองการบิน (Aerotropolis) ซึ่งใช้ทำอากาศยานนานาชาติอุตะเถา ระยอง และพัฒนาเป็นศูนย์กลางการขนส่งทางอากาศ ทำให้ปริมาณการเดินทางเข้า-ออกประเทศไทยขยายตัวต่อเนื่อง ส่งผลให้สถานการณ์การบินของไทยเติบโตและมีการแข่งขันระหว่างสายการบินที่รุนแรงยิ่งขึ้นจากการเปิดเส้นทางใหม่

ทั้งนี้ บริษัทได้มีการติดตามประเมินสถานการณ์และปัจจัยที่เกี่ยวข้องต่างๆ เพื่อปรับกลยุทธ์ให้ทันต่อทุกเหตุการณ์และพฤติกรรมของลูกค้าที่เปลี่ยนแปลงไปอย่างต่อเนื่อง เพื่อสร้างความแข็งแกร่ง เพิ่มศักยภาพ และประสิทธิภาพในการแข่งขันและการบริการให้ดียิ่งขึ้น เพื่อสร้าง ภาพลักษณ์ที่ดีและรักษาความเป็นสายการบินชั้นนำต่อไป

บริษัทเห็นว่าเมื่อผ่านพ้นสถานการณ์โควิด-19 ในอนาคต บริษัทยังมีปัจจัยบวกที่เป็นโอกาสของประเทศไทยในการขยายตัวสู่ตลาดที่มีศักยภาพและเติบโตต่อเนื่อง ด้วยประเทศไทยมีความเป็นศูนย์กลางที่เหมาะสมในการเชื่อมต่อระหว่างเมืองในอาเซียน และภูมิภาคใกล้เคียง

(3) การจัดหาผลิตภัณฑ์และบริการ

3.1 การจัดหาเครื่องบิน

บริษัทมีนโยบายจัดสรรเครื่องบินให้เหมาะสมกับปริมาณความต้องการบินในแต่ละเส้นทางการบิน ทั้งเส้นทางการบินสายหลัก สายรอง และสายย่อย โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 บริษัทมีเครื่องบินให้บริการขนส่งผู้โดยสารทั้งสิ้น 2 รุ่น ได้แก่ โบอิง 737-800 และบอมบาร์ดิเอร์ Q400 รวมทั้งสิ้น 22 ลำ ทั้งนี้ บริษัทจัดหาเครื่องบินทุกลำด้วยวิธีการเช่าในลักษณะ Dry Lease หรือเช่าเฉพาะเครื่องบินไม่รวมนักบินและลูกเรือ โดยบริษัททำสัญญาเช่าดำเนินงาน (Operating Lease) ซึ่งโดยปกติจะมีระยะเวลาเช่า 7-12 ปี



โบอิง 737 – 800
(Boeing 737 - 800)



บอมบาร์ดิเอร์ คิว 400
(Bombardier Q400)

ตารางแสดงข้อมูลเกี่ยวกับฝูงบินของสายการบินนกแอร์ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563

ประเภทเครื่องบิน	จำนวนเครื่องบิน (ลำ)	ความจุผู้โดยสารต่อลำ (ที่นั่ง)	อายุโดยเฉลี่ย (ปี)
โบอิง 737-800	14	189	6.6
บอมบาร์ดิเอร์ คิว 400	8	86	5.6
รวม	22		

เครื่องบินรุ่นโบอิง 737-800 เป็นเครื่องบินโดยสารที่มีพิสัยบินระยะปานกลาง ลำตัวแคบ ใช้เครื่องยนต์ไอพ่น ซึ่ง นำมาใช้สำหรับเส้นทางสายหลักและเส้นทางสายรอง สำหรับเครื่องบินบอมบาร์ดิเอร์ Q400 เป็น



เครื่องบินโดยสารขนาดเล็ก ใช้เครื่องยนต์ใบพัด (Turboprop) 2 เครื่องยนต์ มีพิสัยบินระยะใกล้ ซึ่งบริษัทจะนำมาใช้บินในเส้นทางสายรองและสายย่อย เพื่อให้เหมาะสมกับความต้องการบินที่มีไม่มากนัก

3.2 อัตราการใช้เครื่องบินต่อลำ

บริษัทมุ่งเน้นการใช้เครื่องบินให้มีประสิทธิภาพสูงสุดและคำนึงถึงความปลอดภัยของผู้โดยสารเป็นสำคัญ ประกอบกับบริหารจัดการให้เที่ยวบินของบริษัทไม่เกิดความล่าช้าที่จะส่งผลกระทบต่อตารางการบินของบริษัทในภาพรวม โดยในปี 2563 บริษัทมีเครื่องบิน ณ สิ้นปีรวม 22 ลำ ซึ่งบริษัทมีอัตราการใช้เครื่องบินทุกประเภทเฉลี่ย สำหรับโบอิง 737-800 และบอมบาร์ดิเอร์ Q400 ที่ 6.50 และ 4.64 ชั่วโมงต่อวัน ตามลำดับ ซึ่งอัตราใช้เครื่องบินต่อลำไม่เป็นไปตามแผน เนื่องจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 ทำให้กระทบต่อรายได้และค่าใช้จ่ายต่อหน่วยของบริษัทอย่างมีนัยสำคัญ

3.3 การซ่อมบำรุงเครื่องบิน

บริษัทมีนโยบายมุ่งเน้นในเรื่องความปลอดภัยของผู้โดยสารเป็นสำคัญ โดยเน้นย้ำให้เครื่องบินอยู่ในสภาพที่สมบูรณ์พร้อมทำการบินด้วยความปลอดภัยทุกครั้ง ภายใต้มาตรฐานการตรวจสอบและการซ่อมบำรุงตามกฎระเบียบ ข้อบังคับที่เกี่ยวข้องของผู้ผลิตอากาศยานและอะไหล่ ตลอดจนสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (CAAT) องค์การความปลอดภัยด้านการบินแห่งสหภาพยุโรป (EASA) และองค์การบริหารการบินแห่งสหรัฐอเมริกา (FAA) โดย บริษัทได้รับใบรับรองหน่วยซ่อมในราชอาณาจักรประเภทที่หนึ่งสำหรับการซ่อมบำรุงในระดับลานจอด (Line Maintenance) จาก CAAT แล้ว สำหรับการซ่อมบำรุงระดับซ่อมใหญ่ที่เกินกว่าขีดความสามารถที่บริษัทได้รับการอนุมัติ จะมีการคัดเลือกหน่วยซ่อมบำรุงภายนอกที่ได้รับการรับรองจาก CAAT และ FAA หรือ EASA โดยคณะกรรมการคัดเลือกหน่วยซ่อมสำหรับการซ่อมบำรุงใหญ่ (Heavy Maintenance Committee) เพื่อเป็นผู้ดำเนินการซ่อม

3.4 การจัดหาชิ้นส่วนและอะไหล่

การจัดหาอะไหล่เครื่องบินรวมทั้งอุปกรณ์ของบริษัทมีหลากหลายรูปแบบแบ่งตามความเร่งด่วนของความต้องการในแต่ละประเภท โดยบริษัทมีสัญญาในการสนับสนุนอะไหล่กับผู้ให้บริการในสิงคโปร์โดยมีทั้งในรูปแบบของ Aircraft Component Pools ที่ผู้ให้บริการจะทำการจัดส่งให้ตามระยะเวลาที่กำหนด และในรูปแบบของอะไหล่ที่ตั้งอยู่ ณ สำนักงานฝ่ายซ่อมบำรุงอากาศยาน หากเกินจากขอบข่ายที่ระบุในสัญญาดังกล่าว บริษัทมีหน่วยงานภายในที่ทำหน้าที่ในการจัดหาอะไหล่เพื่อมาซ่อมบำรุงอากาศยาน โดยบริษัทพิจารณาเลือกผู้ให้บริการด้านอะไหล่จากความสามารถในการวางแผนซ่อมบำรุงอากาศยาน การจัดหาอะไหล่และอุปกรณ์เครื่องบิน ค่าอะไหล่และอุปกรณ์ ค่าบริการ ตลอดจนประสบการณ์ที่ผ่านมาในด้านธุรกิจการบิน

ทั้งนี้การซ่อมบำรุง และการจัดหาชิ้นส่วนและอะไหล่ทางบริษัท อยู่ในระหว่างการดำเนินการติดตั้งระบบ (Envision Software) เข้ามาใช้ดำเนินการบริหารกิจกรรมแทนผู้รับจ้างช่วงที่ใช้อยู่ในปัจจุบันซึ่งคาดว่าจะสามารถใช้ในการบริหารจัดการการซ่อมบำรุงและการจัดหาได้อย่างมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้นจากเดิม

3.5 การจัดหาน้ำมันเชื้อเพลิง

น้ำมันเชื้อเพลิงเป็นต้นทุนหลักของค่าใช้จ่ายของบริษัท โดยในปี 2563 บริษัทมีค่าใช้จ่ายน้ำมันเชื้อเพลิงคิดเป็นร้อยละ 12 ของต้นทุนในการดำเนินงานของบริษัท โดยในอดีตบริษัทซื้อน้ำมันเชื้อเพลิงทั้งหมดผ่านการ



บินไทย ต่อมาในปี 2554 บริษัทได้เริ่มการจัดซื้อน้ำมันเชื้อเพลิงจากผู้ค้าน้ำมันโดยตรง ได้แก่ บริษัท เชลล์แห่งประเทศไทย จำกัดและ บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) และในปี 2561 บริษัทได้ร่วมจัดซื้อน้ำมันร่วมกับการบินไทยตามนโยบาย Thai Group โดยใช้ปริมาณการจัดซื้อน้ำมันทั้งปีไปผูกกับปริมาณการจัดซื้อของบริษัทการบินไทย เพื่อให้เกิดอำนาจในการเจรจาต่อรองทางด้านราคา ทั้งนี้บริษัทมีการส่งซื้อน้ำมันเชื้อเพลิงกับผู้จำหน่ายโดยตรง บริษัทมิได้มีนโยบายซื้อน้ำมันจากบุคคลใดบุคคลหนึ่งอย่างต่อเนื่อง หากเงื่อนไขและราคาได้ดีกว่าบุคคลอื่น เนื่องจากบริษัทสามารถจัดซื้อน้ำมันจากผู้จำหน่ายรายอื่นๆ ได้ เพื่อเป็นการกระจายความเสี่ยงทางด้านการจัดหาน้ำมันอย่างไรก็ตาม การจัดซื้อน้ำมันเชื้อเพลิงจากผู้ค้าน้ำมันรายใหญ่ระดับโลกจะทำให้บริษัทสามารถจัดหาน้ำมันได้อย่างเพียงพอและในราคาที่เหมาะสม

ข้อมูลแสดงราคาน้ำมันดิบ เทียบกับ ราคาน้ำมันเครื่องบิน Brent Spot Price ปี 2557 – 2563
(หน่วย: ดอลลาร์ สหรัฐต่อบาร์เรล)



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

เนื่องจากราคาน้ำมันมีความผันผวนสูง ในปี 2561 คณะกรรมการบริษัทจึงมีนโยบายอนุมัติให้บริษัทเข้าทำสัญญาใช้บริการการป้องกันความเสี่ยงจากความผันผวนของราคาน้ำมันจากการบินไทย ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งภายในนโยบาย Thai Group โดยบริษัทมีนโยบายป้องกันความเสี่ยงจากความผันผวนของราคาน้ำมันในระยะเวลาไม่เกิน 24 เดือน โดยกำหนดให้มีสัดส่วนการป้องกันความเสี่ยงระหว่างร้อยละ 20-50 ของปริมาณการใช้น้ำมันต่อเดือนหรือประกันความเสี่ยงไว้เพียงบางส่วน (Partial Hedge) โดยเป็นการทำสัญญาป้องกันความเสี่ยงกับการบินไทย ซึ่งตามนโยบายการบริหารความเสี่ยงจากราคาน้ำมันของบริษัทดังกล่าว จะช่วยเพิ่มความยืดหยุ่นให้กับบริษัทในการบริหารรายได้และต้นทุน ส่งผลให้บริษัทสามารถปรับราคาการจำหน่ายตั๋วโดยสารได้เฉพาะส่วนที่ยังไม่ได้มีการจำหน่าย เพื่อชดเชยผลกระทบจากราคาน้ำมันได้บางส่วน ซึ่งจะสอดคล้อง



กับกลยุทธ์การตั้งราคาแบบ Dynamic Pricing หรือ การกำหนดค่าตัวโดยสารหลายระดับราคา และระยะเวลาการเปิดจำหน่ายตัวโดยสารล่วงหน้าของบริษัท

โดยทั่วไปบริษัทจะทำการเติมน้ำมันเชื้อเพลิงที่ทำอากาศยานดอนเมืองเป็นหลัก เนื่องจากมีผู้จำหน่ายมากราย ทำให้บริษัทสามารถจัดหาราคาน้ำมันได้ในราคาถูกกว่าการจัดหาและส่งมอบน้ำมันเชื้อเพลิงในจังหวัดอื่นๆ ซึ่งส่วนใหญ่มีผู้จำหน่ายเพียงรายเดียว โดยผู้ค้าน้ำมันที่สามารถส่งมอบได้ที่ทำอากาศยานดอนเมืองจะใช้บริการจัดเก็บ จัดส่ง และเติมน้ำมัน ของบริษัทบริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ("BAFS") ซึ่งเป็นบริษัทเพียงรายเดียวที่ได้รับอนุญาตให้บริการเติมน้ำมัน ณ ทำอากาศยานดอนเมือง

3.6 การดำเนินงานบริเวณท่าอากาศยาน

บริษัทดำเนินการบริการภาคพื้นดินและบริการสนับสนุนภาคพื้นดินต่อผู้โดยสารของบริษัทด้วยตนเอง โดยทำการเช่าอุปกรณ์ที่สำคัญจากท่าอากาศยานต่างๆ ในประเทศ เช่น เคาน์เตอร์เช็คอิน และทางเชื่อมต่อ อย่างไรก็ตาม บริษัทได้ว่าจ้างบุคคลภายนอกที่มีความเชี่ยวชาญในการดำเนินงาน ให้ทำการขนส่งสัมภาระลงทะเบียนของผู้โดยสารไปกลับระหว่างท่าอากาศยานและเครื่องบิน การจัดหารถขนส่งผู้โดยสารระหว่างประตูทางขึ้นเครื่องบิน (Gate) กับเครื่องบิน บันไดขึ้นลงเครื่องบิน และการจัดการขนส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์ (Cargo)

3.7 เครื่องดื่ม

บริษัทยังคงให้บริการอาหารร้อนและเครื่องดื่มแก่ผู้โดยสาร โดยมีการพัฒนารูปแบบผลิตภัณฑ์ใหม่ทั้งหมดให้มีความทันสมัยและเป็นไปตามข้อกำหนดของคุณภาพสินค้าเพื่อให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล โดยสายการบินของเรามีความตั้งใจและมีเป้าหมายที่จะให้ผู้โดยสารเกิดความพึงพอใจและมีความไว้วางใจถึงคุณภาพอาหารของนกแอร์เป็นสำคัญ

- อาหารร้อน บริษัทให้บริการจำหน่ายอาหารร้อนบนเที่ยวบิน เพื่อให้ผู้โดยสารได้เลือกสรรเมนูและรสชาติที่หลากหลาย ทั้งในรูปแบบอาหารสไตล์ไทย หรือนานาชาติ เพื่อความสะดวกสบายในด้านเลือกใช้บริการ ผู้โดยสารสามารถดำเนินการสั่งอาหารล่วงหน้าได้ 24 ชั่วโมงก่อนเดินทางในทุกช่องทางขายของบริษัท โดยอาหารร้อนจะสามารถให้บริการได้ในทุกๆ เที่ยวบินที่ทำการบิน ทั้งเครื่อง 737-800 และ Q-400
- น้ำดื่ม บริษัทคำนึงถึงความสะดวกสบายในการเดินทาง ซึ่งได้ผลิตน้ำดื่ม "นกชื่นใจ" ขนาด 150 มิลลิลิตร โดยมีบรรจุภัณฑ์แบบขวดที่สะดวกต่อการบริโภคและการพกพา อีกทั้งจัดทำ Collection นกชื่นใจเป็นรูปนกชนิดต่างๆ ให้เลือกสรร และยังสามารถสะสมบรรจุภัณฑ์ที่หลากหลายและเป็นที่น่าสนใจพร้อมสร้างความเพลิดเพลินให้กับผู้โดยสารระหว่างเดินทาง

หมายเหตุ : ในปี 2563 นั้น สืบเนื่องจากสถานการณ์โควิด-19 ทำให้บริษัทมีความจำเป็นต้องระงับการบริการอาหารและเครื่องดื่มในบางช่วงตามข้อกำหนดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย โดยบริษัทยังคงวางแผนและพัฒนาศักยภาพด้านอาหารและเครื่องดื่มให้ดียิ่งขึ้น เพื่อสร้างความมั่นใจให้กับผู้โดยสารต่อไป



3.8 การประกันภัย

บริษัทได้ทำประกันภัยสำหรับการบินตามแนวทางปฏิบัติของอุตสาหกรรมการบินนานาชาติ โดยประกันภัยอากาศยานทุกลำของนกแอร์กับบริษัทประกันภัยในประเทศไทย ซึ่งผู้รับประกันภัยจะทำประกันภัยต่อ (Reinsurance) ไปยังตลาดรับประกันภัยต่อต่างประเทศตามมาตรฐานสากลของตลาดการประกันภัยเครื่องบิน

3.9 นโยบายคุณภาพ ความปลอดภัย และความมั่นคง

บริษัทสายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) ยึดถือวิธีปฏิบัติที่ส่งเสริมมาตรฐานสูงสุดด้านความปลอดภัย ความมั่นคง และคุณภาพขององค์กร บริษัทฯ มุ่งมั่นที่จะสรรหาทรัพยากรที่จำเป็นเพื่อดำเนินการให้เป็นไปตามนโยบายนี้ และเพื่อให้เป็นไปตามข้อบังคับและมาตรฐานที่เกี่ยวข้องทั้งหมด

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

บริษัทฯ ส่งเสริมการรายงานปัญหาเรื่องความปลอดภัยและความมั่นคงโดยสมัครใจ ผ่านการสร้าง Just Culture" ให้มีขึ้นทั่วทั้งบริษัท รวมถึงส่งเสริมความซื่อสัตย์ ความเคารพนับถือ 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 และประเมินผลตามกฎระเบียบข้อบังคับและขั้นตอนการดำเนินงานของบริษัท รวมทั้งต้องมีการประกาศใช้ผ่านวิธีการที่ชัดเจนและสามารถวัดผลได้ เช่น มาตรฐานการดำเนินการรักษาความปลอดภัย เพื่อมุ่งให้เกิดคุณภาพสูงสุด

พนักงานทุกคนสามารถเข้าพบ และรายงานปัญหาเรื่องความปลอดภัย ความมั่นคง และคุณภาพต่อประธานเจ้าหน้าที่บริหาร (CEO) ผู้ซึ่งมีหน้าที่และความรับผิดชอบสูงสุดในการดำเนินงานของสายการบินนกแอร์

(4) ทรัพย์สินที่ใช้ในการประกอบธุรกิจ

ทรัพย์สินหลักที่ใช้ในการประกอบธุรกิจของบริษัทส่วนใหญ่อยู่ในรูปแบบของการเช่า ทั้งสัญญาเช่าดำเนินงาน (Operating Lease) และการเช่าพื้นที่ จึงมิได้บันทึกเป็นสินทรัพย์ในงบการเงินของบริษัท เช่น เครื่องบิน ศูนย์ปฏิบัติการการบิน และอาคารสำนักงานใหญ่ แต่ได้บันทึกสินทรัพย์ในส่วนที่เป็นส่วนปรับปรุงเครื่องบินเช่า หรือส่วนปรับปรุง



สัญญาเช่า นอกจากนั้น ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 บริษัทยังมีทรัพย์สินที่ใช้ในการประกอบธุรกิจ ซึ่งบันทึกในงบการเงิน เช่น อุปกรณ์และเครื่องใช้สำนักงานต่างๆ อุปกรณ์สื่อสาร ยานพาหนะ เครื่องคอมพิวเตอร์ และโปรแกรมคอมพิวเตอร์

4.1 เครื่องบิน

เครื่องบินหรืออากาศยานจัดเป็นสินทรัพย์หลักที่ใช้ในการประกอบธุรกิจของบริษัทโดยบริษัททำการเช่าเครื่องบินที่เป็นการเช่าเฉพาะตัวเครื่องบิน โดยมีการกำหนดระยะเวลาเช่า การวางเงินมัดจำ หรือหนังสือค้ำประกันค่าเช่า ค่าสำรองค่าซ่อมบำรุงเครื่องบิน การประกันภัย เงื่อนไขการรับมอบและส่งคืนเครื่องบิน

4.2 สัญญาเช่าดำเนินงานเครื่องบิน

บริษัทและบริษัทย่อยบันทึกค่าเช่าเครื่องบินเป็นสินทรัพย์ในงบแสดงฐานะทางการเงินที่เรียกว่า Right of Use (ROU) โดยเครื่องบินทั้งหมดจดทะเบียนในประเทศไทยโดยเช่าเครื่องบินจากผู้ให้เช่าต่างประเทศหลายราย ซึ่งในปี 2563 บริษัทมีค่าเช่าเครื่องบินตามสัญญาเป็นจำนวน 2,199.44 ล้านบาท โดยมีรายละเอียดดังนี้

ลำดับ	ประเภททรัพย์สิน	จำนวน (ลำ)	อายุสัญญาเช่า (ปี)	อายุสัญญาเช่าเฉลี่ย
1	โบอิง 737-800 (บริษัท)	14	7-12	ระหว่าง 2-9 ปี
2	Q400 Next Gen (บริษัท)	8	12	ระหว่าง 5-8 ปี

4.1.1 สารสำคัญของสัญญาเช่าดำเนินงานเครื่องบิน

1. การชำระค่าเช่าและค่าสำรองการซ่อมบำรุงเครื่องบิน (Supplemental Rent) ภายหลังจากการรับมอบเครื่องบิน บริษัทและบริษัทย่อยต้องชำระค่าเช่าเครื่องบินรายเดือนในอัตราตามที่ตกลงในสัญญาเช่าเครื่องบิน ปัจจุบันค่าเช่ามีอัตราคงที่ตลอดอายุสัญญาเช่า นอกจากนั้น บริษัทจะต้องจ่ายค่าสำรองการซ่อมบำรุงเครื่องบิน (Supplemental Rent หรือ Maintenance Reserve) ตามที่ระบุในสัญญาเช่าเครื่องบินแต่ละฉบับ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 บริษัทและบริษัทย่อยมีเงินสำรองบำรุงรักษาเครื่องบินสำหรับเครื่องบินที่เช่าดำเนินการอยู่ทั้งสิ้น ประมาณ 5,349.47 ล้านบาท
2. เงินประกัน และเงินมัดจำเกี่ยวกับเครื่องบิน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 บริษัทและบริษัทย่อยมีเงินประกันและเงินมัดจำเกี่ยวกับเครื่องบิน เท่ากับ 532 ล้านบาท
3. การประกันภัยเครื่องบิน บริษัทและบริษัทย่อยจำเป็นต้องทำประกันภัยสำหรับเครื่องบิน เครื่องยนต์ ะโหล่ ผู้โดยสาร บุคคลที่สามและทรัพย์สินของบุคคลที่สาม ตามมาตรฐานสากลของตลาดการประกันภัยเครื่องบินตลอดระยะเวลาเช่าเครื่องบิน โดยวงเงินรับผิดชอบใช้จะถูกกำหนดในสัญญาเช่าเครื่องบิน และสายการบินเป็นผู้รับผิดชอบค่าเบี้ยประกันภัย
4. การคืนเครื่องบิน ในสัญญาเช่าเครื่องบินโดยทั่วไปจะกำหนดเงื่อนไขการรับมอบและส่งคืนเครื่องบินเอาไว้ ซึ่งในการส่งมอบคืนเครื่องบินผู้เช่าจะเป็นผู้รับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการซ่อมบำรุงให้เป็นไปตามเงื่อนไขการส่งคืน โดยผู้เช่าตั้งสำรองค่าใช้จ่ายดังกล่าวไว้ตลอดอายุสัญญาเช่า จำนวนเงินที่ตั้งสำรองได้ประมาณการจากค่าซ่อมบำรุงในระดับ Heavy Maintenance บวก



ค่าใช้จ่ายอื่นๆ ที่คาดว่าจะเกิดขึ้น เช่น การปรับสภาพภายในห้องโดยสาร การทาสีเครื่องบิน ค่าซ่อมเครื่องยนต์ เป็นต้น

