



# We Fly Smiles





## สารบัญ

	หน้า
สารจากประธานเจ้าหน้าที่บริหาร	3
ข้อมูลทางการเงิน	5
วิสัยทัศน์, พันธกิจ	6
คณะกรรมการบริษัท	7
คณะผู้บริหาร	8
<b>ส่วนที่ 1 การประกอบธุรกิจและผลการดำเนินงาน</b>	<b>9</b>
1 โครงสร้างและการผลการดำเนินงาน	10
1.1 นโยบายและภาพรวมการประกอบธุรกิจ	10
1.2 ลักษณะการประกอบธุรกิจ	14
1.3 โครงสร้างการถือหุ้นของกลุ่มบริษัท	34
1.4 จำนวนทุนจดทะเบียนและทุนชำระแล้ว	35
1.5 การออกหลักทรัพย์อื่น	36
1.6 นโยบายการจ่ายเงินปันผล	36
2 การบริหารความเสี่ยง	37
2.1 นโยบายและแผนการบริหารความเสี่ยง	37
2.2 ปัจจัยความเสี่ยงต่อการดำเนินธุรกิจของบริษัท	37
3 การขับเคลื่อนธุรกิจเพื่อความยั่งยืน	40
3.1 นโยบายและเป้าหมายการจัดการด้านความยั่งยืน	40
3.2 การจัดการผลกระทบต่อผู้มีส่วนได้เสียในห่วงโซ่คุณค่าของธุรกิจ (Value Chain)	40
3.3 การจัดการด้านความยั่งยืนในมิติสิ่งแวดล้อม	41
3.4 การจัดการความยั่งยืนในมิติสังคม	42
4 การวิเคราะห์และคำอธิบายของฝ่ายจัดการ (MD&A)	44
5 ข้อมูลทั่วไปและข้อมูลสำคัญอื่น	53
5.1 ข้อมูลทั่วไปของบริษัท	53
5.2 ข้อมูลของบุคคลอ้างอิง	53
5.3 ข้อพิพาททางกฎหมาย	54
<b>ส่วนที่ 2 การกำกับดูแลกิจการ</b>	<b>55</b>
6 นโยบายการกำกับดูแลกิจการ	56
6.1 ภาพรวมของนโยบายและแนวปฏิบัติการกำกับดูแลกิจการ	56
7 โครงสร้างการกำกับดูแลกิจการและข้อมูลสำคัญเกี่ยวกับคณะกรรมการคณะกรรมการชุดย่อย ผู้บริหาร พนักงาน และอื่นๆ	60
7.1 โครงสร้างการกำกับดูแลกิจการ	60
7.2 ข้อมูลเกี่ยวกับคณะกรรมการบริษัทและผู้บริหารแผน	60



## สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
7.3 ข้อมูลเกี่ยวกับคณะกรรมการชุดย่อย	63
7.4 ข้อมูลเกี่ยวกับผู้บริหาร	64
7.5 ข้อมูลเกี่ยวกับพนักงาน	65
7.6 ข้อมูลสำคัญอื่นๆ	66
8 รายงานผลการดำเนินงานสำคัญด้านการกำกับดูแลกิจการ	69
8.1 สรุปผลการปฏิบัติหน้าที่ของผู้ทำแผนและผู้บริหารแผนในรอบปีที่ผ่านมา	69
9 การควบคุมภายในและรายการระหว่างกัน	69
<b>ส่วนที่ 3 รายงานทางการเงิน</b>	<b>75</b>
<b>เอกสารแนบ 1</b> รายละเอียดเกี่ยวกับผู้ทำแผน ผู้บริหารแผน ผู้บริหารและผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัท	<b>161</b>
<b>เอกสารแนบ 2</b> รายละเอียดเกี่ยวกับหัวหน้างานตรวจสอบภายใน	<b>176</b>
<b>เอกสารแนบ 3</b> รายละเอียดเกี่ยวกับรายการประเมินราคาทรัพย์สิน	<b>179</b>
<b>เอกสารแนบ 4</b> รายละเอียดอื่นๆ	<b>180</b>
<b>ส่วนที่ 4 การรับรองความถูกต้องของข้อมูล</b>	<b>181</b>



## สารจากประธานเจ้าหน้าที่บริหาร

ในปี 2564 ที่ผ่านมานั้นถือเป็นอีกหนึ่งปีแห่งความท้าทายอย่างมาก ทั้งในภาพใหญ่ระดับโลก ระดับประเทศ ระดับอุตสาหกรรม ไปจนถึงระดับองค์กร โดยเฉพาะจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโควิด-19 ที่ทำให้การเดินทาง โดยเฉพาะการเดินทางด้วยเครื่องบินเป็นไปอย่างลำบาก ทั้งจากความไม่มั่นใจของผู้เดินทาง รวมถึงอีกปัจจัยสำคัญคือมาตรการจำกัดการเดินทางต่างๆทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ โดยเฉพาะในประเทศไทย ที่เคยประกาศห้ามเดินทางไปและกลับจากพื้นที่ควบคุมสูงสุดและเข้มงวด ซึ่งกระทบโดยตรงต่อการปฏิบัติการบินจากฐานการบินหลักของสายการบิน ณ ท่าอากาศยานดอนเมือง

บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) ในฐานะสายการบินของคนไทย ตระหนักดีถึงพันธกิจที่ต้องดูแลและรับใช้คนไทย ทั้งในยามปกติและในยามวิกฤติ ในช่วงที่ห้ามปฏิบัติการบินจากท่าอากาศยานดอนเมืองนั้น เราได้ตัดสินใจย้ายฐานปฏิบัติการบินชั่วคราวไปยังท่าอากาศยานอุตะเถา จังหวัดระยอง เพื่อรองรับทุกความจำเป็นในการเดินทางของคนไทย ไม่ว่าจะเป็น การเดินทางเพื่อปฏิบัติการกิจเร่งด่วน การเคลื่อนย้ายผู้ป่วย รวมถึงการขนส่งอุปกรณ์ทางการแพทย์และอวัยวะรอการปลูกถ่ายที่จำเป็นต้องใช้ การขนส่งที่รวดเร็ว โดยระหว่างเดือน กรกฎาคม-สิงหาคม เราได้ให้บริการทั้งสิ้น 6 เส้นทางไปและกลับ ประกอบด้วย อุตะเถา-อุบลราชธานี, อุตะเถา-นครศรีธรรมราช, อุตะเถา-เชียงใหม่, อุตะเถา-สกลนคร, อุตะเถา-ภูเก็ต และอุตะเถา-อุดรธานี ภายใต้การปฏิบัติตามมาตรการด้านสุขอนามัยอย่างเคร่งครัด ไม่ว่าจะเป็น การทำความสะอาดทุกจุดสัมผัสภายในเที่ยวบิน การเปลี่ยนตัวกรองอากาศ (HEPA Filter) ตามรอบที่กำหนดไว้ รวมถึงการเข้ารับการฉีดวัคซีนป้องกันโควิด-19 ของพนักงานทุกคน

ในด้านของกระบวนการฟื้นฟูกิจการ ที่สายการบินนกแอร์ได้ยื่นคำร้องขอฟื้นฟูกิจการต่อศาลล้มละลายกลางไปเมื่อวันที่ 30 กรกฎาคม 2563 นั้น ตลอดปี 2564 ที่ผ่านมาก็ได้มีกระบวนการต่างๆ ที่เราได้ผ่านมาได้อย่างราบรื่น ไม่ว่าจะเป็นการประชุมเจ้าหนี้ ในวันที่ 4 สิงหาคม 2564 ที่เจ้าหนี้รวมกันสัดส่วน 76.72% ของจำนวนหนี้ มีมติยอมรับแผนฟื้นฟูกิจการและคำร้องขอแก้ไขแผน จนเมื่อวันที่ 29 กันยายน 2564 ศาลล้มละลายกลางได้มีคำสั่งเห็นชอบด้วยแผนฟื้นฟูกิจการของบริษัทฯ และมีคำสั่งแต่งตั้งผู้บริหารแผนฟื้นฟูกิจการ ทำให้เราได้ดำเนินกิจการตามแผนฟื้นฟูกิจการที่ได้รับความเห็นชอบจากทุกภาคส่วนมานับแต่นั้น ถือเป็นอีกหนึ่งจุดเปลี่ยนที่สำคัญ และยังเป็นจุดเริ่มต้นที่ดีของการกลับมาดำเนินกิจการได้อย่างแข็งแกร่งกว่าเดิม

สำหรับการพัฒนาในด้านผลิตภัณฑ์และการจัดจำหน่ายบัตรโดยสาร เราได้ลงนามความร่วมมือกับบริษัท เซเบอร์ เอเชีย แปซิฟิก ซึ่งเป็นบริษัทผู้พัฒนาระบบจัดจำหน่ายบัตรโดยสารระดับโลกและ โดยระบบบริการผู้โดยสารเรดิคซ์ (Radixx Passenger Service System) จะเป็นระบบให้บริการผู้โดยสารแบบครบวงจร ทั้งระบบการสำรองที่นั่ง, ธุรกิจอี-คอมเมิร์ซ, ระบบจัดการผู้โดยสารขาเข้าและขาออก, ระบบสะสมคะแนนสมาชิกและบริการอื่นๆที่เกี่ยวข้อง ทั้งนี้ เพื่อเป็นการเพิ่มโอกาสในการสร้างรายได้ใหม่ๆ รวมถึงเปิดโอกาสให้สายการบินเข้าถึงนวัตกรรมใหม่ๆ ที่เหนือกว่าระบบซึ่งใช้งานอยู่ก่อนหน้านี้ และสร้างโอกาสในการพัฒนาความร่วมมือกับสายการบินชั้นนำระดับโลกได้มากยิ่งขึ้น

ในด้านการช่วยเหลือสังคม ที่สายการบินนกแอร์ยึดถือเป็นหลักในการดำเนินธุรกิจมาตลอด 17 ปีนั้น ในปีที่ผ่านมา เราได้สนับสนุนภารกิจต่างๆ โดยเฉพาะภารกิจบรรเทาความเดือดร้อนของคนไทยจากสถานการณ์การแพร่ระบาด ทั้งการรับขนส่งสิ่งของจำเป็น อาทิ อุปกรณ์ทางการแพทย์ หน้ากากอนามัย เตียงกระดาษสำหรับโรงพยาบาลสนามและอื่นๆ แบบไม่มีค่าใช้จ่าย โดยเป็นการสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานต่างๆ ไม่ว่าจะเป็น กรมควบคุมโรค และสภากาชาดไทย เป็นต้น นอกจากนี้เรายังคงสนับสนุนภารกิจของศูนย์รับบริจาคอวัยวะ สภากาชาดไทย อย่างต่อเนื่องมานับ 10 ปี โดยในปีที่ผ่านมา เราสนับสนุนบัตร



โดยสารให้กับทีมแพทย์และเจ้าหน้าที่สำหรับการเดินทางไปปฏิบัติหน้าที่จำนวน 87 ที่นั่ง ทั้งนี้ มีผู้ที่ได้รับบริจาคอวัยวะ และสามารถใช้ชีวิตได้ดีขึ้น ตั้งแต่ปี 2555 ถึง ปี 2564 เป็นจำนวน 2,910 ราย

สุดท้ายนี้ ในนามของคณะผู้บริหารและพนักงานสายการบินนกแอร์ ผมขอให้คำมั่นว่าจะทุ่มเทอย่างสุดกำลังและเต็มความสามารถ ในการที่จะพัฒนาสายการบินนกแอร์ให้เติบโตอย่างยั่งยืน ภายใต้การกำกับดูแลกิจการที่ดี “ในฐานะสายการบินของคนไทยที่นำความภูมิใจมาสู่คนไทยทุกคน”

สายการบินนกแอร์ขอขอบคุณทุกท่านมา ณ โอกาสนี้ เพราะผู้โดยสารทุกท่านล้วนมีส่วนสำคัญและเป็นกำลังใจให้กับพวกเรา ขานนกแอร์มาโดยตลอด เราจะก้าวไปข้างหน้าไปพร้อมๆกันอย่างแน่นอน ช่วยขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศไปด้วยกัน

ดร.วุฒิภูมิ จุฬางกูร  
ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร





## ข้อมูลทางการเงิน และการดำเนินงานโดยสรุป

	หน่วย	งบการเงินรวม		
		2562	2563	2564
งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ	ล้านบาท			
รายได้รวม	ล้านบาท	19,969.1	6,735.4	6,355.6
ค่าใช้จ่ายรวม	ล้านบาท	23,063.1	16,173.8	7,791.2
ส่วนแบ่งขาดทุนจากเงินทุนในการร่วมค้า	ล้านบาท	(1.4)	-	-
กำไร (ขาดทุน) ก่อนภาษีเงินได้	ล้านบาท	(3,095.4)	(9,438.4)	(1,435.6)
กำไร (ขาดทุน) สุทธิ	ล้านบาท	(3,095.4)	(7,391.7)	(1,435.6)
กำไร (ขาดทุน) สุทธิ ส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่	ล้านบาท	(1,928.3)	(7,895.5)	(1,399.4)
งบแสดงฐานะทางการเงิน				
สินทรัพย์รวม	ล้านบาท	15,171.0	17,894.8	12,249.7
หนี้สินรวม	ล้านบาท	18,639.2	25,897.1	21,651.3
ส่วนของผู้ถือหุ้น	ล้านบาท	3,108.5	3,729.2	3,729.2
อัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญ				
อัตราส่วนกำไรจากการดำเนินงาน	ร้อยละ	(15.5)	(140.1)	(25.9)
อัตรากำไรสุทธิ	ร้อยละ	(15.5)	(109.70)	(25.9)
อัตราผลตอบแทนผู้ถือหุ้น	ร้อยละ	(150.5)	(195.1)	16.7



## วิสัยทัศน์



“มุ่งสู่การเป็นสายการบินแห่งนวัตกรรมที่ล้ำสมัยที่สุด เป็นผู้ให้บริการด้านการเดินทางที่สะดวกสบายและบริการการขนส่งที่มีประสิทธิภาพในราคาที่คุ้มค่าพร้อมตอบโจทย์ความต้องการของลูกค้าที่หลากหลาย และเต็มเปี่ยมไปด้วยบริการที่สัมผัสได้ถึงความเป็นไทยอย่างแท้จริง”

## พันธกิจ

“นกแอร์มุ่งมั่นเพื่อเป็นสายการบินของประเทศไทย โดยนำเสนอความพึงพอใจแก่ลูกค้าด้วยราคาที่คุ้มค่าแต่คงไว้ซึ่งความน่าเชื่อถือ ความสะดวก ความคิดสร้างสรรค์ และการเอาใจใส่”





## คณะกรรมการ



นายปริญญ์ ไววัฒนา  
กรรมการอิสระ



นายชวลิต อัดธาศาสตร์  
กรรมการ



นายเกษมสันต์ วีระกุล  
กรรมการ



นายไต้ ซอง อี  
กรรมการ



ดร.วุฒิภูมิ จุฬางกูร  
กรรมการ/ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร





## คณะผู้บริหาร



ดร.วุฒิภูมิ จุฬางกูร  
กรรมการบริหาร ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร



นายสุธี จุฬชาต  
ประธานเจ้าหน้าที่สายปฏิบัติการ



นายธีรพล โชติชนากิบาล  
ประธานเจ้าหน้าที่สายการพาณิชย์



นาย อภิชาติ สุรัตน์สุรางค์  
ประธานเจ้าหน้าที่สายการเงิน



## ส่วนที่ 1

### การประกอบธุรกิจและผลการดำเนินงาน



## 1. โครงสร้างและการผลการดำเนินงาน

### 1.1 นโยบายและภาพรวมการประกอบธุรกิจ

บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) หรือ "นกแอร์" จัดตั้งขึ้นเมื่อวันที่ 27 กุมภาพันธ์ 2547 ในชื่อ บริษัท สกายเอเชีย จำกัด และเปลี่ยนชื่อเป็น "บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด" เมื่อวันที่ 16 มกราคม 2549 ต่อมา เมื่อวันที่ 18 มกราคม 2556 บริษัทได้จดทะเบียนแปรสภาพเป็นบริษัทมหาชน และหุ้นสามัญของบริษัทได้รับการจดทะเบียนเป็นหลักทรัพย์จดทะเบียน โดยเริ่มเข้าทำการซื้อขายในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย เมื่อวันที่ 20 มิถุนายน 2556

นกแอร์ยังคงเป็นสายการบินที่มีจุดหมายปลายทางครอบคลุมเส้นทางบินภายในประเทศมากที่สุด โดยมุ่งเน้นการสร้างความพึงพอใจให้แก่ลูกค้าผ่านการให้บริการที่มีคุณภาพ และการเอาใจใส่ รวมทั้งความน่าเชื่อถือ และความปลอดภัยเป็นสำคัญ ซึ่งสามารถตอบสนองความต้องการของลูกค้าทุกกลุ่มเป้าหมาย

#### 1.1.1 วิสัยทัศน์ วัตถุประสงค์

##### วิสัยทัศน์ (Vision)

“มุ่งสู่การเป็นสายการบินแห่งนวัตกรรมที่ล้ำสมัยที่สุด เป็นผู้ให้บริการด้านการเดินทางที่ สะดวกสบายและบริการการขนส่งที่มีประสิทธิภาพในราคาที่คุ้มค่าพร้อมตอบโต้ความต้องการของลูกค้า ที่หลากหลาย และเต็มเปี่ยมไปด้วยบริการที่สัมผัสได้ถึงความเป็นไทยอย่างแท้จริง”

##### พันธกิจ (Mission)

“นกแอร์มุ่งมั่นเพื่อเป็นสายการบินของประเทศไทย โดยนำเสนอความพึงพอใจแก่ลูกค้าด้วยราคาที่ คุ้มค่าแต่คงไว้ซึ่งความน่าเชื่อถือ ความสะดวก ความคิดสร้างสรรค์ และการเอาใจใส่”

#### 1.1.2 การเปลี่ยนแปลงและพัฒนาการที่สำคัญของบริษัท

##### พัฒนาการที่สำคัญของบริษัทในช่วง 5 ปีที่ผ่านมา

ปี	พัฒนาการที่สำคัญ
2560	<ul style="list-style-type: none"><li>- เปิดตัวบัตรโดยสารรูปแบบใหม่ “นกเลือกได้” (Choose Your NOK) และมีการเพิ่มเติมบริการอาหารร้อนบน เครื่องบิน</li><li>- นำเครื่องบินออกจากฝูงบินตามแผนการฟื้นฟูธุรกิจของบริษัทจำนวนทั้งสิ้น 4 ลำ และมีการรับมอบเครื่องบินไอ พ่นลำใหม่ (Boeing 737-800 New Generation) อีกจำนวน 2 ลำ ในเดือนมิถุนายน และกันยายน 2560</li><li>- เพิ่มเส้นทางการบินต่างประเทศสำหรับเที่ยวบินเช่าเหมาลำอีกจำนวนหลายเส้นทาง อาทิ ดอนเมือง-หนาง หนิง ,ดอนเมือง-หยานเจิง, ดอนเมือง-หยินฉวน, ดอนเมือง-เจิ้งโจวซินเจิ้ง, อุตะเกา-ไห่โข่ว, อุตะเกา-อีซาง เป็นต้น</li><li>- เปิดให้บริการเส้นทางการบินต่างประเทศแบบประจำในเส้นทาง แม่สอด-ย่างกุ้ง อีกครั้ง เริ่มตั้งแต่วันที่ 29 ตุลาคม 2560 จำนวน 3 เที่ยวบินต่อสัปดาห์</li><li>- เพิ่มเส้นทางการบินให้บริการรับ-ส่งสำหรับผู้โดยสารที่ต้องการเดินทางไปยังเส้นทางที่บริษัทไม่ได้ให้บริการ โดยตรง โดยเดินทางไปยังสนามบินและเดินทางต่อด้วยรถปรับอากาศไปยังจุดหมายปลายทางได้ (Fly 'n' Ride) ใน 5 เส้นทาง</li><li>- เพิ่มช่องทางรับชำระเงินให้กับผู้โดยสารเพิ่มเติมทั้งหมดจำนวน 5 ช่องทาง ได้แก่ บริการหักบัญชีอัตโนมัติของ</li></ul>



2560	<p>ธนาคารกรุงเทพ (BBL Direct Debit), ช่องทางชำระเงินที่บีกซี ซูเปอร์เซ็นเตอร์ (Big C), บริการ แรบพิทไลน์ เพย์ (Rabbit LINE Pay), ช่องทาง แอปเปิ้ล เพย์ (Apple Pay) และ ช่องทางชำระเงินที่เทสโก้ โลตัส (TESCO Lotus) เพื่อทำให้เกิดความสะดวกสบายแก่ผู้โดยสารในการซื้อตั๋วโดยสารและการชำระเงิน และเพื่อสนับสนุนการขายของบริษัทต่อไป</p> <p>- 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</p>
2561	<ul style="list-style-type: none"><li>- เพิ่มเส้นทางการบินต่างประเทศสำหรับเที่ยวบินเช่าเหมาลำอีกจำนวนหลายเส้นทาง ได้แก่ ดอนเมือง-หยินฉวนชาน, ดอนเมือง-หนานทง, เชียงใหม่-หนานหนิง, ภูเก็ต-หนานหนิง, ภูเก็ต-ฉิงตู, ดอนเมือง-เหียนเฉิง, ภูเก็ต-ซีอาน, ภูเก็ต-โฮฮอต, ภูเก็ต-ฝูโจว, ภูเก็ต-อีซาง, ภูเก็ต-เฮอเฟย์, อุตะเกา-ฉางซา, อุตะเกา-หนานชาง, อุตะเกา-หลินหยี่, อุตะเกา-ต้าถง, อุตะเกา-เปาโถว, อุตะเกา-หยินฉวน, อุตะเกา-เหมยเซี่ยน, ดอนเมือง-เพชรบูรณ์, ดอนเมือง-อีซาง, ดอนเมือง-เหมยเซี่ยน, ภูเก็ต-ฉางโจว, ภูเก็ต-เจิ้งโจว</li><li>- เปิดให้บริการเส้นทางการบินภายในประเทศแบบประจำในเส้นทางบินตรง อุดรธานี-อุบลราชธานี ดอนเมือง-เพชรบูรณ์ และ ดอนเมือง-แม่ฮ่องสอน</li><li>- เพิ่มเส้นทางการให้บริการรถรับ-ส่งสำหรับผู้โดยสารที่ต้องการเดินทางไปยังเส้นทางที่บริษัทไม่ได้ให้บริการโดยตรง โดยเดินทางไปลงสนามบินและเชื่อมต่อการเดินทางด้วยรถปรับอากาศไปยังจุดหมายปลายทางได้ (Fly 'n' Ride) ใน 4 เส้นทาง คือ ศรีสะเกษ เพชรบูรณ์ (เขาค้อ) เชียงราย (แม่สาย) และ ลำพูน และเส้นทางที่ต้องเชื่อมต่อทางเรือ (Fly 'n' Ferry) 7 เส้นทาง เกาะบุโหลนเกาะจัม เกาะลิบง เกาะไร่เลย์ เกาะเหลาเหลียง เกาะยาวน้อย เกาะยาวใหญ่</li><li>- เพิ่มช่องทางรับชำระเงินให้กับผู้โดยสาร ได้แก่ช่องทางชำระเงินโดย Ali pay, We Chat Pay, Union Pay บริการชำระผ่าน QR Payment เจ้าแรกของประเทศไทย และช่องทาง 123 Myanmar เพื่อทำให้เกิดความสะดวกสบายแก่ผู้โดยสารในการซื้อตั๋วโดยสารและการชำระเงิน รวมทั้งสนับสนุนการขายของบริษัทต่อไป</li><li>- ไทยกรุ๊ป “นกแอร์-การบินไทย” ร่วมมือกันครั้งสำคัญผ่านแคมเปญ “นกแอร์ เปลี่ยนรอยยิ้มให้เป็นไมล์” เมื่อซื้อตั๋วโดยสารแบบบินเฟลิดเพลิน (Nok MAX) และตั๋วโดยสารแบบบินสบาย (Nok X-tra) สามารถสะสมไมล์ Royal Orchid Plus (รอยัล ออร์คิด พลัส : ROP) ไปพร้อมกับคะแนนสะสม Nok Point (นก พ้อยท์) เริ่ม 21 มิถุนายน 2561</li><li>- ในเดือนกรกฎาคม 2561 นกแอร์ผนึกกำลังกับนกสกายด์ เชื่อมโยงเส้นทางการบินให้ไกลขึ้นกว่าเดิม ผู้โดยสารสามารถเดินทางจากเชียงใหม่ และหาดใหญ่ สู่กรุงเทพฯ และต่อเครื่องไปยังโตเกียว ประเทศญี่ปุ่น หรือไทเป-ไต้หวัน ในการจองตั๋วเพียงครั้งเดียวบนเว็บไซต์ของนกแอร์ โดยไม่ต้องกังวลเรื่องโหลดกระเป๋าใหม่ ด้วยบริการ Check-Through Baggage</li><li>- นกแอร์ได้รับรางวัล Best Low-Cost Airline in Thailand 2018 จาก Skytrax เมื่อวันที่ 31 กรกฎาคม 2561</li><li>- ในเดือนสิงหาคม 2561 นกแอร์ติด 1 ใน 5 ของสายการบินที่มีการตรงต่อเวลามากถึง 80% ในอาเซียน จัดอันดับโดย OAG เว็บไซต์ข้อมูลการบินที่ใหญ่ที่สุดในโลก</li></ul>



	<ul style="list-style-type: none"><li>- บริษัทได้เพิ่มทุนจดทะเบียนเป็น 2,499,249,882 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้ หุ้นละ 1 บาท รวมทั้งสิ้น 2,499,249,882 บาท โดยมีทุนจดทะเบียนที่ชำระแล้วจำนวน 2,271,999,796 หุ้น จากการใช้สิทธิของใบสำคัญแสดงสิทธิ (NOK - W1) มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 1 บาท รวมทั้งสิ้น 2,271,999,796 บาท</li></ul>
2562	<ul style="list-style-type: none"><li>- บริษัทรับมอบเครื่องบินไอพ่นลำใหม่ (Boeing 737-800) จำนวน 2 ลำ เพื่อรองรับการให้บริการในช่วงฤดูกาลท่องเที่ยวและรองรับการขยายเส้นทางบินในประเทศและระหว่างประเทศเพิ่มขึ้น รวมทั้งรองรับการให้บริการแบบเที่ยวบินเช่าเหมาลำ</li><li>- นักแอร์เปิดให้บริการเส้นทางบินระหว่างประเทศแบบประจำ 2 เส้นทาง ในเส้นทางบินตรงดอนเมือง-กัวฮาทิ ประเทศอินเดีย และเส้นทางบินตรง ดอนเมือง-ฮิโรชิมา ประเทศญี่ปุ่น</li><li>- เพิ่มเส้นทางการบินระหว่างประเทศสำหรับเที่ยวบินเช่าเหมาลำอีกจำนวนหลายเส้นทาง ได้แก่ ดอนเมือง-อู่ฮั่น ดอนเมือง-อู่ซี ดอนเมือง-ซีโจว ดอนเมือง-ฉางชา ดอนเมือง-เหอเฟย์ และภูเก็ต-หางโจว</li></ul>
2563	<ul style="list-style-type: none"><li>- นักแอร์ ให้บริการเที่ยวบินเช่าเหมาลำระหว่างประเทศมากกว่า 15 เส้นทาง โดยได้มีการเพิ่มเส้นทางใหม่ ได้แก่ ดอนเมือง-หนานจิงและดอนเมือง-อู่ฮั่น</li></ul>
2563	<ul style="list-style-type: none"><li>- เพิ่มเส้นทาง สำหรับผู้โดยสารที่ต้องการเดินทางไปยังเส้นทางที่บริษัทไม่ได้ให้บริการโดยตรง โดยเดินทางไปลง สนามบินและเดินทางต่อด้วยรถปรับอากาศไปยังจุดหมายปลายทาง 6 เส้นทาง แบ่งเป็น Fly' n 'Ride 4 เส้นทาง ได้แก่ วัดเจดีย์ไฉ่ กันตัง ปัตตานี ยะลา และเส้นทาง XFER</li><li>- 2 เส้นทาง ได้แก่ XFER SNO จากสนามบินสกลนคร ไปยังตัวเมืองสกลนคร XFER TST จากสนามบินตรัง ไปยังตัวเมืองตรัง</li><li>- เพิ่มช่องทางการจองบัตรโดยสารและชำระเงินให้แก่ผู้โดยสารได้สะดวกสบายมากขึ้น ผ่านช่องทาง ซีอีดับเบิลยู เซ็นเตอร์</li><li>- เพิ่มบริการ private seat เว้นที่นั่งด้านข้างเพื่อให้ความมั่นใจเรื่องความปลอดภัยจากการเดินทาง สืบเนื่องจากสถานการณ์โควิด-19</li><li>- ให้บริการอาหารร้อนและเครื่องดื่มแก่ผู้โดยสาร โดยมีการพัฒนารูปแบบผลิตภัณฑ์ให้มีความทันสมัย รวมถึงคงคุณภาพอาหารให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล</li><li>- ในวันที่ 30 กรกฎาคม 2563 บริษัทยื่นคำร้องขอฟื้นฟูกิจการและเสนอผู้จัดทำแผนฟื้นฟูกิจการต่อศาลล้มละลายกลาง</li><li>- ในวันที่ 4 พฤศจิกายน 2563 ศาลล้มละลายกลางได้มีคำสั่งให้ฟื้นฟูกิจการของบริษัท และมีคำสั่งแต่งตั้งผู้ทำแผนฟื้นฟูกิจการ</li><li>- ในช่วงปลายปี 2563 บริษัทเพิ่มการให้บริการในเส้นทางใหม่ให้สอดคล้องกับความต้องการของผู้ใช้บริการที่เพิ่มขึ้น ได้แก่ ดอนเมือง-น่าน รวมถึงเพิ่มเส้นทางบินข้ามภาค ได้แก่ เส้นทางอุบลราชธานี-หาดใหญ่ และ เชียงใหม่-ขอนแก่น</li></ul>
2564	<ul style="list-style-type: none"><li>- ช่วงเดือนกรกฎาคม - สิงหาคม 2564 นักแอร์ ได้เพิ่มฐานการบินแห่งใหม่ “สนามบินอุตะเกา” โดยให้บริการเที่ยวบินไป-กลับ ในเส้นทาง อุตะเกา - เชียงใหม่ อุตะเกา - เชียงราย อุตะเกา - อุดรธานี</li><li>- อุตะเกา - สกลนคร อุตะเกา - อุบลราชธานี อุตะเกา - สุราษฎร์ธานี อุตะเกา - นครศรีธรรมราช</li><li>- อุตะเกา - ตรัง อุตะเกา - ภูเก็ต</li></ul>



- |   |
|---|
| <ul style="list-style-type: none"><li>- ในวันที่ 4 สิงหาคม 2564 มติที่ประชุมเจ้าหน้าที่ที่มีจำนวนหนึ่งร่วมกันในสัดส่วนร้อยละ 76.72 ของจำนวนหนึ่งของเจ้าหน้าที่ทั้งหมดที่เข้าร่วมประชุมและออกเสียงลงคะแนนยอมรับแผนฟื้นฟูกิจการและคำร้องขอแก้ไขแผน</li><li>- นกแอร์ ได้กลับมาให้บริการในฐานการบินดอนเมืองอีกครั้งในวันที่ 1 กันยายน 2564</li><li>- ในวันที่ 29 กันยายน 2564 ศาลล้มละลายกลางได้มีคำสั่งเห็นชอบด้วยแผนฟื้นฟูกิจการของบริษัทและมีคำสั่งแต่งตั้งผู้บริหารแผนฟื้นฟูกิจการ</li><li>- บริษัทดำเนินกิจกรรมตามแผนฟื้นฟูกิจการได้อย่างครบถ้วน</li></ul> |
|---|



## 1.2 ลักษณะการประกอบธุรกิจ

### 1.2.1 โครงสร้างรายได้

โครงสร้างรายได้ของบริษัท และบริษัทย่อย แยกตามประเภทของการให้บริการ ดังนี้

	งบการเงินรวม					
	2562		2563		2564	
	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ
รายได้จากการให้บริการ						
รวมรายได้จากการขนส่ง	16,758.56	83.92	5,784.22	85.88	1,967.37	31.66
รวมรายได้จากบริการเสริม	2,847.72	14.26	777.09	11.54	236.95	3.81
รายได้อื่น						
ดอกเบี้ยรับ	22.80	0.12	30.51	0.45	6.45	0.10
อื่น ๆ	340.04	1.70	143.57	2.13	4,003.43	64.42
รวมรายได้อื่น	362.84	1.82	174.08	2.58	4,009.88	64.52
รายได้รวมทั้งหมด	19,969.12	100.0	6,735.39	100.00	6,214.19	100.00

บริษัทมีรายได้หลักจากการให้บริการขนส่งทางอากาศ ในปี 2564 บริษัทมีรายได้จากค่าโดยสารจำนวน 1,967.37 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 31.66 โดยรายได้จากค่าโดยสารส่วนใหญ่มาจากการให้บริการเที่ยวบินแบบประจำ ซึ่งเป็นการให้บริการขนส่งทางอากาศภายในประเทศและต่างประเทศของสายการบินนกแอร์ซึ่งให้บริการครอบคลุมเส้นทางการบินในประเทศทั้งเส้นทางสายหลัก สายรอง และสายย่อยรวม 24 เส้นทางครอบคลุมทั่วประเทศไทย

นอกจากนี้บริษัทและบริษัทย่อยยังมีรายได้จากการให้บริการแบบเช่าเหมาลำเพื่อขนส่งสินค้า ซึ่งการให้บริการดังกล่าวเป็นการให้บริการนอกเหนือจากตารางบินประจำ และเป็นการใช้เครื่องบินที่มีอยู่ให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น ในปี 2564 บริษัทมีรายได้จากการให้บริการเสริมจำนวน 236.95 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 3.81 ของรายได้รวม โดยรายได้จากการให้บริการเสริมส่วนใหญ่ประกอบด้วยรายได้จากการโหลดสัมภาระ รายได้ค่าน้ำหนักสัมภาระส่วนเกิน รายได้ค่าธรรมเนียมการจองตั๋วและชำระเงิน รายได้จากการเปลี่ยนแปลงการเดินทาง และรายได้จากการจำหน่ายอาหาร เครื่องดื่มและสินค้าที่ระลึก เป็นต้น

รายได้อื่นของบริษัทในปี 2564 อยู่ที่ 4,009.88 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 64.53 ของรายได้รวม โดยรายได้อื่นส่วนใหญ่ประกอบด้วยรายได้จากดอกเบี้ยรับ กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยน รายได้จากการรับรู้การคืนเงินประกันและการซ่อมบำรุงรักษา รวมถึงการปรับโครงสร้างหนี้จากการฟื้นฟูกิจการ และอื่น ๆ



### 1.2.2 ข้อมูลเกี่ยวกับผลิตภัณฑ์

#### (1) ลักษณะผลิตภัณฑ์และบริการ

##### ■ เครื่องบิน

บริษัทมีนโยบายจัดสรรเครื่องบินให้เหมาะสมกับปริมาณความต้องการบินในแต่ละเส้นทางการบิน ทั้งเส้นทางการบินสายหลัก สายรอง และสายย่อย โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 บริษัทมีเครื่องบินให้บริการขนส่งผู้โดยสารทั้งสิ้น 2 รุ่น ได้แก่ โบอิง 737-800 จำนวน 14 ลำ และเครื่องบินบอมบาร์ดิเอร์ Q400 จำนวน 7 ลำ รวมทั้งสิ้น 21ลำ ทั้งนี้อายุเฉลี่ยของฝูงบินอยู่ที่ 7.48 ปี และมีอัตราการใช้เครื่องบินเฉลี่ย 1.86 ชั่วโมงต่อลำต่อวัน

เครื่องบินรุ่นโบอิง 737-800 เป็นเครื่องบินโดยสารที่มีพิสัยบินระยะปานกลาง ลำตัวแคบ ใช้เครื่องยนต์ไอพ่น ซึ่งนำมาใช้สำหรับเส้นทางสายหลักและเส้นทางสายรอง สำหรับเครื่องบินบอมบาร์ดิเอร์ Q400 เป็นเครื่องบินโดยสารขนาดเล็ก ใช้เครื่องยนต์ใบพัด (Turboprop) 2 เครื่อง มีพิสัยบินระยะใกล้ ซึ่งบริษัทจะนำมาใช้บินในเส้นทางสายรองและสายย่อย เพื่อให้เหมาะสมกับอุปสงค์ของตลาด พร้อมกันนี้บริษัทได้รับการส่งเสริมการลงทุนตามพระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุน พ.ศ.2520 แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุน (ฉบับที่ 3) พ.ศ.2544 จากสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (บีโอไอ) : The Office of the Board of Investment (BOI) ในประเภท 7.9 กิจการขนส่งมวลชนและสินค้าขนาดใหญ่ โดยมีรายละเอียด และสาระสำคัญของสิทธิประโยชน์โดยทั่วไป คือ

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

##### ■ เส้นทางการบิน

บริษัทให้บริการขนส่งทางอากาศภายในประเทศและต่างประเทศภายใต้แบรนด์ “นกแอร์” ในลักษณะจุดต่อจุดโดยไม่มีบริการเชื่อมต่อ (Point-to-Point) เป็นผู้ให้บริการเที่ยวบินที่ครอบคลุมทุกภูมิภาคในประเทศไทย โดยในปัจจุบันเป็นผู้ให้บริการเส้นทางการบินภายในประเทศมากที่สุด ทั้งนี้ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 บริษัทให้บริการเที่ยวบินทั้งหมด 34 เส้นทางบิน ซึ่งประกอบด้วย 34 เส้นทางบินภายในประเทศ โดยบริษัทมีจำนวนเที่ยวบินแบบประจำไป - กลับต่อสัปดาห์ 280 เที่ยวบิน



ทั้งนี้ บริษัทยังให้บริการเที่ยวบินในแบบเหมาลำ (Charter Flight) กับผู้โดยสารที่มีความประสงค์จะเดินทางเป็นหมู่คณะ หรือต้องการเดินทางไปยังจุดหมายปลายทางที่อยู่นอกเหนือจากตารางแบบประจำของบริษัท

บริษัทยังเข้าร่วมเป็นพันธมิตรกับสายการบินราคาประหยัดชั้นนำของเอเชียภายใต้เครือ Value Alliance ซึ่งประกอบไปด้วยสายการบินนกแอร์ สายการบินสฤติ สายการบินเซบูแปซิฟิก (รวมถึงสายการบิน Cebgo) และสายการบินเจจูแอร์ เพื่อสร้างเครือข่ายเส้นทางการบินภายในกลุ่มพันธมิตร และเพิ่มทางเลือกในการเดินทางที่สามารถเชื่อมโยงเส้นทางในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เอเชียเหนือ รวมถึงเชื่อมโยงเส้นทางไปยังทวีปออสเตรเลีย ทำให้เกิดความสะดวกสบายแก่ผู้โดยสารมากขึ้น

#### ■ ราคา (Price)

บริษัทมีการกำหนดโครงสร้างค่าโดยสารหลายระดับต่อเส้นทางบิน (Dynamic Pricing) เพื่อบริหารให้เกิดรายได้รวมสูงสุดในแต่ละเที่ยวบิน ในการกำหนดจำนวนที่นั่งในแต่ละระดับค่าโดยสาร แต่ละเที่ยวบิน แต่ละวันเดินทางนั้น บริษัทได้พิจารณาปัจจัยต่างๆ ซึ่งรวมถึงอุปสงค์ในตลาด การแข่งขัน ผลประกอบการในอดีต และการประมาณการ โดยปกติที่นั่งที่มีค่าโดยสารระดับต่ำนั้นมีจำนวนจำกัด ดังนั้น ยิ่งผู้โดยสารสำรองที่นั่งล่วงหน้าเร็ว ผู้โดยสารจึงมีโอกาสดูเลือกซื้อบัตรโดยสารในราคาต่ำที่สุดตามที่ประกาศไว้ได้มากขึ้น

บริษัทกำหนดราคา ออกเป็น 3 รูปแบบ ให้ผู้โดยสารสามารถเลือกซื้อบัตรโดยสารที่เหมาะสมกับการเดินทาง และความต้องการของผู้โดยสารแต่ละท่าน

Nok Lite	Nok X-tra	Nok MAX
 น้ำหนักสัมภาระถือขึ้นเครื่อง 7 กก.	 ได้สิทธิ์กระเป๋า 15 กก.	 งดบริการอาหารและเครื่องดื่ม เนื่องจากสถานการณ์การแพร่ระบาด
 เลือกที่นั่งได้เอง (เฉพาะเที่ยวบินนกแอร์) 1 วันก่อนการเดินทาง	 น้ำหนักสัมภาระถือขึ้นเครื่อง 7 กก.	 ได้สิทธิ์กระเป๋า 25 กก. สำหรับเส้นทางภายในประเทศ / ได้สิทธิ์กระเป๋า 30 กก. สำหรับต่างประเทศ
	 เลือกที่นั่งได้เอง (เฉพาะเที่ยวบินนกแอร์)	 น้ำหนักสัมภาระถือขึ้นเครื่อง 7 กก.
		 เลือกที่นั่งได้เอง (เฉพาะเที่ยวบินนกแอร์)
		 เปลี่ยนเที่ยวบินได้ฟรี 1 ครั้งก่อนขึ้นเครื่อง

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


- 1. Nok Lite บินเบาๆ:** 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” นี้จะรวมน้ำหนักกระเป๋ามาให้โดยที่ผู้โดยสารไม่ต้องซื้อเพิ่มเติม
  - กระเป๋าถือขึ้นเครื่องได้มากถึง 7 กก.

- โหลดกระเป๋า 15 กก. สำหรับเที่ยวบินในประเทศ และ 20 กก. สำหรับเที่ยวบินระหว่างประเทศ
- สำรองที่นั่งได้เองล่วงหน้า (เฉพาะเที่ยวบินนกแอร์)

**3. Nok MAX บินเฟลิตเฟลิต:** บริการที่รวบรวมสิ่งจำเป็นสำหรับการเดินทางมาอย่างครบถ้วนทำให้ผู้โดยสารเฟลิตเฟลิตไปกับการเดินทาง นอกจากไม่ต้องกังวลใจกับเรื่องน้ำหนักกระเป๋าแล้ว ยังได้รับสิทธิ์ ยกเว้นค่าธรรมเนียมการเปลี่ยนแปลงการเดินทาง โดยไม่จำกัดจำนวนครั้ง แต่ยังคงต้องเสียค่าส่วนต่างราคาบัตรโดยสาร อีกทั้งยังมีบริการอาหารร้อน และ น้ำดื่มยกขึ้นใจพร้อมเสิร์ฟบนเที่ยวบินอีกด้วย

- กระเป๋าถือขึ้นเครื่องได้มากถึง 7 กก.
- โหลดกระเป๋า 20 กก. สำหรับเที่ยวบินในประเทศ และ 20 กก. สำหรับเที่ยวบินระหว่างประเทศ
- สำรองที่นั่งได้เองล่วงหน้า
- อาหารร้อนบนเครื่อง พร้อมบริการน้ำดื่มยกขึ้นใจ
- ยกเว้นค่าธรรมเนียมการเปลี่ยนแปลงการเดินทาง


ผู้โดยสารที่จองบัตรโดยสารทุกประเภทของนกแอร์ สามารถซื้อบริการเสริมเพื่อเพิ่มความสะดวกสบายได้ดังนี้



**เลือกที่นั่ง**

สะดวกสบาย เลือกที่นั่งกว้างได้ล่วงหน้า และเพิ่มความสะดวกสบายมากขึ้นด้วยนกกแอร์พรีเมียมอีก พร้อมรับสิทธิเช็กอินช่องทางพิเศษ **ผู้โดยสารที่ถือบัตร** ไปก่อนกระเป๋านกแอร์ และบริการอาหารบนเครื่องบิน **รายละเอียดเพิ่มเติม**


ปิด



**นกกแอร์**

1 x 15 kg included Baggage (DMK-CNX), 1 x 15 kg included Baggage (CNX-DMK)


แก้ไข



**นกกแอร์พิเศษ**

จักรยานและสิ่งการถือการการพิเศษ **รายละเอียดเพิ่มเติม**

เพิ่ม



**นกกแอร์**

1 x Nok First (DMK-CNX), 1 x Nok First (CNX-DMK)

แก้ไข

## ■ ช่องทางการจัดจำหน่ายและช่องทางการชำระเงิน (Place)

บริษัทได้มุ่งมั่นในการพัฒนาช่องทางการสำรองที่นั่งและชำระเงินผ่านช่องทางต่างๆ เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง เพื่อครอบคลุมทุกความต้องการของกลุ่มลูกค้าของบริษัท โดยในปัจจุบันผู้โดยสารทั่วไปสามารถสำรองที่นั่งผ่านช่องทางต่างๆ ได้ทั้งหมด 5 ช่องทาง ได้แก่ เว็บไซต์ (รวมถึงแอปพลิเคชันบนโทรศัพท์เคลื่อนที่) ศูนย์บริการลูกค้าทางโทรศัพท์ เคาน์เตอร์ท่าอากาศยาน ตัวแทนจำหน่าย และเคาน์เตอร์เซอร์วิส โดยเว็บไซต์และช่องทางอิเล็กทรอนิกส์ เป็นช่องทางการสำรองที่นั่งที่ได้รับความนิยมมากที่สุด เนื่องจากมีความสะดวก ไม่มีข้อจำกัดด้านเวลา และไม่มีค่าบริการในการสำรองที่นั่ง นอกจากนี้ บริษัทยังมีช่องทางการสำรองที่นั่งเฉพาะสำหรับลูกค้าที่เดินทางเป็นหมู่คณะ ลูกค้าองค์กร และลูกค้ากลุ่มข้าราชการ



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

#### ■ การจำหน่ายผ่านทางเว็บไซต์ และช่องทางอิเล็กทรอนิกส์

บริษัทจำหน่ายบัตรโดยสารผ่านทางเว็บไซต์ เว็บไซต์บนสมาร์ตโฟนและแอปพลิเคชันเป็นส่วนใหญ่ คิดเป็นร้อยละ 49.4 ในปี 2564 โดยผู้โดยสารสามารถสำรองบัตรโดยสารผ่านทาง [www.nokair.com](http://www.nokair.com) หรือเว็บไซต์บนสมาร์ตโฟน ซึ่งการสำรองที่นั่งผ่านทางเว็บไซต์เป็นช่องทางที่ครบวงจรและสะดวกต่อการใช้งานมากที่สุด โดยมีการให้บริการตั้งแต่การตรวจสอบเส้นทางการบิน ตารางการบิน การสำรองที่นั่ง การเช็คอิน การเลือกซื้อบริการเสริม นอกจากนี้ อีกช่องทางที่สำคัญในการสำรองที่นั่งและเช็คอิน คือ แอปพลิเคชันบนสมาร์ตโฟน เพื่อรองรับการใช้งานที่เติบโตขึ้นอย่างรวดเร็วของสมาร์ตโฟน และยังเป็นการเพิ่มช่องทางการจัดจำหน่ายและอำนวยความสะดวกสบายให้แก่ลูกค้า

#### ■ การจำหน่ายผ่านศูนย์บริการลูกค้าทางโทรศัพท์

สำหรับลูกค้าทั่วไป และนกแฟนคลับ สามารถสำรองที่นั่งผ่านศูนย์บริการลูกค้าของบริษัท หมายเลข 1318 ได้ทุกวันตั้งแต่เวลา 6.00 น. ถึง 24:00 น. จัดเป็นอีกหนึ่งช่องทางที่สะดวกและรวดเร็ว โดยในปี 2564 บริษัทมีรายได้จากการจองซื้อผ่าน Call Center คิดเป็นร้อยละ 2.5 ถึงแม้ว่าการขายผ่านทางศูนย์บริการลูกค้าจะยังมีสัดส่วนที่น้อย แต่ก็เป็นช่องทางให้ลูกค้าสอบถามข้อมูล และส่งผ่านข้อร้องเรียนมายังบริษัท ซึ่งถือเป็นช่องทางสำคัญในการติดต่อกับลูกค้า

#### ■ การจำหน่ายผ่านเคาน์เตอร์ทำอากาศยาน

บริษัทให้บริการสำรองที่นั่งที่ทำอากาศยานทุกแห่งที่ทำการบินและมีเคาน์เตอร์นอกท่าอากาศยาน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 บริษัทมีสำนักงานขายทั้งสิ้นมากกว่า 30 สาขา บริษัทมีรายได้จากการจองซื้อผ่านช่องทางนี้คิดเป็นร้อยละ 4.5



## ■ การจำหน่ายผ่านตัวแทนจำหน่าย

ผู้โดยสารสามารถจองซื้อบัตรโดยสารผ่านทางตัวแทนจำหน่ายที่จดทะเบียนกับบริษัทได้ทั่วประเทศไทยและประเทศเพื่อนบ้านใกล้เคียง โดยการจองซื้อผ่านทางตัวแทนจำหน่ายปัจจุบันนั้น มีทั้งการซื้อผ่านตัวแทนจำหน่ายปกติ และศูนย์บริการลูกค้าทางโทรศัพท์ ประกอบกับการขยายตัวของตัวแทนจำหน่ายออนไลน์ (Online Travel Agency) จึงทำให้ในปี 2564 ที่ผ่านมา บริษัทมีรายได้จากการจองซื้อผ่านตัวแทนจำหน่าย คิดเป็นร้อยละ 42.9 ของช่องทางทั้งหมด

## ■ การจำหน่ายผ่านเคาน์เตอร์เซอร์วิส

ช่องทางการจำหน่ายผ่านเคาน์เตอร์เซอร์วิส รวมถึงร้านสะดวกซื้อเป็นอีกช่องทางหนึ่งที่ช่วยเพิ่มความสะดวกรวดเร็วในการจองซื้อและชำระเงินให้กับผู้โดยสาร ผู้โดยสารสามารถจองซื้อผ่านเคาน์เตอร์เซอร์วิสภายในร้านเซเว่นอีเลฟเว่น ในปี 2564 นกแอร์ได้มีการให้บริการเพิ่มเติมผ่านเคาน์เตอร์เซอร์วิสในห้างสรรพสินค้าและธนาคาร อาทิ ช่องทางชำระเงินที่ห้างเซ็นทรัล และบิ๊กซี ผ่านเคาน์เตอร์ CenPay และ เคาน์เตอร์ของธนาคารกรุงไทยทุกสาขา ทำให้มีเคาน์เตอร์เซอร์วิสที่ให้บริการจำหน่ายบัตรโดยสารทั่วประเทศทั้งสิ้นมากกว่า 10,000 สาขา การเปิดช่องทางการจำหน่ายดังกล่าว ทำให้บริษัทมีช่องทางการจำหน่ายบัตรโดยสารที่มากขึ้นและครอบคลุมทุกกลุ่มลูกค้า คิดเป็นร้อยละ 0.4

## ■ การจำหน่ายผ่านช่องทางอื่นๆ

บริษัทมีช่องทางการจำหน่ายบัตรโดยสารผ่านช่องทางอื่นๆ อาทิ ซีอีดับเบิลยูเซ็นเตอร์ และช่องทางการจำหน่ายบัตรโดยสารซึ่งมีใช้ช่องทางประจำ ได้แก่ การขายผ่านห้างสรรพสินค้า ช่องทางการออกบูธตามการจัดแสดงงานต่างๆ อาทิ งานไทยเที่ยวไทย เป็นต้น ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2560 เป็นต้นมา นกแอร์เพิ่มช่องทางรับชำระเงินให้กับผู้โดยสารเพิ่มเติม ได้แก่ ช่องทางชำระเงินที่บิ๊กซี ซูเปอร์เซ็นเตอร์ (Big C) บริการ แรบบิท ไลน์เพย์ (Rabbit LINE Pay), ช่องทาง แอปเปิ้ล เพย์ (Apple Pay) ช่องทางชำระเงินที่ เทสโก้ โลตัส (TESCO Lotus) ช่องทางการชำระเงินผ่าน อาลีเพย์ (Alipay) ช่องทางการชำระเงินผ่าน วีแชท เพย์ (WeChat Pay) ช่องทางการชำระเงินผ่านบัตร Union Pay บริการการผ่อนชำระเงินค่าบัตรโดยสารเครื่องบินผ่านบัตรเครดิต และช่องทางคิวอาร์โค้ด เพื่อทำให้เกิดความสะดวกสบายแก่ผู้โดยสาร

## ■ การส่งเสริมการตลาด (Promotion)

บริษัทได้ทำการจัดสรรงบประมาณในสัดส่วนที่เหมาะสม สำหรับการทำการตลาดสื่อสารและกิจกรรมทางการตลาด โดยจะทำการเลือกสื่อโฆษณาที่เข้าถึงผู้บริโภคตามวัตถุประสงค์ที่แตกต่างกัน เพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุด กล่าวคือ บริษัทจะเลือกใช้สื่อโฆษณาทางโทรทัศน์ สื่อกลางแจ้ง จอแอลอีดี ภายนอกอาคาร สื่อสิ่งพิมพ์ เสริมด้วยสื่อวิทยุ เพื่อเข้าถึงผู้บริโภคในวงกว้าง และเลือกใช้สื่อโฆษณาออนไลน์ รวมทั้ง Influencer เพื่อการกระตุ้นและเข้าถึงผู้บริโภคใหม่

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 5 สายการบิน ได้แก่ สายการบินนกแอร์ สายการบินไทยแอร์เอเชีย สายการบินไทยแอร์เอเชียเอ็กซ์ สายการบินไทยไลอ้อนแอร์และ สายการบินไทยเวียตเจ็ท

ในส่วนของสายการบินที่ให้บริการแบบเต็มรูปแบบ การบินไทยถือเป็นผู้ประกอบการธุรกิจที่ให้บริการการบินมาอย่างยาวนานจึงเป็นที่รู้จักและได้รับการยอมรับในด้านการให้บริการที่ดี ทำให้สามารถกำหนดราคาได้สูงกว่าคู่แข่งรายอื่นๆ แต่จากภาวะการแข่งขันที่สูงขึ้นและความนิยมที่เพิ่มสูงขึ้นของผู้โดยสารต่อสายการบินราคาประหยัด ทำให้การบินไทยได้มีการปรับกลยุทธ์โดยเปิดสายการบินไทยสมายล์เพื่อให้บริการในรูปแบบ Light Premium ซึ่งเป็นการให้บริการในรูปแบบสายการบินเต็มรูปแบบในราคาที่ย่อมเยาและให้บริการที่ลดลง

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

ในส่วนของสายการบินราคาประหยัด สายการบินไทยแอร์เอเชียเป็นผู้ประกอบการรายแรกที่ดำเนินธุรกิจสายการบินราคาประหยัดในประเทศ ที่เน้นกลยุทธ์ในการขายบัตรโดยสารด้วยราคาต่ำ โดยราคาบัตรโดยสารไม่รวมการให้บริการเสริมอื่นที่เกี่ยวข้องกับการบิน เช่น น้ำหนักกระเป๋าสัมภาระลงทะเบียน การขอระบุที่นั่งบนเครื่องล่วงหน้า อาหารและเครื่องดื่ม ทั้งนี้หากผู้โดยสารต้องการซื้อบริการเสริมจะต้องเสียค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมจากราคาบัตรโดยสาร

สายการบินไทยไลอ้อนแอร์ เป็นสายการบินราคาประหยัดในเครือข่ายของไลอ้อนกรุ๊ป ของประเทศอินโดนีเซีย ชูกลยุทธ์ราคาต่ำโดยสารถูกกว่าคู่แข่ง โดยมุ่งเน้นเพิ่มเส้นทางบินทั้งเส้นทางภายในประเทศ และต่างประเทศ แรกเริ่มที่เข้ามาดำเนินการในปลายปี 2556 เน้นกลยุทธ์ในการเสนอราคาต่ำโดยสารที่รวมบริการต่างๆ ไว้ อาทิ น้ำหนักกระเป๋าสัมภาระ อาหารว่าง และบริการระบุที่นั่งบนเครื่องล่วงหน้า แต่ในปัจจุบันมีการปรับเปลี่ยนการบริการ เช่น ยกเลิกการให้บริการอาหารว่าง และ ลดจำนวนน้ำหนักกระเป๋าสัมภาระ

สายการบินไทยเวียตเจ็ทแอร์ไลน์ในเครือข่ายของสายการบินเวียตเจ็ทแอร์ ประเทศเวียดนามโดยใช้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเป็นฐานปฏิบัติการการบิน และได้เปิดให้บริการเที่ยวบินในประเทศตั้งแต่วันที่ 1 กันยายน



2559 เน้นกลยุทธ์ออกโปรโมชั่นราคาศูนย์บาท โดยที่ไม่รวมบริการเสริมอื่นๆ โดยได้รับความสนใจจากกลุ่มลูกค้าคนไทย และกลุ่มที่ปัจจัยทางด้านราคามีผลต่อการตัดสินใจ

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

## (ก) นโยบายการตลาดที่สำคัญในปีที่ผ่านมา

### ■ ตำแหน่งทางการตลาด (Positioning)

นกแอร์ เป็นสายการบินราคาประหยัด ที่ยังคงให้ความสะดวกสบายแก่ผู้โดยสาร อาทิ เลือกที่นั่งได้ฟรี บริการน้ำดื่มทุกเที่ยวบินโดยไม่มีค่าใช้จ่าย ฯลฯ นอกจากนี้ยังมุ่งเน้นการยกระดับการให้บริการในทุกๆ ด้าน เพื่อสร้างประสบการณ์การเดินทางที่น่าประทับใจและแตกต่างให้แก่ผู้โดยสารทุกท่าน

### ■ คำมั่นสัญญาของแบรนด์ (Brand Promise)

“ทุกเที่ยวบินมีรอยยิ้ม” หรือ “We Fly Smiles” คือ คำมั่นสัญญาที่สายการบินนกแอร์มอบให้แก่ผู้โดยสารมานานกว่า 17 ปี ถูกสื่อสารผ่านผลิตภัณฑ์ และบริการที่สายการบินสร้างสรรค์ออกมาอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้ผู้โดยสารได้รับการบริการที่สะดวกสบาย มีความเป็นมิตร 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

## (ข) สถานะการแข่งขันและแนวโน้มในอนาคต

### ■ สถานะการแข่งขันในปัจจุบัน

ในปัจจุบันเส้นทางการบินในประเทศไทยมีการแข่งขันสูง โดยเฉพาะการแข่งขันจากทั้งสายการบินที่ให้บริการเต็มรูปแบบ สายการบินราคาประหยัด และเที่ยวบินเช่าเหมาลำ รวมถึงการเข้ามาของสายการบินราคาประหยัดรายใหม่ และการที่ธุรกิจสายการบินราคาประหยัดมีการเพิ่มศักยภาพในการแข่งขันเป็นอย่างมาก ทำให้ความสามารถในการช่วงชิงส่วนแบ่งการตลาดนั้นมีการแข่งขันสูงมากกว่าในอดีต



#### ■ เส้นทางภายในประเทศ

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

ตลอดระยะเวลาที่ผ่านมา บริษัทยังคงพัฒนาตลาดเส้นทางการบินภายในประเทศอย่างต่อเนื่อง เพื่อเพิ่มความสะดวกสบายแก่ผู้โดยสารมาโดยตลอด แต่เนื่องจากสถานการณ์โควิด-19 ในช่วงต้นปี 2563 บริษัทได้ทำการปรับจำนวนเที่ยวบินลงบ้างเล็กน้อย เพื่อให้สอดคล้องกับความต้องการของผู้ใช้บริการ และเหมาะสมกับสถานการณ์ แม้กระทั่งในช่วงเดือนกรกฎาคม 2564 ที่รัฐบาลออกมาตรการห้ามเดินทางและปิดสนามบินในเขตพื้นที่สีแดงที่มีความเสี่ยงสูงซึ่งรวมถึงสนามบินดอนเมือง และสุวรรณภูมิ แต่นกแอร์เข้าใจดีถึงความจำเป็นในการเดินทาง และขนส่ง บริษัทฯ จึงได้เปิดให้บริการการบินจากสนามบินอุตะเถา เพื่อให้การสนับสนุนช่วยเหลือด้านการขนส่งเวชภัณฑ์ รวมถึงอุปกรณ์ทางการแพทย์ การขนถ่ายอวัยวะ พร้อมบุคลากรทางการแพทย์ กับศูนย์รับบริจาคอวัยวะ สภากาชาดไทย รวมไปถึงผู้โดยสารที่ต้องเดินทางไปพบแพทย์ตามนัดหมาย นกแอร์เป็นเพียงสายการบินเดียวที่ไม่เคยหยุดให้บริการการบินไม่ว่าจะสถานการณ์ใด ก็ตาม เพราะนกแอร์ตระหนักดีถึงความจำเป็นของผู้โดยสาร โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 บริษัทให้บริการเที่ยวบินทั้งหมด 34 เส้นทางบิน

#### ■ แนวโน้มการแข่งขันในอนาคต

ช่วงระยะเวลาหลายปีที่ผ่านมา นั้น สายการบินที่ให้บริการเต็มรูปแบบค่อยๆ สูญเสียส่วนแบ่งตลาดให้กับสายการบินราคาประหยัด เนื่องจากไม่สามารถแข่งขันด้านราคาได้ อีกทั้งการเพิ่มขึ้นของต้นทุนใหม่และการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมการเดินทาง 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) ซึ่งใช้ท่าอากาศยานนานาชาติอุตะเถา ระยอง และพัทยาเป็นศูนย์กลางการขนส่งทางอากาศ ทำให้ปริมาณการเดินทางเข้า-ออกประเทศไทยขยายตัวต่อเนื่อง ส่งผลให้สถานการณ์การบินของไทยเติบโต และมีการแข่งขันระหว่างสายการบินที่รุนแรงยิ่งขึ้นจากการเปิดเส้นทางใหม่

ทั้งนี้ บริษัทได้มีการติดตามประเมินสถานการณ์และปัจจัยที่เกี่ยวข้องต่างๆ เพื่อปรับกลยุทธ์ให้ทันต่อทุกเหตุการณ์และพฤติกรรมของลูกค้าที่เปลี่ยนแปลงไปอย่างต่อเนื่อง เพื่อสร้างความแข็งแกร่ง

เพิ่มศักยภาพ และประสิทธิภาพในการแข่งขันและการบริการให้ดียิ่งขึ้น เพื่อสร้าง ภาพลักษณ์ที่ดีและรักษาความเป็นสายการบินชั้นนำต่อไป

บริษัทเห็นว่าเมื่อผ่านพ้นสถานการณ์โควิด-19 ในอนาคต บริษัทยังมีปัจจัยบวกที่เป็นโอกาสของประเทศไทยในการขยายตัวสู่ตลาดที่มีศักยภาพและเติบโตต่อเนื่อง ด้วยประเทศไทยมีความเป็นศูนย์กลางที่เหมาะสมในการเชื่อมต่อระหว่างเมืองในอาเซียน และภูมิภาคใกล้เคียง

### (3) การจัดหาผลิตภัณฑ์และบริการ

#### ■ การจัดหาเครื่องบิน

บริษัทมีนโยบายจัดสรรเครื่องบินให้เหมาะสมกับปริมาณความต้องการบินในแต่ละเส้นทางการบิน ทั้งเส้นทางการบินสายหลัก สายรอง และสายย่อย โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 บริษัทมีเครื่องบินให้บริการขนส่งผู้โดยสารทั้งสิ้น 2 รุ่น ได้แก่ โบอิง 737-800 และบอมบาร์ดิเอร์ Q400 รวมทั้งสิ้น 21 ลำ ทั้งนี้ บริษัทจัดหาเครื่องบินทุกลำด้วยวิธีการเช่าในลักษณะ Dry Lease หรือเช่าเฉพาะเครื่องบินไม่รวมนักบินและลูกเรือ โดยบริษัททำสัญญาเช่าดำเนินงาน (Operating Lease) ซึ่งโดยปกติจะมีระยะเวลาเช่า 7-12 ปี และมีการต่อสัญญาออกไปตามแต่ที่ตกลงกับผู้ให้เช่าเพิ่มเติม



โบอิง 737 – 800

(Boeing 737 - 800)



บอมบาร์ดิเอร์ คิว 400

(Bombardier Q400)

ตารางแสดงข้อมูลเกี่ยวกับฝูงบินของสายการบินนกแอร์ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564

ประเภทเครื่องบิน	จำนวน เครื่องบิน (ลำ)	ความจุผู้โดยสารต่อลำ (ที่นั่ง)	อายุโดยเฉลี่ย (ปี)
โบอิง 737-800	14	189	7.6
บอมบาร์ดิเอร์ คิว 400	7	86	6.5
รวม	21		7.48

เครื่องบินรุ่นโบอิง 737-800 เป็นเครื่องบินโดยสารที่มีพิสัยบินระยะปานกลาง ลำตัวแคบใช้เครื่องยนต์ไอพ่น ซึ่ง นำมาใช้สำหรับเส้นทางสายหลักและเส้นทางสายรอง สำหรับเครื่องบินบอมบาร์ดิเอร์ Q400 เป็นเครื่องบินโดยสารขนาดเล็ก ใช้เครื่องยนต์ใบพัด (Turboprop) 2 เครื่องยนต์ มีพิสัยบินระยะใกล้ ซึ่งบริษัทจะนำมาใช้บินในเส้นทางสายรองและสายย่อย เพื่อให้เหมาะสมกับความต้องการบินที่มีไม่มากนัก

#### ■ อัตราการใช้เครื่องบินต่อลำ

บริษัทมุ่งเน้นการใช้เครื่องบินให้มีประสิทธิภาพสูงสุดและคำนึงถึงความปลอดภัยของผู้โดยสารเป็นสำคัญ ประกอบกับบริหารจัดการให้เที่ยวบินของบริษัทไม่เกิดความล่าช้าที่จะส่งผลกระทบต่อตารางการบินของบริษัทในภาพรวม โดยในปี 2564 บริษัทมีเครื่องบิน ณ สิ้นปีรวม 21 ลำ ซึ่งบริษัทมีอัตราการใช้เครื่องบินทุกประเภทเฉลี่ย 1.86 ชั่วโมงต่อวัน ซึ่งอัตราการใช้เครื่องบินต่อลำไม่เป็นไปตามแผนเนื่องจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 และมาตรการระงับการเดินทางจากภาครัฐในช่วงปลายเดือนกรกฎาคม 2564 ทำให้กระทบต่อรายได้และค่าใช้จ่ายต่อหน่วยของบริษัทอย่างมีนัยสำคัญ

#### ■ การซ่อมบำรุงเครื่องบิน

บริษัทมีนโยบายมุ่งเน้นในเรื่องความปลอดภัยของผู้โดยสารเป็นสำคัญ โดยเน้นย้ำให้เครื่องบินอยู่ในสภาพที่สมบูรณ์พร้อมทำการบินด้วยความปลอดภัยทุกครั้ง ภายใต้มาตรฐานการตรวจสอบและการซ่อมบำรุงตามกฎระเบียบ ข้อบังคับ ของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (CAAT) ซึ่งเป็นมาตรฐานเดียวกันกับองค์การความปลอดภัยด้านการบินแห่งสหภาพยุโรป (EASA) และองค์การบริหารการบินแห่งสหรัฐอเมริกา (FAA) โดยมีการแบ่งการซ่อมบำรุงเป็น 2 ระดับคือ การซ่อมบำรุงระดับย่อย (A Check) และการซ่อมบำรุงระดับซ่อมใหญ่ (C-Check และ Heavy Maintenance) โดยการซ่อมบำรุงระดับใหญ่นั้นบริษัทยังไม่มีขีดความสามารถจึงได้จัดตั้งและเพิ่มรายชื่อคณะทำงาน Heavy Maintenance Committee เพื่อคัดเลือกบริษัทผู้ให้บริการรับจ้างซ่อมที่มีความชำนาญและได้รับการรับรองจาก CAAT และ FAA หรือ EASA แล้วเป็นผู้ดำเนินการซ่อม