5. เหตุผิพนัด (Event of Default) หากบริษัทผิพนัดสัญญาเช่า ผู้ให้เช่าเครื่องบินสามารถยกเลิกสัญญาได้ทันที หรือสามารถใช้กระบวนการยุติธรรมเพื่อเรียกร้องค่าเสียหายตามสัญญาได้ ทั้งนี้ เหตุผิพนัดที่อาจเกิดขึ้นสรุปได้ดังต่อไปนี้
 - บริษัทไม่สามารถชำระค่าเช่าตามกำหนดของสัญญาเช่าได้
 - บริษัทไม่สามารถทำประกันภัยตามสัญญาเช่าได้
 - บริษัทไม่สามารถทำตามเงื่อนไขต่างๆ และการปฏิบัติตามคำร้องและรับประกันการเช่าเครื่องบินในสัญญาเช่าได้
 - บริษัทผิพนัดหนี้สินอื่นจำนวนมาก ซึ่งระบุในสัญญาเช่าในแต่ละฉบับ
 - บริษัทประสบปัญหาทางการเงิน หรือ ประสบภาวะล้มละลายหรือมีหนี้สินล้นพ้นตัว
 - บริษัทหยุดดำเนินธุรกิจการบินของบริษัท หรือมีการจำหน่ายสินทรัพย์สำคัญของบริษัท
 - บริษัทมีการเปลี่ยนแปลงอำนาจควบคุมของบริษัท (Change of Control)
 - บริษัทผิพนัดชำระค่าธรรมเนียมที่เกี่ยวข้องกับท่าอากาศยาน เช่น ค่าธรรมเนียมระบบนำร่องเครื่องบิน (Navigation fee) ค่าธรรมเนียมในการขึ้นลงของอากาศยาน (Landing fee)
6. ข้อกำหนดในสัญญา (Covenant) นอกจากนั้น ระหว่างการเช่าเครื่องบินบริษัทจำเป็นต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดในสัญญา ซึ่งสามารถสรุปสาระสำคัญได้ดังต่อไปนี้
 - บริษัทต้องเช่าเครื่องบินเพื่อใช้ในการพาณิชย์เท่านั้น และปฏิบัติตามข้อตกลงของสัญญาตลอดอายุสัญญา โดยจ่ายค่าเช่าตามเงื่อนไขสำคัญระบุในสัญญาเช่าเครื่องบินกำหนดไว้ระหว่างบริษัทและผู้ให้เช่า
 - บริษัทจะเสียค่าปรับ หากมีการส่งคืนเครื่องบินก่อนกำหนดหรือผิพนัดตามสัญญาเช่า
 - บริษัทต้องแจ้งข้อมูลที่สำคัญ เกี่ยวข้องสถานะการเงินของบริษัท รายงานการใช้งานเครื่องบิน และการซ่อมบำรุงอากาศยาน ตามที่ตกลงในสัญญาให้ผู้เช่าทราบ
 - บริษัทต้องไม่ทำการให้เช่าช่วงเครื่องบินต่อแก่ผู้อื่น (Sublease) ยกเว้นจะได้รับความยินยอมเป็นลายลักษณ์อักษรจากผู้ให้เช่า
 - บริษัทต้องอนุญาตให้ตัวแทนของผู้ให้เช่าตรวจสอบเครื่องบิน เมื่อมีการเรียกร้องโดยค่าใช้จ่ายตกเป็นของผู้ให้เช่า
 - บริษัทไม่สามารถแสดงตัวเป็นเจ้าของเครื่องบินลำดังกล่าวได้
 - บริษัทจะเก็บข้อมูลทางการบินของเครื่องบินแต่ละลำตามที่สัญญากำหนด
 - บริษัทจะไม่ดัดแปลงหรือแก้ไขเครื่องบิน ยกเว้นจะได้รับอนุญาตจากผู้ให้เช่า
 - บริษัทต้องบำรุงรักษา และซ่อมแซมเครื่องบินตามที่สัญญากำหนดและแผนการซ่อมบำรุงอากาศยานตามที่ได้รับอนุมัติโดยหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้เครื่องบินสามารถอยู่ในสภาพพร้อมที่ใช้งานได้
 - บริษัทต้องทำประกันภัยเครื่องบินตามที่สัญญาเช่ากำหนดตลอดระยะเวลาการเช่าเครื่องบิน



- บริษัทมีหน้าที่จดทะเบียนเครื่องบินกับกรมการบินพลเรือน รวมถึงการดำเนินการขอใบอนุญาตสำคัญต่างๆ จากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้บริษัทดำเนินการใช้งานเครื่องบินดังกล่าวให้บริการได้ในเชิงพาณิชย์ได้อย่างถูกต้องตามกฎหมาย

7. คำรับรองและรับประกันในการดำเนินการเช่าเครื่องบิน บริษัทจะต้องให้คำรับรองและรับประกันต่อผู้ให้เช่าเครื่องบิน โดยมีสาระสำคัญ ดังต่อไปนี้

- บริษัทเป็นบริษัทจดทะเบียนถูกต้องตามกฎหมายในประเทศที่จัดตั้งบริษัท
- บริษัทมีความสามารถในการลงนามในเอกสารต่างๆ และสามารถปฏิบัติตามการต่างๆ ให้เป็นไปตามสาระสำคัญของสัญญาได้
- บริษัทไม่มีเหตุการณ์ผิดนัดตามสัญญาหรือคดีความค้างใดๆ อันเป็นสาเหตุที่จะกระทบต่อสถานะการเงินและทรัพย์สินของบริษัท ทำให้บริษัทไม่สามารถปฏิบัติตามสัญญาได้
- บริษัทดำเนินการส่งงบการเงินอย่างถูกต้องตามกฎหมายไม่มีเหตุผิดนัดเกิดขึ้น
- บริษัทให้คำรับรองว่าไม่มีเหตุการณ์ใดๆ ที่ก่อให้เกิดผลเสียหาย (Material Adverse Change) ในเงื่อนไขเกี่ยวข้องการเงินของบริษัท

4.3 สัญญารับบริการวางแผนการซ่อมบำรุงเครื่องบิน

บริษัทเข้าทำสัญญารับบริการวางแผนการซ่อมบำรุงเครื่องบินกับผู้ให้บริการหลายราย ขึ้นอยู่กับประเภทของเครื่องบิน ปัจจุบันผู้ให้บริการรายหลักได้แก่ AEPS Limited ซึ่งจัดเป็นผู้ให้บริการที่มีความเชี่ยวชาญและประสบการณ์ในธุรกิจการวางแผนการซ่อมบำรุงเครื่องบินมากกว่า 10 ปี และเป็นที่ยอมรับในอุตสาหกรรมการบิน โดยเนื้อหาสัญญารับบริการวางแผนการซ่อมบำรุงเครื่องบินทั้งหมดรวมทั้งการจัดการอะไหล่เครื่องบิน

4.4 ศูนย์ปฏิบัติการการบิน และอาคารสำนักงานใหญ่

บริษัทมีศูนย์ปฏิบัติการบินหลักที่ทำอากาศยานดอนเมือง และมีสถานีภายในท่าอากาศยานของเส้นทางที่บริษัททำการบิน บริษัทเช่าพื้นที่ในท่าอากาศยานดอนเมืองจาก บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) โดยใช้เป็นลานจอดเครื่องบิน คลังเก็บชิ้นส่วนอะไหล่ เครื่องมือเครื่องใช้และอุปกรณ์เกี่ยวกับเครื่องบิน สำนักงาน และเคาน์เตอร์เช็คอิน สัญญาเช่าดังกล่าวมีระยะเวลา 3 ปี และที่ผ่านมาบริษัทมีการต่ออายุสัญญาเช่าอย่างต่อเนื่อง เนื่องจากยังคงปฏิบัติการบินหลักที่ทำอากาศยานดอนเมือง

เมื่อวันที่ 1 มกราคม 2564 บริษัทได้ย้ายที่ทำการสำนักงานใหญ่มารวมกับที่ท่าอากาศยานดอนเมือง ตั้งอยู่เลขที่ 222 อาคารสวนกลาง ห้องเลขที่ 4235 ชั้น 4 ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงสนามบิน เขตดอนเมือง กรุงเทพมหานคร สัญญาเช่ามีระยะเวลา 3 ปี

4.5 อุปกรณ์

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 บริษัทและบริษัทย่อยมีมูลค่าทางบัญชีของอุปกรณ์ต่างๆ รวม 66.44 ล้านบาท สำหรับการบันทึกบัญชีบริษัทและบริษัทย่อยจะบันทึกด้วยราคาทุนและหักค่าเสื่อมราคาโดยวิธีเส้นตรงตามอายุการใช้งานของสินทรัพย์แต่ละประเภทประมาณ 3-5 ปี ยกเว้นส่วนปรับปรุงอาคาร และส่วนปรับปรุงเครื่องบินเช่า (ค่าทาสีเครื่องบิน) บริษัทและบริษัทย่อยจะพิจารณา ตัดค่าเสื่อมราคาโดยวิธีเส้นตรงตามอายุสัญญาเช่าเครื่องบินแต่ละลำหรืออายุการใช้งานจริงของทรัพย์สินดังกล่าว ดังรายละเอียดต่อไปนี้



รายการ	ราคาทุน	ค่าเสื่อมสะสม	มูลค่าทางบัญชี
ส่วนปรับปรุงสัญญาเช่า	76.72	(67.22)	9.50
ส่วนปรับปรุงเครื่องบินเช่า	73.35	(63.80)	9.55
เครื่องใช้สำนักงาน	18.51	(18.13)	0.38
อุปกรณ์สำนักงาน	24.02	(22.35)	1.67
อุปกรณ์คอมพิวเตอร์	149.52	(144.28)	5.24
อุปกรณ์สื่อสาร	5.04	(4.86)	0.18
เครื่องมือเครื่องใช้		(244.42)	31.51
	275.93		
ยานพาหนะ	5.63	(3.89)	1.74
งานระหว่างปรับปรุง	6.67	-	6.67
รวม	635.39	(568.95)	66.44

4.6 โปรแกรมคอมพิวเตอร์

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 บริษัทและบริษัทย่อยมีโปรแกรมคอมพิวเตอร์ที่ใช้ในประกอบการธุรกิจ ได้แก่ Microsoft Window3 ระบบการสำรองที่นั่ง ระบบบัญชี เครื่องบันทึกการเก็บเงิน (Point of Sale : POS) และระบบซอฟต์แวร์ที่บริษัทพัฒนาขึ้นเอง บริษัทและบริษัทย่อยหักค่าตัดจำหน่ายโดยวิธีเส้นตรงตามอายุการใช้งาน 5 ปีหรือตามอายุสัญญา มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

รายการ	ราคาทุน	ค่าเสื่อมสะสม	มูลค่าทางบัญชี
โปรแกรมคอมพิวเตอร์	207.88	(192.12)	15.76
โปรแกรมระหว่างพัฒนา	11.67	0.00	11.67
รวม	219.55	(192.12)	27.43

4.7 ลูกหนี้การค้า

ลูกหนี้การค้าส่วนใหญ่เป็นลูกหนี้จากการจำหน่ายตั๋วโดยสาร ในส่วนลูกค้าองค์กรซึ่งได้เครดิตเทอมระยะสั้นจากบริษัทประมาณ 30 วัน ในปี 2563 บริษัทและบริษัทย่อยมีค่าเผื่อนี้สงสัยจะสูญเท่ากับ 773.48 ล้านบาท โดยประมาณขึ้นจากประสบการณ์ในการเรียกเก็บเงินในอดีต

สำหรับลูกหนี้การค้าจากการที่เกี่ยวข้องกัน ได้แก่ บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด บริษัท หาดทิพย์ จำกัด (มหาชน) บริษัท เมืองไทยประกันภัย จำกัด (มหาชน) และบริษัท เจ แมกซ์ คอร์ปอเรชั่น จำกัด เป็นค่าให้บริการภาคพื้นทีสถานีบางแห่ง ค่าตั๋วโดยสารเที่ยวบินร่วม (Codeshare agreement) และ ค่าใช้บริการต่างๆ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 บริษัทและบริษัทย่อยมีลูกหนี้การค้าสุทธิเท่ากับ 111.72 ล้านบาท ดังนี้



รายการ	มูลค่าก่อนตัด หนี้สูญ	ค่าเผื่อนี้สงสัย จะสูญ	ลูกหนี้ การค้าสุทธิ
ลูกหนี้การค้ากิจการที่เกี่ยวข้อง	65.72	(62.55)	3.17
ลูกหนี้การค้ากิจการอื่น	819.48	(710.93)	108.55
รวม	885.20	(773.48)	111.72

4.8 สินค้ำคงเหลือ

สินค้ำคงเหลือประกอบด้วยอะไหล่และวัสดุสิ้นเปลืองที่ใช้สำหรับการซ่อมแซมและบำรุงรักษาเครื่องบิน
สินค้ำซื้อมาเพื่อขาย อาหารและเครื่องดื่ม บริษัทและบริษัทย่อยมีนโยบายบันทึกบัญชีสินค้ำคงเหลือในราคาทุน
หรือมูลค่าสุทธิที่จะได้รับแล้วแต่ราคาใดจะต่ำกว่า ราคาทุนคำนวณตามวิธีถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก มูลค่าสุทธิที่จะ
ได้รับเป็นราคาโดยประมาณที่คาดว่าจะขายได้ตามลักษณะการประกอบธุรกิจตามปกติหักด้วยประมาณการ
ต้นทุนที่จำเป็นต้องจ่ายไปเพื่อให้ขายสินค้ำนั้นได้ ทั้งนี้ บริษัทและบริษัทย่อยมิได้ตั้งค่าเผื่อสินค้ำล้าสมัย หรือ
สินค้ำเคลื่อนไหวช้า เนื่องจากสินค้ำของบริษัทเป็นสินค้ำที่ไม่มีลักษณะตามสมัย และได้มีการตรวจสอบ
คุณภาพสินค้ำอยู่เสมอ หากสินค้ำมีการเสื่อมคุณภาพบริษัทและบริษัทย่อยจะทำการตั้งสำรองทั้งจำนวน ณ 31
ธันวาคม 2563 บริษัทและบริษัทย่อยมีสินค้ำคงเหลือเท่ากับ 98.84 ล้านบาท ดังนี้

รายการ	จำนวน (ล้านบาท)
สินค้ำซื้อมาเพื่อขาย	5.43
อาหารและเครื่องดื่ม	0.17
อะไหล่และวัสดุสิ้นเปลืองอื่นๆ	93.24
รวม	98.84

4.9 นโยบายการลงทุนในบริษัทย่อย

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 บริษัทมีนโยบายลงทุนในกิจการที่มีส่วนเกี่ยวเนื่องกันกับบริษัท เพื่อเพิ่ม
ความสามารถในการแข่งขันของบริษัท ในปี 2563 โดยมีรายละเอียดดังนี้

ชื่อบริษัท	ทุนชำระแล้ว	สัดส่วนการ ถือหุ้น	วัตถุประสงค์ จัดตั้ง	สถานะการ ดำเนินการ
1 บริษัท นกฮอดลิเคย์ จำกัด	100,000 บาท	บริษัทถือหุ้นสามัญร้อยละ 99.99 และผู้ถือหุ้นที่เป็นบุคคลธรรมดาอีกร้อยละ 0.01	ประกอบกิจการนำเที่ยว และธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการนำเที่ยว	ดำเนินการอยู่
2 บริษัท นกมั่งคั่ง จำกัด	10,000,000 บาท	บริษัทถือหุ้นสามัญร้อยละ 49 และผู้ถือหุ้นที่เป็นบุคคลธรรมดาถือหุ้นบุริมสิทธิอีกร้อยละ 51	เพื่อร่วมทุนกับ Scoot Pte. Ltd. และบริษัทเพื่อนำมิตร จำกัด เพื่อดำเนินธุรกิจสายการบินราคาประหยัดระหว่างประเทศ	ดำเนินการอยู่



3 บริษัท สายการบินนก สก็อต จำกัด	2,960,784,300 บาท	บริษัท นกแอร์ จำกัด ซึ่ง เป็นบริษัทย่อยของบริษัท ถือหุ้นสามัญร้อยละ 49.65 Scoot PTE. LTD ถือหุ้น ร้อยละ 49 และ บริษัท เพื่อนน้ำมิตร ถือ หุ้นอีกร้อยละ 1.35	เพื่อดำเนินธุรกิจสาย การบินราคาประหยัด สำหรับเส้นทางบิน ระยะกลางและ ระยะไกลในเส้นทางบิน ต่างประเทศ ด้วย เครื่องบิน Wide Body	เล็กกิจการและ อยู่ระหว่างชำระ บัญชี*
-------------------------------------	----------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------

โดยบริษัทมุ่งเน้นการลงทุนในบริษัทย่อยที่มีศักยภาพในการเติบโต และสร้างผลตอบแทนที่ดีจากการลงทุน เพื่อให้บริษัทเป็นผู้นำในธุรกิจสายการบินราคาประหยัดที่ให้บริการแก่ผู้บริโภคได้อย่างครอบคลุม ทั้งนี้ ในการขออนุมัติเกี่ยวกับการลงทุนจะต้องสอดคล้องเป็นไปตามประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุน เรื่อง หลักเกณฑ์ในการทำรายการที่มีนัยสำคัญที่เข้าข่ายเป็นการได้มาหรือจำหน่ายไปซึ่งทรัพย์สิน และประกาศ คณะกรรมการตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย เรื่อง การเปิดเผยข้อมูลและการปฏิบัติการของบริษัทจดทะเบียนในการได้มาหรือจำหน่ายไปซึ่งสินทรัพย์ พ.ศ. 2547

การลงทุนในกิจการดังกล่าวข้างต้น บริษัทจะเน้นการลงทุนระยะยาว โดยพิจารณาจากปัจจัยพื้นฐานของธุรกิจที่จะเข้าไปลงทุน รวมถึงแนวโน้มของธุรกิจนั้นๆ เป็นสำคัญ นอกจากนี้ บริษัทมีนโยบายการลงทุนในสัดส่วนที่มากพอเพื่อให้สามารถมีส่วนร่วมในการบริหารจัดการและกำหนดแนวทางการดำเนินธุรกิจในบริษัทย่อย รวมทั้งการส่งเสริมกิจการที่เข้าลงทุนให้มีการเจริญเติบโตอย่างยั่งยืน

ทั้งนี้ บริษัทอาจมีการลงทุนในธุรกิจอื่นที่เกี่ยวข้องในอนาคต โดยการลงทุนจะต้องมีความสอดคล้องเหมาะสมกับสภาพธุรกิจและแผนยุทธศาสตร์ของบริษัท ในการตัดสินใจลงทุนใดๆ บริษัทจะทำการวิเคราะห์ความเป็นไปได้ของโครงการและพิจารณาถึงศักยภาพ รวมทั้งความเสี่ยงจากการลงทุน และนำเสนอแผนการลงทุนต่อคณะกรรมการบริษัทเพื่อพิจารณา รวมถึงให้คำแนะนำเพื่อลดความเสี่ยงทางการลงทุนที่อาจเกิดขึ้น

*เมื่อวันที่ 29 กรกฎาคม 2563 บริษัท สายการบินนกสก็อต จำกัด ได้จดทะเบียนเลิกกิจการกับกรมพัฒนาธุรกิจการค้าและแต่งตั้งผู้ชำระบัญชีในการดำเนินการชำระบัญชี ส่งผลให้บริษัทสูญเสียการควบคุมในบริษัทย่อยดังกล่าว บริษัทจึงตัดรายการสินทรัพย์และหนี้สินของบริษัทย่อยในมูลค่าตามบัญชี และส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมในบริษัทย่อยเดิมในมูลค่าตามบัญชี และรับรู้ส่วนต่างเป็นกำไรจากการเลิกกิจการของบริษัทย่อยในงบการเงินรวมของกลุ่มบริษัท

4.10 นโยบายการลงทุนในเงินลงทุนระยะยาว

บริษัทและบริษัทย่อยได้เข้าเป็นสมาชิกของ บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด ในปี 2547 และ ปี 2548 ตามลำดับ และต้องเข้าร่วมถือหุ้นตามข้อกำหนดของวิทยุการบิน ตามข้อบังคับของวิทยุการบินมิให้มีการจ่ายปันผล แต่ผู้ถือหุ้นจะได้รับส่วนลดค่าธรรมเนียมในการบริการนำร่อง (Air Navigation Facility Charge) สัดส่วนการถือหุ้นจะเปลี่ยนแปลงเพิ่มขึ้นหรือลดลงตามการจัดสรรของวิทยุการบิน โดยคำนวณจากเที่ยวบินรวมในแต่ละปีของสมาชิก และเงินค่าหุ้นดังกล่าวจะได้รับคืน เมื่อถอนตัวจากการเป็นสมาชิก

เมื่อวันที่ 7 สิงหาคม 2557 ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัท ได้มีมติอนุมัติให้บริษัทร่วมทุนกับ ANA Holding และมหาวิทยาลัยอัสสัมชัญ เพื่อจัดตั้ง บริษัท ไฟล์ท เทอร์นิ่ง (ประเทศไทย) จำกัด (เดิมชื่อ บริษัท แพน แอม อินเตอร์เนชั่นแนล ไฟล์ท เทอร์นิ่ง เซ็นเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด) ซึ่งเป็นศูนย์จัดการอบรมนักบิน



และบุคลากรทางการบิน โดยบริษัทลงทุนเป็นจำนวนเงิน 40,650,000 บาท ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 15 ของทุนจดทะเบียนของการร่วมทุน

4.10.1 สัญญาอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง

การทำความตกลงเที่ยวบินร่วม(Codeshare Agreement) และเช่าเหมาลำ (Charter Agreement)

ปัจจุบันบริษัทได้เข้าทำสัญญาความตกลงเที่ยวบินร่วมกับบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) บริษัท ไทยสมายล์ แอร์เวย์ จำกัด สำหรับเส้นทางบินในประเทศ ภายใต้สัญญา Code Share Agreement และทำสัญญาความตกลงเที่ยวบินร่วมกับบริษัทสายการบินนกสกาย จำกัด สำหรับเส้นทางบินต่างประเทศ ภายใต้สัญญา Interline Traffic Agreement และทำข้อตกลงกับผู้เช่าเหมาลำ (Charterer) ซึ่งถือเป็นเรื่องปกติทั่วไปในอุตสาหกรรมการบิน โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อขยายเครือข่ายทางการตลาดไปได้อย่างกว้างขวาง เพื่อเสริมสร้าง แอร์ไลน์ และลดต้นทุนการดำเนินงาน

ลักษณะสำคัญของสัญญา Code Share Agreement	<ol style="list-style-type: none"> 1. คู่สัญญาทั้งสองตกลงที่จะร่วมมือในการให้บริการทางการบินแก่กัน โดยฝ่ายหนึ่งจะเป็นผู้ทำการบิน และ อีกฝ่ายจะเป็นผู้ดำเนินการด้านการตลาด 2. ผู้ทำการบินจะเป็นผู้ให้บริการเครื่องบินสำหรับผู้โดยสารที่ซื้อตั๋วจากผู้ดำเนินการด้านการตลาด 3. ผู้ทำการบินจะให้บริการผู้โดยสารที่ซื้อตั๋วจากผู้ดำเนินการด้านการตลาดในลักษณะเดียวกันกับที่ให้บริการกับลูกค้าของตนเอง
Interline Traffic Agreement	คู่สัญญาทั้งสองตกลงที่จะร่วมมือในการให้บริการทางการบินแก่กัน โดยทั้งสองฝ่ายจะเป็นผู้ทำการบิน และเป็นผู้ดำเนินการด้านการตลาด (ขายตั๋วโดยสาร) โดยผู้โดยสารสามารถเดินทางโดยใช้หมายเลขการจองเดียวกันได้
Charter Agreement	คู่สัญญาทั้งสองตกลงที่จะร่วมมือในการให้บริการทางการบินแก่กัน โดยฝ่ายหนึ่งจะเป็นผู้ทำการบิน และ อีกฝ่ายจะเป็นผู้ดำเนินการด้านการตลาดโดยผู้ทำการบินจะเป็นผู้ให้บริการเครื่องบินสำหรับผู้โดยสารที่ซื้อตั๋วจากผู้ดำเนินการด้านการตลาด
เส้นทางการบิน	เที่ยวบินร่วมภายในประเทศกับ บริษัท บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด
Code Share Agreement	<ul style="list-style-type: none"> ● ดอนเมือง –ระนอง– ดอนเมือง
Interline Traffic Agreement	เที่ยวบินร่วมเส้นทางต่างประเทศกับ บริษัท สายการบินนกสกาย จำกัด เที่ยวบินนกแอร์ – เชียงใหม่, เชียงราย, หาดใหญ่,ภูเก็ต เที่ยวบินนกสกาย – ไต้หวัน, จีน, ญี่ปุ่น, อินเดีย
Charter Agreement	เส้นทางบินไปประเทศจีน
การยกเลิกสัญญา	1. การบอกเลิกสัญญาคู่สัญญาต้องทำหนังสือแจ้งให้คู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่งทราบล่วงหน้าอย่างน้อย 90 วัน
Code Share Agreement	<ol style="list-style-type: none"> 2. คู่สัญญาสามารถเลิกสัญญาได้ทันทีหากอีกฝ่ายหนึ่งประสบภาวะล้มละลาย หรือเข้าสู่แผนฟื้นฟูกิจการ 3. หากคู่สัญญาฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งผิดสัญญา คู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่งมีสิทธิบอกเลิกสัญญาได้ทันที หากผู้ผิดสัญญาไม่ชดเชยค่าเสียหายภายในกำหนด 30



Interline Traffic Agreement	<p>วันนับตั้งแต่วันที่ได้รับแจ้ง</p> <ol style="list-style-type: none"> การบอกเลิกสัญญาคู่สัญญาต้องทำหนังสือแจ้งให้คู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่งทราบล่วงหน้าอย่างน้อย 90 วัน คู่สัญญาสามารถเลิกสัญญาได้ทันทีหากอีกฝ่ายหนึ่งประสบภาวะเหตุสุดวิสัย เช่น การนัดหยุดงาน, การกระทำจากผู้ก่อการร้าย, สงคราม, การจลาจล ฯลฯ <p>คู่สัญญาต้องแจ้งบอกยกเลิกล่วงหน้ามากกว่า 45 วัน กรณีแจ้งน้อยกว่า 45</p>
Charter Agreement	<p>คู่สัญญาต้องแจ้งบอกยกเลิกล่วงหน้ามากกว่า 45 วัน กรณีแจ้งน้อยกว่า 45 วัน จะมีค่าปรับตามเงื่อนไขในสัญญา</p>