#### ■ การจัดหาชิ้นส่วนและอะไหล่

การจัดหาชิ้นส่วนและอะไหล่เครื่องบินของนกแอร์นั้นเป็นไปตามมาตรฐานการซ่อมบำรุงระดับสากล มีการพิจารณาเลือกใช้ชิ้นส่วนที่เป็นไปตามมาตรฐานที่ผู้ผลิตกำหนด รวมทั้งจัดหาและซ่อมบำรุงชิ้นส่วนและอะไหล่จากแหล่งที่ได้มาตรฐานเสมอ นอกเหนือไปจากการซ่อมบำรุงอากาศยานทั่วไปแล้ว บริษัทได้พัฒนาปรับปรุงแนวทางในการซ่อมบำรุงแบบป้องกัน (Preventive Maintenance) เพื่อวางแผนล่วงหน้าในการเปลี่ยนชิ้นส่วนและอะไหล่ก่อนจะเกิดความบกพร่องขึ้นกับอากาศยาน ซึ่งการกระทำดังกล่าวนอกจากจะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพและความปลอดภัยในการซ่อมบำรุงอากาศยานแล้วยังทำให้ช่วยลดต้นทุนที่อาจสูงขึ้นหากตรวจพบข้อบกพร่องล่าช้าได้อีกด้วย

นอกจากนี้ บริษัทยังมีการวางแผนการซ่อมบำรุงและการจัดหาชิ้นส่วนและอะไหล่ทางบริษัทล่วงหน้าในระยะยาวมากขึ้นทำให้ช่วยเพิ่มประสิทธิภาพและลดต้นทุนในการซ่อมบำรุงลงด้วย ทั้งนี้ บริษัทอยู่ในระหว่างดำเนินการติดตั้งระบบเอ็นวิชั่น (Envision Software) โดยทีมงานที่มีประสบการณ์เพื่อใช้ในการบริหารจัดการการวางแผนการซ่อมบำรุงและจัดหาชิ้นส่วนและอะไหล่ซึ่งจะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพและลดต้นทุนลงได้อีก

#### ■ การจัดหาน้ำมันเชื้อเพลิง

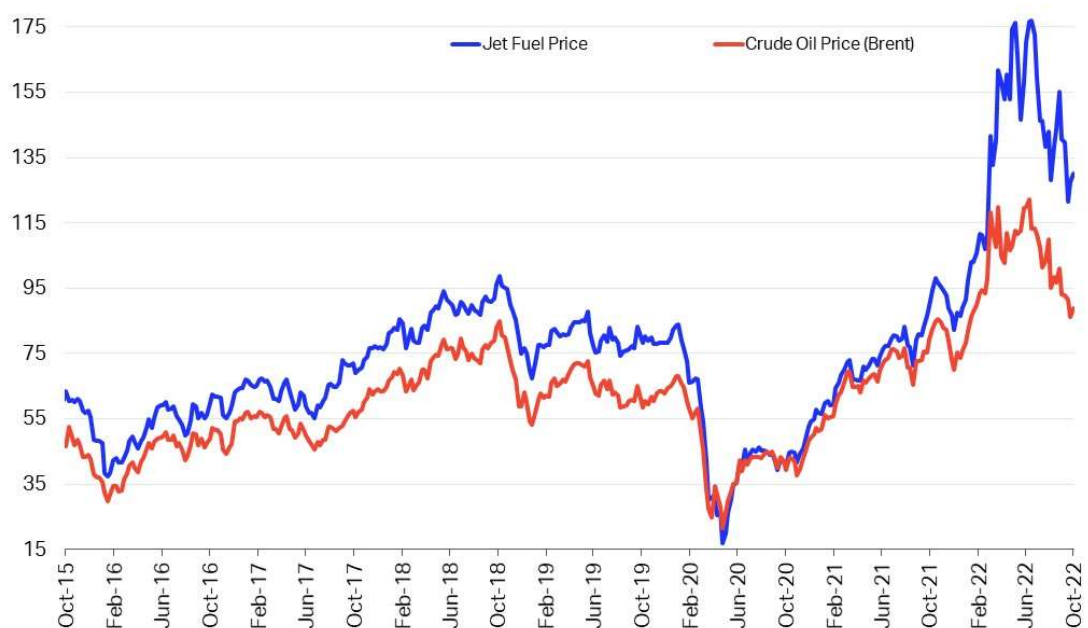
น้ำมันเชื้อเพลิงเป็นต้นทุนหลักของค่าใช้จ่ายของบริษัท โดยในปี 2564 บริษัทมีค่าใช้จ่ายน้ำมันเชื้อเพลิงคิดเป็นร้อยละ 21 ของต้นทุนในการดำเนินงานของบริษัท บริษัทได้ทำการจัดซื้อน้ำมันเชื้อเพลิงจากผู้ค้าน้ำมันโดยตรง ได้แก่ บริษัท เชลล์แห่งประเทศไทย จำกัดและ บริษัท ปตท. จำกัด



(มหาชน) ผ่านการประมูลโดยมีส่วนแบ่งตามเงื่อนไขและราคาที่เหมาะสม โดยบริษัทมิได้มีนโยบายซื้อน้ำมันจากผู้ให้บริการรายใดรายหนึ่งอย่างต่อเนื่อง หากแต่จะพิจารณาถึงเงื่อนไขและปัจจัยด้านต้นทุน รวมถึงการบริหารความเสี่ยงทางด้านการจัดหาน้ำมันเป็นหลัก

ข้อมูลแสดงราคาน้ำมันดิบ เทียบกับ ราคาน้ำมันเครื่องบิน Brent Spot Price ปี 2558-2564  
(หน่วย : ดอลลาร์ สหรัฐต่อบาร์เรล)

Jet Fuel & Crude Oil Price (\$/barrel)



Source: S&P Global, Refinitiv Eikon

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

โดยทั่วไปบริษัทจะทำการเติมน้ำมันเชื้อเพลิงที่ทำอากาศยานดอนเมืองเป็นหลัก เนื่องจากมีผู้จำหน่ายมาราย ทำให้บริษัทสามารถจัดการราคาน้ำมันได้ในราคาถูกกว่าการจัดหาและส่งมอบน้ำมันเชื้อเพลิงในจังหวัดอื่นๆ ซึ่งส่วนใหญ่มีผู้จำหน่ายเพียงรายเดียว โดยผู้ค้าน้ำมันที่สามารถส่งมอบได้ที่ทำอากาศยานดอนเมืองจะใช้บริการจัดเก็บ จัดส่ง และเติมน้ำมัน ของบริษัทบริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (“BAFS”) ซึ่งเป็นบริษัทเพียงรายเดียวที่ได้รับอนุญาตให้บริการเติมน้ำมัน ณ ทำอากาศยานดอนเมือง

#### ■ การดำเนินงานบริเวณท่าอากาศยาน

บริษัทดำเนินการบริการภาคพื้นดินและบริการสนับสนุนภาคพื้นดินต่อผู้โดยสารของบริษัทด้วยตนเอง โดยทำการเช่าอุปกรณ์ที่สำคัญจากท่าอากาศยานต่างๆ ในประเทศ เช่น เคาน์เตอร์เช็คอิน และทางเชื่อมต่อ อย่างไรก็ตาม บริษัทได้ว่าจ้างบุคคลภายนอกที่มีความเชี่ยวชาญในการดำเนินงาน ให้ทำ

การขนส่งสัมภาระลงทะเลเบียนของผู้โดยสารไปกลับระหว่างท่าอากาศยานและเครื่องบิน การจัดการขนส่งผู้โดยสารระหว่างประตูทางขึ้นเครื่องบิน (Gate) กับเครื่องบิน บันไดขึ้นลงเครื่องบิน และการจัดการขนส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์ (Cargo)

#### ■ เครื่องดื่ม

บริษัทยังคงให้บริการอาหารร้อนและเครื่องดื่มแก่ผู้โดยสาร โดยมีการพัฒนารูปแบบผลิตภัณฑ์ใหม่ทั้งหมดให้มีความทันสมัยและเป็นไปตามข้อกำหนดของคุณภาพสินค้าเพื่อให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล โดยสายการบินของเรามีความตั้งใจและมีเป้าหมายที่จะให้ผู้โดยสารเกิดความพึงพอใจและมีความไว้วางใจถึงคุณภาพอาหารของนกแอร์เป็นสำคัญ

- อาหารร้อน บริษัทให้บริการจำหน่ายอาหารร้อนบนเที่ยวบิน เพื่อให้ผู้โดยสารได้เลือกสรรเมนูและรสชาติที่หลากหลาย ทั้งในรูปแบบอาหารสไตล์ไทย หรือนานาชาติ เพื่อความสะดวกสบายในด้านเลือกใช้บริการ ผู้โดยสารสามารถดำเนินการสั่งอาหารล่วงหน้าได้ 24 ชั่วโมงก่อนเดินทางในทุกช่องทางการขายของบริษัท โดยอาหารร้อนจะสามารถให้บริการได้ในทุกๆ เที่ยวบินที่ทำการบิน ทั้งเครื่อง 737-800 และ Q-400

- น้ำดื่ม บริษัทคำนึงถึงความสะดวกสบายในการเดินทาง ซึ่งได้ผลิตน้ำดื่ม “นกชื่นใจ” ขนาด 150 มิลลิลิตร โดยมีบรรจุภัณฑ์แบบขวดที่สะดวกต่อการบริโภคและการพกพา อีกทั้งจัดทำ Collection นกชื่นใจเป็นรูปนกชนิดต่างๆ ให้เลือกสรร และยังสามารถสะสมบรรจุภัณฑ์ที่หลากหลายและเป็นที่น่าสนใจพร้อมสร้างความเพลิดเพลินให้กับผู้โดยสารระหว่างเดินทาง

หมายเหตุ : ในปี 2564 นั้น สืบเนื่องจากสถานการณ์โควิด - 19 ทำให้บริษัทมีความจำเป็นต้องระงับการบริการอาหารและเครื่องดื่มในช่วงตามข้อกำหนดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย โดยบริษัทยังคงวางแผนเป้าหมายวางแผนและพัฒนาศักยภาพด้านอาหารและเครื่องดื่มให้ดียิ่งขึ้น เพื่อสร้างความมั่นใจให้กับผู้โดยสารต่อไป

#### ■ การประกันภัย

บริษัทได้ทำประกันภัยสำหรับการบินตามแนวทางปฏิบัติของอุตสาหกรรมการบินนานาชาติ โดยทำประกันภัยอากาศยานทุกลำของนกแอร์กับบริษัทประกันภัยในประเทศไทย ซึ่งผู้รับประกันภัยจะทำประกันภัยต่อ (Reinsurance) ไปยังตลาดรับประกันภัยต่อต่างประเทศตามมาตรฐานสากลของตลาดการประกันภัยเครื่องบิน

#### ■ นโยบายคุณภาพ ความปลอดภัย และความมั่นคง

บริษัทฯ ยึดถือวิถีปฏิบัติที่ส่งเสริมมาตรฐานสูงสุดด้านความปลอดภัย 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 หรือการประพฤติดัดโดยเจตนาไม่ควรถูกลงโทษ

บริษัทฯ มุ่งมั่นที่จะเรียนรู้จากอุบัติการณ์ และเหตุการณ์ทั้งหมด และส่งเสริมการตระหนักรู้ต่อความปลอดภัย ความมั่นคง และความเสี่ยงของทั่วทั้งสายการบิน โดยมีจุดมุ่งหมายเพื่อปรับปรุงประสิทธิภาพการปฏิบัติงานอย่างต่อเนื่อง

การจะทำให้การดำเนินงานของสายการบินปลอดภัย มั่นคง และมีประสิทธิภาพนั้นเป็นความรับผิดชอบของพนักงานทุกคน 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 แต่ได้บันทึกสินทรัพย์ในส่วนที่เป็นสิทธิการใช้สินทรัพย์ในงบการเงินแทน นอกจากนั้น ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 บริษัทยังมีทรัพย์สินที่ใช้ในการประกอบธุรกิจ ซึ่งบันทึกในงบการเงิน เช่น อุปกรณ์และเครื่องใช้สำนักงานต่างๆ อุปกรณ์สื่อสาร ยานพาหนะ เครื่องคอมพิวเตอร์ และโปรแกรมคอมพิวเตอร์

##### ■ เครื่องบิน

เครื่องบินหรืออากาศยานจัดเป็นสินทรัพย์หลักที่ใช้ในการประกอบธุรกิจของบริษัทโดยบริษัททำการเช่าเครื่องบินที่เป็นการเช่าเฉพาะตัวเครื่องบิน โดยมีการกำหนดระยะเวลาการเช่า การวางเงินมัดจำหรือหนังสือค้ำประกันค่าเช่า ค่าสำรองค่าซ่อมบำรุงเครื่องบิน การประกันภัย เงื่อนไขการรับมอบ และส่งคืนเครื่องบิน

### ■ สัญญาเช่าดำเนินงานเครื่องบิน

บริษัทและบริษัทย่อยบันทึกค่าเช่าเครื่องบินเป็นสินทรัพย์ในงบแสดงฐานะทางการเงินที่เรียกว่า Right of Use (ROU) โดยเครื่องบินทั้งหมดจดทะเบียนในประเทศไทยโดยเช่าเครื่องบินจากผู้ให้เช่าต่างประเทศหลายราย ซึ่งในปี 2564 บริษัทมีค่าเช่าเครื่องบินตามสัญญาเป็นจำนวน 1,603.75 ล้านบาท โดยมีรายละเอียดดังนี้

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

### ■ สาระสำคัญของสัญญาเช่าดำเนินงานเครื่องบิน

1. การชำระค่าเช่าและค่าสำรองการซ่อมบำรุงเครื่องบิน (Supplemental Rent หรือ Maintenance Reserve) ภายหลังการรับมอบเครื่องบิน บริษัทและบริษัทย่อยต้องชำระค่าเช่าเครื่องบินรายเดือนในอัตราตามที่ตกลงในสัญญาเช่าเครื่องบิน ปัจจุบันค่าเช่ามีอัตราคงที่ตลอดอายุสัญญาเช่า นอกจากนั้น บริษัทจะต้องจ่ายค่าสำรองการซ่อมบำรุงเครื่องบิน (Supplemental Rent หรือ Maintenance Reserve) ตามที่ระบุในสัญญาเช่าเครื่องบินแต่ละฉบับ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 บริษัทและบริษัทย่อยมีเงินสำรองบำรุงรักษาเครื่องบินสำหรับเครื่องบินที่เช่าดำเนินการอยู่ทั้งสิ้น ประมาณ 5,931.40 ล้านบาท
2. เงินประกัน และเงินมัดจำเกี่ยวกับเครื่องบิน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 บริษัทและบริษัทย่อยมีเงินประกันและเงินมัดจำเกี่ยวกับเครื่องบิน เท่ากับ 661.70 ล้านบาท
3. การประกันภัยเครื่องบิน บริษัทและบริษัทย่อยจำเป็นต้องทำประกันภัยสำหรับเครื่องบิน เครื่องยนต์ อะไหล่ ผู้โดยสาร บุคคลที่สามและทรัพย์สินของบุคคลที่สาม ตามมาตรฐานสากลของตลาดการประกันภัยเครื่องบินตลอดระยะเวลาการเช่าเครื่องบิน โดยวงเงินรับผิดชอบค่าใช้จ่ายจะถูกกำหนดในสัญญาเช่าเครื่องบิน และสายการบินเป็นผู้รับผิดชอบค่าเบี้ยประกันภัย
4. การคืนเครื่องบิน ในสัญญาเช่าเครื่องบินโดยทั่วไปจะกำหนดเงื่อนไขการรับมอบและส่งคืนเครื่องบินเอาไว้ ซึ่งในการส่งมอบคืนเครื่องบินผู้เช่าจะเป็นผู้รับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการซ่อมบำรุงให้เป็นไปตามเงื่อนไขการส่งคืน โดยผู้เช่าต้องสำรองค่าใช้จ่ายดังกล่าวไว้ตลอดอายุสัญญาเช่า จำนวนเงินที่ตั้งสำรองได้ประมาณการจากค่าซ่อมบำรุงในระดับ Heavy Maintenance บวกค่าใช้จ่ายอื่นๆ ที่คาดว่าจะเกิดขึ้น เช่น การปรับสภาพภายในห้องโดยสาร การทาสีเครื่องบิน ค่าซ่อมเครื่องยนต์ เป็นต้น
5. เหตุผิณัด (Event of Default) หากบริษัทผิณัดสัญญาเช่า ผู้ให้เช่าเครื่องบินสามารถยกเลิกสัญญาได้ทันที หรือสามารถใช้กระบวนการยุติธรรมเพื่อเรียกร้องค่าเสียหายตามสัญญาได้ ทั้งนี้ เหตุผิณัดที่อาจเกิดขึ้นสรุปได้ดังต่อไปนี้
  - บริษัทไม่สามารถชำระค่าเช่าตามกำหนดของสัญญาเช่าได้
  - บริษัทไม่สามารถทำประกันภัยตามสัญญาเช่าได้





- บริษัทไม่สามารถทำตามเงื่อนไขต่างๆ และการปฏิบัติตามคำร้องและรับประกันการเช่าเครื่องบินในสัญญาเช่าได้
  - บริษัทผิคนัดหนี้สินอื่นจำนวนมาก ซึ่งระบุในสัญญาเช่าในแต่ละฉบับ
  - บริษัทประสบปัญหาทางการเงิน หรือ ประสบภาวะล้มละลายหรือมีหนี้สินล้นพ้นตัว
  - บริษัทหยุดดำเนินธุรกิจการบินของบริษัท หรือมีการจำหน่ายสินทรัพย์สำคัญของบริษัท
  - บริษัทมีการเปลี่ยนแปลงอำนาจควบคุมของบริษัท (Change of Control)
  - บริษัทผิคนัดชำระค่าธรรมเนียมที่เกี่ยวข้องกับท่าอากาศยาน เช่น ค่าธรรมเนียมระบบนำร่องเครื่องบิน (Navigation fee) ค่าธรรมเนียมในการขึ้นลงของอากาศยาน (Landing fee)
6. ข้อกำหนดในสัญญา (Covenant) นอกจากนั้น ระหว่างการเช่าเครื่องบินบริษัทจำเป็นต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดในสัญญา ซึ่งสามารถสรุปสาระสำคัญได้ดังต่อไปนี้
- บริษัทต้องเช่าเครื่องบินเพื่อใช้ในการพาณิชย์เท่านั้น และปฏิบัติตามข้อตกลงของสัญญาตลอดอายุสัญญา โดยจ่ายค่าเช่าตามเงื่อนไขสำคัญระบุในสัญญาเช่าเครื่องบินกำหนดไว้ระหว่างบริษัทและผู้ให้เช่า
  - บริษัทจะเสียค่าปรับ หากมีการส่งคืนเครื่องบินก่อนกำหนดหรือผิคนัดตามสัญญาเช่า
  - 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 และสามารถปฏิบัติการต่างๆ ให้เป็นไปตามสาระสำคัญของสัญญาได้



- บริษัทไม่มีเหตุการณ์ผิดนัดตามสัญญาหรือคดีความค้างใดๆ อันเป็นสาเหตุที่จะกระทบต่อสถานะการเงินและทรัพย์สินของบริษัท ทำให้บริษัทไม่สามารถปฏิบัติตามสัญญาได้
- บริษัทดำเนินการส่งงบการเงินอย่างถูกต้องตามกฎหมายไม่มีเหตุผิดนัดเกิดขึ้น
- บริษัทให้คำรับรองว่าไม่มีเหตุการณ์ใดๆ ที่ก่อให้เกิดผลเสีย (Material Adverse Change) ในเงื่อนไขเกี่ยวข้องการเงินของบริษัท

#### ■ สัญญารับบริการวางแผนการซ่อมบำรุงเครื่องบิน

บริษัทมีสัญญารับบริการวางแผนการซ่อมบำรุงเครื่องบินกับบริษัท AEPS Limited ซึ่งจัดเป็นผู้ให้บริการที่มีความเชี่ยวชาญและประสบการณ์ในธุรกิจการวางแผนการซ่อมบำรุงเครื่องบินมากกว่า 10 ปี และเป็นที่ยอมรับในอุตสาหกรรมการบิน โดยเนื้อหาสัญญารับบริการวางแผนการซ่อมบำรุงเครื่องบินทั้งหมดรวมทั้งการบริหารจัดการอะไหล่เครื่องบิน ในขณะเดียวกันบริษัทก็อยู่ระหว่างการติดตั้งระบบ Envision ซึ่งเป็นระบบที่ใช้ในการวางแผนการซ่อมบำรุงเครื่องบิน โดยบุคลากรที่มีประสบการณ์ ซึ่งจะเป็นส่วนหนึ่งที่ช่วยลดต้นทุนระยะยาวในอนาคตลงได้อีก

#### ■ ศูนย์ปฏิบัติการการบิน และอาคารสำนักงานใหญ่

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

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

#### ■ อุปกรณ์

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 บริษัทและบริษัทย่อยมีมูลค่าทางบัญชีของอุปกรณ์ต่างๆ รวม 36.39 ล้านบาท สำหรับการบันทึกบัญชีบริษัทและบริษัทย่อยจะบันทึกด้วยราคาทุนและหักค่าเสื่อมราคาโดยวิธีเส้นตรงตามอายุการใช้งานของสินทรัพย์แต่ละประเภทประมาณ 3-5 ปี ยกเว้นส่วนปรับปรุงอาคารและส่วนปรับปรุงเครื่องบินเช่า (ค่าทาสีเครื่องบิน) บริษัทและบริษัทย่อยจะพิจารณา ตัดค่าเสื่อมราคาโดยวิธีเส้นตรงตามอายุสัญญาเช่าเครื่องบินแต่ละลำหรืออายุการใช้งานจริงของทรัพย์สินดังกล่าว ดังรายละเอียดต่อไปนี้



รายการ	ราคาทุน	ค่าเสื่อมสะสม	มูลค่าทางบัญชี
ส่วนปรับปรุงสัญญาเช่า	75.78	(69.65)	6.13
ส่วนปรับปรุงเครื่องบินเช่า	73.35	(70.04)	3.31
เครื่องใช้สำนักงาน	18.15	(18.05)	0.10
อุปกรณ์สำนักงาน	24.23	(23.12)	1.11
อุปกรณ์คอมพิวเตอร์	153.25	(146.84)	6.41
อุปกรณ์สื่อสาร	4.83	(4.81)	0.02
เครื่องมือเครื่องใช้	278.94	(267.53)	11.41
ยานพาหนะ	5.63	(4.56)	1.07
งานระหว่างปรับปรุง	6.83	-	6.83
<b>รวม</b>	<b>640.99</b>	<b>(604.60)</b>	<b>36.39</b>

#### ■ โปรแกรมคอมพิวเตอร์

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 บริษัทและบริษัทย่อยมีโปรแกรมคอมพิวเตอร์ที่ใช้ในประกอบการกอบธุรกิจ ได้แก่ Microsoft Windows ระบบการสำรองที่นิ่ง ระบบบัญชี เครื่องบันทึกการเก็บเงิน (Point of Sale : POS) และระบบซอฟต์แวร์ที่บริษัทพัฒนาขึ้นเอง บริษัทและบริษัทย่อยหักค่าตัดจำหน่ายโดยวิธีเส้นตรงตามอายุการใช้งาน 5 ปีหรือตามอายุสัญญา มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

รายการ	ราคาทุน	ค่าเสื่อมสะสม	มูลค่าทางบัญชี
โปรแกรมคอมพิวเตอร์	207.63	(198.87)	8.76
โปรแกรมระหว่างพัฒนา	19.03	0.00	19.03
<b>รวม</b>	<b>226.66</b>	<b>(198.87)</b>	<b>27.79</b>

#### ■ ลูกหนี้การค้า

ลูกหนี้การค้าส่วนใหญ่เป็นลูกหนี้จากการจำหน่ายตั๋วโดยสาร ในส่วนลูกค้างองค์กรซึ่งได้เครดิตเทอมระยะสั้นจากบริษัทประมาณ 30 วัน ในปี 2564 บริษัทและบริษัทย่อยมีค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญเท่ากับ 843.02 ล้านบาท โดยประมาณขึ้นจากประสบการณ์ในการเรียกเก็บเงินในอดีต

สำหรับลูกหนี้การค้ากิจการที่เกี่ยวข้องกัน ได้แก่ บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด บริษัท หาดทิพย์ จำกัด (มหาชน) บริษัท เมืองไทยประกันภัย จำกัด (มหาชน) และบริษัท เจ แม็กซ์ คอร์ปอเรชั่น จำกัด เป็นค่าให้บริการภาคพื้นทีที่สถานีบางแห่ง ค่าตั๋วโดยสารเที่ยวบินร่วม (Codeshare agreement) และ ค่าใช้บริการต่างๆ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 บริษัทและบริษัทย่อยมีลูกหนี้การค้าสุทธิเท่ากับ 5,905.94 บาท ดังนี้



รายการ	มูลค่าก่อนตัดหนี้	ค่าเผื่อนี้สงสัย	ลูกหนี้การค้า
	สูญ	จะสูญ	สุทธิ
ลูกหนี้การค้ากิจการที่เกี่ยวข้อง	62.91	(62.90)	0.01
ลูกหนี้การค้ากิจการอื่น	824.10	(780.11)	43.98
<b>รวม</b>	<b>887.01</b>	<b>(843.02)</b>	<b>43.99</b>

## ■ สินค้าคงเหลือ

สินค้าคงเหลือประกอบด้วย อะไหล่และวัสดุสิ้นเปลืองที่ใช้สำหรับการซ่อมแซมและบำรุงรักษาเครื่องบิน สินค้าซื้อมาเพื่อขาย อาหารและเครื่องดื่ม บริษัทและบริษัทย่อยมีนโยบายบันทึกบัญชีสินค้าคงเหลือในราคาทุนหรือมูลค่าสุทธิที่ได้รับแล้วแต่ราคาใดจะต่ำกว่า ราคาทุนคำนวณตามวิธีถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก มูลค่าสุทธิที่ได้รับเป็นราคาโดยประมาณที่คาดว่าจะขายได้ตามลักษณะการประกอบธุรกิจตามปกติหักด้วยประมาณการต้นทุนที่จำเป็นต้องจ่ายไปเพื่อให้ขายสินค้านั้นได้ ทั้งนี้ บริษัทและบริษัทย่อยมิได้ตั้งค่าเผื่อสินค้าล้าสมัย หรือสินค้าเคลื่อนไหวช้า เนื่องจากสินค้าของบริษัทเป็นสินค้าที่ไม่มีลักษณะตามสมัย และได้มีการตรวจสอบคุณภาพสินค้าอยู่เสมอ หากสินค้ามีการเสื่อมคุณภาพบริษัทและบริษัทย่อยจะทำการตั้งสำรองทั้งจำนวน ณ 31 ธันวาคม 2564 บริษัทและบริษัทย่อยมีสินค้าคงเหลือเท่ากับ 156.74 ล้านบาท ดังนี้

รายการ	จำนวน (ล้านบาท)
สินค้าซื้อมาเพื่อขาย	5.16
อาหารและเครื่องดื่ม	0.15
อะไหล่และวัสดุสิ้นเปลืองอื่นๆ	151.42
<b>รวม</b>	<b>156.74</b>

## ■ สัญญาอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง

การทำความตกลงเที่ยวบินร่วม (Codeshare Agreement) และเช่าเหมาลำ (Charter Agreement) ปัจจุบันบริษัทได้เข้าทำสัญญาความตกลงเที่ยวบินร่วมกับบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) บริษัท ไทยสมายล์ แอร์เวย์ จำกัด สำหรับเส้นทางบินในประเทศ ภายใต้สัญญา Code Share Agreement ภายใต้สัญญา Interline Traffic Agreement และทำข้อตกลงกับผู้เช่าเหมาลำ (Charterer) ซึ่งถือเป็นเรื่องปกติทั่วไปในอุตสาหกรรมการบิน โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อขยายเครือข่ายทางการตลาดได้อย่างกว้างขวาง เพื่อเสริมสร้าง แปรพันธุ์ และลดต้นทุนการดำเนินงาน



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

## ■ สัญญาว่าจ้างผู้ให้บริการลำเลียงสัมภาระและสินค้า

คู่สัญญา	ผู้ว่าจ้าง : บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) (“บริษัท”) ผู้รับจ้าง : บริษัท แพนไทย คาร์โก เอ็กซ์เพรส จำกัด (“แพนไทย”)
ลักษณะสำคัญของสัญญา	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. ผู้รับจ้างตกลงให้บริการ การปฏิบัติการลำเลียงสัมภาระและสินค้า (Loading/Unloading baggage and cargo)</li> <li>2. บริษัทให้สิทธิแพนไทยในการขายระวางขนส่งสินค้าทางอากาศแก่บุคคลทั่วไป</li> </ol>
เส้นทางการบิน	สัญญาฉบับแรกลงนามเมื่อวันที่ 1 เมษายน 2549 และ หากไม่มีการบอกเลิกสัญญาให้ถือว่าสัญญาดังกล่าวต่อไปโดยไม่มีกำหนดอายุ
การยกเลิกสัญญา	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. การบอกเลิกสัญญาคู่สัญญาต้องทำหนังสือแจ้งให้คู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่งทราบล่วงหน้าอย่างน้อย 60 วัน</li> <li>2. หากคู่สัญญาฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งผิดสัญญา คู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่งมีสิทธิบอกเลิกสัญญาได้ทันที หากผู้ผิดสัญญาไม่ชดเชยค่าเสียหายภายในกำหนด 60 วันนับตั้งแต่วันที่ได้รับแจ้ง</li> </ol>

## สัญญาว่าจ้างผู้ให้บริการอุปกรณ์ภาคพื้นดิน

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

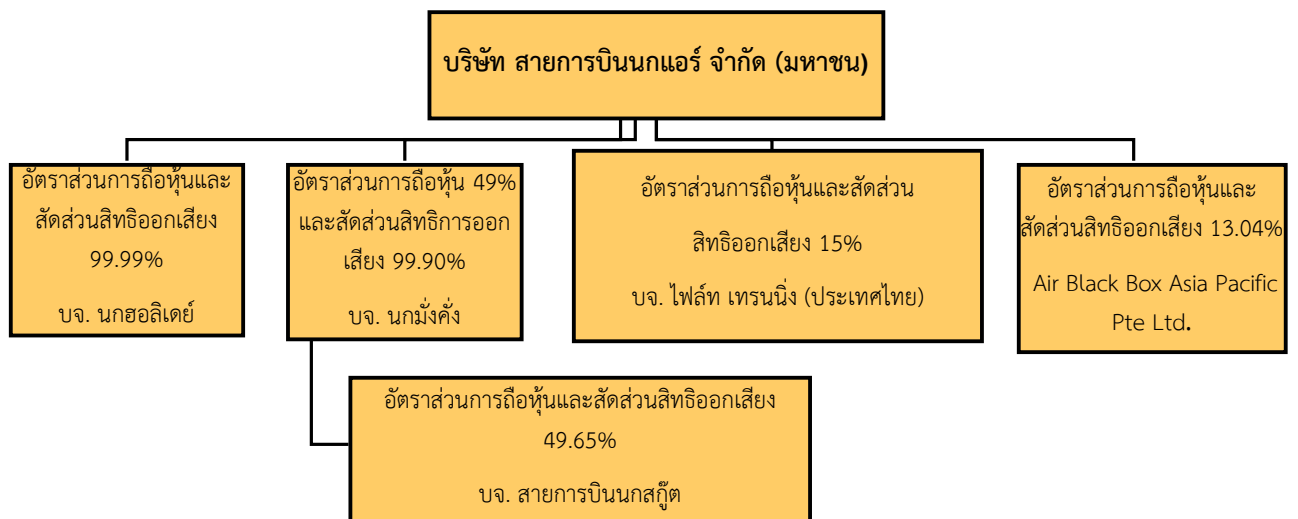
## สัญญาให้บริการรับขนส่งสินค้า (Cargo)

สำหรับเส้นทางต่างประเทศบริษัทได้ร่วมทำข้อตกลงกับ บริษัท เอวีเอชั่น 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 2564



**โครงสร้างการลงทุนของกลุ่มบริษัท**

ลำดับ	บริษัทย่อย / บริษัทร่วม	สัดส่วน (ร้อยละ)	ลักษณะการประกอบธุรกิจ
1	บริษัท นกมั่งคั่ง จำกัด	49	การลงทุนในบริษัท สายการบินนกสกาย จำกัด ซึ่งประกอบธุรกิจสายการบินราคาประหยัดระหว่างประเทศ ในเส้นทางการบินระยะกลาง
2	บริษัท นกฮอลิเดย์ จำกัด	99.99	ประกอบธุรกิจนำเที่ยว
3	บริษัท ไฟล์ท เทรนนิง (ประเทศไทย) จำกัด (ชื่อเดิม บริษัท แพน แอม อินเตอร์เนชั่นแนล ไฟล์ท เทรนนิง เซ็นเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด)	15	ศูนย์ฝึกการบินนานาชาติ ซึ่งเป็นที่ฝึกสอนและอบรมทางการบินแบบครบวงจรที่มีหลักสูตรครอบคลุมทั้งการฝึกอบรม นักบิน ช่างซ่อมบำรุง ลูกเรือ และวิชาชีพทางการบินอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง
4	Air Black Box Asia Pacific Pte Ltd.	13.04	พัฒนาระบบการจองบัตรโดยสารระหว่างสายการบิน

**1.3.2 ผู้ถือหุ้น**

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 รายชื่อผู้ถือหุ้นรายใหญ่ 10 รายแรกของบริษัท มีรายละเอียดดังนี้

ผู้ถือหุ้น	จำนวนหุ้นสามัญ	
	จำนวน (หุ้น)	สัดส่วน (ร้อยละ)
1. นางหทัยรัตน์ จุฬางกูร	983,864,225	26.383
2. นายณัฐพล จุฬางกูร	972,109,455	26.068
3. นายทวีฉัตร จุฬางกูร	839,569,900	22.513
4. บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)	332,379,921	8.913
5. BANK OF AMERICA, N.A. GCAS US CUSTODY CLIENT ASSETS	82,267,991	2.206
6. BNP PARIBAS NEW YORK BRANCH	45,442,678	1.219
7. GERLACH & CO.-NATIONAL FINANCIAL SERVICES LCC	39,508,996	1.059
8. ดร.ธรรม จิราธิวัฒน์	11,600,000	0.311
9. นายพาที สารสิน	11,500,000	0.308
10. นายสมเกียรติ ชินธรรมมิตร	10,906,000	0.269

**1.4 จำนวนทุนจดทะเบียนและทุนชำระแล้ว**

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 บริษัทสายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) บริษัทที่มีทุนจดทะเบียน 4,197,166,631 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 1 บาท รวมทั้งสิ้น 4,197,166,631 บาท โดยมีทุนจดทะเบียนที่ชำระแล้วจำนวน 3,729,186,806 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 1 บาท รวมทั้งสิ้น 3,729,186,806 บาท โดยบริษัทได้นำหุ้น





สามัญเข้าจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยในหมวดธุรกิจขนส่งและโลจิสติกส์ กลุ่มอุตสาหกรรมบริการ โดยใช้ชื่อย่อหลักทรัพย์ว่า “NOK”

## 1.5 การออกหลักทรัพย์อื่น

ไม่มี

## 1.6 นโยบายการจ่ายเงินปันผล

บริษัทมีนโยบายการจ่ายเงินปันผลตามข้อบังคับของบริษัท ซึ่งห้ามจ่ายเงินปันผลจากเงินอื่นนอกจากเงินกำไร ในกรณีที่บริษัทยังมียอดขาดทุนสะสมอยู่ ห้ามมิให้จ่ายเงินปันผล เงินปันผลนั้นให้แบ่งตามจำนวนหุ้น หุ้นละเท่าๆกัน เว้นแต่ในกรณีที่บริษัทออกหุ้นบุริมสิทธิและกำหนดให้หุ้นบุริมสิทธิได้รับเงินปันผลแตกต่างจากหุ้นสามัญ ให้จัดสรรเงินปันผลตามที่กำหนดไว้ โดยบริษัทต้องจัดสรรกำไรสุทธิประจำปีส่วนหนึ่งไว้เป็นทุนสำรองไม่น้อยกว่าร้อยละ 5 ของกำไรสุทธิประจำปี หักด้วยยอดเงินขาดทุนสะสมยกมา (ถ้ามี) จนกว่าทุนสำรองนี้จะมีจำนวนไม่น้อยกว่าร้อยละ 10 ของทุนจดทะเบียน

## 2. การบริหารจัดการความเสี่ยง

### 2.1 นโยบายและแผนการบริหารความเสี่ยง

บริษัท มีความมุ่งมั่นในการดำเนินการด้านการบริหารความเสี่ยงให้เชื่อมโยงกับกลยุทธ์แบบบูรณาการอย่างเป็นรูปธรรมทั่วทั้งองค์กรตามแนวทางปฏิบัติที่ดีในระดับมาตรฐานสากล เพื่อเป็นเครื่องมือในการบริหารจัดการ ป้องกันและลดความสูญเสียที่อาจเกิดขึ้น รวมถึงการใช้ประโยชน์ในการสร้างโอกาสและการแสวงหาผลตอบแทนทางธุรกิจที่เพิ่มขึ้น สามารถตอบสนองต่อความคาดหวังของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่มอย่างสมดุล อันจะนำไปสู่ระบบการกำกับดูแลกิจการที่ดี เพื่อการพัฒนาที่ยั่งยืน จึงกำหนดนโยบายการบริหารความเสี่ยง ดังต่อไปนี้

1. ให้การบริหารความเสี่ยงเป็นความรับผิดชอบของผู้บริหารและพนักงานทุกระดับชั้น ที่ต้องตระหนักถึงความเสี่ยงที่มีในการปฏิบัติงานในหน่วยงานของตนและบริษัทโดยมีกลไกในการบริหารและกำกับความเสี่ยงด้านต่างๆ ให้อยู่ในระดับที่เพียงพอและเหมาะสม
2. ให้มีกรอบและทบทวนกระบวนการบริหารความเสี่ยงให้เป็นไปตามมาตรฐานที่ดี เพื่อให้บริษัทสามารถบริหารจัดการความเสี่ยงที่อาจส่งผลกระทบต่อการดำเนินธุรกิจของบริษัทอย่างมีประสิทธิภาพ
3. ให้มีการประเมินความเสี่ยงในด้านต่างๆ เพื่อจัดเตรียมแผนรองรับความเสี่ยงที่อาจมีนัยสำคัญที่จะส่งผลกระทบต่อ การดำเนินธุรกิจของบริษัทและให้บริษัทสามารถดำเนินธุรกิจได้ตามเป้าหมายที่กำหนดไว้
4. ให้นำเทคโนโลยีสารสนเทศมาใช้นับสนุนและบริหารจัดการระบบการบริหารความเสี่ยงขององค์กรอย่างเหมาะสม และทันต่อสถานการณ์
5. ให้มีแผนงานและกิจกรรม เพื่อสนับสนุนให้ผู้บริหารและพนักงานทุกระดับชั้นสามารถเข้าถึงแหล่งข้อมูลข่าวสารด้านการบริหารความเสี่ยงอย่างทั่วถึงและมีส่วนร่วมในกิจกรรมต่างๆ รวมถึงการปลูกฝังจิตสำนึกด้านความเสี่ยงให้แก่พนักงานตลอดจนส่งเสริมให้เกิดเป็นวัฒนธรรมในองค์กรอย่างยั่งยืน

### 2.2 ปัจจัยความเสี่ยงต่อการดำเนินธุรกิจของบริษัท

บริษัท ดำเนินธุรกิจโดยคำนึงถึงความปลอดภัยเป็นลำดับแรก การให้บริการที่มีประสิทธิภาพและการมอบประสบการณ์ การเดินทางที่ประทับใจให้กับผู้โดยสาร นอกจากนี้บริษัทยังให้ความสำคัญเกี่ยวกับการบริหารความเสี่ยงทั่วทั้งองค์กร โดย กำหนดนโยบายการบริหารความเสี่ยง (Risk Management Policy) ที่สอดคล้องกับหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีและ มาตรฐานระดับสากล ที่ผู้บริหารและพนักงานทุกระดับได้ยึดถือเป็นแนวปฏิบัติ โดยในปี 2564 บริษัท มีปัจจัยเสี่ยงที่เป็น สาระสำคัญจากการดำเนินธุรกิจภาพรวม ดังนี้ โดยในปี 2564 บริษัท มีปัจจัยเสี่ยงที่เป็นสาระสำคัญจากการดำเนินธุรกิจ ภาพรวม ดังนี้

#### 2.2.1 ปัจจัยเสี่ยงด้านกลยุทธ์ (Strategic Risk Factor)

ธุรกิจสายการบินเป็นธุรกิจหนึ่งที่ได้รับผลกระทบจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคโควิด-19 ในปี 2563 อันเนื่องมาจากการลดลงอย่างมากของจำนวนผู้โดยสาร ผู้โดยสารส่วนใหญ่จะเลือกเดินทางเฉพาะเท่าที่มีความจำเป็น ส่งผลหลายสายการบินทำการยกเลิกเที่ยวบินเนื่องจากผลประกอบการที่ลดลงอย่างมาก แม้บริษัทเองก็ได้รับผลกระทบ จากสถานการณ์ดังกล่าวเช่นกัน แต่บริษัทตระหนักดีถึงความจำเป็นในการเดินทางของผู้โดยสาร รวมถึงสวัสดิภาพใน การเดินทาง จึงมีการปรับเปลี่ยนกลยุทธ์ในการวางแผนเที่ยวบินและแจ้งผู้โดยสารล่วงหน้าในระยะเวลาที่เหมาะสม รวมไปถึงมาตรการรองรับสำหรับการยกเลิกหรือเลื่อนเที่ยวบิน เพื่อให้มั่นใจว่าผู้โดยสารจะสามารถเดินทางไปยังจุดหมาย



ปลายทางได้ตามกำหนดการที่วางไว้ ซึ่งการวางแผนล่วงหน้าดังกล่าวสามารถช่วยให้ผู้โดยสารปรับเปลี่ยนการวางแผนการเดินทางและช่วยบริษัทในการลดต้นทุนลงได้อีกด้วย

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

## 2.2.2 ปัจจัยเสี่ยงด้านการปฏิบัติการ (Operational Risk Factor)

แม้จะเผชิญกับสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคโควิด-19 โดยเห็นว่าการให้บริการผู้โดยสารต้องการเดินทางแล้ว บริษัทยังต้องยืนหยัดให้การสนับสนุนช่วยเหลือด้านการขนส่งเวชภัณฑ์ รวมถึงอุปกรณ์ทางการแพทย์ การขนถ่ายอวัยวะ พร้อมบุคลากรทางการแพทย์ กับศูนย์รับบริจาคอวัยวะสภากาชาดไทย รวมไปถึงผู้โดยสารที่ต้องเดินทางไปพบแพทย์ตามนัดหมาย บริษัทมีความมุ่งมั่นและให้ความสำคัญอย่างมากในการให้บริการที่ติดต่อผู้โดยสารทั้งภายในประเทศและต่างประเทศ การเว้นระยะห่างของที่นั่งในห้องโดยสาร การทำความสะอาดเครื่องบินแบบขั้นสูงสุดทุกวัน (Disinfection / Deep Clean) ไม่ว่าจะเป็นการทำความสะอาด 34 จุดสัมผัสร่วมที่ผู้โดยสารมีโอกาสสัมผัสบนเครื่องบินได้บ่อยครั้ง เช่น ที่นั่งผู้โดยสารทุกจุด ห้องน้ำ ช่างเก็บสัมภาระ และครัว เป็นต้น รวมถึงการเปลี่ยนแผ่นกรองอากาศ “HEPA Filters” ในเครื่องบิน และการฉีดพ่นทำความสะอาดบนรถบรรทุกส่งผู้โดยสาร

เนื่องจากจำนวนเที่ยวบินที่ลดลงจากสถานการณ์ดังกล่าว ส่งผลต่อการลดลงของจำนวนชั่วโมงการใช้งานเครื่องบินที่ลดลง บริษัทได้ติดต่อกับบริษัทผู้ผลิตอากาศยานและอะไหล่อย่างใกล้ชิด เพื่อปรับปรุงประสิทธิภาพในการซ่อมบำรุงอากาศยานให้เหมาะสม สอดคล้องกับลักษณะเที่ยวบินและชั่วโมงการใช้งานของเครื่องบินที่แตกต่างไปจากเดิมมาก

ด้านระบบเทคโนโลยีสารสนเทศและอินเทอร์เน็ตซึ่งปัจจุบันมีความสำคัญอย่างมากต่อการดำเนินธุรกิจของบริษัทโดยเฉพาะระบบเว็บไซต์ (Website) ระบบสำรองที่นั่ง (Reservation System) และ ระบบ Check-in ทั้งนี้ บริษัทได้มีมาตรการป้องกัน

ปัญหาหากระบบเกิดข้อขัดข้อง โดยมีการจัดทำสำรองข้อมูลทุกวันและยังมีการตั้งศูนย์ข้อมูลสำรองฉุกเฉิน (Disaster Recovery Site) โดยหากมีปัญหากเกิดขึ้นกับศูนย์ข้อมูลหลัก ข้อมูลที่มีการสำรองไว้ที่ศูนย์ข้อมูลสำรองฉุกเฉินจะสามารถนำมาใช้งานได้ทันที บริษัทได้ดำเนินการจัดทำเครือข่ายสำรองในกรณีที่มีการติดต่อบนเครือข่ายหลักมีปัญหาเพื่อให้การดำเนินงานเป็นไปอย่างราบรื่นและไม่กระทบต่อธุรกิจ อีกทั้งบริษัทยังมีมาตรการป้องกันการละเมิดลักลอบนำข้อมูลของลูกค้าไปใช้ทางผิดกฎหมาย โดยออกแบบระบบเพื่อป้องกันการถูกบุกรุกจากผู้ไม่หวังดีและภัยคุกคามไซเบอร์ มีการกำหนดรหัสข้อมูล ตามมาตรฐาน การทดสอบการบุกรุกเพื่อปิดข้อบกพร่องเป็นประจำทุกปี และเก็บรายละเอียดการเข้าใช้ระบบตามพระราชบัญญัติคอมพิวเตอร์ทุกประการ

ด้วยการดำเนินการดังที่กล่าวมานั้น ส่งผลให้การดำเนินงานที่เกี่ยวกับการให้บริการหรือเที่ยวบินที่มีความล่าช้า (Flight Delay) มีจำนวนลดลงอย่างต่อเนื่อง

## 2.2.3 ปัจจัยเสี่ยงด้านการเงิน (Financial Risk Factor)

ต้นทุนหลักของธุรกิจสายการบินอันได้แก่ ราคาน้ำมันอากาศยาน ค่าซ่อมบำรุงอากาศยาน และค่าเช่าอากาศยาน โดยทั่วไปจะถูกเรียกเก็บในรูปแบบของเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐ (US Dollars) ทำให้อัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศส่งผลต่อกำไรขาดทุนของบริษัทอย่างมีนัยสำคัญ

สำหรับต้นทุนด้านน้ำมันอากาศยาน บริษัทมีแผนในการเพิ่มจำนวนผู้ให้บริการเพื่อช่วยเพิ่มการแข่งขันในการลดต้นทุนและกระจายความเสี่ยงในการบริหารจัดการน้ำมัน ในส่วนของต้นทุนด้านการซ่อมบำรุงอากาศยาน บริษัทมีการวางแผนการซ่อมบำรุงระยะยาวและเป็นกลุ่มก้อนมากขึ้นจากสภาพคล่องทางการเงินที่ดีขึ้นหลังจากผ่านกระบวนการฟื้นฟูกิจการ ทำให้ต้นทุนลดลงจากการประหยัดต่อขนาด (Economies of Scale) รวมทั้งแนวทางการซ่อมบำรุงแบบป้องกันเพื่อวางแผนล่วงหน้าก่อนจะเกิดความบกพร่องขึ้นกับอากาศยาน ซึ่งนอกจากจะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพและความปลอดภัยในการซ่อมบำรุงอากาศยานแล้ว ยังทำให้ช่วยลดต้นทุนที่อาจสูงขึ้นหากตรวจพบข้อบกพร่องล่าช้าได้อีกด้วย นอกจากนี้ บริษัทได้มีการเจรจาต่อรองกับผู้ให้เช่าอากาศยานทุกรายในการปรับค่าเช่าต่างๆลง ซึ่งนับเป็นอีกช่องทางที่มีนัยสำคัญในการลดค่าใช้จ่ายของบริษัทลง

การที่แผนฟื้นฟูกิจการได้รับความเห็นชอบจากศาลล้มละลายกลางในวันที่ 29 กันยายน 2564 นับเป็นก้าวสำคัญที่ช่วยในการปรับปรุงสภาพคล่องด้านการเงินและกลยุทธ์ในการทำธุรกิจของบริษัท

นอกจากนี้ ภาครัฐได้ยื่นมือเข้ามาช่วยเหลือธุรกิจสายการบินในปรับลดอัตราค่าธรรมเนียมบางประเภทลง อาทิเช่น อัตราภาษีสรรพสามิตน้ำมันเครื่องบิน ค่าบริการในการขึ้นลงของอากาศยาน (Landing Charge) ค่าบริการที่เก็บอากาศยาน (Parking charge) ค่าบริการการเดินอากาศ (Air Navigation Service Charge) รวมทั้งการขยายระยะเวลาชำระหนี้ (Credit Terms) ในบางรายการ การอุดหนุนเหล่านี้ช่วยให้ธุรกิจสายการบินสามารถปรับระดับประครองตัวเองได้ดีขึ้นในช่วงเวลาที่ยากลำบาก

นอกจากนี้บริษัทยังดำเนินนโยบายอย่างเคร่งครัดในการปรับโครงสร้างองค์กร การลดค่าใช้จ่าย ลดภาระหนี้ต่างๆ ของบริษัท โดยผลจากนโยบายดังกล่าวทำให้บริษัทสามารถลดค่าใช้จ่ายได้อย่างมีนัยสำคัญ เมื่อเปรียบเทียบกับปีที่ผ่านมาในช่วงเวลาเดียวกัน รวมถึงการดำเนินนโยบายที่จะสร้างรายได้เพิ่ม เพื่อให้บริษัทดำรงไว้ซึ่งความเป็นปกติของสถานะทางการเงินและสภาพคล่องของบริษัทต่อไป

## 2.2.4 ปัจจัยเสี่ยงด้านกฎหมาย ข้อบังคับ และระเบียบต่างๆที่เกี่ยวข้อง (Compliance Risk Factor)

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

สำหรับปี 2564 ที่ผ่านมา บริษัทมีการติดตามและทบทวนความเสี่ยงที่มีนัยสำคัญต่อองค์กร รวมทั้งการปรับปรุงแผนการบริหารความเสี่ยง เพื่อลดผลกระทบที่อาจจะเกิดขึ้น อันจะส่งผลต่อการบรรลุวัตถุประสงค์หรือเป้าหมายของบริษัทเพื่อให้ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกภาคส่วนมั่นใจว่า บริษัทจะสามารถขับเคลื่อนองค์กรได้อย่างมีประสิทธิภาพ สร้างมูลค่าเพิ่มและสามารถเติบโตทางธุรกิจต่อไป



### 3. การขับเคลื่อนทางธุรกิจเพื่อความยั่งยืน

#### 3.1 นโยบายและเป้าหมายการจัดการด้านความยั่งยืน

สายการบินนกแอร์เป็นสายการบินของคนไทยที่มุ่งมั่นในการขับเคลื่อนธุรกิจด้วยความยั่งยืนโดยเน้นในเรื่องสิ่งแวดล้อมและสังคมเพื่อรับผิดชอบต่อสังคม สิ่งแวดล้อม และผู้มีส่วนได้เสีย โดยบริษัทยืนหยัดคู่กับคนไทยมานานกว่า 17 ปีและไม่เคยทิ้งคนไทยไม่ว่าในยามวิกฤตใดก็ตาม

#### 3.2 การจัดการผลกระทบต่อผู้มีส่วนได้เสียในห่วงโซ่คุณค่าของธุรกิจ (Value Chain)

การเปลี่ยนแปลงของสภาพเศรษฐกิจ สังคม เทคโนโลยีและภาวะการแข่งขันทางธุรกิจ ทำให้พฤติกรรมและความคาดหวังของผู้โดยสารและผู้มีส่วนได้เสียกลุ่มต่างๆ เกิดการเปลี่ยนแปลงและซับซ้อนมากขึ้น บริษัทแบ่งกลุ่มผู้มีส่วนได้เสียเป็น 5 กลุ่มหลัก คือ ผู้ถือหุ้น ลูกค้า (ผู้โดยสาร) คู่ค้าเจ้าหนี้ คู่แข่ง สังคมและชุมชน ทำให้บริษัทต้องศึกษาการรับรู้ ทัศนคติ และความคาดหวังของผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่มอย่างสม่ำเสมอ ผ่านการสอบถามและรับฟังหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับผู้มีส่วนได้เสียแต่ละกลุ่มโดยตรง เพื่อได้รับข้อมูลครบถ้วนในทุกมิติ นำมาพัฒนาและกำหนดทิศทางการดำเนินธุรกิจให้ตอบสนอง เท้าทันความต้องการและสร้างคุณค่าร่วมกันได้ในระยะยาว

#### ■ การมีส่วนร่วมของผู้มีส่วนได้เสีย

กลุ่มผู้มีส่วนได้เสีย	สรุปบรรยายบรรณต่อผู้มีส่วนได้เสียกลุ่มต่างๆ
ผู้ถือหุ้น	บริษัทมุ่งมั่นที่จะดำเนินธุรกิจอย่างเต็มความสามารถ ซื่อสัตย์ สุจริต โปร่งใส โดยคำนึงถึงผลประโยชน์ของบริษัทเป็นส่วนรวม ตลอดจนให้ความสำคัญแก่ผู้ถือหุ้นทุกรายเพื่อสร้างความเจริญมั่นคง และสร้างเจริญก้าวหน้าให้แก่บริษัทในระยะยาวรวมทั้งการให้ผลตอบแทนและการเติบโตต่อเนื่องของบริษัท
ลูกค้า (ผู้โดยสาร)	องค์กรธุรกิจจำเป็นต้องทำความเข้าใจและความต้องการของลูกค้า พร้อมรับฟังความคิดเห็นของผู้โดยสารโดยผ่านการสำรวจความพึงพอใจของลูกค้า (Customer Satisfaction Survey) เพื่อดำเนินการให้บริการที่ตอบสนองความพึงพอใจของลูกค้าและเมื่อลูกค้าพอใจจะกลับมาใช้บริการอย่างต่อเนื่อง ซึ่งลูกค้าของบริษัท มีความคาดหวังให้การเดินทางไปถึงจุดหมาย ปลอดภัย ตรงต่อเวลา และขั้นตอนในการใช้บริการที่สะดวกสบาย และสามารถติดต่อสอบถามได้เมื่อต้องการข้อมูลเพิ่มเติม
คู่ค้าเจ้าหนี้	ปฏิบัติต่อคู่ค้าและเจ้าหนี้อย่างเคร่งครัดตามสัญญา หรือเงื่อนไขที่ตกลงกัน ปฏิบัติต่อทุกฝ่ายอย่างเสมอภาค และเป็นธรรม บนพื้นฐานของการได้รับผลตอบแทนที่เป็นธรรมทั้งสองฝ่ายมีการกำหนดระเบียบการจัดหาและดำเนินการต่างๆ ที่ชัดเจน ไม่เรียกหรือรับผลประโยชน์ใดๆ จากคู่ค้า สนับสนุนการจัดหาที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม
คู่แข่ง	แข่งขันทางการค้าในกรอบกติกาที่เป็นธรรมไม่ทำลายชื่อเสียงหรือว่าร้าย ร่วมกันพัฒนาและผลักดันให้ตลาดเติบโตและไม่แสวงหาข้อมูลที่เป็นความลับด้วยวิธีที่ไม่ชอบธรรม
สังคมและชุมชน	ใช้ทรัพยากรอย่างคุ้มค่า ลดผลกระทบที่เกิดขึ้นต่อสิ่งแวดล้อม บริหารจัดการของเสีย และมลภาวะทางอากาศ ดูแลสร้างสรรค์สังคม ชุมชน สิ่งแวดล้อมอย่างสม่ำเสมอ พร้อมทั้งปฏิบัติตามกฎหมายอย่างเคร่งครัด

### 3.3 การจัดการด้านความยั่งยืนในมิติสิ่งแวดล้อม

นกแอร์ ตระหนักถึงการเป็นส่วนหนึ่งของการดูแลรักษาสิ่งแวดล้อมโดยการหาแนวทางลดการใช้ทรัพยากรธรรมชาติในกระบวนการการผลิตและให้บริการเป็นสำคัญ เริ่มตั้งแต่การเลือกใช้เครื่องบินเครื่องบินไอพ่นโบอิง 737-800 รุ่น New Generation ที่มีการใช้นวัตกรรมสมัยใหม่อย่างเบรคคาร์บอนซึ่งมีคุณสมบัติสำคัญช่วยลดน้ำหนักของเครื่องบินเมื่อเทียบกับเบรครุ่นเดิมอย่างเบรคเหล็กทำให้สามารถช่วยประหยัดการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงและลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ อีกทั้งด้วยเทคโนโลยีของเบรคคาร์บอนซึ่งใช้วัสดุที่ทำมาจากคาร์บอนซึ่งมีความทนทานและมีอายุใช้งานยาวนานกว่าเบรคเหล็กจึงสามารถลดช่วยระยะเวลาการส่งซ่อมได้เป็นอย่างดี

นอกจากนี้บริษัทยังเลือกใช้เครื่องบินใบพัดบอมบาร์ดิเอร์ Q400 รุ่น Next Gen ในเส้นทางระยะสั้น ซึ่งเป็นเครื่องบินใบพัดรุ่นเดียวในตลาดที่ติดตั้งระบบพิเศษ (Active Noise and Vibration Suppression หรือ ANVS) ที่ช่วยลดแรงสั่นสะเทือนและเสียงรบกวนภายในห้องโดยสาร มีคุณสมบัติพิเศษช่วยลดมลพิษทางเสียง ลดอัตราการสิ้นเปลืองของเชื้อเพลิงได้ถึงร้อยละ 7 และลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ได้ถึงร้อยละ 35 ผู้โดยสารจึงสามารถสัมผัสประสบการณ์การบินระยะสั้นที่ทั้งสะดวกสบาย เงียบ รวดเร็ว และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ทั้งนี้ เป็นสายการบินแรกและสายการบินเดียวในประเทศไทยที่นำเครื่องบินรุ่นนี้มาให้บริการ

นอกจากการเลือกใช้เครื่องบินที่มีนวัตกรรมช่วยลดการใช้ทรัพยากรธรรมชาติแล้ว บริษัทยังได้พัฒนาให้บัตรโดยสารอยู่ในมือถือของผู้โดยสาร โดยเน้นให้ผู้โดยสารใช้นวัตกรรมการ Check In Online ผ่านเว็บไซต์และแอปพลิเคชันบนสมาร์ตโฟนที่สามารถรองรับระบบการปฏิบัติการทั้ง iOS และ Android เพื่อเป็นการช่วยลดการใช้ทรัพยากรกระดาษในระหว่างกระบวนการผลิตและการให้บริการ ถือเป็นการรณรงค์ช่วยภาวะโลกร้อนอีกทางหนึ่ง

#### ■ การมีนวัตกรรมและเผยแพร่นวัตกรรมซึ่งได้จากการดำเนินงานที่มีความรับผิดชอบต่อสังคม สิ่งแวดล้อม และผู้มีส่วนได้เสีย

บริษัทเข้าใจถึงความคาดหวังในการใช้บริการของผู้โดยสาร จึงนำเสนอนวัตกรรมใหม่ๆ เพื่อความสะดวกสบายและมั่นใจของผู้โดยสารของนกแอร์ ซึ่งมีบริการดังต่อไปนี้

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

Value Alliance เป็นการรวมกลุ่มพันธมิตรของ สายการบินราคาประหยัดชั้นนำในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก อันประกอบไปด้วยสายการบินนกแอร์ สายการบินสฤต สายการบินเซบูแปซิฟิก (รวมถึงสายการบิน Cebgo) และสายการบินเจจูแอร์ เพื่อสร้างเครือข่ายเส้นทางการบินภายในกลุ่มพันธมิตร และเพิ่มทางเลือกในการเดินทางที่สามารถเชื่อมโยงเส้นทางในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้เอเชียเหนือ รวมไปถึงเชื่อมโยงเส้นทางไปยังทวีปออสเตรเลีย ทำให้เกิดความสะดวกสบายแก่ผู้โดยสารมากขึ้นผู้โดยสารจะสามารถเลือกเที่ยวบินและสำรองบัตรโดยสารได้โดยตรงจากเว็บไซต์ และสามารถสำรองที่นั่งจากสายการบินหนึ่งไปยังจุดหมายปลายทางอื่นๆ ของสายการบินในกลุ่มพันธมิตรได้ ซึ่งระบบจะทำการเลือกเที่ยวบินที่ดีที่สุดจากทุกสายการบิน เชื่อมโยงเข้าด้วยกันในการทำการรายการเพียงครั้งเดียวโดยใช้เทคโนโลยีที่ก้าวล้ำ ซึ่งพัฒนาโดย Air Black Box (ABB) ผู้ให้บริการระบบการสำรองบัตรโดยสารชั้นนำ การเปิดให้บริการในครั้งนี้จะช่วยเพิ่มตัวเลือกเส้นทางบินไปยังจุดหมายต่างๆ ให้มากขึ้น และเพิ่มความความสะดวกสบายให้แก่ผู้โดยสารของแต่ละสายการบินอีกด้วย





## 2. บริการนกแอร์โมบาย (Nok Air Mobile)

นกแอร์เพิ่มทางเลือกใหม่ที่เพิ่มความสะดวกสบายทั้งการจองบัตรโดยสารและจัดการการจองผ่านทางอุปกรณ์มือถือสมาร์ทโฟนทั้งระบบปฏิบัติการ iOS และ Android เพื่อเป็นส่วนหนึ่งของการลดโลกร้อนโดยการประหยัดการใช้กระดาษ ซึ่งลูกค้าสามารถดาวน์โหลดนกแอร์แอปพลิเคชันสำหรับอุปกรณ์มือถือสมาร์ทโฟนที่พร้อมให้บริการแก่ผู้โดยสารในการใช้งานฟังก์ชันต่างๆ บนแอปพลิเคชันได้ทุกที่ทุกเวลา เช่น

- ให้บริการจองตั๋วภายในประเทศและระหว่างประเทศ พร้อมบริการ Fly'n'Ferry และ Fly'n'Ride ในบางเส้นทาง
- ให้บริการชำระเงินด้วยบัตรเครดิต หรือชำระเงินที่ตู้ ATM หรือเคาน์เตอร์เซอร์วิส LINE Pay, Apple Pay, QR Payment
- แจ้งข่าวสาร โปรโมชั่น และสิทธิพิเศษของนกแอร์
- ผู้โดยสารสามารถ Check-in ผ่านอุปกรณ์มือถือสมาร์ทโฟนและแสดงบัตรโดยสารผ่านอุปกรณ์มือถือสมาร์ทโฟนได้
- บริการเช็คบัตรโดยสารราคาประหยัดผ่านทางฟังก์ชัน "ตั๋วราคาประหยัด"
- ผู้โดยสารสามารถตรวจสอบการจองและบัตรโดยสารบนมือถือสมาร์ทโฟนได้แม้ไม่ได้เชื่อมต่ออินเทอร์เน็ต

### 3.4 การจัดการความยั่งยืนในมิติสังคม

#### 3.4.1 ผลการดำเนินงานด้านสังคม

##### 1. การประกอบกิจการด้วยความเป็นธรรม

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

##### 2. การคุ้มครองสิทธิมนุษยชน

บริษัทดำเนินธุรกิจโดยตระหนักถึงความสำคัญและส่งเสริมการคุ้มครองสิทธิมนุษยชน กล่าวคือ การให้บริการแก่ผู้โดยสารโดยไม่คำนึงถึงความแตกต่างในเรื่องเชื้อชาติ สีผิว เพศ อายุ ภาษา ศาสนา ฯลฯ ตลอดจนให้ความเท่าเทียมกันทั้งเรื่องศักดิ์ศรีและความเป็นมนุษย์ มีสุขภาพ เสรีภาพ โดยที่ไม่ได้ไปละเมิดสิทธิของผู้อื่น ทั้งสิทธิตามกฎหมายและสิทธิที่มีอยู่โดยไม่ขึ้นอยู่กับบทบัญญัติของกฎหมาย แต่เป็นสิทธิที่เกิดจากมาตรฐาน เพื่อความถูกต้อง ความเป็นธรรม หรือความยุติธรรม อาทิ บริการผู้โดยสารที่ต้องการความช่วยเหลือพิเศษ การจำหน่ายบัตรโดยสารในราคาที่เป็นธรรมและชัดเจนในกรณีที่บริษัทไม่สามารถให้บริการได้ตามความต้องการแต่ทั้งนี้ให้เป็นไปตามกฎหมาย ข้อกำหนด ข้อบังคับที่เกี่ยวข้อง

##### 3. การปฏิบัติต่อแรงงานอย่างเป็นธรรม

บริษัทให้ความสำคัญต่อพนักงานซึ่งมีส่วนสำคัญและเป็นทรัพยากรที่มีค่าที่สุดขององค์กร และมีนโยบายการจ่ายค่าตอบแทนอย่างเป็นธรรมเป็นไปตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง และเล็งเห็นถึงความสำคัญในด้านความปลอดภัยในการทำงานของพนักงาน ซึ่ง



ท้ายที่สุดแล้วก็จะมีผลต่อความปลอดภัยของผู้โดยสารด้วย บริษัทจึงมีการให้ความรู้แก่พนักงานด้วยการฝึกอบรมหลักสูตรด้านความปลอดภัยสำหรับพนักงาน หัวหน้างาน และผู้บริหาร ตลอดจนมีการจัดทำ Safety Bulletin เป็นประจำทุกเดือนเพื่อส่งเสริมความปลอดภัยรายเดือน และสื่อสารให้พนักงานทราบอย่างทั่วถึง

นอกจากนี้ยังได้การจัดทำคู่มือความปลอดภัยในการทำงานให้กับพนักงานเพื่อให้สอดคล้องกับกฎกระทรวง กำหนดมาตรฐานในการบริหารและการจัดการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน และเพื่อให้พนักงานทุกคนตระหนักถึงอันตรายในการปฏิบัติงาน รู้แนวทางในการปฏิบัติเพื่อให้เกิดความปลอดภัยในลักษณะงานต่างๆ เนื่องจากการทำงานทุกประเภทสามารถเกิดโอกาสที่จะเกิดอุบัติเหตุจากการทำงานได้เสมอ หากผู้ปฏิบัติงานนั้นขาดความระมัดระวังหรือรู้เท่าไม่ถึงการณ์ซึ่งสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิดจากการกระทำของบุคคล เช่น ความประมาท การทำงานลัดขั้นตอนฝ่าฝืนกฎระเบียบ ไม่สวมใส่อุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคล ซึ่งสาเหตุเหล่านี้สามารถป้องกันได้โดยเริ่มต้นจากตัว