สัญญาว่าจ้างผู้ให้บริการลำเลียงสัมภาระและสินค้า

คู่สัญญา	<p>ผู้ว่าจ้าง : บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) ("บริษัท")</p> <p>ผู้รับจ้าง : บริษัท แพนไทย คาร์โก เอ็กสเพรส จำกัด ("แพนไทย")</p>
ลักษณะสำคัญของสัญญา	<ol style="list-style-type: none"> ผู้รับจ้างตกลงให้บริการ การปฏิบัติการลำเลียงสัมภาระและสินค้า (Loading/Unloading baggage and cargo) บริษัทให้สิทธิแพนไทยในการขายระวางขนส่งสินค้าทางอากาศแก่บุคคลทั่วไป
เส้นทางการบิน	สัญญาฉบับแรกลงนามเมื่อวันที่ 1 เมษายน 2549 และ หากไม่มีการบอกเลิกสัญญาให้ถือว่าสัญญาดังกล่าวต่อไปโดยไม่มีกำหนดอายุ
การยกเลิกสัญญา	<ol style="list-style-type: none"> การบอกเลิกสัญญาคู่สัญญาต้องทำหนังสือแจ้งให้คู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่งทราบล่วงหน้าอย่างน้อย 60 วัน หากคู่สัญญาฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งผิดสัญญา คู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่งมีสิทธิบอกเลิกสัญญาได้ทันที หากผู้ผิดสัญญาไม่ชดเชยค่าเสียหายภายในกำหนด 60 วันนับตั้งแต่วันที่ได้รับแจ้ง

สัญญาว่าจ้างผู้ให้บริการอุปกรณ์ภาคพื้นดิน

คู่สัญญา	<p>ผู้ว่าจ้าง : บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) ("บริษัท")</p> <p>ผู้รับจ้าง : บริษัท วิงเชิร์ฟ จำกัด ("วิงเชิร์ฟ")</p>
ลักษณะสำคัญของสัญญา	ให้บริการการจัดหาอุปกรณ์ภาคพื้นดิน (Ground Support Equipment) แก่อากาศยาน
เส้นทางการบิน	สัญญาฉบับแรกลงนามเมื่อวันที่ 25 มีนาคม 2558 และ มีอายุสัญญา 3 ปี

สัญญาว่าจ้างพนักงานต้อนรับภาคพื้นดิน

คู่สัญญา	<p>ผู้ว่าจ้าง : บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) ("บริษัท")</p> <p>ผู้รับจ้าง : บริษัท ฟูลฟายิลิตี้ จำกัด ("ฟูลฟายิลิตี้")</p>
----------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------



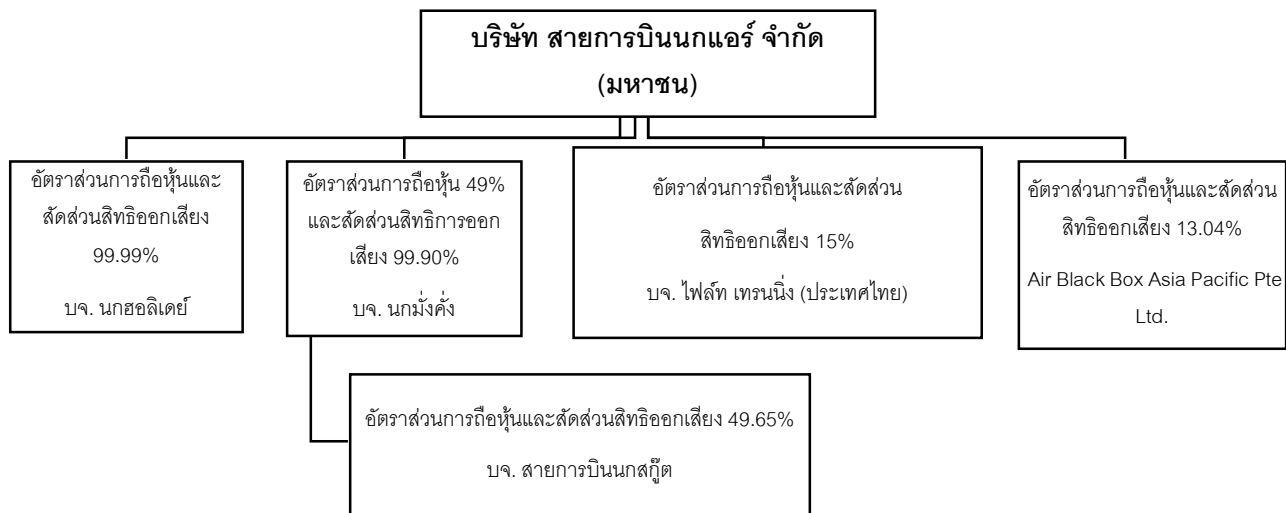
ลักษณะสำคัญของสัญญา	ผู้รับจ้างตกลงให้บริการในการจัดหาพนักงานต้อนรับภาคพื้นเพื่อให้บริการแก่ผู้ว่าจ้าง
เส้นทางการบิน	สัญญาฉบับแรกลงนามเมื่อวันที่ 17 พฤษภาคม 2550 และมีอายุสัญญา 1 ปี

สัญญาให้บริการรับขนส่งสินค้า (Cargo) สำหรับเส้นทางต่างประเทศบริษัทได้ร่วมทำข้อตกลงกับ บริษัท เอวี เอชั่น โซลูชั่น จำกัด เพื่อให้บริการรับขนส่งสินค้าไปต่างประเทศ ซึ่งเริ่มให้บริการ ตั้งแต่วันที่ 1 ส.ค. 2562

ลักษณะสำคัญของสัญญา	เป็นการตกลงให้บริการขนส่งสินค้าไปต่างประเทศ โดยมีการกำหนดค่าบริการขั้นต่ำ
เส้นทางการขนส่งสินค้า	โฮจิมินห์ และ ย่างกุ้ง
การบอกเลิกสัญญา	แจ้งล่วงหน้า 90 วัน

1.3 โครงสร้างการถือหุ้นของกลุ่มบริษัท

1.3.1 โครงสร้างการถือหุ้นของกลุ่มบริษัท ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563



โครงสร้างการลงทุนของกลุ่มบริษัท

ลำดับ	บริษัทย่อย / บริษัทร่วม	สัดส่วน (ร้อยละ)	ลักษณะการประกอบธุรกิจ
1	บริษัท นกมั่งคั่ง จำกัด	49	การลงทุนในบริษัท สายการบินนกสปีด จำกัด ซึ่งประกอบธุรกิจสายการบินราคาประหยัดระหว่างประเทศ ในเส้นทางการบินระยะกลาง
2	บริษัท นกฮอลิเดย์ จำกัด	99.99	ประกอบธุรกิจนำเที่ยว
3	บริษัท ไฟล์ท เทอร์นิง (ประเทศไทย) จำกัด (ชื่อเดิม บริษัท แพน แอม อินเตอร์เนชั่นแนล ไฟล์ท เทอร์นิง	15	ศูนย์ฝึกการบินนานาชาติ ซึ่งเป็นที่ฝึกสอนและอบรมทางการบินแบบครบวงจรที่มีหลักสูตรครอบคลุมทั้งการฝึกอบรม นักบิน ช่างซ่อมบำรุง



ลำดับ	บริษัทย่อย / บริษัทรวม	สัดส่วน (ร้อยละ)	ลักษณะการประกอบธุรกิจ
4	เซ็นเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด Air Black Box Asia Pacific Pte Ltd.	13.04	ลูกเรือ และวิชาชีพทางการบินอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง พัฒนาระบบการจองบัตรโดยสารระหว่างสายการบิน

1.3.2 ความสัมพันธ์กับกลุ่มธุรกิจของผู้ถือหุ้นใหญ่

การไม่พึ่งพิงกันระหว่างนกแอร์กับการบินไทย

ปัจจุบันกรอบการดำเนินธุรกิจและการบริหารจัดการของบริษัทเป็นการดำเนินงานที่เป็นอิสระไม่พึ่งพิงการบินไทย โดยบริษัทมีระบบการบริหารจัดการระบบการสำรองที่นั่ง ระบบเช็คอิน และระบบบัญชีที่เป็นอิสระของตนเอง ด้านการเช่าเครื่องบิน บริษัทมีนโยบายในการเช่าดำเนินงานเครื่องบินจากผู้ให้เช่ารายอื่น ดังจะเห็นได้ว่า ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 บริษัทเช่าดำเนินงานเครื่องบินจากผู้ให้เช่าจากต่างประเทศจำนวน 22 ลำ โดยมีได้เช่าจากการบินไทยแต่อย่างใด

ระบบการจองซื้อตั๋วเครื่องบินและการชำระเงินเป็นระบบงานหลักของสายการบิน บริษัทมีระบบเป็นของตนเองและแตกต่างจากระบบของการบินไทย นอกจากนี้บริษัทยังมีการฝึกอบรมนักบินและพนักงานต้อนรับเอง โดยบริษัทมีหลักสูตรและผู้เชี่ยวชาญผู้ให้การอบรมเป็นของตนเอง

ลักษณะการให้บริการมีความแตกต่างกันโดยการบินไทยซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นที่ดำเนินธุรกิจสายการบินแบบเต็มรูปแบบเน้นให้ความสำคัญกับการให้บริการ เครือข่ายการบิน และความสะดวกรวดเร็วในการเดินทางเป็นสำคัญ ในขณะที่นกแอร์เป็นสายการบินราคาประหยัด ซึ่งจะเน้นการให้บริการในกลุ่มลูกค้าที่ให้ความสำคัญกับราคาตั๋วโดยสารและยอมรับได้กับบริการที่จำกัด เช่น การจำกัดน้ำหนักสัมภาระหรือการมีค่าธรรมเนียมในการปรับเปลี่ยนวันเดินทาง และไม่ต้องการสนามบินที่มีเส้นทางการบินที่เชื่อมโยงกับสนามบินอื่นๆ กล่าวคือ การให้บริการจะเน้นการบริการขนส่งผู้โดยสารระหว่างจุดหมายการเดินทาง (Point to point) เป็นหลัก

ความเป็นอิสระในการดำเนินธุรกิจของนกแอร์

บริษัทได้วางกรอบการบริหารจัดการและการบริหารงานร่วมกันเพื่อความชัดเจนในการดำเนินธุรกิจ แม้ว่าลักษณะการประกอบธุรกิจของบริษัทจะใกล้เคียงกับการบินไทย ดังนี้

โครงสร้างการถือหุ้น

ถึงแม้ว่าการบินไทยจะมีสัดส่วนการถือหุ้นในนกแอร์ราวร้อยละ 13 แต่ก็มิได้เป็นผู้ถือหุ้นใหญ่รายเดียวที่มีจำนวนเสียงเบ็ดเสร็จ เนื่องจากโครงสร้างผู้ถือหุ้นนกแอร์ภายหลังเข้าจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย จะประกอบด้วยผู้ถือหุ้นใหญ่รายอื่นๆ เช่น ผู้บริหาร ผู้ถือหุ้นรายใหญ่อื่นๆ และผู้ถือหุ้นรายย่อยซึ่งจะทำให้การดำเนินงานของนกแอร์เป็นอิสระ



โครงสร้างกรรมการบริษัท

เนื่องด้วยศาลล้มละลายกลางได้มีคำสั่งอนุมัติให้บริษัทเข้าสู่กระบวนการฟื้นฟูกิจการและแต่งตั้งผู้ทำแผนฟื้นฟูกิจการในวันที่ 4 พฤศจิกายน 2563 ส่งผลให้กรรมการทั้งหมดหมดอำนาจในการบริหารอันเนื่องมาจากการเข้าสู่กระบวนการฟื้นฟูกิจการของบริษัทและการแต่งตั้งผู้ทำแผนให้เป็นผู้มีอำนาจในการกำหนดแนวทางการบริหารแทน

โครงสร้างการบริหาร

บริษัทมีโครงสร้างการบริหารซึ่งเป็นอิสระจากการบินไทย โดยประธานเจ้าหน้าที่บริหารและผู้บริหารทุกท่านมิใช่ตัวแทนจากการบินไทย

การไม่ใช้ข้อมูลภายในเพื่อประโยชน์ของบริษัทอื่น ๆ

นอกเหนือจากมาตรการในการป้องกันความขัดแย้งทางผลประโยชน์เพื่อให้บริษัทสามารถประกอบธุรกิจได้อย่างเป็นอิสระ มาตรการป้องกันการใช้ข้อมูลภายในเป็นอีกมาตรการหนึ่งที่จำเป็นและสื่อให้เห็นว่าบริษัทมีความมุ่งมั่นที่จะดำเนินการตามแนวทางการกำกับดูแลกิจการที่ดี

ดังนั้น บริษัทจึงมีนโยบายในการป้องกันการใช้ข้อมูลภายในที่ระบุห้ามมิให้ กรรมการ ผู้บริหาร พนักงาน และลูกจ้างของบริษัทหรืออดีตกรรมการ ผู้บริหาร พนักงาน และลูกจ้างที่ลาออกแล้ว เปิดเผยข้อมูลภายใน หรือความลับของบริษัท ตลอดจน ข้อมูลความลับของคู่ค้าของบริษัท ที่ตนได้รับทราบจากการปฏิบัติหน้าที่ให้บุคคลภายนอกรับทราบ (เป็นระยะเวลา 1 ปีหลังพ้นสภาพ กรณีลาออก) แม้ว่าการเปิดเผยข้อมูลดังกล่าวจะไม่ทำให้เกิดผลเสียแก่บริษัทและคู่ค้าของบริษัท และมีหน้าที่ในการใช้ข้อมูลภายในของบริษัทเพื่อประโยชน์การดำเนินธุรกิจของบริษัทเท่านั้น ทั้งนี้ห้ามมิให้นำความลับ และ/หรือ ข้อมูลภายในของบริษัทไปใช้ประโยชน์ให้แก่บริษัทอื่นที่ตนเองเป็น ผู้ถือหุ้น กรรมการ ผู้บริหาร พนักงาน และลูกจ้าง

นอกเหนือจากนั้น กรรมการทุกท่านของบริษัทยังมีภาระหน้าที่ตามพระราชบัญญัติหลักทรัพย์ และตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย มาตรา 89/11 มาตรา 89/12 และมาตรา 89/13 ที่ระบุห้ามมิให้กรรมการหรือบุคคลที่เกี่ยวข้องนำข้อมูลของบริษัทไปใช้เพื่อผลประโยชน์ทางการเงินอื่นๆ นอกเหนือจากที่พึงได้ตามปกติ หรือ การใช้ข้อมูลดังกล่าวทำให้บริษัทได้รับความเสียหาย

ดังนั้น กรรมการบริษัทจึงมีหน้าที่ที่จะต้องรักษาข้อมูลภายในของบริษัทที่ล่วงรู้มา และไม่เผยแพร่ต่อบุคคลภายนอกและ/หรือการบินไทย

หากกรรมการตัวแทนของการบินไทย เปิดเผยข้อมูลภายในของนกแอร์ต่อการบินไทย จะถือว่ามีความผิดต่อนโยบายดังกล่าวของบริษัท และถือว่ามีความผิดต่อพระราชบัญญัติบริษัทมหาชนจำกัด ดังนั้นผู้ถือหุ้นซึ่งรวมกันไม่น้อยกว่าร้อยละ 5 สามารถที่จะใช้สิทธิในการเรียกค่าเสียหายจากกรรมการท่านดังกล่าว และระงับการทำรายการที่เกิดความเสียหาย รวมถึงถอดถอนกรรมการที่ก่อให้เกิดความเสียหายได้ ทำให้กรรมการบริษัทจำเป็นต้องรักษาและไม่เผยแพร่ข้อมูลภายในของบริษัท

1.3.3 นโยบายเกี่ยวกับการป้องกันความขัดแย้งทางผลประโยชน์

บริษัทมีนโยบายเกี่ยวกับการป้องกันความขัดแย้งทางผลประโยชน์เพื่อให้บริษัทสามารถดำเนินธุรกิจได้อย่างเป็นอิสระ และให้มั่นใจได้ว่ารายการดังกล่าวทำเพื่อผลประโยชน์สูงสุดของบริษัทเท่านั้น โดยระบุให้ผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องหรือมีส่วนได้เสียกับรายการที่พิจารณา ต้องแจ้งให้บริษัททราบถึงความสัมพันธ์หรือการมีส่วนได้เสียของตนในรายการดังกล่าว และต้องไม่เข้าร่วมการพิจารณาตัดสินใจรวมถึงไม่มีอำนาจอนุมัติในธุรกรรมนั้นๆ

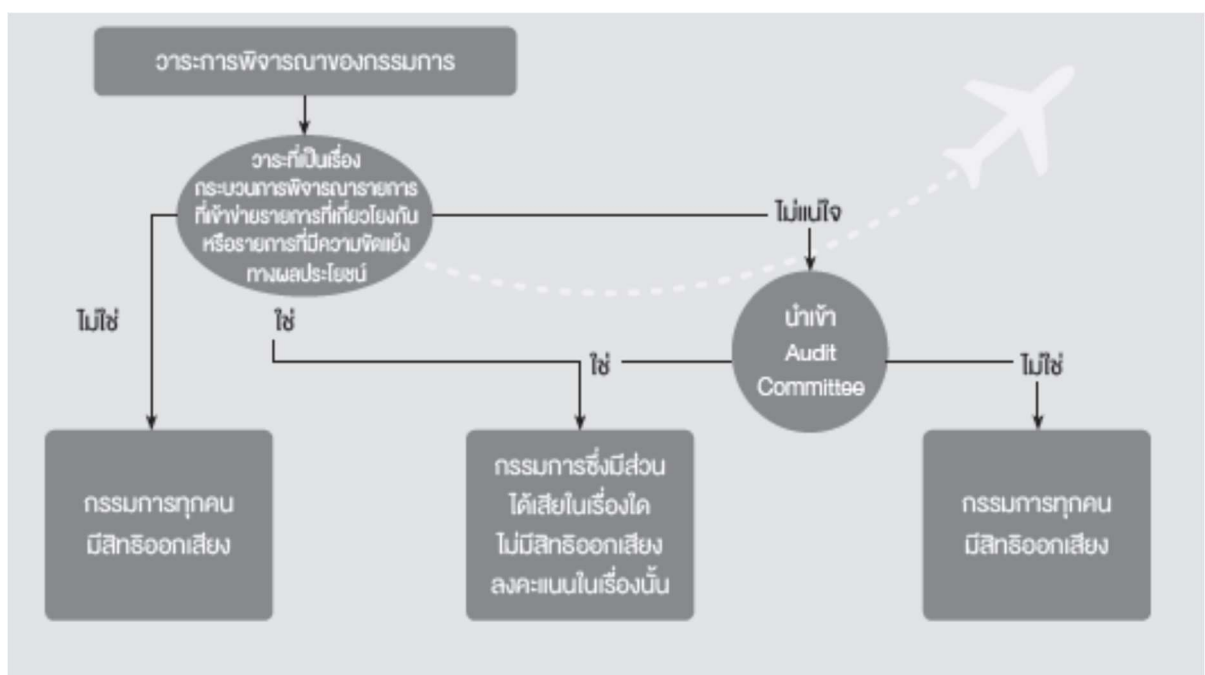


นอกจากนั้น กรรมการและผู้บริหารจะต้องนำเสนอวาระการประชุมใดๆ ที่คาดว่าจะเป็นการประชุมที่อาจจะก่อให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์ระหว่างบริษัทกับผู้ถือหุ้นใหญ่รายใดๆ ให้กับคณะกรรมการตรวจสอบพิจารณา ก่อน หากคณะกรรมการตรวจสอบพิจารณาว่ารายการดังกล่าวเข้าข่ายดังต่อไปนี้ คือ รายการที่เกี่ยวข้องกัน คณะกรรมการตรวจสอบจะต้องเสนอให้คณะกรรมการบริษัทดำเนินการตามประกาศของคณะกรรมการตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยเรื่องการเปิดเผยข้อมูลและการปฏิบัติการของบริษัทจดทะเบียนในรายการที่เกี่ยวข้องกัน พ.ศ. 2546 หรือ

1. รายการที่เกี่ยวข้องกัน คณะกรรมการตรวจสอบจะต้องเสนอให้คณะกรรมการบริษัทดำเนินการตามประกาศของคณะกรรมการตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยเรื่องการเปิดเผยข้อมูลและการปฏิบัติการของบริษัทจดทะเบียนในรายการที่เกี่ยวข้องกัน พ.ศ. 2546 หรือ
2. หากรายการเข้าข่ายความขัดแย้งทางผลประโยชน์ คณะกรรมการตรวจสอบจะได้แจ้งให้คณะกรรมการบริษัททราบถึงประเด็นของความขัดแย้งทางผลประโยชน์ที่อาจเกิดขึ้นและแจ้งคณะกรรมการบริษัทได้ทราบถึงรายชื่อกรรมการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ เพื่อที่จะให้คณะกรรมการบริษัทและกรรมการท่านดังกล่าวปฏิบัติตามมาตรา 80 ของพระราชบัญญัติบริษัทมหาชนจำกัดอย่างเคร่งครัด

อีกทั้งหากผู้บริหารหรือกรรมการบริษัทเห็นว่ารายการใดรายการหนึ่งเป็นรายการที่เข้าข่ายรายการที่เกี่ยวข้องหรือรายการที่มีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ อย่างชัดเจนและเจตนาจะปฏิบัติตามประกาศของคณะกรรมการตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยเรื่องการเปิดเผยข้อมูลและการปฏิบัติการของบริษัทจดทะเบียนในรายการที่เกี่ยวข้องกัน พ.ศ. 2546 และ/หรือ มาตรา 80 ของพระราชบัญญัติบริษัทมหาชนจำกัด ว่าด้วยการงดออกเสียงของกรรมการที่มีส่วนได้เสียทั้งทางตรงหรือทางอ้อม ผู้บริหารหรือกรรมการอาจเสนอวาระดังกล่าวเข้าที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทโดยตรงได้โดยไม่จำเป็นต้องขอความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบก่อนได้

แผนภาพแสดงกระบวนการพิจารณารายการที่เข้าข่ายรายการที่เกี่ยวข้องกัน หรือรายการที่มีความขัดแย้งทางผลประโยชน์





1.3.4 ผู้ถือหุ้น

รายชื่อผู้ถือหุ้นสูงสุด 10 รายแรก จำนวนหุ้นและสัดส่วนการถือหุ้น ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 มีดังนี้

ผู้ถือหุ้น	จำนวนหุ้นสามัญ	
	จำนวน (หุ้น)	สัดส่วน (ร้อยละ)
1. นางหทัยรัตน์ จุฬางกูร	983,864,225	26.383
2. นายณัฐพล จุฬางกูร	972,109,455	26.068
3. นายทวีชัย จุฬางกูร	839,569,900	22.513
4. บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)	495,390,721	13.284
5. ดร.ธรรม จิราธิวัฒน์	11,600,000	0.311
6. นายพาที สารสิน	11,500,000	0.308
7. นายสมเกียรติ ชินธรรมมิตร	10,906,000	0.292
8. นางปิริยา อภิโนทัย	10,392,400	0.279
9. นายสุทธิธรรม จิราธิวัฒน์	10,036,800	0.269
10. นายกุลวุฒิ วิวิธน์มาลี	7,262,627	0.195

1.4 จำนวนทุนจดทะเบียนและทุนชำระแล้ว

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 บริษัทสายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) บริษัทมีทุนจดทะเบียน 4,197,166,631 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้ หุ้นละ 1 บาท รวมทั้งสิ้น 4,197,166,631 บาท โดยมีทุนจดทะเบียนที่ชำระแล้วจำนวน 3,729,186,806 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 1 บาท รวมทั้งสิ้น 3,729,186,806 บาท โดยบริษัทได้นำหุ้นสามัญเข้าจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยในหมวดธุรกิจขนส่งและโลจิสติกส์ กลุ่มอุตสาหกรรมบริการ โดยใช้ชื่อย่อหลักทรัพย์ว่า “NOK”

1.5 หลักทรัพย์ของบริษัท

ตามที่ บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) (“บริษัท”) ได้จัดสรรใบสำคัญแสดงสิทธิที่จะซื้อหุ้นสามัญของบริษัท ครั้งที่ 1 (NOK-W1) (“ใบสำคัญแสดงสิทธิ”) ให้แก่ผู้ถือหุ้นเดิมของบริษัทที่จองซื้อและได้รับจัดสรรหุ้นสามัญเพิ่มทุนที่ออกและเสนอขายให้แก่ผู้ถือหุ้นเดิมตามสัดส่วนการถือหุ้น (Rights Offering) และได้มีผู้ถือใบสำคัญแสดงสิทธิใช้สิทธิตามใบสำคัญแสดงสิทธิในการใช้สิทธิครั้งสุดท้าย ซึ่งครบกำหนดเมื่อวันที่ 29 พฤษภาคม 2563