พนักงานเอง เพื่อนำไปสู่การมีสุขภาพอนามัยและคุณภาพชีวิตที่ดีของพนักงานนกกแอร์ทุกคน เพราะบริษัทตระหนักดีว่าความปลอดภัยจะช่วยให้พนักงานมีขวัญและกำลังใจที่ดี อันเป็นสิ่งที่นำไปสู่ความสำเร็จและประสิทธิภาพสูงสุดขององค์กร ทั้งนี้จากการดำเนินกิจกรรมต่างๆ ด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานเพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ สถิติการเกิดอุบัติเหตุของบริษัทประจำปี 2564 มีทั้งหมดจำนวน 4 ครั้ง โดยไม่มีพนักงานเสียชีวิตและได้รับบาดเจ็บเพียงเล็กน้อยและไม่ต้องหยุดงาน 4 ราย

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

บริษัทดำเนินนโยบายการบริหารค่าตอบแทนที่ยึดหลักความเป็นธรรม เหมาะสม และสอดคล้องตามความรู้ความสามารถ ผลการปฏิบัติงานที่ผ่านกระบวนการประเมินผลการปฏิบัติงาน อีกทั้งยังมีการสำรวจค่าตอบแทนกับตลาดแรงงานภายนอกและบริษัทที่อยู่ในธุรกิจเดียวกัน เพื่อปรับปรุงให้ค่าตอบแทนมีความเหมาะสม สามารถแข่งขันในอุตสาหกรรมเดียวกันและเพื่อดึงดูดผู้มีความรู้ความสามารถใหม่ๆ เข้ามาร่วมงาน

สำหรับพนักงานใหม่ บริษัทจัดให้มีการปฐมนิเทศและการอบรมหลักสูตรความรู้พื้นฐานด้านธุรกิจการบิน (Basic Airline Knowledge) เพื่อให้มีความรู้ความเข้าใจ และทราบถึงองค์ประกอบของธุรกิจการบิน และความสัมพันธ์ระหว่างธุรกิจการบินกับอุตสาหกรรมการบิน อีกทั้งยังนำพนักงานใหม่เยี่ยมชมระบบและขั้นตอนการทำงานจริงของทุกหน่วยงานรวมทั้งฝ่ายปฏิบัติการบิน เพื่อเรียนรู้ระบบและขั้นตอนการทำงาน รวมถึงนโยบายต่อต้านทุจริตคอร์รัปชัน เพื่อให้พนักงานตระหนักถึงความสำคัญในเรื่องดังกล่าว จากการปฏิบัติต่อแรงงานอย่างเป็นธรรมทั้งหมดที่กล่าวมาข้างต้น เป็นเพราะบริษัทตระหนักดีว่า “ความปลอดภัย การพัฒนา ความผูกพัน การสื่อสาร คือ ความรับผิดชอบหลักที่บริษัทมุ่งมั่นและตั้งใจอย่างเต็มที่เพื่อพนักงานของนกกแอร์ ทุกคน”

#### 4. การวิเคราะห์และคำอธิบายของฝ่ายจัดการ (MD&A)

##### 4.1 สรุปภาพรวมการดำเนินงานและปัจจัยที่มีผลต่อการดำเนินงาน

จากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคโควิด -19 ในช่วงไตรมาส 2 - 3 ของปี 2564 ทำให้ภาครัฐมีมาตรการควบคุมการแพร่ระบาด โดยจำกัดการเดินทางโดยเฉพาะการเดินทางระหว่างพื้นที่ซึ่งมีการระบาดรุนแรง (พื้นที่สีแดง) ซึ่งรวมถึงท่าอากาศยานดอนเมืองและท่าอากาศยานสุวรรณภูมิในช่วงปลายเดือนกรกฎาคม 2564 ดังนั้น บริษัทสายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) (“บริษัท”) ซึ่งมีฐานปฏิบัติการบินอยู่ที่ท่าอากาศยานดอนเมืองและท่าอากาศยานบางแห่งที่อยู่ในพื้นที่สีแดงจำเป็นต้องมีการปรับเปลี่ยนแผนการปฏิบัติการบินเพื่อให้สอดคล้องกับมาตรการของภาครัฐ อย่างไรก็ตาม เนื่องจากบริษัทตระหนักถึงความจำเป็นในการเดินทางของผู้โดยสารไม่ว่าจะเป็นผู้ป่วย บุคลากรทางการแพทย์ หรือการขนส่งอุปกรณ์ที่จำเป็นทางการแพทย์ต่างๆ บริษัทจึงได้ย้ายฐานการปฏิบัติการบินไปยังท่าอากาศยานอุตรดิตถ์เป็นการชั่วคราวเพื่อปฏิบัติการบินไปยังท่าอากาศยานอื่นที่อยู่นอกเขตพื้นที่สีแดง ทั้งนี้ สถานการณ์ดังกล่าวส่งผลให้ต้องมีการปรับลดจำนวนเที่ยวบินให้เหมาะสมกับสถานการณ์การบินที่ปริมาณการเดินทางลดลง

อย่างไรก็ตาม ในไตรมาสที่ 4 ภาครัฐผ่อนคลามาตรการการจำกัดการเดินทาง ส่งผลให้ผู้โดยสารมีความต้องการเดินทางเพิ่มขึ้น บริษัทจึงได้เพิ่มจำนวนเที่ยวบิน รวมทั้งการเปิดเส้นทางบินใหม่เพิ่มเติมเพื่อรองรับความต้องการที่เพิ่มขึ้นของผู้โดยสาร โดยเฉพาะเส้นทางบินดอนเมือง-เบตง ซึ่งเป็นความร่วมมือระหว่างบริษัทกับรัฐบาลเพื่อรองรับความต้องการของผู้โดยสารซึ่งได้รับผลการตอบรับค่อนข้างดี

สำหรับความคืบหน้าของกระบวนการฟื้นฟูกิจการ ตามที่บริษัทได้ยื่นคำร้องขอฟื้นฟูกิจการต่อศาลล้มละลายกลาง และศาลล้มละลายกลางได้มีคำสั่งรับคำร้องขอฟื้นฟูกิจการเมื่อวันที่ 30 กรกฎาคม 2563 นั้น เมื่อวันที่ 29 กันยายน 2564 ศาลล้มละลายกลางได้มีคำสั่งเห็นชอบด้วยแผนฟื้นฟูกิจการ (แผนฟื้นฟู) ตามมติที่ประชุมของเจ้าหนี้เมื่อวันที่ 4 สิงหาคม 2564 โดยมีนายวุฒิภูมิ จุฬางกูร นายไต้ ของ อี นายปริญญา ไหววัฒนา และนายชวลิต อัครศาสตร์ เป็นผู้บริหารแผนฟื้นฟู มีอำนาจหน้าที่ในการจัดการกิจการและทรัพย์สินของบริษัทรวมถึงบริษัทร่วม/ย่อย ตลอดจนการดำเนินการตามแผนฟื้นฟูต่อไป ซึ่งผู้บริหารแผนได้ดำเนินการตามแผนฟื้นฟู อย่างเคร่งครัดมาโดยตลอด

สาระสำคัญของแผนฟื้นฟูกิจการคือ การปรับปรุงโครงสร้างหนี้ การชำระหนี้ตามกลุ่มของเจ้าหนี้ ปรับปรุงระบบการดำเนินงานของบริษัทให้มีประสิทธิภาพให้ดียิ่งขึ้น เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินงานอย่างยั่งยืนและเพิ่มความสามารถในการแข่งขันในตลาดอุตสาหกรรมการบิน โดย บริษัทมีการปรับปรุงเปลี่ยนแปลงและริเริ่มการดำเนินโครงการต่างๆ สรุปได้ดังนี้

##### การเพิ่มรายได้

1. การปรับเปลี่ยนราคาบัตรโดยสารให้สอดคล้องกับกลไกตลาด เพื่อเพิ่มปริมาณผู้โดยสารและรายได้รวม
2. เพิ่มรายได้จากช่องทางอื่น ๆ เช่น การขนส่งสินค้า การจำหน่ายทรัพย์สินที่ไม่ใช่ทรัพย์สินหลักของธุรกิจ เช่น ชากขึ้นส่วน หรือ อุปกรณ์อื่นๆ

##### การบริหารค่าใช้จ่าย

1. ปรับกระบวนการทำงานและปรับโครงสร้างองค์กรให้มีขนาดองค์กรที่เหมาะสมกับสถานการณ์ของบริษัทและอุตสาหกรรมการบินปัจจุบัน เพื่อให้คล่องตัวและเพิ่มประสิทธิภาพในการทำงาน
2. การบริหารต้นทุนค่าเช่าเครื่องบิน ซึ่งเป็นต้นทุนหลักอย่างหนึ่งในการดำเนินกิจการ โดยการพยายามจัดหาอากาศยานที่มีเงื่อนไขค่าเช่าเหมาะสมกับชั่วโมงการใช้งานให้มากขึ้น รวมทั้งการปรับปรุงแผนการใช้เครื่องบินให้เหมาะสมกับ

เส้นทางและสถานการณ์ในปัจจุบันเพื่อช่วยเพิ่มรายได้และลดต้นทุนรวมทั้งเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารจัดการ โดยเฉพาะต้นทุนในการซ่อมบำรุงซึ่งเป็นต้นทุนหลักอีกอย่างหนึ่งของธุรกิจการบิน

3. การลดต้นทุนด้านน้ำมันเชื้อเพลิง โดยการเพิ่มประสิทธิภาพในการแข่งขันการประมูลของผู้ให้บริการน้ำมันโดยการเพิ่มจำนวนผู้ให้บริการน้ำมันที่มีประสิทธิภาพ
4. การบริหารค่าใช้จ่ายในการซ่อมบำรุงอากาศยาน โดยการเพิ่มประสิทธิภาพในการวางแผนการซ่อมบำรุงอากาศยานในระยะยาว และซ่อมบำรุงแบบป้องกัน (Preventive Maintenance)
5. การเพิ่มมาตรฐานการให้บริการ เพื่อขยายฐานกลุ่มลูกค้าให้ครอบคลุมและสอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบัน รวมทั้งผลักดันการจัดโปรโมชั่น การส่งเสริมการขาย และนำเสนอบริการแบบใหม่ๆ เพื่อกระตุ้นการเพิ่มยอดขาย และสร้างการรับรู้

#### **การบริหารสภาพคล่องทางการเงิน**

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

#### **การพัฒนาการบริการ**

1. การยกระดับการให้บริการในทุกๆด้าน เพื่อสร้างความเชื่อมั่นและความพึงพอใจต่อการให้บริการของบริษัท เช่น ความยืดหยุ่นในการจองตั๋วเครื่องบิน การปรับปรุงเงื่อนไขการเปลี่ยนแปลงเที่ยวบิน

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

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

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



## 2. สถิติการโดยสารและอัตราส่วนทางธุรกิจที่สำคัญ

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



### 3. ผลการดำเนินงานของบริษัทฯ สามารถสรุปได้ดังนี้

#### ▪ สรุปผลรายได้ของปี 2563 และ 2564

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

#### ข้อมูลด้านรายได้

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

#### รายได้จากค่าโดยสาร

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

#### รายได้จากการให้บริการ

ในปี 2564 รายได้จากการให้บริการจำนวน 236.95 ล้านบาท หรือลดลงร้อยละ 69.51 จากปีก่อน ซึ่งลดลงตามสัดส่วนรายได้ค่าโดยสารตามจำนวนผู้โดยสารและจำนวนเที่ยวบินที่ลดลงอย่างมีนัยสำคัญ โดยเฉพาะรายได้จากการโหลดสัมภาระ และอาหารและเครื่องดื่ม



**กำไรจากการปรับโครงสร้างหนี้**

ในปี 2564 บริษัทมีกำไรจากการปรับโครงสร้างหนี้จำนวน 4,023.14 ล้านบาทประกอบด้วย (รายละเอียดตามหมายเหตุประกอบงบการเงิน ข้อ 4)

- กำไรจากการเปลี่ยนแปลงตามสัญญาที่แก้ไขเพิ่มเติม 2,398.10 ล้านบาท
- กำไรจากการตัดรายการหนี้สินทางการเงินที่วัดมูลค่าด้วยวิธีราคาทุนตัดจำหน่าย 1,400.43 ล้านบาท
- กำไรจากการปรับปรุงหนี้สินทางการเงินที่วัดมูลค่าด้วยวิธีราคาทุนตัดจำหน่าย 4.06 ล้านบาท
- กำไรที่เกิดจากการกลับรายการดอกเบี้ยผิดนัดชำระ 220.55 ล้านบาท

**รายได้อื่น**

ในปี 2564 รายได้อื่นจำนวน 128.16 ล้านบาท หรือลดลงร้อยละ 26.38 จากปีก่อน เนื่องมาจากรายได้ค่านายหน้าลดลง

■ **สรุปค่าใช้จ่ายของปี 2563 และ 2564**

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

**ข้อมูลด้านค่าใช้จ่าย**

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



## ต้นทุนค่าโดยสารและการให้บริการ

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

## ค่าใช้จ่ายในการขายและบริหาร

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

## ต้นทุนทางการเงิน

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

## ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสิทธิการใช้สินทรัพย์

ในปี 2564 ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสิทธิการใช้สินทรัพย์ จำนวน 472.09 ล้านบาท หรือลดลงร้อยละ 86.30 จากปีก่อน เป็นผลมาจากการปรับโครงสร้างหนี้ที่มีการแก้ไขสัญญาการใช้สินทรัพย์ใหม่

## ผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้น

ในปี 2564 ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสิทธิการใช้สินทรัพย์ จำนวน 472.09 ล้านบาท หรือลดลงร้อยละ 86.30 จากปีก่อน เป็นผลมาจากการปรับโครงสร้างหนี้ที่มีการแก้ไขสัญญาการใช้สินทรัพย์ใหม่

### ■ กำไร (ขาดทุน) ของปี 2563 และ 2564

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

จากปัจจัยที่กล่าวมาข้างต้น โดยเฉพาะสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) ระลอกใหม่ในช่วงปลายปี 2563 ต่อเนื่องมาจนถึงปัจจุบัน และมาตรการต่างๆ ของรัฐบาลในการควบคุมการแพร่ระบาด ส่งผลให้บริษัทมีรายได้จากการดำเนินงานลดลงเมื่อเทียบกับปีก่อน ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานของบริษัทที่มียอดลดลงแต่ไม่มากเท่ากับรายได้ที่ลดลงเนื่องจากมีผลขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนที่



เพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ แต่ในปีนี้มีบริษัทมีการปรับโครงสร้างหนี้ ทำให้มีผลกำไรจากการปรับโครงสร้างหนี้เข้ามาชดเชยรายได้ที่สูญเสียไปแต่ยังไม่เพียงพอที่จะลดผลขาดทุนลงได้ บริษัทมีผลประกอบการขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมจำนวน 1,399.46 ล้านบาท ลดลง 5,896.40 ล้านบาทเมื่อเทียบกับปีก่อน และมีผลขาดทุนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทใหญ่เพิ่มขึ้นเป็น 1,399.39 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 6,496.10 ล้านบาทเมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า

## ■ งบแสดงฐานะทางการเงินปี 2563 และ 2564

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

### สินทรัพย์

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

### สินทรัพย์หมุนเวียน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 บริษัทและบริษัทย่อยมีสินทรัพย์หมุนเวียนรวม 2,047.69 ล้านบาท หรือลดลงร้อยละ 20.71 จาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 สาเหตุหลักมาจากบริษัทมีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดลดลงจำนวน 396.39 ล้านบาท หรือลดลงร้อยละ 28.20

### สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน

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

### หนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น

#### หนี้สิน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 บริษัทและบริษัทย่อยมีหนี้สินรวม 21,615.34 ล้านบาท หรือลดลงร้อยละ 16.39 จาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 สาเหตุหลักมาจากบริษัทมีหนี้สินตามสัญญาเช่าลดลงจากการปรับลดสัญญาเช่าเครื่องบินลดลงจำนวน 2,743.54 ล้านบาท และเจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่นลดลงจำนวน 1,052.42 ล้านบาท ซึ่งเป็นผลมาจากการปรับโครงสร้างหนี้

**ส่วนของผู้ถือหุ้น**

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

■ **งบกระแสเงินสดปี 2563 และ 2564**

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

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

ส่วนกระแสเงินสดได้มาในกิจกรรมการลงทุนเป็นจำนวน 23.98 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากการใช้ไป 711.64 ล้านบาท หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 103.49 โดยรายการหลักเกิดจากการลดลงของสินทรัพย์สิทธิการใช้ตามสัญญาเช่า

ส่วนกระแสเงินสดได้มาในกิจกรรมการจัดหาเงินเป็นจำนวน 374.76 ล้านบาท ลดลงจากการได้มา 1,104.73 ล้านบาท หรือลดลงร้อยละ 151.34 โดยรายการหลักในปีก่อนเป็นการได้มาจากการเพิ่มทุน

นอกจากนี้บริษัทและบริษัทย่อยได้รับประโยชน์จากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศทั้งเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเป็นจำนวน 2.36 ล้านบาท

อย่างไรก็ตาม ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 บริษัทมีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดลดลงสุทธิ 396.39 ล้านบาท

### ภาระผูกพันและหนี้สินที่อาจเกิดขึ้นในภายหน้า

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

#### ■ การวิเคราะห์อัตราส่วนทางการเงิน 2563 และ 2564

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

- หมายเหตุ : (1) ระยะเวลาการเก็บหนี้เฉลี่ย คือ 360/อัตราส่วนหมุนเวียนลูกหนี้การค้า  
 (2) ระยะเวลาการขายสินค้าเฉลี่ย คือ 360/อัตราส่วนหมุนเวียนสินค้าคงเหลือ  
 (3) ระยะเวลาการจำหน่ายตัวล่วงหน้า คือ (รายได้รับล่วงหน้า/รายได้หลักรวม)\*360  
 (4) ระยะเวลาการชำระหนี้ คือ 360/อัตราส่วนหมุนเวียนเจ้าหนี้  
 (5) วงจรเงินสด คือ (ระยะเวลาเก็บหนี้ + ระยะเวลาการจำหน่ายสินค้า)-(ระยะเวลาการจำหน่ายตัวล่วงหน้า+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 ข้อมูลทั่วไปของบริษัท

ชื่อบริษัท	บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน)
ชื่อย่อในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย	NOK
ประเภทธุรกิจ	สายการบินราคาประหยัด
เลขทะเบียนบริษัท	0107556000094
ที่ตั้งสำนักงานใหญ่	222 อาคารส่วนกลาง ชั้นที่ 4 ห้องเลขที่ 4235 ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงสนามบิน เขตดอนเมือง กรุงเทพมหานคร 10210
เว็บไซต์บริษัท	<a href="http://www.nokair.com">www.nokair.com</a>
เว็บไซต์นักลงทุนสัมพันธ์	<a href="http://www.nokair.com/investor_relations">www.nokair.com/investor_relations</a> โทรศัพท์ : (66) 2627 2000 โทรสาร : -
หุ้นสามัญของบริษัท	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 บริษัทมีทุนจดทะเบียน และทุนชำระแล้ว ดังนี้ทุนจดทะเบียน 4,197,166,631 หุ้น มูลค่าหุ้นละ 1 บาท รวม มูลค่า 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 : (66) 2009 9000  
โทรสาร : (66) 2009 9991  
เว็บไซต์ : [www.set.or.th/tsd](http://www.set.or.th/tsd)





## ผู้สอบบัญชี

บริษัท ดีลอยท์ ทูช โธมัทส โซยเยส สอบบัญชี จำกัด

อาคารเอไอเอ สาทร ทาวเวอร์ ชั้น 23 - 27

เลขที่ 11/1 ถนนสาทรใต้ แขวงยานนาวา เขตสาทร กรุงเทพฯ 10120

โทรศัพท์ : (66) 2034 0000

โทรสาร : (66) 2034 0100

เว็บไซต์ : [www .Deloitte.Com](http://www.Deloitte.Com)

## 5.3 ข้อพิพาททางกฎหมาย

ในไตรมาส 1 ของปี 2561 บริษัทได้ยื่นคำฟ้องไปยังศูนย์อนุญาโตตุลาการระหว่างประเทศในประเทศสิงคโปร์ (Singapore International Arbitration Center (“SIAC”) เพื่อให้พิจารณาข้อพิพาทกับผู้ให้บริการของบริษัทรายหนึ่ง โดยขอให้ผู้ให้บริการรายดังกล่าวชดเชยค่าเสียหายให้แก่บริษัทอันเนื่องมาจากการกระทำผิดสัญญา ทั้งนี้ เมื่อวันที่ 31 สิงหาคม 2562 คณะอนุญาโตตุลาการ (Tribunal) ได้มีคำชี้ขาด โดยตัดสินว่าผู้ให้บริการรายดังกล่าวไม่ได้กระทำผิดตามสัญญา และให้บริษัทชดเชยค่าเสียหายรวมทั้งสิ้น 5.39 ล้านยูโร 0.38 ล้านดอลลาร์สิงคโปร์ และ 0.27 ล้านบาท ต่อมาเมื่อวันที่ 27 สิงหาคม 2563 บริษัทได้ร้องขอให้ศาลดพิพาทคดีเนื่องจากบริษัทได้เข้าสู่กระบวนการฟื้นฟูกิจการ ศาลจึงมีคำสั่งให้งดการพิจารณาคดีไว้ชั่วคราวจนกว่าจะมีคำสั่งหรือคำพิพากษาอื่นตามพระราชบัญญัติล้มละลาย พ.ศ.2483 มาตรา 90/12(4)

หลังจากศาลล้มละลายกลางได้มีคำสั่งให้บริษัทฟื้นฟูกิจการตามที่บริษัทร้องขอในวันที่ 4 พฤศจิกายน 2563 และต่อมาได้มีคำสั่งเห็นชอบด้วยแผนฟื้นฟูกิจการพร้อมทั้งแต่งตั้งผู้บริหารแผนในวันที่ 29 กันยายน 2564 นั้น ผู้ให้บริการรายดังกล่าวซึ่งเป็นหนึ่งในเจ้าหนี้ตามแผนฟื้นฟูกิจการ จะได้รับชำระหนี้ตามคำชี้ขาดของอนุญาโตตุลาการตามคำสั่งของเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์ ด้วยวิธีการตามที่ระบุในแผนฟื้นฟูกิจการ โดยผู้ให้บริการรายดังกล่าวมิได้มีการคัดค้านคำสั่งของเจ้าพนักงานพิทักษ์แต่อย่างใด



## ส่วนที่ 2

### การจัดการและการกำกับดูแลกิจการ

## 6. นโยบายการกำกับดูแลกิจการ

### 6.1 ภาพรวมของนโยบายและแนวปฏิบัติการกำกับดูแลกิจการ

บริษัท ตระหนักถึงความสำคัญของการปฏิบัติตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีในการสร้างคุณค่าให้กิจการอย่างยั่งยืน จึงได้ส่งเสริมการกำกับดูแลกิจการที่ดีให้เกิดขึ้นในทุกระดับขององค์กรมาโดยตลอด และยกระดับการกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัทให้มีมาตรฐานที่สูงขึ้น เพื่อให้บริษัทสามารถแข่งขันได้และมีผลประโยชน์ที่ดี โดยคำนึงถึงผลกระทบระยะยาว ประกอบธุรกิจอย่างมีจริยธรรม เคารพสิทธิและมีความรับผิดชอบต่อผู้ถือหุ้นและผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่าย เป็นประโยชน์ต่อสังคม และพัฒนาหรือลดผลกระทบด้านลบต่อสิ่งแวดล้อม รวมถึงทำให้บริษัทสามารถปรับตัวได้ภายใต้ปัจจัยการเปลี่ยนแปลง

บริษัทเชื่อมั่นว่านโยบายการกำกับดูแลกิจการที่ดีเป็นเครื่องมือที่แสดงให้เห็นถึงการมีระบบบริหารจัดการที่มีประสิทธิภาพโปร่งใส ตรวจสอบได้ ซึ่งจะสร้างความเชื่อมั่นต่อผู้ถือหุ้น นักลงทุน และผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่าย และตระหนักเป็นอย่างดีว่าในการกำหนดความสำเร็จของการดำเนินกิจการนั้น ต้องคำนึงถึงจริยธรรม ผลกระทบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมเป็นสำคัญนอกเหนือจากผลประโยชน์ทางการเงิน อันจะนำบริษัทไปสู่ความมั่นคงเจริญก้าวหน้าและส่งเสริมการเติบโตอย่างยั่งยืน

นอกจากนโยบายการกำกับดูแลกิจการที่ดีแล้ว บริษัทยังมีนโยบายเกี่ยวกับจรรยาบรรณและข้อพึงปฏิบัติในการปฏิบัติหน้าที่ของกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงาน (Code of Conduct) เพื่อให้มั่นใจว่า กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานของบริษัท ทั้งหมดปฏิบัติตามหน้าที่การทำงานด้วยความซื่อสัตย์ สุจริต เพื่อเสริมสร้างและรักษาชื่อเสียง ภาพลักษณ์ ความเชื่อมั่นขององค์กรในสายตาของบุคคลภายนอกตลอดถึงผู้ถือหุ้น นักลงทุนและผู้มีส่วนเกี่ยวข้องและเพื่อให้สอดคล้องและ เป็นไปตามนโยบายการกำกับดูแลกิจการที่ดีตามที่บริษัท ได้กำหนดไว้

นอกจากนโยบายข้างต้น บริษัทยังได้จัดให้มีนโยบายการทำรายการที่เกี่ยวข้องกัน นโยบายป้องกันความขัดแย้งทางผลประโยชน์ นโยบายเกี่ยวกับการต่อต้านทุจริตหรือคอร์รัปชัน และระเบียบปฏิบัติในแต่ละเรื่อง เพื่อเป็นการกำหนดเป็นแนวปฏิบัติที่ชัดเจน อันจะพัฒนานำไปสู่การสร้างวัฒนธรรมองค์กรในเรื่องต่าง ๆ ที่สนับสนุนการกำกับดูแลกิจการที่ดี

ส่วนนโยบายและแนวปฏิบัติอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องซึ่งที่ประกาศใช้บังคับ เช่น นโยบายและแนวปฏิบัติต่อพนักงาน นโยบายและแนวปฏิบัติต่อผู้ถือหุ้นหรือนักลงทุน นโยบายและแนวปฏิบัติต่อลูกค้า นโยบายและแนวปฏิบัติต่อคู่ค้าและ/หรือเจ้าหนี้ นโยบายและแนวปฏิบัติต่อคู่แข่ง นโยบายและแนวปฏิบัติต่อสังคม/ชุมชน นโยบายและแนวปฏิบัติเกี่ยวกับสิ่งแวดล้อม นโยบายนักลงทุนสัมพันธ์ นโยบายการเข้าทำรายการระหว่างกันของบริษัท นโยบายคุณภาพ ความปลอดภัย และความมั่นคงขององค์กร และแนวปฏิบัติการรับ-ให้ของขวัญ การเลี้ยง หรือผลประโยชน์อื่นใดเป็นต้น รายละเอียดสามารถดูเพิ่มเติมได้ในเว็บไซต์ของบริษัท(<http://nok-th.listedcompany.com/cg.html>)

บริษัทได้กำกับการให้มีการสื่อสารนโยบายการกำกับดูแลกิจการที่ดีและนโยบายเกี่ยวกับจรรยาบรรณและข้อพึงปฏิบัติในการปฏิบัติหน้าที่ของกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงาน รวมถึงนโยบายที่เกี่ยวข้องอย่างสม่ำเสมอและหลากหลายช่องทางเพื่อให้กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานทุกคนเข้าใจ และมีการนำปฏิบัติได้จริง เช่น ทางระบบเครือข่ายภายในองค์กร (nokintranet) ทางระบบจดหมายอิเล็กทรอนิกส์ (e-mail) เป็นต้น ทั้งยังได้เผยแพร่ทางเว็บไซต์ของบริษัท (<http://nok-th.listedcompany.com/cg.html>) เพื่อให้ผู้ถือหุ้น นักลงทุน และผู้สนใจเข้าดูได้อย่างสะดวกด้วย ซึ่งเป็นที่มั่นใจได้ว่าทุกคนเข้าใจและมีกลไกเพียงพอที่เอื้อให้มีการปฏิบัติตามนโยบายดังกล่าว



จากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโควิด-19 ในปี 2563 ซึ่งส่งผลกระทบต่อรายได้ของธุรกิจสายการบินอย่างมาก ทำให้บริษัทตัดสินใจเข้าสู่กระบวนการฟื้นฟูกิจการเพื่อพัฒนาบริษัทโดยการปรับโครงสร้างหนี้และปรับปรุงกลยุทธ์การดำเนินงานให้เหมาะสมกับสถานการณ์ทางเศรษฐกิจที่เปลี่ยนแปลงไป ซึ่งการฟื้นฟูกิจการดังกล่าวจะทำให้ธุรกิจของนกอแอร์จะกลับมาฟื้นตัวได้อีกครั้ง รวมถึงผู้มีส่วนได้ส่วนเสียและผู้มีส่วนเกี่ยวข้องอื่นๆ หรือองค์กรต่างๆ เช่น พนักงาน เจ้าหนี้ ผู้ถือหุ้น ธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับบริษัท จะได้รับผลดีจากการเข้าสู่กระบวนการฟื้นฟูกิจการของบริษัทอีกด้วย

## 6.1.1 นโยบายและแนวปฏิบัติที่เกี่ยวกับคณะกรรมการ

ตามที่ศาลล้มละลายกลางได้มีคำสั่งให้ฟื้นฟูกิจการของบริษัทและมีคำสั่งแต่งตั้งผู้ทำแผนอันได้แก่นาย วุฒิภูมิ จุฬางกูร, นายไต้ ของ อี, นายปริญญา ไวกวัฒนา, นายชวลิต อรรถศาสตร์, นายเกษมสันต์ วีระกุล ร่วมกับ บริษัท แกรนท์ ธอนตัน สเปนเซียลิสท์ แอ็ดไวซอรี เซอร์วิสেস จำกัด ในวันที่ 4 พฤศจิกายน 2563 ส่งผลให้อำนาจหน้าที่ในการจัดการกิจการและทรัพย์สินของบริษัท และบรรดาสหิตตามกฎหมายของคณะกรรมการและผู้ถือหุ้น ยกเว้นสิทธิที่จะได้รับเงินปันผล ตกแก่ผู้ทำแผน

ต่อมา ในวันที่ 29 กันยายน 2564 ศาลล้มละลายได้มีคำสั่งเห็นชอบด้วยแผนและแต่งตั้งผู้บริหารแผนอันได้แก่ นายวุฒิภูมิ จุฬางกูร, นายไต้ ของ อี, นายปริญญา ไวกวัฒนาและนายชวลิต อรรถศาสตร์ ซึ่งส่งผลให้อำนาจหน้าที่ของผู้ทำแผนถูกแทนที่ด้วยผู้บริหารแผนจนกว่าแผนเป็นผลสำเร็จ โดยแผนจะได้รับการพิจารณาว่าสำเร็จต่อเมื่อผู้บริหารแผนได้ชำระหนี้เป็นไปตามเงื่อนไขที่ได้ระบุไว้ในแผนติดต่อกันเป็นระยะเวลา 5 ปี นับจากวันที่ศาลมีคำสั่งเห็นชอบด้วยแผนหรือเมื่อได้รับเงินเพิ่มทุน/สินเชื่อใหม่เป็นไปตามเงื่อนไขของแผนนี้ ในจำนวนที่เพียงพอต่อการดำเนินธุรกิจ

## 6.1.2 นโยบายและแนวปฏิบัติที่เกี่ยวกับผู้ถือหุ้น

บริษัท ให้ความสำคัญและเคารพสิทธิของผู้ถือหุ้นทุกรายไม่ว่าผู้ถือหุ้นที่เป็นผู้บริหารและผู้ถือหุ้นที่ไม่เป็นผู้บริหาร รวมทั้งผู้ถือหุ้นต่างชาติอย่างเท่าเทียมกัน และบริษัทตระหนักดีว่า ผู้ถือหุ้นมีสิทธิในความเป็นเจ้าของบริษัท ผู้ถือหุ้นยังคงมีสิทธิได้รับเงินปันผลตามข้อบังคับของบริษัท รวมทั้งกำหนดให้กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานของบริษัทต้องปฏิบัติตามแนวทางดังต่อไปนี้

1. ปฏิบัติหน้าที่ด้วยความซื่อสัตย์สุจริต ตลอดจนตัดสินใจดำเนินการใดๆ ตามหลักการของวิชาชีพ ด้วยความระมัดระวัง รอบคอบและเป็นธรรมต่อผู้ถือหุ้นทั้งรายใหญ่และรายย่อย เพื่อประโยชน์สูงสุดของผู้ถือหุ้นโดยรวม
2. นำเสนอรายงานสภาพภาพของบริษัท ผลประกอบการ ข้อมูลฐานะทางการเงิน การบัญชี และรายงานอื่นๆ โดยสม่ำเสมอและครบถ้วนตามความเป็นจริง
3. ห้ามไม่ให้แสวงหาผลประโยชน์ให้ตนเองและผู้อื่นโดยใช้ข้อมูลใดๆ ของบริษัท ซึ่งยังมิได้เปิดเผยต่อสาธารณะหรือดำเนินการใดๆ ในลักษณะที่อาจก่อให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์กับบริษัท นอกจากนี้ ยังมีนโยบายอื่นๆ ดังต่อไปนี้

## 6.1.3 นโยบายการใช้ข้อมูลภายในของบริษัท

บริษัทได้มีมาตรการการป้องกันกรณีผู้ผู้บริหารแผน กรรมการ ผู้บริหารแผนและผู้บริหารใช้ข้อมูลภายในเพื่อหาผลประโยชน์ให้แก่ตนเองและผู้อื่นในทางมิชอบ ซึ่งเป็นการเอาเปรียบผู้ถือหุ้นอื่น เช่น การซื้อขายหลักทรัพย์โดยใช้ข้อมูลภายใน การนำข้อมูลภายในไปเปิดเผยกับบุคคลที่เกี่ยวข้องกับผู้บริหารแผน กรรมการและ



ผู้บริหาร ซึ่งอาจก่อให้เกิดความเสียหายต่อผู้ถือหุ้นโดยรวม จึงได้กำหนดนโยบายการใช้ข้อมูลภายในของบริษัทไว้ดังนี้

1. ให้ความรู้แก่ผู้บริหารแผน กรรมการและผู้บริหารของบริษัท เกี่ยวกับหน้าที่ในการรายงานการถือครองหลักทรัพย์ของตน คู่สมรส และบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ ต่อสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ตามมาตรา 59 และบทกำหนดโทษตามมาตรา 275 แห่งพระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ พ.ศ. 2535 (รวมทั้งที่มีการแก้ไขเพิ่มเติม) รวมทั้งการรายงานการได้มาหรือจำหน่ายหลักทรัพย์ของตน คู่สมรส และบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะต่อสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ตามมาตรา 246 และบทกำหนดโทษ ตามมาตรา 298 แห่งพระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ พ.ศ. 2535 (มีการแก้ไขเพิ่มเติม)

2. ให้ผู้บริหารแผน กรรมการและผู้บริหารของบริษัท รวมถึงคู่สมรสและบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ จัดทำและเปิดเผยรายงานการถือครองหลักทรัพย์และรายงานการเปลี่ยนแปลงการถือครองหลักทรัพย์ของบริษัทต่อสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ตามมาตรา 59 และบทกำหนดโทษ ตามมาตรา 275 แห่งพระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ พ.ศ. 2535 (รวมทั้งที่มีการแก้ไขเพิ่มเติม) และจัดส่งสำเนารายงานนี้ให้แก่บริษัท ในวันเดียวกับวันที่ส่งรายงานต่อสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์

3. ผู้บริหารแผน กรรมการ ผู้บริหาร พนักงาน และลูกจ้างของบริษัทและบริษัทย่อย ที่ได้รับทราบข้อมูลภายในที่เป็นสาระสำคัญซึ่งมีผลต่อการเปลี่ยนแปลงราคาหลักทรัพย์ต้องใช้ความระมัดระวังในการซื้อขายหลักทรัพย์ของบริษัทในช่วง 1 เดือน ก่อนที่งบการเงินหรือข้อมูลภายในนั้นจะเปิดเผยต่อสาธารณชนและในช่วงระยะเวลา 24 ชั่วโมงภายหลังจากที่ข้อมูลภายในของบริษัท ได้เปิดเผยต่อสาธารณชนแล้ว ผู้ที่เกี่ยวข้องกับข้อมูลภายในต้องไม่เปิดเผยข้อมูลนั้นให้ผู้อื่นทราบจนกว่าจะได้มีการแจ้งข้อมูลนั้นให้แก่ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย มาตรการลงโทษหากมีการกระทำการฝ่าฝืนระเบียบปฏิบัติดังกล่าวข้างต้น บริษัทถือเป็นความผิดทางวินัยตามข้อบังคับการทำงานของบริษัท โดยจะพิจารณาลงโทษตามควรแก่กรณี ได้แก่ การตักเตือนด้วยวาจา การตักเตือนเป็นหนังสือการภาคทัณฑ์ ตลอดจนการเลิกจ้างพ้นสภาพการเป็นพนักงานด้วยเหตุไล่ออก ปลดออก หรือให้ออก แล้วแต่กรณี เป็นต้น

4. ห้ามมิให้ผู้บริหารแผน กรรมการ ผู้บริหาร พนักงาน และลูกจ้างของบริษัท ใช้ข้อมูลภายในของบริษัทที่มีหรืออาจมีผลกระทบต่อเปลี่ยนแปลงราคาของหลักทรัพย์ของบริษัท ซึ่งยังมิได้เปิดเผยต่อสาธารณชน ซึ่งตนได้ล่วงรู้มาในตำแหน่งหรือฐานะเช่นนั้น มาใช้เพื่อการซื้อหรือขายหรือเสนอซื้อหรือเสนอขาย หรือชักชวนให้บุคคลอื่นซื้อหรือขาย หรือเสนอซื้อ หรือเสนอขายซึ่งหุ้นหรือหลักทรัพย์อื่น (ถ้ามี) ของบริษัท ไม่ว่าทั้งทางตรงหรือทางอ้อม ในประการที่น่าจะเกิดความเสียหายแก่บริษัทไม่ว่าทั้งทางตรงหรือทางอ้อม และไม่ว่าการกระทำความดังกล่าวจะทำให้ประโยชน์ต่อตนเองหรือผู้อื่น หรือนำข้อเท็จจริงเช่นนั้นออกเปิดเผยเพื่อให้ผู้อื่นกระทำความดังกล่าวโดยตนได้รับผลประโยชน์ตอบแทนหรือไม่ก็ตาม

5. ห้ามมิให้ผู้บริหารแผน กรรมการ ผู้บริหาร พนักงาน และลูกจ้างของบริษัทเปิดเผยข้อมูลภายใน หรือความลับของบริษัท ตลอดจนข้อมูลความลับของคู่ค้าของบริษัท ที่ตนได้รับทราบจากการปฏิบัติหน้าที่ให้บุคคลภายนอกรับทราบ แม้ว่าการเปิดเผยข้อมูลดังกล่าวจะไม่ทำให้เกิดผลเสียหายแก่บริษัทและคู่ค้าของบริษัท



6. ผู้บริหารแผน กรรมการ ผู้บริหาร พนักงาน และลูกจ้างของบริษัท มีหน้าที่เก็บรักษาความลับ และ/หรือ ข้อมูลภายในของบริษัทและมีหน้าที่ในการใช้ข้อมูลภายในของบริษัทเพื่อประโยชน์การดำเนินธุรกิจของบริษัท เท่านั้น ทั้งนี้ห้ามมิให้ ผู้บริหารแผน กรรมการ ผู้บริหาร พนักงาน และลูกจ้างของบริษัท นำความลับ และ/หรือข้อมูล ภายในของบริษัทไปใช้ประโยชน์ให้แก่บริษัทอื่นที่ตนเองเป็นผู้ถือหุ้น กรรมการ ผู้บริหาร พนักงาน และลูกจ้าง

7. ผู้บริหารแผน กรรมการ ผู้บริหาร พนักงาน และลูกจ้างของบริษัทมีหน้าที่ปฏิบัติตามแนวทางการใช้ข้อมูล ภายในของพระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ และพระราชบัญญัติบริษัทมหาชนจำกัด รวมถึง กฎเกณฑ์อื่นที่เกี่ยวข้อง

#### 6.1.4 นโยบายการทำรายการที่เกี่ยวข้องกัน

บริษัทได้ให้ความสำคัญต่อการพิจารณารายการต่างๆ อย่างโปร่งใส และเป็นประโยชน์ต่อบริษัทเป็นสำคัญ รวมทั้งให้ความสำคัญต่อการป้องกันรายการที่อาจเป็นความขัดแย้งทางผลประโยชน์ รายการที่เกี่ยวข้องกันหรือ รายการระหว่างกัน จึงได้กำหนดนโยบายการทำรายการที่เกี่ยวข้องกันไว้ดังนี้

1. ผู้บริหารและพนักงานต้องปฏิบัติตามจรรยาบรรณของบริษัท ซึ่งถือเป็นเรื่องสำคัญที่ต้องยึดถือปฏิบัติโดยเคร่งครัดเพื่อเป็นที่เชื่อถือและไว้วางใจของผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่าย และจัดให้มีการ เผยแพร่ข้อมูลความเข้าใจในการถือปฏิบัติของพนักงานทั้งบริษัท

2. ผู้บริหารแผน กรรมการบริษัทและผู้บริหารต้องแจ้งให้บริษัททราบถึงความสัมพันธ์หรือรายการเกี่ยวโยงในกิจการที่อาจก่อให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์

3. มีการนำเสนอรายการที่เกี่ยวข้องกันต่อคณะผู้บริหารแผนเพื่อพิจารณาอนุมัติตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี และดูแลให้มีการปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ที่ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยและสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์กำหนด

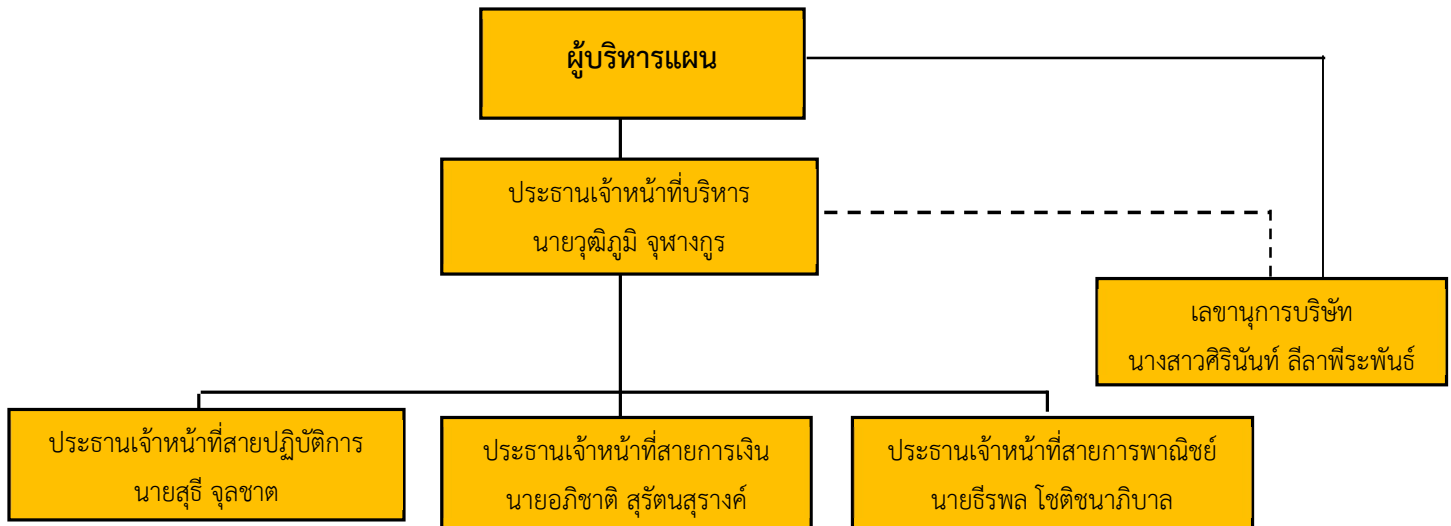
#### 6.1.5 นโยบายป้องกันความขัดแย้งทางผลประโยชน์

บริษัทมีการกำหนดให้ผู้บริหารแผน กรรมการและผู้บริหารเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับส่วนได้เสียของตนและผู้เกี่ยวข้อง เพื่อใช้พิจารณาธุรกรรมของบริษัทที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ และสามารถตัดสินใจเพื่อประโยชน์ของบริษัทได้โดยรวม ซึ่งผู้บริหารแผน กรรมการและผู้บริหารที่มีส่วนได้เสียกับธุรกรรมที่ทำกับบริษัทไม่ควรมีส่วนร่วมในการตัดสินใจทำธุรกรรมดังกล่าว จึงได้กำหนดนโยบายป้องกันความขัดแย้งทางผลประโยชน์บนหลักการที่ว่า การตัดสินใจใดๆ ในการดำเนินกิจกรรมทางธุรกิจจะต้องทำเพื่อผลประโยชน์สูงสุดของบริษัทเท่านั้น และควรหลีกเลี่ยงการกระทำที่ก่อให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์โดยกำหนดให้ผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องหรือมีส่วนได้เสียกับรายการที่พิจารณา ต้องแจ้งให้บริษัททราบถึงความสัมพันธ์หรือการมีส่วนได้เสียของตนในรายการดังกล่าว และต้องไม่เข้าร่วมการพิจารณาตัดสินใจ รวมถึงไม่มีอำนาจอนุมัติในธุรกรรมนั้นๆ



## 7. โครงสร้างการกำกับดูแลกิจการ และข้อมูลสำคัญเกี่ยวกับ คณะกรรมการ คณะกรรมการชุดย่อย ผู้บริหาร พนักงาน และอื่นๆ

### 7.1 โครงสร้างการกำกับดูแลกิจการ



หมายเหตุ เมื่อวันที่ 29 กันยายน 2564 ศาลล้มละลายกลางได้มีคำสั่งเห็นชอบด้วยแผนฟื้นฟูกิจการ ซึ่งมีผลให้นายวุฒิภูมิ จุฬางกูร นายได้ ชอง อี นายปริญญา ไหววัฒนา และนายขลิท อรรถศาสตร์ เป็นผู้บริหารแผนของบริษัทตั้งนั้น อำนาจหน้าที่ในการจัดการกิจการและทรัพย์สิน และบรรดาสิทธิตามกฎหมายจึงเป็นหน้าที่ของผู้บริหารแผน

### 7.2 ข้อมูลเกี่ยวกับคณะกรรมการบริษัทและผู้บริหารแผน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 คณะกรรมการของบริษัทประกอบด้วยกรรมการจำนวนทั้งสิ้น 5 ท่าน ดังนี้

รายชื่อกรรมการ	ตำแหน่ง
1. ดร.วุฒิภูมิ จุฬางกูร	กรรมการ/กรรมการบริหาร/ ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร
2. นายได้ ชอง อี	กรรมการ
3. นายปริญญา ไหววัฒนา	กรรมการอิสระ
4. นายขลิท อรรถศาสตร์	กรรมการ
5. นายเกษมสันต์ วีระกุล	กรรมการ

หมายเหตุ : นายอภิชาติ จีระพันธ์ ได้ลาออกจากตำแหน่งกรรมการอิสระ ประธานคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน และกรรมการตรวจสอบ ตั้งแต่วันที่ 8 กุมภาพันธ์ 2564 และนายวิสิฐ ตันติสุนทร ได้ลาออกจากตำแหน่งกรรมการอิสระ กรรมการตรวจสอบ และกรรมการบริหารความเสี่ยง ตั้งแต่วันที่ 18 กุมภาพันธ์ 2564



## กรรมการผู้มีอำนาจลงนามแทนบริษัทตามหนังสือรับรองบริษัท

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 บริษัทที่มีการกรรมการผู้มีอำนาจลงนามผูกพันบริษัท คือ กรรมการ 2 คนใน 4 คน ลงลายมือชื่อร่วมกันและประทับตราสำคัญของบริษัท ตามรายชื่อต่อไปนี้

- |                 |            |
|-----------------|------------|
| 1. นายขวลิต     | อรรถศาสตร์ |
| 2. นายวุฒิภูมิ  | จุฬางกูร   |
| 3. นายไต้       | ชอง อี     |
| 4. นายเกษมสันต์ | วีระกุล    |

### 7.2.1 ข้อมูลเกี่ยวกับผู้บริหารแผน

ณ วันที่ 29 กันยายน 2564 ศาลล้มละลายกลางได้มีคำสั่งเห็นชอบด้วยแผนฟื้นฟูกิจการ ซึ่งมีผลแต่งตั้งผู้บริหารแผนฟื้นฟูกิจการจำนวนทั้งสิ้น 4 ท่าน ดังนี้

- |                |            |
|----------------|------------|
| 1. นายวุฒิภูมิ | จุฬางกูร   |
| 2. นายไต้      | ชอง อี     |
| 3. นายปริญญา   | ไววัฒนา    |
| 4. นายขวลิต    | อรรถศาสตร์ |

โดยในการปฏิบัติหน้าที่บริหารแผนฟื้นฟูกิจการให้ผู้บริหารแผน 2 ใน 4 คน ดังกล่าวลงลายมือชื่อร่วมกันมีอำนาจจัดการกิจการทรัพย์สินของลูกหนี้ได้

### 7.2.2 บทบาทหน้าที่ของคณะกรรมการและผู้บริหารแผน

#### ■ บทบาทหน้าที่ของคณะกรรมการ

ตามที่ศาลล้มละลายกลางได้มีคำสั่งเห็นชอบด้วยแผนฟื้นฟูกิจการในวันที่ 29 กันยายน 2564 ซึ่งมีผลแต่งตั้งผู้บริหารแผนเพื่อทำการบริหารแผนฟื้นฟูกิจการ ทำให้อำนาจหน้าที่ในการจัดการกิจการและทรัพย์สินของบริษัท และบรรดาสิทธิตามกฎหมายของคณะกรรมการสิ้นสุดลงและตกแก่ผู้บริหารแผนแทน จนกว่าแผนเป็นผลสำเร็จ

#### ■ บทบาทหน้าที่ของผู้บริหารแผน

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

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



2. บริหารงานบุคคล และปรับเปลี่ยนโครงสร้างองค์กรภายในของบริษัท รวมถึงการปรับลด/โอนย้ายพนักงานตามความเหมาะสมกับโครงสร้างธุรกิจ แก้ไขปรับปรุง ออกกฎ ข้อบังคับ ระเบียบคำสั่ง ประกาศ เกี่ยวกับการบริหารบุคคลทั้งหมด แก้ไขปรับปรุงค่าตอบแทนสวัสดิ การและสิทธิประโยชน์ต่าง ๆ ดำเนินการ เลิกจ้าง จ่ายค่าชดเชยและค่าใช้จ่ายในการเลิกจ้างสำหรับลูกจ้างที่ถูกเลิกจ้างภายหลังจากวันที่ศาลมีคำสั่งให้ ฟ้นฟูกิจการและแต่งตั้งผู้ทำแผน เป็นคราวๆ ตามกรอบระยะเวลาที่ผู้บริหารแผนเห็นสมควร รวมถึงเข้าทำ สัญญาจ้างใหม่ เจรจาต่อรองและตกลงระงับข้อพิพาทในเรื่องที่เกี่ยวข้องกับการปรับโครงสร้างองค์กร เจรจา เสนอ และทำข้อตกลงใด ๆ ทั้งนี้ เพื่อความคล่องตัวในการดำเนินธุรกิจ และ/หรือ ประโยชน์ในการฟื้นฟู กิจการ
3. ปรับปรุงนโยบาย กระบวนการ ข้อบังคับ ระเบียบต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินธุรกิจการจัดซื้อจัดจ้าง เพื่อให้กระบวนการดังกล่าวมีความคล่องตัว ความโปร่งใส สามารถตรวจสอบได้ และมีประสิทธิภาพ
4. บริหารจัดการและลงทุน/ร่วมลงทุนด้านการพาณิชย์ การตลาด การให้บริการ เทคโนโลยีสารสนเทศและ ดิจิทัล ทั้งในส่วนที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจการบิน การซ่อมบำรุง และธุรกิจต่อเนื่องกับธุรกิจการบิน และในส่วนอื่น ๆ เพื่อเพิ่มโอกาสทางธุรกิจและศักยภาพในการสร้างรายได้ ของบริษัทและบริษัทย่อย
5. ร้องขอให้ศาลมีคำสั่งอนุญาตให้ทำข้อบังคับของบริษัทขึ้นใหม่หรือแก้ไขเปลี่ยนแปลงข้อบังคับหรือ ข้อความในหนังสือบริคณห์สนธิของบริษัทตามแนวทางที่กำหนดในแผนหรือแผนที่แก้ไข รวมถึงการยื่น เอกสาร และ/หรือ คำขอต่อกระทรวงพาณิชย์ สำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย และ/หรือ หน่วยราชการอื่นใด เพื่อการปรับโครงสร้างทุนและการจัดสรร หุ้นเพิ่มทุนตามที่ระบุไว้ในแผน ทุนจดทะเบียนชำระแล้ว การออกหุ้น การจัดสรรหุ้นเพิ่มทุน การเปลี่ยนแปลง หนังสือรับรอง ข้อบังคับ และรายชื่อผู้ถือหุ้นและเอกสารคำขอหรือเอกสารอื่นใดที่จำเป็นทุกประการ ทั้งนี้ ให้ ผู้บริหารแผนมีอำนาจในการดำเนินการใด ๆ ที่เกี่ยวข้อง โดยต้องคำนึงถึงผลประโยชน์บริษัทและความ เหมาะสม
1. จัดทำรายงานการปฏิบัติงานตามแผนเสนอต่อเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์
2. สรรหา และจัดจ้างผู้บริหารของบริษัทและในบริษัทย่อยที่มีความรู้ความสามารถในตำแหน่งที่จำเป็นตาม สายงานต่าง ๆ เพื่อประโยชน์ในการดำเนินกิจการตามแผนและบริหารธุรกิจของบริษัทและบริษัทย่อย
3. เข้าตรวจสอบ ควบคุม กำกับดูแล รวมทั้งให้ความเห็นชอบ สำหรับการดำเนินการใด ๆ ของบริษัทย่อย
4. พิจารณาและว่าจ้างที่ปรึกษาทางกฎหมาย ที่ปรึกษาทางการเงิน บัญชีและภาษี ที่ปรึกษาทางธุรกิจที่ ปรึกษาด้านทรัพยากรบุคคล ที่ปรึกษาด้านเทคโนโลยีสารสนเทศและดิจิทัล ผู้สอบบัญชี และที่ปรึกษาใน ด้านต่าง ๆ เท่าที่จำเป็นและเหมาะสม ตลอดจนมีอำนาจจ่ายเงินค่าตอบแทนและค่าใช้จ่ายอื่นใดที่ เกี่ยวข้อง
5. บริหารกิจการและจัดการทรัพย์สินและทรัพย์สินทางปัญญาของบริษัทและบริษัทร่วม/ย่อย ตลอดจนการ จำหน่าย จ่าย โอน ให้เช่า เข้าทำธุรกรรมใด ๆ ที่จำเป็นซึ่งเป็นการดำเนินการค้าตามปกติสำหรับภาระที่ เกิดขึ้นก่อนและภายหลังจากศาลมีคำสั่งรับคำร้องขอฟื้นฟูกิจการของนกแอร์ และดำเนินการอื่นใดที่ เกี่ยวข้องอันจำเป็นและสมควรเพื่อให้การดำเนินการตามแผนบรรลุผลสำเร็จ



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

## 7.3 ข้อมูลเกี่ยวกับคณะกรรมการชด้อย

ตามที่อำนาจหน้าที่ในการจัดการกิจการและทรัพย์สินของบริษัท และบรรดาสหิตตามกฎหมายของคณะกรรมการได้ตกแก่ผู้บริหารแผนตามที่ศาลล้มละลายกลางได้มีคำสั่งเห็นชอบด้วยแผนฟื้นฟูกิจการในวันที่ 29 กันยายน 2564 แล้วนั้น ส่งผลให้บริษัทมีได้มีกรรมการชด้อยอีกต่อไป

### 7.3.1 โครงสร้างกรรมการบริษัท

โครงสร้างกรรมการบริษัท ได้สิ้นสุดลง ณ วันที่ศาลล้มละลายกลางได้มีคำสั่งเห็นชอบด้วยแผนฟื้นฟูกิจการและแต่งตั้งผู้บริหารแผนในวันที่ 29 กันยายน 2564

### 7.3.2 รายชื่อคณะกรรมการชด้อยแต่ละชุด

ไม่มี

### 7.3.3 รายชื่อกรรมการตรวจสอบที่มีความรู้และประสบการณ์

ตามที่อำนาจหน้าที่ในการจัดการกิจการและทรัพย์สินของบริษัท และบรรดาสหิตตามกฎหมายของคณะกรรมการได้ตกแก่ผู้บริหารแผนตามที่ศาลล้มละลายกลางได้มีคำสั่งเห็นชอบด้วยแผนฟื้นฟูกิจการในวันที่ 29 กันยายน 2564 แล้วนั้น ส่งผลให้บริษัทมีได้มีกรรมการตรวจสอบอีกต่อไป

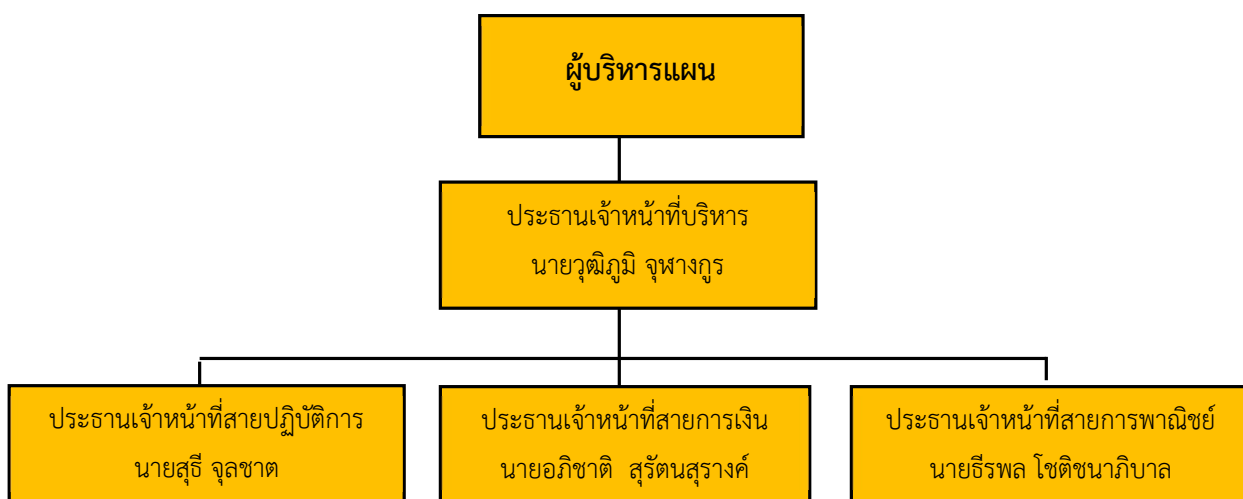


## 7.4 ข้อมูลเกี่ยวกับผู้บริหาร

### 7.4.1 รายชื่อและตำแหน่งของผู้บริหาร

รายชื่อผู้บริหาร	ตำแหน่งในบริษัท
1. นายวุฒิภูมิ จุฬางกูร	ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร
2. นายธีรพล โชติชนาภิบาล	ประธานเจ้าหน้าที่สายการพาณิชย์
3. นายอภิชาติ สุรัตน์สุรางค์	ประธานเจ้าหน้าที่สายการเงิน
4. นายสุธี จุลชาติ	ประธานเจ้าหน้าที่สายปฏิบัติการ

### ■ โครงสร้างผู้บริหาร



### 7.4.2 นโยบายการจ่ายค่าตอบแทนผู้ทำแผน ผู้บริหารแผน และผู้บริหารของบริษัท

#### ■ นโยบายการจ่ายค่าตอบแทนผู้ทำแผน

ค่าตอบแทนของผู้ทำแผนจำนวน 6 ราย ซึ่งถูกแต่งตั้ง ณ วันที่ 4 พฤศจิกายน 2563 ตามที่ศาลล้มละลายกลางได้มีคำสั่งให้บริษัทฟื้นฟูกิจการ จนถึงวันที่ 29 กันยายน 2564 ตามที่ศาลล้มละลายกลางได้มีคำสั่งเห็นชอบด้วยแผนฟื้นฟูกิจการ โดยมีรายละเอียดดังนี้

หน่วย : บาท

รายชื่อผู้ทำแผน	อัตราค่าตอบแทนผู้ทำแผน
1. นายวุฒิภูมิ จุฬางกูร <sup>(1)</sup>	-
2. นายไต้ ของ อี <sup>(1)</sup>	-
3. นายปริญญา ไหว้วมนา	1,000,000.00
4. นายชวลิต อุตศาสตร์	1,100,000.00
5. นายเกษมสันต์ วีระกุล	500,000.00
6. บริษัท แกรนท์ ธอนตัน สเปนเซีย ลิสต์แอนด์ไวเซอร์ เซอร์วิส เซส จำกัด	15,428,637

หมายเหตุ : <sup>(1)</sup> ไม่ได้รับค่าตอบแทนในฐานะผู้บริหารแผนเนื่องจากดำรงตำแหน่งผู้บริหารในบริษัท



■ นโยบายการจ่ายค่าตอบแทนผู้บริหารแผน

ค่าตอบแทนของผู้บริหารแผนเป็นไปตามที่ระบุในแผนฟื้นฟูกิจการคือไม่เกินปีละ 2 ล้านบาทต่อคน ในปี 2564 บริษัทมีการจ่ายค่าตอบแทนให้แก่ผู้บริหารแผนจำนวน 4 ราย ซึ่งถูกแต่งตั้ง ณ วันที่ 29 กันยายน 2564 ตามที่ศาลล้มละลายกลางได้มีคำสั่งเห็นชอบด้วยแผนฟื้นฟูกิจการ โดยมีรายละเอียดดังนี้

รายชื่อผู้บริหารแผน	อัตราค่าตอบแทนผู้บริหารแผน
1. นายวุฒิภูมิ จุฬางกูร	360,000.00
2. นายไต้ ของ อี	360,000.00
3. นายปริญญา ไววัฒนา	360,000.00
4. นายชวลิต อรรถศาสตร์	360,000.00

■ นโยบายการจ่ายค่าตอบแทนผู้บริหารของบริษัท

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 บริษัทมีผู้บริหารทั้งสิ้น 4 คน ได้รับค่าตอบแทนในรูปแบบเงินเดือน โบนัส และผลตอบแทนอื่นๆ เช่น เงินประกันสังคม เงินกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ ค่าตำแหน่ง ค่าพาหนะเหมาจ่าย เป็นต้น ทั้งนี้ การให้โบนัสแก่กรรมการและผู้บริหารของบริษัท จะพิจารณาจากผลกำไรจากการดำเนินงานและผลงานของผู้บริหารแต่ละคน โดยในปี 2564 บริษัทจ่ายค่าตอบแทนให้ผู้บริหารบริษัทจำนวน 4 คน ซึ่งเป็นการจ่ายในลักษณะเงินเดือนรวมทั้งสิ้น 1.44 ล้านบาท และงดจ่ายโบนัส

นอกจากค่าตอบแทนที่เป็นตัวเงินแล้ว ผู้บริหารบริษัทยังได้รับสิทธิประโยชน์อื่นโดยสารในเส้นทางที่ บริษัทให้บริการเป็นจำนวน 20 เทียวต่อปี (ไม่รวมค่าธรรมเนียมต่างๆ อาทิ ค่าธรรมเนียมน้ำมัน ค่าภาษีสนามบิน ค่าประกันภัย ค่าธรรมเนียมในการดำเนินการและภาษีมูลค่าเพิ่ม เป็นต้น

7.5 ข้อมูลเกี่ยวกับพนักงาน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 บริษัทมีจำนวนพนักงาน (รวมถึงผู้บริหาร) ดังต่อไปนี้

หน้าที่	จำนวน (คน)
ผู้บริหาร	4
นักบิน	195
ลูกเรือ	226
ฝ่ายซ่อมบำรุง	171
พนักงานภาคพื้น	391
อื่นๆ	216
รวม	1,203





■ ค่าตอบแทนพนักงาน (ไม่รวมผู้บริหาร 5 ท่าน)

บริษัท มีค่าตอบแทนรวมของพนักงาน (ไม่รวมผู้บริหาร) ในรูปแบบเงินเดือนและโบนัส ค่าคอมมิชชั่น และผลตอบแทนอื่น ในรอบบัญชี 2564 ดังต่อไปนี้

ค่าตอบแทน	2564 (ล้านบาท)
เงินเดือนและโบนัส	301.25
ค่าคอมมิชชั่น	3.00
ผลตอบแทนอื่น	128.45
รวม	432.70

■ กองทุนสำรองเลี้ยงชีพ

บริษัทได้จัดตั้งกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ เมื่อวันที่ 13 กรกฎาคม 2554 กับ บริษัทหลักทรัพย์จัดการกองทุน ไทยพาณิชย์ จำกัด โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อส่งเสริมการออมของพนักงานในระยะยาว สร้างหลักประกันให้กับพนักงานและครอบครัวในกรณีที่ออกจากงาน เกษียณอายุ หรือเสียชีวิต นอกจากนี้ กองทุนสำรองเลี้ยงชีพยังเป็นแรงจูงใจทำให้พนักงานทำงานกับบริษัทเป็นระยะเวลานาน ก่อให้เกิดความสัมพันธ์ที่ดีระหว่างนายจ้างและลูกจ้าง ซึ่งช่วยให้ประสิทธิภาพในการทำงานดีขึ้น โดยในปี 2564 บริษัทได้จ่ายเงินสมทบเข้ากองทุนสำรองเลี้ยงชีพจำนวน 704,376 บาท

## 7.6 ข้อมูลสำคัญอื่นๆ

### 7.6.1 ระบุรายชื่อบุคคลที่ได้รับมอบหมายให้รับผิดชอบ

- เลขานุการบริษัท : นางสาวศิรินันท์ ลีลาพิระพันธ์
- ผู้ควบคุมดูแลการทำบัญชี : นางสาวจิตติมา เกิดสมบัติ



## นางสาวศิรินันท์ ลีลาพิระพันธ์

เลขานุการบริษัท

วันที่เข้าดำรงตำแหน่ง วันที่ 1 มีนาคม 2564

### คุณวุฒิการศึกษา/ประวัติการอบรม

- ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ (นิติเศรษฐศาสตร์การค้าระหว่างประเทศ)
- ปริญญาตรี วิศวกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

### การอบรมหลักสูตร จากสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)

- หลักสูตร Company Secretary Program (CSP) รุ่นที่ 117/2021

### ประสบการณ์ทำงาน 5 ปี ย้อนหลัง

2565 - ปัจจุบัน	เลขานุการบริษัท/ผู้ช่วยรองประธานเจ้าหน้าที่บริหาร/ผู้อำนวยการฝ่ายเลขานุการบริษัทและนักลงทุนสัมพันธ์ บริษัท สายการบิน นกแอร์ จำกัด (มหาชน) / ธุรกิจขนส่งและ โลจิสติกส์ทางอากาศ
2564 - ปัจจุบัน	เลขานุการบริษัท/ผู้ช่วยรองประธานเจ้าหน้าที่บริหาร บริษัท สายการบิน นกแอร์ จำกัด (มหาชน) / ธุรกิจขนส่งและ โลจิสติกส์ทางอากาศ
2563 - ปัจจุบัน	ผู้ช่วยรองประธานเจ้าหน้าที่บริหาร บริษัท สายการบิน นกแอร์ จำกัด (มหาชน) / ธุรกิจขนส่งและ โลจิสติกส์ทางอากาศ
2557-2563	วิศวกรควบคุมคุณภาพ บริษัท ไทยแอร์เอเชียเอ็กซ์ จำกัด (มหาชน) / ธุรกิจขนส่งและ โลจิสติกส์ทางอากาศ
2551-2557	วิศวกรควบคุมคุณภาพ บริษัท สายการบิน นกแอร์ จำกัด (มหาชน) / ธุรกิจขนส่งและ โลจิสติกส์ทางอากาศ

การเปลี่ยนแปลงสัดส่วนการถือหุ้นในบริษัท (%) ในปี 2564 ของตนเอง / คู่สมรส / บุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ : ไม่มี  
สัดส่วนการถือหุ้นในบริษัท (%) : 0.000070%

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างกรรมการและผู้บริหาร : ไม่มี

หมายเหตุ: นางสาวสุนันท์ วิทวัสพงษ์ธร ลาออกจากตำแหน่งเลขานุการบริษัทตั้งแต่วันที่ 28 กุมภาพันธ์ 2564



## นางสาวจิตติมา เกิดสมบัติ

ผู้ควบคุมดูแลการทำบัญชี

วันที่เข้าดำรงตำแหน่ง วันที่ 1 ตุลาคม 2565

### คุณวุฒิการศึกษา/ประวัติการอบรม

- บริหารธุรกิจมหาบัณฑิต สาขาการเงิน มหาวิทยาลัยอีสเทิร์นเอเซีย
- บัญชีบัณฑิต มหาวิทยาลัยหอการค้าไทย
- ประกาศนียบัตรบัณฑิตการภาษีอากร มหาวิทยาลัยหอการค้าไทย

### การอบรมหลักสูตรพัฒนาความรู้ต่อเนื่องด้านบัญชี

- การออกแบบระบบควบคุมภายในที่ดีให้แก่องค์กร
- ทฤษฎีบัญชีต้นทุนน้ำรู้
- รายได้ ความแตกต่างระหว่างบัญชีและภาษี
- บัญชีและภาษีที่กิจการต้องรู้
- วิธีจัดทำงบกระแสเงินสด Step-by-Step
- การจัดทำงบการเงินรวม
- การเงินพื้นฐาน ศาสตร์ที่นักบัญชีรุ่นใหม่ควรรู้

### ประสบการณ์ทำงาน 5 ปี ย้อนหลัง

- 2564 – ปัจจุบัน Group Financial Reporting Senior Manager  
บริษัท สายการบิน นกแอร์ จำกัด (มหาชน) / ธุรกิจขนส่งและ โลจิสติกส์ทางอากาศ
- 2564 – ปัจจุบัน Senior Finance Manager  
บริษัท สายการบิน นกแอร์ จำกัด (มหาชน) / ธุรกิจขนส่งและ โลจิสติกส์ทางอากาศ

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

สัดส่วนการถือหุ้นในบริษัท (%) : 0.000070%

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างกรรมการและผู้บริหาร : ไม่มี

หมายเหตุ: นางสาวนุชนา แซ่ซึ้ง ลาออกจากตำแหน่งผู้ควบคุมดูแลการทำบัญชี บริษัทตั้งแต่วันที่ 30 กันยายน 2565

### 7.6.2 ค่าตอบแทนของผู้สอบบัญชี

ค่าตอบแทนผู้สอบบัญชีของบริษัท (Audit fee) และค่าสอบบัญชีของบริษัทย่อย ประจำปี 2564 อันได้แก่ บริษัท ดีล้อยท์ ทัช โฮมท์ส โซลิวชั่น สอบบัญชี จำกัด โดยนางสาวจันทิรา จันทราชโชติ ผู้สอบบัญชีรับอนุญาตเลขทะเบียน 6326 เป็นจำนวนเงินรวม 3,180,000 บาท และ 300,000 บาท ตามลำดับ โดยไม่มีค่าบริการอื่น

## 8. รายงานผลการดำเนินงานสำคัญด้านการกำกับดูแลกิจการ

### 8.1 สรุปผลการปฏิบัติหน้าที่ของผู้ทำแผนและผู้บริหารแผนในรอบปีที่ผ่านมา

#### 8.1.2 การเข้าร่วมประชุมและการจ่ายค่าตอบแทนผู้ทำแผน/ผู้บริหารแผนรายบุคคล

เนื่องด้วยสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคโควิด 19 การประชุมจึงมีทางเลือกให้แก่ผู้เข้าร่วมประชุมในการประชุมผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ โดยผู้ทำแผนที่มีได้ดำรงตำแหน่งผู้บริหารของบริษัทและมีค่าตอบแทนรายเดือนจะได้รับค่าตอบแทนแก่ผู้ทำแผนที่มีได้ดำรงตำแหน่งผู้บริหารของบริษัทและมีค่าตอบแทนรายเดือนในอัตราเดือนละ 100,000 บาท ในขณะที่ผู้บริหารแผนซึ่งได้รับช่วงต่อจากผู้ทำแผนในการบริหารแผนพื้นฟูจะได้รับค่าตอบแทนในอัตราเดือนละ 120,000 บาท

- จำนวนครั้งของการประชุม และจำนวนครั้งที่ผู้บริหารแผนแต่ละรายเข้าร่วมประชุมในปี 2564 มิได้มีการจัดการประชุมคณะกรรมการบริษัท หากแต่เพียงมีการจัดประชุมผู้ทำแผนจำนวน 36 ครั้ง และการประชุมผู้บริหารจำนวน 7 ครั้ง โดยรายละเอียดการเข้าร่วมประชุมเป็นดังนี้

รายชื่อ	จำนวนครั้งที่เข้าประชุม	
	ผู้ทำแผน	ผู้บริหารแผน
1. นายวุฒิภูมิ จุฬางกูร	36/36	7/7
2. นายไต้ ชอง อี	36/36	2/7
3. นายปริยญา ไววัฒนา	36/36	7/7
4. นายขวลิต อุตศาสตร์	36/36	7/7
5. นายเกษมสันต์ วีระกุล	36/36	-
6. บริษัท แกรนท์ ธอนตัน สเปนเซียลิสท์ แอ็ดไวซอรี เซอร์วิสเชส จำกัด	36/36	-

## 9. การควบคุมภายในและรายการระหว่างกัน

ที่ประชุมผู้จัดทำแผนพื้นฟูครั้งที่ 20/2565 เมื่อวันที่ 11 ตุลาคม 2565 ได้พิจารณาข้อมูลรายการระหว่างกันของบริษัทใน รอบปี 2564 ประกอบกับการสอบถามข้อมูลต่างๆ จากฝ่ายบริหารของบริษัทกับบุคคล/นิติบุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง รวมทั้งสอบทานข้อมูลตามที่ระบุในหมายเหตุประกอบงบการเงินของผู้สอบบัญชีแล้วเห็นว่า รายการระหว่างกันของบริษัทกับบุคคลหรือนิติบุคคลที่อาจมีความขัดแย้งและเกิดขึ้นในรอบปี 2564 เป็นรายการที่เป็นไปเพื่อการดำเนินธุรกิจตามปกติของบริษัทและเป็นไปตามเงื่อนไขการค้าทั่วไป ในลักษณะเดียวกันกับที่วิญญูชนจะพึงกระทำกับคู่สัญญาทั่วไปในสถานการณ์เดียวกัน ด้วยอำนาจต่อรองทางการค้าที่ปราศจากอิทธิพลในการที่คู่สัญญาอีกฝ่ายมีสถานะเป็นบุคคลที่อาจมี

ความขัดแย้ง (Arm's Length Basis) และไม่มีการถ่ายเทผลประโยชน์ระหว่างบริษัท และบุคคล/นิติบุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง ทั้งนี้รายการระหว่างกันของบริษัทในปี 2564 มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

บุคคล/นิติบุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง/ความสัมพันธ์	ประเภทรายการ	มูลค่าของรายการ (ล้านบาท)		ความจำเป็น/ความสมเหตุผลของรายการ ความเห็นของผู้บริหารแผน
		2564	2563	
บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) (“การบินไทย”)  <u>ลักษณะธุรกิจ</u>  การบินไทยประกอบธุรกิจสายการบินเต็มรูปแบบ (Full Service Airline)  <u>ความสัมพันธ์</u>  การบินไทยเป็นผู้ถือหุ้นของบริษัท โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 ถือหุ้นร้อยละ 8.91	<p><b>1. ค่าใช้จ่ายของบริษัท</b></p> <p><u>การซ่อมบำรุง</u></p> <p>บริษัทได้ว่าจ้างการบินไทยในการซ่อมบำรุงเครื่องบินที่เช่ามาจากการบินไทยและเช่าจากภายนอก</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ค่าซ่อมบำรุงรักษาเครื่องบิน</li> </ul> <p><u>ค่าบริการภาคพื้นดินและค่าอาหารสำหรับผู้โดยสาร นักบิน และลูกเรือ</u></p> <p>ค่าบริการภาคพื้นดินในสถานีซึ่งผู้ให้บริการตามสัญญาให้บริการภาคพื้นดินตามปกติของบริษัทมีอุปกรณ์ไม่เพียงพอ</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ค่าบริการภาคพื้น</li> <li>- ค่าอาหารสำหรับผู้โดยสาร นักบิน และลูกเรือ</li> <li>- ค่ารถสำหรับผู้โดยสาร</li> </ul> <p><u>ค่าใช้จ่ายอื่นๆ</u></p> <p>บริษัทมีค่าใช้จ่ายอื่นๆ จากการใช้บริการการบินไทย เช่น ค่าฝึกอบรม ค่าเบี้ยประกันภัย เป็นต้น</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ค่าใช้จ่ายอื่นๆ</li> </ul> <p><b>2. รายได้ของบริษัท</b></p> <p><u>ค่าตัวโดยสาร</u></p> <p>บริษัทให้บริการขนส่งทางอากาศแก่ผู้โดยสารของการบินไทยตามสัญญาการทำการบินร่วม (Code Share</p>	0.2	60.3	<p>สำหรับด้านการซ่อมบำรุง การบินไทยจัดเป็นเพียงผู้ประกอบการเพียงไม่กี่รายในประเทศไทยที่มีใบอนุญาตในการซ่อมบำรุงเครื่องบิน บริษัทและบริษัทย่อยจึงจำเป็นต้องใช้บริการจากการบินไทย อีกทั้งราคาค่าซ่อมบำรุงดังกล่าวก็เป็นไปตามราคาตลาด ปัจจุบันบริษัทและบริษัทย่อยยังคงมีการใช้บริการการซ่อมบำรุง อะไหล่ และเช่าอุปกรณ์เพื่อการซ่อมกับการบินไทยในส่วนของเครื่องบินที่เช่าจากภายนอกด้วย</p> <p>รายการดังกล่าวเป็นรายการที่จำเป็นในการดำเนินธุรกิจของบริษัทและบริษัทย่อย และค่าบริการดังกล่าวก็เป็นไปตามราคาตลาด</p> <p>รายการดังกล่าวเป็นรายการที่จำเป็นในการดำเนินธุรกิจของบริษัทและบริษัทย่อย และค่าบริการเป็นไปตามราคาตลาด</p> <p>บริษัทได้ทำสัญญาการบินร่วม (Code Share Agreement) กับการบินไทย เพื่อเพิ่มช่องทางการจำหน่ายตั๋วโดยสารของบริษัท นอกจากนั้นราคาจำหน่ายตั๋วดังกล่าวของบริษัทก็มีได้ต่ำกว่าอัตราราคาจำหน่ายตั๋วของ</p>



	Agreement) และ สัญญาโอนผู้โดยสารระหว่างกัน (Passenger Transfer Agreement) - รายได้ค่าโดยสาร - รายได้จากการให้บริการ	ไม่มี 0.6	ไม่มี ไม่มี	ผู้โดยสารรายอื่นส่วนสัญญาโอนผู้โดยสารระหว่างกัน(Passenger Transfer Agreement) ก็เป็นไปเพื่อการโอนผู้โดยสารระหว่างสายการบินในกรณีเกิดการยกเลิกหรือเกิดความล่าช้าของเที่ยวบิน
	<b>3. เจ้าหนี้การค้า</b>	33.3	76.7	
<b>บริษัท ดอนเมือง อินเตอร์เนชั่นแนล แอร์พอร์ต โฮเต็ล จำกัด (“แอร์พอร์ต โฮเต็ล”)</b> <b>ลักษณะธุรกิจ</b> แอร์พอร์ต โฮเต็ลประกอบธุรกิจโรงแรม อมารี ดอนเมือง แอร์พอร์ต ซึ่งตั้งอยู่ใกล้กับท่าอากาศยานดอนเมือง <b>ความสัมพันธ์</b> การบินไทย ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นของบริษัทและจัดเป็นผู้มีอำนาจควบคุมใน แอร์พอร์ต โฮเต็ล โดยถือหุ้นร้อยละ 40.0 ในแอร์พอร์ต โฮเต็ล	<b>1. ค่าใช้จ่ายของบริษัท</b>  1.1 ค่าที่พัก บริษัทได้ใช้บริการที่พักจากแอร์พอร์ต โฮเต็ล สำหรับพนักงานสถานีต่างจังหวัดที่เดินทางเข้ามาปฏิบัติงานและฝึกอบรมที่สถานีกรุงเทพ - ค่าที่พัก และค่าจัดเลี้ยง  <b>2. เจ้าหนี้การค้า</b>	0.3    0.09	1.0    0.1	บริษัทเลือกใช้บริการห้องพัก และห้องจัดเลี้ยงจากแอร์พอร์ตโฮเต็ลเพื่อเป็นที่พักให้พนักงานจากสถานีต่างจังหวัดที่เดินทางเข้ามาปฏิบัติงานและฝึกอบรมที่ท่าอากาศยานนานาชาติดอนเมือง เนื่องจากโรงแรมดังกล่าวเป็นโรงแรมแห่งเดียวที่อยู่ใกล้เคียงกับท่าอากาศยานนานาชาติดอนเมือง ซึ่งมีทางเดินเชื่อมโดยตรงไปยังอาคารผู้โดยสารและออฟฟิศสำนักงานของบริษัท อันจะเป็นการอำนวยความสะดวกสบายและประหยัดค่าใช้จ่ายในการเดินทางให้แก่พนักงานของบริษัท ทั้งนี้อัตราค่าบริการเป็นไปตามราคาตลาด
<b>บริษัท ไทยไฟลท์เทรนนิ่ง จำกัด (“ไทยไฟลท์เทรนนิ่ง”)</b> <b>ลักษณะธุรกิจ</b> ไทยไฟลท์เทรนนิ่งให้บริการฝึกอบรมบุคลากรด้านการบิน <b>ความสัมพันธ์</b> การบินไทย ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นของบริษัทถือหุ้นร้อยละ 49.0 ในไทยไฟลท์เทรนนิ่ง	<b>1. ค่าบริการ</b> - ค่าฝึกอบรม  <b>2. เจ้าหนี้การค้า</b>	0.8   0.06	2.3   ไม่มี	รายการดังกล่าวเป็นรายการที่จำเป็นในการดำเนินธุรกิจของบริษัทอีกทั้ง หากบริษัทดำเนินการเอง บริษัทจะมีค่าใช้จ่ายที่สูงกว่า
<b>บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด (“ไทยสมายล์”)</b> <b>ลักษณะธุรกิจ</b> สายการบินราคาประหยัดในเครือการบินไทย ที่นำเสนอทางเลือกใหม่ให้กับลูกค้าที่ต้องการบินในระยะทางใกล้	<b>1. ค่าใช้จ่ายของบริษัท</b> 1.1 ค่าตัวโดยสาร  บริษัทให้บริการขนส่งทางอากาศสำหรับผู้โดยสารของสายการบินตามสัญญาโอนผู้โดยสารระหว่างกัน Passenger Transfer Agreement			บริษัทได้ทำสัญญาโอนผู้โดยสารระหว่างกัน (Passenger Transfer Agreement) กับไทยสมายล์เพื่อทำการโอนผู้โดยสารระหว่างกันในกรณีเกิดการยกเลิกหรือเกิดความล่าช้าของเที่ยวบินในราคาที่ ตกลงกันไว้ล่วงหน้า





<b>ความสัมพันธ์</b> การบินไทย ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นของ บริษัทและจัดเป็นผู้มีอำนาจควบคุมในไทยสมายล์โดยถือหุ้นทั้ง หมดของไทยสมายล์	- ค่าตัวโดยสาร <b>2. รายได้ของบริษัท</b> 2.1 ค่าตัวโดยสาร บริษัทให้บริการขนส่งทางอากาศแก่ผู้โดยสารของ บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด ตามสัญญาโอนผู้โดยสารระหว่างกัน (Passenger Transfer Agreement) - รายได้ค่าโดยสาร - รายได้จากการให้บริการ	ไม่มี	0.1	บริษัทได้ทำสัญญาโอนผู้โดยสารระหว่างกัน (Passenger Transfer Agreement) กับไทยสมายล์เพื่อทำการโอนผู้โดยสารระหว่างกันในกรณีเกิดการยกเลิกหรือเกิดความล่าช้าของเที่ยวบินในราคาที่ ตกลงกันล่วงหน้า
	3. ลูกหนี้การค้า	0.01	3.9	
	4. เจ้าหนี้การค้า	ไม่มี	0.04	
		0.08	0.07	
<b>บริษัท ไฟล์ท เทรนนิง (ประเทศไทย) จำกัด (ชื่อเดิม บริษัท แพน แอม อนิ เทอร์ เนชั่นแนล ไฟล์ท เทรนนิง เซ็นเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด) (“ไฟล์ท เทรนนิง ”)</b> <b>ลักษณะธุรกิจ</b> ไฟล์ท เทรนนิง เป็น ศูนย์ฝึกการบินนานาชาติเพื่อเป็นศูนย์ฝึกสอนและอบรมทางการบินแบบครบวงจรในประเทศไทย <b>ความสัมพันธ์</b> บริษัทเป็นผู้ถือหุ้นร้อยละ 15	<b>1. ค่าใช้จ่ายของบริษัท</b> 1.1 ค่าฝึกอบรม บริษัทได้ส่งนักบินและผู้ช่วยนักบินไปอบรมที่ไฟล์ท เทรนนิง - ค่าฝึกอบรม <b>2. รายได้ของบริษัท</b> บริษัทได้ส่งนักบินและผู้ช่วยนักบินไปเข้าร่วมปฏิบัติการในการฝึกบินจำลอง ที่ไฟล์ท เทรนนิง - รายได้จากการให้บริการ <b>3. เจ้าหนี้การค้า</b>	12.8	13.1	บริษัทได้ทำสัญญากับไฟล์ท เทรนนิง เพื่อให้ นักบินและผู้ช่วยนักบินไปอบรม ซึ่งช่วยประหยัดค่าใช้จ่ายในการไปอบรมที่ต่างประเทศ บริษัทได้ทำข้อตกลงที่จะส่งนักบินและผู้ช่วยนักบินไปสนับสนุนปฏิบัติการในการฝึกบินจำลอง สำหรับการขอต่อใบอนุญาตของไฟล์ท เทรนนิง ซึ่งบริษัทจะได้รับค่าตอบแทนตามอัตราที่ในข้อตกลง ทั้งนี้อัตราค่าบริการเป็นไปตามราคาตลาด
		0.2	0.03	
		1.2	1.2	
<b>บริษัท หาดทิพย์ จำกัด (มหาชน) (“หาดทิพย์”)</b> <b>ลักษณะธุรกิจ</b> ผลิตและจำหน่ายเครื่องดื่ม <b>ความสัมพันธ์</b> คู่สมรสของนายอภิชาติ จีระพันธุ์ เป็นกรรมการของหาดทิพย์	<b>1. ค่าใช้จ่ายของบริษัท</b> - ค่าอาหารและเครื่องดื่ม <b>2. รายได้ของบริษัท</b> - รายได้ค่าโดยสาร <b>3. ลูกหนี้การค้า</b>	ไม่มี	ไม่มี	บริษัทให้สิทธิผู้โดยสารในการเลือกซื้ออาหารและเครื่องดื่มจากหาดทิพย์ ในกรณีเที่ยวบินล่าช้าตามวงเงินที่กำหนด โดยราคาอาหารและเครื่องดื่มเป็นไปตามราคาตลาด บริษัทขายตัวโดยสารให้หาดทิพย์ ตามราคาตลาด
		0.004	0.1	
		ไม่มี	0.1	



<b>บริษัท ไอร่า แอดไวเซอร์ จำกัด (“ไอร่าแอดไวเซอร์”)</b> <b>ลักษณะธุรกิจ</b> ไอร่าแอดไวเซอร์ประกอบกิจการให้คำปรึกษาด้านการบริหารจัดการการเงิน <b>ความสัมพันธ์</b> ผู้ถือหุ้นของบริษัท ถือหุ้นในกลุ่มบริษัทไอร่า	<b>1. ค่าใช้จ่ายของบริษัท</b> - ค่าบริการที่ปรึกษาทางการเงิน  <b>2. เจ้าหนี้อื่น</b>	0.04  7.0	3.3  7.0	บริษัทใช้บริการไอร่า แอดไวเซอร์ ให้เป็นปรึกษาทางด้านการเงินและพัฒนาระบบการเงิน เพื่อให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น ทั้งนี้อัตราค่าบริการเป็นไปตามราคาตลาด
<b>บริษัท สำนักงานกฎหมาย สยามซิตี ดีอาร์ จำกัด (“สยามซิตีดีอาร์”)</b> <b>ลักษณะธุรกิจ</b> สยามซิตีดีอาร์ประกอบกิจการให้บริการทางด้านกฎหมาย บัญชี และภาษี <b>ความสัมพันธ์</b> กรรมการของบริษัท ได้แก่ นายชวลิต อรรถศาสตร์ เป็นกรรมการของสยามซิตีดีอาร์	<b>1. ค่าใช้จ่ายของบริษัท</b> - ค่าบริการที่ปรึกษาด้านกฎหมาย  <b>2. เจ้าหนี้อื่น</b>	0.4  0.006	7.8  0.01	บริษัทได้ทำสัญญากับสยามซิตีดีอาร์ เพื่อขอคำปรึกษาทางกฎหมาย รายการดังกล่าวเป็นรายการที่จำเป็น ในการดำเนินธุรกิจของบริษัท ทั้งนี้ อัตราค่าบริการเป็นไปตามราคาตลาด
<b>บริษัท สำนักงานกฎหมาย สยามซิตี จีพี จำกัด (“สยามซิตีจีพี”)</b> <b>ลักษณะธุรกิจ</b> สยามซิตีจีพีประกอบกิจการให้บริการทางด้านกฎหมาย บัญชี และภาษี <b>ความสัมพันธ์</b> กรรมการของบริษัทได้แก่นายชวลิต อรรถศาสตร์ เป็นกรรมการของสยามซิตีจีพี	<b>1. ค่าใช้จ่ายของบริษัท</b> - ค่าบริการที่ปรึกษาด้านกฎหมาย  <b>2. เจ้าหนี้อื่น</b>	0.3  0.4	0.8  0.6	บริษัทได้ทำสัญญากับสยามซิตีจีพี เพื่อขอคำปรึกษาทางกฎหมาย รายการดังกล่าวเป็นรายการที่จำเป็น ในการดำเนินธุรกิจของบริษัท ทั้งนี้ อัตราค่าบริการเป็นไปตามราคาตลาด
<b>บริษัท เจ แม็กซ์ คอร์ปอเรชั่น จำกัด (“เจ แม็กซ์”)</b> <b>ลักษณะธุรกิจ</b> เจแม็กซ์ ประกอบธุรกิจด้านการจัดการอสังหาริมทรัพย์ และให้เช่าอสังหาริมทรัพย์	<b>1. รายได้ของบริษัท</b> - รายได้ค่าเช่าพื้นที่โฆษณา  <b>2. ลูกหนี้การค้า</b>	ไม่มี  ไม่มี	0.03  ไม่มี	บริษัทได้ให้ เจ แม็กซ์ เช่าพื้นที่สำนักงานบางส่วนเพื่อโฆษณา ทั้งนี้อัตราค่าบริการเป็นไปตามราคาตลาด



<b>ความสัมพันธ์</b> กรรมการของบริษัทได้แก่นาย วุฒิชัย จุฬางกูร เป็นกรรมการ ของเจ แม็กส์				
<b>ถือหุ้นใหญ่ - นางหทัยรัตน์ จุฬางกูร (“นางหทัยรัตน์ จุฬางกูร”)</b> <b>ลักษณะธุรกิจ</b> นางหทัยรัตน์ จุฬางกูร เป็นผู้ ถือหุ้นใหญ่ของบริษัท <b>ความสัมพันธ์</b> นางหทัยรัตน์ จุฬางกูร เป็นผู้ ถือหุ้นของบริษัท โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 ถือหุ้นร้อยละ ละ 26.383	<b>1. ค่าใช้จ่ายของบริษัท</b> - ดอกเบี้ยจ่าย  <b>2. เงินกู้ยืมระยะสั้นจากผู้ถือหุ้น</b>	207.7  2,767.6	231.1  2,720	บริษัทได้กู้ยืมเงินจาก นางหทัยรัตน์ จุฬางกูร เพื่อใช้ในการดำเนินงานโดยมีอัตราดอกเบี้ย เป็นไปตามอัตราตลาด



## ส่วนที่ 3

### รายงานทางการเงิน

## รายงานของผู้สอบบัญชีรับอนุญาต

เสนอ คณะผู้ทำแผนฟื้นฟูกิจการ

บริษัท สายการบินบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน)

### การไม่แสดงความเห็น

ข้าพเจ้าได้รับการว่าจ้างให้ตรวจสอบงบการเงินรวมของบริษัท สายการบินบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย (“กลุ่มบริษัท”) และงบการเงินเฉพาะกิจการของบริษัท สายการบินบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) (“บริษัท”) ซึ่งประกอบด้วยงบแสดงฐานะการเงินรวมและเฉพาะกิจการ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 และงบกำไรขาดทุนและกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นรวมและเฉพาะกิจการ งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้นรวมและเฉพาะกิจการ และงบกระแสเงินสดรวมและเฉพาะกิจการ สำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกันและหมายเหตุประกอบงบการเงินรวมและเฉพาะกิจการ รวมถึงสรุปนโยบายการบัญชีที่สำคัญ

ข้าพเจ้าไม่สามารถแสดงความเห็นต่องบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการข้างต้นนี้ได้ เนื่องจากเรื่องที่กำลังกล่าวไว้ในวรรคเกณฑ์ในการไม่แสดงความเห็นมีนัยสำคัญ ข้าพเจ้าไม่สามารถหาหลักฐานการสอบบัญชีที่เหมาะสมอย่างเพียงพอเพื่อเป็นเกณฑ์ในการแสดงความเห็นต่องบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ

### เกณฑ์ในการไม่แสดงความเห็น

ตามที่กล่าวในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 1 เมื่อวันที่ 30 กรกฎาคม 2563 บริษัทได้ยื่นคำร้องขอฟื้นฟูกิจการของบริษัท และได้เสนอผู้จัดทำแผนฟื้นฟูกิจการต่อศาลล้มละลายกลาง และศาลล้มละลายกลางได้มีคำสั่งรับคำร้องขอฟื้นฟูกิจการไว้พิจารณาแล้วในวันเดียวกัน ส่งผลให้บริษัทอยู่ภายใต้สภาวะบังคับชั่วคราวตามพระราชบัญญัติล้มละลาย พ.ศ. 2483 ต่อมาเมื่อวันที่ 29 กันยายน 2564 ศาลล้มละลายกลางมีคำสั่งเห็นชอบด้วยแผนฟื้นฟูกิจการและคำร้องขอแก้ไขแผนตามมติที่ประชุมของเจ้าหนี้เมื่อวันที่ 15 กันยายน 2564 ซึ่งมีผลให้ผู้บริหารแผนที่ถูกเสนอชื่อตามแผนฟื้นฟูกิจการและคำร้องขอแก้ไขแผนดังกล่าวได้รับการแต่งตั้งเป็นผู้บริหารแผน ทั้งนี้ ผู้บริหารแผนจะมีอำนาจหน้าที่ในการจัดการกิจการและทรัพย์สินของบริษัท ตลอดจนการดำเนินการตามแผนฟื้นฟูกิจการต่อไป โดยสาระสำคัญของแผนฟื้นฟูกิจการคือ การปรับโครงสร้างทุน การชำระหนี้ตามกลุ่มของเจ้าหนี้ และผลสำเร็จของแผนฟื้นฟูกิจการ

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564 งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการของบริษัท แสดงขาดทุนสุทธิจำนวน 1,435.61 ล้านบาท และ 1,463.49 ล้านบาท ตามลำดับ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ มีหนี้สินหมุนเวียนรวมสูงกว่าสินทรัพย์หมุนเวียนรวมจำนวน 1,041.78 ล้านบาท และ 1,040.32 ล้านบาท ตามลำดับ และมีขาดทุนเกินทุนจำนวน 9,401.62 ล้านบาท และ 9,400.16 ล้านบาท ตามลำดับ

ขณะนี้ บริษัทอยู่ระหว่างการดำเนินการตามแผนฟื้นฟูกิจการ ทั้งนี้ ผลสำเร็จของแผนฟื้นฟูกิจการขึ้นอยู่กับความสามารถในการดำเนินการตามแผนให้เป็นไปตามเงื่อนไขทุกข้อตามที่ระบุในแผนฟื้นฟูกิจการ ข้าพเจ้าได้พิจารณาสถานการณ์ที่มีความไม่แน่นอนที่มีสาระสำคัญจากการเข้าสู่กระบวนการฟื้นฟูกิจการและการดำเนินการตามแผนฟื้นฟูกิจการ ซึ่งส่งผลกระทบต่อการทำงานของกลุ่มบริษัทและบริษัท ดังต่อไปนี้

1. ความสามารถในการก่อให้เกิดรายได้และกระแสเงินสดรับจากการดำเนินงานตามแผนฟื้นฟูกิจการ  
แม้ว่าบริษัทจะมีการให้บริการเที่ยวบินในประเทศและเที่ยวบินเช่าเหมาลำเพิ่มขึ้น อันเป็นผลจากมาตรการการผ่อนคลายของรัฐบาลก่อนที่จะมีการยกเลิกพระราชบัญญัติสถานการณ์ฉุกเฉิน เมื่อวันที่ 1 ตุลาคม 2565 และการลดระดับการควบคุมการแพร่ระบาดของโรค COVID-19 ของทางราชการของประเทศต้นทางและปลายทางในเส้นทางการบินของบริษัท อย่างไรก็ตาม ทางการบินและจำนวนเที่ยวบินของบริษัทยังไม่กลับเข้าสู่สภาวะปกติ ซึ่งมีผลกระทบต่อความสามารถในการก่อให้เกิดรายได้และกระแสเงินสดรับจากการดำเนินงานที่ไม่เป็นไปตามแผนฟื้นฟู

2. การจัดหาเงินและความเพียงพอของสภาพคล่องเพื่อใช้ในการดำเนินงานต่อเนื่อง

ในการจัดหาเงินตามที่ระบุในแผนฟื้นฟูกิจการ บริษัทคาดว่าจะมีกระแสเงินสดจากเงินกู้ยืมจากผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทจำนวน 280 ล้านบาทในระหว่างปี 2565 นอกจากนั้นบริษัทยังคาดว่าจะมีกระแสเงินสดจากการเพิ่มทุนคราวแรกจำนวน 600 ล้านบาทในระหว่างปี 2566 เพื่อให้บริษัทมีสภาพคล่องทางการเงินในการดำเนินกิจการเพิ่มขึ้นและสามารถดำเนินงานต่อเนื่องตามแผนฟื้นฟูได้ ทั้งนี้การจัดหาเงินจากการเพิ่มทุนดังกล่าวขึ้นอยู่กับความตัดสินใจของผู้ถือหุ้นของบริษัท เนื่องจากบริษัทอยู่ในระหว่างช่วงเริ่มต้นของการปฏิบัติตามแผนฟื้นฟู จึงอาจมีความไม่แน่นอนในเรื่องความเพียงพอของเงินที่จัดหาเพื่อใช้บริหารสภาพคล่องทางการเงินเพื่อให้บริษัทสามารถดำเนินงานต่อเนื่องและจ่ายชำระหนี้สินได้ตามแผนฟื้นฟู

ผลกระทบของสถานการณ์ตามที่ได้กล่าวข้างต้นซึ่งมีความเกี่ยวข้องกันแสดงให้เห็นถึงความไม่แน่นอนที่มีสาระสำคัญและแผ่กระจายต่อความสามารถในการดำเนินงานต่อเนื่องของบริษัท ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อมูลค่าของสินทรัพย์และหนี้สินที่มีสาระสำคัญในงบการเงินรวมและงบเฉพาะกิจการสำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2564

#### **ความรับผิดชอบของผู้บริหารและผู้มีหน้าที่ในการกำกับดูแลต้องงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ**

ผู้บริหารมีหน้าที่รับผิดชอบในการจัดทำและนำเสนองบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการเหล่านี้โดยถูกต้องตามที่ควรตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน และรับผิดชอบเกี่ยวกับการควบคุมภายในที่ผู้บริหารพิจารณาว่าจำเป็นเพื่อให้สามารถจัดทำงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการที่ปราศจาก การแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญไม่ว่าจะเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาด

ในการจัดทำงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ ผู้บริหารรับผิดชอบในการประเมินความสามารถของกลุ่มบริษัทและบริษัทในการดำเนินงานต่อเนื่อง การเปิดเผยเรื่องที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานต่อเนื่อง (ตามความเหมาะสม) และการใช้เกณฑ์การบัญชีสำหรับการดำเนินงานต่อเนื่อง เว้นแต่ผู้บริหารมีความตั้งใจที่จะเลิกกลุ่มบริษัทและบริษัทหรือหยุดดำเนินงานหรือไม่สามารถดำเนินงานต่อเนื่องต่อไปได้

ผู้มีหน้าที่ในการกำกับดูแลมีหน้าที่ในการกำกับดูแลกระบวนการในการจัดทำรายงานทางการเงินของกลุ่มบริษัท

#### **ความรับผิดชอบของผู้สอบบัญชีต่อการตรวจสอบงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ**

ข้าพเจ้าเป็นผู้รับผิดชอบในการแสดงความเห็นต่องบการเงินรวมและเฉพาะกิจการดังกล่าวจากการปฏิบัติงานตรวจสอบตามมาตรฐานการสอบบัญชี อย่างไรก็ตาม เนื่องจากเรื่องที่ว่าไว้ในวรรคเกณฑ์ในการไม่แสดงความเห็นในรายงานของข้าพเจ้า

ข้าพเจ้าไม่สามารถหาหลักฐานการสอบบัญชีที่เหมาะสมอย่างเพียงพอเพื่อเป็นเกณฑ์ในการแสดงความเห็นต่องบการเงินดังกล่าวได้





ข้าพเจ้ามีความเป็นอิสระจากกลุ่มบริษัทตามข้อกำหนดของจรรยาบรรณของผู้ประกอบวิชาชีพบัญชีที่กำหนดโดยสภาวิชาชีพบัญชีในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการตรวจสอบงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการและข้าพเจ้าได้ปฏิบัติตามความรับผิดชอบด้านจรรยาบรรณอื่น ๆ ซึ่งเป็นไปตามข้อกำหนดเหล่านี้

กรุงเทพมหานคร

จันทิรา จันทราชัยโชติ  
ผู้สอบบัญชีรับอนุญาตเลขทะเบียน 6326



บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

งบแสดงฐานะการเงิน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564

หน่วย : บาท

		งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจ	
		ณ วันที่	ณ วันที่	ณ วันที่	ณ วันที่
		31 ธันวาคม	31 ธันวาคม	31 ธันวาคม	31 ธันวาคม
หมายเหตุ		2564	2563	2564	2563
<b>สินทรัพย์</b>					
<b>สินทรัพย์หมุนเวียน</b>					
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	5.1	1,009,174,013	1,405,561,027	1,008,032,321	1,404,419,500
เงินลงทุนในสินทรัพย์ทางการเงินหมุนเวียน	6	509,073,196	541,235,949	509,073,196	541,235,949
ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้หมุนเวียนอื่น	7.1	191,952,144	255,160,170	194,147,103	256,943,929
เงินให้กู้ยืมระยะสั้นแก่กิจการที่เกี่ยวข้องกัน	8	-	-	-	-
สินค้าคงเหลือ	9	156,735,608	98,840,588	156,735,608	98,840,588
เงินประกันและเงินมัดจำเกี่ยวกับเครื่องบิน - ระยะสั้น	10	109,767,144	106,322,765	109,767,144	106,322,765
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น		70,995,395	175,456,342	70,893,074	175,362,853
<b>รวมสินทรัพย์หมุนเวียน</b>		<b>2,047,697,500</b>	<b>2,582,576,841</b>	<b>2,048,648,446</b>	<b>2,583,125,584</b>
<b>สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน</b>					
เงินฝากธนาคารที่มีภาระค้ำประกัน	33.2	-	110,246,299	-	110,246,299
สินทรัพย์ทางการเงินไม่หมุนเวียน-เงินฝากธนาคารที่ไม่ใช้เป็นหลักประกัน	6	78,320,563	-	78,320,563	-
สินทรัพย์ทางการเงินไม่หมุนเวียนอื่น	11	44,098,900	45,619,100	44,098,900	45,619,100
เงินลงทุนในบริษัทย่อย	12	-	-	99,990	99,990
เงินลงทุนในการร่วมค้า	14	-	-	-	28,420,554
เงินให้กู้ยืมระยะยาวแก่กิจการที่เกี่ยวข้องกัน	15	-	-	-	-
เงินสำรองบำรุงรักษาเครื่องบิน	22.1	5,931,399,156	6,292,715,783	5,931,399,156	6,292,715,783
ส่วนปรับปรุงอาคารเช่าและอุปกรณ์	16	36,393,320	66,442,758	36,393,320	66,442,758
สินทรัพย์สิทธิการใช้	17	3,436,659,207	8,038,733,906	3,436,659,207	8,038,733,906
สินทรัพย์ไม่มีตัวตน	18	27,888,593	27,432,477	27,794,533	27,244,357
สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี	19	13,321,915	13,321,915	13,321,915	13,321,915
เงินประกันและเงินมัดจำเกี่ยวกับเครื่องบิน - ระยะยาว	10	551,933,765	627,941,410	551,933,765	627,941,410
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น		82,005,769	89,894,181	82,005,769	89,894,181
<b>รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน</b>		<b>10,202,021,188</b>	<b>15,312,347,829</b>	<b>10,202,027,118</b>	<b>15,340,680,253</b>
<b>รวมสินทรัพย์</b>		<b>12,249,718,688</b>	<b>17,894,924,670</b>	<b>12,250,675,564</b>	<b>17,923,805,837</b>



หน่วย : บาท

หมายเหตุ	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจ	
	ณ วันที่	ณ วันที่	ณ วันที่	ณ วันที่
	31 ธันวาคม	31 ธันวาคม	31 ธันวาคม	31 ธันวาคม
	2564	2563	2564	2563
<b>หนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น</b>				
<b>หนี้สินหมุนเวียน</b>				
เงินกู้ยืมระยะสั้น	20	-	2,720,000,000	-
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้หมุนเวียนอื่น	21	2,642,567,521	4,381,079,559	2,642,140,433
รายได้รอตัดบัญชีจากโปรแกรมสิทธิพิเศษแก่ลูกค้า		37,907,718	47,128,488	37,907,718
ประมาณการหนี้สินค่าปรับสภาพเครื่องบิน				
และค่าซ่อมบำรุงเครื่องบินระยะสั้น	22.3	81,123,710	80,859,868	81,123,710
ส่วนของหนี้สินตามสัญญาเช่าที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	24	235,234,484	11,459,390,865	235,234,484
หนี้สินหมุนเวียนอื่น		92,641,299	88,417,383	92,561,001
<b>รวมหนี้สินหมุนเวียน</b>		<b>3,089,474,732</b>	<b>18,776,876,163</b>	<b>3,088,967,346</b>
<b>หนี้สินไม่หมุนเวียน</b>				
เงินกู้ยืมระยะยาว	20	2,767,559,443	-	2,767,559,443
หนี้สินตามสัญญาเช่า-สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	24	8,715,503,268	234,889,872	8,715,503,268
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้ไม่หมุนเวียนอื่น	21	686,089,827	-	686,089,827
ประมาณการหนี้สินสำหรับผลประโยชน์พนักงานระยะยาว	23	69,028,571	107,134,565	69,028,571
ประมาณการหนี้สินค่าซ่อมบำรุงเครื่องบินตามแผนการซ่อมบำรุง	22.2	6,077,879,356	6,668,666,179	6,077,879,356
ประมาณการหนี้สินค่าปรับสภาพเครื่องบินและค่าซ่อมบำรุงเครื่องบินระยะยาว	22.3	236,077,401	88,279,486	236,077,401
ประมาณการหนี้สินสำหรับผลประโยชน์พนักงานระยะยาว			107,134,565	107,134,565
หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น		9,726,047	21,234,105	9,726,047
<b>รวมหนี้สินไม่หมุนเวียน</b>		<b>18,561,863,913</b>	<b>7,120,204,207</b>	<b>18,561,863,913</b>
<b>รวมหนี้สิน</b>		<b>21,651,338,645</b>	<b>25,897,080,370</b>	<b>21,650,831,259</b>
				<b>25,896,619,272</b>



		งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจ	
		ณ วันที่	ณ วันที่	ณ วันที่	ณ วันที่
		31 ธันวาคม	31 ธันวาคม	31 ธันวาคม	31 ธันวาคม
หมายเหตุ	หมายเลข	2564	2563	2564	2563
<b>หนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น (ต่อ)</b>					
<b>ส่วนของผู้ถือหุ้น</b>					
	26				
ทุนจดทะเบียน					
หุ้นสามัญ 4,197,166,631 หุ้น มูลค่าหุ้นละ 1 บาท		4,197,166,631	4,197,166,631	4,197,166,631	4,197,166,631
หุ้นสามัญ 3,408,049,800 หุ้น มูลค่าหุ้นละ 1 บาท					
ทุนที่ออกและชำระแล้ว	26				
หุ้นสามัญ 3,729,186,806 หุ้น มูลค่าหุ้นละ 1 บาท		3,729,186,806	3,729,186,806	3,729,186,806	3,729,186,806
หุ้นสามัญ 3,108,515,756 หุ้น มูลค่าหุ้นละ 1 บาท					
ส่วนเกินมูลค่าหุ้นสามัญ	26	6,720,795,354	6,720,795,354	6,720,795,354	6,720,795,354
กำไร (ขาดทุน) สะสม					
จัดสรรแล้ว					
ทุนสำรองตามกฎหมาย	27	62,500,000	62,500,000	62,500,000	62,500,000
ยังไม่ได้จัดสรร (ขาดทุนสะสม)		(18,912,387,995)	(17,513,001,778)	(19,912,637,855)	(18,485,295,595)
รวมส่วนของบริษัทใหญ่		(8,399,905,835)	(7,000,519,618)	(9,400,155,695)	(7,972,813,435)
ส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุม		(1,001,636,082)	(1,001,636,082)	-	-
รวมส่วนของผู้ถือหุ้น (ขาดทุนเกินทุน)		(9,401,619,957)	(8,002,155,700)	(9,400,155,695)	(7,972,813,435)
<b>รวมหนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น</b>		<b>12,249,718,688</b>	<b>17,894,924,670</b>	<b>12,250,675,564</b>	<b>17,923,805,837</b>



บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

งบกำไรขาดทุนและงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564

หน่วย : บาท

หมายเหตุ	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจ	
	ณ วันที่	ณ วันที่	ณ วันที่	ณ วันที่
	31 ธันวาคม 2564	31 ธันวาคม 2563	31 ธันวาคม 2564	31 ธันวาคม 2563
<b>รายได้</b>				
รายได้จากค่าโดยสาร	1,967,368,234	5,784,220,942	1,967,368,234	5,784,220,942
รายได้จากการให้บริการ	236,945,341	777,090,636	236,945,341	777,090,636
กำไรจากการปรับโครงสร้างหนี้	4.3 4,023,143,260	-	4,023,143,260	-
รายได้อื่น				
ดอกเบี้ยรับ	6,450,666	30,510,904	104,759,764	84,781,679
อื่น ๆ	28 121,705,049	143,568,747	121,705,049	143,568,747
รวมรายได้	6,355,612,550	6,735,391,229	6,453,921,648	6,789,662,004
<b>ค่าใช้จ่าย</b>				
ต้นทุนค่าโดยสารและการให้บริการ	4,528,350,784	7,439,347,381	4,528,350,784	7,439,347,381
ค่าใช้จ่ายในการขาย	5,219,129	37,039,055	5,219,129	37,039,055
ค่าใช้จ่ายในการบริหาร	1,817,380,898	1,236,435,402	1,845,264,969	1,236,036,685
ต้นทุนทางการเงิน	899,908,182	910,014,166	899,907,982	910,014,166
ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์	17 472,087,580	3,446,296,290	472,087,580	3,446,296,290
สิทธิการใช้				
ผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้น	68,278,368	3,104,616,061	166,581,598	3,257,921,624
รวมค่าใช้จ่าย	7,791,224,941	16,173,748,355	7,917,412,042	16,326,655,201
ส่วนแบ่งขาดทุนจากเงินลงทุนในการร่วมค้า	-	-	-	-
ขาดทุนก่อนค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้	(1,435,612,391)	(9,438,357,126)	(1,463,490,394)	(9,536,993,197)
ค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้	19 -	-	-	-
ขาดทุนสำหรับงวดจากการดำเนินงานต่อเนื่อง	(1,435,612,391)	(9,438,357,126)	(1,463,490,394)	(9,536,993,197)
<b>การดำเนินงานที่ยกเลิก</b>				
กำไร (ขาดทุน) จากการดำเนินงานที่ยกเลิก - สุทธิ	13 -	2,046,733,662	-	-
จากภาษี				
ขาดทุนสุทธิสำหรับปี	(1,435,612,391)	(7,391,623,464)	(1,463,490,394)	(9,536,993,197)



หน่วย : บาท

หมายเหตุ	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจ	
	ณ วันที่	ณ วันที่	ณ วันที่	ณ วันที่
	31 ธันวาคม	31 ธันวาคม	31 ธันวาคม	31 ธันวาคม
	2564	2563	2564	2563
กำไรเบ็ดเสร็จอื่น				
รายการที่ต้องไม่จัดประเภทรายการใหม่เข้าไปไว้ใน				
กำไรหรือขาดทุนในภายหลัง				
กำไรจากการประมาณการตาม				
หลักคณิตศาสตร์ประกันภัยสำหรับโครงการ				
ผลประโยชน์พนักงาน	36,148,134	95,758,709	36,148,134	95,758,709
กำไรเบ็ดเสร็จอื่นสำหรับปี	36,148,134	95,758,709	36,148,134	95,758,709
<b>ขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี</b>	<b>(1,399,464,257)</b>	<b>(7,295,864,755)</b>	<b>(1,427,342,260)</b>	<b>(9,441,234,488)</b>
<b>การแบ่งปันกำไร (ขาดทุน) สุทธิสำหรับปี</b>				
ส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่				
จากการดำเนินงานต่อเนื่อง	(1,435,534,351)	(8,489,178,814)	(1,463,490,394)	(9,536,993,197)
จากการดำเนินงานที่ยกเลิก	-	497,929,639	-	-
	(1,435,534,351)	(7,991,249,175)		
ส่วนที่เป็นของส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุม				
จากการดำเนินงานต่อเนื่อง	(78,040)	(949,178,312)		
จากการดำเนินงานที่ยกเลิก	-	1,548,804,023		
	(78,040)	599,625,711		
	(1,435,612,391)	(7,391,623,464)		
<b>การแบ่งปันกำไร (ขาดทุน) เบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี</b>				
ส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่				
จากการดำเนินงานต่อเนื่อง	(1,399,386,217)	(8,393,420,105)	(9,441,234,488)	(9,441,234,488)
จากการดำเนินงานที่ยกเลิก	-	497,929,639		
	(1,399,386,217)	(7,895,490,466)		
ส่วนที่เป็นของส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุม				
จากการดำเนินงานต่อเนื่อง	(78,040)	(949,178,312)		
จากการดำเนินงานที่ยกเลิก	-	1,548,804,023		
	(78,040)	599,625,711		
	(1,399,464,257)	(7,295,864,755)		





หน่วย : บาท

		งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจ	
		ณ วันที่	ณ วันที่	ณ วันที่	ณ วันที่
		31 ธันวาคม	31 ธันวาคม	31 ธันวาคม	31 ธันวาคม
หมายเหตุ		2564	2563	2564	2563
กำไร (ขาดทุน) ต่อหุ้น	29				
กำไร (ขาดทุน) ต่อหุ้นขั้นพื้นฐาน (บาท)					
จากการดำเนินงานต่อเนื่อง		(0.38)	(2.33)		
จากการดำเนินงานที่ยกเลิก	13	-	0.14		
ขาดทุนต่อหุ้นขั้นพื้นฐานสำหรับปี		(2.19)	(2.19)	(0.39)	(2.62)



# NOK AIR

## งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้นสำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564

หน่วย : บาท

หมายเหตุ			งบการเงิน					
	ทุนที่ออก และชำระแล้ว	ส่วนเกินมูลค่า หุ้นสามัญ	ส่วนของบริษัทใหญ่		ส่วนต่ำกว่าทุน จากการ เปลี่ยนแปลง สัดส่วนการถือหุ้น ในบริษัทย่อย	รวมส่วนของ บริษัทใหญ่	ส่วนได้เสีย ที่ไม่มีอำนาจ ควบคุม	รวม ส่วนของ ผู้ถือหุ้น (ขาดทุนเกินทุน)
			กำไร (ขาดทุน) สะสม					
			จัดสรรแล้ว ทุนสำรอง ตามกฎหมาย	ยังไม่ได้จัดสรร (ขาดทุนสะสม)				
การเปลี่ยนแปลงในส่วนของผู้ถือหุ้น – สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2563								
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 มกราคม 2563	3,108,515,756	5,789,788,722	62,500,000	(10,308,230,032)	(5,940,185)	(1,353,365,739)	(2,372,740,157)	(3,726,105,896)
ทุนหุ้นสามัญเพิ่มขึ้น	620,671,050	931,006,632	-	-	-	1,551,677,682	-	1,551,677,682
ขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี	-	-	-	(7,895,490,466)	-	(7,895,490,466)	599,625,711	(7,295,864,755)
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563	3,729,186,806	6,720,795,354	62,500,000	(18,203,720,498)	(5,940,185)	(7,697,178,523)	(1,773,114,446)	(9,470,292,969)
การเปลี่ยนแปลงในส่วนของผู้ถือหุ้น								
การเปลี่ยนแปลงส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมจากการ ตัดจำหน่ายเงินลงทุนในบริษัทย่อย	-	-	-	690,718,720	5,940,185	696,658,905	771,478,364	1,468,137,269
รวมการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้น	-	-	-	690,718,720	5,940,185	696,658,905	771,478,364	1,468,137,269
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563	3,729,186,806	6,720,795,354	62,500,000	(17,513,001,778)	-	(7,000,519,519,618)	1,001,636,082	(8,002,155,700)
การเปลี่ยนแปลงในส่วนของผู้ถือหุ้น - สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564								
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 มกราคม 2564	3,729,186,806	6,720,795,354	62,500,000	(17,513,001,778)	-	(7,000,519,618)	(1,001,636,082)	(8,002,155,700)
ขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี	-	-	-	(1,399,386,217)	-	(1,399,386,217)	(78,040)	(1,399,464,257)
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564	3,729,186,806	6,720,795,354	62,500,000	(18,912,387,995)	-	(8,399,905,835)	(1,001,714,122)	(9,401,619,957)

แบบ 56-1 One Report (รายงานประจำปี 2564)

บริษัท สายการบิน นกแอร์ จำกัด (มหาชน)



# NOK AIR

## งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้นสำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564

หน่วย : บาท

หมายเหตุ		ทุนที่ออก และชำระแล้ว	ส่วนเกินมูลค่า หุ้นสามัญ	งบการเงินเฉพาะกิจการ		รวม ส่วนของ ส่วนของผู้ถือหุ้น (ขาดทุนเกินทุน)
				ส่วนของบริษัทใหญ่		
				กำไร (ขาดทุน) สะสม		
				จัดสรรแล้ว ทุนสำรอง ตามกฎหมาย	ยังไม่ได้จัดสรร (ขาดทุนสะสม)	
การเปลี่ยนแปลงในส่วนของผู้ถือหุ้น – สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2563						
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 มกราคม 2563		3,108,515,756	5,789,788,722	62,500,000	(9,044,061,107	(83,256,629)
ทุนหุ้นสามัญเพิ่มขึ้น	26	620,671,050	931,006,632	-	-	1,551,677,682
ขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี		-	-	-	(9,441,234,488)	(9,441,234,488)
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563		3,729,186,806	6,720,795,354	62,500,000	(18,485,295,595)	(7,972,813,435)
การเปลี่ยนแปลงในส่วนของผู้ถือหุ้น - สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564						
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 มกราคม 2564		3,729,186,806	6,720,795,354	62,500,000	(18,485,295,595)	(7,972,813,435)
ขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี		-	-	-	(1,427,342,260)	(1,427,342,260)
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564		3,726,186,806	6,720,795,354	62,500,000	(19,912,637,855)	(9,400,155,695)

แบบ 56-1 One Report (รายงานประจำปี 2564)

บริษัท สายการบิน นกแอร์ จำกัด (มหาชน)



บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

งบกระแสเงินสด  
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564

หน่วย : บาท

หมายเหตุ	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจ	
	2564	2563	2564	2563
<b>กระแสเงินสดจากกิจกรรมดำเนินงาน</b>				
ขาดทุนก่อนค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้	(1,435,612,391)	(7,391,623,464)	(1,463,490,394)	(9,536,993,197)
รายการปรับปรุง				
ค่าเสื่อมราคา	1,565,110,324	2,440,729,212	1,565,110,324	2,038,821,061
ค่าตัดจำหน่าย	7,119,018	11,419,989	7,024,958	9,825,946
กำไร (ขาดทุน) จากการจำหน่ายและตัดจำหน่ายสินทรัพย์	(1,931)	25,104,227	(1,931)	2,105,634
กำไรจากการยกเลิกสัญญาเช่า	-	(20,737,417)	-	(20,737,417)
กำไร (ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยนที่ยังไม่เกิดขึ้น	1,149,917,735	(32,457,212)	1,149,917,735	(25,552,620)
ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์สิทธิการใช้	17 472,087,580	3,446,296,290	472,087,580	3,446,296,290
ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของเงินลงทุนในการร่วมค้า	14 -	-	28,420,554	-
ผลขาดทุนจากการด้อยค่าอื่นๆ	45,792,221	-	45,792,221	-
ผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้น	7และ15 68,278,368	3,104,616,061	166,581,598	3,257,921,624
เงินสำรองบำรุงรักษาเครื่องบินโอนกลับ	1,379,396,346	55,366,649	1,379,396,346	55,366,649
ประมาณการหนี้สินค่าซ่อมบำรุงเครื่องบินที่รับรู้เป็นค่าใช้จ่าย (กลับรายการ)	(738,140,073)	968,204,684	(738,140,073)	1,231,003,868
รายได้รอตัดบัญชีจากโปรแกรมสิทธิพิเศษแก่ลูกค้าที่รับรู้ในปี (กลับรายการ)	(9,220,770)	10,177,029	(9,220,770)	10,177,029
ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน	28,086,191	55,938,837	28,086,191	53,306,149
ดอกเบี้ยรับ	(6,450,666)	(32,556,775)	(104,759,764)	(84,781,676)
ต้นทุนทางการเงิน	899,908,182	910,014,166	899,907,982	910,014,166
กำไรจากการปรับโครงสร้างหนี้	4.3 (4,023,143,260)	-	(4,023,143,260)	-
กำไรจากการเลิกกิจการของบริษัทย่อย	-	(514,037,462)	-	-
กำไร (ขาดทุน) จากการดำเนินงานก่อนการเปลี่ยนแปลงในสินทรัพย์และหนี้สินดำเนินงาน	(596,873,126)	3,036,454,814	(596,430,703)	1,346,773,503
<b>สินทรัพย์ดำเนินงาน (เพิ่มขึ้น) ลดลง</b>				
ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้หมุนเวียนอื่น	(19,568,000)	718,407,074	18,336,906	(352,545,415)
สินค้าคงเหลือ	(57,895,020)	(17,855,625)	(57,895,020)	(17,855,625)
เงินประกันและเงินมัดจำเกี่ยวกับเครื่องบิน - ระยะสั้น	4,197,555	(87,066,074)	4,197,555	(87,066,074)
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	107,291,769	(56,889,755)	107,300,600	(117,072,354)
เงินสำรองบำรุงรักษาเครื่องบิน	(522,507,338)	(1,062,409,236)	(522,507,338)	(761,993,979)
เงินฝากธนาคารที่มีภาระค้ำประกัน	110,246,299	1,042,811,706	110,246,299	850,413,199
สินทรัพย์ทางการเงินไม่หมุนเวียนอื่น	1,520,200	556,300	1,520,200	195,100
เงินประกันและเงินมัดจำเกี่ยวกับเครื่องบิน - ระยะยาว	172,094,360	121,647,237	172,094,360	124,922,355
สินทรัพย์ทางการเงินไม่หมุนเวียนที่ไม่ใช่เงินสดที่เป็นหลักประกัน	(78,320,563)	-	(78,320,563)	-
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น	5,166,259	19,677,249	(33,143,410)	(75,128,293)



หมายเหตุ	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจ	
	2564	2563	2564	2563
<b>กระแสเงินสดจากกิจกรรมดำเนินงาน (ต่อ)</b>				
หนี้สินดำเนินงานเพิ่มขึ้น (ลดลง)				
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้หมุนเวียนอื่น	900,730,543	(4,081,359,277)	906,705,967	(752,271,438)
เงินสดจ่ายค่าซ่อมบำรุงเครื่องบิน	(56,209,084)	(64,405,064)	(52,209,084)	(64,405,064)
หนี้สินหมุนเวียนอื่น	4,223,916	16,948,096	4,202,406	17,961,217
เงินสดจ่ายผลประโยชน์พนักงาน	(30,044,052)	(41,710,387)	(30,044,052)	(27,093,016)
หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น	(11,5085,058)	(21,333,913)	(11,508,058)	(21,296,563)
เงินสดรับ (จ่าย) จากการดำเนินงาน	(61,454,340)	(476,526,865)	(61,453,935)	63,537,553
รับคืนภาษีเงินได้	16,318,352	526,953,784	16,318,352	174,529,732
จ่ายภาษีเงินได้	(2,830,821)	(3,732,371)	(2,830,821)	(3,657,354)
กระแสเงินสดสุทธิได้มาจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมดำเนินงาน	(47,966,809)	46,694,558	(47,966,404)	234,409,931
<b>กระแสเงินสดจากกิจกรรมลงทุน</b>				
เงินสดจ่ายสำหรับเงินลงทุนในสินทรัพย์ทางการเงินหมุนเวียน	32,162,753	(498,974,754)	32,162,75	(498,974,754)
เงินสดจ่ายเพื่อให้กู้ยืมระยะสั้นแก่กิจการที่เกี่ยวข้องกัน	-	(200,000,000)	-	(200,000,000)
เงินสดจ่ายเพื่อซื้ออุปกรณ์และสินทรัพย์ไม่มีตัวตน	(14,382,234)	(13,099,305)	(14,382,234)	(8,745,430)
เงินสดรับจากการขายอุปกรณ์และสินทรัพย์ไม่มีตัวตน	18,695	10,981	18,695	10,981
เงินสดรับจากดอกเบี้ยรับ	6,181,442	24,408,184	6,180,872	23,280,313
กระแสเงินสดสุทธิได้มาจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมลงทุน	23,980,656	(687,654,894)	23,980,086	(684,428,595)



หน่วย : บาท

		งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจ	
	หมายเหตุ	2564	2563	2564	2563
กระแสเงินสดจากกิจกรรมจัดหาเงิน					
เงินสดจ่ายดอกเบี้ย	5.3	(184,997,260)	(174,498,425)	(184,997,260)	(130,107,945)
เงินสดรับจากเงินกู้ยืมระยะสั้น	5.3	-	200,000,000	-	200,000,000
เงินสดจ่ายเพื่อชำระหนี้เงินกู้ยืมระยะสั้น	5.3	-	(700,000,000)	-	-
เงินสดจ่ายชำระหนี้สินตามสัญญาเช่า	5.3	(189,766,522)	(147,216,723)	(189,766,522)	(147,216,723)
เงินสดรับจากการเพิ่มทุน	26	-	1,551,677,682	-	1,551,677,682
กระแสเงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมจัดหาเงิน		(374,763,782)	729,962,534	(374,763,782)	1,474,353,014
ผลกระทบจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศในเงินสด					
และรายการเทียบเท่าเงินสด		2,362,921	82,771,445	2,362,921	17,690,984
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น (ลดลง) สุทธิ		(396,387,014)	171,773,643	(396,387,179)	1,042,025,334
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันที่ 1 มกราคม		1,405,561,027	1,233,787,384	1,404,419,500	362,394,166
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันที่ 31 ธันวาคม	5.1	1,009,174,013	1,405,561,027	1,008,032,321	1,404,419,500



**หมายเหตุประกอบงบการเงิน**  
**บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย**  
**สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564**

**1. ข้อมูลทั่วไปและการดำเนินงานของบริษัทและบริษัทย่อย**

**1.1 ข้อมูลทั่วไปของบริษัทและบริษัทย่อย (“กลุ่มบริษัท”)**

1.1.1 บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) (“บริษัท”) จัดตั้งขึ้นเป็นบริษัทจำกัดตามกฎหมายไทย เมื่อวันที่ 27 กุมภาพันธ์ 2547 และได้จดทะเบียนแปรสภาพบริษัทจากบริษัทจำกัดเป็นบริษัทมหาชนจำกัด เมื่อวันที่ 18 มกราคม 2556 โดยเมื่อวันที่ 20 มิถุนายน 2556 บริษัทได้รับอนุมัติจากตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยเข้าเป็นบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย บริษัทมีที่อยู่จดทะเบียนปัจจุบันตั้งอยู่ที่เลขที่ 222 ท่าอากาศยานดอนเมือง อาคารส่วนกลาง ห้องเลขที่ 4235 ชั้น 4 ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงสนามบิน เขตดอนเมือง กรุงเทพมหานคร โดยดำเนินธุรกิจหลักคือการให้บริการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศ

ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัท แสดงการถือหุ้นโดยคิดเป็นร้อยละของทุนที่ออกและชำระแล้วของบริษัท มีดังนี้

	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563
	ร้อยละ	ร้อยละ
นางพยรัตน์ จุฬางกูร	26.38	26.38
นายณัฐพล จุฬางกูร	26.08	26.07
นายทวีมิตร จุฬางกูร	22.51	22.51
บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)	8.91	13.28

1.1.2 บริษัท นกฮอติเคิล จำกัด จดทะเบียนเป็นบริษัทจำกัดตามกฎหมายไทย เมื่อวันที่ 4 เมษายน 2557 โดยมีที่อยู่จดทะเบียนปัจจุบันอยู่เลขที่ 222 ท่าอากาศยานดอนเมือง อาคารส่วนกลาง ห้องเลขที่ 4235 ชั้น 4 ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงสนามบิน เขตดอนเมือง กรุงเทพมหานคร วัตถุประสงค์หลักของบริษัท คือ ประกอบกิจการนำเที่ยว รวมทั้งธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการนำเที่ยวทุกชนิด

1.1.3 บริษัท นกมั่งคั่ง จำกัด จดทะเบียนเป็นบริษัทจำกัดตามกฎหมายไทย เมื่อวันที่ 13 มิถุนายน 2557 โดยมีที่อยู่จดทะเบียนปัจจุบันอยู่เลขที่ 222 ท่าอากาศยานดอนเมือง อาคารส่วนกลาง ห้องเลขที่ 4235 ชั้น 4 ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงสนามบิน เขตดอนเมือง กรุงเทพมหานคร วัตถุประสงค์หลักของบริษัท คือ ดำเนินการขนส่งผู้โดยสาร ขนส่งสินค้าและไปรษณียภัณฑ์ทางอากาศ

1.1.4 บริษัทสายการบินนกสกาย จำกัด จดทะเบียนเป็นบริษัทจำกัด ตามกฎหมายไทย เมื่อวันที่ 30 ตุลาคม 2556 โดยมีที่อยู่จดทะเบียนที่ 999/9 อาคารดี ออฟฟิศเซส แอท เซ็นทรัล เวิลด์ ชั้น 26 ถนนพระราม 1 แขวงปทุมวัน เขตปทุมวัน กรุงเทพมหานคร วัตถุประสงค์หลักของบริษัท คือ ดำเนินการขนส่งผู้โดยสาร ขนส่งสินค้าและไปรษณียภัณฑ์ทางอากาศ ทั้งนี้ เมื่อวันที่ 29 กรกฎาคม 2563 บริษัทสายการบินนกสกาย จำกัด ได้จดทะเบียนเลิกกิจการกับกรมพัฒนาธุรกิจการค้าแล้ว (ดูหมายเหตุข้อ 1.2.2)



## 1.2 การดำเนินงานของบริษัทและบริษัทย่อย

### 1.2.1 การดำเนินงานของบริษัท

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564 งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการของบริษัท แสดง ขาดทุนสุทธิจำนวน 1,435.61 ล้านบาท และ 1,463.49 ล้านบาท ตามลำดับ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 งบการเงิน รวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ มีหนี้สินหมุนเวียนรวมสูงกว่าสินทรัพย์หมุนเวียนรวมจำนวน 1,041.78 ล้านบาท และ 1,040.32 ล้านบาท และแสดงขาดทุนเกินทุนจำนวน 9,401.62 ล้านบาท และ 9,400.16 ล้านบาท ตามลำดับ บริษัทได้แก้ปัญหาการขาดทุนของบริษัทโดยเมื่อวันที่ 14 มกราคม 2563 ที่ประชุมวิสามัญผู้ถือหุ้นครั้งที่ 1/2563 ได้ มีมติอนุมัติการเพิ่มทุนจดทะเบียนของบริษัทจำนวน 888.15 ล้านหุ้น ในราคาหุ้นละ 2.50 บาท โดยกำหนด อัตราส่วนในการจัดสรรหุ้นสามัญเพิ่มทุนให้แก่ผู้ถือหุ้นเดิมที่ 3.50 หุ้นเดิมต่อ 1 หุ้นสามัญเพิ่มทุน และเมื่อวันที่ 11 กุมภาพันธ์ 2563 บริษัทได้รับเงินเพิ่มทุนแล้วจำนวนเงิน 1,551.68 ล้านบาท จากหุ้นที่ออกและเรียกชำระจำนวน 620.67 ล้านหุ้น ในราคาหุ้นละ 2.50 บาท จากหุ้นที่ตราไว้หุ้นละ 1 บาท