1.6 นโยบายการจ่ายเงินปันผล

บริษัทมีนโยบายจ่ายเงินปันผลของบริษัทให้แก่ผู้ถือหุ้นในอัตราไม่น้อยกว่าร้อยละ 25 ของกำไรสุทธิตามงบการเงินเฉพาะกิจการของบริษัท หลังหักภาษีเงินได้นิติบุคคล และหลังหักสำรองตามกฎหมายในแต่ละปี ทั้งนี้ ในการพิจารณาการจ่ายเงินปันผลในแต่ละครั้ง บริษัทจะพิจารณาการจ่ายเงินปันผลโดยคำนึงถึงปัจจัยต่างๆ เพื่อก่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดแก่ผู้ถือหุ้น เช่น ผลการดำเนินการและฐานะทางการเงินของบริษัท แผนการลงทุนในแต่ละช่วงเวลา ตามที่คณะกรรมการบริษัทเห็นสมควรหรือเห็นว่ามีเหมาะสม และการจ่ายเงินปันผลนั้นจะต้องไม่มีผลกระทบต่อการดำเนินงานปกติของบริษัทอย่างมีนัยสำคัญ



2. การบริหารจัดการความเสี่ยง

2.1 นโยบายและแผนการบริหารความเสี่ยง

บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) มีความมุ่งมั่นในการดำเนินการด้านการบริหารความเสี่ยงให้เชื่อมโยงกับกลยุทธ์แบบบูรณาการอย่างเป็นรูปธรรมทั่วทั้งองค์กรตามแนวทางปฏิบัติที่ดีในระดับมาตรฐานสากล เพื่อเป็นเครื่องมือในการบริหารจัดการ ป้องกันและลดความสูญเสียที่อาจเกิดขึ้น รวมถึงการใช้ประโยชน์ในการสร้างโอกาสและการแสวงหาผลตอบแทนทางธุรกิจที่เพิ่มขึ้น สามารถตอบสนองต่อความคาดหวังของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่มอย่างสมดุล อันจะนำไปสู่ระบบการกำกับดูแลกิจการที่ดีเพื่อการพัฒนาอย่างยั่งยืน จึงกำหนดนโยบายการบริหารความเสี่ยง ดังต่อไปนี้

1. ให้การบริหารความเสี่ยงเป็นความรับผิดชอบของผู้บริหารและพนักงานทุกระดับชั้น ที่ต้องตระหนักถึงความเสี่ยงที่มีในการปฏิบัติงานในหน่วยงานของตนและบริษัทฯ โดยมีกลไกในการบริหารและกำกับความเสี่ยงด้านต่างๆ ให้อยู่ในระดับที่เพียงพอและเหมาะสม
2. ให้มีกรอบและทบทวนกระบวนการบริหารความเสี่ยงให้เป็นไปตามมาตรฐานที่ดี เพื่อให้บริษัทฯ สามารถบริหารจัดการความเสี่ยงที่อาจส่งผลกระทบต่อการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ อย่างมีประสิทธิภาพ
3. ให้มีการประเมินความเสี่ยงในด้านต่างๆ เพื่อจัดเตรียมแผนรองรับความเสี่ยงที่อาจมีนัยสำคัญที่จะส่งผลกระทบต่อการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ และให้บริษัทฯ สามารถดำเนินธุรกิจได้ตามเป้าหมายที่กำหนดไว้
4. ให้นำเทคโนโลยีสารสนเทศมาใช้สนับสนุนและบริหารจัดการระบบการบริหารความเสี่ยงขององค์กรอย่างเหมาะสมและทันต่อสถานการณ์
5. ให้มีแผนงานและกิจกรรม เพื่อสนับสนุนให้ผู้บริหารและพนักงานทุกระดับชั้นสามารถเข้าถึงแหล่งข้อมูลข่าวสารด้านการบริหารความเสี่ยงอย่างทั่วถึงและมีส่วนร่วมในกิจกรรมต่างๆ รวมถึงการปลูกฝังจิตสำนึกด้านความเสี่ยงให้แก่พนักงานตลอดจนส่งเสริมให้เกิดเป็นวัฒนธรรมในองค์กรอย่างยั่งยืน

2.2 ปัจจัยความเสี่ยงต่อการดำเนินธุรกิจของบริษัท

บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) “บริษัท” ดำเนินธุรกิจโดยคำนึงถึงความปลอดภัยเป็นลำดับแรก การให้บริการที่มีประสิทธิภาพและการมอบประสบการณ์การเดินทางที่ประทับใจให้กับผู้โดยสาร นอกจากนี้บริษัท ยังให้ความสำคัญเกี่ยวกับการบริหารความเสี่ยงทั่วทั้งองค์กร โดยกำหนดนโยบายการบริหารความเสี่ยง (Risk Management Policy) ที่สอดคล้องกับหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีและมาตรฐานระดับสากล ที่ผู้บริหารและพนักงานทุกระดับได้ยึดถือเป็นแนวปฏิบัติ โดยในปี 2563 บริษัท มีปัจจัยเสี่ยงที่เป็นสาระสำคัญจากการดำเนินธุรกิจภาพรวม ดังนี้

1. ปัจจัยเสี่ยงด้านกลยุทธ์ (Strategic Risk Factor)

ธุรกิจสายการบินเป็นธุรกิจหนึ่งที่ได้รับผลกระทบจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคโควิด-19 ในปี 2563 อันเนื่องมาจากการลดลงอย่างมากของจำนวนผู้โดยสาร ผู้โดยสารส่วนใหญ่จะเลือกเดินทางเฉพาะเท่าที่มีความจำเป็น ส่งผลหลายสายการบินทำการยกเลิกเที่ยวบินเนื่องจากผลประกอบการที่ลดลงอย่างมาก แม้บริษัทเองก็ได้รับผลกระทบจากสถานการณ์ดังกล่าวเช่นกัน แต่บริษัทตระหนักดีถึง

ความจำเป็นในการเดินทางของผู้โดยสาร รวมถึงสวัสดิภาพในการเดินทาง จึงมีการปรับเปลี่ยนกลยุทธ์ในการวางแผนเที่ยวบินและแจ้งผู้โดยสารล่วงหน้าในระยะเวลาที่เหมาะสม รวมไปถึงมาตรการรองรับสำหรับการยกเลิกหรือเลื่อนเที่ยวบิน เพื่อให้มั่นใจว่าผู้โดยสารจะสามารถเดินทางไปยังจุดหมายปลายทางได้ตามกำหนดการที่วางไว้ ซึ่งการวางแผนล่วงหน้าดังกล่าวสามารถช่วยให้ผู้โดยสารปรับเปลี่ยนการวางแผนการเดินทางและช่วยบริษัทในการลดต้นทุนลงได้อีกด้วย

นอกจากสวัสดิภาพในการเดินทางของผู้โดยสารไปยังจุดหมายปลายทางตามกำหนดการแล้ว บริษัทได้ตระหนักดีถึงการป้องกันการแพร่ระบาดของโรคโควิด-19 จึงได้จัดให้มีการทำความสะอาดฆ่าเชื้อโรคในทุกเที่ยวบินตามมาตรฐานของผู้ผลิตอากาศยาน มีมาตรการการคัดกรองผู้โดยสารและพนักงาน รวมไปถึงการแจกอุปกรณ์ป้องกันให้แก่ผู้โดยสารในเที่ยวบิน อาทิเช่น หน้ากากอนามัย กระดาษชำระเพื่อฆ่าเชื้อ ผ้ารองเบาะโดยสาร เป็นต้น สิ่งเหล่านี้ล้วนเป็นสิ่งดึงดูดให้ผู้โดยสารเกิดความเชื่อมั่นในบริษัทมากขึ้น

2. ปัจจัยเสี่ยงด้านการปฏิบัติการ (Operational Risk Factor)

แม้จะเผชิญกับสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคโควิด-19 โดยเห็นว่าการให้บริการผู้โดยสารต้องการเดินทางแล้ว บริษัทยังต้องยื่นหยัดให้การสนับสนุนช่วยเหลือด้านการขนส่งเวชภัณฑ์ รวมถึงอุปกรณ์ทางการแพทย์ การขนถ่ายอวัยวะ พร้อมบุคลากรทางการแพทย์ กับศูนย์รับบริจาคอวัยวะ สภากาชาดไทย รวมไปถึงผู้โดยสารที่ต้องเดินทางไปพบแพทย์ตามนัดหมาย บริษัทมีความมุ่งมั่นและให้ความสำคัญอย่างมากในการให้บริการที่ดีต่อผู้โดยสารทั้งภายในประเทศและต่างประเทศ การเว้นระยะห่างของที่นั่งในห้องโดยสาร การทำความสะอาดเครื่องบินแบบขั้นสูงสุดทุกวัน (Disinfection / Deep Clean) ไม่ว่าจะเป็นการทำความสะอาด 34 จุดสัมผัสร่วมที่ผู้โดยสารมีโอกาสสัมผัสบนเครื่องบินได้บ่อยครั้ง เช่น ที่นั่งผู้โดยสารทุกจุด ห้องน้ำ ช่องเก็บสัมภาระ และครัว เป็นต้น รวมถึงการเปลี่ยนแผ่นกรองอากาศ “HEPA Filters” ในเครื่องบิน และการฉีดพ่นทำความสะอาดบนรถโดยสารรับส่งผู้โดยสาร

เนื่องจากจำนวนเที่ยวบินที่ลดลงจากสถานการณ์ดังกล่าว ส่งผลต่อการลดลงของจำนวนชั่วโมงการใช้งานเครื่องบินที่ลดลง บริษัทได้ติดต่อกับบริษัทผู้ผลิตอากาศยานและอะไหล่อย่างใกล้ชิด เพื่อปรับปรุงประสิทธิภาพในการซ่อมบำรุงอากาศยานให้เหมาะสม สอดคล้องกับลักษณะเที่ยวบินและชั่วโมงการใช้งานของเครื่องบินที่แตกต่างไปจากเดิมมาก

ด้านระบบเทคโนโลยีสารสนเทศและอินเทอร์เน็ตซึ่งปัจจุบันมีความสำคัญอย่างมากต่อการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ โดยเฉพาะระบบเว็บไซต์ (Website) ระบบสำรองที่นั่ง (Reservation System) และระบบ Check-in ทั้งนี้บริษัทได้มีมาตรการป้องกัน

ปัญหาหากระบบเกิดข้อขัดข้อง โดยมีการจัดทำสำรองข้อมูลทุกวันและยังมีการตั้งศูนย์ข้อมูลสำรองฉุกเฉิน (Disaster Recovery Site) โดยหากมีปัญหาก่เกิดขึ้นกับศูนย์ข้อมูลหลัก ข้อมูลที่มีการสำรองไว้ที่ศูนย์ข้อมูลสำรองฉุกเฉินจะสามารถนำมาใช้งานได้ทันที บริษัทฯได้ดำเนินการจัดทำเครือข่ายเน็ตเวิร์คสำรองในกรณีที่การติดต่อบนเครือข่ายเน็ตเวิร์คหลักมีปัญหาเพื่อให้การดำเนินงานเป็นไปอย่างราบรื่น และไม่กระทบต่อธุรกิจ อีกทั้งบริษัทฯยังมีมาตรการป้องกันการละเมิดลักลอบนำข้อมูลของลูกค้าไปใช้ทางผิดกฎหมาย โดยออกแบบระบบเพื่อป้องกันการถูกบุกรุกจากผู้ไม่หวังดีและภัยคุกคามไซเบอร์ มีการ



กำหนดรหัสข้อมูล ตามมาตรฐาน การทดสอบการบุกรุกเพื่อปิดข้อบกพร่องเป็นประจำทุกปี และเก็บรายละเอียดการเข้าใช้ระบบตามพระราชบัญญัติคอมพิวเตอร์ทุกประการ

ด้วยการดำเนินการดังที่กล่าวมานั้น ส่งผลให้การดำเนินงานที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการหรือเที่ยวบินที่มีความล่าช้า (Flight Delay) มีจำนวนลดลงอย่างต่อเนื่อง

3. ปัจจัยเสี่ยงด้านการเงิน (Financial Risk Factor)

ต้นทุนหลักของธุรกิจสายการบินอันได้แก่ ราคาน้ำมันอากาศยาน ค่าซ่อมบำรุงอากาศยาน และค่าเช่าอากาศยาน โดยทั่วไปจะถูกเรียกเก็บในรูปแบบของเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐ (US Dollars) ทำให้อัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศส่งผลต่อกำไรขาดทุนของบริษัทอย่างมีนัยสำคัญ

สำหรับค่าเช่าอากาศยาน ซึ่งเป็นอีกต้นทุนหลักของธุรกิจการบิน บริษัทได้มีการเจรจาทอรองกับผู้ให้เช่าอากาศยานทุกรายในการปรับค่าเช่าต่างๆ ซึ่งนับเป็นอีกช่องทางที่มีนัยสำคัญในการลดค่าใช้จ่ายของบริษัทลง

การเข้าสู่กระบวนการฟื้นฟูกิจการของบริษัทในช่วงปี 2563 นับเป็นอีกตัวช่วยหนึ่งในการปรับปรุงด้านการเงินของบริษัท เนื่องจากหนี้จะถูกจัดการอย่างเหมาะสมตามแผนที่ได้รับการอนุมัติจากเจ้าหนี้และศาลล้มละลายกลาง

จากสถานการณ์แพร่ระบาดของโรคโควิด-19 ดังกล่าว ภาครัฐได้ยื่นมือเข้ามาช่วยเหลือธุรกิจสายการบินในปรับลดอัตราค่าธรรมเนียมบางประเภทลง อาทิเช่น อัตราภาษีสรรพสามิตน้ำมันเครื่องบิน ค่าบริการในการขึ้นลงของอากาศยาน (Landing Charge) ค่าบริการที่เก็บอากาศยาน (Parking charge) ค่าบริการการเดินอากาศ (Air Navigation Service Charge) รวมทั้งการขยายระยะเวลาชำระหนี้ (Credit Terms) ในบางรายการ การอุดหนุนเหล่านี้ช่วยให้ธุรกิจสายการบินสามารถประคับประคองตัวเองได้ดีขึ้นในช่วงเวลาที่ยากลำบาก

นอกจากนี้บริษัทยังดำเนินนโยบายอย่างเคร่งครัดในการปรับโครงสร้างองค์กร การลดค่าใช้จ่าย ลดภาระหนี้ต่างๆ ของบริษัท โดยผลจากนโยบายดังกล่าวทำให้บริษัทสามารถลดค่าใช้จ่ายได้อย่างมีนัยสำคัญ เมื่อเปรียบเทียบกับปีที่ผ่านมาในช่วงเวลาเดียวกัน รวมถึงการดำเนินนโยบายที่จะสร้างรายได้เพิ่ม เพื่อให้บริษัทดำรงไว้ซึ่งความเป็นปกติของสถานะทางการเงินและสภาพคล่องของบริษัท ต่อไป

4. ปัจจัยเสี่ยงด้านกฎหมาย ข้อบังคับ และระเบียบต่างๆที่เกี่ยวข้อง (Compliance Risk Factor)

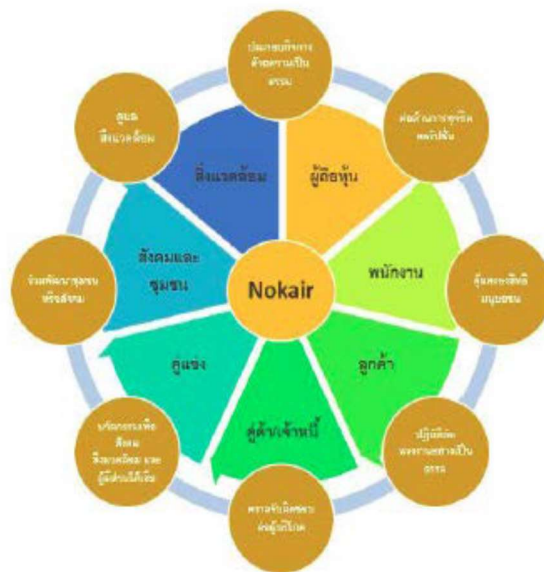
การดำเนินธุรกิจของบริษัท ระหว่างอยู่ในกระบวนการฟื้นฟูกิจการ นอกจากการปฏิบัติตามข้อบังคับของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (CAAT) ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย (SET) และสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ (ก.ล.ต.) และอื่นๆ ที่บริษัทต้องปฏิบัติตามโดยเคร่งครัด บริษัทมีหน้าที่ต้องปฏิบัติตามข้อกำหนด ข้อบังคับ เกี่ยวกับการฟื้นฟูกิจการของศาลล้มละลายกลาง ซึ่งอาจทำให้กระบวนการทำงาน การดำเนินธุรกิจของบริษัทมีความเข้มงวดขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ

สำหรับปี 2563 ที่ผ่านมา บริษัทได้มีการติดตามและทบทวนความเสี่ยงที่มีนัยสำคัญต่อองค์กร รวมทั้งการปรับปรุงแผนการบริหารความเสี่ยง เพื่อลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น อันจะส่งผลต่อการบรรลุ

วัตถุประสงค์หรือเป้าหมายของบริษัทฯ เพื่อให้ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกภาคส่วนมั่นใจว่า บริษัทจะสามารถขับเคลื่อนองค์กรได้อย่างมีประสิทธิภาพ สร้างมูลค่าเพิ่มและสามารถเติบโตทางธุรกิจต่อไป

3. ความรับผิดชอบต่อสังคม

บริษัทได้ตระหนักถึงความสำคัญกับความรับผิดชอบต่อสังคมตลอดระยะเวลาหลายปีที่ผ่านมา โดยนอกเหนือจากการกำกับดูแลกิจการที่ดี บริษัทยังได้ให้ความสำคัญกับเรื่องของความรับผิดชอบต่อสังคม โดยคำนึงถึงผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกฝ่ายทั้งภายในและภายนอก ไม่ว่าจะเป็นพนักงาน ผู้ถือหุ้น คู่ค้า/เจ้าหนี้ ลูกค้า คู่แข่ง สังคมและชุมชน และสิ่งแวดล้อมโดยได้คำนึงถึงแนวทางความรับผิดชอบต่อสังคมที่เป็นส่วนหนึ่งจากการดำเนินธุรกิจปกติ (In-Process) และความรับผิดชอบต่อสังคมที่นอกเหนือจากการดำเนินธุรกิจปกติ (After-Process) ซึ่งสอดคล้องตามหลักการความรับผิดชอบต่อสังคม 8 ประการดังต่อไปนี้



ความรับผิดชอบต่อสังคมที่เป็นส่วนหนึ่งจากการดำเนินธุรกิจปกติ (In-Process)

1. การประกอบกิจการด้วยความเป็นธรรม

บริษัทดำเนินธุรกิจโดยให้ความสำคัญต่อการประกอบธุรกิจด้วยความเป็นธรรมแก่ผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่าย ตั้งแต่ผู้ถือหุ้น พนักงาน ลูกค้า คู่ค้า คู่สัญญา ชุมชน สังคม และสิ่งแวดล้อม ซึ่งไม่เพียงแต่เฉพาะตามที่กฎหมายกำหนดเท่านั้นแต่ยังรวมถึงการไม่กระทำการใดๆ ที่เป็นการละเมิดหรือลดทอนสิทธิของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียเหล่านั้นด้วย โดยกำหนดนโยบายจรรยาบรรณของบริษัท (Code of Conduct) เพื่อการประกอบธุรกิจด้วยความเป็นธรรม เนื่องจากในหลักการของการประกอบธุรกิจของบริษัทนั้น การมีชื่อเสียงในด้านความซื่อสัตย์สุจริตเป็นสิ่งที่มีความสำคัญต่อความสำเร็จของบริษัท ทั้งยังมีผลต่อความเจริญก้าวหน้าและผลกำไรทางธุรกิจเช่นเดียวกับชื่อเสียงและความดีงามของพนักงานระดับผู้บริหาร มาตรฐานการปฏิบัติเหล่านี้จึงมีผลโดยตรงต่อต่างๆ และเคารพในสิทธิของผู้ค้าและลูกค้าของบริษัท



2. นโยบายเกี่ยวกับการต่อต้านทุจริตคอร์รัปชัน

บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) มีความมุ่งมั่นที่จะดำเนินธุรกิจโดยให้ความสำคัญในการต่อต้านการทุจริตหรือคอร์รัปชัน และยึดมั่นคุณธรรม จริยธรรม บริหารงานด้วยความโปร่งใส รวมทั้งรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่าย ดังนั้น บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) จึงได้กำหนดแนวทางในการประพฤติปฏิบัติที่เหมาะสมของคณะกรรมการ ฝ่ายบริหาร และพนักงานทุกระดับ ในจริยธรรมทางธุรกิจ และจรรยาบรรณพนักงาน ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของ “บรรษัทภิบาล” ของบริษัท และพัฒนาสู่องค์กรแห่งความยั่งยืน นโยบายเกี่ยวกับการต่อต้านการทุจริตหรือคอร์รัปชันของบริษัท มีดังนี้

วัตถุประสงค์

1. เพื่อให้คณะกรรมการ ฝ่ายบริหาร และพนักงานทุกระดับ แสดงออกถึงความมุ่งมั่นที่จะประพฤติปฏิบัติตามแนวทางและนโยบายเกี่ยวกับการต่อต้านการทุจริตหรือคอร์รัปชันของบริษัท
2. กำหนดหลักเกณฑ์ ขั้นตอนแนวปฏิบัติ เพื่อป้องกันไม่ให้อำนาจและพนักงานฝ่าฝืนนโยบายเกี่ยวกับการต่อต้านการทุจริตหรือคอร์รัปชันของบริษัท
3. สอบทาน กำกับ และติดตาม เพื่อให้มั่นใจว่าบริษัทและพนักงานปฏิบัติตามนโยบายเกี่ยวกับการต่อต้านการทุจริตหรือคอร์รัปชันของบริษัทอย่างเคร่งครัด
4. สนับสนุนให้บริษัทและพนักงานมีการเฝ้าระวังและรายงานการพบเห็นการทุจริตหรือคอร์รัปชันในช่องทางการสื่อสารที่ปลอดภัย

คำนิยาม

การทุจริตหรือคอร์รัปชัน หมายถึง “การปฏิบัติหรือละเว้นการปฏิบัติในตำแหน่งหน้าที่ หรือใช้อำนาจในตำแหน่งหน้าที่โดยมิชอบที่เป็นการฝ่าฝืนกฎหมาย ระเบียบหรือนโยบายของบริษัท รวมทั้งขัดต่อศีลธรรม จริยธรรม เพื่อแสวงหาประโยชน์อันมิควรได้ในรูปแบบต่างๆ เช่น การเรียก รับ เสนอ ให้ทรัพย์สิน สิ่งของ การช่วยเหลือทางการเงิน รวมถึงประโยชน์อื่นใดกับเจ้าหน้าที่ของรัฐ บริษัทเอกชน บุคคลอื่นใด และผู้ที่เกี่ยวข้องที่ทำธุรกิจกับบริษัทและบริษัทย่อย เป็นต้น การช่วยเหลือทางการเงิน หมายถึง การให้ทรัพย์สิน เงิน สิ่งของ สิทธิประโยชน์ต่างๆ ทั้งทางตรงและทางอ้อมเพื่อเป็นการช่วยเหลือ สนับสนุน หรือเพื่อประโยชน์อื่นใดแก่พรรคการเมือง นักการเมือง หรือบุคคลที่มีความเกี่ยวข้องทางการเมืองตลอดจนกิจกรรมทางการเมืองผู้ที่เกี่ยวข้อง หมายถึง คู่สมรส บุตร ปิตามารดา พี่น้อง/ญาติสนิท ของกรรมการ ผู้บริหารและ พนักงานทุกระดับของบริษัท และบริษัทย่อย

นโยบาย

บริษัทได้กำหนดนโยบายเกี่ยวกับการต่อต้านการทุจริตหรือคอร์รัปชัน เพื่อเป็นแนวทางในการนำไปปฏิบัติ ดังนี้

1. กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานจะไม่กระทำหรือสนับสนุนการทุจริตหรือคอร์รัปชันไม่ว่ากรณีใดๆ และจะปฏิบัติตามมาตรการต่อต้านการทุจริตหรือคอร์รัปชันอย่างเคร่งครัด
2. มีหน้าที่ปฏิบัติตามนโยบายการกำกับดูแลกิจการที่ดีและนโยบายการต่อต้านการทุจริตหรือคอร์รัปชัน โดยคณะกรรมการบริษัทมอบหมายให้ฝ่ายบริหารนำมาตรการต่อต้านการทุจริตหรือคอร์รัปชันไปสื่อสารและปฏิบัติตาม
3. ให้กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานทุกระดับถือปฏิบัติตามกฎหมายการต่อต้านการทุจริตหรือคอร์รัปชันในทุกท้องที่ที่บริษัทมีการทำกิจการอยู่
4. สร้างวัฒนธรรมองค์กรที่ซื่อสัตย์และยึดมั่นในความเป็นธรรม



5. จัดให้มีการฝึกอบรมแก่พนักงานภายในองค์กร เพื่อส่งเสริมให้พนักงานมีความซื่อสัตย์สุจริตต่อหน้าที่ และพร้อมจะนำหลักการและจรรยาบรรณในนโยบายการกำกับดูแลกิจการที่ดีเป็นหลักปฏิบัติในการดำเนินงานด้วยความเคร่งครัดทั้งองค์กร
6. บริษัทจัดให้มีกระบวนการบริหารงานบุคลากรที่สะท้อนถึงความมุ่งมั่นของบริษัทต่อมาตรฐานการต่อต้านการทุจริตและคอร์รัปชันตั้งแต่การคัดเลือก การฝึกอบรม การประเมินผลงาน การให้ผลตอบแทนตลอดจนการเลื่อนตำแหน่ง
7. บริษัทจัดให้มีการตรวจสอบภายในเพื่อให้เกิดความมั่นใจว่าระบบการควบคุมภายในช่วยให้บริษัทบรรลุเป้าหมายที่วางไว้ได้ รวมทั้งตรวจสอบการปฏิบัติงานของทุกหน่วยงานให้เป็นไปตามข้อกำหนด กฎระเบียบ และช่วยค้นหาข้อบกพร่องจุดอ่อน รวมถึงให้คำแนะนำในการพัฒนาระบบการปฏิบัติงานให้มีประสิทธิภาพและประสิทธิผลตามแนวทางการกำกับดูแลกิจการที่ดี
8. ให้ความร่วมมือกับภาครัฐ ในการกำหนดให้ทุกหน่วยงานที่เป็นคู่สัญญากับภาครัฐ เปิดเผยแบบแสดงบัญชีรายรับ - รายจ่าย ต่อสำนักงานคณะกรรมการป้องกันและปราบปรามทุจริตแห่งชาติ (ปป.ช.)
9. กำหนดให้เลขาธิการบริษัท และหน่วยงานตรวจสอบภายในเป็นบุคคลที่ทำหน้าที่ให้เกิดการกำกับดูแลกิจการที่ดี

แนวปฏิบัติ

บริษัทได้กำหนดแนวทางในการนำไปปฏิบัติ ดังนี้

1. กรรมการผู้บริหารและพนักงานทุกระดับ ต้องปฏิบัติตามนโยบายเกี่ยวกับการต่อต้านการทุจริตหรือคอร์รัปชัน และต้องไม่เข้าไปเกี่ยวข้องกับการทุจริตหรือคอร์รัปชันในทุกรูปแบบทั้งทางตรงและทางอ้อม
2. ไม่กระทำการใดๆ ที่แสดงถึงเจตนาว่าเป็นการทุจริตหรือคอร์รัปชัน การให้หรือรับสินบนแก่ผู้มีส่วนได้เสียทุกส่วนที่เกี่ยวข้องกับบริษัทและบริษัทย่อย ในเรื่องที่ดินมีอำนาจรับผิดชอบทั้งทางตรงและทางอ้อม เพื่อให้ได้มาซึ่งผลประโยชน์แก่บริษัท ตนเอง และผู้ที่เกี่ยวข้อง
3. การประเมินความเสี่ยง ผู้บริหารทุกคนต้องตระหนักว่ากระบวนการในการดำเนินธุรกิจของบริษัทมีความเสี่ยงจากการให้สินบน การทุจริตหรือคอร์รัปชันได้อย่างไร เพื่อจัดการความเสี่ยง รวมทั้งทบทวนมาตรการป้องกันความเสี่ยงดังกล่าวด้วย
4. ในการดำเนินการ หรือการปฏิบัติงานใดๆ ที่อาจมีความเสี่ยงต่อการเกิดการทุจริตหรือคอร์รัปชัน หรือขัดต่อนโยบายเกี่ยวกับการต่อต้านการทุจริตหรือคอร์รัปชัน พนักงานทุกระดับรวมถึงบริษัทย่อย จะต้องปฏิบัติในเรื่องต่างๆ ดังต่อไปนี้ อย่างระมัดระวัง
 - 4.1. การให้ รับ ของขวัญ ของกำนัล การเลี้ยงรับรองให้ปฏิบัติตามแนวทางการกำกับดูแลกิจการที่ดี และจรรยาบรรณของการดำเนินธุรกิจ รวมถึงนโยบายเกี่ยวกับการต่อต้านการทุจริตหรือคอร์รัปชัน
 - 4.2. ไม่เรียกรับ หรือยินยอมจะรับทรัพย์สิน ของขวัญ ของกำนัล ประโยชน์อื่นใดจาก ลูกค้า ผู้ค้า คู่ค้า คู่แข่ง รวมทั้งบุคคลอื่นใดที่ทำธุรกิจกับบริษัท หรือการเลี้ยงรับรองที่พิสูจน์ได้ว่าเกินความเหมาะสมอันเป็นการชักนำให้เกิดการละเว้นการปฏิบัติหน้าที่ หากมีความจำเป็นต้องรับควรตรวจสอบให้แน่ใจว่าได้ปฏิบัติถูกต้องตามกฎหมาย และสิ่งของที่ให้แก่กันในหน้าที่นั้นควรมีมูลค่าที่เหมาะสม ยกเว้นของขวัญตามเทศกาลประเพณีนิยม หรือการเลี้ยงรับรองทางธุรกิจตามปกติ เพื่อเป็นการแลกเปลี่ยน



- ตามธรรมเนียมนิยม แต่หากสิ่งเหล่านั้นมีมูลค่าเกินกว่า 3,000 บาท (สามพันบาทถ้วน) ต้องแจ้งให้ผู้บังคับบัญชาระดับตั้งแต่ผู้อำนวยการทราบทันที
- 4.3. การใช้จ่ายสำหรับการเลี้ยงรับรองทางธุรกิจและค่าใช้จ่ายอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินธุรกิจของบริษัท สามารถกระทำได้ และเป็นค่าใช้จ่ายที่สมเหตุสมผลโดยต้องดำเนินการให้เป็นไปตามขั้นตอนของบริษัทรวมทั้งสามารถตรวจสอบได้
 - 4.4. ไม่กระทำการใดๆ ที่ไม่เหมาะสม โดยการชักจูง ครอบงำ หรือตั้งใจให้ได้มาซึ่งความได้เปรียบหรือผลประโยชน์ใดๆ
 - 4.5. การให้เงินบริจาคเพื่อการกุศลแก่องค์กรใดๆ ต้องกระทำในนามบริษัท และต้องเป็นองค์กรที่เชื่อถือได้ มีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นประโยชน์ต่อสังคม ไม่ได้มุ่งหวังผลตอบแทนทางธุรกิจ มีใบรับรอง และใบเสร็จรับเงิน รวมทั้งต้องมีการติดตามและตรวจสอบเพื่อให้มั่นใจว่าการบริจachtenั้นตรงตามวัตถุประสงค์และไม่ได้ถูกนำไปใช้เพื่อเป็นข้อกล่าวอ้างในการติดสินบน
 - 4.6. การให้การสนับสนุน เพื่อส่งเสริมธุรกิจ รวมทั้งภาพลักษณ์ของบริษัทและบริษัทย่อย ไม่ว่าจะเป็นเงิน การให้บริการ วัตถุหรือทรัพย์สิน แก่โครงการหรือกิจกรรมใดๆ ต้องมีการระบุชื่อบริษัทบริษัทย่อย และต้องดำเนินการด้วยความโปร่งใส ถูกกฎหมาย รวมทั้งเป็นไปตามขั้นตอนที่บริษัทกำหนดสามารถตรวจสอบได้
 5. บริษัทจัดให้มีการควบคุมภายในที่เหมาะสม สม่าเสมอ เพื่อป้องกันไม่ให้พนักงานมีการปฏิบัติที่ไม่สมควร โดยเฉพาะอย่างยิ่งงานด้านการขาย การตลาด รวมถึงการจัดซื้อ จัดจ้าง ต้องดำเนินการผ่านขั้นตอนตามระเบียบของบริษัทมีความโปร่งใสและตรวจสอบได้
 6. บริษัทมีนโยบายเป็นกลางทางการเมือง โดยบุคลากรทุกคนมีสิทธิและเสรีภาพทางการเมืองตามกฎหมาย แต่พึงตระหนักที่จะไม่ดำเนินการหรือกิจกรรมใดๆ รวมถึงการนำทรัพยากรใดๆ ของบริษัทและบริษัทย่อยไปใช้ เพื่อดำเนินการหรือกิจกรรมทางการเมือง อันจะทำให้บริษัทและบริษัทย่อยสูญเสียความเป็นกลางหรือความเสียหายจากการเข้าไปมีส่วนเกี่ยวข้องและให้ความช่วยเหลือทางการเมือง และจะไม่ให้ความช่วยเหลือทางการเมืองแก่พรรคการเมืองใดๆ ไม่ว่าจะเป็น การสนับสนุนทั้งทางตรงและทางอ้อม
 7. จัดให้มีการอบรมพนักงานทุกระดับอย่างสม่ำเสมอในเรื่องการต่อต้านการให้สินบน การทุจริตหรือ คอร์รัปชันเพื่อให้ตระหนักถึงนโยบายฉบับนี้ โดยจะบรรจุเป็นส่วนหนึ่งของการปฐมนิเทศพนักงานหรือก่อนการเข้ารับตำแหน่งของพนักงานใหม่ทุกคนของบริษัท
 8. ให้ผู้บังคับบัญชาทุกระดับมีหน้าที่รับผิดชอบในการสื่อสารพร้อมทั้งทำความเข้าใจกับผู้ใต้ บังคับบัญชา รวมทั้งควบคุมดูแลเพื่อให้มั่นใจได้ว่าพนักงานทุกระดับมีทักษะเพียงพอต่อการนำมาตรการและแนวทางนี้ มาปฏิบัติในกิจกรรมที่ตนเองรับผิดชอบอยู่อย่างเหมาะสม และให้ทราบความคาดหวังของบริษัทและทราบถึงบทลงโทษหากไม่ปฏิบัติตามนโยบายฉบับนี้
 9. ไม่ละเลย หรือเพิกเฉยเมื่อพบเห็นการกระทำที่เข้าข่ายทุจริตหรือคอร์รัปชันที่เกี่ยวกับบริษัทและบริษัทย่อย โดยจะต้องแจ้งให้แก่ผู้บังคับบัญชา หรือผู้ที่รับผิดชอบทราบทันทีผ่านช่องทางการแจ้งเบาะแสหรือร้องเรียน การทุจริตหรือคอร์รัปชันตามที่กำหนดไว้ในนโยบายฉบับนี้ รวมทั้งให้ความร่วมมือในการตรวจสอบข้อเท็จจริง
 10. บริษัทจะให้ความสำคัญเป็นธรรมและคุ้มครองพนักงาน หรือบุคคลอื่นใดที่แจ้งเบาะแสหรือหลักฐานการทุจริตหรือคอร์รัปชันที่เกี่ยวข้องกับบริษัทและบริษัทย่อย รวมถึงพนักงานที่ปฏิเสธต่อการกระทำ โดยใช้มาตรการ



คุ้มครองผู้ร้องเรียนหรือผู้ที่ให้ความร่วมมือในการรายงานการทุจริตหรือคอร์รัปชันตามที่กำหนดไว้ในนโยบายฉบับนี้

11. บริษัทให้ความมั่นใจกับพนักงานว่า จะไม่มีพนักงานคนใดต้องถูกลดตำแหน่ง ลงโทษ หรือได้รับผลกระทบใดๆ จากการปฏิเสธการให้ หรือรับสินบน ถึงแม้ว่าการปฏิเสธดังกล่าวจะทำให้บริษัทสูญเสียธุรกิจ และพลาดโอกาสในการดำเนินธุรกิจ และบริษัทจะไม่ยอมให้ผู้ใดมากระทำการข่มขู่ คุกคามหรือหน่วงเหนี่ยวพนักงานที่มีความมุ่งมั่นที่จะปฏิบัติตามนโยบายนี้
12. ผู้ที่กระทำการทุจริตหรือคอร์รัปชันถือเป็นการกระทำผิดตามนโยบายฉบับนี้ ซึ่งจะต้องได้รับการพิจารณาโทษทางวินัยรวมถึงอาจได้รับโทษตามกฎหมายหากกระทำความผิดกฎหมายด้วย
13. บริษัทจะสอบทานแนวปฏิบัติและมาตรการดำเนินงานอย่างสม่ำเสมอ เพื่อให้สอดคล้องกับการเปลี่ยนแปลงของกฎหมายที่เกี่ยวข้อง สภาพการดำเนินธุรกิจและการกำกับดูแลกิจการที่ดี

ขอบเขตการร้องเรียนและแจ้งเบาะแสการทุจริตหรือคอร์รัปชัน

เมื่อมีข้อสงสัยหรือพบเห็นการกระทำที่ฝ่าฝืนแนวปฏิบัติในเรื่องต่อไปนี้

1. การกระทำที่ทุจริตที่เกี่ยวข้องกับบริษัทและบริษัทย่อย โดยทางตรง หรือทางอ้อม เช่น พบเห็นบุคคลหรือพนักงานในบริษัทติดสินบน หรือรับสินบนจากองค์กรทั้งภาครัฐและเอกชนที่บริษัทหรือบริษัทย่อยได้ทำธุรกิจด้วย
2. การกระทำที่ทำให้บริษัทเสียผลประโยชน์ทั้งทางตรงและทางอ้อม ที่กระทบชื่อเสียงของบริษัท
3. การกระทำที่ผิดขั้นตอนตามระเบียบการปฏิบัติงาน ข้อบังคับของบริษัท ที่เป็นเหตุให้สงสัยว่าอาจจะเป็นช่องทางในการทำทุจริตหรือคอร์รัปชัน
4. การกระทำที่ผิดกฎหมาย ศีลธรรม และจรรยาบรรณทางธุรกิจ
5. การฝ่าฝืนการปฏิบัติตามนโยบายฉบับนี้รวมทั้งการกำกับดูแลกิจการที่ดี

ช่องทางการแจ้งเบาะแสหรือร้องเรียนการทุจริตหรือคอร์รัปชัน

คณะกรรมการบริษัทได้มอบหมายให้คณะกรรมการตรวจสอบ เป็นผู้พิจารณาเรื่องการแจ้งเบาะแส หรือข้อร้องเรียนการกระทำที่อาจทำให้เกิดข้อสงสัยได้ว่าเป็นการทุจริตหรือคอร์รัปชันที่เกิดขึ้นกับบริษัททั้งทางตรงและทางอ้อมโดยผ่านช่องทางการรับเรื่องร้องเรียนตามนโยบายฉบับนี้ โดยผู้ร้องเรียนจะต้องระบุรายละเอียดของเรื่องที่แจ้ง หรือข้อร้องเรียน พร้อมชื่อ ที่อยู่ และหมายเลขโทรศัพท์ที่สามารถติดต่อได้ ส่งมายังช่องทางรับเรื่องร้องเรียน ดังนี้

1. ส่งไปรษณีย์ ปิดผนึก

1.1 เลขานุการบริษัท

บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน)

222 อาคารส่วนกลาง ห้องเลขที่ 4235 ชั้น 4

ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงสนามบิน เขตดอนเมือง กรุงเทพฯ 10210

2. กล้องรับความคิดเห็นของฝ่ายทรัพยากรบุคคล

3. จดหมายอิเล็กทรอนิกส์ (E-Mail)

เลขานุการบริษัท : Sirinun.lee@nokair.com



บุคคลที่สามารถแจ้งข้อร้องเรียน

บุคคลที่สามารถแจ้งข้อร้องเรียนหรือผู้ร้องเรียนเกี่ยวกับการทุจริตหรือคอร์รัปชัน คือ ผู้มีส่วนได้เสียทุก ฝ่ายของ บริษัท ได้แก่ ผู้ถือหุ้น ลูกค้า คู่แข่งทางการค้า เจ้าหนี้ ภาครัฐบาล ชุมชน สังคม ผู้บริหารและพนักงานของบริษัทและ บริษัทย่อย ทั้งนี้ไม่ว่าจะแจ้งเบาะแสด้วยช่องทางใดจะได้รับการคุ้มครองสิทธิตามกฎหมายหรือแนวปฏิบัติที่ได้ กำหนดไว้

มาตรการคุ้มครองผู้ร้องเรียนหรือผู้แจ้งเบาะแสการทุจริตหรือคอร์รัปชัน

1. บริษัทจะเก็บข้อมูลและปกปิดชื่อ ที่อยู่หรือข้อมูลอื่นๆ ที่สามารถระบุถึงผู้ร้องเรียนหรือผู้ให้ข้อมูลได้ และจะ เก็บรักษาเป็นความลับ โดยจำกัดให้ผู้มีหน้าที่รับผิดชอบในการดำเนินการตรวจสอบเรื่องร้องเรียนเท่านั้นที่ จะสามารถเข้าถึงข้อมูลได้
2. ได้รับข้อมูลจากการปฏิบัติหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับเรื่องร้องเรียน มีหน้าที่เก็บรักษาข้อมูล ข้อร้องเรียนและ เอกสารหลักฐานของผู้ร้องเรียนหรือผู้ให้ข้อมูลเห็นความลับ และห้ามเปิดเผยข้อมูลแก่บุคคลอื่นที่ไม่มีหน้าที่ เกี่ยวข้องเว้นแต่เป็นการเปิดเผยตามหน้าที่ที่กฎหมายกำหนด
3. บริษัทจะเปิดเผยข้อมูลเท่าที่จำเป็น โดยคำนึงถึงความปลอดภัยและความเสียหายของผู้ร้องเรียนหรือผู้ให้ ข้อมูลหรือแหล่งที่มาของข้อมูล รวมทั้งข้อมูลหรือบุคคลที่เกี่ยวข้อง
4. ผู้ที่ได้รับการความเสียหายจะได้รับการบรรเทาความเสียหายด้วยกระบวนการที่มีความเหมาะสมและเป็นธรรม

การดำเนินการสืบสวนและบทลงโทษ

หากการสืบสวนข้อเท็จจริงแล้วพบว่า ข้อมูลหรือหลักฐานที่มีหรือได้รับมามีเหตุอันควรให้เชื่อได้ว่าผู้ที่ ถูก กล่าวหาได้กระทำการทุจริตหรือคอร์รัปชันจริง บริษัทจะให้สิทธิแก่ผู้ถูกร้องเรียนหรือผู้ถูกกล่าวหาได้รับทราบข้อ กล่าวหา และให้สิทธิในการพิสูจน์ตนเอง โดยการหาข้อมูลหรือหลักฐานเพิ่มเติมที่แสดงให้เห็นว่าตนเองไม่มีส่วน เกี่ยวข้องกับการกระทำการทุจริตหรือคอร์รัปชันตามที่ได้อ้างกล่าวหา

หากผู้ถูกกล่าวหาหรือผู้ถูกร้องเรียน ได้กระทำการทุจริตหรือคอร์รัปชันนั้นจริง จะถือว่าได้กระทำผิดต่อนโยบาย การต่อต้านการทุจริตหรือคอร์รัปชัน ซึ่งจะต้องได้รับการพิจารณาโทษทางวินัยตามระเบียบที่บริษัทกำหนดไว้ และ หากการกระทำการทุจริตหรือคอร์รัปชันนั้นผิดกฎหมาย ผู้กระทำผิดอาจจะต้องได้รับโทษทางกฎหมาย ทั้งนี้ โทษทาง วินัยตามระเบียบของบริษัทคำตัดสินของคณะกรรมการตรวจสอบถือว่าเป็นที่สิ้นสุด

การเผยแพร่นโยบายการต่อต้านการทุจริตหรือคอร์รัปชัน

เพื่อให้ทุกคนในบริษัทได้รับทราบนโยบายการต่อต้านการทุจริตหรือคอร์รัปชัน บริษัทจะดำเนินการดังต่อไปนี้

1. บริษัทจะติดประกาศนโยบายการต่อต้านทุจริตหรือคอร์รัปชัน ในกระดานประชาสัมพันธ์ ณ สำนักงานของ บริษัททุกแห่งที่บริษัททำกิจการอยู่
2. บริษัทจะเผยแพร่นโยบายการต่อต้านทุจริตหรือคอร์รัปชัน ผ่านช่องทางการสื่อสารของบริษัท เช่น จดหมาย อิเล็กทรอนิกส์ถึงพนักงานทุกคน (e-mail) และ เว็บไซต์บริษัท(www.nokair.com/investor_relations)
3. รายงานการเปิดเผยข้อมูลประจำปี (56-1) เป็นต้น
4. บริษัทจะจัดให้มีการอบรมนโยบายการต่อต้านทุจริตหรือคอร์รัปชันให้แก่พนักงานใหม่
5. บริษัทจะทบทวนนโยบายการต่อต้านการทุจริตหรือคอร์รัปชันให้มีความทันสมัยและสอดคล้องกับประกาศ และนโยบายที่เกี่ยวข้องอย่างสม่ำเสมอ

นอกจากนี้บริษัทได้เข้าร่วมโครงการแนวร่วมปฏิบัติภาคเอกชนไทยในการต่อต้านทุจริต (Collective Action Coalition Against Corruption) หรือเรียกสั้นๆ ว่า CAC โดยบริษัทได้ลงนามประกาศเจตนารมณ์เข้าร่วม



โครงการฯ ในเดือนเมษายน 2562 นอกจากนโยบายเกี่ยวกับการต่อต้านการทุจริตหรือคอร์รัปชันแล้ว บริษัทยังได้ประกาศใช้แนวปฏิบัติ การรับ-ให้ของขวัญ การเลี้ยง หรือประโยชน์อื่นใด เพื่อป้องกันการที่จะนำมาซึ่งความลำบากใจ และการตัดสินใจในการปฏิบัติหน้าที่ และนำไปสู่ความเสี่ยงต่อการทุจริตคอร์รัปชัน อีกทั้งเพื่อสร้างมาตรฐานที่ดีในการปฏิบัติงานอย่างโปร่งใส มีประสิทธิภาพ และเพื่อการเติบโตอย่างยั่งยืน โดยมีรายละเอียดดังนี้

แนวปฏิบัติ การรับ-ให้ของขวัญ การเลี้ยง หรือประโยชน์อื่นใด

บริษัท สายการบิน นกแอร์ จำกัด(มหาชน) ดำเนินธุรกิจภายใต้หลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี ที่ต้องมีความโปร่งใสและปฏิบัติต่อผู้มีส่วนได้เสียทุกภาคส่วนอย่างเท่าเทียมกัน เพื่อให้สอดคล้องกับนโยบายเกี่ยวกับการต่อต้านการทุจริตคอร์รัปชัน และจรรยาบรรณธุรกิจ ที่จะไม่เรียกรับ หรือยินยอมจะรับทรัพย์สินหรือประโยชน์อื่นใดจากลูกค้า ผู้ค้า คู่ค้า คู่แข่ง หรือบุคคลอื่นใด ที่ทำธุรกิจกับบริษัทฯ จึงกำหนดให้มีนโยบายการรับ-ให้ของขวัญ การเลี้ยง หรือประโยชน์อื่นใด เพื่อป้องกันการที่จะนำมาซึ่งความลำบากใจ และการตัดสินใจในการปฏิบัติหน้าที่ และนำไปสู่ความเสี่ยงต่อการทุจริตคอร์รัปชัน อีกทั้งเพื่อสร้างมาตรฐานที่ดีในการปฏิบัติงานอย่างโปร่งใส มีประสิทธิภาพ และเพื่อการเติบโตอย่างยั่งยืน จึงได้กำหนดแนวทางปฏิบัติที่ดีไว้ ดังนี้

หลักการ

บุคลากรของบริษัทฯ ต้องยึดมั่น ถือมั่น ที่จะไม่รับ-ให้สินบน หรือผลประโยชน์อื่นใดแก่บุคลากรของบริษัทฯ หรือบุคคลภายนอก โดยเฉพาะเจ้าหน้าที่ของรัฐ หากพิสูจน์ทราบได้ว่าการดำเนินการดังกล่าว ถือว่าบุคลากรของบริษัทฯ มีความผิดตามระเบียบของบริษัทฯ และกฎหมาย

แนวทางการปฏิบัติ

1. การรับของขวัญ การเลี้ยงของที่ระลึก หรือประโยชน์อื่นใด
 - 1.1 ห้ามบุคลากรของบริษัทฯ รับของขวัญ ของที่ระลึก หรือประโยชน์อื่นใดในทุกกรณี จากลูกค้า ผู้ค้าคู่ค้า คู่แข่ง หรือบุคคลอื่นใดที่ทำธุรกิจกับบริษัทฯ หรือมีส่วนเกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ ไม่ว่ากรณีใด และมีหน้าที่แจ้งให้บุคคลภายนอกทราบถึงนโยบายงดรับของขวัญดังกล่าว
 - 1.2 ในกรณีที่มีความจำเป็นต้องรับของขวัญ ของที่ระลึก หรือประโยชน์อื่นใด และไม่สามารถส่งคืนได้ ให้บริษัทฯ แต่งตั้งหน่วยงานผู้รับผิดชอบ เพื่อดำเนินการรวบรวมสิ่งของดังกล่าว และดำเนินการบริจาคให้บุคคลหรือหน่วยงานภายนอก เพื่อการกุศลหรือสาธารณประโยชน์ หรือดำเนินการตามระเบียบของบริษัทฯ ต่อไป เว้นแต่
 - 1.2.1 กรณีเป็นของบริโภค ซึ่งมีวันหมดอายุน้อยกว่า 30 วัน ให้เป็นดุลยพินิจของผู้บังคับบัญชาส่วนงานที่รับของขวัญในการบริหารจัดการ
 - 1.2.2 กรณีปฏิทิน ไดอารี่ ที่ใช้เป็นสื่อประชาสัมพันธ์ของบริษัทฯ พนักงานสามารถรับเป็นของขวัญได้
 - 1.2.3 กรณีเป็นการรับของขวัญ ของที่ระลึก ในนามองค์กรต่อองค์กร เช่น การลงนามสัญญาทางธุรกิจ สามารถกระทำได้ ทั้งนี้ของขวัญ ของที่ระลึกดังกล่าว จะต้องเป็นทรัพย์สินของบริษัทฯ
2. การรับข้อเสนอการประชุม อบรม สัมมนา และเยี่ยมชมกิจการโดยใช้งบประมาณของคู่ค้า
 - 2.1 การรับข้อเสนอการประชุม อบรม สัมมนา และเยี่ยมชมกิจการ โดยใช้งบประมาณของคู่ค้า สามารถกระทำได้ หากเป็นไปตามข้อตกลงที่ระบุในสัญญาแต่ต้องไม่มีลักษณะแฝงการทอนเที่ยว (โดยแนบ

- เอกสารการประชุม อบรม สัมมนา และเยี่ยมชมกิจการ โดยละเอียดเสนอต่อผู้บังคับบัญชาเพื่อเห็นชอบ)
- 2.2. การรับข้อเสนอการประชุม อบรม สัมมนา และเยี่ยมชมกิจการ โดยใช้งบประมาณของคู่ค้า ในกรณีที่ ไม่ได้ระบุในข้อตกลงสัญญา สามารถกระทำได้ หากพิจารณาแล้วว่าการรับข้อเสนอดังกล่าวมีความเหมาะสมและเป็นประโยชน์ต่อบริษัท ทั้งนี้ต้องได้รับการอนุมัติจากผู้บังคับบัญชาและเป็นไปตามระเบียบของบริษัทฯ
- 2.3. ไม่รับข้อเสนอเกี่ยวกับการอบรม สัมมนา ที่มีลักษณะแฝงท้องเที่ยว โดยปราศจากเจตนาในการถ่ายทอดความรู้อย่างแท้จริง
3. การให้ของขวัญ ของที่ระลึก หรือประโยชน์อื่นใด
- 3.1. การให้ของขวัญ ของที่ระลึก หรือผลประโยชน์อื่นใด ตามประเพณีนิยมสามารถทำได้โดยไม่ต้องไม่ขัดต่อกฎหมายที่เกี่ยวข้อง และจารีตประเพณีท้องถิ่น เช่น สำหรับประเทศไทยไม่เกิน 3,000 บาทต่อคนต่อโอกาส ตามประกาศคณะกรรมการ ป.ป.ช. และควรให้ในรูปแบบที่ช่วยส่งเสริมภาพลักษณ์ของบริษัทฯ ดังต่อไปนี้
- 3.1.1 ปฏิทิน ไดอารี
- 3.1.2 สินค้าของบริษัทฯ หรือบริษัทในกลุ่ม
- 3.1.3 สินค้าที่ใช้เป็นสื่อประชาสัมพันธ์ของบริษัทฯ
- 3.1.4 สินค้าโครงการหลวง โครงการพระราชดำริ สินค้าชุมชน สินค้าเพื่อการกุศล สินค้าเพื่อสาธารณประโยชน์ สินค้าจากกลุ่มคนพิการ หรือสินค้าที่สนับสนุนการพัฒนาอย่างยั่งยืน
- 1.2. การให้ของขวัญ ของที่ระลึก ควรดำเนินการให้เป็นมาตรฐานเดียวกันเพื่อไม่ให้เกิดการเลือกปฏิบัติ
- 1.3. ห้ามให้ของขวัญ ของที่ระลึก ทrophyสิน หรือประโยชน์อื่นใด แก่คู่สมรส บุตร หรือผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง เจ้าหน้าที่รัฐ ลูกค้า คู่ค้า และบุคคลที่ติดต่อด้วย เนื่องจากโดยพฤติการณ์ถือว่าเป็นการรับแทน
- 1.4. การให้ของขวัญ ของที่ระลึกเนื่องในโอกาสสำคัญทางธุรกิจ อาทิ วันสถาปนาการจัดตั้ง การลงนามสัญญาทางธุรกิจสามารถกระทำได้ แต่หากมูลค่าของขวัญที่ระลึกเกินกว่า 3,000 บาท ต้องได้รับการพิจารณาอนุมัติจากผู้บริหารสูงสุดของหน่วยงาน หรือตามระเบียบของบริษัทฯ กำหนด
4. การเลี้ยงรับรอง
- การใช้จ่ายสำหรับเลี้ยงรับรองทางธุรกิจ อาทิ การเลี้ยงรับรองเป็นอาหารและเครื่องดื่ม การเลี้ยงรับรองในรูปแบบการกีฬา และการใช้จ่ายอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับการปฏิบัติทางธุรกิจ หรือเป็นจารีตทางการค้า รวมถึงการให้ความรู้ความเข้าใจทางธุรกิจ สามารถกระทำได้ แต่ต้องเป็นการใช้จ่ายอย่างสมเหตุสมผล และไม่ส่งผลกระทบต่อความตั้งใจในการปฏิบัติงาน หรือก่อให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์
5. การจัดทำกิจกรรม CSR ร่วมกับหน่วยงานของรัฐ หรือเจ้าหน้าที่รัฐ
- 5.1. การจัดทำกิจกรรม CSR ร่วมกับหน่วยงานของรัฐ หรือเจ้าหน้าที่รัฐ สามารถทำได้ตามความเหมาะสม โดยต้องทำในนามบริษัทฯ และมีวัตถุประสงค์สอดคล้องกับนโยบาย CSR ของบริษัทฯ ทั้งนี้ควรมีหลักเกณฑ์ แผนงาน การวัดผลที่ชัดเจน และดำเนินการผ่านขั้นตอน ระเบียบ ของบริษัทฯ ที่กำหนดไว้
- 5.2. การจัดทำกิจกรรม CSR หรือกิจกรรมใดๆ ในนามบริษัทฯ ควรมีความเกี่ยวข้องในธุรกิจของบริษัทฯ และต้องไม่เกี่ยวข้องกับการสนับสนุนทางการเมือง
6. การสนับสนุนค่าใช้จ่ายในการเดินทาง และค่าใช้จ่ายอื่นให้กับเจ้าหน้าที่ของรัฐ



การสนับสนุนค่าใช้จ่ายในการเดินทางและค่าใช้จ่ายอื่นให้กับเจ้าหน้าที่ของรัฐ สามารถดำเนินการได้ตามความเหมาะสม ทั้งนี้ต้องเป็นไปตามระเบียบของบริษัทฯ ที่เกี่ยวข้อง

7. การบริจาคและให้การสนับสนุนกับหน่วยงานภาครัฐ หรือเจ้าหน้าที่รัฐ รวมถึงองค์กรการกุศล

การบริจาคและให้การสนับสนุนแก่องค์กรใดๆ ต้องดำเนินการภายใต้เงื่อนไขดังต่อไปนี้

7.1. เป็นองค์กรที่เชื่อถือได้ และ/หรือมีการจัดตั้งอย่างถูกต้องตามกฎหมาย

7.2. การดำเนินการต้องกระทำในนามบริษัทฯ อย่างโปร่งใส ถูกต้องตามกฎหมาย และเป็นไปตามระเบียบของบริษัทฯ

7.3. ไม่ควรจ่ายเงินตรงไปที่เจ้าหน้าที่รัฐหรือบุคคลใดๆ ในนามบุคคล เว้นแต่มีรายละเอียดระบุในหนังสือขอรับการสนับสนุนชัดเจน และมีหลักฐานการรับการสนับสนุนเป็นลายลักษณ์อักษร

7.4. ควรมีการติดตามตรวจสอบ เพื่อให้มั่นใจว่าการบริจาคและ/หรือการสนับสนุนได้ถูกนำไปเพื่อใช้ประโยชน์ของสาธารณะ และ/หรือตรงตามวัตถุประสงค์ของการบริจาคและ/หรือการสนับสนุนอย่างแท้จริง

บุคลากรของบริษัทฯ ต้องทำความเข้าใจและปฏิบัติตามนโยบายเรื่อง การรับ-ให้ ของขวัญ การเลี้ยงหรือประโยชน์อื่นใด และหากพบข้อสงสัยประการใด ให้ติดต่อฝ่ายกำกับดูแลกิจการที่ดีและบริหารความเสี่ยงองค์กร หรือหน่วยงาน/บุคคลที่รับผิดชอบ

3. การคุ้มครองสิทธิมนุษยชน

บริษัทดำเนินธุรกิจโดยตระหนักถึงความสำคัญและส่งเสริมการคุ้มครองสิทธิมนุษยชน กล่าวคือ การให้บริการแก่ผู้โดยสารโดยไม่คำนึงถึงความแตกต่างในเรื่องเชื้อชาติ สีผิว เพศ อายุ ภาษา ศาสนา ฯลฯ ตลอดจนให้ความเท่าเทียมกันทั้งเรื่องศักดิ์ศรีและความเป็นมนุษย์ มีอิสรภาพ เสรีภาพ โดยที่ไม่ได้ไปละเมิดสิทธิของผู้อื่น ทั้งสิทธิตามกฎหมายและสิทธิที่มีอยู่โดยไม่ขึ้นอยู่กับบทบัญญัติของกฎหมาย แต่เป็นสิทธิที่เกิดจากมาตรฐานเพื่อความถูกต้อง ความเป็นธรรม หรือความยุติธรรม อาทิ บริการผู้โดยสารที่ต้องการความช่วยเหลือพิเศษ การจำหน่ายบัตรโดยสารในราคาที่เป็นธรรมและชัดเจนในกรณีที่บริษัทไม่สามารถให้บริการได้ตามความต้องการ แต่ทั้งนี้ ให้เป็นไปตามกฎหมายข้อกำหนด ข้อบังคับที่เกี่ยวข้อง

4. การปฏิบัติต่อแรงงานอย่างเป็นธรรม

บริษัทให้ความสำคัญต่อพนักงานซึ่งมีส่วนสำคัญและเป็นทรัพยากรที่มีค่าที่สุดขององค์กร และมีนโยบายการจ่ายค่าตอบแทนอย่างเป็นธรรมเป็นไปตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง และเล็งเห็นถึงความสำคัญในด้าน ความปลอดภัยในการทำงานของพนักงาน ซึ่งท้ายที่สุดแล้วก็จะมีผลต่อความปลอดภัยของผู้โดยสารด้วย บริษัทจึงมีการให้ความรู้แก่พนักงานด้วยการฝึกอบรมหลักสูตรด้านความปลอดภัยสำหรับพนักงาน หัวหน้างาน และผู้บริหาร ตลอดจนมีการจัดทำ Safety Bulletin เป็นประจำทุกเดือนเพื่อส่งเสริมความปลอดภัยรายเดือนและสื่อสารให้พนักงานทราบอย่าง

นอกจากนี้ยังได้การจัดทำคู่มือความปลอดภัยในการทำงานให้กับพนักงานเพื่อให้สอดคล้องกับกฎกระทรวงกำหนดมาตรฐานในการบริหารและการจัดการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน และเพื่อให้พนักงานทุกคนตระหนักถึงอันตรายในการปฏิบัติงาน รู้แนวทางในการปฏิบัติเพื่อให้เกิดความปลอดภัยในลักษณะงานต่างๆ เนื่องจากการทำงานทุกประเภทสามารถเกิดโอกาสที่จะเกิดอุบัติเหตุจากการทำงานได้เสมอ หากผู้ปฏิบัติงานนั้นขาดความระมัดระวังหรือรู้เท่าไม่ถึงการณ์ ซึ่งสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิดจากการกระทำของบุคคล เช่น ความประมาท การทำงานลัดขั้นตอน ผ่าฝืนกฎระเบียบ ไม่สวมใส่อุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคล ซึ่ง



สาเหตุเหล่านี้สามารถป้องกันได้โดยเริ่มต้นจากตัวพนักงานเอง เพื่อนำไปสู่การมีสุขภาพอนามัยและคุณภาพชีวิตที่ดีของพนักงานนกแอร์ทุกคน เพราะบริษัทตระหนักดีว่าความปลอดภัยจะช่วยให้พนักงานมีขวัญและกำลังใจที่ดี อันเป็นสิ่งที่นำไปสู่ความสำเร็จและประสิทธิภาพสูงสุดขององค์กร ทั้งนี้จากการดำเนินกิจกรรมต่างๆ ด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานเพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ สถิติการเกิดอุบัติเหตุของบริษัทประจำปี 2563 มีทั้งหมดจำนวน 10 ครั้ง โดยพนักงานเสียชีวิต 1 ครั้งและได้รับบาดเจ็บเพียงเล็กน้อยและไม่ต้องหยุดงาน 9 ราย

ด้านการสรรหาและคัดเลือกบุคลากร บริษัทให้ความสำคัญกับกระบวนการสรรหาและคัดเลือกเพื่อให้ได้มาซึ่งบุคลากรที่มีคุณภาพ เหมาะสมกับงานและวัฒนธรรมของบริษัท นอกจากนี้บริษัทยังเปิดโอกาสรับบุคคลที่พิการให้เข้ามาร่วมงานกับบริษัทตามเจตนารมณ์ของมาตรา 33 แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและพัฒนาคุณภาพชีวิตคนพิการ พ.ศ. 2550 และที่แก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2556 เพื่อประโยชน์ในการส่งเสริมและพัฒนาคุณภาพชีวิตคนพิการด้านการคุ้มครองการมีงานทำ เพื่อให้คนพิการได้มีโอกาสใช้ความสามารถในการมีรายได้และพึ่งพาตนเอง ลดภาระของครอบครัวและสังคม รวมทั้งเป็นการส่งเสริมให้คนพิการมีพลังสำคัญในการเสริมสร้างทางเศรษฐกิจของครอบครัวและประเทศสืบไป

บริษัทดำเนินนโยบายการบริหารค่าตอบแทนที่ยึดหลักความเป็นธรรม เหมาะสม และสอดคล้องตามความรู้ความสามารถผลการปฏิบัติงานที่ผ่านกระบวนการประเมินผลการปฏิบัติงาน อีกทั้งยังมีการสำรวจค่าตอบแทนกับตลาดแรงงานภายนอกและบริษัทที่อยู่ในธุรกิจเดียวกัน เพื่อปรับปรุงให้ค่าตอบแทนมีความเหมาะสม สามารถแข่งขันในอุตสาหกรรมเดียวกันและเพื่อดึงดูดผู้มีความรู้ความสามารถใหม่ๆ เข้ามาร่วมงาน

สำหรับพนักงานใหม่ บริษัทจัดให้มีการปฐมนิเทศและการอบรมหลักสูตรความรู้พื้นฐานด้านธุรกิจการบิน (Basic Airline Knowledge) เพื่อให้มีความรู้ความเข้าใจ และทราบถึงองค์ประกอบของธุรกิจการบิน และความสัมพันธ์ระหว่างธุรกิจการบินกับอุตสาหกรรมการบิน อีกทั้งยังนำพนักงานใหม่เยี่ยมชมระบบและขั้นตอนการทำงานจริงของทุกหน่วยงานรวมทั้งฝ่ายปฏิบัติการบิน เพื่อเรียนรู้ระบบและขั้นตอนการทำงาน รวมถึงนโยบายต่อต้านทุจริตคอร์รัปชัน เพื่อให้พนักงานตระหนักถึงความสำคัญในเรื่องดังกล่าว

จากการปฏิบัติต่อแรงงานอย่างเป็นธรรมทั้งหมดที่กล่าวมาข้างต้น เป็นเพราะบริษัทตระหนักดีว่า “ความปลอดภัยการพัฒนา ความผูกพัน การสื่อสาร คือ ความรับผิดชอบหลักที่บริษัทมุ่งมั่นและตั้งใจอย่างเต็มที่เพื่อพนักงานของนกแอร์ทุกคน”

5. ความรับผิดชอบต่อผู้บริโภค

บริษัทได้คำนึงถึงความรับผิดชอบต่อผู้บริโภคเสมอมา โดยมุ่งเน้นการให้บริการที่มีคุณภาพปลอดภัย และคำนึงถึงความพึงพอใจสูงสุดของ ผู้บริโภคเป็นสำคัญ เริ่มตั้งแต่การสร้างความมั่นใจแก่ผู้โดยสารด้วยเครื่องบินไอพ่น โบอิง 737-800 และ เครื่องบินโบดบอมบาร์ดิเอร์ Q400 ซึ่งเป็นเครื่องบินใหม่ รวมถึงการซ่อมบำรุงเครื่องบินที่มีการจัดจ้างผู้ให้บริการซ่อมบำรุงอากาศยานซึ่งมีความชำนาญในธุรกิจและมีชื่อเสียงระดับโลก ผู้บริโภคจึงเชื่อมั่นได้ถึงมาตรฐานความปลอดภัยในการผลิตและการซ่อมบำรุงที่เป็นที่ยอมรับในระดับสากล เพื่อให้สอดคล้องกับนโยบายความปลอดภัยซึ่งบริษัทให้คุณค่าเป็นอันดับสูงสุดขององค์กรถือเป็นพันธะสัญญาและความรับผิดชอบต่อสูงสุดของบุคลากรนกแอร์ที่มีต่อผู้บริโภคเป็นสำคัญ

เนื่องด้วยบริษัทให้ความสำคัญกับความปลอดภัยในการปฏิบัติการบินเป็นอันดับหนึ่งจึงมีการฝึกอบรมนักบินให้เป็นไปตามมาตรฐานขั้นสูงอย่างต่อเนื่อง จนได้รับการรับรองอย่างเป็นทางการจากองค์กรระหว่างประเทศที่เป็นที่ยอมรับที่สุดในโลกอย่าง FAA (Federal Aviation Administration) อีกทั้งยังมากด้วยประสบการณ์และชั่วโมงบิน มี



ความชำนาญในเส้นทางบิน สภาพภูมิประเทศ และภูมิอากาศอย่างดี ผู้บริโภคจึงมั่นใจและวางใจกับบุคลากรที่มีคุณภาพของบริษัทได้เต็มที่ทุกครั้งที่เดินทาง ในส่วนของพนักงานต้อนรับบนเครื่องบินได้รับการฝึกอบรมตามมาตรฐานของสากล และมีความพร้อมในการดูแลความปลอดภัยเพื่อให้เกิดความสะดวกสบายและรอยยิ้มที่ประทับใจตลอดการเดินทาง

นอกจากความมั่นใจในด้านความปลอดภัยแล้ว บริษัทยังมุ่งเน้นการให้บริการกับผู้บริโภคให้เกิดความสะดวกสบายและความพึงพอใจอย่างสูงสุด รวมถึงการมีช่องทางการจัดจำหน่ายที่ให้ความสะดวกรวดเร็วกับผู้บริโภคทั้งในด้านการจองซื้อและการชำระเงิน อนึ่ง หากเกิดกรณีเลื่อนหรือยกเลิกเที่ยวบิน บริษัทจะมีระบบการแจ้งเตือนล่วงหน้าแก่ผู้บริโภคผ่านทางอีเมล ข้อความสั้นทาง (SMS) หรือโทรศัพท์ ผู้บริโภคที่ไม่สามารถติดต่อผ่านช่องทางเหล่านี้ได้จะได้รับการแจ้งเตือนดังกล่าวที่แคปเตอร์ลงทะเบียนขึ้นเครื่อง บริษัทได้พัฒนาระบบการให้บริการเพื่อให้เกิดความคล่องตัวและอำนวยความสะดวกในการเดินทางโดยมีบริการ Web Check-in ผ่านเว็บไซต์ และ App Check-on ผ่าน Smart Phone เพื่อเป็นการเช็คอินล่วงหน้าก่อนการเดินทางบริษัทได้มีช่องทางการชำระเงินเพื่อให้แก่ผู้โดยสารได้สะดวกสบายมากขึ้นผ่านช่องทาง WeChat Pay, Alipay ผ่านเครื่องรูดบัตร และบริการผ่อนชำระ 0% นาน 6 เดือนผ่านบัตรเครดิต นอกจากนี้บริษัทยังมีบริการ Fly'n'Ride รับ-ส่งสำหรับผู้โดยสารที่ต้องการเดินทางไปยังเส้นทางที่

บริษัทไม่ได้ให้บริการโดยตรง โดยเดินทางไปลงสนามบินและเดินทางต่อด้วยรถปรับอากาศไปยังจุดหมายปลายทางได้ บริการรับ-ส่ง กระเป๋า Baggage Delivery เพิ่มความสะดวกสบายให้แก่ผู้โดยสารมากยิ่งขึ้น ด้วยบริการจัดส่งสัมภาระจากสนามบินดอนเมือง ไปยังบ้านหรือสถานที่ต่าง ๆ ในกรุงเทพฯ และจากสนามบินเชียงใหม่ ไปยังบ้านหรือสถานที่ต่าง ๆ ในเชียงใหม่ในการตอบสนองต่อความคิดเห็น ข้อเสนอแนะ หรือข้อร้องเรียนของผู้บริโภค การจัดตั้งโครงการ “Nok Care” และ “Nok Feedback” เพื่อรับข้อร้องเรียนทางด้านการบริการจากผู้โดยสาร เพื่อนำมาวิเคราะห์และพัฒนากการบริการให้มีประสิทธิภาพและตรงกับความต้องการของผู้บริโภคต่อไป

6. การดูแลรักษาสิ่งแวดล้อม

บริษัทตระหนักถึงการเป็นส่วนหนึ่งของการดูแลรักษาสิ่งแวดล้อมโดยการหาแนวทางลดการใช้ทรัพยากรธรรมชาติในกระบวนการการผลิตและให้บริการเป็นสำคัญ เริ่มตั้งแต่การเลือกใช้เครื่องบินเครื่องบินไอพ่นโบอิง 737-800 รุ่น New Generation ที่มีการใช้นวัตกรรมสมัยใหม่อย่าง Carbon Brake มีคุณสมบัติสำคัญช่วยลดน้ำหนักของเครื่องบินเมื่อเทียบกับเบรกรุ่นเดิมอย่าง Steel Brake ทำให้สามารถช่วยประหยัดการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงและลดการปล่อยก๊าซคาร์บอน ไดออกไซด์ อีกทั้งด้วยเทคโนโลยีของ Carbon Brake ซึ่งใช้วัสดุที่ทำมาจากคาร์บอนซึ่งมีความทนทานและมีอายุใช้งานยาวนานกว่า Steel brake จึงสามารถลดช่วยระยะเวลาการซ่อมได้เป็นอย่างดี

นอกจากนี้บริษัทยังเลือกใช้เครื่องบินโบพัดบอมบาร์ดิเอร์ Q400 รุ่น Next Gen ในเส้นทางระยะสั้น ซึ่งเป็นเครื่องบินโบพัดรุ่นเดียวในตลาดที่ติดตั้งระบบพิเศษ (Active Noise and Vibration Suppression หรือ ANVS) ที่ช่วยลดแรงสั่นสะเทือนและเสียงรบกวนภายใน Cabin มีคุณสมบัติพิเศษช่วยลดมลพิษทางเสียง ลดอัตราการสิ้นเปลืองของเชื้อเพลิงได้ถึง 7% และลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ลงถึง 35% ผู้โดยสารจึงสามารถสัมผัสประสบการณ์การบินระยะสั้นที่ทั้งสะดวกสบาย เงียบ รวดเร็ว และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ทั้งนี้ เป็นสายการบินแรกและสายการบินเดียวในประเทศไทยที่นำเครื่องบินรุ่นนี้มาให้บริการ

นอกจากการเลือกใช้เครื่องบินที่มีนวัตกรรมช่วยลดการใช้ทรัพยากรธรรมชาติแล้ว บริษัทยังได้พัฒนาให้ Boarding Pass อยู่ในมือถือของคุณ โดยเน้นให้ผู้โดยสารใช้นวัตกรรมการ Check In Online ผ่านหน้าเว็บไซต์และ



แอปพลิเคชันบน Smart Phone ที่สามารถรองรับระบบการปฏิบัติการทั้ง iOS และ Android เพื่อเป็นการช่วยลดการใช้ทรัพยากรกระดาษในระหว่างกระบวนการผลิตและการให้บริการ ถือเป็นการรณรงค์ช่วยภาวะโลกร้อนอีกทางหนึ่ง

7. การมีนวัตกรรมและเผยแพร่นวัตกรรมซึ่งได้จากการดำเนินงานที่มีความรับผิดชอบต่อสังคมสิ่งแวดล้อม และผู้มีส่วนได้เสีย

บริษัทเข้าใจถึงความคาดหวังในการให้บริการของผู้โดยสาร จึงนำเสนอนวัตกรรมใหม่ๆ เพื่อความสะดวกสบายและมั่นใจของผู้โดยสารของนกแอร์ ซึ่งมีบริการดังต่อไปนี้

1. บริการต่อเครื่องด้วยสายการบินพันธมิตร (Value Alliance)

Value Alliance เป็นการรวมกลุ่มพันธมิตรของ สายการบินราคาประหยัดชั้นนำในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกอันประกอบไปด้วยสายการบินนกแอร์ สายการบินสคูต สายการบินเซบูแปซิฟิก (รวมถึงสายการบิน Cebgo) และสายการบินเจจูแอร์ เพื่อสร้างเครือข่ายเส้นทางการบินภายในกลุ่มพันธมิตร และเพิ่มทางเลือกในการเดินทางที่สามารถเชื่อมโยงเส้นทางในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้เอเชียเหนือ รวมไปถึงเชื่อมโยงเส้นทางไปยังทวีปออสเตรเลีย ทำให้เกิดความสะดวกสบายแก่ผู้โดยสารมากขึ้น

ผู้โดยสารจะสามารถเลือกเที่ยวบินและสำรองบัตรโดยสารได้โดยตรงจากเว็บไซต์ และสามารถสำรองที่นั่งจากสายการบินหนึ่งไปยังจุดหมายปลายทางอื่นๆ ของสายการบินในกลุ่มพันธมิตรได้ ซึ่งระบบจะทำการเลือกเที่ยวบินที่ดีที่สุดจากทุกสายการบิน เชื่อมโยงเข้าด้วยกันในการทำรายการเพียงครั้งเดียวโดยใช้เทคโนโลยีที่ก้าวล้ำ ซึ่งพัฒนาโดย Air Black Box (ABB) ผู้ให้บริการระบบการสำรองบัตรโดยสารชั้นนำ การเปิดให้บริการในครั้งนี้จะช่วยเพิ่มตัวเลือกเส้นทางบินไปยังจุดหมายต่างๆ ให้มากขึ้น และเพิ่มความสะดวกสบายให้แก่ผู้โดยสารของแต่ละสายการบินอีกด้วย