เมื่อวันที่ 30 มิถุนายน 2563 ที่ประชุมคณะกรรมการวาระพิเศษครั้งที่ 6/2563 มีมติพิจารณาอนุมัติการต่ออายุ สัญญาการทำรายการเกี่ยวโยงกับบุคคลเกี่ยวโยงของบริษัท กรณีรับความช่วยเหลือทางการเงินของวงเงินกู้ยืม จำนวน 3,000 ล้านบาท โดยขยายระยะเวลาจากเดิม 1 ปี เพิ่มเป็น 3 ปี ภายใต้วงเงินและเงื่อนไขเดิม เริ่มตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2563 จนถึงวันที่ 14 พฤษภาคม 2566 และให้สิทธิผู้ให้กู้บอกเลิกสัญญากู้ยืมและ/หรือยกเลิกวงเงินที่ เหลือได้ทันที โดยการเข้าทำรายการเกี่ยวโยงกับบุคคลเกี่ยวโยงดังกล่าวได้รับอนุมัติจากที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้น ประจำปี 2563 ในวันที่ 6 สิงหาคม 2563

เมื่อวันที่ 30 กรกฎาคม 2563 บริษัทได้ยื่นคำร้องขอฟื้นฟูกิจการของบริษัทและได้เสนอผู้จัดทำแผนฟื้นฟูกิจการ (“ผู้ทำแผน”) ต่อศาลล้มละลายกลาง และศาลล้มละลายกลางได้มีคำสั่งรับคำร้องขอฟื้นฟูกิจการไว้พิจารณาแล้วใน วันเดียวกัน ส่งผลให้บริษัทอยู่ภายใต้สถานะบังคับชั่วคราวตามพระราชบัญญัติล้มละลาย พ.ศ. 2483 ต่อมาเมื่อวันที่ 29 กันยายน 2564 ศาลล้มละลายกลางมีคำสั่งเห็นชอบด้วยแผนฟื้นฟูกิจการและคำร้องขอแก้ไขแผนตามมติที่ ประชุมของเจ้าหนี้เมื่อวันที่ 15 กันยายน 2564 ซึ่งมีผลให้ผู้บริหารแผนที่ถูกเสนอชื่อตามแผนฟื้นฟูกิจการและคำร้อง ขอแก้ไขแผนดังกล่าวเป็นผู้บริหารแผน ทั้งนี้ ผู้บริหารแผนจะมีอำนาจหน้าที่ในการจัดการกิจการและทรัพย์สินของ บริษัท ตลอดจนการดำเนินการตามแผนฟื้นฟูกิจการต่อไป สำคัญสำคัญของแผนฟื้นฟูกิจการคือ การปรับโครงสร้าง ทุน การชำระหนี้ตามกลุ่มของเจ้าหนี้ และผลสำเร็จของแผนฟื้นฟูกิจการ (ดูหมายเหตุข้อ 4)

ปัจจุบัน ผู้บริหารแผนฟื้นฟูกิจการได้ดำเนินการตามแผนฟื้นฟูกิจการที่ได้รับความเห็นชอบจากเจ้าหนี้และศาล ล้มละลายกลางในการปรับเปลี่ยนแผนการดำเนินธุรกิจ การลดค่าใช้จ่าย การเลื่อนการจ่ายชำระกับเจ้าหนี้ และการ จัดหาเงินเพื่อบริหารสภาพคล่องและกระแสเงินสดของกลุ่มบริษัท

ทั้งนี้ บริษัทได้ดำเนินการตามแผนฟื้นฟูกิจการในการก่อให้เกิดรายได้จากการให้บริการเที่ยวบินในประเทศและ เที่ยวบินเช่าเหมาลำเพิ่มขึ้น อันเป็นผลจากมาตรการการผ่อนคลายของรัฐบาลก่อนที่จะมีการยกเลิกพระราชบัญญัติ สถานการณ์ฉุกเฉิน เมื่อวันที่ 1 ตุลาคม 2565 และการลดระดับการควบคุมการแพร่ระบาดของโรค COVID-19 ของ ทางการของประเทศต้นทางและปลายทางในเส้นทางการบินของบริษัท อย่างไรก็ตาม เส้นทางการบินและ จำนวนเที่ยวบินของบริษัทยังไม่กลับเข้าสู่สภาวะปกติ ซึ่งมีผลกระทบต่อความสามารถในการก่อให้เกิดรายได้และ กระแสเงินสดรับจากการดำเนินงานที่ไม่เป็นไปตามแผนฟื้นฟู



นอกจากนี้ ในการจัดหาเงินตามทีระบุในแผนฟื้นฟูกิจการ บริษัทคาดว่าจะมีกระแสเงินสดจากเงินกู้ยืมจากผู้ถือหุ้น รายใหญ่ของบริษัทจำนวน 280 ล้านบาทในระหว่างปี 2565 นอกจากนั้นบริษัทยังคาดว่าจะมีกระแสเงินสดจากการ เพิ่มทุนคราวแรกจำนวน 600 ล้านบาทในระหว่างปี 2566 (ดูหมายเหตุข้อ 4.2.1) เพื่อให้บริษัทมีสภาพคล่องทาง การเงินในการดำเนินกิจการเพิ่มขึ้นและสามารถดำเนินงานต่อเนื่องตามแผนฟื้นฟูได้ ทั้งนี้ การจัดหาเงินจากการเพิ่ม ทุนดังกล่าวขึ้นอยู่กับความคิดเห็นของผู้ถือหุ้นของบริษัท เนื่องจากบริษัทอยู่ในระหว่างช่วงเริ่มต้นของการปฏิบัติตาม แผนฟื้นฟู จึงอาจมีความไม่แน่นอนในเรื่องความเพียงพอของเงินที่จัดหามาเพื่อใช้บริหารสภาพคล่องทางการเงิน เพื่อให้บริษัทสามารถดำเนินงานต่อเนื่องและจ่ายชำระหนี้สินได้ตามแผนฟื้นฟู

ตามข้อบังคับตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย (“ตลาดหลักทรัพย์ฯ”) เรื่อง การเพิกถอนหลักทรัพย์จดทะเบียน พ.ศ. 2562 หลักทรัพย์ของบริษัทมีเหตุเข้าข่ายอาจถูกเพิกถอนระยะที่ 1 (NC ระยะที่ 1) ตั้งแต่วันที่ 9 กันยายน 2564 ตามประกาศตลาดหลักทรัพย์ฯ เมื่อวันที่ 2 กันยายน 2563 โดยมีเหตุอันเนื่องมาจากส่วนของผู้ถือหุ้นในงบการเงิน ประจำปี 2563 มีค่าน้อยกว่าศูนย์ ทั้งนี้ ตลาดหลักทรัพย์ฯ ให้ระยะเวลาบริษัทในการแก้ไขเหตุเพิกถอน ให้หมดไป ภายใน 3 ปี นับแต่วันที่ 9 กันยายน 2564 ซึ่งกำหนดเป็น 3 ระยะ โดยแต่ละระยะมีเวลา 1 ปี (NC ระยะที่ 1, NC ระยะที่ 2 และ NC ระยะที่ 3) เมื่อครบกำหนดเวลาแล้ว หากบริษัทยังไม่สามารถแก้ไขเหตุเพิกถอนให้หมดไปได้ ตลาดหลักทรัพย์ฯ จะเสนอ คณะกรรมการตลาดหลักทรัพย์ฯ เพื่อพิจารณาเพิกถอนหลักทรัพย์ของบริษัทต่อไป

ปัจจุบัน บริษัทยังไม่สามารถแก้ไขเหตุอาจถูกเพิกถอนได้ ตลาดหลักทรัพย์ฯ จึงแจ้งดำเนินการกับบริษัท กรณีบริษัท เข้าข่ายต้องปรับปรุงฐานะการเงินและการดำเนินงานระยะที่ 2 (NC ระยะที่ 2) โดยให้มีผลตั้งแต่วันที่ 9 กันยายน 2565 นอกจากนี้ เมื่อวันที่ 3 ตุลาคม 2565 ตลาดหลักทรัพย์ฯ ประกาศเพิ่มเหตุเพิกถอนหลักทรัพย์ของบริษัท เนื่องจากบริษัทยังไม่นำส่งงบการเงินประจำปี 2564 มายังตลาดหลักทรัพย์ฯ ภายในเวลาที่กำหนด โดยล่าช้าเกินกว่า 6 เดือนนับจากวันที่ 31 มีนาคม 2565

## 1.2.2 การดำเนินงานของบริษัท สายการบินนกสกาย จำกัด (“บริษัทย่อย”)

บริษัท สายการบินนกสกาย จำกัด มีผลประกอบการขาดทุนจากการดำเนินงานอย่างต่อเนื่อง และมี ผลกระทบมากขึ้นจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) ซึ่งส่งผลกระทบต่อ บริษัท สายการบินนกสกาย จำกัด อย่างมากจนไม่สามารถดำเนินงานต่อไปได้ โดยเมื่อวันที่ 26 มิถุนายน 2563 ที่ ประชุมคณะกรรมการบริษัทวาระพิเศษ ครั้งที่ 5/2563 ของบริษัทมีมติรับทราบการเลิกกิจการและชำระบัญชีของ บริษัท สายการบินนกสกาย จำกัด โดยมีบริษัท นกมั่งคั่ง จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของบริษัท เข้าถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 49.65 ของทุนจดทะเบียน และเมื่อวันที่ 14 กรกฎาคม 2563 ที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2563 ของบริษัท สายการบินนกสกาย จำกัด มีมติอนุมัติการเลิกบริษัทและชำระบัญชีรวมทั้งแต่งตั้งผู้ชำระบัญชี และได้จดทะเบียนเลิก กิจการกับกรมพัฒนาธุรกิจการค้าแล้วเมื่อวันที่ 29 กรกฎาคม 2563

## 2. เกณฑ์การจัดทำและนำเสนอการเงิน

- 2.1 บริษัทและบริษัทย่อยจัดทำบัญชีเป็นเงินบาทและจัดทำงบการเงินตามกฎหมายเป็นภาษาไทยตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินและวิธีปฏิบัติทางการบัญชีที่รับรองทั่วไปในประเทศไทย

งบการเงินฉบับภาษาไทยเป็นงบการเงินฉบับที่บริษัทใช้เป็นทางการตามกฎหมาย งบการเงินฉบับภาษาอังกฤษแปลมาจากงบการเงินฉบับภาษาไทยนี้ ในกรณีที่เมื่อมีความขัดแย้งกันหรือมีการตีความในสองภาษาที่แตกต่างกันให้ใช้งบการเงินตามกฎหมายฉบับภาษาไทยเป็นหลัก

- 2.2 งบการเงินของบริษัทและบริษัทย่อยได้จัดทำขึ้นตามมาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 1 เรื่อง “การนำเสนอการเงิน” ซึ่งมีผลบังคับใช้สำหรับงบการเงินที่มีรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2563 เป็นต้นไป และตามข้อบังคับของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย ลงวันที่ 2 ตุลาคม 2560 เรื่อง “การจัดทำและส่งงบการเงินและรายการเกี่ยวกับฐานะการเงินและผลการดำเนินงานของบริษัทจดทะเบียน พ.ศ. 2560” และตามประกาศกรมพัฒนาธุรกิจการค้า เรื่อง “กำหนดรายการย่อที่ต้องมีในงบการเงิน (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2562” ลงวันที่ 26 ธันวาคม 2562

- 2.3 ข้อมูลทางการเงินของบริษัท สายการบินนกสกู๊ต จำกัด (“บริษัทย่อย”) ณ วันที่ 29 กรกฎาคม 2563 และสำหรับงวดตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2563 ถึงวันที่ 29 กรกฎาคม 2563 (วันจดทะเบียนเลิกบริษัท) จัดทำขึ้นตามเกณฑ์ที่วัดมูลค่ารายการค้าสินทรัพย์ด้วยมูลค่าตามบัญชีหรือมูลค่าหรือ สิ่งตอบแทนอื่นที่คาดว่าจะได้รับสุทธิแล้วแต่มูลค่าใดจะต่ำกว่าและวัดมูลค่ารายการค้าหนี้สินด้วยมูลค่าหรือสิ่งตอบแทนอื่นที่จะจ่าย และจัดประเภทรายการสินทรัพย์และรายการหนี้สินทั้งหมดเป็นรายการหมุนเวียนในการจัดทำงบการเงิน ตามคำชี้แจง เรื่อง การจัดทำงบการเงินตามเกณฑ์อื่นที่มีใช้เกณฑ์การดำเนินงานต่อเนื่อง ซึ่งออกโดยสภาวิชาชีพบัญชี เมื่อวันที่ 11 ตุลาคม 2561

เนื่องจากบริษัทย่อยจดทะเบียนเลิกบริษัทกับกรมพัฒนาธุรกิจการค้าเมื่อวันที่ 29 กรกฎาคม 2563 คำชี้แจงดังกล่าวให้ถือปฏิบัติกับงบการเงินที่มีวันสิ้นสุดรอบระยะเวลารายงานในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2562 เป็นต้นไป โดยใช้วิธีเปลี่ยนทันทีเป็นต้นไป

บริษัทย่อยได้แต่งตั้งผู้ชำระบัญชีในการดำเนินการชำระบัญชี โดยการกำหนดนโยบายในการดำเนินงานขึ้นอยู่กับการสั่งการของผู้ชำระบัญชี ส่งผลให้บริษัทสูญเสียการควบคุมในบริษัทย่อยดังกล่าว บริษัทจึงตัดรายการสินทรัพย์และหนี้สินของบริษัทย่อยในมูลค่าตามบัญชี และส่วนได้เสีย ที่ไม่มีอำนาจควบคุมในบริษัทย่อยเดิมในมูลค่าตามบัญชี และรับรู้ส่วนต่างเป็นกำไรจากการเลิกกิจการของบริษัทย่อยในงบการเงินรวมของกลุ่มบริษัท

- 2.4 งบการเงินรวมได้รวมรายการบัญชีของบริษัทและบริษัทย่อย โดยได้ตัดรายการระหว่างกันและยอดคงเหลือที่เป็นสาระสำคัญระหว่างกันออกแล้ว



ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 และ 2563 บริษัทมีสัดส่วนการถือหุ้นในบริษัทย่อยดังนี้

บริษัท	ประเภทธุรกิจ	จดทะเบียน ในประเทศ	วันที่จดทะเบียน จัดตั้งบริษัท	อัตราการถือหุ้น (ร้อยละ)	
				ณ วันที่	ณ วันที่
				31 ธันวาคม	31 ธันวาคม
				2564	2563
บริษัทย่อยทางตรง					
บริษัท นกฮอลิเดย์ จำกัด	นำเที่ยวและธุรกิจที่ เกี่ยวข้องกับการนำเที่ยว	ไทย	4 เมษายน 2557	99.99	99.99
บริษัท นกมั่งคั่ง จำกัด	ขนส่งผู้โดยสาร ขนส่ง สินค้าและไปรษณียภัณฑ์ ทางอากาศ	ไทย	13 มิถุนายน 2557	49	49

- 2.5 งบการเงินนี้ได้จัดทำขึ้นโดยใช้เกณฑ์ราคาทุนเดิมในการวัดมูลค่าขององค์ประกอบของงบการเงิน ยกเว้นตามที่ได้เปิดเผยในนโยบายการบัญชีที่สำคัญ (ดูหมายเหตุข้อ 3)
- 2.6 มาตรฐานการรายงานทางการเงินที่มีผลต่อการรายงานและการเปิดเผยข้อมูลในงบการเงินสำหรับปีบัญชีปัจจุบัน ในระหว่างปี กลุ่มบริษัทได้นำมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับปรับปรุงและฉบับใหม่รวมถึงแนวปฏิบัติทางบัญชีที่ออกโดยสภาวิชาชีพบัญชี ซึ่งมีผลบังคับใช้สำหรับรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2564 มาถือปฏิบัติ มาตรฐานการรายงานทางการเงินดังกล่าวได้รับการปรับปรุงหรือจัดให้มีขึ้นเพื่อให้มีเนื้อหาเท่าเทียมกับมาตรฐานการรายงานทางการเงินระหว่างประเทศ โดยส่วนใหญ่เป็นการปรับปรุงการอ้างอิงกรอบแนวคิดในมาตรฐานการรายงานทางการเงิน การปรับปรุงคำนิยามของธุรกิจ การปรับปรุงคำนิยามของความสำเร็จสำคัญ และข้อกำหนดทางบัญชีเกี่ยวกับการปฏิรูปอัตราดอกเบี้ยอ้างอิง การนำมาตรฐานการรายงานทางการเงินดังกล่าวมาถือปฏิบัติไม่มีผลกระทบอย่างเป็นสาระสำคัญต่องบการเงินของกลุ่มบริษัท
- 2.7 มาตรฐานการรายงานทางการเงินซึ่งได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษาแล้ว แต่ยังไม่ผลบังคับใช้ มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 16 เรื่อง สัญญาเช่า (“IFRS 16”) ได้เพิ่มข้อกำหนดเกี่ยวกับข้อยกเว้นชั่วคราวสำหรับการปฏิรูปอัตราดอกเบี้ยอ้างอิง ระยะที่ 2 โดยกิจการต้องถือปฏิบัติตามการปรับปรุงดังกล่าวกับงบการเงินประจำปีสำหรับรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2565 เป็นต้นไป ทั้งนี้ อนุญาตให้กิจการถือปฏิบัติก่อนวันที่มีผลบังคับใช้ได้ ซึ่ง IFRS 16 ฉบับปรับปรุงนี้ได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษาแล้วเมื่อวันที่ 27 มกราคม 2564 สภาวิชาชีพบัญชีได้ออกประกาศเกี่ยวกับมาตรฐานการรายงานทางการเงินที่มีการปรับปรุง ได้แก่ มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 4 เรื่อง สัญญาประกันภัย มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 7 เรื่อง การเปิดเผยข้อมูลสำหรับเครื่องมือทางการเงิน (“IFRS 7”) และมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 9 เรื่อง เครื่องมือทางการเงิน ซึ่งได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษาแล้วเมื่อวันที่ 28 มิถุนายน 2564 และจะมีผลบังคับใช้สำหรับงบการเงินที่มีรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2565 เป็นต้นไป ทั้งนี้ อนุญาตให้กิจการถือปฏิบัติก่อนวันที่มีผลบังคับใช้ การปรับปรุงมาตรฐานการรายงานทางการเงินดังกล่าว สืบเนื่องมาจากการปฏิรูปอัตราดอกเบี้ยอ้างอิง ระยะที่ 2 โดยได้เพิ่มข้อผ่อนปรนสำหรับการเปลี่ยนแปลงในกระแสเงินสดตามสัญญาของสินทรัพย์ทางการเงินหรือหนี้สินทางการเงิน ที่เกิดจากการปฏิรูปอัตราดอกเบี้ยอ้างอิง รวมทั้ง



ข้อยกเว้นสำหรับการถือปฏิบัติตามข้อกำหนดของการบัญชีป้องกันความเสี่ยงโดยเฉพาะเป็นการชั่วคราว และการเปิดเผยข้อมูลเพิ่มเติมตาม TFRS 7

นอกจากนี้ สภาวิชาชีพบัญชีได้ออกประกาศเกี่ยวกับมาตรฐานการบัญชี และมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ซึ่งได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษาแล้วเมื่อวันที่ 26 กันยายน 2565 และจะมีผลบังคับใช้สำหรับงบการเงินที่มีรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2566 เป็นต้นไป ดังต่อไปนี้

#### มาตรฐานการบัญชี

ฉบับที่ 16	ที่ดินอาคารและอุปกรณ์
ฉบับที่ 32	การแสดงรายการเครื่องมือทางการเงิน
ฉบับที่ 37	ประมาณการหนี้สิน หนี้สินที่อาจเกิดขึ้น และสินทรัพย์ที่อาจเกิดขึ้น
ฉบับที่ 41	เกษตรกรรม

#### มาตรฐานการรายงานทางการเงิน

ฉบับที่ 1	การนำมาตรฐานการรายงานทางการเงินมาใช้เป็นครั้งแรก
ฉบับที่ 3	การรวมธุรกิจ
ฉบับที่ 7	การเปิดเผยข้อมูลสำหรับเครื่องมือทางการเงิน
ฉบับที่ 9	เครื่องมือทางการเงิน

ผู้บริหารของกลุ่มบริษัทจะนำมาตรฐานการรายงานทางการเงินที่เกี่ยวข้องมาเริ่มถือปฏิบัติกับงบการเงินของบริษัทเมื่อมาตรฐานการรายงานทางการเงินดังกล่าวมีผลบังคับใช้ โดยผู้บริหารของกลุ่มบริษัทอยู่ระหว่างการประเมินผลกระทบจากมาตรฐานการรายงานทางการเงินดังกล่าวที่มีต่องบการเงินของกลุ่มบริษัทในงวดที่จะเริ่มถือปฏิบัติ

### 3. นโยบายการบัญชีที่สำคัญ

#### 3.1 เกณฑ์ในการจัดทำงานงบการเงินรวม

งบการเงินรวมประกอบด้วยงบการเงินของบริษัทและบริษัทย่อย และส่วนได้เสียของกลุ่มบริษัทในบริษัทร่วมและการร่วมค้า

การตัดรายการในงบการเงินรวม

ยอดคงเหลือและรายการบัญชีระหว่างกิจการในกลุ่มที่มีสาระสำคัญได้ถูกตัดรายการในการจัดทำงานงบการเงินรวมนี้แล้ว งบการเงินรวมสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564 และ 2563 จัดทำขึ้นโดยใช้งบการเงินของบริษัทย่อยบริษัทร่วม และการร่วมค้าสำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกัน

#### 3.2 เงินตราต่างประเทศ

รายการบัญชีที่เป็นเงินตราต่างประเทศที่เกิดขึ้นระหว่างปีบันทึกบัญชีเป็นเงินบาทโดยใช้อัตราแลกเปลี่ยน ณ วันที่เกิดรายการ สินทรัพย์และหนี้สินที่เป็นตัวเงินในสกุลเงินตราต่างประเทศ

ณ วันสิ้นรอบระยะเวลารายงานแปลงค่าเป็นเงินบาทโดยอัตราแลกเปลี่ยนของธนาคารแห่งประเทศไทย ณ วันนั้น

กำไรหรือขาดทุนเมื่อมีการชำระเงินและการแปลงค่าเงินตราต่างประเทศรับรู้ในงบกำไรขาดทุนและกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น



### 3.3 เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด

เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ประกอบด้วย เงินสดในมือ และเงินฝากสถาบันการเงินทุกประเภท และบัตรเงินฝากที่ถึงกำหนดภายในสามเดือนตั้งแต่วันที่ได้ออก โดยไม่รวมเงินฝากสถาบันการเงินที่ใช้เป็นหลักประกัน

### 3.4 ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้หมุนเวียนอื่น

ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น แสดงในราคาตามใบแจ้งหนี้หักค่าเผื่อผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้น ค่าเผื่อผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นเปิดเผยไว้ในหมายเหตุข้อ 3.6

### 3.5 สินค้าคงเหลือ

สินค้าคงเหลือแสดงในราคาทุนหรือมูลค่าสุทธิที่ได้รับแล้วแต่ราคาใดจะต่ำกว่า

ราคาทุนคำนวณตามวิธีถ่วงเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก มูลค่าสุทธิที่ได้รับเป็นราคาโดยประมาณที่คาดว่าจะขายได้ตามลักษณะการประกอบธุรกิจตามปกติหักด้วยประมาณการต้นทุนที่จำเป็นต้องจ่ายไปเพื่อให้ขายสินค้านั้นได้

### 3.6 เครื่องมือทางการเงิน

สินทรัพย์ทางการเงินและหนี้สินทางการเงินรับรู้รายการเมื่อเริ่มแรกด้วยมูลค่ายุติธรรม ต้นทุนการทำรายการที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับการซื้อ การออกตราสารสินทรัพย์ทางการเงินและหนี้สินทางการเงิน (นอกจากสินทรัพย์ทางการเงินและหนี้สินทางการเงินที่วัดมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรหรือขาดทุน) เพิ่มหรือหักจากมูลค่ายุติธรรมของสินทรัพย์ทางการเงินหรือหนี้สินทางการเงินตามความเหมาะสม เมื่อรับรู้รายการเมื่อเริ่มแรก ต้นทุนการทำรายการที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับการซื้อสินทรัพย์ทางการเงินหรือหนี้สินทางการเงินด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรหรือขาดทุนรับรู้ทันทีในกำไรหรือขาดทุน

สินทรัพย์ทางการเงิน

สินทรัพย์ทางการเงินที่รับรู้ทั้งหมดวัดมูลค่าภายหลังด้วยราคาทุนตัดจำหน่ายหรือมูลค่ายุติธรรม ขึ้นอยู่กับการจัดประเภทรายการของสินทรัพย์ทางการเงิน

การจัดประเภทรายการของสินทรัพย์ทางการเงิน

ตราสารหนี้ที่เข้าเงื่อนไขการวัดมูลค่าภายหลังด้วยราคาทุนตัดจำหน่าย

- สินทรัพย์ทางการเงินที่ถือครองตามโมเดลธุรกิจที่มีวัตถุประสงค์การถือครองสินทรัพย์ทางการเงินเพื่อรับกระแสเงินสดตามสัญญา และ
- ข้อกำหนดตามสัญญาของสินทรัพย์ทางการเงิน ซึ่งทำให้เกิดกระแสเงินสดซึ่งเป็นการจ่ายเพียงเงินต้นและดอกเบี้ยจากยอดคงเหลือของเงินต้นในวันที่กำหนดไว้

โดยปกติ สินทรัพย์ทางการเงินอื่นทั้งหมดวัดมูลค่าภายหลังด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรหรือขาดทุน

การด้อยค่าของสินทรัพย์ทางการเงิน

กลุ่มบริษัทรับรู้ค่าเผื่อผลขาดทุนสำหรับผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นกับเงินลงทุนในตราสารหนี้ที่วัดมูลค่าด้วยราคาทุนตัดจำหน่ายหรือด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น ลูกหนี้ตามสัญญาเช่า ลูกหนี้การค้า และสินทรัพย์ที่เกิดจากสัญญา จำนวนเงินของผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นจะถูกวัดมูลค่าใหม่





ทุกวันที่ยรายงานเพื่อให้สะท้อนการเปลี่ยนแปลงของความเสี่ยงด้านเครดิตจากที่เคยรับรู้รายการเมื่อเริ่มแรกของเครื่องมือทางการเงินที่เกี่ยวข้อง

กลุ่มบริษัทต้องรับรู้ค่าเผื่อผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นตลอดอายุเสมอสำหรับลูกหนี้การค้าสินทรัพย์ที่เกิดจากสัญญา และลูกหนี้ตามสัญญาเช่า ผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นกับสินทรัพย์ทางการเงินเหล่านี้ ประมาณการโดยใช้ตารางการตั้งสำรองขึ้นอยู่กับข้อมูลผลขาดทุนด้านเครดิตจากประสบการณ์ในอดีตของกลุ่มบริษัทปรับปรุงด้วยปัจจัยเฉพาะของผู้กู้ยืม สภาพการณ์ทางเศรษฐกิจทั่วไป และการประเมินทิศทางทั้งในปัจจุบันและในอนาคต ณ วันที่รายงาน รวมถึงมูลค่าเงินตามเวลาตามความเหมาะสม

สำหรับเครื่องมือทางการเงินอื่นทั้งหมด กลุ่มบริษัทรับรู้ค่าเผื่อผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นตลอดอายุเมื่อมีการเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญในความเสี่ยงด้านเครดิตตั้งแต่รับรู้รายการเมื่อเริ่มแรก อย่างไรก็ตาม หากความเสี่ยงด้านเครดิตของเครื่องมือทางการเงินไม่เพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญตั้งแต่รับรู้รายการเมื่อเริ่มแรก กลุ่มบริษัทวัดมูลค่าของค่าเผื่อผลขาดทุนสำหรับเครื่องมือทางการเงินนั้นด้วยจำนวนเงินที่เท่ากับผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นใน 12 เดือนข้างหน้า

ผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นตลอดอายุแสดงถึงผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นจากเหตุการณ์ปฏิบัติผิดสัญญาที่มีความเป็นไปได้ว่าจะเกิดขึ้นตลอดอายุของเครื่องมือทางการเงินที่คาดไว้ในทางกลับกันผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นใน 12 เดือนข้างหน้าแสดงถึงสัดส่วนของผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดตลอดอายุที่คาดว่าจะเกิดจากเหตุการณ์ปฏิบัติผิดสัญญาของเครื่องมือทางการเงินที่มีความเป็นไปได้ว่าจะเกิดขึ้นภายใน 12 เดือนหลังจากวันที่รายงาน

(1) นโยบายการตัดรายการ

กลุ่มบริษัทตัดรายการสินทรัพย์ทางการเงินเมื่อมีข้อมูลที่บ่งชี้ว่าลูกหนี้มีปัญหาด้านการเงินอย่างร้ายแรง และไม่มีความเป็นไปได้ที่จะได้รับคืน สินทรัพย์ทางการเงินที่ถูกตัดรายการอาจขึ้นอยู่กับวิธีการบังคับภายใต้กระบวนการทวงถามของกลุ่มบริษัท โดยใช้คำปรึกษาทางกฎหมายตามความเหมาะสม เงินที่ได้รับคืนรับรู้ในกำไรหรือขาดทุน

(2) การวัดมูลค่าและการรับรู้รายการผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้น

การวัดมูลค่าของผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นเป็นการคำนวณความน่าจะเป็นของการปฏิบัติผิดสัญญา ร้อยละของความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นเมื่อลูกหนี้ปฏิบัติผิดสัญญา (เช่น ผลกระทบของความเสียหายหากมีการผิดสัญญา) และยอดหนี้เมื่อลูกหนี้ปฏิบัติผิดสัญญา การประเมินคำนวณความน่าจะเป็นของการปฏิบัติผิดสัญญาและร้อยละ

ของความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นเมื่อลูกหนี้ปฏิบัติผิดสัญญาขึ้นอยู่กับข้อมูลในอดีตปรับปรุงด้วยการคาดการณ์เหตุการณ์ในอนาคต สำหรับยอดหนี้เมื่อลูกหนี้ปฏิบัติผิดสัญญาของสินทรัพย์ทางการเงินแสดงโดยมูลค่าตามบัญชีขั้นต้นของสินทรัพย์ ณ วันที่รายงาน กลุ่มบริษัททำความเข้าใจความจำเป็นด้านการเงินในอนาคตโดยเฉพาะเจาะจงของลูกหนี้และข้อมูลการคาดการณ์เหตุการณ์ในอนาคตที่เกี่ยวข้องอื่น ๆ

สำหรับสินทรัพย์ทางการเงิน ผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นประมาณการด้วยผลต่างระหว่างกระแสเงินสดตามสัญญาทั้งหมดซึ่งกลุ่มบริษัทต้องได้รับและกระแสเงินสดทั้งหมด ซึ่งกลุ่มบริษัทคาดว่าจะได้รับคิดลดด้วยอัตราดอกเบี้ยที่แท้จริงเมื่อเริ่มแรก สำหรับลูกหนี้ตามสัญญาเช่า กระแสเงินสดที่ใช้เพื่อระบุผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาด



ว่าจะเกิดขึ้นควรสอดคล้องกับกระแสเงินสดที่ใช้ในการวัดมูลค่าลูกหนี้ตามสัญญาเช่าตามที่กำหนดใน TFRS16 เรื่อง สัญญาเช่า

กลุ่มบริษัทรับรู้ผลกำไรหรือขาดทุนจากการด้อยค่าในกำไรหรือขาดทุนสำหรับเครื่องมือทางการเงินทั้งหมดเพื่อปรับปรุงมูลค่าตามบัญชีที่เกี่ยวข้องผ่านบัญชีค่าเผื่อผลขาดทุน เว้นแต่เงินลงทุนในตราสารหนี้ที่วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น ซึ่งค่าเผื่อผลขาดทุนรับรู้ในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นและสำรองการวัดมูลค่าเงินลงทุนสะสม และไม่ลดมูลค่าตามบัญชีของสินทรัพย์ทางการเงินในงบแสดงฐานะการเงิน

การตัดรายการของสินทรัพย์ทางการเงิน

กลุ่มบริษัทตัดรายการสินทรัพย์ทางการเงิน เฉพาะเมื่อสิทธิตามสัญญาที่จะได้รับกระแสเงินสดจากสินทรัพย์ทางการเงินหมดอายุ หรือเมื่อโอนสินทรัพย์ทางการเงินและโอนความเสี่ยงและผลตอบแทนของความเป็นเจ้าของเกือบทั้งหมดของสินทรัพย์ให้กิจการอื่น หากกลุ่มบริษัทไม่ได้โอนหรือไม่ได้คงไว้ซึ่งความเสี่ยงและผลตอบแทนของความเป็นเจ้าของและยังคงมีการควบคุมสินทรัพย์ที่โอน กลุ่มบริษัทรับรู้ส่วนได้เสียในสินทรัพย์และหนี้สินที่เกี่ยวข้องกับจำนวนเงินที่อาจต้องจ่าย หากกลุ่มบริษัทยังคงไว้ซึ่งความเสี่ยงและผลตอบแทนของความเป็นเจ้าของสินทรัพย์ทางการเงินที่โอน กลุ่มบริษัทยังรับรู้สินทรัพย์ทางการเงินและรับรู้การกู้ยืมที่มีหลักประกันสำหรับสิ่งตอบแทนที่ได้รับ

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

หนี้สินทางการเงิน

หนี้สินทางการเงินทั้งหมดวัดมูลค่าภายหลังด้วยราคาทุนตัดจำหน่ายโดยใช้วิธีดอกเบี้ยที่แท้จริงหรือด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรหรือขาดทุน

อย่างไรก็ตาม หนี้สินทางการเงินที่เกิดขึ้นจากการโอนสินทรัพย์ทางการเงินไม่เข้าเงื่อนไขการตัดรายการหรือเมื่อถือปฏิบัติตามเกณฑ์ความเกี่ยวข้องอย่างต่อเนื่อง

หนี้สินทางการเงินที่วัดมูลค่าภายหลังด้วยราคาทุนตัดจำหน่าย

หนี้สินทางการเงินที่ไม่เป็น (1) สิ่งตอบแทนที่คาดว่าจะต้องจ่ายที่รับรู้โดยผู้ซื้อในการรวมธุรกิจ (2) ถือไว้เพื่อค้าหรือ (3) เลือกกำหนดให้แสดงด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรหรือขาดทุน วัดมูลค่าภายหลังด้วยราคาทุนตัดจำหน่ายโดยใช้วิธีดอกเบี้ยที่แท้จริง

วิธีดอกเบี้ยที่แท้จริงเป็นวิธีการคำนวณราคาทุนตัดจำหน่ายของหนี้สินทางการเงินและปันส่วนดอกเบี้ยจ่ายตลอดช่วงระยะเวลาที่เกี่ยวข้อง อัตราดอกเบี้ยที่แท้จริงคืออัตราที่ใช้ในการคิดลดประมาณการเงินสดจ่ายในอนาคต (รวมถึงค่าธรรมเนียมและต้นทุนในการรับและจ่ายทั้งหมด ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของอัตราดอกเบี้ยที่แท้จริง ต้นทุนการ



ทำรายการ และส่วนเกินหรือส่วนลดมูลค่าอื่น ๆ ) ตลอดอายุที่คาดไว้ของหนี้สินทางการเงินหรือ (ตามความเหมาะสม) ระยะเวลาที่สั้นกว่า เพื่อให้ได้ราคาทุนตัดจำหน่ายของหนี้สินทางการเงิน

การตัดรายการของหนี้สินทางการเงิน

กลุ่มบริษัทตัดรายการหนี้สินทางการเงิน เฉพาะเมื่อภาระผูกพันของกลุ่มบริษัทได้มีการปฏิบัติตามแล้ว ได้มีการยกเลิก หรือสิ้นสุด ผลแตกต่างระหว่างมูลค่าตามบัญชีของหนี้สินทางการเงินที่ตัดรายการและสิ่งตอบแทนที่จ่าย และค้างจ่ายรับรู้ในกำไรหรือขาดทุน

เมื่อกลุ่มบริษัทแลกเปลี่ยนตราสารหนี้ที่มีความแตกต่างอย่างมากในข้อกำหนดกับผู้ให้กู้ต้องถือเป็นการสิ้นสุดของหนี้สินทางการเงินเดิม และถือเป็นการรับรู้รายการของหนี้สินทางการเงินใหม่ ในทำนองเดียวกันกลุ่มบริษัทบันทึกการเปลี่ยนแปลงอย่างมากในข้อกำหนดของหนี้สินทางการเงินที่มีอยู่หรือบางส่วนของหนี้สินทางการเงินเดิม และถือเป็นการรับรู้รายการของหนี้สินทางการเงินใหม่ โดยสมมติว่าข้อกำหนดจะมีความแตกต่างอย่างมาก หากการคิดลดมูลค่าปัจจุบันของกระแสเงินสดภายใต้เงื่อนไขใหม่รวมถึงค่าธรรมเนียมจ่ายใดๆ สุทธิด้วยค่าธรรมเนียมรับใด ๆ และคิดลดโดยใช้อัตราดอกเบี้ยที่แท้จริงเดิม ซึ่งมีความแตกต่างอย่างน้อยร้อยละ 10 จากการคิดลดมูลค่าปัจจุบันของกระแสเงินสดที่เหลือของหนี้สินทางการเงินเดิม หากการเปลี่ยนแปลงไม่เป็นนัยสำคัญ ผลแตกต่างระหว่าง (1) มูลค่าตามบัญชีของหนี้สินก่อนมีการเปลี่ยนแปลงและ (2) มูลค่าปัจจุบันของกระแสเงินสดหลังจากเปลี่ยนแปลง ควรรับรู้ในกำไรหรือขาดทุนเป็นกำไรหรือขาดทุนจากการเปลี่ยนแปลงในกำไรและขาดทุนอื่น

### 3.7 เงินลงทุนในบริษัทย่อย บริษัทร่วม และการร่วมค้า

เงินลงทุนในบริษัทย่อย บริษัทร่วม และการร่วมค้าในงบการเงินเฉพาะกิจการของบริษัท บันทึกบัญชีโดยใช้วิธีราคาทุนหักค่าเผื่อการด้อยค่า (ถ้ามี) ส่วนการบันทึกบัญชีเงินลงทุนในบริษัทร่วมและการร่วมค้าในงบการเงินรวมใช้วิธีส่วนได้เสีย

บริษัทร่วม คือ กิจการที่อยู่ภายใต้อิทธิพลอย่างมีนัยสำคัญของกลุ่มบริษัท โดยอิทธิพลอย่างมีนัยสำคัญ คือ อำนาจในการเข้าไปมีส่วนร่วมในการตัดสินใจเกี่ยวกับนโยบายทางการเงินและการดำเนินงานของผู้ได้รับการลงทุน แต่ไม่ถึงระดับที่จะควบคุมหรือควบคุมร่วมในนโยบายดังกล่าว

การร่วมค้า คือ การร่วมการทำงานซึ่งผู้ที่มีการควบคุมร่วมในงานนั้นมีสิทธิในสินทรัพย์สุทธิของการร่วมการทำงานนั้น โดยการควบคุมร่วม คือ การร่วมกันควบคุมการทำงานซึ่งได้ตกลงกันไว้ในสัญญา ซึ่งการควบคุมร่วมจะมีได้ก็ต่อเมื่อการตัดสินใจใด ๆ เกี่ยวกับกิจกรรมที่เกี่ยวข้องจะต้องได้รับความเห็นชอบอย่างเป็นเอกฉันท์จากผู้ที่เกี่ยวข้องร่วมควบคุมการทำงานแล้วเท่านั้น

ตามวิธีส่วนได้เสีย รายการเงินลงทุนในบริษัทร่วมหรือการร่วมค้าจะถูกรับรู้เมื่อเริ่มแรกในงบแสดงฐานะการเงินรวมด้วยราคาทุน และถูกปรับปรุงภายหลังวันที่ได้มาด้วยส่วนแบ่งกำไรหรือขาดทุนและสัดส่วนของกลุ่มบริษัทในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นของบริษัทร่วมหรือการร่วมค้า เมื่อส่วนแบ่งขาดทุนของกลุ่มบริษัทในบริษัทร่วมหรือการร่วมค้ามีจำนวนเท่ากับหรือสูงกว่าส่วนได้เสียของกลุ่มบริษัทในบริษัทร่วมหรือการร่วมค้า (รวมถึงส่วนได้เสียระยะยาวใดๆ ซึ่งโดยเนื้อหาแล้ว ถือเป็นส่วนหนึ่งของเงินลงทุนสุทธิของกลุ่มบริษัทในบริษัทร่วมและการร่วมค้า) กลุ่มบริษัทจะหยุดรับรู้ส่วนแบ่งในขาดทุนที่เกินกว่าส่วนได้เสียของกลุ่มบริษัทในบริษัทร่วมหรือการร่วมค้านั้น สำหรับจำนวนขาดทุนเพิ่มเติมจะรับรู้เป็นหนี้สินก็ต่อเมื่อกลุ่มบริษัทมีภาระผูกพันตาม



กฎหมายหรือมีภาระผูกพันจากการอนุมัติหรือได้จ่ายเงิน เพื่อชำระภาระผูกพันแทนบริษัทร่วมหรือการร่วม  
ค้าไปแล้ว

เงินลงทุนในบริษัทร่วมหรือการร่วมค้าถูกบันทึกบัญชีโดยใช้วิธีส่วนได้เสียนับตั้งแต่วันที่ผู้ได้รับการลงทุนกลายเป็น  
บริษัทร่วมหรือการร่วมค้า ส่วนต่างของต้นทุนของเงินลงทุนที่สูงกว่ามูลค่ายุติธรรมสุทธิของสินทรัพย์และหนี้สินที่  
ระบุได้ของผู้ได้รับการลงทุน ณ วันที่ซื้อเงินลงทุนในบริษัทร่วมหรือการร่วมค้าจะถูกรับรู้เป็นค่าความนิยม โดยรวม  
อยู่ในมูลค่าตามบัญชีของเงินลงทุน สำหรับส่วนต่างของมูลค่ายุติธรรมสุทธิของสินทรัพย์และหนี้สินที่ระบุได้ที่สูงกว่า  
ต้นทุนของเงินลงทุน ให้รับรู้เป็นกำไรหรือขาดทุนทันทีในงบกำไรขาดทุนและกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นในงวดที่ซื้อเงิน  
ลงทุนนั้น

กลุ่มบริษัทจะเลิกใช้วิธีส่วนได้เสียนับจากวันที่เงินลงทุนไม่เป็นเงินลงทุนในบริษัทร่วมหรือการร่วมค้าหรือเมื่อเงิน  
ลงทุนนั้นได้ถูกจัดประเภทเป็นสินทรัพย์ที่ถือไว้เพื่อขาย

เมื่อกลุ่มบริษัทได้ลดส่วนได้เสียในความเป็นเจ้าของในบริษัทร่วมหรือการร่วมค้าลง แต่ยังคงใช้วิธีการบัญชีส่วนได้เสีย  
ต่อไป กลุ่มบริษัทจะจัดประเภทกำไรหรือขาดทุนที่เคยบันทึกไว้ในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นเฉพาะส่วนที่ลดลงในส่วน  
ได้เสียในความเป็นเจ้าของไปยังกำไรหรือขาดทุนในงบกำไรขาดทุนและกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น ถ้ากำไรหรือขาดทุน  
นั้นถูกกำหนดให้ จัดประเภทเป็นกำไรหรือขาดทุนเมื่อมีการจำหน่ายสินทรัพย์หรือหนี้สินที่เกี่ยวข้อง

เมื่อกลุ่มบริษัทมีรายการกับบริษัทร่วมหรือการร่วมค้า กำไรและขาดทุนซึ่งเป็นผลมากรายการดังกล่าวจะถูกรับรู้ในงบ  
การเงินรวมของกลุ่มบริษัทเฉพาะส่วนได้เสียของผู้ลงทุนอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกับกลุ่มบริษัทเท่านั้น

### การจำหน่ายเงินลงทุน

เมื่อมีการจำหน่ายเงินลงทุน ผลต่างระหว่างจำนวนเงินสุทธิที่ได้รับและมูลค่าตามบัญชี จะถูกบันทึกเป็นกำไรหรือ  
ขาดทุนในงบกำไรขาดทุนและกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น

ในกรณีที่กลุ่มบริษัทจำหน่ายเงินลงทุนที่ถืออยู่บางส่วน การคำนวณต้นทุนสำหรับเงินลงทุนที่จำหน่ายไปและเงิน  
ลงทุนที่ยังถืออยู่ใช้วิธีถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักปรับใช้กับมูลค่าตามบัญชีของเงินลงทุนที่เหลืออยู่ทั้งหมด

## 3.8 เงินสำรองบำรุงรักษาเครื่องบิน

เงินสำรองบำรุงรักษาเครื่องบินคือเงินที่กลุ่มบริษัทจ่ายล่วงหน้าให้กับผู้ให้เช่าตามอัตราที่กำหนดในสัญญา โดย  
สามารถเบิกคืนเมื่อนำเครื่องบินไปซ่อมบำรุงเครื่องบินครั้งใหญ่ตามแผนการซ่อมบำรุงเครื่องบินตามเงื่อนไขที่  
กำหนดในสัญญา



### 3.9 ส่วนปรับปรุงอาคารเช่าและอุปกรณ์

ส่วนปรับปรุงอาคารเช่าและอุปกรณ์แสดงด้วยราคาทุนหักค่าเสื่อมราคาสะสม และค่าเผื่อการด้อยค่า (ถ้ามี)

ราคาทุนรวมถึงต้นทุนทางตรงที่เกี่ยวข้องกับการได้มาของสินทรัพย์ ต้นทุนของการก่อสร้างสินทรัพย์ที่กิจการก่อสร้างเอง รวมถึงต้นทุนของวัสดุ แรงงานทางตรง และต้นทุนทางตรงอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการจัดหาสินทรัพย์ เพื่อให้สินทรัพย์นั้นอยู่ในสภาพที่พร้อมจะใช้งานได้ตามวัตถุประสงค์ ราคาทุนรวมถึงต้นทุนในการรื้อถอน การขนย้าย การบูรณะสถานที่ตั้งของสินทรัพย์และต้นทุนการกู้ยืม สำหรับเครื่องมือที่ควบคุมโดยลิขสิทธิ์ซอฟต์แวร์ซึ่งไม่สามารถทำงานได้โดยปราศจากลิขสิทธิ์ซอฟต์แวร์นั้นให้ถือว่าลิขสิทธิ์ซอฟต์แวร์ดังกล่าวเป็นส่วนหนึ่งของอุปกรณ์

ส่วนประกอบของรายการส่วนปรับปรุงอาคารเช่าและอุปกรณ์แต่ละรายการที่มีอายุการให้ประโยชน์ไม่เท่ากันต้องบันทึกแต่ละส่วนประกอบที่มีนัยสำคัญแยกต่างหากจากกัน

กำไรหรือขาดทุนจากการจำหน่ายส่วนปรับปรุงอาคารเช่าและอุปกรณ์ คือผลต่างระหว่างสิ่งตอบแทนสุทธิที่ได้รับจากการจำหน่ายกับมูลค่าตามบัญชีของส่วนปรับปรุงอาคารเช่าและอุปกรณ์ โดยรับรู้สุทธิเป็นกำไรหรือขาดทุนในงบกำไรขาดทุนและกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น

ต้นทุนที่เกิดขึ้นในภายหลัง

ต้นทุนในการเปลี่ยนแทนส่วนประกอบจะรับรู้เป็นส่วนหนึ่งของมูลค่าตามบัญชีของรายการส่วนปรับปรุงอาคารเช่าและอุปกรณ์ ถ้ามีความเป็นไปได้ค่อนข้างแน่ที่กลุ่มบริษัทจะได้รับประโยชน์เชิงเศรษฐกิจในอนาคตจากรายการนั้น และสามารถวัดมูลค่าต้นทุนของรายการนั้นได้อย่างน่าเชื่อถือ ขึ้นส่วนที่ถูกเปลี่ยนแทนจะถูกตัดจำหน่ายตามมูลค่าตามบัญชี ต้นทุนที่เกิดขึ้นในการซ่อมบำรุงส่วนปรับปรุงอาคารเช่าและอุปกรณ์ที่เกิดขึ้นเป็นประจำรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายในงบกำไรขาดทุนและกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นเมื่อเกิดขึ้น

ค่าเสื่อมราคา

ค่าเสื่อมราคาคำนวณจากมูลค่าเสื่อมสภาพของรายการส่วนปรับปรุงอาคารเช่าและอุปกรณ์ ซึ่งประกอบด้วยราคาทุนของสินทรัพย์หรือต้นทุนในการเปลี่ยนแทนอื่น หักด้วยมูลค่าคงเหลือของสินทรัพย์

ค่าเสื่อมราคาบันทึกเป็นค่าใช้จ่ายในงบกำไรขาดทุนและกำไรเบ็ดเสร็จอื่น คำนวณโดยวิธีเส้นตรงตามอายุการให้ประโยชน์โดยประมาณของส่วนประกอบของสินทรัพย์แต่ละรายการ ประมาณการอายุการให้ประโยชน์ของสินทรัพย์แสดงได้ดังนี้

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

กลุ่มบริษัทไม่คิดค่าเสื่อมราคาสำหรับที่ดินและสินทรัพย์ที่อยู่ระหว่างการก่อสร้าง



วิธีการคิดค่าเสื่อมราคา อายุการให้ประโยชน์ของสินทรัพย์ และมูลค่าคงเหลือ จะได้รับการทบทวนอย่างน้อยที่สุด ทุกสิ้นรอบปีบัญชี และปรับปรุงตามความเหมาะสม

### 3.10 สินทรัพย์ไม่มีตัวตน

สินทรัพย์ไม่มีตัวตน คือ โปรแกรมคอมพิวเตอร์ซึ่งแสดงในราคาทุนสุทธิจากค่าตัดจำหน่ายสะสม และค่าเผื่อการด้อยค่า (ถ้ามี)

ค่าตัดจำหน่าย

ค่าตัดจำหน่ายคำนวณจากราคาทุนของสินทรัพย์หักด้วยมูลค่าคงเหลือของสินทรัพย์

ค่าตัดจำหน่ายรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายในงบกำไรขาดทุนและกำไรเบ็ดเสร็จอื่น โดยวิธีเส้นตรงตามระยะเวลาที่คาดว่าจะได้รับประโยชน์จากสินทรัพย์ไม่มีตัวตน โดยเริ่มตัดจำหน่ายสินทรัพย์ไม่มีตัวตนเมื่อสินทรัพย์นั้นพร้อมที่จะให้ประโยชน์ ระยะเวลาที่คาดว่าจะได้ประโยชน์ของสินทรัพย์แสดงได้ดังนี้

โปรแกรมคอมพิวเตอร์

3 - 5 ปี

วิธีการตัดจำหน่าย ระยะเวลาที่คาดว่าจะได้รับประโยชน์ และมูลค่าคงเหลือ จะได้รับการทบทวนทุกสิ้นรอบปีบัญชีและปรับปรุงตามความเหมาะสม

### 3.11 การด้อยค่าของสินทรัพย์ที่ไม่ใช่สินทรัพย์ทางการเงิน

ยอดสินทรัพย์ตามบัญชีของกลุ่มบริษัทได้รับการทบทวน ณ ทุกวันที่รายงานว่ามีข้อบ่งชี้เรื่องการด้อยค่าหรือไม่ ในกรณีที่มีข้อบ่งชี้ กลุ่มบริษัทจะทำการประมาณมูลค่าสินทรัพย์ที่คาดว่าจะได้รับคืน

ขาดทุนจากการด้อยค่ารับรู้เมื่อมูลค่าตามบัญชีของสินทรัพย์หรือมูลค่าตามบัญชีของหน่วยสินทรัพย์ที่ก่อให้เกิดเงินสดสูงกว่ามูลค่าที่จะได้รับคืน โดยขาดทุนจากการด้อยค่าบันทึกเป็นค่าใช้จ่ายในงบกำไรขาดทุนและกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น การคำนวณมูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืน

มูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืนของสินทรัพย์ที่ไม่ใช่สินทรัพย์ทางการเงิน หมายถึง มูลค่าจากการใช้ของสินทรัพย์หรือมูลค่ายุติธรรมของสินทรัพย์หักต้นทุนในการขายแล้วแต่มูลค่าใดจะสูงกว่า ในการประเมินมูลค่าจากการใช้ของสินทรัพย์ จะประมาณการกระแสเงินสดที่จะได้รับในอนาคตคิดลดเป็นมูลค่าปัจจุบันโดยใช้อัตราคิดลดก่อนคำนึงถึงภาษีเงินได้เพื่อให้สะท้อนมูลค่าที่อาจประเมินได้ในตลาดปัจจุบัน ซึ่งแปรไปตามเวลาและความเสี่ยงที่มีต่อสินทรัพย์

สำหรับสินทรัพย์ที่ไม่ก่อให้เกิดกระแสเงินสดรับโดยอิสระจากสินทรัพย์อื่น จะพิจารณามูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืนรวมกับหน่วยสินทรัพย์ที่ก่อให้เกิดเงินสดที่สินทรัพย์นั้นเกี่ยวข้องด้วย

การกลับรายการด้อยค่า

ขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์ที่ไม่ใช่สินทรัพย์ทางการเงินอื่น ๆ ที่เคยรับรู้ในงวดก่อนจะถูกประเมิน ณ ทุกวันที่ออกรายงานว่ามีข้อบ่งชี้เรื่องการด้อยค่าลดระดับลงหรือหมดไป ขาดทุนจากการด้อยค่าจะถูกกลับรายการ หากมีการเปลี่ยนแปลงประมาณการที่ใช้ในการคำนวณมูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืน ขาดทุนจากการด้อยค่าจะถูกกลับรายการเพียงเท่าที่มูลค่าตามบัญชีของสินทรัพย์ไม่เกินกว่ามูลค่าตามบัญชีภายหลังหักค่าเสื่อมราคาหรือค่าตัดจำหน่าย เสมือนหนึ่งไม่เคยมีการบันทึกขาดทุนจากการด้อยค่ามาก่อน

### 3.12 ประเมินการหนี้สินค่าซ่อมบำรุงเครื่องบิน

#### 3.12.1 ประเมินการหนี้สินค่าซ่อมบำรุงเครื่องบินตามแผนการซ่อมบำรุง

บริษัทประมาณการหนี้สินค่าซ่อมบำรุงเครื่องบินตามแผนการซ่อมบำรุงตลอดอายุสัญญาเช่าเครื่องบิน โดยใช้ประมาณการที่ดีที่สุดในพื้นฐานของประสบการณ์ในอดีตและปัจจัยอื่นๆ ซึ่งรวมถึงการคาดการณ์ในอนาคตที่เชื่อว่ามีเหตุผลในสถานการณ์ขณะนั้น ประมาณการหนี้สินดังกล่าวจะกำหนดจากค่าซ่อมที่จะเกิดขึ้นในอนาคตและจะทยอยบันทึกค่าใช้จ่ายในต้นทุนค่าโดยสารและการให้บริการ และประมาณการหนี้สินค่าซ่อมบำรุงเครื่องบินไปจนถึงวันที่เข้าซ่อมตามระยะเวลาและจำนวนการบิน

#### 3.12.2 ประเมินการหนี้สินค่าปรับสภาพเครื่องบิน และค่าซ่อมบำรุงเครื่องบิน

ประมาณการหนี้สินค่าปรับสภาพเครื่องบิน

บริษัทประมาณการหนี้สินค่าปรับสภาพเครื่องบินเมื่อส่งคืนให้แก่ผู้ให้เช่าเมื่อครบกำหนดสัญญาเช่าตลอดอายุสัญญาเช่า โดยใช้ประมาณการที่ดีที่สุดในพื้นฐานของประสบการณ์ในอดีตและปัจจัยอื่นๆ ซึ่งรวมถึงการคาดการณ์ในอนาคตที่เชื่อว่ามีเหตุผลในสถานการณ์ขณะนั้น ประมาณการหนี้สินดังกล่าวจะกำหนดจากค่าซ่อมที่จะเกิดขึ้นในอนาคตและค่าขนส่ง และจะทยอยบันทึกค่าใช้จ่ายในต้นทุนค่าโดยสารและการให้บริการ และประมาณการหนี้สินค่าซ่อมบำรุงเครื่องบินไปจนถึงวันส่งคืนเครื่องบินตามระยะเวลาในสัญญา

ประมาณการหนี้สินค่าซ่อมบำรุงเครื่องบิน

บริษัทประมาณการหนี้สินค่าซ่อมบำรุงเครื่องบิน ซึ่งเป็นการเข้าซ่อมตรวจเช็คตามแผนการซ่อมบำรุง โดยพิจารณาค่าใช้จ่ายในการซ่อมที่จะเกิดขึ้นและบันทึกเป็นค่าใช้จ่ายในต้นทุนค่าโดยสารและการให้บริการและประมาณการหนี้สินค่าซ่อมบำรุงเครื่องบินไปจนถึงวันที่เข้าซ่อมตามชั่วโมงการบิน

### 3.13 ผลประโยชน์พนักงาน

#### 3.13.1 กองทุนสำรองเลี้ยงชีพ

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

#### 3.13.2 ผลประโยชน์หลังออกจากงานของพนักงาน

กลุ่มบริษัทจัดให้มีผลประโยชน์ของพนักงานหลังออกจากงานเพื่อจ่ายให้แก่พนักงานตามพระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน ผลประโยชน์ของพนักงานดังกล่าวคำนวณโดยนักคณิตศาสตร์ประกันภัยอิสระ ณ วันสิ้นรอบระยะเวลารายงานด้วยวิธีคิดลดแต่ละหน่วยที่ประมาณการไว้ (Projected Unit Credit Method) ซึ่งเป็นการประมาณการจากมูลค่าปัจจุบันของกระแสเงินสดของผลประโยชน์ที่คาดว่าจะต้องจ่ายในอนาคต โดยคำนวณบนพื้นฐานของข้อสมมติฐานทางคณิตศาสตร์ประกันภัย อันได้แก่ เงินเดือนพนักงาน อัตราการลาออก อัตราการเกษียณอายุ และปัจจัยอื่นๆ ทั้งนี้อัตราคิดลดที่ใช้ในการคำนวณประมาณการหนี้สินอ้างอิงจากอัตราผลตอบแทนของพันธบัตรรัฐบาลไทย





บริษัทจะรับรู้กำไรหรือขาดทุนที่เกิดขึ้นจากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัยในส่วนของการขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นในปีที่เกิดรายการ

### 3.13.3 เงินสะสมสำหรับนักบิน

บริษัทมีผลประโยชน์ให้แก่พนักงานในตำแหน่งนักบินเมื่อเกษียณอายุหรือลาออกตามระเบียบ หรือสูญเสียใบอนุญาต โดยบริษัทจะสะสมเงินให้แก่พนักงานโดยพิจารณาจากจำนวนเที่ยวบินที่ทำการบินในแต่ละเดือนและอายุงานของนักบินตามที่กำหนดไว้ในระเบียบบริษัท

### 3.14 การรับรู้รายได้

#### 3.14.1 รายได้จากค่าโดยสาร

รายได้จากค่าโดยสารรับรู้เมื่อกลุ่มบริษัทได้ให้บริการแก่ผู้โดยสารตามตารางเที่ยวการบินที่ระบุในบัตรโดยสาร โดยเงินรับจากการจำหน่ายตั๋วโดยสารที่ยังไม่ได้รับรู้เป็นรายได้จะบันทึกเป็นรายได้รับล่วงหน้าในหนี้สินหมุนเวียนในงบแสดงฐานะการเงิน

#### 3.14.2 โปรแกรมสิทธิพิเศษแก่ลูกค้า

บริษัทได้จัดให้มีโปรแกรมสิทธิพิเศษแก่ลูกค้า โดยจะให้คะแนนสะสมแก่ลูกค้าที่ใช้บริการของบริษัทซึ่งสามารถนำไปแลกตั๋วโดยสาร

บริษัทปันส่วนรายได้ค่าโดยสารและรายได้จากการให้บริการให้กับคะแนนสะสม ซึ่งคำนวณจากประมาณการอัตราการใช้สิทธิแลกคะแนนสะสมจากคะแนนสะสมทั้งหมด โดยแสดงเป็นรายได้รอการตัดบัญชีจากโปรแกรมสิทธิพิเศษแก่ลูกค้าและรับรู้เป็นรายได้เมื่อลูกค้ามาใช้สิทธิแลกคะแนนสะสม และได้ใช้บริการโดยสาร

#### 3.14.3 รายได้จากการให้บริการ

รายได้จากการให้บริการซึ่งเป็นบริการระยะสั้นรับรู้เป็นรายได้เมื่อได้ให้บริการแล้ว

#### 3.14.4 ดอกเบี้ยรับ และรายได้อื่น

ดอกเบี้ยรับและรายได้อื่นรับรู้ตามเกณฑ์คงค้าง

### 3.15 การรับรู้ค่าใช้จ่าย

ค่าใช้จ่ายรับรู้ตามเกณฑ์คงค้าง

### 3.16 ต้นทุนทางการเงิน

ต้นทุนทางการเงินประกอบด้วยดอกเบี้ยจ่ายของเงินกู้ยืม และสิ่งตอบแทนที่คาดว่าจะต้องจ่าย

ต้นทุนการกู้ยืมที่ไม่ได้เกี่ยวกับการได้มา การก่อสร้างหรือการผลิตสินทรัพย์ที่เข้าเงื่อนไข รับรู้ในงบกำไรขาดทุนและกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น โดยใช้วิธีอัตราดอกเบี้ยที่แท้จริง

### 3.17 สัญญาเช่า

กลุ่มบริษัทที่เป็นผู้เช่า





กลุ่มบริษัทประเมินว่าสัญญาเป็นสัญญาเช่าหรือประกอบด้วยสัญญาเช่าหรือไม่ ณ วันเริ่มต้นของสัญญาเช่า กลุ่มบริษัทรับรู้สินทรัพย์สิทธิการใช้และหนี้สินตามสัญญาเช่าที่เกี่ยวข้องกับทุกข้อตกลงของสัญญาที่เป็นสัญญาเช่า ยกเว้นสัญญาเช่าระยะสั้น (อายุสัญญาเช่า 12 เดือนหรือน้อยกว่า) และสัญญาเช่าซึ่งสินทรัพย์มีมูลค่าต่ำ กลุ่มบริษัทรับรู้การจ่ายชำระตามสัญญาเช่าเป็นค่าใช้จ่ายดำเนินงานด้วยวิธีเส้นตรงตลอดอายุสัญญาเช่า

หนี้สินตามสัญญาเช่าวัดมูลค่าเริ่มแรกด้วยมูลค่าปัจจุบันของการจ่ายชำระตามสัญญาเช่าที่ยังไม่ได้จ่ายชำระ ณ วันนั้น โดยคิดลดด้วยอัตราดอกเบี้ยตามนัยของสัญญาเช่า แต่หากอัตรานั้นไม่สามารถกำหนดได้ บริษัทใช้อัตราดอกเบี้ยการกู้ยืมส่วนเพิ่ม

การจ่ายชำระตามสัญญาเช่าที่รวมอยู่ในการวัดมูลค่าของหนี้สินตามสัญญาเช่า ประกอบด้วย

- การจ่ายชำระคงที่ (รวมถึง การจ่ายชำระคงที่โดยเนื้อหา) หักลูกหนี้สิ่งจูงใจตามสัญญาเช่าใด ๆ
- การจ่ายชำระค่าเช่าผันแปรที่ขึ้นอยู่กับดัชนีหรืออัตรา ซึ่งการวัดมูลค่าเริ่มแรกใช้ดัชนีหรืออัตรา ณ วันที่สัญญาเช่าเริ่มมีผล
- จำนวนเงินที่คาดว่าจะจ่ายชำระภายใต้การรับประกันมูลค่าคงเหลือ
- ราคาใช้สิทธิของสิทธิเลือกซื้อ หากมีความแน่นอนอย่างสมเหตุสมผลที่ผู้เช่าจะใช้สิทธิเลือกนั้น
- การจ่ายชำระค่าปรับเพื่อการยกเลิกสัญญาเช่า หากข้อกำหนดสัญญาเช่าแสดงให้เห็นว่าผู้เช่าจะใช้สิทธิเลือกในการยกเลิกสัญญาเช่า

การวัดมูลค่าภายหลังของหนี้สินตามสัญญาเช่า โดยการเพิ่มมูลค่าตามบัญชีเพื่อสะท้อนดอกเบี้ยจากหนี้สินตามสัญญาเช่า (ใช้วิธีดอกเบี้ยที่แท้จริง) และลดมูลค่าตามบัญชีเพื่อสะท้อนการจ่ายชำระตามสัญญาเช่า

กลุ่มบริษัทวัดมูลค่าหนี้สินตามสัญญาเช่าใหม่ (โดยการปรับปรุงสินทรัพย์สิทธิการใช้ที่เกี่ยวข้อง) เมื่อเกิดเหตุการณ์ดังต่อไปนี้

- มีการเปลี่ยนแปลงอายุสัญญาเช่า หรือมีเหตุการณ์สำคัญ หรือการเปลี่ยนแปลงในสถานการณ์ที่ส่งผลให้มีการเปลี่ยนแปลงในการประเมินสิทธิเลือกในการซื้อสินทรัพย์อ้างอิง ในกรณีดังกล่าวหนี้สินตามสัญญาเช่าวัดมูลค่าใหม่โดยคิดลดการจ่ายชำระตามสัญญาเช่าที่ปรับปรุงโดยใช้อัตราคิดลดที่ปรับปรุง
- มีการเปลี่ยนแปลงการจ่ายชำระตามสัญญาเช่า เนื่องจากการเปลี่ยนแปลงดัชนีหรืออัตรา หรือการเปลี่ยนแปลงจำนวนเงินที่คาดว่าจะต้องจ่ายชำระภายใต้การรับประกันมูลค่าคงเหลือ ในกรณีดังกล่าวหนี้สินตามสัญญาเช่าวัดมูลค่าใหม่โดยคิดลดการจ่ายชำระตามสัญญาเช่าที่ปรับปรุงโดยใช้อัตราคิดลดเดิม (เว้นแต่การเปลี่ยนแปลงการจ่ายชำระตามสัญญาเช่าเป็นผลมาจากการเปลี่ยนแปลงอัตราดอกเบี้ยลอยตัว ในกรณีดังกล่าวใช้อัตรา คิดลดที่ปรับปรุง)
- มีการเปลี่ยนแปลงสัญญาเช่าหรือและการเปลี่ยนแปลงสัญญาเช่าไม่บันทึกเป็นสัญญาเช่าแยกต่างหาก ในกรณีนี้หนี้สินตามสัญญาเช่าวัดมูลค่าใหม่ขึ้นอยู่กับอายุของสัญญาเช่าที่เปลี่ยนแปลงโดยคิดลดการจ่ายชำระตามสัญญาเช่าที่ปรับปรุงด้วยอัตราคิดลดที่ปรับปรุง ณ วันที่การเปลี่ยนแปลงสัญญาเช่ามีผล

สินทรัพย์สิทธิการใช้ประกอบด้วย การวัดมูลค่าเริ่มแรกกับหนี้สินตามสัญญาเช่าที่เกี่ยวข้อง การจ่ายชำระตามสัญญาเช่าใด ๆ ที่จ่ายชำระ ณ วันที่สัญญาเช่าเริ่มมีผลหรือก่อนวันที่สัญญาเริ่มมีผลหักสิ่งจูงใจตามสัญญาเช่าที่



ได้รับใดๆ และต้นทุนทางการเงินแรกใดๆ การวัดมูลค่าภายหลังของสินทรัพย์สุทธิการใช้โดยใช้ราคาทุนหักค่าเสื่อมราคาสะสมและผลขาดทุนจากการด้อยค่าสะสม

สินทรัพย์สุทธิการใช้คิดค่าเสื่อมราคาตลอดช่วงเวลาที่ยาวนานกว่าของอายุสัญญาเช่าและอายุการใช้ประโยชน์ของสินทรัพย์สุทธิการใช้ หากสัญญาเช่าโอนความเป็นเจ้าของในสินทรัพย์อ้างอิงหรือราคาทุนของสินทรัพย์สุทธิการใช้สะท้อนว่ากลุ่มบริษัทจะใช้สิทธิเลือกซื้อ สินทรัพย์สุทธิการใช้ที่เกี่ยวข้องคิดค่าเสื่อมราคาตลอดอายุการใช้ประโยชน์ของสินทรัพย์สุทธิการใช้ การคิดค่าเสื่อมราคาเริ่ม ณ วันที่สัญญาเช่าเริ่มมีผล

บริษัทปฏิบัติตามมาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 36 เพื่อประเมินว่าสินทรัพย์สุทธิการใช้ด้อยค่าหรือไม่และบันทึกสำหรับผลขาดทุนจากการด้อยค่าใดๆ ที่ระบุได้

ค่าเช่าผันแปรที่ไม่ขึ้นอยู่กับดัชนีหรืออัตราไม่ถูกรวมในการวัดมูลค่าของหนี้สินตามสัญญาเช่าและสินทรัพย์สุทธิการใช้ การจ่ายชำระที่เกี่ยวข้องรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายสำหรับงวดที่มีเหตุการณ์หรือเงื่อนไขการจ่ายชำระเหล่านั้นเกิดขึ้นในกำไรหรือขาดทุน

กลุ่มบริษัทที่เป็นผู้ให้เช่า

สัญญาเช่าซึ่งกลุ่มบริษัทเป็นผู้ให้เช่าจัดประเภทรายการเป็นสัญญาเช่าการเงินหรือดำเนินงาน เมื่อเงื่อนไขของสัญญาเช่าโอนความเสี่ยงและผลตอบแทนเกือบทั้งหมดของความเป็นเจ้าของให้แก่ผู้เช่า สัญญาดังกล่าวจัดประเภทรายการเป็นสัญญาเช่าการเงิน สัญญาเช่าอื่น ๆ ทั้งหมดจัดประเภทเป็นสัญญาเช่าดำเนินงาน

เมื่อกลุ่มบริษัทเป็นผู้ให้เช่าช่วง รายการดังกล่าวบันทึกสัญญาเช่าหลักและสัญญาเช่าช่วงเป็นสองสัญญาแยกจากกัน ผู้ให้เช่าช่วงจัดประเภทสัญญาเช่าช่วงเป็นสัญญาเช่าการเงินหรือสัญญาเช่าดำเนินงานโดยอ้างอิงกับสินทรัพย์สุทธิการใช้ที่เกิดขึ้นจากสัญญาเช่าหลัก

รายได้ค่าเช่าจากสัญญาเช่าดำเนินงานรับรู้ด้วยวิธีเส้นตรงตลอดอายุสัญญาเช่าที่เกี่ยวข้อง ต้นทุนทางตรงเริ่มแรกที่เกิดขึ้นจากการเจรจาและเข้าทำสัญญาเช่าดำเนินงานถูกรวมเป็นมูลค่าตามบัญชีของสินทรัพย์ที่เช่าและรับรู้ด้วยวิธีเส้นตรงตลอดอายุสัญญาเช่า

จำนวนเงินที่จะได้รับจากผู้เช่าภายใต้สัญญาเช่าการเงินรับรู้เป็นลูกหนี้ด้วยจำนวนที่เท่ากับเงินลงทุนสุทธิตามสัญญาเช่า รายได้จากสัญญาเช่าการเงินปันส่วนตลอดงวดบัญชีเพื่อสะท้อนถึงอัตราผลตอบแทนรายงวดคงที่ของเงินลงทุนสุทธิตามสัญญาเช่าของกลุ่มบริษัทที่เกี่ยวข้องกับสัญญาเช่า

### 3.18 ภาษีเงินได้

ค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้สำหรับปีประกอบด้วยภาษีเงินได้ปัจจุบันและภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี ภาษีเงินได้ปัจจุบันและภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีรับรู้เป็นรายได้หรือค่าใช้จ่ายในงบกำไรขาดทุน เว้นแต่ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับรายการที่เกี่ยวข้องในการรวมธุรกิจ หรือรายการที่รับรู้โดยตรงในส่วนของผู้ถือหุ้นหรือกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น

ภาษีเงินได้ปัจจุบันได้แก่ ภาษีที่คาดว่าจะจ่ายชำระหรือได้รับชำระ โดยคำนวณจากกำไรประจำปีที่ต้องเสียภาษีโดยใช้อัตราภาษีที่มีผลบังคับใช้ ณ วันสิ้นรอบระยะเวลารายงาน ตลอดจนการปรับปรุงทางภาษีที่เกี่ยวข้องกับรายการในปีก่อน ๆ



ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีคำนวณจากผลแตกต่างชั่วคราวที่เกิดขึ้นระหว่างมูลค่าตามบัญชีและมูลค่าทางภาษีของสินทรัพย์และหนี้สิน โดยใช้อัตราภาษีที่มีผลบังคับใช้หรือคาดว่าจะมีผลบังคับใช้กับผลแตกต่างชั่วคราวเมื่อมีการกลับรายการ

ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีจะไม่ถูกรับรู้เมื่อเกิดจากผลแตกต่างชั่วคราวต่อไปนี้

- การรับรู้ความนิยมในครั้งแรกและรายการที่เกี่ยวข้องเนื่องจากการรับรู้ครั้งแรกนั้น
- การรับรู้สินทรัพย์หรือหนี้สินในครั้งแรกซึ่งเป็นรายการที่ไม่ใช่การรวมธุรกิจและรายการนั้นไม่มีผลกระทบต่อกำไรขาดทุนทางบัญชีหรือทางภาษี
- ผลแตกต่างที่เกี่ยวข้องกับเงินลงทุนในบริษัทย่อย บริษัทร่วมและการร่วมค้า หากไม่มีความเป็นไปได้ว่าจะได้ใช้ประโยชน์จากรายการภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีนั้นในอนาคตอันใกล้

ในการกำหนดมูลค่าของภาษีเงินได้ปัจจุบันและภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี กลุ่มบริษัทต้องคำนึงถึงผลกระทบของสถานการณ์ทางภาษีที่ไม่แน่นอนและอาจทำให้จำนวนภาษีที่ต้องจ่ายเพิ่มขึ้น และมีดอกเบี้ยที่ต้องชำระ กลุ่มบริษัทเชื่อว่าได้ตั้งภาษีเงินได้ค้างจ่ายเพียงพอสำหรับภาษีเงินได้ที่จะจ่ายในอนาคต ซึ่งเกิดจากการประเมินผลกระทบจากหลายปัจจัย รวมถึง การตีความทางกฎหมายภาษี และจากประสบการณ์ในอดีต การประเมินนี้อยู่บนพื้นฐานการประมาณการและข้อสมมติฐาน และอาจจะเกี่ยวข้องกับการตัดสินใจเกี่ยวกับเหตุการณ์ในอนาคต ข้อมูลใหม่ ๆ อาจจะทำให้กลุ่มบริษัทเปลี่ยนการตัดสินใจโดยขึ้นอยู่กับความเพียงพอของภาษีเงินได้ค้างจ่ายที่มีอยู่ การเปลี่ยนแปลงในภาษีเงินได้ค้างจ่ายจะกระทบต่อค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้ในงวดที่เกิดการเปลี่ยนแปลง

สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีและหนี้สินภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีจะหักกลบกกัน เมื่อเป็นค่าภาษีเงินได้ที่จะต้องนำส่งให้กับหน่วยจัดเก็บภาษีเดียวกันและกลุ่มบริษัทมีความตั้งใจที่จะเสียภาษีเงินได้ด้วยยอดสุทธิ

สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีจะบันทึกต่อเมื่อมีความเป็นไปได้ค่อนข้างแน่นอนว่ากำไรเพื่อเสียภาษีในอนาคตจะมีจำนวนเพียงพอกับการใช้ประโยชน์จากผลแตกต่างชั่วคราวดังกล่าว สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีจะถูกทบทวน ณ ทุกวันที่รายงานและจะถูกปรับลดลงเท่าที่ประโยชน์ทางภาษีจะมีโอกาสถูกใช้จริง บริษัทรับรู้หนี้สินภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีสำหรับผลแตกต่างชั่วคราวที่ต้องเสียภาษีทุกรายการในงบการเงินรวม และงบการเงินเฉพาะกิจการ

### 3.19 กำไร (ขาดทุน) ต่อหุ้นขั้นพื้นฐาน

กำไร (ขาดทุน) ต่อหุ้นขั้นพื้นฐานคำนวณโดยการหารกำไร (ขาดทุน) สำหรับปีด้วยจำนวนหุ้นสามัญถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักที่มีอยู่ในระหว่างปี

### 3.20 การวัดมูลค่ายุติธรรม

มูลค่ายุติธรรมเป็นราคาที่จะได้รับการขายสินทรัพย์ หรือจะจ่ายเพื่อโอนหนี้สินในรายการที่เกิดขึ้นในสภาพปกติระหว่างผู้ร่วมตลาด ณ วันที่วัดมูลค่า ไม่ว่าราคานั้นจะสามารถสังเกตได้โดยตรงหรือประมาณมาจากเทคนิคการประเมินมูลค่าในการประมาณมูลค่ายุติธรรมของรายการสินทรัพย์หรือหนี้สินรายการใดรายการหนึ่ง กลุ่มบริษัทพิจารณาถึงลักษณะของสินทรัพย์หรือหนี้สินนั้นซึ่งผู้ร่วมตลาดจะนำมาพิจารณาในการกำหนดราคาของสินทรัพย์หรือหนี้สิน ณ วันที่วัดมูลค่า โดยการวัดมูลค่ายุติธรรมและ/หรือการเปิดเผยข้อมูลในงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการนี้ใช้ตามเกณฑ์ตามที่กล่าว



นอกจากนี้ การวัดมูลค่ายุติธรรมได้จัดลำดับชั้นเป็นระดับที่ 1 ระดับที่ 2 และระดับที่ 3 โดยแบ่งตาม ลำดับชั้นของ ข้อมูลที่สามารถสังเกตได้ และตามลำดับความสำคัญของข้อมูลที่ใช้วัดมูลค่ายุติธรรม ซึ่งมีดังต่อไปนี้

ระดับที่ 1 เป็นราคาเสนอซื้อขาย (ไม่ต้องปรับปรุง) ในตลาดที่มีสภาพคล่องสำหรับสินทรัพย์ หรือหนี้สินอย่าง เดียวกันและกิจการสามารถเข้าถึงตลาดนั้น ณ วันที่วัดมูลค่า

ระดับที่ 2 เป็นข้อมูลอื่นที่สังเกตได้ไม่ว่าโดยทางตรงหรือโดยทางอ้อมสำหรับสินทรัพย์นั้นหรือหนี้สินนั้น นอกเหนือจากราคาเสนอซื้อขายซึ่งรวมอยู่ในข้อมูลระดับ 1

ระดับที่ 3 เป็นข้อมูลที่ไม่สามารถสังเกตได้สำหรับสินทรัพย์นั้นหรือหนี้สินนั้น

- 3.21 การใช้ดุลยพินิจของผู้บริหาร ประเมินการทางบัญชีและแหล่งข้อมูลเกี่ยวกับความไม่แน่นอนของการประมาณการ ในการจัดทำงบการเงินให้เป็นไปตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ผู้บริหารของกลุ่มบริษัทต้องอาศัยดุลยพินิจ หลายประการในการกำหนดนโยบายการบัญชี การประมาณการ และการตั้งข้อสมมติฐาน ซึ่งมีผลกระทบต่อการ แสดงจำนวนสินทรัพย์ หนี้สินและการเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับสินทรัพย์และหนี้สินที่อาจเกิดขึ้น ณ วันสิ้นรอบ ระยะเวลารายงาน รวมทั้งการแสดงรายได้ และค่าใช้จ่ายของงวดบัญชี ถึงแม้ว่าการประมาณการของผู้บริหารได้ พิจารณาอย่างสมเหตุสมผลภายใต้เหตุการณ์ ณ ขณะนั้น ผลที่เกิดขึ้นจริงอาจมีความแตกต่างไปจากประมาณการ นั้น

การใช้ดุลยพินิจที่สำคัญในการใช้นโยบายการบัญชีของกลุ่มบริษัท มีดังต่อไปนี้

#### 3.21.1 การด้อยค่าของสินทรัพย์สิทธิการใช้

ทุกวันสิ้นรอบระยะเวลารายงาน กลุ่มบริษัทจะทำการประเมินการด้อยค่าของสินทรัพย์สิทธิการใช้ หากมีข้อบ่งชี้ ว่าสินทรัพย์ดังกล่าวอาจด้อยค่า กลุ่มบริษัทรับรู้ขาดทุนจากการด้อยค่าเมื่อมูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืนของ สินทรัพย์มีมูลค่าต่ำกว่ามูลค่าตามบัญชีของสินทรัพย์นั้น ทั้งนี้มูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืนหมายถึง มูลค่ายุติธรรม หักต้นทุนในการขายของสินทรัพย์หรือมูลค่าจากการใช้สินทรัพย์แล้วแต่ราคาใดจะสูงกว่า

มูลค่าจากการใช้ของสินทรัพย์คำนวณจากประมาณการกระแสเงินสดที่จะได้รับในอนาคตโดยใช้อัตราต้นทุน เงินทุนถ่วงเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักคิดลดเป็นมูลค่าปัจจุบัน

แหล่งข้อมูลของสมมติฐานที่ใช้ในการคำนวณประกอบด้วย แผนการบิน ประมาณการต้นทุน และค่าใช้จ่ายที่ เกี่ยวข้องในการประมาณการดังกล่าวต้องใช้ดุลยพินิจของฝ่ายบริหารซึ่งสะท้อนถึงการประมาณการอย่างดีที่สุด ในขณะนั้น ซึ่งเป็นการคาดการณ์เหตุการณ์ในอนาคต ผลลัพธ์ที่เกิดขึ้นจริงจึงอาจแตกต่างกับที่ได้ประมาณการไว้

#### 3.21.2 ประมาณการหนี้สินค่าซ่อมบำรุงเครื่องบิน

ผู้บริหารของกลุ่มบริษัทต้องใช้ดุลยพินิจในการประมาณความสมเหตุสมผลของสมมติฐานที่ใช้ในการ ประมาณค่าซ่อมเครื่องบินในแต่ละรอบตามแผนการซ่อมบำรุง และค่าใช้จ่ายที่จะเกิดขึ้นสำหรับการปรับ สภาพเครื่องบินเมื่อครบกำหนดส่งคืนเครื่องบินตามสัญญาเช่า โดยจะพิจารณาเงื่อนไขที่เกี่ยวข้องกับการ ซ่อมในสัญญาเช่า และแผนการซ่อมบำรุงที่ได้รับจากแผนกวิศวกรรม ข้อมูลเสนอราคาจากผู้ซ่อม ข้อมูล ที่เกิดขึ้นจริงในอดีต และประสบการณ์ของผู้บริหาร ทั้งนี้ ข้อมูลเพิ่มเติมได้เปิดเผยไว้ในหมายเหตุ ประกอบงบการเงินข้อ 3.12



### 3.21.3 อัตราดอกเบี้ยการกู้ยืมส่วนเพิ่มในการคิดลดหนี้สินตามสัญญาเช่า - กลุ่มบริษัทในฐานะผู้เช่า

ผู้บริหารใช้ดุลยพินิจในการกำหนดอัตราดอกเบี้ยการกู้ยืมส่วนเพิ่มของกลุ่มบริษัทในการคิดลดหนี้สินตามสัญญาเช่า โดยอัตราดอกเบี้ยการกู้ยืมส่วนเพิ่มเป็นอัตราดอกเบี้ยที่กลุ่มบริษัทจะต้องจ่ายในการกู้ยืมเงินที่จำเป็นเพื่อให้ได้มาซึ่งสินทรัพย์ที่มีมูลค่าใกล้เคียงกับสินทรัพย์สิทธิการใช้ในสภาพแวดล้อมทางเศรษฐกิจที่คล้ายคลึง โดยมีระยะเวลาการกู้ยืมและหลักประกันที่คล้ายคลึง

### 3.21.4 อัตราดอกเบี้ยตลาดในการคิดลดกระแสเงินสดสำหรับการตัดรายการของหนี้สินทางการเงิน

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

## 4. แผนฟื้นฟูกิจการ

จากสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) ที่ส่งผลกระทบอย่างรุนแรง ต่อธุรกิจทั่วโลก เป็นเหตุให้เกิดข้อขัดขัดและอุปสรรคในการดำเนินกิจการของกลุ่มบริษัท อีกทั้งส่งผลให้บริษัทต้องปรับลดจำนวนของเที่ยวบินและการปรับเส้นทางบินบางเส้นทางชั่วคราว ซึ่งส่งผลกระทบต่อรายได้ของบริษัทอย่างมีสาระสำคัญตั้งแต่ปี 2563

### 4.1 การเข้าสู่กระบวนการฟื้นฟูกิจการ

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

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

- บริษัทในฐานะลูกหนี้เป็นผู้ยื่นคำร้องขอฟื้นฟูกิจการต่อศาลล้มละลายกลาง ทั้งนี้เพราะบริษัทเห็นว่าการฟื้นฟูกิจการนั้นเป็นแนวทางที่เหมาะสมและดีที่สุดสำหรับปัญหาสภาพคล่องทางการเงินชั่วคราวของบริษัท ภายใต้การกำกับดูแลของศาล เพื่อให้บริษัทสามารถดำเนินการต่อไปได้ตามปกติ
- บริษัทไม่ได้มีจุดมุ่งหมายในการที่จะเลิกหรือชำระบัญชี หรือไม่ได้มุ่งหมายให้บริษัทต้องตกเป็นบุคคลล้มละลายแต่อย่างใด ทั้งนี้ บริษัทมีความตั้งใจแน่วแน่ในการที่จะดำเนินกิจการต่อไป ปัญหาในปัจจุบันของบริษัทไม่ได้เกิดจากปัจจัยพื้นฐานทางธุรกิจแต่เกิดจากปัจจัยหลายประการรวมถึงสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) ซึ่งส่งผลกระทบอย่างรุนแรงต่อธุรกิจทั่วโลก หากมีการปรับโครงสร้างภายใต้กระบวนการฟื้นฟูที่เหมาะสม บริษัทคาดว่าจะสามารถดำเนินธุรกิจให้เติบโตก้าวหน้าต่อไปได้



- การเข้าสู่กระบวนการฟื้นฟูกิจการจะช่วยให้บริษัทสามารถบรรลุวัตถุประสงค์ของแผนฟื้นฟูธุรกิจได้อย่างมีประสิทธิภาพตามขั้นตอนซึ่งมีกฎหมายรองรับและให้สิทธิแก่ทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้อง อย่างเป็นธรรม ทั้งบริษัทยังสามารถประกอบธุรกิจต่อไปได้ตามปกติในระหว่างกระบวนการฟื้นฟูกิจการ ไม่ว่าจะเป็นการให้บริการขนส่งผู้โดยสารและการขนส่งสินค้า
- แนวทางเบื้องต้นของการฟื้นฟูกิจการของบริษัท คือ การปรับโครงสร้างหนี้ เพื่อแก้ไขปัญหาสภาพคล่องที่มีอยู่ โดยคำนึงถึงประโยชน์ของทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องอย่างเป็นธรรมและสอดคล้องกับความสามารถในการชำระหนี้ของบริษัท รวมถึงการบริหารจัดการกิจการ เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพและสามารถชำระหนี้ได้ตามแผนฟื้นฟูกิจการ
- บริษัท ได้เสนอให้ บริษัท แกรนท์ ธอนตัน สเปนเซียลิสท์ แอ็ดไวซอรี เซอร์วิสเชส จำกัด ร่วมกับนายปริญญ์ ไหววัฒนา นายไต้ ของ อี นายเกษมสันต์ วีระกุล นายวุฒินุมิ จุฬางกูร และนายชวลิต อรรถศาสตร์ กรรมการของบริษัทเป็นผู้ทำแผน

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

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

#### 4.2 สารสำคัญของแผนฟื้นฟูกิจการ

สารสำคัญโดยสรุปของแผนฟื้นฟูกิจการ มีดังนี้



- (ก) การจัดหาแหล่งเงินทุนในรูปแบบของเงินกู้ยืมเพิ่มเติม สำหรับเงินทุนหมุนเวียนในการดำเนินการ จำนวนเงินกู้ยืมเพิ่มเติมจะนำมาใช้สำหรับการดำเนินการทั่วไปของบริษัท
- (ข) การเพิ่มทุน สืบเนื่องจากการขาดทุนอย่างต่อเนื่องจากการดำเนินการและการคาดการณ์สภาพทางการตลาด ซึ่งรายได้ที่จะได้รับจะมีจำนวนที่ไม่มากนักในช่วงระยะเวลาหนึ่งเนื่องจากปัจจัยภายนอก ดังนั้นการเพิ่มทุนจึงถือเป็นสิ่งสำคัญสำหรับผู้บริหารแผน โดยทุนดังกล่าวอาจได้รับจากผู้ถือหุ้นรายปัจจุบัน และ/หรือนักลงทุนรายใหม่
- (ค) การปรับโครงสร้างหนี้ซึ่งเป็นหนี้แบบมีประกันและไม่มีประกัน จำนวนมูลหนี้ทั้งหมดที่ยื่นขอรับชำระหนี้จากเจ้าหนี้ทั้งหมดมีมูลหนี้รวมทั้งสิ้น 27,278,991,839.10 บาท อย่างไรก็ตามเนื่องจากกระแสเงินสดที่ได้รับจากการดำเนินการของบริษัทที่มีอย่างจำกัด คณะผู้ทำแผนจึงได้แบ่งส่วนในการชำระหนี้ออกเป็นเจ้าหนี้แต่ละกลุ่ม โดยมีตั้งแต่กลุ่มที่ 1-16 ซึ่งจะได้รับการชำระหนี้จากกระแสเงินสดจากการดำเนินงานของบริษัท ดังนั้นการปรับโครงสร้างหนี้ การขยายระยะเวลาในการชำระหนี้ การลดอัตราดอกเบี้ย และการพักการจ่ายชำระดอกเบี้ย นอกจากจะช่วยให้บริษัทสามารถชำระหนี้ให้แก่เจ้าหนี้แต่ละรายแล้ว ยังเป็นการเพิ่มความสามารถของบริษัทที่จะได้เงินทุนเพิ่มเติมจากแหล่งต่างๆ ทั้งในรูปแบบการเพิ่มทุนหรือเงินกู้ยืมเพื่อนำมาชำระหนี้คงค้างภายใต้แผนฟื้นฟูกิจการ
- (ง) ปรับปรุงต้นทุนด้านการดำเนินงานและความสามารถในการเพิ่มผลกำไร การเปลี่ยนแปลงสัญญาเกี่ยวกับค่าทางธุรกิจ เพื่อให้ต้นทุนในการดำเนินงานเป็นไปตามราคาตลาดมากขึ้น และมาตรการต่างๆ ที่เกี่ยวกับการดำเนินธุรกิจที่ได้ระบุไว้

#### 4.2.1 การปรับโครงสร้างทุน

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

#### 4.2.2 การชำระหนี้ตามกลุ่มของเจ้าหนี้

แผนฟื้นฟูกิจการของบริษัทได้จัดกลุ่มเจ้าหนี้ออกเป็น 16 กลุ่ม โดยแบ่งออกเป็นเจ้าหนี้มีประกัน 1 กลุ่ม และเจ้าหนี้ไม่มีประกัน 15 กลุ่ม โดยแต่ละกลุ่มเจ้าหนี้จะมีการกำหนดวิธีการจ่ายชำระ เงื่อนไข ระยะเวลา





การจ่ายชำระหนี้และดอกเบี้ยที่เกี่ยวข้องที่แตกต่างกันตามทีระบุไว้ในแผนฟื้นฟูกิจการ โดยภาระหนี้ดังกล่าวอาจเปลี่ยนแปลงไปตามคำสั่งในคำขอรับชำระหนี้อันเป็นที่สุดของเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์และ/หรือศาล (แล้วแต่กรณี) และแผนฟื้นฟูกิจการกำหนดให้มีการชำระหนี้ตามคำสั่งให้ได้รับชำระหนี้ของเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์ ศาลล้มละลายกลาง ศาลอุทธรณ์คดีชั้นอุทธรณ์ หรือศาลฎีกา (แล้วแต่กรณี) ซึ่งเป็นคำสั่งถึงที่สุดที่ได้รับชำระหนี้

#### 4.2.3 ผลสำเร็จของแผนฟื้นฟูกิจการ

แผนจะได้รับการพิจารณาว่าสำเร็จต่อเมื่อผู้บริหารแผนได้ชำระหนี้เป็นไปตามเงื่อนไขที่ระบุไว้ในแผนติดต่อกันเป็นระยะเวลา 5 ปี นับจากวันที่ศาลมีคำสั่งเห็นชอบด้วยแผน หรือ เมื่อได้รับเงินเพิ่มทุน/สินเชื่อใหม่ เป็นไปตามเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในจำนวนที่เพียงพอต่อการดำเนินธุรกิจ

#### 4.3 การดำเนินการตามแผนฟื้นฟูกิจการ

##### 4.3.1 ผลกระทบต่อการเงินจากการปฏิบัติตามแผนฟื้นฟูกิจการ

หลังจากที่ศาลล้มละลายกลางมีคำสั่งเห็นชอบด้วยแผนฟื้นฟูกิจการและคำร้องขอแก้ไขแผนตามมติที่ประชุมของเจ้าหนี้เมื่อวันที่ 29 กันยายน 2564 บริษัทได้ดำเนินการปรับปรุงมูลหนี้ที่ได้รับคำสั่งจากเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์สำหรับหนี้สินทางการเงินที่วัดมูลค่าด้วยราคาทุนตัดจำหน่ายโดยใช้วิธีดอกเบี้ยที่แท้จริงและพิจารณาว่าหนี้สินทางการเงินก่อนปรับปรุง และหลังปรับปรุงมีผลแตกต่างกันอย่างมีสาระสำคัญหรือไม่

สำหรับหนี้สินทางการเงินที่มีผลแตกต่างกันมากจะรับรู้หนี้สินทางการเงินใหม่ด้วยมูลค่ายุติธรรม โดยใช้วิธีการคิดลดกระแสเงินสดด้วยอัตราดอกเบี้ยตลาด ผลแตกต่างระหว่างมูลค่าตามบัญชีของหนี้สินทางการเงินก่อนปรับปรุงและมูลค่าปัจจุบันของหนี้สินทางการเงินที่คำนวณใหม่ บริษัทรับรู้เป็นกำไรจากการปรับโครงสร้างหนี้ในงบกำไรขาดทุนและกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น และรับรู้ดอกเบี้ยจ่ายด้วยอัตราดอกเบี้ยตลาด หากหนี้สินทางการเงินดังกล่าวไม่มีผลแตกต่างกันมาก บริษัทจะปรับปรุงกระแสเงินสดภายใต้เงื่อนไขใหม่โดยใช้อัตราดอกเบี้ยที่แท้จริงตามสัญญาเดิม ผลแตกต่างที่เกิดขึ้นจะรับรู้เป็นกำไรจากการปรับโครงสร้างหนี้ในงบกำไรขาดทุนและกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น และรับรู้ดอกเบี้ยจ่ายด้วยอัตราดอกเบี้ยที่แท้จริงตามสัญญาเดิม

มูลค่าสินทรัพย์และหนี้สินที่บันทึก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 ที่ปรับปรุงตามแผนฟื้นฟูกิจการ มีดังนี้

- (1) บริษัทได้มีการปรับปรุงรายการสัญญาเช่าทางการเงิน โดยเปลี่ยนแปลงอัตราค่าเช่า และเงื่อนไขครบกำหนดชำระให้เป็นไปตามหนังสือข้อตกลง ส่งผลให้มีการเปลี่ยนแปลงมูลค่าสินทรัพย์สิทธิการใช้และหนี้สินตามสัญญาเช่า (ดูหมายเหตุข้อ 24) โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 บริษัทได้มีสัญญาที่แก้ไขเพิ่มเติมกับผู้ให้เช่าสำหรับเครื่องบินตามสัญญาเช่าทางการเงินเสร็จสิ้นจำนวน 16 ลำ นอกจากนี้ บริษัทดำเนินการปรับปรุงรายการเงินประกันการบำรุงรักษาเครื่องบิน เงินมัดจำสัญญาเช่าเครื่องบิน และหนี้สินตามสัญญาเช่าตามเงื่อนไขในสัญญาเช่าใหม่ โดยรับรู้เป็นกำไรจากการปรับโครงสร้างหนี้จำนวน 2,398.10 ล้านบาท
- (2) บริษัทได้รับคำสั่งจากเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์ให้ชำระหนี้แก่เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่นบางส่วน โดยบริษัทปรับปรุงเจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่นให้เป็นไปตามมูลหนี้ตามแผนฟื้นฟูกิจการและคำสั่ง



จากเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์ (ดูหมายเหตุข้อ 21) ส่งผลให้บริษัทรับรู้กำไรจากการเปลี่ยนแปลงหนี้สินทางการเงินที่วัดมูลค่าด้วยวิธีราคาทุนตัดจำหน่ายจำนวน 1,400.43 ล้านบาท สำหรับการเปลี่ยนแปลงในมูลค่าหนี้สินที่มีสาระสำคัญโดยถือเป็นการรับรู้รายการของหนี้สินทางการเงินใหม่ในงบกำไรขาดทุนและกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นรวมและเฉพาะกิจการ

- (3) บริษัทได้รับคำสั่งจากเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์ให้ชำระหนี้แก่เจ้าหนี้เงินกู้ยืมบางส่วน โดยบริษัทปรับปรุงเจ้าหนี้เงินกู้ยืมให้เป็นไปตามมูลหนี้ วันครบกำหนดชำระและอัตราดอกเบี้ยตามแผนฟื้นฟูกิจการและคำสั่งจากเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์ และรับรู้กำไรจากการปรับปรุงหนี้สินทางการเงินที่วัดมูลค่าด้วยวิธีราคาทุนตัดจำหน่าย จำนวน 4.06 ล้านบาท ในงบกำไรขาดทุนและกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นรวมและเฉพาะกิจการ
- (4) บริษัทปรับปรุงรายการดอกเบี้ยผิวน้ำชำระของเจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น เจ้าหนี้สัญญาเช่าให้เป็นไปตามแผนฟื้นฟูกิจการส่งผลให้มีกำไรจากการปรับโครงสร้างหนี้จำนวน 220.55 ล้านบาทในงบกำไรขาดทุนและกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นรวมและเฉพาะกิจการ

กำไรจากการปรับโครงสร้างหนี้สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564 (2563: ไม่มี) ในงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ มีดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

กำไรจากการเปลี่ยนแปลงตามสัญญาที่แก้ไขเพิ่มเติม (ดูหมายเหตุข้อ 4.3.1(1))	2,398.10
กำไรจากการตัดรายการหนี้สินทางการเงินที่วัดมูลค่าด้วยวิธีราคาทุนตัดจำหน่าย (ดูหมายเหตุข้อ 4.3.1(2))	1,400.43
กำไรจากการปรับปรุงหนี้สินทางการเงินที่วัดมูลค่าด้วยวิธีราคาทุนตัดจำหน่าย (ดูหมายเหตุข้อ 4.3.1(3))	4.06
กำไรที่เกิดจากการกลับรายการดอกเบี้ยผิวน้ำชำระ (ดูหมายเหตุข้อ 4.3.1(4))	220.55
รวม	<u>4,023.14</u>

#### 4.3.2 รายการที่อยู่ระหว่างดำเนินการตามแผนฟื้นฟูกิจการ

สำหรับเจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่นบางส่วน และเจ้าหนี้ตามภาระหนี้ที่เกี่ยวข้องกับการเช่าเครื่องบิน บริษัทอยู่ในระหว่างการดำเนินการยืนยันมูลหนี้กับเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์และจะปรับปรุงเมื่อได้รับคำสั่งจาก เจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์ โดยฝ่ายบริหารของบริษัทอยู่ระหว่างพิจารณาผลกระทบต่อมูลค่าหนี้สินซึ่งอาจเปลี่ยนแปลงไปอย่างมีสาระสำคัญเมื่อมีการตรวจสอบยืนยันมูลหนี้สินกับเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์แล้วเสร็จ

**5. การเปิดเผยข้อมูลเพิ่มเติมเกี่ยวกับกระแสเงินสด****5.1 เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันที่ 31 ธันวาคม ประกอบด้วย**

หน่วย : บาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2564	2563	2564	2563
เงินสดในมือ	11,671,968	7,589,155	11,671,968	7,589,155
เงินฝากธนาคาร - บัญชีกระแสรายวัน	87,858,056	242,962,002	87,858,056	242,962,002
เงินฝากธนาคาร - บัญชีออมทรัพย์	909,643,989	1,155,009,870	908,502,297	1,153,868,343
รวม	1,009,174,013	1,405,561,027	1,008,032,321	1,404,419,500

**5.2 รายการที่ไม่เกี่ยวข้องของกับเงินสดที่เกิดจากการซื้อและการเพิ่มขึ้นของอุปกรณ์และสินทรัพย์ไม่มีตัวตนสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม ประกอบด้วย**

หน่วย : บาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2564	2563	2564	2563
เจ้าหนี้ค่าซื้ออุปกรณ์				
และสินทรัพย์ไม่มีตัวตนยกมา	42,441	445,048	42,441	445,048
บวก ซื้อระหว่างปี	16,631,635	12,696,698	16,631,635	8,342,528
หัก เงินสดจ่ายระหว่างปี	(14,382,234)	(13,099,305)	(14,382,234)	(8,745,135)
เจ้าหนี้ค่าซื้ออุปกรณ์				
และสินทรัพย์ไม่มีตัวตนยกไป	2,291,842	42,441	2,291,842	42,441

**5.3 รายการที่เกี่ยวข้องและไม่เกี่ยวข้องของกับเงินสดที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลงในหนี้สินที่เกิดจากกิจกรรมจัดหาเงินสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม ประกอบด้วย**

หน่วย : บาท

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564

	งบการเงินรวม และงบการเงินเฉพาะกิจการ					
	ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 มกราคม 2564	ดอกเบี้ยจ่ายที่รับรู้ เป็นค่าใช้จ่าย ระหว่างปี	กระแสเงินสด จากกิจกรรม จัดหาเงิน	ผลกระทบจาก TFRS16	การเปลี่ยนแปลงที่ ไม่ใช่เงินสด	ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564
เงินกู้ยืมจากผู้ถือหุ้น	2,720,000,000	-	-	-	47,559,443 <sup>(1)</sup>	2,767,559,443
หนี้สินตามสัญญาเช่า	11,694,280,737	572,138,257	(189,766,522)	(1,033,555,204) <sup>(2)</sup>	(2,092,359,516) <sup>(3)</sup>	8,950,737,752
ดอกเบี้ยค้างจ่าย	116,449,315	207,671,067	(184,997,260)	-	(84,032,877)	55,090,245
รวม	14,530,730,052	779,809,324	(374,763,782)	(1,033,555,204)	(2,128,832,950)	11,773,387,440

(1) การเปลี่ยนแปลงหนี้สินทางการเงินที่วัดมูลค่าด้วยวิธีราคาทุนตัดจำหน่าย (ดูหมายเหตุข้อ 20) และการรับรู้ต้นทุนทางการเงินด้วยวิธีราคาทุนตัดจำหน่าย

(2) ผลกระทบการปรับปรุงมูลค่าหนี้สินจากการเปลี่ยนแปลงสัญญาเช่าและการวัดมูลค่าหนี้สินตามสัญญาเช่าใหม่จากการเปลี่ยนแปลงการจ่ายชำระค่าเช่าผันแปร (ดูหมายเหตุข้อ 24)

(3) การจัดประเภทเจ้าหนี้หนี้สินตามสัญญาเช่าและการปรับปรุงหนี้สินตามสัญญาเช่าอื่น ๆ (ดูหมายเหตุข้อ 24)



หน่วย : บาท

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563	งบการเงินรวม						
	ยอดคงเหลือ	การนำ	ดอกเบี้ยจ่ายที่	กระแสเงินสด	ปรับปรุงจาก	การเปลี่ยน	ยอดคงเหลือ
	ณ วันที่	TFRS16	รับรู้เป็นค่าใช้จ่าย	จากกิจกรรม	การเลิกกิจการ	แปลงที่	ณ วันที่
	1 มกราคม 2563	มาใช้ครั้งแรก	ระหว่างปี	จัดหาเงิน	ของบริษัทย่อย ทางอ้อม	ไม่ใช่เงินสด <sup>(1)</sup>	31 ธันวาคม 2563
เงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงิน	500,000,000	-	-	(500,000,000)	-	-	-
เงินกู้ยืมระยะสั้นจากผู้ถือหุ้น	2,920,000,000	-	-	200,000,000	(400,000,000)	-	2,720,000,000
เงินกู้ยืมระยะสั้นจากบุคคลอื่น	200,000,000	-	-	(200,000,000)	-	-	-
หนี้สินตามสัญญาเช่า	-	15,974,940,964	607,539,875	(147,216,723)	(2,452,666,581)	(2,288,316,798) <sup>(1)</sup>	11,694,280,737
ดอกเบี้ยค้างจ่าย	15,410,959	-	275,536,781	(174,498,425)	-	-	116,449,315
รวม	3,635,410,959	15,974,940,964	883,076,656	(821,715,148)	(2,852,666,581)	(2,288,316,798)	14,530,730,052

หน่วย : บาท

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563	งบการเงินเฉพาะกิจการ					
	ยอดคงเหลือ	การนำ	ดอกเบี้ยจ่ายที่รับรู้	กระแสเงินสด	การเปลี่ยน	ยอดคงเหลือ
	ณ วันที่	TFRS16	เป็นค่าใช้จ่าย	จากกิจกรรม	แปลงที่	ณ วันที่
	1 มกราคม 2563	มาใช้ครั้งแรก	ระหว่างปี	จัดหาเงิน	ไม่ใช่เงินสด	31 ธันวาคม 2563
เงินกู้ยืมระยะสั้นจากผู้ถือหุ้น	2,520,000,000	-	-	200,000,000	-	2,720,000,000
หนี้สินตามสัญญาเช่า	-	13,522,274,383	607,539,875	(147,216,723)	(2,288,316,798) <sup>(1)</sup>	11,694,280,737
ดอกเบี้ยค้างจ่าย	15,410,959	-	231,146,301	(130,107,945)	-	116,449,315
รวม	2,535,410,959	13,522,274,383	838,686,176	(77,324,668)	(2,288,316,798)	14,530,730,052

## 6. เงินลงทุนในสินทรัพย์ทางการเงินหมุนเวียน

เงินลงทุนในสินทรัพย์ทางการเงินหมุนเวียน ณ วันที่ 31 ธันวาคม ประกอบด้วย

หน่วย : บาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2564	2563	2564	2563
เงินฝากประจำธนาคารที่ถึงกำหนดจ่ายคืนเกิน 3 เดือนแต่ไม่เกิน 1 ปี (อัตราดอกเบี้ยร้อยละ 0.55 - 0.70 ต่อปี)	509,073,196	541,235,949	509,073,196	541,235,949

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 บริษัทมีเงินฝากสถาบันการเงินในประเทศพม่าที่ไม่สามารถเบิกจ่ายได้ ซึ่งแสดงไว้เป็นสินทรัพย์ทางการเงินไม่หมุนเวียน - เงินฝากธนาคารที่ไม่ใช่เป็นหลักประกันจำนวน 78.32 ล้านบาท

**7. ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้หมุนเวียนอื่น****7.1 ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้หมุนเวียนอื่น**

ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้หมุนเวียนอื่น ณ วันที่ 31 ธันวาคม ประกอบด้วย

หน่วย : บาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2564	2563	2564	2563
ลูกหนี้การค้า - กิจการที่เกี่ยวข้องกัน(ดูหมายเหตุข้อ 32.1)	62,550,469	62,694,040	62,908,681	63,052,252
ลูกหนี้การค้า - กิจการอื่น	816,635,138	815,561,043	816,568,705	815,501,049
รวม	879,185,607	878,255,083	879,477,386	878,553,301
หัก ค่าเผื่อผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้น	(842,725,497)	(773,475,586)	(843,017,276)	(773,773,804)
รวมลูกหนี้การค้า	36,460,110	104,779,497	36,460,110	104,779,497
ลูกหนี้อื่น				
ค่าใช้จ่ายจ่ายล่วงหน้าอื่น	70,567,925	79,205,627	70,567,925	79,205,627
รายได้ค้างรับ - กิจการอื่น	58,683,265	57,356,204	58,683,265	57,356,204
ดอกเบี้ยค้างรับ - กิจการที่เกี่ยวข้องกัน (ดูหมายเหตุข้อ 32.1)	14,656,438	14,656,438	88,952,459	28,952,459
ดอกเบี้ยค้างรับ - กิจการอื่น	640,090	370,866	640,090	370,866
เงินตรงจ่าย - กิจการที่เกี่ยวข้องกัน (ดูหมายเหตุข้อ 32.1)	-	-	2,194,959	1,792,294
เงินตรงจ่าย - กิจการอื่น	3,325,054	3,540,545	3,325,054	3,540,545
เงินตรงจ่ายค่าซ่อมเครื่องบินและเครื่องยนต์	12,930,573	11,616,198	12,930,573	11,616,198
ค่าน้ำมันจ่ายล่วงหน้า	15,001,197	15,001,197	15,001,197	15,001,197
ภาษีมูลค่าเพิ่มรอขอคืน	7,533,493	8,535	7,533,493	-
ลูกหนี้อื่น - กิจการที่เกี่ยวข้องกัน (ดูหมายเหตุข้อ 32.1)	243,872,683	243,818,991	243,872,683	243,818,991
อื่น ๆ	31,088,936	28,585,235	31,088,936	28,585,235
รวม	458,299,654	454,159,836	534,790,634	470,239,616
หัก ค่าเผื่อผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้น	(302,807,620)	(303,779,163)	(377,103,641)	(318,075,184)
รวมลูกหนี้อื่น	155,492,034	150,380,673	157,686,993	152,164,432
รวม	191,952,144	255,160,170	194,147,103	256,943,929

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 และ 2563 บริษัทรับรู้ค่าเผื่อผลขาดทุนด้านเครดิตของลูกหนี้การค้าและลูกหนี้หมุนเวียนอื่นในงบการเงินเฉพาะกิจการ เนื่องจากค่าเผื่อผลขาดทุนด้านเครดิตซึ่งเป็นไปตาม TFRS 9 โดยเป็นการตั้งค่าเผื่อผลขาดทุนด้านเครดิตลูกหนี้การค้าและลูกหนี้หมุนเวียนอื่นของบริษัท สายการบินนกสีกู๊ด จำกัด จำนวน 306.34 ล้านบาทและ 298.84 ล้านบาทตามลำดับ และลูกหนี้รายอื่น ๆ จำนวน 913.78 ล้านบาท และ 793.01 ล้านบาท ตามลำดับ



## 7.2 ลูกหนี้การค้า ณ วันที่ 31 ธันวาคม แยกตามอายุลูกหนี้ที่ค้างชำระได้ดังนี้

หน่วย : บาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2564	2563	2564	2563
ยังไม่ถึงกำหนดชำระ	13,137,964	19,043,244	13,137,964	19,043,244
เกินกำหนดชำระ - น้อยกว่า 1 เดือน	15,701,572	22,368,374	15,701,572	22,368,374
- 1 เดือน ถึง 2 เดือน	-	18,388,141	-	18,388,141
- 2 เดือน ถึง 4 เดือน	46,536	58,903,255	46,536	58,903,255
- 4 เดือน ถึง 1 ปี	3,772,383	335,293,146	3,772,383	335,293,146
- มากกว่า 1 ปี ขึ้นไป	846,527,152	424,258,923	846,818,931	424,557,141
	879,185,607	878,255,083	879,477,386	878,553,301
หัก ค่าเผื่อผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้น	(842,725,497)	(773,475,586)	(843,017,276)	(773,773,804)
รวม	36,460,110	104,779,497	36,460,110	104,779,497

กลุ่มบริษัทรับรู้ค่าเผื่อผลขาดทุนสำหรับลูกหนี้การค้าด้วยจำนวนที่เท่ากับผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นตลอดอายุ ผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นกับลูกหนี้การค้าประมาณการโดยใช้ตารางการตั้งสำรอง ขึ้นอยู่กับข้อมูลผลขาดทุนด้านเครดิตจากประสบการณ์ในอดีตของลูกหนี้ และการวิเคราะห์ฐานะการเงินของลูกหนี้ในปัจจุบัน กลุ่มบริษัทรับรู้ค่าเผื่อผลขาดทุนในอัตราร้อยละ 100 สำหรับลูกหนี้ที่มีข้อบ่งชี้จากประสบการณ์ในอดีตว่าลูกหนี้เหล่านี้จะไม่สามารถเรียกชำระได้

ตารางต่อไปนี้แสดงการกระทบยอดค่าเผื่อผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นตลอดอายุที่ได้รับรู้สำหรับลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่นซึ่งเป็นไปตามวิธีการอย่างง่ายที่กำหนดไว้ใน TFRS 9 สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564

หน่วย : บาท

	งบการเงินรวม	งบการเงินเฉพาะกิจการ
ลูกหนี้การค้า		
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 มกราคม 2564	773,475,586	773,773,804
สำรองค่าเมื่อผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้น	77,368,766	77,362,327
ได้รับคืน	(8,118,855)	(8,118,855)
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564	842,725,497	843,017,276
ลูกหนี้อื่น		
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 มกราคม 2564	303,779,163	318,075,184
สำรองค่าเมื่อผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้น (กลับรายการ)	(971,543)	59,028,457
ได้รับคืน	-	-
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564	302,807,620	377,103,641

**8. เงินให้กู้ยืมระยะสั้นแก่กิจการที่เกี่ยวข้องกัน**

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 และ 2563 บริษัทให้กู้ยืมระยะสั้นแก่บริษัทที่เกี่ยวข้องกันจำนวน 400 ล้านบาท (ดูหมายเหตุข้อ 32.1) ในรูปตั๋วสัญญาใช้เงินมีอัตราดอกเบี้ยร้อยละ 6.2 - 6.3 ต่อปี และกำหนดชำระคืนภายในหนึ่งถึงสามเดือน ในปัจจุบันตั๋วสัญญาใช้เงินแต่ละฉบับเกินกำหนดชำระคืนแล้ว

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 และ 2563 บริษัทได้บันทึกค่าเผื่อผลขาดทุนทางด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นสำหรับเงินให้กู้ยืมระยะสั้นแก่กิจการที่เกี่ยวข้องกันทั้งจำนวนในงบการเงินเฉพาะกิจการจำนวน 400 ล้านบาท (ดูหมายเหตุข้อ 32.1)

**9. สินค้าคงเหลือ**

สินค้าคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม ประกอบด้วย

หน่วย : บาท

	งบการเงินรวมและ งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2564	2563
สินค้าซื้อมาเพื่อขาย	5,161,625	5,429,770
อาหารและเครื่องดื่ม	153,291	169,505
อะไหล่และวัสดุสิ้นเปลืองอื่นๆ	151,420,692	93,241,313
รวม	156,735,608	98,840,588

ต้นทุนของสินค้าคงเหลือที่รับรู้เป็นค่าใช้จ่ายในงบกำไรขาดทุนและกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นรวมและเฉพาะกิจการสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม มีดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2564	2563	2564	2563
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม	1.45	15.76	1.45	4.05

**10. เงินประกันและเงินมัดจำเกี่ยวกับเครื่องบิน**

เงินประกันและเงินมัดจำเกี่ยวกับเครื่องบิน ณ วันที่ 31 ธันวาคม ประกอบด้วย

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2564	2563	2564	2563
ระยะสั้น				
เงินประกัน - ค่าเช่าเครื่องบินและเครื่องบินยนต์	109,767,144	356,204,398	109,767,144	356,204,398
หัก ค่าเผื่อเงินประกัน	-	(249,881,633)	-	(249,881,633)
รวม	109,767,144	106,322,765	109,767,144	106,322,765





## ระยะยาว

เงินประกัน - ค่าเช่าเครื่องบิน	253,396,884	359,750,377	253,396,884	359,750,377
เงินมัดจำ - ค่าจัดหาเครื่องบิน	557,862,701	501,156,753	557,862,701	501,156,753
หัก ค่าเผื่อเงินประกันและเงินมัดจำ	(259,325,820)	(232,965,720)	(259,325,820)	(232,965,720)
รวม	<u>551,933,765</u>	<u>627,941,410</u>	<u>551,933,765</u>	<u>627,941,410</u>

เงินประกันค่าเช่าเครื่องบินและเครื่องบินยนต์เป็นเงินค้ำประกันการเช่าเครื่องบินตามสัญญาเช่า และการเช่าเครื่องบินระยะสั้นเพื่อใช้ระหว่างนำเครื่องบินที่มีอยู่ไปซ่อมบำรุง ซึ่งจะได้รับคืนเมื่อครบกำหนดการเช่า

สำหรับเงินมัดจำค่าจัดหาเครื่องบิน เป็นเงินมัดจำการสั่งซื้อเครื่องบินกับผู้ผลิต ซึ่งจะกำหนดให้บริษัทจ่ายเงินมัดจำเป็นงวดๆ ก่อนการรับมอบเครื่องบินตามอัตราและระยะเวลาที่ตกลงกันไว้ในสัญญาซื้อขายเครื่องบินกับผู้ผลิต

บริษัทได้มีการทำสัญญาขายและเช่ากลับเครื่องบินที่ได้สั่งซื้อดังกล่าวบางส่วนตามสัญญาเช่า ซึ่งการขายและเช่ากลับจะมีผลบังคับใช้เมื่อมีการส่งมอบเครื่องบิน โดยกำหนดอายุสัญญาเช่าไม่เกิน 12 ปี อย่างไรก็ตาม ณ วันที่ทำสัญญาขายและเช่ากลับเครื่องบินดังกล่าว ผู้ซื้อเครื่องบินจะรับผิดชอบชำระเงินมัดจำค่าจัดหาเครื่องบินดังกล่าวข้างต้นแทนบริษัททั้งหมด

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

## 11. สินทรัพย์ทางการเงินไม่หมุนเวียนอื่น

สินทรัพย์ทางการเงินไม่หมุนเวียนอื่น ณ วันที่ 31 ธันวาคม มีดังนี้

บริษัท	งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ			
	2564		2563	
	สัดส่วน	ราคาทุน	สัดส่วน	ราคาทุน
	การถือหุ้น		การถือหุ้น	
	ร้อยละ	บาท	ร้อยละ	บาท
เงินลงทุนใน บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด	0.52	3,448,900	0.75	4,969,100
เงินลงทุนใน บริษัท ไฟล์ท เทอร์นิ่ง (ประเทศไทย) จำกัด	15.00	<u>40,650,000</u>	15.00	<u>40,650,000</u>
รวม		<u>44,098,900</u>		<u>45,619,100</u>

### 11.1 เงินลงทุนในบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด

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

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



1. หุ้นสามัญประเภท ก. จำนวน 6,000,000 หุ้น ถือได้เฉพาะรัฐบาลไทย และบุคคลอื่นที่รัฐบาลอนุมัติหุ้นสามัญประเภท ข. จำนวน 600,000 หุ้น ถือได้เฉพาะบริษัทการบิน ซึ่งทำการบินเป็นประจำเข้ายังประเทศไทย และ/หรือทำการบินเป็นประจำภายในประเทศไทย ตามกำหนดเวลาที่พิมพ์โฆษณาไว้ในตารางเที่ยวการบิน

ข้อบังคับของบริษัท วิสาหกิจการบินแห่งประเทศไทย จำกัด กำหนดให้มีการจ่ายเงินปันผล แต่ผู้ถือหุ้นจะได้รับส่วนลดค่าธรรมเนียมในการบริการนำร่อง (Air Navigation Facility Charge) และสัดส่วนการถือหุ้นจะเปลี่ยนแปลงเพิ่มขึ้นหรือลดลงตามการจัดสรรของบริษัท วิสาหกิจการบินแห่งประเทศไทย จำกัด โดยคำนวณจากเที่ยวบินรวมในแต่ละปีของหมู่สมาชิก เงินค่าหุ้นดังกล่าวจะรับคืนได้เมื่อถอนตัวจากการเป็นสมาชิก

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

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 และ 2563 บริษัทมีเงินลงทุนในหุ้นของบริษัท วิสาหกิจการบินแห่งประเทศไทย จำกัด จำนวน 34,489 หุ้น เป็นจำนวนเงิน 3,448,900 บาท และจำนวน 49,691 หุ้น เป็นจำนวนเงิน 4,969,100 บาท ตามลำดับ

#### 11.2 เงินลงทุนในบริษัท ไฟล์ท เทรนนิง (ประเทศไทย) จำกัด

เมื่อวันที่ 12 กันยายน 2557 บริษัทได้เข้าร่วมทุนกับนิติบุคคลต่างประเทศแห่งหนึ่งและนิติบุคคลในประเทศอีกแห่งหนึ่ง ในบริษัท ไฟล์ท เทรนนิง (ประเทศไทย) จำกัด (เดิมชื่อ บริษัท แพน แอม อินเตอร์เนชั่นแนล ไฟล์ท เทรนนิง เซ็นเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด) โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นศูนย์จัดการอบรมนักบิน ในจำนวนเงิน 1.25 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 15 ของทุนจดทะเบียนของการร่วมทุนดังกล่าว

## 12. เงินลงทุนในบริษัทย่อย

เงินลงทุนในบริษัทย่อย ณ วันที่ 31 ธันวาคม มีดังนี้

บริษัท	ประเภทธุรกิจ	จดทะเบียน ในประเทศ	อัตรา		ทุนชำระแล้ว		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
			การถือหุ้น				วิธีราคาทุน	
			(ร้อยละ)		(บาท)		(บาท)	
			2564	2563	2564	2563	2564	2563
บริษัทย่อยทางตรง								
บริษัท นกฮอลิเดีย จำกัด	นำเที่ยวและธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับ							
	การนำเที่ยว	ไทย	99.99	99.99	100,000	100,000	99,990	99,990
บริษัท นกมั่งคั่ง จำกัด	ขนส่งผู้โดยสาร ขนส่งสินค้า							
	และไปรษณีย์ภัณฑ์ทางอากาศ	ไทย	49	49	10,000,000	10,000,000	4,900,000	4,900,000
							4,999,990	4,999,990
หัก	ค่าเผื่อการลดลงของมูลค่าเงินลงทุนในบริษัทย่อย*						(4,900,000)	(4,900,000)
รวม							99,990	99,990

\* ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 และ 2563 บริษัทได้บันทึกค่าเผื่อการลดลงของมูลค่าเงินลงทุนในบริษัท นกมั่งคั่ง จำกัด (บริษัทย่อยทางตรง) ในงบการเงินเฉพาะกิจการทั้งจำนวน 4.90 ล้านบาท เนื่องจากบริษัทย่อยทางตรงดังกล่าวมีผลประกอบการขาดทุนจากการดำเนินงานอย่างต่อเนื่องและมีขาดทุนเกินทุน

**13. การดำเนินงานที่ยกเลิก**

เมื่อวันที่ 14 กรกฎาคม 2563 ที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2563 ของบริษัท สายการบินนกสกู๊ต จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทย่อยทางอ้อมของบริษัทตามข้ออธิบายในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 12 มีมติอนุมัติการเลิกกิจการและการชำระบัญชี ทั้งนี้ กลุ่มบริษัทได้จัดประเภทขาดทุนสุทธิของ บริษัท สายการบินนกสกู๊ต จำกัด เป็นการดำเนินงานที่ยกเลิกในงบการเงินรวม และจัดประเภทสินทรัพย์และหนี้สินของบริษัทย่อยดังกล่าวในงบแสดงฐานะการเงิน ในส่วนของงบการเงินรวมเป็นสินทรัพย์และหนี้สินหมุนเวียน ตามลำดับ

งบกำไรขาดทุนและงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นรวมสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2563 สำหรับการดำเนินงานที่ยกเลิกแสดงดังต่อไปนี้

หน่วย : บาท

หมายเหตุ	งบการเงินรวม
สำหรับสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม	2563
การดำเนินงานที่ยกเลิก	
รายได้	1,416,508,412
ค่าใช้จ่าย	(7,129,463,962)
ขาดทุนจากการดำเนินงานที่ยกเลิก	(5,712,955,550)
กำไรจากการเลิกกิจการของบริษัทย่อย	7,759,689,212
กำไร (ขาดทุน) ก่อนค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้	2,046,733,662
ค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้	-
กำไร (ขาดทุน) สำหรับปีจากการดำเนินงานที่ยกเลิก - สุทธิจากภาษี	2,046,733,662
กำไร (ขาดทุน) ต่อหุ้น*	
กำไร (ขาดทุน) ต่อหุ้นขั้นพื้นฐาน (บาท)	29 0.14

\* กำไร (ขาดทุน) ต่อหุ้นจากการดำเนินงานที่ยกเลิกสำหรับส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นบริษัท

**14. เงินลงทุนในการร่วมค้า**

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

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 และ 2563 เงินลงทุนในการร่วมค้าในงบการเงินเฉพาะกิจการมีรายละเอียด ดังนี้

หน่วย : บาท

	งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2564	2563
ณ วันที่ 1 มกราคม	28,420,554	28,420,554
จำหน่าย	-	-
หัก ค่าเผื่อการด้อยค่าของเงินลงทุนในการร่วมค้า	(28,420,554)	-
ณ วันที่ 31 ธันวาคม	-	28,420,554



ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 บริษัทประเมินผลประกอบการของ Air Black Box Asia Pacific Pte Ltd. ซึ่งมีผลขาดทุนสะสมอย่างต่อเนื่องและมีขาดทุนเกินทุน ด้วยเหตุนี้บริษัทประเมินว่ามีข้อบ่งชี้ที่อาจเกิดการด้อยค่าในเงินลงทุนและมีมูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืนของเงินลงทุนดังกล่าวต่ำกว่ามูลค่าตามบัญชีสุทธิ บริษัทจึงพิจารณาตั้งค่าเผื่อการด้อยค่าในเงินลงทุนดังกล่าวทั้งจำนวน 28.42 ล้านบาทในการเงินเฉพาะกิจการ

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 และ 2563 เงินลงทุนในการร่วมค้า ซึ่งแสดงมูลค่าตามวิธีส่วนได้เสียในการเงินรวมและแสดงในราคาทุนในการเงินเฉพาะกิจการ มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

	หน่วย	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563
ลักษณะธุรกิจ : พัฒนาระบบการจองบัตรโดยสารระหว่างสายการบิน			
ประเทศที่จัดตั้ง : สิงคโปร์			
สัดส่วนเงินลงทุนที่บริษัทถือ	ร้อยละ	13.04	13.04
มูลค่าเงินลงทุนตามวิธีส่วนได้เสีย	บาท	-	-
มูลค่าเงินลงทุนตามวิธีราคาทุน	บาท	28,420,554	28,420,554
ส่วนแบ่งขาดทุนจากเงินลงทุนในการร่วมค้า	บาท	-	-
ทุนเรียกชำระ	ดอลลาร์สิงคโปร์	9,264,219	9,264,219
สินทรัพย์รวม	ดอลลาร์สิงคโปร์	2,833,308	3,151,470
หนี้สินรวม	ดอลลาร์สิงคโปร์	4,082,416	2,913,969

#### 15. เงินให้กู้ยืมระยะยาวแก่กิจการที่เกี่ยวข้องกัน

เมื่อวันที่ 8 กรกฎาคม 2557 บริษัททำสัญญาให้กู้ยืมเงินแก่บริษัท นกมั่งคั่ง จำกัด (“บริษัทย่อย”) ในวงเงินจำนวน 970 ล้านบาท โดยมีอัตราดอกเบี้ยเท่ากับอัตราดอกเบี้ยเงินฝากประจำเฉลี่ยระยะเวลา 1 ปี ของธนาคารพาณิชย์ 2 แห่ง บวกร้อยละ 0.50 ต่อปี ซึ่งกำหนดจ่ายดอกเบี้ยเป็นรายปี เงินให้กู้ยืมนี้ไม่มีหลักประกันและครบกำหนดชำระคืนภายใน 10 ปี ทั้งนี้ในวันที่ 22 พฤศจิกายน 2561 และวันที่ 15 เมษายน 2562 บริษัทได้ทำบันทึกข้อตกลงแนบท้ายสัญญาเงินกู้ฉบับที่ 1 และ ฉบับที่ 2 ตามลำดับ เพื่อให้บริษัทย่อยกู้ยืมเงินเพิ่มเติมจำนวน 490 ล้านบาท โดยมีอัตราดอกเบี้ยร้อยละ 6.50 ต่อปี ครบกำหนดชำระคืนภายใน 10 ปี นับตั้งแต่วันที่ได้รับเงินกู้ ทั้งนี้เงื่อนไขอื่น ๆ ให้เป็นไปตามสัญญาให้กู้ยืมเงินทุกประการ

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 และ 2563 เงินให้กู้ยืมระยะยาวแก่กิจการที่เกี่ยวข้องกันมีจำนวน 1,460 ล้านบาท และ 1,460 ล้านบาท ตามลำดับ และดอกเบี้ยค้างรับจำนวน 182.42 ล้านบาท และ 144.11 ล้านบาท ตามลำดับ บริษัทแสดงดอกเบี้ยค้างรับดังกล่าวเป็นส่วนหนึ่งของสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น (ดูหมายเหตุข้อ 32.1) ทั้งนี้ บริษัทตั้งค่าเผื่อผลขาดทุนทางด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นสำหรับเงินให้กู้ยืมและดอกเบี้ยค้างรับทั้งจำนวนในการเงินเฉพาะกิจการแล้ว

**16. ส่วนปรับปรุงอาคารเช่าและอุปกรณ์**

ส่วนปรับปรุงอาคารเช่าและอุปกรณ์ ณ วันที่ 31 ธันวาคม ประกอบด้วย

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564

หน่วย : บาท

	ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 มกราคม 2564	งบการเงินรวม			ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564
		เพิ่มขึ้น	ลดลง	โอนเข้า (ออก)	
<b>ราคาทุน</b>					
ส่วนปรับปรุงอาคารเช่า	76,724,200	115,598	(1,722,332)	657,988	75,775,454
ส่วนปรับปรุงเครื่องบินเช่า	73,353,764	-	-	-	73,353,764
เครื่องใช้สำนักงาน	18,513,084	9,100	(371,525)	-	18,150,659
อุปกรณ์สำนักงาน	24,018,546	406,165	(193,361)	-	24,231,350
อุปกรณ์คอมพิวเตอร์	149,518,782	4,618,019	(884,958)	-	153,251,843
อุปกรณ์สื่อสาร	5,038,764	-	(213,540)	-	4,825,224
เครื่องมือเครื่องใช้	275,931,475	3,086,750	(78,748)	-	278,939,477
ยานพาหนะ	5,628,046	-	-	-	5,628,046
อาคารเช่าระหว่างปรับปรุงและ สินทรัพย์ระหว่างติดตั้ง	6,671,687	820,868	-	(657,988)	6,834,567
รวมราคาทุน	635,398,348	9,056,500	(3,464,464)	-	640,990,384
<b>ค่าเสื่อมราคาสะสม</b>					
ส่วนปรับปรุงอาคารเช่า	(67,218,090)	(4,152,581)	1,722,326	-	(69,648,345)
ส่วนปรับปรุงเครื่องบินเช่า	(63,802,899)	(6,238,646)	-	-	(70,041,545)
เครื่องใช้สำนักงาน	(18,133,518)	(291,342)	371,127	-	(18,053,733)
อุปกรณ์สำนักงาน	(22,350,337)	(960,506)	188,793	-	(23,122,050)
อุปกรณ์คอมพิวเตอร์	(144,276,412)	(3,437,896)	873,195	-	(146,841,113)
อุปกรณ์สื่อสาร	(4,861,307)	(158,162)	213,515	-	(4,805,954)
เครื่องมือเครื่องใช้	(244,419,357)	(23,184,799)	78,746	-	(267,525,410)
ยานพาหนะ	(3,893,670)	(665,244)	-	-	(4,558,914)
รวมค่าเสื่อมราคาสะสม	(568,955,590)	(39,089,176)	3,447,702	-	(604,597,064)
<b>ส่วนปรับปรุงอาคารเช่าและอุปกรณ์</b>	<b>66,442,758</b>				<b>36,393,320</b>



ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563

หน่วย : บาท

	งบการเงินรวม					
	ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 มกราคม 2563	เพิ่มขึ้น	ลดลง	โอนเข้า (ออก)	ปรับปรุง รายการ	ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563
ราคาทุน						
ส่วนปรับปรุงอาคารเช่า	103,369,421	-	(23,021,128)	5,949,000	-	86,297,293
ส่วนปรับปรุงเครื่องบินเช่า	108,400,805	-	(35,047,041)	-	-	73,353,764
เครื่องใช้สำนักงาน	18,652,583	6,839	(146,338)	-	-	18,513,084
อุปกรณ์สำนักงาน	29,799,418	146,359	(1,091,158)	-	-	28,854,619
อุปกรณ์คอมพิวเตอร์	157,214,136	760,992	(8,446,249)	-	-	149,528,879
อุปกรณ์สื่อสาร	5,216,004	-	(177,240)	-	-	5,038,764
เครื่องมือเครื่องใช้	274,884,050	699,982	(324,883)	-	8,211,800	283,470,949
ยานพาหนะ	5,628,046	-	-	-	-	5,628,046
อาคารเช่าระหว่างปรับปรุงและ สินทรัพย์ระหว่างติดตั้ง	6,821,687	5,949,000	(150,000)	(5,949,000)	-	6,671,687
รวมราคาทุน	709,986,150	7,563,172	(68,404,037)	-	8,211,800	657,357,085
ค่าเสื่อมราคาสะสม						
ส่วนปรับปรุงอาคารเช่า	(91,680,734)	(5,663,469)	21,128,497	-	-	(76,215,706)
ส่วนปรับปรุงเครื่องบินเช่า	(60,268,344)	(16,727,866)	13,193,310	-	-	(63,802,900)
เครื่องใช้สำนักงาน	(17,065,880)	(1,211,406)	143,769	-	-	(18,133,517)
อุปกรณ์สำนักงาน	(25,628,586)	(2,310,497)	1,031,788	-	-	(26,907,295)
อุปกรณ์คอมพิวเตอร์	(143,288,351)	(8,538,006)	7,539,849	-	-	(144,286,508)
อุปกรณ์สื่อสาร	(4,676,867)	(360,284)	175,844	-	-	(4,861,307)
เครื่องมือเครื่องใช้	(215,453,272)	(34,236,447)	140,194	-	-	(249,549,525)
ยานพาหนะ	(3,226,602)	(667,067)	-	-	-	(3,893,669)
รวมค่าเสื่อมราคาสะสม	(561,288,636)	(69,715,042)	43,353,251	-	-	(587,650,427)
ตัดรายการสินทรัพย์เนื่องจาก การเลิกกิจการของบริษัทย่อย ทางอ้อม	-	(3,263,900)	-	-	-	(3,263,900)
ส่วนปรับปรุงอาคารเช่าและอุปกรณ์	148,697,514					66,442,758
ค่าเสื่อมราคาสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม						
2564					บาท	39,089,176
2563					บาท	69,715,042



ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 และ 2563 ราคาทุนของอุปกรณ์ซึ่งหักค่าเสื่อมราคาสะสมทั้งจำนวนแล้ว แต่ยังคงใช้งานอยู่ของบริษัทและบริษัทย่อย มีจำนวน 546.14 ล้านบาทและ 364.16 ล้านบาท ตามลำดับ

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564

หน่วย : บาท

	งบการเงินเฉพาะกิจการ				
	ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 มกราคม 2564	เพิ่มขึ้น	ลดลง	โอนเข้า (ออก)	ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564
<b>ราคาทุน</b>					
ส่วนปรับปรุงอาคารเช่า	76,724,200	115,598	(1,722,332)	657,988	75,775,454
ส่วนปรับปรุงเครื่องบินเช่า	73,353,764	-	-	-	73,353,764
เครื่องใช้สำนักงาน	18,513,084	9,100	(371,525)	-	18,150,659
อุปกรณ์สำนักงาน	24,018,546	406,165	(193,361)	-	24,231,350
อุปกรณ์คอมพิวเตอร์	149,518,782	4,618,019	(884,958)	-	153,251,843
อุปกรณ์สื่อสาร	5,038,764	-	(213,540)	-	4,825,224
เครื่องมือเครื่องใช้	275,931,475	3,086,750	(78,748)	-	278,939,477
ยานพาหนะ	5,628,046	-	-	-	5,628,046
อาคารเช่าระหว่างปรับปรุงและ สินทรัพย์ระหว่างติดตั้ง	6,671,687	820,868	-	(657,988)	6,834,567
รวมราคาทุน	635,398,348	9,056,500	(3,464,464)	-	640,990,384
<b>ค่าเสื่อมราคาสะสม</b>					
ส่วนปรับปรุงอาคารเช่า	(67,218,090)	(4,152,581)	1,722,326	-	(69,648,345)
ส่วนปรับปรุงเครื่องบินเช่า	(63,802,899)	(6,238,646)	-	-	(70,041,545)
เครื่องใช้สำนักงาน	(18,133,518)	(291,342)	371,127	-	(18,053,733)
อุปกรณ์สำนักงาน	(22,350,337)	(960,506)	188,793	-	(23,122,050)
อุปกรณ์คอมพิวเตอร์	(144,276,412)	(3,437,896)	873,195	-	(146,841,113)
อุปกรณ์สื่อสาร	(4,861,307)	(158,162)	213,515	-	(4,805,954)
เครื่องมือเครื่องใช้	(244,419,357)	(23,184,799)	78,746	-	(267,525,410)
ยานพาหนะ	(3,893,670)	(665,244)	-	-	(4,558,914)
รวมค่าเสื่อมราคาสะสม	(568,955,590)	(39,089,176)	3,447,702	-	(604,597,064)
ส่วนปรับปรุงอาคารเช่าและอุปกรณ์	66,442,758				36,393,320





ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563

หน่วย : บาท

	งบการเงินเฉพาะกิจการ					
	ยอดคงเหลือ	เพิ่มขึ้น	ลดลง	โอนเข้า	ปรับปรุง	ยอดคงเหลือ
	ณ วันที่ 1 มกราคม 2563			(ออก)	รายการ	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563
<b>ราคาทุน</b>						
ส่วนปรับปรุงอาคารเช่า	93,796,328	-	(23,021,128)	5,949,000	-	76,724,200
ส่วนปรับปรุงเครื่องบินเช่า	73,353,764	-	-	-	-	73,353,764
เครื่องใช้สำนักงาน	18,652,583	6,839	(146,338)	-	-	18,513,084
อุปกรณ์สำนักงาน	24,984,345	125,359	(1,091,158)	-	-	24,018,546
อุปกรณ์คอมพิวเตอร์	149,962,948	760,992	(1,205,158)	-	-	149,518,782
อุปกรณ์สื่อสาร	5,216,004	-	(177,240)	-	-	5,038,764
เครื่องมือเครื่องใช้	267,039,693	699,982	(20,000)	-	8,211,800	275,931,475
ยานพาหนะ	5,628,046	-	-	-	-	5,628,046
อาคารเช่าระหว่างปรับปรุงและ สินทรัพย์ระหว่างติดตั้ง	6,821,687	5,949,000	(150,000)	(5,949,000)	-	6,671,687
รวมราคาทุน	645,455,398	7,542,172	(25,811,022)	-	8,211,800	635,398,348
<b>ค่าเสื่อมราคาสะสม</b>						
ส่วนปรับปรุงอาคารเช่า	(83,074,998)	(5,271,589)	21,128,497	-	-	(67,218,090)
ส่วนปรับปรุงเครื่องบินเช่า	(51,658,448)	(12,144,451)	-	-	-	(63,802,899)
เครื่องใช้สำนักงาน	(17,065,881)	(1,211,406)	143,769	-	-	(18,133,518)
อุปกรณ์สำนักงาน	(21,196,020)	(2,186,105)	1,031,788	-	-	(22,350,337)
อุปกรณ์คอมพิวเตอร์	(137,687,935)	(7,782,987)	1,194,510	-	-	(144,276,412)
อุปกรณ์สื่อสาร	(4,676,867)	(360,284)	175,844	-	-	(4,861,307)
เครื่องมือเครื่องใช้	(211,106,307)	(33,333,049)	19,999	-	-	(244,419,357)
ยานพาหนะ	(3,226,603)	(667,067)	-	-	-	(3,893,670)
รวมค่าเสื่อมราคาสะสม	(529,693,059)	(62,956,938)	23,694,407	-	-	(568,955,590)
<b>ส่วนปรับปรุงอาคารเช่าและอุปกรณ์</b>	<u>115,762,339</u>					<u>66,442,758</u>
<b>ค่าเสื่อมราคาสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม</b>						
2564					<b>บาท</b>	39,089,176
2563					<b>บาท</b>	62,956,938

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 และ 2563 ราคาทุนของอุปกรณ์ซึ่งหักค่าเสื่อมราคาสะสมทั้งจำนวนแล้ว แต่ยังคงใช้งานอยู่ของบริษัท มีจำนวน 546.14 ล้านบาทและ 364.16 ล้านบาท ตามลำดับ

**17. สินทรัพย์สิทธิการใช้**

สินทรัพย์สิทธิการใช้ ณ วันที่ 31 ธันวาคม ประกอบด้วย

หน่วย : บาท

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564	งบการเงินรวม				ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564
	ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 มกราคม 2564	ผลกระทบ จากการเปลี่ยน แปลงสัญญา	เพิ่มขึ้น	ลดลง	
<b>ราคาทุน</b>					
เครื่องบิน	13,237,857,629	(1,033,555,204)	-	(2,034,610,600)	10,169,691,825
อาคารสำนักงานและสถานี	77,170,013	-	-	-	77,170,013
ยานพาหนะ	3,412,512	-	-	-	3,412,512
รวมราคาทุน	13,318,440,154	(1,033,555,204)	-	(2,034,610,600)	10,250,274,350
<b>ค่าเสื่อมราคาสะสม</b>					
เครื่องบิน	(1,798,637,288)	-	(1,492,046,214)	464,199,833	(2,826,483,669)
อาคารสำนักงานและสถานี	(34,251,024)	-	(33,282,568)	-	(67,533,592)
ยานพาหนะ	(521,646)	-	(692,366)	-	(1,214,012)
รวมค่าเสื่อมราคาสะสม	(1,833,409,958)	-	(1,526,021,148)	464,199,833	(2,895,231,273)
<b>หัก ค่าเผื่อการด้อยค่า</b>	(3,446,296,290)	-	(472,087,580)	-	(3,918,383,870)
<b>สินทรัพย์สิทธิการใช้</b>	<b>8,038,733,906</b>				<b>3,436,659,207</b>



หน่วย : บาท

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563	งบการเงินรวม			
	ยอดคงเหลือ	เพิ่มขึ้น	ลดลง	ยอดคงเหลือ
	ณ วันที่			ณ วันที่
	1 มกราคม 2563			31 ธันวาคม 2563
<b>ราคาทุน</b>				
เครื่องบิน	15,892,770,286	234,858,525	(440,935,027)	15,686,693,784
อาคารสำนักงานและสถานี	82,170,678	9,024,355	(8,681,873)	82,513,160
ยานพาหนะ	-	3,412,512	-	3,412,512
รวมราคาทุน	15,974,940,964	247,295,392	(449,616,900)	15,772,619,456
<b>ค่าเสื่อมราคาสะสม</b>				
เครื่องบิน	-	(2,331,176,061)	140,402,252	(2,190,773,809)
อาคารสำนักงานและสถานี	-	(39,316,460)	2,051,913	(37,264,547)
ยานพาหนะ	-	(521,646)	-	(521,646)
รวมค่าเสื่อมราคาสะสม	-	(2,371,014,167)	142,454,165	(2,228,560,002)
<b>หัก ค่าเผื่อการด้อยค่า</b>	-	(3,446,296,290)	-	(3,446,296,290)
<b>หัก ตัดรายการสินทรัพย์เนื่องจาก</b>				
การเลิกกิจการของ				
บริษัทย่อยทางอ้อม	-	(2,059,029,258)	-	(2,059,029,258)
<b>สินทรัพย์สิทธิการใช้</b>	15,974,940,964			8,038,733,906
<b>ค่าเสื่อมราคาสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม</b>				
2564			บาท	1,526,021,148
2563			บาท	2,356,248,189



หน่วย : บาท

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564	งบการเงินเฉพาะกิจการ				
	ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 มกราคม 2564	ผลกระทบ จากการเปลี่ยน แปลงสัญญา	เพิ่มขึ้น	ลดลง	ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564
<b>ราคาทุน</b>					
เครื่องบิน	13,237,857,629	(1,033,555,204)	-	(2,034,610,600)	10,169,691,825
อาคารสำนักงานและสถานี	77,170,013	-	-	-	77,170,013
ยานพาหนะ	3,412,512	-	-	-	3,412,512
รวมราคาทุน	13,318,440,154	(1,033,555,204)	-	(2,034,610,600)	10,250,274,350
<b>ค่าเสื่อมราคาสะสม</b>					
เครื่องบิน	(1,798,637,288)	-	(1,492,046,214)	464,199,833	(2,826,483,669)
อาคารสำนักงานและสถานี	(34,251,024)	-	(33,282,568)	-	(67,533,592)
ยานพาหนะ	(521,646)	-	(692,366)	-	(1,214,012)
รวมค่าเสื่อมราคาสะสม	(1,833,409,958)	-	(1,526,021,148)	464,199,833	(2,895,231,273)
<b>หัก ค่าเผื่อการด้อยค่า</b>	(3,446,296,290)	-	(472,087,580)	-	(3,918,383,870)
<b>สินทรัพย์สิทธิการใช้</b>	8,038,733,906				3,436,659,207



หน่วย : บาท

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563	งบการเงินเฉพาะกิจการ			
	ยอดคงเหลือ	เพิ่มขึ้น	ลดลง	ยอดคงเหลือ
	ณ วันที่			ณ วันที่
	1 มกราคม 2563			31 ธันวาคม 2563
<b>ราคาทุน</b>				
เครื่องบิน	13,443,934,131	234,858,525	(440,935,027)	13,237,857,629
อาคารสำนักงานและสถานี	78,340,254	7,511,632	(8,681,873)	77,170,013
ยานพาหนะ	-	3,412,512	-	3,412,512
รวมราคาทุน	13,522,274,385	245,782,669	(449,616,900)	13,318,440,154
<b>ค่าเสื่อมราคาสะสม</b>				
เครื่องบิน	-	(1,939,039,540)	140,402,252	(1,798,637,288)
อาคารสำนักงานและสถานี	-	(36,302,937)	2,051,913	(34,251,024)
ยานพาหนะ	-	(521,646)	-	(521,646)
รวมค่าเสื่อมราคาสะสม	-	(1,975,864,123)	142,454,165	(1,833,409,958)
หัก ค่าเผื่อการด้อยค่า	-	(3,446,296,290)	-	(3,446,296,290)
<b>สินทรัพย์สิทธิการใช้</b>	13,522,274,385			8,038,733,906

**ค่าเสื่อมราคาสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31****ธันวาคม**

2564	บาท	1,526,021,148
2563	บาท	1,961,098,144

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

ในระหว่างปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564 และ 2563 บริษัทบันทึกผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์สิทธิการใช้ จำนวน 472.09 ล้านบาท และ 3,446.30 ล้านบาท ตามลำดับ

การวิเคราะห์การครบกำหนดของหนี้สินตามสัญญาเช่าแสดงไว้ในหมายเหตุข้อ 24

รายได้และค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับสัญญาเช่าสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม มีดังนี้



หน่วย : บาท

	งบการเงินรวม	
	และงบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2564	2563
<b>จำนวนเงินที่รับรู้ในกำไรหรือขาดทุน</b>		
ค่าใช้จ่ายดอกเบี้ยที่เกี่ยวข้องกับหนี้สินตามสัญญาเช่า	572,138,256	607,539,875
ค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับสัญญาเช่าระยะสั้น	3,299,308	225,002,922
ค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับสัญญาเช่าซึ่งสินทรัพย์มีมูลค่าต่ำ	1,912,300	2,882,564
ค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับค่าเช่าผันแปรซึ่งไม่รวมอยู่ในการวัดมูลค่าของหนี้สินตามสัญญาเช่า	228,729,640	3,336,234
รายได้จากการให้เช่าช่วงสินทรัพย์สิทธิการใช้	-	214,150,956

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564 และ 2563 กระแสเงินสดจ่ายทั้งหมดสำหรับสัญญาเช่าเท่ากับ 194.97 ล้านบาท และ 375.10 ล้านบาท ตามลำดับ

สัญญาเช่าสินทรัพย์ของกลุ่มบริษัทมีลักษณะเป็นการจ่ายชำระค่าเช่าแบบคงที่ทั้งจำนวน 36.56 ล้านบาท และ 22.31 ล้านบาท ดอลลาร์สหรัฐ

เมื่อวันที่ 30 กรกฎาคม 2563 บริษัทได้รับจดหมายยกเลิกสัญญาเช่าเครื่องบินจำนวน 2 ลำ จากผู้ให้เช่าเครื่องบิน ซึ่งเครื่องบิน 2 ลำดังกล่าวบริษัทได้นำไปให้เช่าช่วงต่อส่งผลให้บริษัทยกเลิกสัญญาให้เช่าช่วงเครื่องบินก่อนกำหนด บริษัทได้ตัดรายการสินทรัพย์สิทธิการใช้และหนี้สินตามสัญญาเช่า (ดูหมายเหตุข้อ 24) ในงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ

## 18. สินทรัพย์ไม่มีตัวตน

สินทรัพย์ไม่มีตัวตน ณ วันที่ 31 ธันวาคม ประกอบด้วย

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564

	งบการเงินรวม				
	ยอดคงเหลือ	เพิ่มขึ้น	ลดลง	โอนเข้า	ยอดคงเหลือ
	ณ วันที่			(ออก)	ณ วันที่
	1 มกราคม				31 ธันวาคม
	2564				2564
<b>ราคาทุน</b>					
โปรแกรมคอมพิวเตอร์	184,352,954	215,000	-	-	184,567,954
โปรแกรมระหว่างพัฒนา	11,674,720	7,360,135	-	-	19,034,855
รวมราคาทุน	196,027,674	7,575,135	-	-	203,602,809
<b>ค่าตัดจำหน่ายสะสม</b>					
โปรแกรมคอมพิวเตอร์	(168,595,197)	(7,119,019)	-	-	(175,714,216)
รวมค่าตัดจำหน่ายสะสม	(168,595,197)	(7,119,019)	-	-	(175,714,216)
<b>สินทรัพย์ไม่มีตัวตน</b>	<u>27,432,477</u>				<u>27,888,593</u>



ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563

หน่วย : บาท

	งบการเงินรวม				ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563
	ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 มกราคม 2563	เพิ่มขึ้น	ลดลง	โอนเข้า (ออก)	
<b>ราคาทุน</b>					
โปรแกรมคอมพิวเตอร์	200,951,021	643,170	(746,843)	-	200,847,348
โปรแกรมระหว่างพัฒนา	15,601,165	4,490,356	-	-	20,091,521
รวมราคาทุน	216,552,186	5,133,526	(746,843)	-	220,938,869
<b>ค่าตัดจำหน่ายสะสม</b>					
โปรแกรมคอมพิวเตอร์	(167,635,672)	(11,419,988)	682,421	-	(178,373,239)
รวมค่าตัดจำหน่ายสะสม	(167,635,672)	(11,419,988)	682,421	-	(178,373,239)
ตัดรายการสินทรัพย์เนื่องจาก					
การเลิกกิจการของบริษัทย่อยทางอ้อม	-	(15,133,153)	-	-	(15,133,153)
<b>สินทรัพย์ไม่มีตัวตน</b>	48,916,514				27,432,477
<b>ค่าตัดจำหน่ายสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม</b>					
2564				บาท	7,119,019
2563				บาท	11,419,988

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 และ 2563 ราคาทุนของสินทรัพย์ไม่มีตัวตน ซึ่งหักค่าตัดจำหน่ายสะสมทั้งจำนวนแล้ว แต่ยังคงใช้งานอยู่ของบริษัท และบริษัทย่อยมีจำนวน 159.80 ล้านบาท และ 140.33 ล้านบาท ตามลำดับ





ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564

หน่วย : บาท

	งบการเงินเฉพาะกิจการ				ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564
	ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 มกราคม 2564	เพิ่มขึ้น	ลดลง	โอนเข้า (ออก)	
<b>ราคาทุน</b>					
โปรแกรมคอมพิวเตอร์	183,882,653	215,000	-	-	184,097,653
โปรแกรมระหว่างพัฒนา	11,674,720	7,360,134	-	-	19,034,854
รวมราคาทุน	195,557,373	7,575,134	-	-	203,132,507
<b>ค่าตัดจำหน่ายสะสม</b>					
โปรแกรมคอมพิวเตอร์	(168,313,016)	(7,024,958)	-	-	(175,337,974)
รวมค่าตัดจำหน่ายสะสม	(168,313,016)	(7,024,958)	-	-	(175,337,974)
<b>สินทรัพย์ไม่มีตัวตน</b>	27,244,357				27,794,533

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563

หน่วย : บาท

	งบการเงินเฉพาะกิจการ				ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563
	ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 มกราคม 2563	เพิ่มขึ้น	ลดลง	โอนเข้า (ออก)	
<b>ราคาทุน</b>					
โปรแกรมคอมพิวเตอร์	183,312,653	570,000	-	-	183,882,653
โปรแกรมระหว่างพัฒนา	11,444,364	230,356	-	-	11,674,720
รวมราคาทุน	194,757,017	800,356	-	-	195,557,373
<b>ค่าตัดจำหน่ายสะสม</b>					
โปรแกรมคอมพิวเตอร์	(158,487,070)	(9,825,946)	-	-	(168,313,016)
รวมค่าตัดจำหน่ายสะสม	(158,487,070)	(9,825,946)	-	-	(168,313,016)
<b>สินทรัพย์ไม่มีตัวตน</b>	36,269,947				27,244,357

ค่าตัดจำหน่ายสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31

ธันวาคม

2564

บาท

7,024,958

2563

บาท

9,825,946

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 และ 2563 ราคาทุนของสินทรัพย์ไม่มีตัวตนซึ่งหักค่าตัดจำหน่ายสะสมทั้งจำนวนแล้วแต่ยังคงใช้งานอยู่ของบริษัทมีจำนวน 159.80 ล้านบาท และ 140.33 ล้านบาท ตามลำดับ

**19. สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี**

สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี ณ วันที่ 31 ธันวาคม ประกอบด้วย

หน่วย : บาท

	งบการเงินรวมและ งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2564	2563
สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี	13,321,915	13,321,915

รายการเคลื่อนไหวของสินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีที่เกิดขึ้นในระหว่างปี มีดังนี้

หน่วย : บาท

	งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ			
	ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 มกราคม 2564	รายการที่รับรู้ ในกำไร หรือขาดทุน	รายการที่รับรู้ ในกำไร ขาดทุน เบ็ดเสร็จอื่น	ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564
สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี				
ค่าเพื่อผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้น	386,525	-	-	386,525
ภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน	12,935,390	-	-	12,935,390
รวม	13,321,915	-	-	13,321,915

หน่วย : บาท

	งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ			
	ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 มกราคม 2563	รายการที่รับรู้ ในกำไร หรือขาดทุน	รายการที่รับรู้ ในกำไร ขาดทุน เบ็ดเสร็จอื่น	ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563
สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี				
ค่าเพื่อหนี้สงสัยจะสูญ	386,525	-	-	386,525
ภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน	12,935,390	-	-	12,935,390
รวม	13,321,915	-	-	13,321,915

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564 และ 2563 กลุ่มบริษัทไม่มีค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้ในงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ เนื่องจากมีผลขาดทุนสุทธิ นอกจากนี้ กลุ่มบริษัทมิได้บันทึกสินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีสำหรับผลขาดทุนสะสมเพิ่มเติมในทั้งสองปี เนื่องจากผู้บริหารของบริษัทและบริษัทย่อยคาดว่าจะมีกำไรสุทธิทางภาษีในอนาคตไม่เพียงพอที่จะใช้ประโยชน์จากสินทรัพย์



ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีจากรายการขาดทุนสะสมได้ทั้งจำนวน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 และ 2563 สิ้นทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีจากผลขาดทุนสะสมสำหรับการเงินรวมมีจำนวน 1,722.36 ล้านบาท และ 1,729.73 ล้านบาท ตามลำดับ และสำหรับงบการเงินเฉพาะกิจการมีจำนวน 1,672.64 ล้านบาท และ 1,700.09 ล้านบาท ตามลำดับ

## 20. เงินกู้ยืม

เงินกู้ยืมจากผู้ถือหุ้น ณ วันที่ 31 ธันวาคม ประกอบด้วย

หน่วย : บาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2564	2563	2564	2563
ณ วันที่ 31 ธันวาคม				
เงินต้น (ดูหมายเหตุข้อ 32.1)	2,822,649,688	2,720,000,000	2,822,649,688	2,720,000,000
หัก ดอกเบี้ยจ่ายรอตัดบัญชี	(55,090,245)	-	(55,090,245)	-
รวม	2,767,559,443	2,720,000,000	2,767,559,443	2,720,000,000
หัก ส่วนที่ครบกำหนดภายในหนึ่งปี	-	(2,720,000,000)	-	(2,720,000,000)
รวมเงินกู้ยืมระยะยาวจากผู้ถือหุ้น	2,767,559,443	-	2,767,559,443	-

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

ต่อมาเมื่อวันที่ 30 มิถุนายน 2563 ที่ประชุมวิสามัญคณะกรรมการบริษัทครั้งที่ 6/2563 มีมติพิจารณาอนุมัติการต่ออายุสัญญาการทำรายการเกี่ยวข้องกับบุคคลเกี่ยวข้องของบริษัท โดยต่ออายุสัญญาจากเดิม 1 ปี เพิ่มเป็น 3 ปี ภายใต้วงเงินและเงื่อนไขเดิม ทั้งนี้การเข้าทำรายการเกี่ยวข้องดังกล่าวได้รับอนุมัติจากที่ประชุมผู้ถือหุ้นประจำปี 2563 ในวันที่ 6 สิงหาคม 2563 (ดูหมายเหตุข้อ 1.2.2)

เมื่อวันที่ 29 กันยายน 2564 ศาลล้มละลายกลางได้มีคำสั่งเห็นชอบด้วยแผนฟื้นฟูกิจการ ส่งผลให้เปลี่ยนแปลงระยะเวลาคงกำหนดชำระและอัตราดอกเบี้ยให้เป็นไปตามแผนฟื้นฟูกิจการ ด้วยเหตุนี้ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 เงินกู้ยืมระยะสั้นจากผู้ถือหุ้นจึงจัดประเภทใหม่เป็นเงินกู้ยืมระยะยาวจากผู้ถือหุ้น ทั้งนี้บริษัทได้พิจารณาปรับปรุงมูลหนี้ที่บริษัทได้บันทึกไว้สำหรับเงินกู้ยืมจากผู้ถือหุ้นที่ได้รับการยืนยันคำสั่งจากเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์ให้ชำระหนี้แก่เจ้าหนี้เงินกู้ยืม และวัดมูลค่าหนี้สินทางการเงินใหม่ด้วยมูลค่ายุติธรรมโดยใช้วิธีคิดลดกระแสเงินสดด้วยอัตราดอกเบี้ยตลาด

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 และ 2563 บริษัทมีดอกเบี้ยค้างจ่ายสำหรับเงินกู้ยืมจากผู้ถือหุ้น จำนวน 55.09 ล้านบาท และ 116.45 ล้านบาท ตามลำดับ

**21. เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น**

เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น ณ วันที่ 31 ธันวาคม ประกอบด้วย

หน่วย : บาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2564	2563	2564	2563
<b>ส่วนที่หมุนเวียน</b>				
เจ้าหนี้การค้า - กิจการที่เกี่ยวข้องกัน				
(ดูหมายเหตุข้อ 32.1)	31,157,764	85,371,514	31,157,764	85,371,514
เจ้าหนี้การค้า - กิจการอื่น	1,076,000,471	2,709,175,608	1,076,000,471	2,709,175,608
เจ้าหนี้อื่น - กิจการที่เกี่ยวข้องกัน				
(ดูหมายเหตุข้อ 32.1)	5,605,484	1,802,589	5,605,484	1,802,589
เจ้าหนี้อื่น - กิจการอื่น	349,286,637	163,189,694	349,221,412	163,109,395
รายได้ค่าโดยสารรับล่วงหน้า	198,211,321	186,020,151	198,211,321	186,020,151
เงินรับล่วงหน้าอื่น	74,532,491	90,672,755	74,532,491	90,672,755
ดอกเบี้ยค้างจ่าย - กิจการที่เกี่ยวข้องกัน				
(ดูหมายเหตุข้อ 32.1)	55,090,245	116,449,315	55,090,245	116,449,315
ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย	823,716,927	1,023,448,315	823,355,064	1,023,126,454
ภาษีเงินได้หัก ณ ที่จ่ายค้างจ่าย	28,966,181	4,949,618	28,966,181	4,949,468
รวมเจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้หมุนเวียนอื่น	<u>2,642,567,521</u>	<u>4,381,079,559</u>	<u>2,642,140,433</u>	<u>4,380,677,249</u>
<b>ส่วนที่ไม่หมุนเวียน</b>				
เจ้าหนี้การค้า - กิจการที่เกี่ยวข้องกัน				
(ดูหมายเหตุข้อ 32.1)	8,006,558	-	8,006,558	-
เจ้าหนี้การค้า - กิจการอื่น	675,189,185	-	675,189,185	-
เจ้าหนี้อื่น - กิจการที่เกี่ยวข้องกัน				
(ดูหมายเหตุข้อ 32.1)	789,332	-	789,332	-
เจ้าหนี้อื่น - กิจการอื่น	2,104,752	-	2,104,752	-
รวมเจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้ไม่หมุนเวียนอื่น	<u>686,089,827</u>	<u>-</u>	<u>686,089,827</u>	<u>-</u>
รวมเจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	<u>3,328,657,348</u>	<u>4,381,079,559</u>	<u>3,328,230,260</u>	<u>4,380,677,249</u>

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 บริษัทได้รับคำสั่งจากเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์ให้ชำระหนี้แก่เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่นบางส่วน โดยบริษัทปรับปรุงเจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่นให้เป็นไปตามมูลหนี้วันครบกำหนดชำระและอัตราดอกเบี้ยตามแผนฟื้นฟูกิจการ และคำสั่งจากเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์ จึงมีการปรับปรุงหนี้สินและจัดประเภทเป็นเจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่นส่วนที่ไม่หมุนเวียน

**22. เงินสำรองบำรุงรักษาเครื่องบินและประมาณการหนี้สินค่าซ่อมบำรุงเครื่องบิน****22.1 เงินสำรองบำรุงรักษาเครื่องบิน**

เงินสำรองบำรุงรักษาเครื่องบินคือเงินที่บริษัทและบริษัทย่อยจ่ายล่วงหน้าให้กับผู้ให้เช่าตามอัตราที่กำหนดในสัญญา โดยสามารถเบิกคืนเมื่อนำเครื่องบินไปซ่อมบำรุงเครื่องบินครั้งใหญ่ตามแผนการซ่อมบำรุงเครื่องบินตามเงื่อนไขที่กำหนดในสัญญา

เงินสำรองบำรุงรักษาเครื่องบิน ประกอบด้วย

หน่วย : บาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	สำหรับปีสิ้นสุด	สำหรับปีสิ้นสุด	สำหรับปีสิ้นสุด	สำหรับปีสิ้นสุด
	วันที่	วันที่	วันที่	วันที่
	31 ธันวาคม	31 ธันวาคม	31 ธันวาคม	31 ธันวาคม
	2564	2563	2564	2563
เงินสำรองบำรุงรักษาเครื่องบิน ณ วันต้นปี	6,292,715,783	8,342,408,284	6,292,715,783	5,650,730,869
<u>บวก</u> จ่ายเพิ่มระหว่างปี	522,507,338	1,122,738,549	522,507,338	822,323,562
ผลต่างจากอัตราแลกเปลี่ยน	762,503,775	(64,642,147)	762,503,775	(64,642,417)
<u>หัก</u> กลับรายการระหว่างปี	(1,379,396,346)	(55,366,649)	(1,379,396,346)	(55,366,649)
<u>หัก</u> รับคืนจากผู้ให้เช่าระหว่างปี	-	(60,329,582)	-	(60,329,582)
<u>หัก</u> ปรับปรุงผลจากการแก้ไขสัญญาเช่า	(266,931,394)	-	(266,931,394)	-
ตัดรายการสินทรัพย์เนื่องจากการเลิกกิจการ				
ของบริษัทย่อยทางอ้อม	-	(2,992,092,672)	-	-
เงินสำรองบำรุงรักษาเครื่องบินระยะยาว ณ วันสิ้นปี	<u>5,931,399,156</u>	<u>6,292,715,783</u>	<u>5,931,399,156</u>	<u>6,292,715,783</u>

**22.2 ประมาณการหนี้สินค่าซ่อมบำรุงเครื่องบินตามแผนการซ่อมบำรุง**

ประมาณการหนี้สินค่าซ่อมบำรุงเครื่องบินตามแผนการซ่อมบำรุง ประกอบด้วย

หน่วย : บาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	สำหรับปีสิ้นสุด	สำหรับปีสิ้นสุด	สำหรับปีสิ้นสุด	สำหรับปีสิ้นสุด
	วันที่	วันที่	วันที่	วันที่
	31 ธันวาคม	31 ธันวาคม	31 ธันวาคม	31 ธันวาคม
	2564	2563	2564	2563
ประมาณการหนี้สินค่าซ่อมบำรุงเครื่องบินตาม				
แผนการซ่อมบำรุง ณ วันต้นปี	6,668,666,179	8,793,346,169	6,668,666,179	5,572,635,402
<u>บวก</u> เพิ่มขึ้นในระหว่างปี - รับรู้เป็นค่าใช้จ่ายสำหรับปี	1,232,074,407	1,489,044,598	1,232,074,407	1,188,629,342
<u>หัก</u> กลับรายการระหว่างปี	(1,822,861,230)	(55,906,989)	(1,822,861,230)	(55,906,989)
<u>หัก</u> ค่าซ่อมบำรุงเครื่องบินที่จ่ายจริงระหว่างปี	-	(36,691,576)	-	(36,691,576)
ตัดรายการหนี้สินเนื่องจากการเลิกกิจการ				
ของบริษัทย่อยทางอ้อม	-	(3,521,126,023)	-	-
ประมาณการหนี้สินค่าซ่อมบำรุงเครื่องบินตาม				
แผนการซ่อมบำรุงระยะยาว ณ วันสิ้นปี	<u>6,077,879,356</u>	<u>6,668,666,179</u>	<u>6,077,879,356</u>	<u>6,668,666,179</u>

**22.3 ประมาณการหนี้สินค่าปรับสภาพเครื่องบินและค่าซ่อมบำรุงเครื่องบิน**

ประมาณการหนี้สินค่าปรับสภาพเครื่องบินและค่าซ่อมบำรุงเครื่องบิน ประกอบด้วย

หน่วย : บาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	สำหรับปีสิ้นสุด	สำหรับปีสิ้นสุด	สำหรับปีสิ้นสุด	สำหรับปีสิ้นสุด
	วันที่	วันที่	วันที่	วันที่
	31 ธันวาคม	31 ธันวาคม	31 ธันวาคม	31 ธันวาคม
	2564	2563	2564	2563
ประมาณการหนี้สินค่าปรับสภาพเครื่องบิน				
และค่าซ่อมบำรุงเครื่องบิน ณ วันต้นปี	169,139,353	197,509,028	169,139,353	163,684,721
<u>บวก</u> เพิ่มขึ้นระหว่างปี - รับรู้เป็น				
ค่าใช้จ่ายสำหรับปี	244,529,412	77,749,722	244,529,412	69,121,378
<u>หัก</u> กลับรายการระหว่างปี	(40,258,570)	(35,953,257)	(40,258,570)	(35,953,257)
<u>หัก</u> ค่าซ่อมบำรุงที่จ่ายจริงระหว่างปี	(56,209,084)	(27,713,488)	(56,209,084)	(27,713,488)
ตัดรายการหนี้สินเนื่องจากการเลิกกิจการ				
ของบริษัทย่อยทางอ้อม	-	(42,452,651)	-	-
ประมาณการหนี้สินค่าปรับสภาพเครื่องบิน				
และค่าซ่อมบำรุงเครื่องบิน ณ วันสิ้นปี	317,201,111	169,139,354	317,201,111	169,139,354
<u>หัก</u> ประมาณการหนี้สินค่าปรับสภาพเครื่องบิน				
และค่าซ่อมบำรุงเครื่องบินระยะสั้น ณ วันสิ้นปี	(81,123,710)	(80,859,868)	(81,123,710)	(80,859,868)
ประมาณการหนี้สินค่าปรับสภาพเครื่องบิน				
และค่าซ่อมบำรุงเครื่องบินระยะยาว ณ วันสิ้นปี	236,077,401	88,279,486	236,077,401	88,279,486

**23. ประมาณการหนี้สินสำหรับผลประโยชน์พนักงาน**

ประมาณการหนี้สินสำหรับผลประโยชน์พนักงาน ณ วันที่ 31 ธันวาคม ประกอบด้วย

หน่วย : บาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2564	2563	2564	2563
ผลประโยชน์เมื่อเกษียณอายุ	60,324,007	98,464,813	60,324,007	98,464,813
ผลประโยชน์ระยะยาวอื่น - เงินสะสมสำหรับพนักงาน	8,704,564	8,669,752	8,704,564	8,669,752
<b>รวม</b>	<b>69,028,571</b>	<b>107,134,565</b>	<b>69,028,571</b>	<b>107,134,565</b>



## 23.1 ผลประโยชน์หลังออกจางานของพนักงาน

การเปลี่ยนแปลงของภาระผูกพันผลประโยชน์หลังออกจางานของพนักงาน ประกอบด้วย

หน่วย : บาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	สำหรับปีสิ้นสุด	สำหรับปีสิ้นสุด	สำหรับปีสิ้นสุด	สำหรับปีสิ้นสุด
	วันที่ 31 ธันวาคม 2564	วันที่ 31 ธันวาคม 2563	วันที่ 31 ธันวาคม 2564	วันที่ 31 ธันวาคม 2563
ภาระผูกพันผลประโยชน์หลังออกจางาน				
ของพนักงาน ณ วันต้นปี	98,464,813	180,388,278	98,464,813	168,403,595
เงินสดจ่ายผลประโยชน์พนักงาน	(29,034,114)	(41,448,288)	(29,034,114)	(26,830,917)
ต้นทุนบริการปัจจุบันและดอกเบี้ย	27,041,442	55,283,532	27,041,442	52,650,844
กำไรจากการประมาณการตาม				
หลักคณิตศาสตร์ประกันภัย	(36,148,134)	(95,758,709)	(36,148,134)	(95,758,709)
ภาระผูกพันผลประโยชน์หลังออกจางาน				
ของพนักงาน ณ วันสิ้นปี	60,324,007	98,464,813	60,324,007	98,464,813
ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์หลังออกจางานของพนักงานที่รับรู้ในงบกำไรหรือขาดทุนสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม มีดังนี้				

หน่วย : บาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2564	2563	2564	2563
ต้นทุนบริการปัจจุบัน	26,028,743	51,639,009	26,028,743	49,162,741
ต้นทุนดอกเบี้ย	1,012,699	3,644,523	1,012,699	3,488,103
รวม	27,041,442	55,283,532	27,041,442	52,650,844

ข้อสมมติหลักในการประมาณการตามหลักการคณิตศาสตร์ประกันภัย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 และ 2563 มีดังต่อไปนี้

	งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2564	2563
	ร้อยละต่อปี	ร้อยละต่อปี
อัตราคิดลด	1.56	1.14
อัตราการเพิ่มขึ้นของเงินเดือน	1.50	1.50
อัตราการหมุนเวียนพนักงาน	0 - 16.00	0 - 16.00
	(ขึ้นอยู่กับอายุของพนักงาน)	(ขึ้นอยู่กับอายุของพนักงาน)
อัตรามรณะ	TMO2017	TMO2017
	(ตารางมรณะไทยปี 2560)	(ตารางมรณะไทยปี 2560)





ข้อสมมติที่สำคัญในการกำหนดภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงานตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย ประกอบด้วย อัตราคิดลด อัตราการเพิ่มขึ้นของเงินเดือน อัตราการหมุนเวียนของพนักงาน และอัตราภาระ

การวิเคราะห์ความอ่อนไหวด้านล่างได้พิจารณาจากการเปลี่ยนแปลงในแต่ละข้อสมมติในการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัยที่เกี่ยวข้องที่อาจเป็นไปได้อย่างสมเหตุสมผล ณ วันสิ้นรอบระยะเวลารายงานในขณะข้อสมมติอื่นคงที่

ผลกระทบต่อภาระผูกพันผลประโยชน์ของพนักงาน เพิ่มขึ้น / (ลดลง) ณ วันที่ 31 ธันวาคม มีดังนี้

	หน่วย : บาท	
	ผลกระทบต่อภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน	
	เพิ่มขึ้น (ลดลง)	
	งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2564	2563
อัตราคิดลด - เพิ่มขึ้นร้อยละ 1	(4,601,440)	(7,703,292)
อัตราคิดลด - ลดลงร้อยละ 1	5,397,660	9,151,967
อัตราการเพิ่มขึ้นของเงินเดือน - เพิ่มขึ้นร้อยละ 1	4,143,520	7,500,894
อัตราการเพิ่มขึ้นของเงินเดือน - ลดลงร้อยละ 1	(3,565,930)	(6,403,561)
อัตราการหมุนเวียนพนักงาน - เพิ่มขึ้นร้อยละ 1	(5,042,050)	(8,348,949)
อัตราการหมุนเวียนพนักงาน - ลดลงร้อยละ 1	4,023,964	6,575,013
การมีชีวิตรอยู่ - เพิ่มขึ้น 1 ปี	285,141	496,282
การมีชีวิตรอยู่ - ลดลง 1 ปี	(282,330)	(491,240)

การวิเคราะห์ความอ่อนไหวข้างต้นอาจไม่ได้แสดงถึงการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นจริงในภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน เนื่องจากการยากที่การเปลี่ยนแปลงข้อสมมติต่างๆ จะเกิดขึ้นแยกต่างหากจากข้อสมมติอื่นซึ่งอาจมีความสัมพันธ์กัน

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



## 23.2 ผลประโยชน์ระยะยาวอื่น - เงินสะสมสำหรับนักบิน

การเปลี่ยนแปลงของผลประโยชน์ระยะยาวอื่น - เงินสะสมสำหรับนักบิน ประกอบด้วย

หน่วย : บาท

	งบการเงินรวมและ งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม
	2564	2563
ผลประโยชน์ระยะยาวอื่น - เงินสะสมสำหรับนักบิน ณ วันต้นปี	8,669,752	8,276,546
<u>บวก</u> เพิ่มขึ้นในระหว่างปี - รับรู้เป็นค่าใช้จ่ายสำหรับปี	824,857	844,981
<u>หัก</u> เงินสดจ่าย - เงินสะสมสำหรับนักบิน	(1,009,938)	(262,099)
<u>หัก</u> กลับรายการระหว่างปี	219,892	(189,676)
ผลประโยชน์ระยะยาวอื่น - เงินสะสมสำหรับนักบิน ณ วันสิ้นปี	<u>8,704,563</u>	<u>8,669,752</u>

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

**24. หนี้สินตามสัญญาเช่า**

หนี้สินตามสัญญาเช่า ณ วันที่ 31 ธันวาคม ประกอบด้วย

หน่วย : บาท

	งบการเงินรวมและ งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2564	2563
<b>การวิเคราะห์ตามการครบกำหนด:</b>		
ปีที่ 1	757,288,650	13,478,491,926
ปีที่ 2 - 5	4,692,902,560	229,455,967
ถัดจากปีที่ 5	7,310,045,253	-
	<u>12,760,236,463</u>	<u>13,707,947,893</u>
หัก ดอกเบี้ยรอตัดบัญชี	(3,809,498,711)	(2,013,667,156)
<b>รวม</b>	<u>8,950,737,752</u>	<u>11,694,280,737</u>
<b>การจัดประเภท:</b>		
ไม่หมุนเวียน	8,715,503,268	234,889,872
หมุนเวียน	235,234,484	11,459,390,865
<b>รวม</b>	<u>8,950,737,752</u>	<u>11,694,280,737</u>

เมื่อวันที่ 30 กรกฎาคม 2563 บริษัทได้ยื่นคำร้องขอฟื้นฟูกิจการของบริษัทและได้เสนอผู้จัดทำแผนฟื้นฟูกิจการต่อศาลล้มละลายกลาง และศาลล้มละลายกลางได้มีคำสั่งรับคำร้องขอฟื้นฟูกิจการไว้พิจารณาแล้วในวันเดียวกัน (ดูหมายเหตุข้อ 4) ส่งผลให้บริษัทเข้าสู่กระบวนการฟื้นฟูกิจการ ซึ่งถือเป็นเหตุให้ผิติดนัดชำระหนี้สินที่ค้าง และหนี้สินที่ทยอยถึงกำหนดชำระจนกระทั่งเป็นเหตุให้เข้าเงื่อนไขการผิติดนัดชำระหนี้สินตามสัญญาเช่าระยะยาว ซึ่งถือเป็นเหตุที่ส่งผลให้เจ้าหนี้ตามสัญญาเช่ามีสิทธิเรียกหนี้สินตามสัญญาเช่าทั้งหมดคืนได้ทันที ด้วยเหตุนี้ หนี้สินตามสัญญาเช่าส่วนที่ถึงกำหนดชำระเกินกว่าหนึ่งปีจำนวน 11,459.39 ล้านบาท ได้ถูกจัดประเภทเป็นหนี้สินหมุนเวียนตามเงื่อนไขที่ระบุไว้ในสัญญาในงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563

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

**25. การจัดการส่วนทุน**

วัตถุประสงค์ในการบริหารทุนของบริษัทและบริษัทย่อยเป็นไปเพื่อการดำรงไว้ซึ่งความสามารถในการดำเนินงานอย่างต่อเนื่องของบริษัทและบริษัทย่อยเพื่อสร้างผลตอบแทนต่อผู้ถือหุ้นและเป็นประโยชน์ต่อผู้ที่มีส่วนได้เสียอื่น



นอกจากนี้บริษัทรักษาระดับทุนให้เป็นไปตามข้อกำหนดการดำรงอัตราส่วนทางการเงินภายใต้สัญญาวงเงินสินเชื่อหนังสือคำประกันที่ทำไว้กับสถาบันการเงินแห่งหนึ่ง (ดูหมายเหตุข้อ 33.2)

## 26. ทุนเรือนหุ้น

มูลค่าหุ้น ต่อหุ้น (บาท)	งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ			
	สำหรับปีสิ้นสุด		สำหรับปีสิ้นสุด	
	วันที่ 31 ธันวาคม 2564		วันที่ 31 ธันวาคม 2563	
	จำนวนหุ้น	จำนวนเงิน (บาท)	จำนวนหุ้น	จำนวนเงิน (บาท)
<b>ทุนจดทะเบียน</b>				
ณ วันที่ 1 มกราคม				
หุ้นสามัญ	1	4,197,166,631	4,197,166,631	3,408,049,800
จดทะเบียนลดทุนวันที่ 21 มกราคม 2563	1	-	-	(99,030,527)
จดทะเบียนเพิ่มทุนวันที่ 18 กุมภาพันธ์ 2563	1	-	-	888,147,358
<b>หุ้นสามัญ ณ วันที่ 31 ธันวาคม</b>	<b>1</b>	<b>4,197,166,631</b>	<b>4,197,166,631</b>	<b>4,197,166,631</b>
<b>ทุนที่ออกและชำระแล้ว</b>				
ณ วันที่ 1 มกราคม				
หุ้นสามัญ	1	3,729,186,806	3,729,186,806	3,108,515,756
เพิ่มทุนวันที่ 11 กุมภาพันธ์ 2563	1	-	-	620,670,967
เพิ่มทุนวันที่ 9 มิถุนายน 2563	1	-	-	83
<b>หุ้นสามัญ ณ วันที่ 31 ธันวาคม</b>	<b>1</b>	<b>3,729,186,806</b>	<b>3,729,186,806</b>	<b>3,729,186,806</b>

เมื่อวันที่ 14 มกราคม 2563 ที่ประชุมวิสามัญผู้ถือหุ้น ครั้งที่ 1/2563 ของบริษัทมีมติพิจารณาอนุมัติในเรื่องดังต่อไปนี้

- อนุมัติให้ลดทุนจดทะเบียนของบริษัท ด้วยการลดหุ้นสามัญในส่วนที่ยังไม่ได้มีการออกจำหน่ายจำนวน 99.03 ล้านบาท จากทุนจดทะเบียนเดิม จำนวน 3,408.05 ล้านบาท เป็นทุนจดทะเบียนใหม่จำนวน 3,309.02 ล้านบาท
- อนุมัติให้เพิ่มทุนจดทะเบียนของบริษัท เพื่อรองรับการจัดสรรหุ้นสามัญเพิ่มทุนให้แก่ผู้ถือหุ้นเดิมตามสัดส่วนจำนวนหุ้นที่ผู้ถือหุ้นแต่ละรายถืออยู่ (Rights Offering) รวม 888.15 ล้านบาท จากทุนจดทะเบียนเดิมจำนวน 3,309.02 ล้านบาท เป็นทุนจดทะเบียนใหม่จำนวน 4,197.17 ล้านบาท โดยการออกหุ้นสามัญเพิ่มทุนจำนวน 888.15 ล้านหุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 1 บาท รวมทั้งอนุมัติการแก้ไขเพิ่มเติมหนังสือบริคณห์สนธิของบริษัทข้อ 4 เพื่อให้สอดคล้องกับการเพิ่มทุนจดทะเบียนของบริษัทข้างต้น โดยบริษัทกำหนดสัดส่วนในการจัดสรรหุ้นสามัญเพิ่มทุนในอัตรา 3.50 หุ้นเดิม ต่อ 1 หุ้นใหม่ ในราคาเสนอขายหุ้นละ 2.50 บาท

เมื่อวันที่ 11 กุมภาพันธ์ 2563 บริษัทได้รับเงินเพิ่มทุนจำนวนเงิน 1,551.68 ล้านบาท โดยเป็นทุนที่ออกและเรียกชำระจำนวน 620.67 ล้านหุ้น ในราคาหุ้นละ 2.50 บาท จากหุ้นที่ตราไว้ 1 บาท ทำให้มีส่วนเกินมูลค่าหุ้นจำนวน 931.01 ล้านบาท โดยบริษัทได้จดทะเบียนเพิ่มทุนชำระแล้วจำนวน 3,729.19 ล้านบาท กับกระทรวงพาณิชย์ เมื่อวันที่ 18 กุมภาพันธ์ 2563



เมื่อวันที่ 9 มิถุนายน 2563 บริษัทได้รับเงินเพิ่มทุนจากการใช้สิทธิตามใบสำคัญแสดงสิทธิ NOK-W1 (ครั้งสุดท้าย) จำนวน 264.42 บาท โดยเป็นทุนที่ออกและเรียกชำระจำนวน 83 หุ้น ในราคาหุ้นละ 3.18574 บาท จากหุ้นที่ตราไว้ 1 บาท ทำให้มีส่วนเกินมูลค่าหุ้นจำนวน 181.42 บาท โดยบริษัทได้จดทะเบียนเพิ่มทุนชำระแล้วจำนวน 83 บาท กับกระทรวงพาณิชย์ เมื่อวันที่ 9 มิถุนายน 2563

### ส่วนเกินมูลค่าหุ้น

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

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 และ 2563 บริษัทมีส่วนเกินมูลค่าหุ้นจำนวน 6,720.79 ล้านบาท และ 6,720.79 ล้านบาท ตามลำดับ

### 27. ทุนสำรองตามกฎหมาย

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

### 28. รายได้อื่น - อื่นๆ

รายได้อื่น - อื่นๆ ประกอบด้วย

หน่วย : บาท

	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2564	2563	2564	2563
รายได้ค่าสินไหมทดแทนจากบริษัทประกันภัย	22,159,801	1,359,965	22,159,801	1,359,965
กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยน	-	67,609,780	-	67,609,780
รับคืนค่าซ่อมแซมเครื่องบินและเครื่องยนต์	-	2,056,736	-	2,056,736
รายได้ค่าธรรมเนียมอื่น	11,581,792	35,949,644	11,581,792	35,949,644
อื่นๆ	87,963,456	36,592,622	87,963,456	36,592,622
รวม	<u>121,705,049</u>	<u>143,568,747</u>	<u>121,705,049</u>	<u>143,568,747</u>

**29. กำไร (ขาดทุน) ต่อหุ้นขั้นพื้นฐาน**

กำไร (ขาดทุน) ต่อหุ้นขั้นพื้นฐานคำนวณจากกำไร (ขาดทุน) สำหรับปีที่เป็นส่วนของผู้ถือหุ้นสามัญของบริษัทและจำนวนหุ้นสามัญที่ออกจำหน่ายแล้วระหว่างปีโดยวิธีถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก

จำนวนหุ้นสามัญที่ออกจำหน่ายแล้วถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม แสดงการคำนวณดังนี้

	งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม	
	2564	2563
จำนวนหุ้นสามัญที่ออก ณ วันที่ 1 มกราคม	3,729,186,806	3,108,515,756
ผลกระทบจากหุ้นที่ออกจำหน่าย วันที่ 18 กุมภาพันธ์ 2563	-	537,575,674
ผลกระทบจากการใช้ใบแสดงสิทธิที่จะซื้อหุ้นสามัญ	-	46
จำนวนหุ้นสามัญโดยวิธีถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก (ขั้นพื้นฐาน)	3,729,186,806	3,646,091,476

กำไร (ขาดทุน) ต่อหุ้นขั้นพื้นฐานสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม แสดงการคำนวณดังนี้

	งบการเงินรวม สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม					
	การดำเนินงานต่อเนื่อง		การดำเนินงานที่ยกเลิก		รวม	
	2564	2563	2564	2563	2564	2563
กำไร (ขาดทุน) สุทธิ (บาท)	(1,435,534,351)	(8,489,178,814)	-	497,929,639	(1,435,534,351)	(7,991,249,175)
จำนวนหุ้นสามัญ (หุ้น)	3,729,186,806	3,646,091,476	-	3,646,091,476	3,729,186,806	3,646,091,476
กำไร (ขาดทุน) ต่อหุ้นขั้นพื้นฐาน (บาทต่อหุ้น)	(0.38)	(2.33)	-	0.14	(0.38)	(2.19)

	งบการเงินเฉพาะกิจการ สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม	
	2564	2563
ขาดทุนสุทธิ (บาท)	(1,463,490,394)	(9,536,993,197)
จำนวนหุ้นสามัญ (หุ้น)	3,729,186,806	3,646,091,476
ขาดทุนต่อหุ้นขั้นพื้นฐาน (บาทต่อหุ้น)	(0.39)	(2.62)

**30. กองทุนสำรองเลี้ยงชีพ**

บริษัทได้จัดตั้งกองทุนสำรองเลี้ยงชีพขึ้น โดยหักจากเงินเดือนของพนักงานส่วนหนึ่งและบริษัทจ่ายสมทบอีกส่วนหนึ่ง กองทุนดังกล่าวได้จดทะเบียนเป็นกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ ตามพระราชบัญญัติกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ พ.ศ. 2530



เมื่อเดือนเมษายน 2563 บริษัทเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ยเงินสมทบกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ จากเดิมบริษัทจ่ายสมทบอัตราร้อยละ 5 เปลี่ยนเป็นอัตราร้อยละ 2 ต่อมา ในเดือนพฤษภาคม - ธันวาคม 2563 เปลี่ยนอัตราดอกเบี้ยเงินสมทบจากเดิมอัตราร้อยละ 2 เป็นบริษัทหยุดสมทบกองทุนสำรองเลี้ยงชีพในส่วนของบริษัท

ในระหว่างปี 2564 บริษัทมีการเปลี่ยนแปลงการจ่ายเงินสมทบกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ และ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 บริษัทหยุดสมทบกองทุนสำรองเลี้ยงชีพในส่วนของบริษัท

บริษัทจ่ายสมทบเงินเข้ากองทุนสำรองเลี้ยงชีพและบันทึกเป็นค่าใช้จ่ายในงบกำไรขาดทุนและกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น ดังนี้

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2564	2563	2564	2563
	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม			
	0.70	6.52	0.70	3.64

หน่วย : ล้านบาท

### 31. ค่าใช้จ่ายตามลักษณะ

ค่าใช้จ่ายตามลักษณะที่สำคัญสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม มีดังต่อไปนี้

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2564	2563	2564	2563
	หน่วย : บาท			
ค่าน้ำมันเครื่องบิน	642,602,880	2,080,118,053	642,602,880	1,547,972,061
ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน	392,232,532	1,293,659,962	392,232,532	806,011,924
ค่าบริการภาคพื้น และค่าบริการการบิน	254,353,376	949,357,553	254,353,376	661,200,996
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับนักบินและลูกเรือ	57,784,600	301,589,543	57,784,600	221,049,092
ค่าซ่อมบำรุงอากาศยาน	995,428,481	1,969,630,362	995,428,481	1,549,932,805
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	1,572,229,342	2,410,869,352	1,572,135,282	2,033,881,031
ค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่	429,603,186	337,409,846	429,603,186	337,409,846
ค่าสินค้าและพัสดุใช้ไป	5,807,462	31,312,729	5,807,462	26,946,815
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการขายและโฆษณา	105,309,283	136,650,928	105,309,283	123,257,602
ค่าใช้จ่ายด้านประกันภัย	98,041,998	98,179,182	98,041,998	84,880,338
ค่าธรรมเนียมบัตรเครดิต	11,231,510	25,397,926	11,231,510	25,397,926
ค่าใช้จ่ายศูนย์บริการข้อมูลลูกค้า	32,146,821	45,515,422	32,146,821	45,515,422
ค่าขนส่งผู้โดยสาร	8,212,865	20,326,387	8,212,865	20,326,387
ค่าปรับจากการยกเลิกสัญญาและ	20,485,174	851,401,352	20,485,174	851,401,352
ค่าความเสียหายจากข้อพิพาท				
ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยน	1,482,794,570	-	1,482,794,570	-
อื่นๆ	244,747,187	377,284,926	244,304,761	377,284,926





## 32. รายการระหว่างบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกัน

บริษัทมีรายการบัญชีที่เกิดขึ้นกับบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกันโดยการมีผู้ถือหุ้นร่วมกันหรือมีกรรมกร่วมกันซึ่งเป็นรายการตามปกติธุรกิจและเป็นไปตามข้อตกลงร่วมกันระหว่างบริษัทและบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกัน

บุคคลและกิจการที่เกี่ยวข้องกันที่สำคัญ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 และ 2563 ประกอบด้วย

บริษัท	ประเภทธุรกิจ	ลักษณะความสัมพันธ์
บริษัท สายการบินนกสกู๊ต จำกัด*	ขนส่งผู้โดยสาร ขนส่งสินค้าและไปรษณียภัณฑ์ทางอากาศ	บริษัทย่อยทางอ้อม
บริษัท นกมั่งคั่ง จำกัด	ขนส่งผู้โดยสาร ขนส่งสินค้าและไปรษณียภัณฑ์ทางอากาศ	บริษัทย่อย
บริษัท นกฮอลิเดย์ จำกัด	นำเที่ยวและธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการนำเที่ยว	บริษัทย่อย
บริษัท ไฟล์ท เทอร์นิ่ง (ประเทศไทย) จำกัด	ให้บริการฝึกอบรมนักบิน	ถือหุ้นโดยบริษัท
Air Black Box Asia Pacific Pte Ltd.	พัฒนาระบบการจองบัตรโดยสารระหว่างสายการบิน	กิจการร่วมค้า
บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)	ธุรกิจสายการบิน	ผู้ถือหุ้น
บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด	ธุรกิจสายการบิน	ผู้ถือหุ้นกลุ่มเดียวกัน
บริษัท ดอนเมือง อินเตอร์เนชั่นแนล แอร์พอร์ท โอเตล จำกัด	ธุรกิจโรงแรม	ผู้ถือหุ้นกลุ่มเดียวกัน
บริษัท ไทยไฟล์ท เทอร์นิ่ง จำกัด	ธุรกิจจัดอบรมนักบิน	ผู้ถือหุ้นกลุ่มเดียวกัน
บริษัท หาดทิพย์ จำกัด (มหาชน)***	การผลิตและจำหน่ายเครื่องบิน	คู่สมรสของกรรมการร่วมกัน
บริษัท แอดวานซ์ เมดิคอลเซนเตอร์ จำกัด**	กิจกรรมโรงพยาบาล	กรรมการร่วมกัน
บริษัท หลักทรัพย์ โอรา จำกัด (มหาชน)	ธุรกิจบริการซื้อขายหลักทรัพย์	ผู้ถือหุ้นและกรรมการร่วมกัน
บริษัท โอรา แอดไวเซอร์ จำกัด	ธุรกิจให้บริการที่ปรึกษา	ผู้ถือหุ้นและกรรมการร่วมกัน
บริษัท สำนักงานกฎหมายสยามซิตี้ ดีอาร์ จำกัด****	ธุรกิจให้บริการด้านกฎหมาย	กรรมการร่วมกัน
บริษัท สำนักงานกฎหมายสยามซิตี้ จีพี จำกัด****	ธุรกิจให้บริการด้านกฎหมาย	กรรมการร่วมกัน
บริษัท เมืองไทยประกันภัย จำกัด (มหาชน)**	ธุรกิจการประกันภัย	กรรมการร่วมกัน
บริษัท มิลล์คอน สตีล จำกัด (มหาชน)***	ผลิตและจำหน่ายผลิตภัณฑ์เหล็ก	กรรมการร่วมกัน
บริษัท เจ แม็กซ์ คอร์ปอเรชั่น จำกัด	ธุรกิจจัดการและให้เช่าสิ่งหามทรัพย์	กรรมการร่วมกัน
บริษัท ซีเอ็ดยูเคชั่น จำกัด (มหาชน)	ธุรกิจผลิตและจัดจำหน่ายหนังสือ สิ่งพิมพ์	กรรมการร่วมกัน
บริษัท ชัมมิท โอโต บอดี้ อินดัสตรี จำกัด	ธุรกิจผลิตชิ้นส่วนและอุปกรณ์เสริมอื่นๆ สำหรับรถยนต์	กรรมการร่วมกัน
บริษัท แกรนท์ ธอนตัน สเตเชี่ยลิสท์ แอ็ดไวซอรี่ เซอร์วิส จำกัด*****	ธุรกิจบริการที่ปรึกษาการลงทุน	กรรมการร่วมกัน
บริษัท เอสซีแอล นิชิมูระ แอนด์ อาซาฮี จำกัด****	ธุรกิจให้บริการด้านกฎหมายและภาษี	กรรมการร่วมกัน

\* ถือเป็นบริษัทย่อยทางอ้อมจนถึงวันที่ 29 กรกฎาคม 2563 ซึ่งเป็นวันที่สูญเสียอำนาจควบคุมในบริษัทย่อยทางอ้อม

\*\* ถือเป็นกิจการที่เกี่ยวข้องกันจนถึงวันที่ 11 พฤศจิกายน 2563 ซึ่งเป็นวันที่ไม่มีกรรมการร่วมกัน

\*\*\* ถือเป็นกิจการที่เกี่ยวข้องกันจนถึงวันที่ 8 กุมภาพันธ์ 2564 ซึ่งเป็นวันที่ไม่มีกรรมการร่วมกัน

\*\*\*\*ถือเป็นกิจการที่เกี่ยวข้องกันจนถึงวันที่ 5 เมษายน 2564 ต่อมามีการควบรวมกิจการ เปลี่ยนเป็นบริษัท เอสซีแอล นิชิมูระ แอนด์ อาซาฮี จำกัด

\*\*\*\*\* ถือเป็นกิจการที่เกี่ยวข้องกันจนถึงวันที่ 29 กันยายน 2564 ซึ่งเป็นวันที่ไม่มีกรรมการร่วมกัน



## 32.1 ยอดคงเหลือกับกิจการที่เกี่ยวข้องกัน มีดังนี้

หน่วย : บาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	ณ วันที่	ณ วันที่	ณ วันที่	ณ วันที่
	31 ธันวาคม	31 ธันวาคม	31 ธันวาคม	31 ธันวาคม
	2564	2563	2564	2563
<b>ลูกหนี้การค้า - กิจการที่เกี่ยวข้องกัน (ดูหมายเหตุข้อ 7.1)</b>				
บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด	81,750	70,950	81,750	70,950
บริษัท สายการบินนกสกู๊ต จำกัด	62,468,719	62,468,531	62,468,719	62,468,531
บริษัท หาดทิพย์ จำกัด (มหาชน)	-	146,610	-	146,610
บริษัท นกฮอว์ลีย์ จำกัด	-	-	358,2	358,212
บริษัท ซีเอ็ดยูเคชั่น จำกัด (มหาชน)	-	7,949	-	7,949
รวม	62,550,469	62,694,040	62,908,681	63,052,252
<b>หัก</b> ค่าเผื่อผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้น	(62,544,563)	(62,545,672)	(62,902,775)	(62,903,884)
รวม	5,906	148,368	5,906	148,368
<b>ดอกเบี้ยค้างรับ - กิจการที่เกี่ยวข้องกัน (ดูหมายเหตุข้อ 7.1)</b>				
บริษัท นกมั่งคั่ง จำกัด	-	-	88,952,459	28,952,459
บริษัท สายการบินนกสกู๊ต จำกัด	14,656,438	14,656,438	-	-
<b>หัก</b> ค่าเผื่อผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้น	(14,656,438)	(14,656,438)	(88,952,459)	(28,952,459)
รวม	-	-	-	-
<b>เงินทรองจ่าย - กิจการที่เกี่ยวข้องกัน (ดูหมายเหตุข้อ 7.1)</b>				
บริษัท นกมั่งคั่ง จำกัด	-	-	1,446,667	1,314,062
บริษัท นกฮอว์ลีย์ จำกัด	-	-	747,542	478,232
รวม	-	-	2,194,209	1,792,294
<b>ลูกหนี้อื่น - กิจการที่เกี่ยวข้องกัน (ดูหมายเหตุข้อ 7.1)</b>				
บริษัท สายการบินนกสกู๊ต จำกัด	243,872,683	243,818,991	243,872,683	243,818,991
<b>หัก</b> ค่าเผื่อผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้น		(243,818,991)		(243,818,991)
	(243,872,683)		(243,872,683)	
รวม	-	-	-	-
<b>เงินให้กู้ยืมระยะสั้นแก่กิจการที่เกี่ยวข้องกัน (ดูหมายเหตุข้อ 8)</b>				
บริษัท นกมั่งคั่ง จำกัด	-	-	400,000,000	400,000,000
<b>หัก</b> ค่าเผื่อผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้น	-	-	(400,000,000)	(400,000,000)
รวม	-	-	-	-
<b>เงินให้กู้ยืมระยะยาวแก่กิจการที่เกี่ยวข้องกัน (ดูหมายเหตุข้อ 15)</b>				
บริษัท นกมั่งคั่ง จำกัด	-	-	1,460,000,000	1,460,000,000
<b>หัก</b> ค่าเผื่อผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้น	-	-	(1,460,000,000)	(1,460,000,000)



หน่วย : บาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	ณ วันที่	ณ วันที่	ณ วันที่	ณ วันที่
	31 ธันวาคม	31 ธันวาคม	31 ธันวาคม	31 ธันวาคม
	2564	2563	2564	2563
รวม	-	-	-	-