2. บริการนกแอร์โมบาย (Nok Air Mobile)

นกแอร์เพิ่มทางเลือกใหม่ที่จะเพิ่มความสะดวกสบายทั้งการจองบัตรโดยสารและจัดการการจองผ่านทางอุปกรณ์มือถือ Smart Phone ทั้งระบบปฏิบัติการ iOS และ Android เพื่อเป็นส่วนหนึ่งของการลดโลกร้อน โดยการประหยัดการใช้กระดาษ ซึ่งลูกค้าสามารถดาวน์โหลดนกแอร์แอปพลิเคชันสำหรับอุปกรณ์มือถือ Smart Phone ที่พร้อมให้บริการแก่ผู้โดยสารในการใช้งานฟังก์ชันต่างๆ บนแอปพลิเคชันได้ทันทีทุกเวลา เช่น

- ให้บริการจองตั๋วภายในประเทศและระหว่างประเทศ พร้อมบริการ Fly'n'Ferry และ Fly'n'Ride ในบาง เส้นทาง
- ให้บริการชำระเงินด้วยบัตรเครดิต หรือชำระเงินที่ตู้ ATM หรือเคาน์เตอร์เซอร์วิส Line Pay, Apple Pay, QR Payment
- แจ้งข่าวสาร โปรโมชั่น และสิทธิพิเศษของนกแอร์
- ผู้โดยสารสามารถ Check-in ผ่านอุปกรณ์มือถือ Smart Phone และแสดง Boarding Pass ผ่านอุปกรณ์มือถือ Smart Phone ได้
- บริการเช็คบัตรโดยสารราคาประหยัดผ่านทางฟังก์ชัน "ตั๋วราคาประหยัด"
- ผู้โดยสารสามารถตรวจสอบการจองและ Boarding Pass บนมือถือ Smart Phone ได้แม้ไม่ได้เชื่อมต่ออินเทอร์เน็ต

ความรับผิดชอบต่อสังคมที่นอกเหนือจากการดำเนินธุรกิจปกติ (After-Process)



นกแอร์ตระหนักถึงความสำคัญของการดำเนินธุรกิจที่มีส่วนรับผิดชอบต่อสังคมและมีเจตนาอันดีในการร่วมเป็นส่วนหนึ่งของการพัฒนาชุมชนและสังคม โดยเฉพาะอย่างยิ่งในกลุ่มเยาวชน เนื่องจากบริษัทเล็งเห็นถึงความสำคัญของเยาวชนที่จะเติบโตเป็นพลเมืองที่มีคุณภาพของประเทศต่อไป ในปี 2562 บริษัทได้จัดกิจกรรมเพื่อพัฒนาชุมชน และสังคมอย่างเป็นรูปธรรมโดยแบ่งเป็น 2 หัวข้อหลักของกิจกรรม ได้แก่ นักเรียนรู้ และนกอ้อมใจ

- นักเรียนรู้ Nok Support

บริษัทได้ตระหนักถึงความสำคัญในการดำเนินกิจการของหน่วยงาน องค์การต่างๆ ที่ได้ให้ความช่วยเหลือ แก่เพื่อนมนุษย์ จึงได้ให้การสนับสนุนด้านการเดินทาง ดังนี้

1. การสนับสนุนตัวเครื่องบินนกแอร์ เพื่อโครงการช่วยเหลือเพื่อนมนุษย์ และสังคม อันได้แก่

- 1.1 ศูนย์รับบริจาคอวัยวะ สภากาชาดไทย ตลอดระยะเวลาสิบปี ที่สายการบินนกแอร์ได้สนับสนุนบัตรโดยสารปีละ 600 เที่ยวบินให้กับทีมแพทย์และเจ้าหน้าที่ได้ไปปฏิบัติหน้าที่ ทั้งนี้ มีผู้ที่ได้รับบริจาคอวัยวะ และสามารถใช้ชีวิตได้ดีขึ้น เป็นจำนวน 2,888 คน

2. การให้การสนับสนุนขนส่ง โดยรายละเอียดดังนี้

- 2.1. การขนถ่ายอวัยวะ, เนื้อเยื่อและโลหิต สภากาชาดไทย สายการบินนกแอร์ได้ให้การสนับสนุนการขนถ่ายอวัยวะ, เนื้อเยื่อและโลหิตให้แก่ ศูนย์รับบริจาคอวัยวะ สภากาชาดไทย โดยที่ผ่านมา มีผู้ได้รับการปลูกถ่ายอวัยวะ ที่ได้รับประโยชน์จากการให้ความอนุเคราะห์ของสายการบินนกแอร์ ตั้งแต่พ.ศ. 2554 ถึง ปัจจุบัน เป็นจำนวนทั้งสิ้น 2,888 ราย โดยในปี 2563 นกแอร์ได้ช่วยสนับสนุนการขนถ่ายเป็นจำนวน 384 ราย
- 2.2. การขนส่งเพื่อช่วยเหลือสุนัข ในโครงการบ้านอุปถัมภ์ Soi Dog โดยได้ช่วยเหลือสุนัขและแมว ในปี 2563 เป็นจำนวน 294 ตัว

8. การดำเนินธุรกิจที่มีผลกระทบต่อความรับผิดชอบต่อสังคม

ในปี 2563 บริษัทไม่มีการดำเนินธุรกิจที่มีผลกระทบต่อความรับผิดชอบต่อสังคม

4. การวิเคราะห์และคำอธิบายของฝ่ายจัดการ (MD&A)

4.1 วิเคราะห์การดำเนินงานและฐานะการเงิน

ตามที่บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) (“บริษัท”) ได้รายงานผลประกอบการสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2563 โดยงบการเงินรวมของบริษัทและบริษัทย่อยมีผลขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี 2563 จำนวน 7,295.86 ล้านบาท โดยแบ่งเป็นผลขาดทุนของบริษัทใหญ่จำนวน 7,895.49 ล้านบาท และผลกำไรจากส่วนที่เป็นของส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุม 599.63 ล้านบาท ทั้งนี้ เมื่อพิจารณาถึงผลขาดทุนเฉพาะส่วนที่เป็นของบริษัทจำนวน 7,895.49 ล้านบาท มีการเปลี่ยนแปลงเพิ่มขึ้นจากปีก่อนถึง 5,967.15 ล้านบาท หรือมีผลขาดทุนเพิ่มขึ้นร้อยละ 309.45 บริษัทจึงขอชี้แจงปัจจัยหลักและเหตุการณ์ที่มีผลกระทบต่อการดำเนินงานของบริษัท ดังนี้

1. สถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) ซึ่งส่งผลกระทบต่อเนื่องโดยตรงต่อการเดินทางทางอากาศและสถานการณ์ของสายการบินทั่วโลกทำให้จำนวนผู้โดยสารทางอากาศโดยรวมทั้งภายในและระหว่างประเทศลดลงอย่างมีนัยสำคัญ อันเนื่องมาจากการควบคุมการเดินทางเข้าออกระหว่างประเทศที่เข้มข้น และมาตรการปิดเมืองของภาครัฐในช่วงเดือนมีนาคม ถึง เดือนพฤษภาคม 2563 อันเป็นเหตุให้



สายการบินนกแอร์ได้มีการยกเลิกเที่ยวบินระหว่างประเทศเป็นการชั่วคราว อย่างไรก็ตามในช่วงระยะเวลาดังกล่าวสายการบินนกแอร์ไม่ได้ทำการหยุดการให้บริการภายในประเทศและเป็นสายการบินเดียวที่ให้บริการการบินภายในประเทศ เนื่องจากบริษัทสังเกตเห็นถึงประโยชน์ต่อสังคมโดยรวมและพร้อมที่จะอยู่เคียงข้างกับลูกค้าในยามสถานการณ์ที่วิกฤตถึงแม้การให้บริการในแต่ละเที่ยวบินภายในประเทศจะส่งผลการดำเนินงานที่ขาดทุน

2. ในขณะที่ผู้โดยสารเริ่มมีการเดินทางภายในประเทศมากขึ้นในไตรมาสที่ 3 อัตราการแข่งขันในเรื่องราคาค่าตั๋วเพิ่มสูงขึ้นเช่นกัน เนื่องจากผู้ประกอบการสายการบินทุกสายการบินได้ถูกจำกัดการบินเพียงภายในประเทศ อันเป็นผลให้ราคาค่าตั๋วและอัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสารลดลง

3. จากการนำมาตรฐานบัญชีการรายงานงบการเงินฉบับที่ 16 เรื่องสัญญาเช่า เริ่มใช้ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2563 ทำให้บริษัทรับรู้ผลขาดทุนที่ยังไม่เกิดขึ้นจากอัตราแลกเปลี่ยน เนื่องจากบริษัทมีสัญญาเช่าระยะยาวที่เป็นเงินสกุลต่างประเทศ

4. การแจ้งเลิกกิจการของ บริษัท สายการบินนกสกาย จำกัด (บริษัทย่อย) เมื่อวันที่ 29 กรกฎาคม 2563 อันเป็นผลทำให้บริษัทรับรู้ผลการดำเนินงานของบริษัทย่อยที่ขาดทุนต่อเนื่อง

จากรายงานงบการเงินรวมสำหรับปี 2563 บริษัทมีรายได้จากการดำเนินงานรวม 6,735.39 ล้านบาท หรือลดลงร้อยละ 66.27 จากปีก่อน โดยสาเหตุหลักมาจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) ทำให้จำนวนผู้โดยสาร และจำนวนเที่ยวบินลดลงอย่างมีนัยสำคัญ สำหรับค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานของบริษัท มีจำนวนรวม 16,173.75 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน คิดเป็นร้อยละ 29.87 ซึ่งลดลงในอัตราที่ต่ำกว่ารายได้ที่ลดลง ทั้งนี้เนื่องจากในปี 2563 บริษัทบันทึกต้นทุนดอกเบี้ยของสิทธิการใช้เครื่องบินและพื้นที่ตามสัญญาเช่าจำนวน 607.43 ล้านบาท จากการนำมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 16 เรื่องสัญญาเช่ามาใช้, บันทึกผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิด ตามมาตรฐานรายงานทางการเงินฉบับที่ 9 เป็นยอดเงินจำนวน 3,104.62 ล้านบาท และบันทึกผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์สิทธิการใช้เป็นยอดเงินจำนวน 3,446.30 ล้านบาท ส่งผลให้บริษัทมีผลขาดทุนเบ็ดเสร็จ จำนวน 7,295.86 ล้านบาท นอกจากนี้บริษัทได้รับรู้ผลขาดทุนจากการเลิกกิจการของบริษัท สายการบินนกสกาย จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทย่อย ทำให้ส่วนผลขาดทุนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทใหญ่เพิ่มขึ้นเป็น 7,895.49 ล้านบาท

สถิติการโดยสารและอัตราส่วนทางธุรกิจที่สำคัญ (ไม่รวมบริษัทย่อย)

	หน่วย	ปี 2562	ปี 2563	เปลี่ยนแปลง	
				จำนวน	ร้อยละ
จำนวนเครื่องบิน ณ สิ้นงวด					
- (ไอพ่น) Boeing 737- 800 New Generation	ลำ	16	14	(2)	(12.50)
- (โบอิง) Q 400 Next Gen	ลำ	8	8	-	-
- จำนวนเครื่องบินเฉลี่ย	ลำ	24	22	(2)	(8.33)
ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (Available Seat Kilometers: ASK)	ล้านที่นั่ง-กม.	6,425	3,711	(2,715)	(42.25)
ปริมาณการขนส่งด้านผู้โดยสาร (Revenue Passenger Kilometers: RPK)	ล้านที่นั่ง-กม.	5,608	2,598	(3,010)	(53.67)
จำนวนเที่ยวบิน (No. of sectors)	เที่ยวบิน	61,881	39,031	(22,850)	(36.93)



อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร (Cabin factor)	ร้อยละ	87.27	67.93	(19.34)	(22.16)
จำนวนผู้โดยสาร (Passenger Carried)	ล้านคน	8.25	4.19	(4.06)	(49.21)
รายได้ผู้โดยสารต่อผู้โดยสารต่อกิโลเมตร (Passenger Yield)	บาท/ ผู้โดยสาร-กม.	1.93	2.13	0.20	10.36
รายได้ต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (Revenue per Available Seat Kilometers: RASK)	บาท/ที่นั่ง-กม.	1.92	1.72	(0.20)	(10.42)
ต้นทุนต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (Cost per Available Seat Kilometers: CASK)	บาท/ที่นั่ง-กม.	2.18	2.28	0.10	4.59
ต้นทุนต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารที่ไม่รวมค่าใช้จ่ายเชื้อเพลิง (Cost per Available Seat Kilometers exclude Fuel: CASK ex-fuel)	บาท/ที่นั่ง-กม.	1.54	1.86	0.32	20.78
อัตราการใช้เครื่องบินต่อลำ (Average Aircraft Utilization Hours)	ชั่วโมงปฏิบัติการบิน/วัน	9.96	6.41	(2.95)	(31.52)

สรุปผลการดำเนินงาน

รายได้ปี 2562 และ 2563 (ไม่รวมบริษัทย่อย)

หน่วย : ล้านบาท	ปี 2562		ปี 2563		เปลี่ยนแปลง	
	จำนวน	ร้อยละต่อ รายได้รวม	จำนวน	ร้อยละต่อ รายได้รวม	จำนวน	ร้อยละ
รายได้จากค่าโดยสาร	11,227.89	88.35	5,784.22	85.19	(5,443.67)	(48.48%)
รายได้จากการให้บริการ	1,291.54	10.16	777.09	11.45	(514.45)	(39.83%)
รายได้อื่น	189.20	1.49	228.35	3.36	39.15	56.79%
รวมรายได้	12,708.63	100.00	6,789.66	100.00	(5,918.97)	(46.57%)

ข้อมูลด้านรายได้

บริษัทมีรายได้รวม 6,789.66 ล้านบาท หรือลดลงร้อยละ 46.57 จากปีก่อน โดยแบ่งเป็นรายได้จากค่าโดยสาร 5,784.22 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 85.19 ของรายได้รวม รายได้จากการให้บริการ 777.09 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 11.45 ของรายได้รวม และรายได้อื่น 228.35 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 3.36 ของรายได้รวม สาเหตุหลักมาจากการลดลงของรายได้ค่าโดยสาร เนื่องจากการแพร่ระบาดของไวรัสโคโรนา 2019

รายได้จากค่าโดยสาร

ในปี 2563 รายได้จากค่าโดยสารจำนวน 5,784.22 ล้านบาท หรือลดลงร้อยละ 48.48 จากปีก่อน เนื่องจากการแพร่ระบาดของไวรัสโคโรนา 2019 ส่งผลให้บริษัทได้หยุดเที่ยวบินระหว่างประเทศเป็นการชั่วคราว รวมถึงจำนวนผู้โดยสาร และจำนวนเที่ยวบินภายในประเทศบางเส้นทางลดลงอย่างมีนัยสำคัญตามจำนวนผู้โดยสารที่ลดลง ส่งผลให้อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร (Cabin Factor) ลดลงจากร้อยละ 87.27 เหลือเพียงร้อยละ 67.93 หรือลดลง 22.16 จุด และจำนวนเที่ยวบินลดลงจาก 61,881 เที่ยวบินเหลือเพียง 39,031 เที่ยวบิน หรือลดลงร้อยละ 36.93 นอกจากนี้อัตราการใช้เครื่องบินต่อลำยังลดลงจาก 9.96 ชั่วโมงปฏิบัติการต่อวัน เป็น 6.41 ชั่วโมงปฏิบัติการต่อวัน



เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน หรือลดลงร้อยละ 31.52 สำหรับในไตรมาสที่ 4 จำนวนเที่ยวบินภายในประเทศ เริ่มปรับตัวสูงขึ้นจากไตรมาสที่ 3 อย่างมีนัยสำคัญ แต่การแข่งขันในเรื่องราคาตั๋วเพิ่มสูงขึ้นเช่นกัน เนื่องจากผู้ประกอบการสายการบินทุกสายการบินถูกจำกัดการบินเพียงภายในประเทศ อันเป็นผลให้ราคาตั๋วและอัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสารลดลง

รายได้จากการให้บริการ

ในปี 2563 รายได้จากการให้บริการจำนวน 777.09 ล้านบาท หรือลดลงร้อยละ 39.83 จากปีก่อน ซึ่งลดลงตามสัดส่วนรายได้ค่าโดยสารตามจำนวนผู้โดยสารและจำนวนเที่ยวบินที่ลดลงอย่างมีนัยสำคัญ โดยเฉพาะรายได้จากการโหลดสัมภาระ และอาหารและเครื่องดื่ม ในขณะที่บริษัทได้พยายามเพิ่มรายได้จากการให้บริการอื่นๆ เพิ่มขึ้นชัดเจน ซึ่งเป็นผลมาจากบริษัทได้เพิ่มกลยุทธ์ในการเพิ่มรายได้ เช่น การให้บริการที่นั่งพิเศษ (NOK Premium Seat และ NOK Happy Seat), การให้บริการขึ้นเครื่องบินได้ก่อนใคร (Priority Boarding) หรือนกเฟิร์ส (NOK First) และการให้บริการขนส่งสินค้าทางอากาศ (Air Cargo) เป็นต้น

รายได้อื่น

ในปี 2563 รายได้อื่นจำนวน 228.35 ล้านบาท หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 56.79 จากปีก่อน สาเหตุหลักมาจากกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเพิ่มขึ้นจำนวน 60.22 ล้านบาท

ค่าใช้จ่ายประจำปี 2562 และ 2563 (ไม่รวมบริษัทย่อย)

หน่วย : ล้านบาท	ปี 2562		ปี 2563		เปลี่ยนแปลง	
	จำนวน	ร้อยละต่อค่าใช้จ่ายรวม	จำนวน	ร้อยละต่อค่าใช้จ่ายรวม	จำนวน	ร้อยละ
ต้นทุนค่าโดยสารและการให้บริการ	13,566.22	94.06	7,439.35	45.57	(6,126.87)	(45.16)
ค่าใช้จ่ายในการขาย	102.98	0.71	37.04	0.23	(65.94)	(64.03)
ค่าใช้จ่ายในการบริหาร	670.77	4.65	1,236.04	7.57	565.27	84.27
ต้นทุนทางการเงิน	82.84	0.58	910.01	5.57	827.17	998.50
รวมค่าใช้จ่าย	14,422.81	100.00	3,446.30	21.11	3,446.30	100.00

ข้อมูลด้านค่าใช้จ่าย

ในปี 2563 บริษัทมีค่าใช้จ่ายรวม 16,326.66 ล้านบาท หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 13.20 จากปีก่อน ทั้งนี้ในช่วงเดียวกันหากไม่รวมผลกระทบจากการนำมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 16 และค่าใช้จ่ายอื่นๆ ที่ไม่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานปกติ ปี 2563 ต้นทุนต่อปริมาณผู้โดยสารของบริษัทเพิ่มขึ้นจาก 2.18 เป็น 2.28 บาท/ที่นั่ง-กม. เพิ่มขึ้นร้อยละ 4.59 และต้นทุนต่อปริมาณการผลิตผู้โดยสารที่ไม่รวมค่าใช้จ่ายเชื้อเพลิงเพิ่มขึ้นจาก 1.54 เป็น 1.86 บาท/ที่นั่ง-กม. หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 20.78

ต้นทุนค่าโดยสารและการให้บริการ

ในปี 2563 ต้นทุนค่าโดยสารและการให้บริการจำนวน 7,439.35 ล้านบาท หรือลดลงร้อยละ 45.16 จากปีก่อน สาเหตุหลักมาจากจำนวนเที่ยวบินที่ลดลงจากการทยอยยกเลิกเที่ยวบิน รวมถึงต้นทุนค่าน้ำมันอากาศยานที่ลดลงส่งผลให้บริษัทมีต้นทุนเชื้อเพลิงอยู่ที่ 1,547.97 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 78.58 เมื่อเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันของปี



ก่อนโดยต้นทุนน้ำมันต่อหน่วย (Fuel/ASK) ลดลงจาก 1.12 บาท/ที่นั่ง-กม. เป็น 0.42 บาท/ที่นั่ง-กม. หรือลดลงร้อยละ 62.90

ค่าใช้จ่ายในการบริหาร

ในปี 2563 ค่าใช้จ่ายในการบริหารจำนวน 1,236.04 ล้านบาท หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 84.27 จากปีก่อน ซึ่งเพิ่มขึ้นอย่างมาก โดยสาเหตุหลักมาจากค่าเบี้ยปรับเนื่องจากบริษัทคืนเครื่องก่อนหมดสัญญาเป็นจำนวนเงินเพิ่มขึ้นจากปีก่อน 794.60 ล้านบาท

ต้นทุนทางการเงิน

ในปี 2563 ต้นทุนทางการเงินจำนวน 910.01 ล้านบาท หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 998.50 จากปีก่อน เพิ่มขึ้นจากปีก่อนอย่างมีนัยสำคัญ เนื่องจากการรับรู้ดอกเบี้ยของสิทธิการใช้สินทรัพย์ที่เพิ่มขึ้น [Interest from Right of Use – Aircraft and Office] จากการบันทึกรายการตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 16

ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์สิทธิการใช้

ในปี 2563 ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์สิทธิการใช้จำนวน 3,446.30 ล้านบาท หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 100.00 จากปีก่อน เพิ่มขึ้นจากปีก่อนอย่างมีนัยสำคัญ เนื่องจากการตั้งการด้อยค่าของสินทรัพย์สิทธิการใช้เครื่องบิน

ผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้น

ในปี 2563 ผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นจำนวน 3,259.92 ล้านบาท หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 100.00 จากปีก่อน เพิ่มขึ้นจากปีก่อนอย่างมีนัยสำคัญ เนื่องจากการตั้งค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญของ

1. ลูกหนี้การค้าที่ไม่ได้เกี่ยวข้องกัน 773.48 ล้านบาท ซึ่งส่วนใหญ่เป็นลูกหนี้ต่างประเทศจากการให้เช่าช่วงเครื่องบินจำนวน 3 ราย คิดเป็น 85% ของลูกหนี้การค้าที่ไม่ได้เกี่ยวข้องกัน เนื่องจากลูกหนี้หยุดชำระหนี้ และบริษัทกำลังอยู่ในระหว่างหารือกับทนายเพื่อดำเนินคดีทางกฎหมายต่อไป
2. ลูกหนี้อื่นที่เกี่ยวข้องกัน 243.82 ล้านบาท เนื่องจากการที่บริษัทไปค้าประกันกับสถาบันการเงินให้กับบริษัท สายการบินนกสกาย จำกัด
3. บริษัทให้กู้ยืมแก่บริษัท นกมั่งคั่ง จำกัด 1,470 ล้านบาท ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของบริษัท โดยบริษัทดังกล่าวเอาไปลงทุนต่อในบริษัท สายการบินนกสกาย จำกัด และต่อมาบริษัท สายการบินนกสกาย จำกัด เลิกกิจการ
4. บริษัท นกมั่งคั่ง จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของบริษัทให้กู้ยืมแก่บริษัท สายการบินนกสกาย จำกัด โดยเงินต้น 400 ล้านบาท และดอกเบี้ย 14.66 ล้านบาท และต่อมาบริษัท สายการบินนกสกาย จำกัด เลิกกิจการ

กำไร (ขาดทุน) ประจำปี (ไม่รวมบริษัทย่อย)

หน่วย : ล้านบาท	ปี 2562		ปี 2563		เปลี่ยนแปลง	
	จำนวน	ร้อยละต่อรายได้รวม	จำนวน	ร้อยละต่อรายได้รวม	จำนวน	ร้อยละ
ขาดทุน ก่อนภาษีเงินได้	(1,714.17)	(13.49)	(9,536.99)	(140.46)	(7,822.82)	(456.36)
ขาดทุน สำหรับปี	(1,714.17)	(13.49)	(9,536.99)	(140.46)	(7,822.82)	(456.36)
ขาดทุน เบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี	(1,591.12)	(12.52)	(9,441.23)	(139.05)	(7,850.12)	(493.37)
ขาดทุน ต่อหุ้นขั้นพื้นฐาน	(0.57)		(2.62)		(2.05)	



จากปัจจัยที่กล่าวมาข้างต้น โดยเฉพาะสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) ส่งผลให้บริษัทมีรายได้จากการดำเนินงานลดลงเมื่อเทียบกับปีก่อน นอกจากนี้ด้านค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานของบริษัทยังเพิ่มสูงขึ้นโดยสาเหตุหลักมาจากการรับรู้ค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้น บริษัทบันทึกต้นทุนดอกเบี้ยของสิทธิการใช้เครื่องบินและพื้นที่ตามสัญญาเช่า จากการนำมาตราฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 16 เรื่องสัญญาเช่ามาใช้ และการตั้งค่าเผื่อนี้สงสัยจะสูญหรือผลขาดทุนที่คาดว่าจะเกิดตามมาตรฐานรายงานทางการเงินฉบับที่ 9 ส่งผลให้ปี 2563 บริษัทมีผลประกอบการขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมจำนวน 9,441.23 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากขาดทุน 7,850.12 ล้านบาทเมื่อเทียบกับปีก่อน

งบแสดงฐานะทางการเงิน (งบการเงินรวม)

หน่วย : ล้านบาท	งบการเงินรวม			
	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563	เปลี่ยนแปลง	ร้อยละ
รวมสินทรัพย์	15,170.96	17,894.92	2,723.96	17.96
รวมหนี้สิน	18,639.17	25,897.08	7,257.91	38.94
รวมส่วนของบริษัทใหญ่	(1,095.47)	(7,000.52)	(5,905.05)	539.04
ส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุม	(2,372.74)	(1,001.64)	1,371.10	(57.79)
รวมส่วนของผู้ถือหุ้น	(3,466.21)	(8,002.16)	(4,533.95)	130.73

สินทรัพย์

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 บริษัทและบริษัทย่อยมีสินทรัพย์รวม 17,894.92 ล้านบาท หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 17.96 จาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 โดยแบ่งเป็นสินทรัพย์หมุนเวียน 2,582.58 ล้านบาท และสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนจำนวน 15,312.35 ล้านบาท คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 14.43 และ 85.57 ของสินทรัพย์รวมตามลำดับ

สินทรัพย์หมุนเวียน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 บริษัทและบริษัทย่อยมีสินทรัพย์หมุนเวียนรวม 2,582.58 ล้านบาท หรือลดลงร้อยละ 39.18 จาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 สาเหตุหลักมาจากการรับรู้การค่าและลูกหนี้หมุนเวียนอื่นลดลงจำนวน 2,238.18 ล้านบาท หรือลดลงร้อยละ 89.77

สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 บริษัทและบริษัทย่อยมีสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนรวม 15,312.35 ล้านบาท หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 40.17 จาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 สาเหตุหลักมาจากการปรับเพิ่มสินทรัพย์สิทธิการใช้ จำนวน 8,038.73 ล้านบาท จากการนำมาตราฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 16 มาใช้

หนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น

หนี้สิน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 บริษัทและบริษัทย่อยมีหนี้สินรวม 25,897.08 ล้านบาท หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 38.94 จาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 สาเหตุหลักมาจากการรับรู้รายการหนี้สินตามสัญญาเช่าจากการนำมาตราฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 16 มาใช้เป็นจำนวนเงิน 11,694.28 ล้านบาท

ส่วนของผู้ถือหุ้น

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 บริษัทและบริษัทย่อยมีส่วนของผู้ถือหุ้นติดลบจำนวน 8,002.16 ล้านบาท เปลี่ยนแปลงคิดเป็นร้อยละ 130.73 จาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 โดยเป็นของบริษัทใหญ่ติดลบจำนวน 7,000.52



ล้านบาท และส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมติดลบอีกจำนวน 1,001.64 ล้านบาท สาเหตุหลักมาจากขาดทุนจากการดำเนินงานที่ยกเลิกกิจการของบริษัทย่อยจำนวน 2,046.74 ล้านบาท การรับรู้ผลขาดทุนที่ยังไม่เกิดขึ้นจากอัตราแลกเปลี่ยน จากการนำมาตรฐานการรายงานทางการเงินบัญชีฉบับที่ 16 เรื่องสัญญาเช่า การตั้งค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญหรือผลขาดทุนที่คาดว่าจะเกิด ตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 9 มาใช้ และบริษัทฯ ได้รับรู้ผลขาดทุนจากการเลิกกิจการของบริษัท สายการบินนกสกาย จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทย่อย

นอกจากนี้บริษัทได้แก้ปัญหาคขาดทุนของบริษัทโดย เมื่อวันที่ 14 มกราคม 2563 ที่ประชุมวิสามัญผู้ถือหุ้น ครั้งที่ 1/2563 ได้มีมติอนุมัติการเพิ่มทุนจดทะเบียนของบริษัทจำนวน 888.15 ล้านหุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 1 บาท โดยกำหนดอัตราส่วนในการจัดสรรหุ้นสามัญเพิ่มทุนให้แก่ผู้ถือหุ้นเดิมที่ 3.5 หุ้นเดิมต่อ 1 หุ้นสามัญเพิ่มทุน ในราคาเสนอขายหุ้นละ 2.50 บาท และเมื่อวันที่ 11 กุมภาพันธ์ 2563 บริษัทได้รับเงินเพิ่มทุนแล้วจำนวนเงิน 1,551.68 ล้านบาท จากหุ้นที่ออกและเรียกชำระจำนวน 620.67 ล้านหุ้น ในราคาหุ้นละ 2.50 บาท มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 1 บาท

งบกระแสเงินสด (งบการเงินรวม)

หน่วย : ล้านบาท	งบการเงินรวม			
	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563	เปลี่ยนแปลง	ร้อยละ
กระแสเงินสดได้มา (ใช้ไป) จากกิจกรรมการดำเนินงาน	(3,816.66)	46.69	3,863.35	(101.22)
กระแสเงินสดได้มา (ใช้ไป) จากกิจกรรมการลงทุน	149.94	(687.65)	(837.59)	(558.61)
กระแสเงินสดได้มา (ใช้ไป) จากกิจกรรมการจัดหาเงิน	3,402.26	729.96	(2,672.30)	(78.54)
ผลกระทบจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศใน เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	78.35	82.77	4.42	5.64
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น (ลดลง) สุทธิ	(186.10)	171.77	357.87	(192.30)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ 1 มกราคม	1,419.89	1,233.79	(186.10)	(13.11)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ 31 ธันวาคม	1,233.79	1,405.56	171.77	13.92

สำหรับปี 2563 บริษัทและบริษัทย่อยมีกระแสเงินสดได้มาจากกิจกรรมดำเนินงานสุทธิจำนวน 46.69 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากใช้ไป 3,863.35 ล้านบาท หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 101.22 เมื่อเทียบกับปีก่อน โดยรายการหลักที่มีผลต่อการได้มาของเงินสด ได้แก่ ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้หมุนเวียนอื่น, ภาษีมูลค่าเพิ่ม, เงินสำรองบำรุงรักษาเครื่องบิน และ เงินสดจ่ายค่าซ่อมบำรุงเครื่องบิน

ส่วนกระแสเงินสดใช้ไปในกิจกรรมการลงทุนเป็นจำนวน 687.65 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 837.59 โดยรายการหลักใช้ไปในเงินให้กู้ยืมแก่บริษัทย่อย และเงินฝากประจำ

ส่วนกระแสเงินสดได้มาจากกิจกรรมการจัดหาเงินเป็นจำนวน 729.96 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 2,672.30 โดยรายการหลักใช้ไปในการจ่ายหนี้สินสัญญาเช่าจำนวน 147.22 ล้านบาท และชำระคืนเงินกู้ยืมระยะสั้นจำนวน 500.00 ล้านบาท แต่มีได้เงินสดรับจากการเพิ่มทุนจำนวน 1,551.68 ล้านบาท

นอกจากนี้บริษัทและบริษัทย่อยได้รับประโยชน์จากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศทั้งเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเป็นจำนวน 82.77 ล้านบาท

อย่างไรก็ตาม ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 บริษัทมีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้นสุทธิ 171.77 ล้านบาท



4.2 ข้อมูลทางการเงินที่สำคัญ สรุปรายงานการสอบบัญชี

ประจำปี	ผู้สอบบัญชี	สรุปรายงานการตรวจสอบ
ปี 2561	ดร. ศุภมิตร เตชะมนตรีกุล ผู้สอบบัญชี อนุญาตเลขทะเบียน 3356 ซึ่งเป็นผู้สอบ บัญชีที่ได้รับความเห็นชอบจากสำนักงาน กต.	ผู้สอบบัญชีได้ดำเนินการตรวจสอบบัญชีตาม มาตรฐานการสอบบัญชีที่รับรองทั่วไปและให้ ความเห็นว่างบการเงินที่ได้ตรวจสอบได้แสดง ฐานะการเงิน ผลการดำเนินงาน และกระแสเงินสด ของบริษัท โดยถูกต้องตามที่ควรในสาระสำคัญ ตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน
ปี 2562	ดร. ศุภมิตร เตชะมนตรีกุล ผู้สอบบัญชี อนุญาตเลขทะเบียน 3356 ซึ่งเป็นผู้สอบ บัญชีที่ได้รับความเห็นชอบจากสำนักงาน กต.	ผู้สอบบัญชีได้ดำเนินการตรวจสอบบัญชีตาม มาตรฐานการสอบบัญชีที่รับรองทั่วไปและให้ ความเห็นว่างบการเงินที่ได้ตรวจสอบได้แสดง ฐานะการเงิน ผลการดำเนินงาน และกระแสเงินสด ของบริษัท โดยถูกต้องตามที่ควรในสาระสำคัญ ตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน
ปี 2563	ดร. ศุภมิตร เตชะมนตรีกุล ผู้สอบบัญชี อนุญาตเลขทะเบียน 3356 ซึ่งเป็นผู้สอบ บัญชีที่ได้รับความเห็นชอบจากสำนักงาน กต.	ผู้สอบบัญชีไม่แสดงความเห็นต่องบการเงิน เนื่องจากเรื่องดังต่อไปนี้ - การขาดสภาพคล่องทางการเงินและการผิดนัด ชำระหนี้ - ผลกระทบจากการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อ ไวรัสโคโรนา 2019 ต่อการดำเนินงานของกลุ่ม บริษัท - การเข้าสู่กระบวนการแผนฟื้นฟูกิจการ

4.2.1 ตารางสรุปงบการเงินสำหรับระยะ 3 ปีที่ผ่านมา

• งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ

หน่วย : ล้านบาท

รายได้	งบการเงินรวม					
	2561		2562		2563	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
รายได้						
รายได้จากค่าโดยสาร	16,699.7	84.6	16,758.6	84.6	5,784.2	85.9
รายได้จากการให้บริการ	2,560.1	13.0	2,847.7	13.0	777.1	11.5
รายได้อื่น	480.4	2.4	362.8	2.4	174.1	2.6
รวมรายได้	19,740.2	100.0	19,969.1	100.0	6,735.4	100.0
ค่าใช้จ่าย						



ต้นทุนค่าโดยสารและการให้บริการ	22,551.2	114.2	21,770.9	109.0	7,439.4	110.5
ค่าใช้จ่ายในการขาย	177.2	0.9	210.4	1.1	37.0	0.6
ค่าใช้จ่ายในการบริหาร	937.2	4.7	956.7	4.8	7,787.4	115.6
ต้นทุนทางการเงิน	44.6	0.2	125.1	0.6	910.0	13.5
รวมค่าใช้จ่าย	23,710.2	120.0	23,063.1	115.5	16,173.8	240.2
ส่วนแบ่งขาดทุนจากเงินลงทุนในการร่วมค้า	(5.5)	(0.1)	(1.4)	(0.0)	-	-
กำไร (ขาดทุน) ก่อนภาษีเงินได้	(3,975.4)	(20.1)	(3,095.4)	(15.5)	(9,438.4)	(140.1)
ค่าใช้จ่าย (รายได้) ภาษีเงินได้					-	-
กำไร (ขาดทุน) จากการดำเนินงานต่อเนื่อง	(3,975.4)	(20.1)	(3,095.4)	(15.5)	(9,438.4)	(140.1)
การดำเนินงานที่ยกเลิก						
กำไร (ขาดทุน) จากการดำเนินงานที่ยกเลิก - สุทธิ	-	-	-	-	2,046.7	30.5
กำไร (ขาดทุน) สำหรับปี	(3,975.4)	(20.1)	(3,095.4)	(15.5)	(7,391.7)	(109.6)
กำไร (ขาดทุน) จากการประมาณการคณิตศาสตร์ประกันภัย	17.4	0.1	123.1	0.6	95.8	1.4
ภาษีเงินได้เกี่ยวข้องกับประมาณการคณิตศาสตร์ประกันภัย	-	-	-	-	-	-
กำไร (ขาดทุน) เบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี	(3,958.0)	(20.1)	(2,972.3)	(14.9)	(7,295.9)	(108.2)
การแบ่งปันกำไร (ขาดทุน) เบ็ดเสร็จรวม						
ส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่	(2,782.6)		(1,928.3)		(7,895.5)	
ส่วนที่เป็นส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุม	(1,175.4)		(1,044.0)		599.6	
	(3,958.0)		(2,972.3)		(7,295.9)	
กำไร (ขาดทุน) ต่อหุ้นพื้นฐาน (บาท)	(1.23)		(0.68)		(2.19)	
จำนวนหุ้นสามัญถ่วงเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักปรับลด (ล้านหุ้น)	2,272.0		3,108.5		3,519.6	
มูลค่าที่ตราไว้ (บาท/หุ้น)	1		1		1	

• สินทรัพย์

หน่วย : ล้านบาท

รายการ	งบการเงินรวม		
	2561	2562	2563
สินทรัพย์			
สินทรัพย์หมุนเวียน			
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	1,419.9	1,233.8	1,405.6
เงินลงทุนชั่วคราว	9.2	42.9	541.2
ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น	2,008.9	2,493.3	255.2
สินค้าคงเหลือ	50.2	81.0	98.8
ภาษีมูลค่าเพิ่มรอขอคืน	-	-	-
เงินประกันและเงินมัดจำเกี่ยวกับเครื่องบิน - ระยะสั้น	375.0	272.6	106.3
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	101.9	123.0	175.5



รวมสินทรัพย์หมุนเวียน	3,965.1	4,246.6	2,582.6
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน			
เงินฝากธนาคารที่มีภาระค้ำประกัน	1,122.9	1,153.1	110.3
เงินลงทุนในกิจการร่วมค้า	1.4	8.1	-
เงินลงทุนระยะยาวอื่น	46.7	46.2	45.6
เงินสำรองบำรุงรักษาเครื่องบิน	7,788.3	8,342.4	6,292.7
ส่วนปรับปรุงอาคารเช่าและอุปกรณ์	206.8	148.7	66.4
สินทรัพย์สิทธิการใช้	-	-	8,038.7
สินทรัพย์ไม่มีตัวตน	45.7	48.9	27.4
สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี	13.3	13.3	13.3
เงินประกันและเงินมัดจำเกี่ยวกับเครื่องบิน - ระยะยาว	820.1	1,054.1	627.9
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น	63.8	109.6	89.9
รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน	10,109.0	10,924.4	15,312.2
รวมสินทรัพย์	14,074.1	15,171.0	17,894.8

● **หนี้สิน และส่วนของผู้ถือหุ้น**

หน่วย : ล้านบาท

รายการ	งบการเงินรวม		
	2561	2562	2563
หนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น			
หนี้สินหมุนเวียน			
เงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงิน	2,400.0	3,620.0	2,720.0
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	5,905.9	5,688.4	4,381.1
รายได้รอตัดบัญชีจากโปรแกรมสิทธิพิเศษแก่ลูกค้า	18.3	36.9	47.1
ประมาณการหนี้สินค่าซ่อมบำรุงเครื่องบิน - ระยะสั้น	120.6	72.4	80.9
ภาษีเงินได้หัก ณ ที่จ่ายค้างจ่าย	-	-	11,459.4
หนี้สินหมุนเวียนอื่น	15.3	71.5	88.4
รวมหนี้สินหมุนเวียน	8,460.1	9,489.3	18,776.9
หนี้สินไม่หมุนเวียน			
ประมาณการหนี้สินค่าซ่อมบำรุงเครื่องบิน - ระยะยาว	8,276.5	8,918.4	6,757.0
ประมาณการหนี้สินสำหรับผลประโยชน์พนักงาน	273.9	188.7	107.1
หนี้สินตามสัญญาเช่า	-	-	234.9
หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น	95.2	42.8	21.2
รวมหนี้สินไม่หมุนเวียน	8,645.6	9,149.9	7,120.2
รวมหนี้สิน	17,105.7	18,639.2	25,897.1
ส่วนของผู้ถือหุ้น			
ทุนจดทะเบียน			



ทุนที่ออกและชำระแล้ว	2,272.0	3,108.5	3,729.2
ส่วนเกินมูลค่าหุ้นสามัญ	4,325.9	5,789.8	6,720.8
กำไรสะสม			
จัดสรรแล้ว			
สำรองตามกฎหมาย	62.5	62.5	62.5
ยังไม่ได้จัดสรร	(8,122.0)	(10,050.3)	(17,513.0)
ส่วนต่ำจากการเปลี่ยนแปลงสัดส่วนการถือหุ้นใน บริษัทย่อย	(5.9)	(5.9)	-
รวมส่วนของผู้ถือหุ้น	(1,467.5)	(1,095.5)	(7,000.5)
ส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุม	(1,564.1)	(2,372.7)	(1,001.6)
รวมหนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น	14,074.1	15,171.0	17,895.0

• อัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญ

อัตราส่วนทางการเงิน	หน่วย	งบการเงินรวม		
		2561	2562	2563
อัตราส่วนสภาพคล่อง				
ระยะเวลาการเก็บหนี้เฉลี่ย ¹	วัน	12.11	17.81	30.51
ระยะเวลาการขายสินค้าเฉลี่ย ²	วัน	0.66	1.08	4.35
ระยะเวลาการจำหน่ายตัวล่วงหน้า ³	เท่า	25.34	29.25	9.94
ระยะเวลาการชำระหนี้ ⁴	วัน	29.97	39.81	123.30
วงจรเงินสด ⁵	วัน	(42.54)	(50.17)	(98.38)
อัตราส่วนแสดงความสามารถในการหากำไร				
อัตรากำไรจากการดำเนินงานก่อนต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิง ⁶	%	17.8%	20.7%	(117.2%)
อัตรากำไรจากการดำเนินงาน ⁷	%	(20.1%)	(15.5%)	(140.1%)
อัตรากำไร EBITDAR ⁸	%	(0.04%)	3.24%	(102.1%)
อัตรากำไรสุทธิ ⁹	%	(20.1%)	(15.5%)	(109.7%)
อัตราผลตอบแทนผู้ถือหุ้น ¹⁰	%	(3,648.5%)	(150.5%)	(195.1%)
อัตราส่วนแสดงประสิทธิภาพในการดำเนินงาน				
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ ¹¹	%	(27.8%)	(21.2%)	(44.7%)
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ถาวร ¹²	%	(1,639.7%)	(1,687.7%)	(4,983.6%)
อัตราหมุนของสินทรัพย์ ¹³	เท่า	1.38	1.37	0.4%
อัตราส่วนวิเคราะห์นโยบายทางการเงิน				
อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น ¹⁴	เท่า	(11.66)	(17.01)	(3.70)
อัตราส่วนความสามารถชำระภาระผูกพัน ¹⁵	เท่า	0.002	0.17	(2.68)
อัตราการจ่ายเงินปันผล ¹⁶	%	-	-	-
ขาดทุนต่อหุ้นขั้นพื้นฐาน ¹⁷	บาท	(1.23)	(0.68)	(2.19)
ขาดทุนต่อหุ้นปรับลด ¹⁸	บาท	(1.23)	(0.68)	(2.19)



- 1 ระยะเวลาการเก็บหนี้เฉลี่ย คือ 360/อัตราส่วนหมุนเวียนลูกหนี้การค้า
- 2 ระยะเวลาการขายสินค้าเฉลี่ย คือ 360/อัตราส่วนหมุนเวียนสินค้าคงเหลือ
- 3 ระยะเวลาการจำหน่ายตั๋วล่วงหน้า คือ (รายได้รับล่วงหน้า/รายได้หลักรวม)*360
- 4 ระยะเวลาการชำระหนี้ คือ 360/อัตราส่วนหมุนเวียนเจ้าหนี้
- 5 วงจรเงินสด คือ (ระยะเวลาเก็บหนี้ + ระยะเวลาการจำหน่ายสินค้า)-(ระยะเวลาการจำหน่ายตั๋วล่วงหน้า+ระยะเวลาการชำระหนี้)
- 6 อัตรากำไรจากการดำเนินงานก่อนต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิง คือ (กำไรจากการดำเนินงาน+ต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิง)/รายได้รวม
- 7 อัตรากำไรจากการดำเนินงาน คือ กำไรจากการดำเนินงาน/รายได้รวม
- 8 อัตรากำไร EBITDAR คือ (กำไรจากการดำเนินงาน+ค่าเช่าดำเนินงานเครื่องบิน+ค่าเช่าเครื่องบินแบบเหมาลำ)/รายได้รวม
- 9 อัตรากำไรสุทธิ คือ กำไรขาดทุนสุทธิ/รายได้รวม
- 10 อัตราผลตอบแทนผู้ถือหุ้น คือ กำไรขาดทุนสุทธิ/ส่วนของผู้ถือหุ้นเฉลี่ย
- 11 อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ คือ กำไรขาดทุนสุทธิ/ส่วนของสินทรัพย์เฉลี่ย
- 12 อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ถาวร คือ (กำไรขาดทุนสุทธิ+ค่าเสื่อมราคา)/อุปกรณ์สุทธิเฉลี่ย
- 13 อัตราหมุนของสินทรัพย์ คือ รายได้รวม/ส่วนของสินทรัพย์เฉลี่ย
- 14 อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น คือ รวมหนี้สิน/รวมส่วนของผู้ถือหุ้น
- 15 อัตราส่วนความสามารถชำระภาระผูกพัน คือ (กำไรจากการดำเนินงาน+ค่าเช่าดำเนินงานเครื่องบิน)/ค่าเช่าดำเนินงานเครื่องบิน
- 16 อัตราการจ่ายเงินปันผล คือ เงินปันผลจ่าย/กำไรขาดทุนสุทธิ
- 17 ขาดทุนต่อหุ้นขั้นพื้นฐาน คือ ขาดทุนสุทธิ/จำนวนหุ้นสามัญเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก
- 18 ขาดทุนต่อหุ้นปรับลด คือ ขาดทุนสุทธิ/จำนวนหุ้นสามัญเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก (ปรับลด)



5. ข้อมูลทั่วไปและข้อมูลสำคัญอื่น

5.1 ข้อมูลบริษัท

บริษัทที่ออกหลักทรัพย์	บริษัท สายการบิน นกแอร์ จำกัด (มหาชน)
ประเภทธุรกิจ	สายการบินราคาประหยัด
ที่ตั้งสำนักงานใหญ่	222 อาคารส่วนกลาง ชั้นที่ 4 ห้องเลขที่ 4235 ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงสนามบิน เขตดอนเมือง กรุงเทพมหานคร 10210
เลขทะเบียนบริษัท	0107556000094
เว็บไซต์บริษัท	www.nokair.com
เว็บไซต์นักลงทุนสัมพันธ์	www.nokair.com/investor_relations
โทรศัพท์	0 2627 2080
โทรสาร	-
หุ้นสามัญของบริษัท	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 บริษัทมีทุนจดทะเบียน และทุนชำระแล้ว ดังนี้ ทุนจดทะเบียน 4,197,166,631 หุ้น มูลค่าหุ้นละ 1 บาท รวมมูลค่า 4,197,166,631 บาท ทุนชำระแล้ว 3,729,186,806 หุ้น มูลค่าหุ้นละ 1 บาท รวมมูลค่า 3,729,186,806 บาท

5.2 ข้อมูลของบุคคลอ้างอิง

นายทะเบียนหลักทรัพย์	บริษัท ศูนย์รับฝากหลักทรัพย์ (ประเทศไทย) จำกัด
	93 ถนนรัชดาภิเษก แขวงดินแดง เขตดินแดง กรุงเทพฯ 10400
โทรศัพท์	0 2009 9000
โทรสาร	0 2009 9991
เว็บไซต์	www.set.or.th/tsd
ผู้สอบบัญชี	บริษัท ดีลอยท์ ทูช โธมัทสு ไชยยศ สอบบัญชี จำกัด
	อาคารเอไอเอ สาทร ทาวเวอร์ ชั้น 23 - 27
	เลขที่ 11/1 ถนนสาทรใต้ แขวงยานนาวา เขตสาทร กรุงเทพฯ 10120
โทรศัพท์	0 2034 0000
โทรสาร	0 2034 0100



5.3 ข้อพิพาททางกฎหมาย

ในไตรมาส 1 ของปี 2561 บริษัทได้ยื่นคำฟ้องไปยังศูนย์อนุญาโตตุลาการระหว่างประเทศในประเทศสิงคโปร์ (Singapore International Arbitration Center ("SIAC")) เพื่อให้พิจารณาข้อพิพาทกับบริษัทแห่งหนึ่ง ("คู่ความ") โดยขอให้บริษัทดังกล่าวชำระค่าเสียหายให้แก่บริษัทอันเนื่องมาจากการกระทำผิดสัญญา ทั้งนี้ เมื่อวันที่ 31 สิงหาคม 2562 คณะอนุญาโตตุลาการได้มีคำชี้ขาด โดยตัดสินว่าคู่ความไม่ได้กระทำผิดตามสัญญา 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 คู่ความได้ยื่นคำร้องขอบังคับตามคำชี้ขาดของอนุญาโตตุลาการต่อศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศกลางในประเทศไทย ปัจจุบันคดีดังกล่าวอยู่ระหว่างการพิจารณาคดี

ต่อมา เมื่อวันที่ 27 สิงหาคม 2563 บริษัทได้ร้องขอให้ศาลงดพิจารณาคดีเนื่องจากบริษัทได้เข้าสู่กระบวนการฟื้นฟูกิจการ (ดูหมายเหตุข้อ 4) ศาลจึงมีคำสั่งให้งดการพิจารณาคดีไว้ชั่วคราวจนกว่าจะมีคำสั่งหรือคำพิพากษาอื่นตามพระราชบัญญัติล้มละลาย พ.ศ.2483 มาตรา 90/12(4)

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 บริษัทรับรู้ประมาณการหนี้สินจากข้อพิพาทดังกล่าวพร้อมทั้งดอกเบี้ย ซึ่งคำนวณถึงวันสิ้นสุดรอบระยะเวลารายงานเป็นค่าใช้จ่ายในการบริหารและต้นทุนทางการเงินจำนวนรวมทั้งสิ้น 219.19 ล้านบาทในงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