หน่วย : บาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	ณ วันที่	ณ วันที่	ณ วันที่	ณ วันที่
	31 ธันวาคม	31 ธันวาคม	31 ธันวาคม	31 ธันวาคม
	2564	2563	2564	2563
<b>สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น</b>				
<b>- ดอกเบี้ยค้างรับ - กิจกรรมที่เกี่ยวข้องกัน (ดูหมายเหตุข้อ 15)</b>				
บริษัท นกมั่งคั่ง จำกัด	-	-	182,419,222	144,109,553
หัก ค่าเผื่อผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้น	-	-	(182,419,222)	(144,109,553)
รวม	-	-	-	-
<b>เงินกู้ยืมระยะสั้นจากผู้ถือหุ้น (ดูหมายเหตุข้อ 20)</b>				
ผู้ถือหุ้นรายใหญ่	-	2,720,000,000	-	2,720,000,000
<b>เงินกู้ยืมระยะยาวจากผู้ถือหุ้น (ดูหมายเหตุข้อ 20)</b>				
ผู้ถือหุ้นรายใหญ่	2,767,559,443	-	2,767,559,443	-
<b>เจ้าหนี้การค้า - กิจกรรมที่เกี่ยวข้องกัน (ดูหมายเหตุข้อ 21)</b>				
บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)	33,259,435	76,740,592	33,259,435	76,740,592
บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด	93,623	240,848	93,623	240,848
บริษัท ดอนเมือง อินเตอร์เนชั่นแนล แอร์พอร์ต โฮเต็ล จำกัด	85,800	144,000	85,800	144,000
บริษัท ไทยไฟลท์ เทรนนิง จำกัด	59,500	-	59,500	-
บริษัท สายการบินนกสกู๊ต จำกัด	2,024,824	2,024,824	2,024,824	2,024,824
บริษัท ไฟลท์ เทรนนิง (ประเทศไทย) จำกัด	1,202,475	1,248,373	1,202,475	1,248,373
Air Black Box Asia Pacific Pte Ltd.	2,438,665	4,972,877	2,438,665	4,972,877
	39,164,322	85,371,514	39,164,322	85,371,514
หัก ส่วนที่ถึงกำหนดภายใน 1 ปี	(31,157,764)	-	(31,157,764)	-
รวม	8,006,558	-	8,006,558	-
<b>เจ้าหนี้อื่น - กิจกรรมที่เกี่ยวข้องกัน (ดูหมายเหตุข้อ 21)</b>				
บริษัท สายการบินนกสกู๊ต จำกัด	447,427	447,427	447,427	447,427
บริษัท โอรา แอดไวเซอร์ จำกัด	864,403	695,500	864,403	695,500
บริษัท สำนักงานกฎหมายสยามคดี จีพี จำกัด	266,615	591,988	266,615	591,988
บริษัท สำนักงานกฎหมายสยามคดี ดีอาร์ จำกัด	4,677	10,384	4,677	10,384
บริษัท เอสซีแอล นิชิมูระ แอนด์ อาซาฮิ จำกัด	4,802,094	-	4,802,094	-
บริษัท ชัมมิท โอโต บอดี อินดัสตรี จำกัด	9,600	4,020	9,600	4,020
บริษัท แกรนท์ ธอนตัน สเปนเซียลิสต์ แอ็ดไวซอรี่ จำกัด	-	53,270	-	53,270
	6,394,816	1,802,589	6,394,816	1,802,589
หัก ส่วนที่ถึงกำหนดภายใน 1 ปี	(5,605,484)	-	(5,605,484)	-
รวม	789,332	-	789,332	-
<b>ดอกเบี้ยค้างจ่าย - กิจกรรมที่เกี่ยวข้องกัน (ดูหมายเหตุข้อ 21)</b>				
ผู้ถือหุ้นรายใหญ่	55,090,245	116,449,315	55,090,245	116,449,315



## 32.2 รายการกับกิจการที่เกี่ยวข้องกันสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม สรุปได้ดังนี้

	หน่วย : บาท			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2564	2563	2564	2563
<b>รายได้จากค่าโดยสาร</b>				
บริษัท สายการบินนกสกู๊ต จำกัด	-	-		1,083,297
บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด	15,701	3,904,177	15,701	3,904,177
บริษัท หาดทิพย์ จำกัด (มหาชน)	3,550	934,164	3,550	934,164
บริษัท มิลล์คอน สตีล จำกัด (มหาชน)	-	34,756		34,756
บริษัท ซีเอ็ดดูเคชั่น จำกัด (มหาชน)	257,219		257,219	
รวม	276,470	4,873,097	276,470	5,956,394
<b>รายได้จากการให้บริการ</b>				
บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด	-	39,308	-	39,308
บริษัท สายการบินนกสกู๊ต จำกัด	-	-	-	6,387,267
บริษัท ไฟล์ท เทอร์นิง (ประเทศไทย) จำกัด	228,400	30,800	228,400	30,800
บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)	552,461	-	552,461	
รวม	780,861	70,108	780,861	6,457,375
<b>รายได้ค่าธรรมเนียมอื่น</b>				
บริษัท เมืองไทยประกันภัย จำกัด (มหาชน)	-	19,464,138	-	19,464,138
บริษัท เจ แม็กซ์ คอร์ปอเรชั่น จำกัด	-	28,100	-	28,100
รวม	-	19,492,238	-	19,492,238
<b>รายได้อื่น - ดอกเบี้ยรับ</b>				
บริษัท นกมั่งคั่ง จำกัด	-	-	98,309,668	77,947,914



รายได้จากค่าโดยสารและรายได้จากการให้บริการกำหนดตามต้นทุนบวกส่วนเพิ่มตามที่ระบุไว้ในสัญญา และสำหรับรายได้ค่าธรรมเนียมอื่นและดอกเบี้ยรับกำหนดตามอัตราที่กำหนดในสัญญา

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2564		2563	
	2564	2563	2564	2563
<b>ต้นทุนค่าโดยสารและการให้บริการ</b>				
บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)	202,021	60,282,722	202,021	60,282,722
บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด	-	152,392	-	152,392
บริษัท ดอนเมืองอินเตอร์เนชั่นแนล แอร์พอร์ต โฮเต็ล จำกัด	322,617	998,412	322,617	998,412
บริษัท ไทยไฟลท์ เทรนนิง จำกัด	832,125	2,279,600	832,125	2,279,600
บริษัท ไฟลท์ เทรนนิง (ประเทศไทย) จำกัด	12,758,712	13,119,320	12,758,712	13,119,320
บริษัท สายการบินนกสกู๊ต จำกัด	-	-	-	114,953
Air Black Box Asia Pacific Pte Ltd.	4,103	4,687,729	4,103	4,687,729
รวม	14,119,578	81,520,175	14,119,578	81,635,128

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2564		2563	
	2564	2563	2564	2563
<b>ค่าใช้จ่ายในการบริหาร</b>				
บริษัท หลักทรัพย์ โอระ จำกัด (มหาชน)	-	750,000	-	750,000
บริษัท โอระ แอดไวเซอร์ จำกัด	40,000	3,250,000	40,000	3,250,000
บริษัท ชัมมิท โอโต บอดี อินดัสตรี จำกัด	89,900	23,100	89,900	23,100
บริษัท แกรนท์ ธอนตัน สเปนเซียลิสต์ แอดไวเซอร์ จำกัด	15,428,637	7,588,766	15,428,637	7,588,766
รวม	15,558,537	11,611,866	15,558,537	11,611,866

<b>ค่าที่ปรึกษาทางกฎหมาย</b>				
บริษัท สำนักงานกฎหมายสยามซิตี้ ดีอาร์ จำกัด	445,846	7,761,128	445,846	7,761,128
บริษัท สำนักงานกฎหมายสยามซิตี้ จีพี จำกัด	259,096	837,040	259,096	837,040
บริษัท เอสซีแอล นิชิมูระ แอนด์ อาซาฮิ จำกัด	29,712,885	-	29,712,885	-
รวม	30,417,827	8,598,168	30,417,827	8,598,168

<b>ต้นทุนทางการเงิน</b>				
ผู้ถือหุ้นรายใหญ่	198,880,583	231,146,301	198,880,583	231,146,301



ต้นทุนค่าโดยสารและการให้บริการ และค่าใช้จ่ายเป็นไปตามราคาปกติที่คิดกับลูกค้าทั่วไป สำหรับต้นทุนทางการเงินกำหนดตามอัตราที่กำหนดในสัญญาเงินกู้ยืม

ค่าตอบแทนกรรมการและผู้บริหารสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม มีดังนี้

	หน่วย : บาท			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2564	2563	2564	2563
ผลประโยชน์ระยะสั้น	7,394,971	11,437,429	7,394,971	11,437,429
ผลประโยชน์หลังออกจากงาน	1,029,506	760,470	1,029,506	760,470
รวม	8,424,477	12,197,899	8,424,477	12,197,899

### 33. สัญญาที่สำคัญ ภาระผูกพันและหนี้สินที่อาจเกิดขึ้น

#### 33.1 การจัดหาเครื่องบิน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 และ 2563 บริษัทมีภาระผูกพันสำหรับการจัดหาเครื่องบินที่ต้องจ่ายในอนาคตจำนวน 135.76 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ซึ่งปัจจุบันอยู่ระหว่างตกลงเงื่อนไขของการสั่งซื้อใหม่กับคู่สัญญา

#### 33.2 วงเงินสินเชื่อจากสถาบันการเงิน

กลุ่มบริษัทมีวงเงินสินเชื่อที่ออกโดยสถาบันการเงิน คงเหลือดังนี้

สกุลเงิน	งบการเงินรวม และงบการเงินเฉพาะกิจการ					
	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564			ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563		
	วงเงิน	ใช้ไป	คงเหลือ	วงเงิน	ใช้ไป	คงเหลือ
หนังสือค้ำประกัน บาท	61,500,000	27,466,936	34,033,064	61,500,000	28,697,288	32,802,712

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 และ 2563 บริษัทมีสัญญาใช้วงเงินสินเชื่อประเภทหนังสือแสดงตนด้อยเลตเตอร์ออฟเครดิต และหนังสือค้ำประกันกับธนาคารในประเทศและสาขาในประเทศไทยของธนาคารต่างประเทศในวงเงินจำนวน 1,261.50 ล้านบาท และ 5 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ซึ่ง ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 ไม่มีวงเงินสินเชื่อที่ค้ำประกันโดยเงินฝากธนาคาร

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 วงเงินสินเชื่อจำนวน 23.13 ล้านบาท และ 3.83 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ค้ำประกันโดยเงินฝากธนาคาร

### 34. ส่วนงานดำเนินงาน

การจำแนกส่วนงานทางธุรกิจได้จัดทำขึ้นตามเกณฑ์ที่ใช้ในการจัดทำรายงานภายในที่เสนอต่อผู้บริหารของบริษัท ผลการดำเนินงานจำแนกตามส่วนงานทางธุรกิจที่นำเสนอต่อผู้มีอำนาจตัดสินใจสูงสุดด้านการดำเนินงานเพื่อใช้ในการตัดสินใจเกี่ยวกับการจัดสรรทรัพยากร และการประเมินผลการปฏิบัติงานของส่วนงานดำเนินงานมีการวัดค่าที่เป็นไปตามมาตรฐานการรายงานทาง





การเงิน บริษัทมี 2 ส่วนงานที่รายงาน ซึ่งจำแนกตามส่วนงานทางภูมิศาสตร์ได้แก่ การให้บริการการบินในประเทศ และการให้บริการการบินในต่างประเทศ

ข้อมูลตามส่วนงานจำแนกตามส่วนงานธุรกิจของบริษัทและบริษัทย่อยภายในประเทศและต่างประเทศมีดังนี้

หน่วย : บาท

	งบการเงินรวม		
	การให้บริการการบิน ในประเทศ	การให้บริการการบิน ในต่างประเทศ	รวม
<b>งบกำไรขาดทุนและกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น</b>			
<b>สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564</b>			
<b>รายได้</b>			
รายได้จากค่าโดยสาร	1,967,368,234	-	1,967,368,234
รายได้จากการให้บริการ	223,512,956	13,432,385	236,945,341
กำไรจากการปรับโครงสร้างหนี้	4,023,143,260	-	4,023,143,260
รายได้อื่น			
ดอกเบี้ยรับ	6,450,666	-	6,450,666
ส่วนที่ไม่ได้ปันส่วน	-	-	121,705,049
รวมรายได้	6,220,475,116	13,432,385	6,355,612,550
<b>ค่าใช้จ่าย</b>			
ต้นทุนค่าโดยสารและการให้บริการ	4,526,768,225	1,582,559	4,528,350,784
ค่าใช้จ่ายในการขาย	5,219,128	-	5,219,128
ค่าใช้จ่ายในการบริหาร	1,785,345,164	18,067	1,785,363,231
ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์สิทธิการใช้	-	-	472,087,580
ผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้น	-	-	66,217,914
ส่วนที่ไม่ได้ปันส่วน	-	-	933,986,304
รวมค่าใช้จ่าย	6,317,332,517	1,600,626	7,791,224,941
กำไร (ขาดทุน) ก่อนภาษีเงินได้	(96,857,401)	11,831,759	(1,435,612,391)
ค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้	-	-	-
กำไร (ขาดทุน) สุทธิสำหรับปี	(96,857,401)	11,831,759	(1,435,612,391)
กำไรเบ็ดเสร็จอื่นสำหรับปี	-	-	36,148,134
กำไร (ขาดทุน) เบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี	(96,857,401)	11,831,759	(1,399,464,257)

#### ช่วงเวลาแห่งการรับรู้รายได้

ณ เวลาใดเวลาหนึ่ง

รายได้จากค่าโดยสาร	1,967,368,234
รายได้จากการให้บริการ	210,007,696
รายได้อื่น	128,155,715
ตลอดช่วงเวลา	
รายได้จากการให้บริการ	26,937,645



หน่วย : บาท

	งบการเงินรวม		
	การให้บริการการบิน	การให้บริการการบิน	รวม
	ในประเทศ	ในต่างประเทศ	
รวม			2,332,469,290
<b>งบแสดงฐานะการเงิน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564</b>			
สินทรัพย์ของส่วนงาน	11,941,225,548	308,493,140	12,249,718,688
หนี้สินของส่วนงาน	21,635,574,882	15,763,763	21,651,338,645

หน่วย : บาท

	งบการเงินรวม		
	การให้บริการการบิน ในประเทศ	การให้บริการการบิน ในต่างประเทศ	รวม
งบกำไรขาดทุนและกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น			
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2563			
รายได้			
รายได้จากค่าโดยสาร	5,583,101,810	201,119,132	5,784,220,942
รายได้จากการให้บริการ	524,308,432	-	524,308,432
รายได้อื่น			
อื่น ๆ	105,466,986	1,509,139	106,976,125
ส่วนที่ไม่ได้ปันส่วน	-	-	319,885,730
รวมรายได้	6,212,877,228	202,628,271	6,735,391,229
ค่าใช้จ่าย			
ต้นทุนค่าโดยสารและการให้บริการ	6,816,540,789	430,614,195	7,247,154,984
ค่าใช้จ่ายในการขาย	36,745,081	293,974	37,039,055
ค่าใช้จ่ายในการบริหาร	1,022,978,407	44,198,958	1,067,177,365
ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์สิทธิการใช้	-	-	3,446,296,290
ผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้น	-	-	3,104,616,061
ส่วนที่ไม่ได้ปันส่วน	-	-	1,271,464,600
รวมค่าใช้จ่าย	7,876,264,277	475,107,127	16,173,748,355
ขาดทุนก่อนภาษีเงินได้	(1,663,387,049)	(272,478,856)	(9,438,357,126)
ค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้	-	-	-
ขาดทุนสำหรับงวดจากการดำเนินงานต่อเนื่อง	(1,663,387,049)	(272,478,856)	(9,438,357,126)
การดำเนินงานที่ยกเลิก (ดูหมายเหตุข้อ 13)			
กำไรจากการดำเนินงานที่ยกเลิก – สรุทธิจากภาษี	-	-	2,046,733,662
ขาดทุนสุทธิสำหรับปี	(1,663,387,049)	(272,478,856)	(7,391,623,464)
กำไรเบ็ดเสร็จอื่นสำหรับปี	-	-	95,758,709



หน่วย : บาท

	งบการเงินรวม		
	การให้บริการการบิน	การให้บริการการบิน	รวม
	ในประเทศ	ในต่างประเทศ	
ขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี	(1,663,387,049)	(272,478,856)	(7,295,864,755)

**ช่วงเวลาแห่งการรับรู้รายได้**

ณ เวลาใดเวลาหนึ่ง

รายได้จากค่าโดยสาร	5,784,220,942
รายได้จากการให้บริการ	727,435,171
รายได้อื่น	174,079,651
ตลอดช่วงเวลา	
รายได้จากการให้บริการ	49,655,465
รวม	6,735,391,229

**งบแสดงฐานะการเงิน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563**

สินทรัพย์ของส่วนงาน	17,049,822,834	845,101,836	17,894,924,670
หนี้สินของส่วนงาน	25,192,819,277	704,261,093	25,897,080,370

**35. สิทธิและประโยชน์ตามบัตรส่งเสริมการลงทุน**

บริษัทและบริษัทย่อยได้รับอนุมัติการส่งเสริมการลงทุนและได้รับสิทธิประโยชน์ตามพระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุน โดยได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับกำไรสุทธิที่ได้จากการประกอบกิจการที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุนในกิจการขนส่งทางอากาศ รวมกันไม่เกินร้อยละร้อยของเงินลงทุนไม่รวมค่าที่ดินและทุนหมุนเวียน มีกำหนดเวลาแปดปีนับแต่วันที่เริ่มมีรายได้จากการประกอบกิจการตามโครงการที่ได้รับการส่งเสริม บริษัทและบริษัทย่อยต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขต่าง ๆ ตามที่กำหนดไว้ในบัตรส่งเสริมการลงทุนดังกล่าว

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 และ 2563 บริษัทมีบัตรส่งเสริมการลงทุนดังต่อไปนี้

วันที่ในบัตร	เลขที่บัตรส่งเสริม	วันที่เริ่มมีรายได้	วันที่สิทธิหมดอายุ
18 ตุลาคม 2555	2549(2)/2555	12 มีนาคม 2556	11 มีนาคม 2564**
30 พฤศจิกายน 2555	2773(2)/2555	19 กุมภาพันธ์ 2556	18 กุมภาพันธ์ 2564
5 เมษายน 2556	1518(2)/2556	17 พฤษภาคม 2556	16 พฤษภาคม 2564*
24 เมษายน 2556	1558(2)/2556	21 พฤษภาคม 2556	20 พฤษภาคม 2564*
2 กรกฎาคม 2556	1916(2)/2556	28 ตุลาคม 2556	27 ตุลาคม 2564
6 มกราคม 2558	1010(2)/2558	25 พฤศจิกายน 2557	24 พฤศจิกายน 2565
30 กันยายน 2558	58-2263-0-00-1-0	5 พฤศจิกายน 2558	4 พฤศจิกายน 2566



ผู้ถือหุ้นของบริษัทและบริษัทย่อยจะได้รับการยกเว้นภาษีเงินได้สำหรับเงินปันผล ซึ่งได้รับจากบริษัทและบริษัทย่อยตลอดระยะเวลา ที่บริษัทและบริษัทย่อยได้รับการยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลนั้น

บริษัทและบริษัทย่อยต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขต่างๆ ที่กำหนดไว้ในบัตรส่งเสริมการลงทุน

- \* บัตรส่งเสริมการลงทุนกำลังอยู่ในระหว่างดำเนินการแจ้งยกเลิกบัตรก่อนหมดอายุโครงการ เนื่องจากบริษัทได้นำเครื่องบินโบอิง 737-800 ไปให้เช่าช่วงต่อ
- \*\* บัตรส่งเสริมการลงทุนกำลังอยู่ในระหว่างดำเนินการแจ้งยกเลิกบัตรก่อนหมดอายุโครงการ เนื่องจากบริษัทได้ส่งคืนเครื่องให้แก่ผู้ให้เช่าแล้ว

ยอดรายได้แยกเป็นธุรกิจที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุนและไม่ได้รับการส่งเสริมการลงทุนสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม มีดังนี้

หน่วย : บาท

งบการเงินรวม และงบการเงินเฉพาะกิจการ			
2564			
	รายได้ที่	รายได้ที่	รวม
	ได้รับการส่งเสริม	ไม่ได้รับการ	
	การลงทุน	ส่งเสริมการลงทุน	
รายได้ค่าโดยสารและการบริการ	-	2,204,313,575	2,204,313,575

งบการเงินรวม และงบการเงินเฉพาะกิจการ			
2563			
	รายได้ที่	รายได้ที่	รวม
	ได้รับการส่งเสริม	ไม่ได้รับการ	
	การลงทุน	ส่งเสริมการลงทุน	
รายได้ค่าโดยสารและการบริการ	5,768,692,193	792,619,385	6,561,311,578

### 36. การเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับเครื่องมือทางการเงิน

#### 36.1 ความเสี่ยงด้านการให้สินเชื่อ

ความเสี่ยงด้านการให้สินเชื่อหมายถึง ความเสี่ยงจากการไม่ปฏิบัติตามสัญญาเกิดจากการที่ลูกหนี้ไม่ปฏิบัติตามข้อกำหนดในสัญญาซึ่งอาจก่อให้เกิดความเสียหายแก่กลุ่มบริษัท กลุ่มบริษัทอาจมีความเสี่ยงจากการกระจุกตัวของสินเชื่อ อย่างไรก็ตาม กลุ่มบริษัทไม่เคยเกิดความเสียหายเนื่องจากการไม่ปฏิบัติตามสัญญาของลูกค้าอย่างมีสาระสำคัญ และคาดว่าจะไม่มีความเสี่ยงทางด้านการให้สินเชื่ออย่างมีสาระสำคัญ

ในกรณีของการรับรู้สินทรัพย์ทางการเงินที่แสดงในงบแสดงฐานะการเงิน มูลค่าตามบัญชีของสินทรัพย์ ซึ่งบันทึกในงบแสดงฐานะการเงินถือเป็นมูลค่าสูงสุดของความเสี่ยงที่เกิดจากการ ไม่ปฏิบัติตามสัญญา

#### 36.2 ความเสี่ยงสภาพคล่องและดอกเบี้ย

ความรับผิดชอบสูงสุดในการบริหารความเสี่ยงด้านสภาพคล่องขึ้นอยู่กับคณะผู้บริหารแผน ซึ่งมีกรอบการบริหารความเสี่ยงด้านสภาพคล่องที่เหมาะสมสำหรับการจัดการเงินทุนระยะสั้น ระยะกลางและระยะยาว รวมถึงหนี้สินทาง



การเงินที่ไม่ใช่ตราสารอนุพันธ์ระยะเวลาระยะสั้น โดยกรอบการบริหารความเสี่ยงนี้อยู่ในแผนผังปฏิบัติการของบริษัท ซึ่งบริษัทได้ยื่นแผนผังปฏิบัติการดังกล่าวต่อเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์ ซึ่งกล่าวในหมายเหตุข้อ 4

### 36.3 ความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยน

ความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนเกิดจากการเปลี่ยนแปลงของอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ ซึ่งก่อให้เกิดผลกระทบต่อบริษัทและบริษัทย่อยในงวดปัจจุบันและในปีต่อ ๆ ไป

มูลค่าตามบัญชีของสินทรัพย์และหนี้สินที่เป็นตัวเงินซึ่งเป็นเงินตราต่างประเทศของกลุ่มบริษัท ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 มีดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวมและ	
	งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	สินทรัพย์	หนี้สิน
สกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกา	847.93	17,648.33
สกุลเงินยูโร	-	108.20
สกุลเงินหยวน	164.06	18.81
สกุลเงินเวียดนามดอง	66.83	0.97
สกุลเงินอื่นๆ	13.41	1.49

มูลค่าตามบัญชีของสินทรัพย์และหนี้สินที่เป็นตัวเงินซึ่งเป็นเงินตราต่างประเทศของกลุ่มบริษัท ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 มีดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวมและ	
	งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	สินทรัพย์	หนี้สิน
สกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกา	806.33	3,034.92
สกุลเงินยูโร	-	221.39
สกุลเงินหยวน	164.19	56.15
สกุลเงินเวียดนามดอง	55.73	0.18
สกุลเงินอื่นๆ	19.19	17.17

### การวิเคราะห์ความอ่อนไหวของสกุลเงินต่างประเทศ

ตารางต่อไปนี้แสดงรายละเอียดความอ่อนไหวของกลุ่มบริษัทต่อการแข่งค่า และการอ่อนค่าของสกุลเงินบาทเมื่อเทียบกับสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกา การวิเคราะห์ความอ่อนไหวจะรวมเฉพาะยอดคงเหลือรายการที่เป็นตัวเงิน ณ วันสิ้นปี และใช้อัตราที่เพิ่มขึ้นหรือลดลงโดยพิจารณาถึงการเปลี่ยนแปลงของอัตราแลกเปลี่ยนในตลาดที่เป็นไปได้ อย่างสมเหตุสมผล



หน่วย : ล้านบาท

งบการเงินรวมและ

งบการเงินเฉพาะกิจการ

แข็งค่า

อ่อนค่า

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564

อัตราแลกเปลี่ยนเปลี่ยนแปลงไปร้อยละ 10

กำไร (ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยน

สินทรัพย์	(109.22)	109.22
หนี้สิน	1,777.78	(1,777.78)

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563

อัตราแลกเปลี่ยนเปลี่ยนแปลงไปร้อยละ 10

กำไร (ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยน

สินทรัพย์	(104.54)	104.54
หนี้สิน	332.98	(332.98)

#### 36.4 ความเสี่ยงจากราคาน้ำมัน

เนื่องจากน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยานเป็นต้นทุนหลักในการดำเนินงานของบริษัท และบริษัทมีความเสี่ยงจากความผันผวนของราคาน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยาน ดังนั้น บริษัทจึงได้ทำสัญญาประกันความเสี่ยงราคาน้ำมันในสัดส่วนระหว่างร้อยละ 30 - 50 ของปริมาณการใช้น้ำมันสำหรับระยะเวลาไม่เกิน 24 เดือน

#### 36.5 มูลค่ายุติธรรมของเครื่องมือทางการเงิน

การเปิดเผยมูลค่ายุติธรรมต้องใช้ดุลยพินิจในการประมาณค่ายุติธรรม ดังนั้นมูลค่ายุติธรรมที่ประมาณขึ้นที่เปิดเผยในหมายเหตุประกอบงบการเงินนี้จึงไม่จำเป็นต้องบ่งชี้ถึงจำนวนเงิน ซึ่งเกิดขึ้นจริงในตลาดแลกเปลี่ยนในปัจจุบัน การใช้ข้อสมมติฐานทางการตลาดและ/หรือวิธีการประมาณที่แตกต่างกันอาจมีผลกระทบที่มีสาระสำคัญในมูลค่ายุติธรรมที่ประมาณขึ้น บริษัทและบริษัทย่อยใช้วิธีการและข้อสมมติฐานดังต่อไปนี้ในการประมาณมูลค่ายุติธรรมของเครื่องมือทางการเงิน

#### สินทรัพย์ทางการเงินและหนี้สินทางการเงินที่ไม่ได้วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรม

มูลค่าตามบัญชีของเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด เงินลงทุนในสินทรัพย์ทางการเงินหมุนเวียน ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้หมุนเวียนอื่น เงินประกันและเงินมัดจำเกี่ยวกับเครื่องบินระยะสั้น สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น เงินกู้ยืมระยะสั้น เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้หมุนเวียนอื่น วัดมูลค่าด้วยราคาทุนตัดจำหน่ายมีมูลค่าใกล้เคียงกับมูลค่ายุติธรรมเนื่องจากมีระยะเวลาครบกำหนดที่สั้น

มูลค่าตามบัญชีของเงินฝากธนาคารที่มีภาระค้ำประกัน เงินให้กู้ยืมระยะยาวแก่กิจการที่เกี่ยวข้องกัน สินทรัพย์ทางการเงินไม่หมุนเวียนอื่น เงินประกันและเงินมัดจำเกี่ยวกับเครื่องบินระยะยาว ประมาณการหนี้สินค่าซ่อมบำรุงเครื่องบิน



ประมาณการหนี้สินค่าปรับสภาพเครื่องบินและค่าซ่อมบำรุงเครื่องบิน และหนี้สินหมุนเวียนอื่น วัตถุประสงค์ด้วยราคาทุนตัดจำหน่ายมีมูลค่ายุติธรรมโดยประมาณเท่ากับราคาตามบัญชี

### 37. ข้อพิพาททางการค้าที่สำคัญ

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

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

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 บริษัทรับรู้ประมาณการหนี้สินจากข้อพิพาทดังกล่าวพร้อมทั้งดอกเบี้ยซึ่งคำนวณถึงวันสิ้นสุดรอบระยะเวลารายงานเป็นค่าใช้จ่ายในการบริหารรวมทั้งสิ้น 219.19 ล้านบาท

เมื่อวันที่ 9 ธันวาคม 2564 ทางคู่ความได้ยื่นคำร้องขอปรับลดยอดหนี้ต่อศาล ศาลรับคำร้องดังกล่าว เนื่องจากทั้งทางคู่ความและบริษัทไม่ได้โต้แย้งใดๆ เริ่มผ่อนชำระเดือน มิถุนายน 2567 จำนวน 6 งวดทุกๆ ไตรมาส

### 38. เหตุการณ์ภายหลังรอบระยะเวลารายงาน

เมื่อวันที่ 30 กรกฎาคม 2565 เครื่องบินของบริษัทได้เกิดอุบัติเหตุสั่นไถลออกนอกรันเวย์ แต่ไม่มีผู้ใดได้รับบาดเจ็บจากเหตุการณ์ครั้งนี้ ซึ่งเครื่องบินอยู่ในระหว่างขั้นตอนการตรวจสอบความเสียหายจากบริษัทเจ้าของเครื่องบิน และบริษัทประกันภัย บริษัทได้ทำการชดเชยผู้โดยสารเป็นไปตามระเบียบข้อบังคับของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย โดยทั่วไป และบริษัทประเมินแล้วว่าไม่มีผลกระทบต่อการเงินสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564

### 39. การอนุมัติงบการเงิน

งบการเงินนี้ได้รับการอนุมัติให้ออกโดยคณะผู้บริหารแผนฟื้นฟูกิจการของบริษัท เมื่อวันที่ 11 ตุลาคม 2565





## เอกสารแนบ 1

รายละเอียดเกี่ยวกับผู้ทำแผน ผู้บริหารแผน ผู้บริหาร  
และผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัท

**รายละเอียดเกี่ยวกับผู้ทำแผน ผู้บริหารแผนผู้บริหารและผู้ มีอำนาจควบคุมของบริษัท****นายวุฒิภูมิ จุฬางกูร**

กรรมการ / กรรมการบริหาร / ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร / ผู้บริหารแผนฟื้นฟูกิจการ

วันที่เข้าดำรงตำแหน่ง	กรรมการ	วันที่ 3 เมษายน 2562
	กรรมการบริหารและประธานเจ้าหน้าที่บริหาร	วันที่ 13 มิถุนายน 2562
	ผู้บริหารแผนฟื้นฟูกิจการ	วันที่ 29 กันยายน 2564
อายุ	43 ปี	

**คุณวุฒิการศึกษา/ประวัติการอบรม**

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

**การอบรมหลักสูตรกรรมการ จากสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)**

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

**การดำรงตำแหน่งกรรมการในกิจการที่เป็นบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย**

2564-ปัจจุบัน	ผู้บริหารแผนฟื้นฟูกิจการ บริษัท สายการบินบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) / ธุรกิจขนส่งและโลจิสติกส์ทางอากาศ
2562 -ปัจจุบัน	กรรมการ/กรรมการผู้มีอำนาจลงนาม/กรรมการบริหาร/ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร บริษัท สายการบินบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) / ธุรกิจขนส่งและ โลจิสติกส์ทางอากาศ
2558 - ปัจจุบัน	กรรมการ/กรรมการผู้มีอำนาจลงนาม บริษัท ซีอีดูเคชั่น จำกัด (มหาชน) / ธุรกิจสื่อและสิ่งพิมพ์

**การดำรงตำแหน่งกรรมการในกิจการที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย**

2558 - ปัจจุบัน	กรรมการ/กรรมการผู้มีอำนาจลงนาม บริษัท แอสไพร์เซ็นวัน จำกัด / ธุรกิจอสังหา ริมทรัพย์
2557 - ปัจจุบัน	กรรมการ/กรรมการผู้มีอำนาจลงนาม บริษัท แพคทอรี่ ดีโป ซัพพลาย จำกัด / ธุรกิจซื้อขายสินค้า โดยการแบ่งชำระค่าสินค้า
2556 - ปัจจุบัน	กรรมการ/กรรมการผู้มีอำนาจลงนาม บริษัท ชัมมิต คีย์เลกซ์ (ประเทศไทย) จำกัด / ธุรกิจชิ้นส่วนยานยนต์
2545 - ปัจจุบัน	กรรมการ บริษัท ชัมมิต โอโตบอดี อินดัสตรี จำกัด บริษัท ชัมมิต โอโต บอดี อินดัสตรี จำกัด (อยุธยา) บริษัท ชัมมิต แพลมบง โอโต บอดีเวิร์ค จำกัด บริษัท ชัมมิต แพลมบง โอโต บอดีเวิร์ค จำกัด (ระยอง)



บริษัท ชัมมิท โอโต เทคโนโลยี จำกัด

บริษัท ไทยอโต้ อินดัสตรี จำกัด

บริษัท ชัมมิท อาร์ แอนด์ ดี เซ็นเตอร์ จำกัด

บริษัท ชัมมิท แอดวานซ์ แมททีเรียล จำกัด / ธุรกิจผลิตชิ้นส่วนยานยนต์

## ประสบการณ์ทำงาน 5 ปี ย้อนหลัง

- 2564 – ปัจจุบัน ผู้บริหารแผนฟื้นฟูกิจการ  
บริษัท สายการบินบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) ธุรกิจขนส่งและโลจิสติกส์ทางอากาศ
- 2562 – ปัจจุบัน กรรมการ/กรรมการผู้มีอำนาจลงนาม/กรรมการบริหาร/ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร  
บริษัท สายการบินบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) / ธุรกิจขนส่ง และ โลจิสติกส์ทางอากาศ
- 2563 -2564 ผู้ทำแผนฟื้นฟูกิจการ  
บริษัท สายการบินบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) / ธุรกิจขนส่ง และ โลจิสติกส์ทางอากาศ
- 2561 – ปัจจุบัน กรรมการผู้มีอำนาจลงนาม  
บริษัท ซีอีดูเคชั่น จำกัด (มหาชน) / ธุรกิจสื่อและสิ่งพิมพ์
- 2560 – ปัจจุบัน กรรมการสรรหาและพิจารณาผลตอบแทน  
บริษัท ซีอีดูเคชั่น จำกัด (มหาชน) / ธุรกิจสื่อและสิ่งพิมพ์
- 2558 – ปัจจุบัน กรรมการ  
บริษัท ซีอีดูเคชั่น จำกัด (มหาชน) / ธุรกิจสื่อและสิ่งพิมพ์
- 2561 – 2563 กรรมการ  
บริษัท สายการบินบินนกแอร์ จำกัด / ธุรกิจขนส่งและโลจิสติกส์ทางอากาศ
- 2561 – 2563 กรรมการ/กรรมการผู้มีอำนาจลงนาม  
บริษัท ไทยสตีลเคเบิล จำกัด (มหาชน) / ธุรกิจชิ้นส่วนยานยนต์
- 2558 – ปัจจุบัน กรรมการ/กรรมการผู้มีอำนาจลงนาม  
บริษัท แอสไพร์เซ็น วัน จำกัด / ธุรกิจอสังหาริมทรัพย์
- 2557 – ปัจจุบัน กรรมการ/กรรมการผู้มีอำนาจลงนาม  
บริษัท โอรา แอนด์ โอเพิล จำกัด (มหาชน) / ธุรกิจการเงิน
- 2557 – ปัจจุบัน กรรมการ/กรรมการผู้มีอำนาจลงนาม  
บริษัท แฟคทอรี ดีโป ซัพพลาย จำกัด / ธุรกิจซื้อขายสินค้าโดยการแบ่งชำระค่าสินค้า

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

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

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างกรรมการและผู้บริหาร : ไม่มี



## นายไต้ ของ อี

กรรมการ / ผู้บริหารแผนฟื้นฟูกิจการ

วันที่เข้าดำรงตำแหน่ง

กรรมการ

วันที่ 16 กรกฎาคม 2563

ผู้บริหารแผนฟื้นฟูกิจการ

วันที่ 29 กันยายน 2564

อายุ

61 ปี

คุณวุฒิการศึกษา/ประวัติการอบรม

- บริหารธุรกิจมหาบัณฑิต, สถาบันบัณฑิตบริหารธุรกิจศศินทร์ แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- ศิลปศาสตรบัณฑิต, มหาวิทยาลัยโตรอนโต ประเทศแคนาดา

การอบรมหลักสูตรกรรมการ จากสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) และ สมาคมบริษัทจดทะเบียนไทย (TLCA)

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

การดำรงตำแหน่งกรรมการในกิจการที่เป็นบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

2564 - ปัจจุบัน	ผู้บริหารแผนฟื้นฟูกิจการ บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) / ธุรกิจขนส่งและ โลจิสติกส์ทางอากาศ
2563 - ปัจจุบัน	กรรมการผู้มีอำนาจลงนาม/ บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) / ธุรกิจขนส่งและ โลจิสติกส์ทางอากาศ
2561 - ปัจจุบัน	ประธานคณะกรรมการตรวจสอบ บริษัท ไทยศรีประกันภัย จำกัด (มหาชน) / ธุรกิจประกันภัย
2548 - ปัจจุบัน	กรรมการ บริษัท อิทธิไทย จำกัด (มหาชน) / ธุรกิจผลิตหม้อแปลงไฟฟ้า

การดำรงตำแหน่งกรรมการในกิจการที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

2563 - ปัจจุบัน	กรรมการอิสระ บริษัท เจนก้องไกล จำกัด / ธุรกิจบริหารจัดการ
-----------------	--

ประสบการณ์ทำงาน 5 ปี ย้อนหลัง

2564 - ปัจจุบัน	ผู้บริหารแผนฟื้นฟูกิจการ บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) ธุรกิจขนส่งและโลจิสติกส์ทางอากาศ
2563 - ปัจจุบัน	กรรมการ/ กรรมการผู้มีอำนาจลงนาม บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) / ธุรกิจขนส่งและโลจิสติกส์ทางอากาศ
2563 – 2565	รองประธานเจ้าหน้าที่บริหาร บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) / ธุรกิจขนส่งและ โลจิสติกส์ทางอากาศ
2563 - 2564	ผู้ทำแผนฟื้นฟูกิจการ บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) / ธุรกิจขนส่งและ โลจิสติกส์ทางอากาศ
2563 - ปัจจุบัน	กรรมการอิสระ บริษัท เจนก้องไกล จำกัด / ธุรกิจบริหารจัดการ



2561 - ปัจจุบัน	กรรมการตรวจสอบ บริษัท ไทยศรีประกันภัย จำกัด (มหาชน) / ธุรกิจประกันภัย
2548 - ปัจจุบัน	กรรมการ บริษัท ธิรไทย จำกัด (มหาชน) / ธุรกิจผลิตหม้อแปลงไฟฟ้า
2563 - ก.ย. 2563	กรรมการ บริษัท หลักทรัพย์ เออีซี จำกัด (มหาชน) / ธุรกิจหลักทรัพย์
2563 - ก.ค. 2563	ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร บริษัท หลักทรัพย์ เออีซี จำกัด (มหาชน) / ธุรกิจหลักทรัพย์
2561 - 2563	กรรมการ บริษัท ควอลิตี้ เรนท อะ คาร์ จำกัด / ธุรกิจบริการเช่ารถ
2560 - 2563	กรรมการ บริษัท คาเธ่ย์ลีส์แพลน จำกัด (มหาชน) / ธุรกิจการเงิน
2560 - 2563	กรรมการ บริษัท ไอร่า แอดไวเซอร์ จำกัด (มหาชน) / ธุรกิจการเงิน
2555 - 2562	กรรมการสรรหา บริษัท ธิรไทย จำกัด (มหาชน) / ธุรกิจผลิตหม้อแปลงไฟฟ้า
2559 - 2562	กรรมการ บริษัท กรีน รีซอร์สเซส จำกัด (มหาชน) / ธุรกิจพลังงานและสาธารณูปโภค
2559 - 2560	ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร บริษัท กรีน รีซอร์สเซส จำกัด (มหาชน) / ธุรกิจพลังงานและ สาธารณูปโภค

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

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

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างกรรมการและผู้บริหาร : ไม่มี



## นายปริญญา ไหววัฒนา

กรรมการอิสระ/ ผู้บริหารแผนฟื้นฟูกิจการ

วันที่เข้าดำรงตำแหน่ง	กรรมการอิสระ	วันที่ 16 กรกฎาคม 2563
	ผู้บริหารแผนฟื้นฟูกิจการ	วันที่ 29 กันยายน 2564
อายุ	74 ปี	

### คุณวุฒิการศึกษา/ประวัติการอบรม

- บัณฑิตชั้นตรี จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

### การอบรมหลักสูตรกรรมการ จากสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)

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

### การดำรงตำแหน่งกรรมการในกิจการที่เป็นบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

- |                 |   |
|-----------------|---|
| 2564 - ปัจจุบัน | ผู้บริหารแผนฟื้นฟูกิจการ<br>บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) / ธุรกิจขนส่งและ โลจิสติกส์ทางอากาศ  |
| 2563 - ปัจจุบัน | กรรมการอิสระ<br>บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) / ธุรกิจขนส่งและ โลจิสติกส์ทางอากาศ  |
| 2561 - ปัจจุบัน | กรรมการอิสระประธานกรรมการตรวจสอบ<br>บริษัท นวนคร จำกัด (มหาชน) / ธุรกิจอสังหาริมทรัพย์และก่อสร้าง/พัฒนาอสังหาริมทรัพย์                          |
| 2553 - ปัจจุบัน | กรรมการอิสระ/ กรรมการกำกับดูแลกิจการ<br>บริษัท สามารถคอร์ปอเรชั่น จำกัด (มหาชน) / ธุรกิจเทคโนโลยี/เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร                |
| 2553 - ปัจจุบัน | กรรมการอิสระ/กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน/ กรรมการลงทุน/ ประธานกรรมการบริหาร<br>ความเสี่ยง<br>บริษัท ไอราแคปิตอล จำกัด (มหาชน) / ธุรกิจการเงิน |
| 2548 - ปัจจุบัน | ประธานกรรมการตรวจสอบ/ ประธานกรรมการกำกับดูแลกิจการ<br>บริษัท ไทยสตีลเคเบิล จำกัด (มหาชน) ธุรกิจสินค้าอุตสาหกรรม /ยานยนต์                        |

### การดำรงตำแหน่งกรรมการในกิจการที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

- ไม่มี -

### ประสบการณ์ทำงาน 5 ปี ย้อนหลัง

- |                 |   |
|-----------------|---|
| 2564 - ปัจจุบัน | ผู้บริหารแผนฟื้นฟูกิจการ<br>บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) / ธุรกิจขนส่งและโลจิสติกส์ทางอากาศ |
| 2563 – 2564     | ผู้ทำแผนฟื้นฟูกิจการ<br>บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) / ธุรกิจขนส่งและโลจิสติกส์ทางอากาศ     |



- 2563 – ปัจจุบัน      กรรมการอิสระ  
บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) / ธุรกิจขนส่งและโลจิสติกส์ทางอากาศ
- 2563 - ปัจจุบัน      ประธานกรรมการตรวจสอบ/ กรรมการตรวจสอบ  
บริษัท นวนคร จำกัด (มหาชน) / ธุรกิจสังหาริมทรัพย์และก่อสร้างพัฒนาอสังหาริมทรัพย์
- 2561 - ปัจจุบัน      กรรมการอิสระ  
บริษัท นวนคร จำกัด (มหาชน) / ธุรกิจสังหาริมทรัพย์และก่อสร้างพัฒนาอสังหาริมทรัพย์
- 2559 - ปัจจุบัน      ประธานกรรมการตรวจสอบ  
บริษัท ไทยสตีลเคเบิล จำกัด (มหาชน) / ธุรกิจสินค้าอุตสาหกรรม /ยานยนต์
- 2548 - ปัจจุบัน      ประธานกรรมการกำกับดูแลกิจการ  
บริษัท ไทยสตีลเคเบิล จำกัด (มหาชน) / ธุรกิจสินค้าอุตสาหกรรม /ยานยนต์
- 2548 - ปัจจุบัน      กรรมการอิสระ/ กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน/ กรรมการตรวจสอบ/ กรรมการกำกับดูแลกิจการ  
บริษัท ไทยสตีลเคเบิล จำกัด (มหาชน) ธุรกิจสินค้าอุตสาหกรรม /ยานยนต์
- 2553 - ปัจจุบัน      กรรมการอิสระ/กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน/ กรรมการลงทุน/ ประธานกรรมการบริหารความเสี่ยง  
บริษัท ไอราแคปปิตอล จำกัด (มหาชน) / ธุรกิจการเงิน

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

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

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างกรรมการและผู้บริหาร : ไม่มี





## นายชวลิต อัดดาศาสตร์

กรรมการ/ ผู้บริหารแผนฟื้นฟูกิจการ

วันที่เข้าดำรงตำแหน่ง

กรรมการ

วันที่ 15 กุมภาพันธ์ 2561

ผู้บริหารแผนฟื้นฟูกิจการ

วันที่ 29 กันยายน 2564

อายุ

73 ปี

### คุณวุฒิการศึกษา/ประวัติการอบรม

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

### การอบรมหลักสูตรกรรมการ จากสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)

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

### การดำรงตำแหน่งกรรมการในกิจการที่เป็นบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

2561 - ปัจจุบัน กรรมการผู้มีอำนาจลงนาม/ผู้บริหารแผนฟื้นฟูกิจการ

บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) / ธุรกิจขนส่งและ โลจิสติกส์ทางอากาศ

### การดำรงตำแหน่งกรรมการในกิจการที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

2564 - ปัจจุบัน กรรมการผู้จัดการ

บริษัท เอสซีแอล นิธิมูระ แอนด์ อาซาฮี จำกัด / ที่ปรึกษาด้านกฎหมาย

2561 - ปัจจุบัน กรรมการ

บริษัท ชลิตา แอนด์ โค จำกัด/ กิจการให้เช่าห้องพัก

2554 - ปัจจุบัน กรรมการ

บริษัท นอริช จำกัด / บริการด้านธุรกิจ

2554 - ปัจจุบัน กรรมการตรวจสอบ

สำนักงานพัฒนาธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ (สพธอ.) / ธุรกรรมอิเล็กทรอนิกส์

2553 - ปัจจุบัน กรรมการ

บริษัท โทนามิ (ไทยแลนด์) จำกัด / ให้บริการเป็นที่ปรึกษาให้คำแนะนำติดต่อประสานงาน

2552 - ปัจจุบัน กรรมการ

บริษัท คูซูโมโต ชวลิต แอนด์ พาร์ทเนอร์ส จำกัด / ที่ปรึกษาด้านการลงทุน

2550 - ปัจจุบัน กรรมการ

บริษัท เซเบอร์ ทราเวล เนทเวิร์ค (ไทยแลนด์) จำกัด / ระบบสำรองที่นั่งเครื่องบินแบบเบ็ดเสร็จ

2549 - ปัจจุบัน กรรมการ

บริษัท มาร์โค โปโล โฮเต็ลส์ เมเนจเม้นท์(ประเทศไทย) จำกัด / โรงแรม รีสอร์ทและห้องชุด



- 2548 - ปัจจุบัน กรรมการผู้จัดการ  
บริษัท สำนักงานกฎหมายสยามซิติ จำกัด / ที่ปรึกษาด้านกฎหมาย
- 2543 - ปัจจุบัน กรรมการ  
บริษัท บีเอ็มซี ซอฟต์แวร์ (ไทยแลนด์) จำกัด / ให้ความช่วยเหลือ ทางด้านเทคนิคเกี่ยวกับการจำหน่าย  
ซอฟต์แวร์ ให้บริการด้านการตลาด
- 2542 - ปัจจุบัน กรรมการ  
บริษัท ฮานนา อินสทრูเม้นท์ส (ประเทศไทย) จำกัด / ขายอุปกรณ์ทางวิทยาศาสตร์
- 2533 - ปัจจุบัน กรรมการ  
บริษัท คิด จำกัด / นำเข้าเครื่องเขียนและอุปกรณ์การเขียน,จำหน่ายอุปกรณ์การศึกษาให้แก่สมาชิกและที่  
ปรึกษาด้านธุรกิจและวิศวกรรม,ให้บริการสอนภาษาและคณิตศาสตร์

## ประสบการณ์ทำงาน 5 ปี ย้อนหลัง

- 2564 - ปัจจุบัน ผู้บริหารแผนฟื้นฟูกิจการ  
บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) / ธุรกิจขนส่งและโลจิสติกส์ทางอากาศ
- 2563 – 2564 ผู้ทำแผนฟื้นฟูกิจการ  
บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) / ธุรกิจขนส่งและโลจิสติกส์ทางอากาศ
- 2561 - ปัจจุบัน กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน  
บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) / ธุรกิจขนส่งและโลจิสติกส์ทางอากาศ
- 2558 - 2562 ประธานกรรมการตรวจสอบ/ กรรมการตรวจสอบ  
บริษัท สยามแม็คโคร จำกัด (มหาชน) / ศูนย์จำหน่ายสินค้า
- 2542 - 2562 กรรมการตรวจสอบ/ กรรมการอิสระ  
บริษัท สยามแม็คโคร จำกัด (มหาชน) / ศูนย์จำหน่ายสินค้า
- 2554 - 2561 กรรมการบริหาร  
สำนักพัฒนาธุรกิจทาง อิเล็กทรอนิกส์ (สพธอ.) / หน่วยงานราชการ
- 2552 - 2556 กรรมการอิสระ/กรรมการตรวจสอบ  
บริษัท อินเทอร์เน็ตประเทศไทย จำกัด (มหาชน) / โทรคมนาคม

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

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

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างกรรมการและผู้บริหาร : ไม่มี



นายเกษมสันต์ วีระกุล

กรรมการ

วันที่เข้าดำรงตำแหน่ง

กรรมการ

วันที่ 16 กรกฎาคม 2563

อายุ

57 ปี

คุณวุฒิการศึกษา/ประวัติการอบรม

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

การอบรมหลักสูตรกรรมการ จากสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)

- Director Accreditation Program (DAP)

การดำรงตำแหน่งกรรมการในกิจการที่เป็นบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

2563 - ปัจจุบัน

กรรมการผู้มีอำนาจลงนาม

บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) / ธุรกิจขนส่งและ โลจิสติกส์ทางอากาศ

2562 - ปัจจุบัน

กรรมการผู้มีอำนาจ ลงนาม

บริษัท ซีอีเอ็ดยูเคชั่น จำกัด (มหาชน) / ธุรกิจบริการ/สื่อและสิ่งพิมพ์

2561 - ปัจจุบัน

ประธานคณะกรรมการ และกรรมการอิสระ

บริษัท ซีอีเอ็ดยูเคชั่น จำกัด (มหาชน) / ธุรกิจบริการ/สื่อและสิ่งพิมพ์

2558 - ปัจจุบัน

กรรมการ

บริษัท แอ็ดวานซ์ไลฟ์ ประกันภัย จำกัด (มหาชน) / ธุรกิจประกันภัย

การดำรงตำแหน่งกรรมการในกิจการที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

2563 - ปัจจุบัน

กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ

สภาวิชาการ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลธัญบุรี สถาบันการศึกษา

2551 - 2552

กรรมการ

สถาบันการบินพลเรือน / สถาบันการศึกษา

ประสบการณ์ทำงาน 5 ปี ย้อนหลัง

2563 - ปัจจุบัน

กรรมการ

บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) / ธุรกิจขนส่งและโลจิสติกส์ทางอากาศ

2563 - ปัจจุบัน

กรรมการประเมินผลการปฏิบัติงานคณะผู้บริหารธุรกิจ

มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลธัญบุรี / สถาบันการศึกษา



- 2563 - ปัจจุบัน กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิสภาวิชาการ  
มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลรัตนโกสินทร์ / สถาบันการศึกษา
- 2563-2564 ประธานเจ้าหน้าที่สายกลยุทธ์/ ผู้ทำแผนฟื้นฟูกิจการ  
บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) / ธุรกิจขนส่งและ โลจิสติกส์ทางอากาศ
- 2562 - ปัจจุบัน กรรมการ (กรรมการผู้มีอำนาจลงนามผูกพันตามหนังสือรับรอง)  
บริษัท ซีเอ็ดดูเคชั่น จำกัด (มหาชน) / ธุรกิจบริการ/สื่อและสิ่งพิมพ์
- 2561 - ปัจจุบัน ประธานคณะกรรมการ และกรรมการอิสระ  
บริษัท ซีเอ็ดดูเคชั่น จำกัด (มหาชน) / ธุรกิจบริการ/สื่อและสิ่งพิมพ์
- 2558 - ปัจจุบัน กรรมการ  
บริษัท แอ็ดวานซ์ไลฟ์ ประกันภัย จำกัด (มหาชน) / ธุรกิจประกันภัย
- 2557 – ธ.ค. 2562 ประธานคณะกรรมการตรวจสอบ  
บริษัท สยามซิตี้อัประกันภัย จำกัด (มหาชน) / ธุรกิจประกันภัย
- 2557 – ธ.ค. 2562 กรรมการอิสระ  
บริษัท สยามซิตี้อัประกันภัย จำกัด (มหาชน) / ธุรกิจประกันภัย

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

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

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างกรรมการและผู้บริหาร : ไม่มี



นายสุธี จุลชาติ

ประธานเจ้าหน้าที่สายปฏิบัติการ

วันที่เข้าดำรงตำแหน่ง ประธานเจ้าหน้าที่สายปฏิบัติการ วันที่ 1 กันยายน 2563

อายุ 59 ปี

คุณวุฒิการศึกษา/ประวัติการอบรม

- ปริญญาตรี วิศวกรรมศาสตรบัณฑิต โรงเรียนนายเรืออากาศ  
ประกาศนียบัตรนักจิตวิทยาการบิน Wedish Institute of Aviation Psychologist SIAP ประเทศสวีเดน

การอบรมหลักสูตรกรรมการ จากสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)

- หลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่น 111

การดำรงตำแหน่งกรรมการในกิจการที่เป็นบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

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

การดำรงตำแหน่งกรรมการในกิจการที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

2564 - ปัจจุบัน กรรมการ  
บริษัท อุตสาหกรรมการบิน จำกัด / ธุรกิจการซ่อมบำรุงอากาศยาน

2551 - 2552 กรรมการ  
สถาบันการบินพลเรือน / สถาบันการศึกษา

ประสบการณ์ทำงาน 5 ปี ย้อนหลัง

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

2560-2562 ผู้อำนวยการอาวุโส ฝ่ายฝึกอบรมและปฏิบัติการบิน  
บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) / ธุรกิจขนส่งและโลจิสติกส์ทางอากาศ

2559-2560 ผู้อำนวยการฝ่ายฝึกอบรมนักบิน  
บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) / ธุรกิจขนส่งและโลจิสติกส์ทางอากาศ

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

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

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างกรรมการและผู้บริหาร : ไม่มี



## นายธีรพล โชติชนาภิบาล

ประธานเจ้าหน้าที่สายการพาณิชย์

วันที่เข้าดำรงตำแหน่ง

ประธานเจ้าหน้าที่สายการพาณิชย์

วันที่ 1 มกราคม 2564

อายุ

65 ปี

### คุณวุฒิการศึกษา/ประวัติการอบรม

- Master of Science วิทยาศาสตร์มหาบัณฑิต, การวิจัยปฏิบัติการ, มหาวิทยาลัยเซาแทมป์ตัน, ประเทศอังกฤษ
- Bachelor of Arts in Mathematics and Economics (Joint Honor), University of Wales ศิลปศาสตรบัณฑิต สาขาวิชา คณิตศาสตร์และเศรษฐศาสตร์ (เกียรตินิยม), มหาวิทยาลัยเวลส์, ประเทศอังกฤษ
- Chief Marketing Officer (CMO) Academy สถาบัน INSEAD ประเทศสิงคโปร์

### การอบรมหลักสูตรกรรมการ จากสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)

- หลักสูตรการกำกับดูแลกิจการ สำหรับกรรมการและผู้บริหารระดับ สูงของรัฐวิสาหกิจและองค์กรมหาชน รุ่นที่ 10 สถาบัน พระปกเกล้า ปี 2557
- Role of Compensation Committee รุ่น 10/2553 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
- Director Certification Program รุ่น 111/2008 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)

### การดำรงตำแหน่งกรรมการในกิจการที่เป็นบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

ม.ค. 2564 – ปัจจุบัน	ประธานเจ้าหน้าที่ สายการพาณิชย์ บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) / ธุรกิจสายการบิน
ม.ค. 2563 - ธ.ค. 2563	ที่ปรึกษาประธานเจ้าหน้าที่บริหาร บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) / ธุรกิจสายการบิน
ต.ค. 2561 - ต.ค. 2563	ที่ปรึกษา / กรรมการบริหาร บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) / ธุรกิจสายการบิน
เม.ย. 2561 – ปัจจุบัน	กรรมการอิสระ บริษัท ดุสิตธานี จำกัด (มหาชน) / ธุรกิจโรงแรม
ต.ค. 2561 – ปัจจุบัน	กรรมการตรวจสอบ บริษัท ดุสิตธานี จำกัด (มหาชน) / ธุรกิจโรงแรม

### การดำรงตำแหน่งกรรมการในกิจการที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

- ไม่มี -

### ประสบการณ์ทำงาน 5 ปี ย้อนหลัง

ม.ค. 2564 – ปัจจุบัน	ประธานเจ้าหน้าที่สายการพาณิชย์ บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) / ธุรกิจสายการบิน
2558 - 2560	รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่สายทรัพยากรบุคคล บริษัท การบินไทยจำกัด (มหาชน) / ธุรกิจสายการบิน
2557 - 2558	รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ / ที่ปรึกษากรรมการ ผู้อำนวยการใหญ่ บริษัท การบินไทยจำกัด (มหาชน) / ธุรกิจสายการบิน



- 2557                      รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ สายการพาณิชย์  
                             บริษัท การบินไทยจำกัด (มหาชน) / ธุรกิจสายการบิน
- 2556                      รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ สายกลยุทธ์และ พัฒนาธุรกิจ  
                             บริษัท การบินไทยจำกัด (มหาชน) / ธุรกิจสายการบิน
- 2554                      รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ สายบริการลูกค้า  
                             บริษัท การบินไทยจำกัด (มหาชน) / ธุรกิจสายการบิน

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

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

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างกรรมการและผู้บริหาร : ไม่มี





## นายอภิชาติ สุรัตน์สุรางค์

ประธานเจ้าหน้าที่สายการเงิน

วันที่เข้าดำรงตำแหน่ง

ประธานเจ้าหน้าที่สายการเงิน

วันที่ 15 สิงหาคม 2565

อายุ

48 ปี

### คุณวุฒิการศึกษา/ประวัติการอบรม

- บริหารธุรกิจมหาบัณฑิต, มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
- บริหารธุรกิจบัณฑิต, จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

### การอบรมหลักสูตรกรรมการ จากสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)

- ไม่มี -

### การดำรงตำแหน่งกรรมการในกิจการที่เป็นบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

- ไม่มี -

### การดำรงตำแหน่งกรรมการในกิจการที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

- ไม่มี -

### ประสบการณ์ทำงาน 5 ปี ย้อนหลัง

2565 - ปัจจุบัน

ประธานเจ้าหน้าที่สายการเงิน

บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) / ธุรกิจขนส่งและ โลจิสติกส์ทางอากาศ

2559 – ส.ค. 2565

กรรมการผู้จัดการ

บริษัท อีลิท พาร์ทเนอร์ส จำกัด / นายหน้าระหว่างผู้ค้าหลักทรัพย์

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

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

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างกรรมการและผู้บริหาร : ไม่มี



## เอกสารแนบ 2

รายละเอียดเกี่ยวกับหัวหน้างานตรวจสอบภายใน



## รายละเอียดเกี่ยวกับหัวหน้างานผู้ตรวจสอบภายใน

นางสาวฤทัยชนก สุภาพงษ์

หัวหน้างาน ตรวจสอบภายใน	อายุ (ปี)	คุณวุฒิทางการศึกษา / ประวัติ อบรม	ช่วงเวลา	บริษัท	ตำแหน่ง	หน้าที่ความรับผิดชอบ
นางสาวฤทัยชนก สุภาพงษ์  (บจ.ตรวจสอบภายใน ธรรมดา)	38	<b>คุณวุฒิการศึกษา</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>ปริญญาตรี คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ สาขาการตลาด มหาวิทยาลัยบูรพา</li> </ul> <b>Certificate</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>ประกาศนียบัตรผู้ตรวจสอบภายในของประเทศไทย (CPIAT)</li> </ul> <b>ประวัติการอบรม</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>โครงการอบรมการตรวจสอบภายใน เพื่อเตรียมตัวเป็นผู้ตรวจสอบภายในรับอนุญาตสากล (Pre CIA)</li> <li>โครงการอบรมหลักสูตร CIA Part II</li> <li>หลักสูตร COSO 2013 ภาคทฤษฎีและปฏิบัติ</li> <li>หลักสูตรแนวทางการควบคุมภายในสำหรับบริษัทที่เตรียมตัวเข้าจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์</li> <li>หลักสูตรมาตรฐานสากลการปฏิบัติงานวิชาชีพการตรวจสอบภายใน</li> <li>หลักสูตร IT Audit</li> <li>หลักสูตรแนวทางการสืบสวนสอบสวน การทุจริต</li> <li>โครงการแนวร่วมปฏิบัติของภาคเอกชนไทยในการต่อต้านทุจริต</li> </ul>	มิ.ย.2559 - ปัจจุบัน	บริษัท ตรวจสอบภายในธรรมดา	กรรมการบริหารผู้จัดการ	<ul style="list-style-type: none"> <li>ร่วมกำหนดนโยบาย เป้าหมาย กลยุทธ์ วางแผน ติดตามและควบคุมคุณภาพ การปฏิบัติงานตรวจสอบภายในให้เป็นไปตามนโยบายที่กำหนด</li> <li>เห็นชอบในแผนการปฏิบัติงานตรวจสอบก่อนนำเสนอคณะกรรมการตรวจสอบอนุมัติ และลงนามในรายงานผลการตรวจสอบ</li> <li>ให้ความรู้ ความเข้าใจเกี่ยวกับการควบคุมภายใน ความเสี่ยง และการตรวจสอบภายในแก่ทีมงาน และผู้รับการตรวจสอบ</li> <li>วางแผนและควบคุมการปฏิบัติงานตรวจสอบภายในให้เป็นไปตามแผนงานที่กำหนด</li> </ul>
			2554 - 2559	บริษัท สบบัญญัติธรรมดา จำกัด	ผู้ช่วยผู้จัดการ	<ul style="list-style-type: none"> <li>วางแผนและควบคุมการปฏิบัติงานตรวจสอบภายในให้เป็นไปตามแผนงานที่กำหนด</li> <li>ควบคุมผู้ตรวจสอบภายใน และปฏิบัติงานตรวจสอบให้เป็นไปตามแผนงานที่กำหนด</li> </ul>
			2552 - 2553	บริษัท สบบัญญัติธรรมดา จำกัด	ผู้ตรวจสอบภายในอาวุโส	<ul style="list-style-type: none"> <li>จัดทำแผนการปฏิบัติงานตรวจสอบภายในนำเสนอผู้บริหารและคณะกรรมการ</li> <li>ควบคุมผู้ตรวจสอบภายใน และปฏิบัติงานตรวจสอบให้เป็นไปตามแผนงานที่กำหนด</li> </ul>
			2550 - 2551	บริษัท สบบัญญัติธรรมดา จำกัด	ผู้ตรวจสอบภายใน	<ul style="list-style-type: none"> <li>ปฏิบัติงานตรวจสอบภายในตามที่ได้รับมอบหมาย</li> </ul>



หัวหน้างาน ตรวจสอบภายใน	อายุ (ปี)	คุณวุฒิทางการศึกษา / ประวัติ อบรม	ช่วงเวลา	บริษัท	ตำแหน่ง	หน้าที่ความรับผิดชอบ
		<ul style="list-style-type: none"><li>■ โครงการดำรงและปรับปรุง คุณภาพงานตรวจสอบภายใน ของหน่วยงาน</li><li>■ Asian Confederation of Institutes of Internal Auditors conference 2018</li><li>■ Internal Audit Comprehensive : IAC</li></ul>				



## เอกสารแนบ 3

รายละเอียดเกี่ยวกับรายการประเมินราคาทรัพย์สิน

- ไม่มี -



## เอกสารแนบ 4

รายละเอียดอื่นๆ

- ไม่มี -



## ส่วนที่ 4

### การรับรองความถูกต้องของข้อมูล







## การรับรองความถูกต้องของข้อมูล

บริษัทได้สอบทานข้อมูลในแบบแสดงรายการข้อมูลประจำปีฉบับนี้แล้วด้วยความระมัดระวังบริษัทจึงขอรับรองว่า ข้อมูลดังกล่าวถูกต้องครบถ้วนไม่เป็นเท็จไม่ทำให้ผู้อื่นสำคัญผิดหรือไม่ขาดข้อมูลที่ควรต้องแจ้งในสาระสำคัญ นอกจากนี้ บริษัทขอรับรองว่า

งบการเงินและข้อมูลทางการเงินที่สรุปมาในแบบแสดงรายการข้อมูลประจำปีได้แสดงข้อมูลอย่างถูกต้องครบถ้วนใน สาระสำคัญเกี่ยวกับฐานะการเงินผลการดำเนินงานและกระแสเงินสดของบริษัทและบริษัทย่อยแล้ว

- (1) บริษัทได้จัดให้มีระบบการเปิดเผยข้อมูลที่ดีเพื่อให้แน่ใจว่าบริษัทได้เปิดเผยข้อมูลในส่วนที่เป็นสาระสำคัญทั้ง ของบริษัทและบริษัทย่อยอย่างถูกต้องครบถ้วนแล้ว รวมทั้งควบคุมดูแลให้มีการปฏิบัติตามระบบดังกล่าว
- (2) บริษัทได้จัดให้มีระบบการควบคุมภายในที่ดีและควบคุมดูแลให้มีการปฏิบัติตามระบบดังกล่าวและบริษัทได้ แจ้งข้อมูลการประเมินระบบการควบคุมภายใน ระหว่างวันที่ 5 สิงหาคม ถึง 3 กันยายน 2565 ต่อผู้สอบ บัญชีและผู้บริหารแผนของบริษัทแล้ว ซึ่งครอบคลุมถึงข้อบกพร่องและการเปลี่ยนแปลงที่สำคัญของระบบ การควบคุมภายในรวมทั้งการกระทำที่มีขอบที่อาจมีผลกระทบต่อการจัดทำรายงานทางการเงินของบริษัท และบริษัทย่อย

ในการนี้ เพื่อเป็นหลักฐานว่าเอกสารทั้งหมดเป็นเอกสารชุดเดียวกันกับที่บริษัทได้รับรองความถูกต้องแล้ว บริษัท ได้มอบหมายให้ นายวุฒิภูมิ จุฬางกูร เป็นผู้ลงลายมือชื่อกำกับเอกสารนี้ไว้ทุกหน้าด้วย หากเอกสารใดไม่มีลายมือชื่อของ นาย วุฒิภูมิ จุฬางกูร กำกับไว้ บริษัทจะถือว่าไม่ใช่ข้อมูลที่บริษัทได้รับรองความถูกต้องของข้อมูลแล้วดังกล่าวข้างต้น

ชื่อ	ตำแหน่ง	ลายมือชื่อ
1. นายวุฒิภูมิ จุฬางกูร	ผู้บริหารแผน	
2. นายปริญญา ไหววัฒนา	ผู้บริหารแผน	
ชื่อ	ตำแหน่ง	ลายมือชื่อ
ผู้รับมอบอำนาจ นายวุฒิภูมิ จุฬางกูร	ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร	