



ที่ BOD033/2564

30 พฤศจิกายน 2564

เรื่อง คำอธิบายและการวิเคราะห์ผลการดำเนินงานสำหรับรอบระยะเวลาหกเดือนแรกของปี 2564

เรียน กรรมการและผู้จัดการ

ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

1. บทสรุปผู้บริหาร

จากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคโควิด-19 ทำให้ภาครัฐมีมาตรการจำกัดการเดินทางโดยเฉพาะการเดินทางข้ามพื้นที่สีแดงซึ่งรวมถึงท่าอากาศยานดอนเมืองและท่าอากาศยานสุวรรณภูมิในช่วงปลายเดือนกรกฎาคม 2564 บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) (“บริษัท”) ซึ่งมีฐานปฏิบัติการบินอยู่ที่ท่าอากาศยานดอนเมืองและท่าอากาศยานบางแห่งที่อยู่ในพื้นที่สีแดงจำเป็นต้องมีการปรับเปลี่ยนแผนการปฏิบัติการบินเพื่อสอดคล้องกับมาตรการของภาครัฐ เนื่องจากบริษัทตระหนักถึงความจำเป็นในการเดินทางของผู้โดยสารไม่ว่าจะเป็นผู้ป่วย บุคลากรทางการแพทย์ หรือการขนส่งอุปกรณ์ที่จำเป็นทางการแพทย์ต่างๆ บริษัทได้ย้ายฐานการปฏิบัติการบินชั่วคราวไปยังท่าอากาศยานอุตะเภาก่อออกไปยังท่าอากาศยานต่างๆนอกเขตพื้นที่สีแดง โดยมีการปรับลดจำนวนเที่ยวบินให้เหมาะสมตามความต้องการของผู้โดยสารที่ลดลง

สถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคโควิด-19 ที่ทำให้จำนวนเที่ยวบินขนส่งผู้โดยสารทั่วโลกลดลงอย่างมาก โดยเฉพาะเที่ยวบินระหว่างประเทศ ส่งผลให้การขนส่งสินค้าได้ทั้งเครื่องบินถูกจำกัดปริมาณตามไปด้วย ในขณะที่ความต้องการขนส่งสินค้ายังมีอยู่แต่ปริมาณเที่ยวบินลดลง ทำให้เกิดความต้องการทางด้านการขนส่งสินค้ามากขึ้น เพื่อรองรับความต้องการขนส่งสินค้าที่เพิ่มมากขึ้น บริษัทได้ทำการขออนุญาตและได้รับการรับรองจากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยในการขนส่งสินค้าภายในห้องโดยสารซึ่งมีสวนช่วยในการเพิ่มรายได้ให้แก่บริษัทด้วย

สำหรับความคืบหน้าของกระบวนการฟื้นฟูกิจการ ตามที่บริษัทได้ยื่นคำร้องขอฟื้นฟูกิจการต่อศาลล้มละลายกลาง และศาลล้มละลายกลางได้มีคำสั่งรับคำร้องขอฟื้นฟูกิจการเมื่อวันที่ 30 กรกฎาคม 2563 นั้น เมื่อวันที่ 29 กันยายน 2564 ศาลล้มละลายกลางได้มีคำสั่งเห็นชอบด้วยแผนตามมติที่ประชุมของเจ้าหนี้เมื่อวันที่ 4 สิงหาคม 2564 มีผลให้นายวุฒินันท์ จุฬางกูร, นายไต้ ของ อี, นายปริญญา ไหว้วินนาและนายชาวลิต อัครศาสตร์ ที่ถูกเสนอชื่อตามแผนฟื้นฟูกิจการเป็นผู้บริหารแผนซึ่งได้รับการถ่ายโอนอำนาจทั้งหมดจากผู้ทำแผนโดยผู้บริหารแผน 2 คนมีอำนาจลงนามร่วมกันเพื่อผูกพันบริษัท ทั้งนี้ ผู้บริหารแผนจะมีอำนาจหน้าที่ในการจัดการกิจการและทรัพย์สินของบริษัทรวมถึงบริษัทร่วม/ย่อย ตลอดจนการดำเนินการตามแผนฟื้นฟูกิจการต่อไป สำคัญสำคัญของแผนฟื้นฟูกิจการคือ การปรับโครงสร้างเงินทุน การชำระหนี้ตามกลุ่มของเจ้าหนี้ และผลสำเร็จของแผนฟื้นฟูกิจการ ทั้งนี้ การดำเนินการในระหว่างฟื้นฟูกิจการ บริษัทตระหนักถึงปัญหาด้านต่างๆ ที่ผ่านมา และพยายามแก้ไข ปรับปรุง รวมถึงได้ริเริ่มโครงการต่างๆ โดยได้เริ่มดำเนินโครงการตามแผนปฏิรูปธุรกิจทั้งองค์กร ตลอดจนการปรับโครงสร้างองค์กรให้เหมาะสมเพื่อเตรียมความพร้อมที่จะให้บริการ และเพิ่มความสามารถในการแข่งขันในตลาดอุตสาหกรรมการบิน เมื่อสถานการณ์ COVID-19 คลี่คลายลง นอกจากนี่ยังได้ดำเนินการด้านอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องเพื่อรักษาสภาพคล่องทางการเงิน และเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินงานในอนาคตอย่างยั่งยืน ได้แก่

1. การลดต้นทุนด้านบุคลากรเพื่อให้เหมาะสมกับสถานการณ์และจำนวนเที่ยวบินที่ลดลง บริษัทได้มีโครงการต่างๆ เช่น โครงการร่วมใจจากกันด้วยดี หรือจะเป็นการโอนย้ายระหว่างหน่วยงานภายในบริษัทเพื่อความเหมาะสมกับองค์กร
2. การลดต้นทุนค่าเช่าเครื่องบิน บริษัทฯ ได้จัดทำหนังสือข้อตกลง (Letter of Intent: LOI) หรือสัญญาเช่าฉบับแก้ไขเพิ่มเติมกับผู้ให้เช่าเครื่องบิน เพื่อช่วยลดต้นทุนด้านค่าเช่าซึ่งนับเป็นต้นทุนหลักอย่างหนึ่งในการดำเนินกิจการ



3. การยกระดับการให้บริการในทุกๆด้าน รวมถึงการสร้างเชื่อมั่นว่าการให้บริการของบริษัทมีประสิทธิภาพสูงสุด ในขณะเดียวกัน ผู้โดยสารยังคงได้รับความยืดหยุ่นในการจองตั๋วเครื่องบินและการเปลี่ยนแปลงเที่ยวบินเพื่อเจาะกลุ่มตลาดผู้โดยสารเพิ่มเติมจากเดิม
4. ลดต้นทุนการดำเนินงานในด้านอื่นๆ เช่น การเจรจากับเจ้าหนี้การค้า ผู้ให้บริการด้านต่างๆ เพื่อต่อรองเงินในสัญญาต่างๆ และบริหารจัดการงบประมาณอย่างมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น
5. ทหารรายได้ในช่วงที่สถานการณ์การบินยังไม่กลับมาเป็นปกติ โดยมีการหารายได้เพิ่มเติมจากการขนส่งสินค้าแทนการขนส่งผู้โดยสารที่มีความต้องการลดลง รวมทั้งรายได้อื่นๆ เพื่อเพิ่มกระแสเงินสด อาทิเช่น การเจรจาเพื่อขอให้มีการขยายระยะเวลาหรือปรับเปลี่ยนให้วงเงินสินเชื่อเป็นประโยชน์แก่บริษัทสำหรับภาระค่าใช้จ่ายที่มีต่อลูกค้า การเร่งติดตามหนี้ค้างชำระ และใช้ความพยายามอย่างถึงที่สุดในการเจรจาเพื่อให้ได้มาซึ่งเงินทุนหมุนเวียนชุดใหม่ที่เพียงพอ เพื่อช่วยแก้ไขสภาพกระแสเงินสดที่ขาดสภาพคล่องชั่วคราว รวมไปถึงการจำหน่ายทรัพย์สินที่ไม่ใช่ทรัพย์สินหลักของธุรกิจ เช่น ซากชิ้นส่วน หรือ อุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์

บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีขาดทุนสุทธิในงวดหกเดือนแรกของ ปี 2564 จำนวน 2,717.94 ล้านบาท ในขณะที่ปีก่อนขาดทุนสุทธิ 3,750.61 ล้านบาท หรือมีผลขาดทุนลดลงร้อยละ 27.53 โดยเป็นขาดทุนสุทธิส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่ 2,717.90 ล้านบาท คิดเป็นขาดทุนต่อหุ้น 0.73 บาท ในขณะที่ปีก่อนขาดทุนต่อหุ้น 0.58 บาท

บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีรายได้รวมทั้งสิ้น 1,200.91 ล้านบาท ต่ำกว่าปีก่อน 2,166.70 ล้านบาท หรือ 64.3% สาเหตุสำคัญเนื่องจากรายได้จากการขนส่งผู้โดยสารลดลง 1,843.09 ล้านบาท (63.1%) รายได้จากการบริการอื่นๆ ลดลง 306.30 ล้านบาท (73.7%) เนื่องจากมาตรการจำกัดการเดินทางต่างๆของรัฐบาล รายได้อื่นลดลง 17.30 ล้านบาท สำหรับค่าใช้จ่ายรวมทั้งสิ้น 3,918.85 ล้านบาท ต่ำกว่าปีก่อน 1,506.18 ล้านบาท (27.8%) สาเหตุหลักเกิดจากค่าใช้จ่ายดำเนินงานที่แปรผันตามปริมาณการผลิต และการดำเนินการเพื่อลดค่าใช้จ่ายอย่างเข้มงวด แต่ยังไม่เพียงพอที่จะชดเชยรายได้ที่สูญเสียไป ส่งผลให้ขาดทุนจากการดำเนินงาน 2,717.94 ล้านบาท แต่ขาดทุนลดลงจากปีก่อน 1,032.67 ล้านบาท (27.5%)

บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ASK) ลดลง 60.91% ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (RPK) ลดลง 70.9% อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร (Cabin Factor) เฉลี่ย 58.9% ต่ำกว่าปีก่อนซึ่งเฉลี่ยที่ 79.2% และมีจำนวนผู้โดยสารที่ทำการขนส่งรวมทั้งสิ้น 0.67 ล้านคน ลดลงจากปีก่อน 68.10%



2. คำอธิบายและการวิเคราะห์ผลการดำเนินงานสำหรับรอบระยะเวลาหกเดือนแรกของปี 2564

สถิติการโดยสารและอัตราส่วนทางธุรกิจที่สำคัญ

	หน่วย	ปี 2563	ปี 2564	เปลี่ยนแปลง	
				จำนวน	ร้อยละ
จำนวนเครื่องบิน ณ สิ้นงวด					
- (ไอพ่น) Boeing 737-800 New Generation	ลำ	15	14	(1)	(6.67)
- (โบแพค) Q400 NextGen	ลำ	8	8	-	-
- จำนวนเครื่องบิน	ลำ	23	22	(1)	(4.35)
ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (Available Seat Kilometers: ASK)	ล้านที่นั่ง-กม.	1,761	688.3	(1,072.7)	(60.91)
ปริมาณการขนส่งด้านผู้โดยสาร (Revenue Passenger Kilometers: RPK)	ล้านที่นั่ง-กม.	1,394	405.5	(988.5)	(70.91)
จำนวนเที่ยวบิน (No. of sectors)	เที่ยวบิน	17,592	8,837	(8,755)	(49.77)
อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร (Cabin factor)	ร้อยละ	79.16	58.92	(20.24)	(25.57)
จำนวนผู้โดยสาร (Passenger Carried)	ล้านคน	2.1	0.67	(1.43)	(68.10)
รายได้ค่าโดยสารต่อผู้โดยสารต่อกิโลเมตร (Passenger Yield)	บาท/ ผู้โดยสาร-กม.	1.98	2.57	0.59	29.80
รายได้ต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (Revenue per Available Seat Kilometers: RASK)	บาท/ที่นั่ง-กม.	1.84	1.73	(0.11)	(5.98)
ต้นทุนต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (Cost per Available Seat Kilometers: CASK)	บาท/ที่นั่ง-กม.	2.6	3.76	1.16	44.6
ต้นทุนต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารที่ไม่รวมค่าใช้จ่าย เชื้อเพลิง (Cost per Available Seat Kilometers exclude Fuel: CASK ex-fuel)	บาท/ที่นั่ง-กม.	2.08	3.33	1.25	60.10
อัตราการใช้เครื่องบินต่อลำ (Average Aircraft Utilization Hours)	ชั่วโมง ปฏิบัติการบิน/ วัน	5.64	2.19	(3.45)	(61.17)



สรุปผลการดำเนินงาน

รายได้งวดหกเดือนแรกของปี 2563 และ 2564

หน่วย : ล้านบาท	2563		2564		เปลี่ยนแปลง	
	จำนวน	ร้อยละต่อ รายได้รวม	จำนวน	ร้อยละต่อ รายได้รวม	จำนวน	ร้อยละ
รายได้จากค่าโดยสาร	2,919.21	86.68	1,076.11	89.61	(1,843.09)	(63.14)
รายได้จากการให้บริการ	415.86	12.35	109.55	9.12	(306.30)	(73.66)
รายได้อื่น	32.55	0.97	15.24	1.27	(17.30)	(53.17)
รวมรายได้	3,367.61	100.00	1,200.91	100.00	(2,166.70)	(64.34)

ข้อมูลด้านรายได้

บริษัทมีรายได้รวม 1,200.91 ล้านบาท หรือลดลงร้อยละ 64.34 จากปีก่อน โดยแบ่งเป็นรายได้จากค่าโดยสาร 1,076.11 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 89.61 ของรายได้รวม รายได้จากการให้บริการ 109.55 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 9.12 ของรายได้รวม และรายได้อื่น 15.24 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 1.27 ของรายได้รวม ส่วนรายได้ต่อปริมาณการผลิตผู้โดยสาร (RASK) เท่ากับ 1.73 บาท/ที่นั่ง-กม. ลดลงร้อยละ 5.98 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อนและปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ASK) เท่ากับ 688.3 ล้านที่นั่ง-กม. ลดลงร้อยละ 60.91

รายได้จากค่าโดยสาร: ในงวดหกเดือนแรกของปี 2564 รายได้จากค่าโดยสารจำนวน 1,076.11 ล้านบาท หรือลดลงร้อยละ 63.14 จากปีก่อน เนื่องจากการแพร่ระบาดของไวรัสโคโรนา 2019 ในระลอกใหม่ในช่วงปลายปี 2563 และระลอกที่สาม เมื่อเดือนเมษายน 2564 ส่งผลให้จำนวนผู้โดยสาร และจำนวนเที่ยวบินภายในประเทศบางเส้นทางลดลงอย่างมีนัยสำคัญ ส่งผลให้อัตรာส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร (Cabin Factor) ลดลงจากร้อยละ 79.16 เหลือเพียงร้อยละ 58.92 หรือลดลง 25.57 จุด และจำนวนเที่ยวบินลดลงจาก 17,592 เที่ยวบินเหลือเพียง 8,837 เที่ยวบิน หรือลดลงร้อยละ 49.77 นอกจากนั้นอัตราการใช้เครื่องบินต่อลำยังลดลงจาก 5.64 ชั่วโมงปฏิบัติการต่อวัน เป็น 2.19 ชั่วโมงปฏิบัติการต่อวันเมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน หรือลดลงร้อยละ 61.17

รายได้จากการให้บริการ: ในงวดหกเดือนแรกของปี 2564 รายได้จากการให้บริการจำนวน 109.55 ล้านบาท หรือลดลงร้อยละ 73.66 จากปีก่อน ซึ่งลดลงตามสัดส่วนรายได้ค่าโดยสารตามจำนวนผู้โดยสารและจำนวนเที่ยวบินที่ลดลงอย่างมีนัยสำคัญ โดยเฉพาะรายได้จากการโหลดสัมภาระ และอาหารและเครื่องดื่ม ในขณะที่บริษัทได้พยายามเพิ่มรายได้จากการให้บริการอื่นๆ เพิ่มขึ้นชัดเจน ซึ่งเป็นผลมาจากบริษัทได้เพิ่มกลยุทธ์ในการเพิ่มรายได้ เช่น การให้บริการที่นั่งพิเศษ (NOK Premium Seat และ NOK Happy Seat), การให้บริการขึ้นเครื่องบินได้ก่อนใคร (Priority Boarding) หรือนกเฟิร์ส (NOK First) และการให้บริการขนส่งสินค้าทางอากาศ (Air Cargo) เป็นต้น

รายได้อื่น: ในงวดหกเดือนแรกของปี 2564 รายได้อื่นจำนวน 15.24 ล้านบาท หรือลดลงร้อยละ 53.17 จากปีก่อน โดยรายได้อื่นที่มีการเปลี่ยนแปลงลดลงเป็นผลต่อเนื่องจากการลดลงของรายได้ค่าโดยสาร



ค่าใช้จ่ายงวดหกเดือนแรกของปี 2563 และ 2564

หน่วย : ล้านบาท	2563		2564		เปลี่ยนแปลง	
	จำนวน	ร้อยละต่อ ค่าใช้จ่ายรวม	จำนวน	ร้อยละต่อ ค่าใช้จ่ายรวม	จำนวน	ร้อยละ
ต้นทุนค่าโดยสารและการให้บริการ	4,053.04	74.71	2,314.24	59.05	(1,738.81)	(42.90)
ค่าใช้จ่ายในการขาย	24.42	0.45	1.93	0.05	(22.50)	(92.12)
ค่าใช้จ่ายในการบริหาร	713.61	13.15	1,060.78	27.07	347.17	48.65
ต้นทุนทางการเงิน	387.16	7.14	547.17	13.96	160.00	41.33
ผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้น	246.80	4.55	(5.25)	(0.13)	(252.05)	(102.13)
รวมค่าใช้จ่าย	5,425.03	100.00	3,918.85	100.00	(1,506.18)	(27.76)

ข้อมูลด้านค่าใช้จ่าย

บริษัทมีค่าใช้จ่ายรวม 3,918.85 ล้านบาท หรือลดลงร้อยละ 27.76 จากปีก่อน โดยแบ่งเป็นต้นทุนค่าโดยสารและการให้บริการ 2,314.24 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 59.05 ของค่าใช้จ่ายรวม ค่าใช้จ่ายในการขาย 1.93 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 0.05 ของค่าใช้จ่ายรวม ค่าใช้จ่ายในการบริหาร 1,060.78 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 27.07 ของค่าใช้จ่ายรวม ต้นทุนทางการเงิน 547.17 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 13.96 ของค่าใช้จ่ายรวม และผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้น (โอนกลับ) 5.25 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 0.13 ของค่าใช้จ่ายรวม ส่วนต้นทุนต่อปริมาณผู้โดยสารของบริษัทเพิ่มขึ้นจาก 2.6 เป็น 3.76 บาท/ที่นั่ง-กม. เพิ่มขึ้นร้อยละ 44.6 และต้นทุนต่อปริมาณการผลิตผู้โดยสารที่ไม่รวมค่าใช้จ่ายเชื้อเพลิงเพิ่มขึ้นจาก 2.08 เป็น 3.33 บาท/ที่นั่ง-กม. หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 60.10

ต้นทุนค่าโดยสารและการให้บริการ: ในงวดหกเดือนแรกของปี 2564 ต้นทุนค่าโดยสารและการให้บริการจำนวน 2,314.24 ล้านบาท หรือลดลงร้อยละ 42.90 จากปีก่อน สาเหตุหลักมาจากจำนวนเที่ยวบินที่ลดลงจากการทยอยยกเลิกเที่ยวบิน รวมถึงต้นทุนค่าน้ำมันอากาศยานที่ลดลงส่งผลให้บริษัทมีต้นทุนเชื้อเพลิงอยู่ที่ 296.79 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 67.72 เมื่อเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อนโดยต้นทุนน้ำมันต่อหน่วย (Fuel/ASK) ลดลงจาก 0.52 บาท/ที่นั่ง-กม. เป็น 0.43บาท/ที่นั่ง-กม. หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 17.31

ค่าใช้จ่ายในการขายและบริหาร: ในงวดหกเดือนแรกของปี 2564 ค่าใช้จ่ายในการขายและบริหารจำนวน 1,062.71 ล้านบาท หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 43.99 จากปีก่อน โดยสาเหตุหลักมาจากขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเพิ่มขึ้นจาก 299.74 ล้านบาท เป็น 915.65 ล้านบาท หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 205.48

ต้นทุนทางการเงิน: ในงวดหกเดือนแรกของปี 2564 ต้นทุนทางการเงินจำนวน 547.17 ล้านบาท หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 41.33 จากปีก่อน เนื่องจากการดอกเบี้ยเงินกู้ยืมระยะสั้นจากผู้ถือหุ้นเพิ่มขึ้นจาก 79.64 ล้านบาท เป็น 202.32 ล้านบาท หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 154.04

ผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้น: ในงวดหกเดือนแรกของปี 2564 ผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้น (โอนกลับ) จำนวน 5.25 ล้านบาท หรือลดลงร้อยละ 102.13 จากปีก่อน ลดลงจากปีก่อนอย่างมีนัยสำคัญ เนื่องจากการโอนกลับการตั้งค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญของลูกหนี้ และเงินให้กู้ยืม



กำไร (ขาดทุน) งวดหกเดือนแรกของปี 2563 และ 2564

หน่วย : ล้านบาท	2563		2564		เปลี่ยนแปลง	
	จำนวน	ร้อยละต่อ รายได้รวม	จำนวน	ร้อยละต่อ รายได้รวม	จำนวน	ร้อยละ
ขาดทุน สำหรับปี	(3,750.61)	(111.37)	(2,717.94)	(226.32)	1,032.67	27.53
ขาดทุน เบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี	(3,750.61)	(111.37)	(2,717.94)	(226.32)	1,032.67	27.53
ขาดทุน ส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทใหญ่	(2,469.30)	(0.73)	(2,717.90)	(2.26)	(248.60)	10.07
ขาดทุน ต่อหุ้นขั้นพื้นฐาน	(0.69)		(0.73)		(0.04)	

จากปัจจัยที่กล่าวมาข้างต้น โดยเฉพาะสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) ระลอกใหม่ ส่งผลให้บริษัทมีรายได้จากการดำเนินงานลดลงเมื่อเทียบกับปีก่อน ส่วนค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานของบริษัทมียอดลดลงแต่ยังไม่เพียงพอที่จะชดเชยรายได้ที่สูญเสียไป บริษัทมีผลประกอบการขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมจำนวน 2,717.94 ล้านบาท ลดลงจากขาดทุน 3,750.61 ล้านบาทเมื่อเทียบกับปีก่อน และมีผลขาดทุนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทใหญ่เพิ่มขึ้นเป็น 2,717.94 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก 2,469.30 ล้านบาทเมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า



3.ฐานะทางการเงินและสภาพคล่อง

หน่วย : ล้านบาท	งบการเงินรวม			
	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563	ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2564	เปลี่ยนแปลง	ร้อยละ
รวมสินทรัพย์	17,894.92	17,520.14	(374.78)	(2.09)
รวมหนี้สิน	25,897.08	28,240.24	2,343.16	9.05
รวมส่วนของบริษัทใหญ่	(7,000.52)	(9,718.42)	(2,717.90)	38.82
ส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุม	(1,001.64)	(1,001.68)	(0.04)	0.00
รวมส่วนของผู้ถือหุ้น	(8,002.16)	(10,720.10)	(2,717.94)	33.97

สินทรัพย์

ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2564 บริษัทและบริษัทย่อยมีสินทรัพย์รวม 17,520.14 ล้านบาท หรือลดลงร้อยละ 2.09 จาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 โดยแบ่งเป็นสินทรัพย์หมุนเวียน 2,331.00 ล้านบาท และสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนจำนวน 15,189.15 ล้านบาท คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 13.30 และ 86.70 ของสินทรัพย์รวมตามลำดับ

สินทรัพย์หมุนเวียน: ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2564 บริษัทและบริษัทย่อยมีสินทรัพย์หมุนเวียนรวม 2,331.00 ล้านบาท หรือลดลงร้อยละ 9.74 จาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 สาเหตุหลักมาจากบริษัทมีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดลดลง จำนวน 437.52 ล้านบาท หรือลดลงร้อยละ 31.13

สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน: ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2564 บริษัทและบริษัทย่อยมีสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนรวม 15,189.15 ล้านบาท หรือลดลงร้อยละ 0.80 จาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 สาเหตุหลักมาจากการตั้งเงินสำรองบำรุงรักษาเครื่องบินเพิ่มขึ้น 808.17 ล้านบาท แต่มีการตัดจำหน่ายสินทรัพย์สิทธิการเช่าตามสัญญาลดลง 926.27 ล้านบาท

หนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น

หนี้สิน: ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2564 บริษัทและบริษัทย่อยมีหนี้สินรวม 28,240.24 ล้านบาท หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 9.05 จาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 สาเหตุหลักมาจากบริษัทมีเจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่นเพิ่มขึ้น จำนวน 1,529.37 ล้านบาท และการตั้งประมาณการหนี้สินค่าซ่อมบำรุง และค่าปรับสภาพเครื่องบินเพิ่มขึ้น จำนวน 778.82 ล้านบาท

ส่วนของผู้ถือหุ้น: ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2564 บริษัทและบริษัทย่อยมีส่วนของผู้ถือหุ้นติดลบจำนวน 10,720.10 ล้านบาท เปลี่ยนแปลงคิดเป็นร้อยละ 33.97 จาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 โดยเป็นของบริษัทใหญ่ติดลบจำนวน 9,718.42 ล้านบาท และส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมติดลบอีกจำนวน 1,001.68 ล้านบาท เกิดจากผลการดำเนินงานที่ยังขาดทุน ซึ่งเป็นผลมาจากการแพร่ระบาดของระลอกใหม่ของโรคโควิด-19



สภาพคล่อง

หน่วย : หน่วยบาท	งบการเงินรวม			
	ณ วันที่	ณ วันที่	เปลี่ยนแปลง	ร้อยละ
	30 มิถุนายน 2563	30 มิถุนายน 2564		
กระแสเงินสดได้มา (ใช้ไป) จากกิจกรรมการดำเนินงาน	(199.29)	(151.12)	48.17	(24.17)
กระแสเงินสดได้มา (ใช้ไป) จากกิจกรรมการลงทุน	20.13	(107.65)	(127.78)	(634.81)
กระแสเงินสดได้มา (ใช้ไป) จากกิจกรรมการจัดหาเงิน	41.68	(185.46)	(227.14)	(545.01)
ผลกระทบจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศใน เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	3.89	6.72	2.83	72.55
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น (ลดลง) สุทธิ	(133.59)	(437.52)	(303.93)	227.51
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ 1 มกราคม	1,233.79	1,405.56	171.77	13.92
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ 30 มิถุนายน	1,100.20	968.04	(132.16)	(12.01)

สำหรับงวดหกเดือนแรกของปี 2564 บริษัทและบริษัทย่อยมีกระแสเงินสดใช้ไปจากกิจกรรมดำเนินงานสุทธิจำนวน 151.12 ล้านบาท ลดลงจากใช้ไป 199.29 ล้านบาท หรือลดลงร้อยละ 24.17 เมื่อเทียบกับปีก่อน โดยรายการหลักที่มีผลต่อการใช้ไปของเงินสด ได้แก่ ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้หมุนเวียนอื่น, ภาษีมูลค่าเพิ่ม, เงินสำรองบำรุงรักษาเครื่องบิน และ เงินสดจ่ายค่าซ่อมบำรุงเครื่องบิน

ส่วนกระแสเงินสดใช้ไปในกิจกรรมการลงทุนเป็นจำนวน 107.65 ล้านบาท ลดลงจากได้มา 20.13 ล้านบาท หรือลดลงร้อยละ 634.81 โดยรายการหลักใช้ไปในเงินสดจ่ายสำหรับจากเงินลงทุนชั่วคราว

ส่วนกระแสเงินสดใช้ไปในกิจกรรมการจัดหาเงินเป็นจำนวน 185.46 ล้านบาท ลดลงจากได้มา 41.68 ล้านบาท หรือลดลงร้อยละ 545.01 โดยรายการหลักใช้ไปในการจ่ายหนี้สินสัญญาเช่าทั้งจำนวน

นอกจากนี้บริษัทและบริษัทย่อยได้รับประโยชน์จากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศทั้งเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเป็นจำนวน 6.72 ล้านบาท

อย่างไรก็ตาม ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2564 บริษัทมีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดลดลงสุทธิ 437.52 ล้านบาท

ภาวะผูกพันและหนี้สินที่อาจเกิดขึ้นในภายหน้า

ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2564 บริษัทฯ มีหนี้สินที่อาจเกิดขึ้นจากภาวะผูกพันที่มีได้แสดงในงบการเงิน จากหนังสือค้ำประกันที่ออกโดยธนาคารในประเทศและต่างประเทศ และภาวะผูกพันสำหรับการจัดหาเครื่องบินที่ต้องจ่ายในอนาคต(รายละเอียดตามหมายเหตุประกอบงบการเงิน ข้อ 23)

**4.สรุปอัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญ**

อัตราส่วนทางการเงิน	หน่วย	งบการเงินรวม	
		2563	2564
อัตราส่วนสภาพคล่อง			
ระยะเวลาการเก็บหนี้เฉลี่ย	วัน	27.28	84.35
ระยะเวลาการขายสินค้าเฉลี่ย	วัน	8.78	17.14
ระยะเวลาการจำหน่ายตั๋วล่วงหน้า	เท่า	18.56	18.37
ระยะเวลาการชำระหนี้	วัน	389.14	800.47
วงจรกิจสิน	วัน	(371.64)	(717.35)
อัตราส่วนแสดงความสามารถในการหากำไร			
อัตรากำไรจากการดำเนินงานก่อนต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิง	%	(33.79%)	(201.61%)
อัตรากำไรจากการดำเนินงาน	%	(61.09%)	(226.32%)
อัตรากำไร EBITDAR	%	(20.97%)	(140.22%)
อัตรากำไรสุทธิ	%	(111.37%)	(226.32%)
อัตราผลตอบแทนผู้ถือหุ้น	%	(35.27%)	(32.51%)
อัตราส่วนแสดงประสิทธิภาพในการดำเนินงาน			
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์	%	(20.96%)	(15.35%)
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ถาวร	%	(5,586.30%)	(3,110.08%)
อัตราหมุนของสินทรัพย์	เท่า	0.19	0.07
อัตราส่วนวิเคราะห์นโยบายทางการเงิน			
อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น	เท่า	(3.70)	(2.91)
อัตราส่วนความสามารถชำระภาระผูกพัน	เท่า	(0.52)	(1.63)
อัตราการจ่ายเงินปันผล	%	-	-
ขาดทุนต่อหุ้นขั้นพื้นฐาน	บาท	(0.69)	(0.73)
ขาดทุนต่อหุ้นปรับลด	บาท	(0.69)	(0.73)

ความหมายและสูตรในการคำนวณอัตราส่วนทางการเงิน

ระยะเวลาการเก็บหนี้เฉลี่ย คือ 360/อัตราส่วนหมุนเวียนลูกหนี้การค้า

ระยะเวลาการขายสินค้าเฉลี่ย คือ 360/อัตราส่วนหมุนเวียนสินค้าคงเหลือ

ระยะเวลาการจำหน่ายตั๋วล่วงหน้า คือ (รายได้รับล่วงหน้า/รายได้หลักกรรม)*360

ระยะเวลาการชำระหนี้ คือ 360/อัตราส่วนหมุนเวียนเจ้าหนี้

วงจรกิจสิน คือ (ระยะเวลาเก็บหนี้ + ระยะเวลาการจำหน่ายสินค้า)-(ระยะเวลาการจำหน่ายตั๋วล่วงหน้า+ระยะเวลาการชำระหนี้)

อัตรากำไรจากการดำเนินงานก่อนต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิง คือ (กำไรจากการดำเนินงาน+ต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิง)/รายได้รวม

อัตรากำไรจากการดำเนินงาน คือ กำไรจากการดำเนินงาน/รายได้รวม

อัตรากำไร EBITDAR คือ (กำไรจากการดำเนินงาน+ค่าเช่าดำเนินงานเครื่องบิน+ค่าเช่าเครื่องบินแบบเหมาลำ)/รายได้รวม

อัตรากำไรสุทธิ คือ กำไรขาดทุนสุทธิ/รายได้รวม



NOK AIR

อัตราผลตอบแทนผู้ถือหุ้น คือ กำไรขาดทุนสุทธิ/ส่วนของผู้ถือหุ้นเฉลี่ย

อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ คือ กำไรขาดทุนสุทธิ/ส่วนของสินทรัพย์เฉลี่ย

อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ถาวร คือ (กำไรขาดทุนสุทธิ+ค่าเสื่อมราคา)/อุปกรณ์สุทธิเฉลี่ย

อัตราหมุนของสินทรัพย์ คือ รายได้รวม/ส่วนของสินทรัพย์เฉลี่ย

อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น คือ รวมหนี้สิน/รวมส่วนของผู้ถือหุ้น

อัตราส่วนความสามารถชำระภาระผูกพัน คือ (กำไรจากการดำเนินงาน+ค่าเช่าดำเนินงานเครื่องบิน)/ค่าเช่าดำเนินงานเครื่องบิน

อัตราการจ่ายเงินปันผล คือ เงินปันผลจ่าย/กำไรขาดทุนสุทธิ

ขาดทุนต่อหุ้นขั้นพื้นฐาน คือ ขาดทุนสุทธิ/จำนวนหุ้นสามัญเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก

ขาดทุนต่อหุ้นปรับลด คือ ขาดทุนสุทธิ/จำนวนหุ้นสามัญเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก (ปรับลด

5. รายการระหว่างกัน

บุคคล/นิติบุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง /ความสัมพันธ์	ประเภทรายการ	มูลค่าของรายการ (ล้านบาท)		ความจำเป็น/ความสมเหตุสมผลของรายการ ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ
		2564	2563	
<p>บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ("การบินไทย") <u>ลักษณะธุรกิจ</u> การบินไทยประกอบธุรกิจสายการบินเต็มรูปแบบ (Full Service Airline) <u>ความสัมพันธ์</u> การบินไทยเป็นผู้ถือหุ้นของบริษัท โดย ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2564 ถือหุ้นร้อยละ 8.91</p>	<p>1.ค่าใช้จ่ายของบริษัท <u>การซ่อมบำรุง</u> บริษัทได้ว่าจ้างการบินไทยในการซ่อมบำรุงเครื่องบินที่เช่ามาจากการบินไทยและที่เช่าจากภายนอก - ค่าซ่อมบำรุงรักษาเครื่องบิน</p> <p><u>ค่าบริการภาคพื้นดินและค่าอาหารสำหรับผู้โดยสาร นักบิน และลูกเรือ</u> ค่าบริการภาคพื้นดินในสถานีซึ่งผู้ให้บริการตามสัญญาให้บริการภาคพื้นดินตามปกติของบริษัทมีอุปกรณ์ไม่เพียงพอ</p> <p>- ค่าบริการภาคพื้น - ค่าอาหารสำหรับผู้โดยสาร นักบิน และลูกเรือ - ค่ารถสำหรับผู้โดยสาร</p>	<p>2.01</p> <p>0.3</p> <p>ไม่มี</p> <p>ไม่มี</p>	<p>22.2</p> <p>0.5</p> <p>0.1</p> <p>0.1</p>	<p>สำหรับด้านการซ่อมบำรุง การบินไทยจัดเป็นเพียงผู้ประกอบการเพียงไม่กี่รายในประเทศไทย ที่มีใบอนุญาตในการซ่อมบำรุงเครื่องบิน บริษัทและบริษัทย่อยจึงจำเป็นต้องใช้บริการจากการบินไทย อีกทั้งราคาค่าซ่อมบำรุงดังกล่าวก็เป็นไปตามราคาตลาด ปัจจุบันบริษัทและบริษัทย่อยยังคงมีการใช้บริการการซ่อมบำรุง อะไหล่ และเช่าอุปกรณ์เพื่อการซ่อมกับการบินไทยในส่วนของเครื่องบินที่เช่าจากภายนอกด้วย รายการดังกล่าวเป็นรายการที่จำเป็นในการดำเนินธุรกิจของบริษัทและบริษัทย่อย และค่าบริการดังกล่าวก็เป็นไปตามราคาตลาด</p>

บุคคล/นิติบุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง /ความสัมพันธ์	ประเภทรายการ	มูลค่าของรายการ (ล้านบาท)		ความจำเป็น/ความสมเหตุสมผลของรายการ ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ
		2564	2563	
	<p><u>ค่าใช้จ่ายอื่นๆ</u></p> <p>บริษัทมีค่าใช้จ่ายอื่นๆ จากการใช้บริการการบินไทย เช่น ค่าฝึกอบรม ค่าเบี้ยประกันภัย เป็นต้น</p> <p>- ค่าใช้จ่ายอื่นๆ</p> <p>2. รายได้ของบริษัท</p> <p><u>ค่าตัวโดยสาร</u></p> <p>บริษัทให้บริการขนส่งทางอากาศแก่ผู้โดยสารของการบินไทยตามสัญญาการทำการบินร่วม (Code Share Agreement) และสัญญาโอนผู้โดยสารระหว่างกัน (Passenger Transfer Agreement)</p> <p>- รายได้ค่าโดยสาร</p> <p>3. เจ้าหนี้การค้า</p>	0.1	0.2	<p>รายการดังกล่าวเป็นรายการที่จำเป็นในการดำเนินธุรกิจของบริษัทและบริษัทย่อย และค่าบริการเป็นไปตามราคาตลาด</p> <p>บริษัทได้ทำสัญญาการบินร่วม (Code Share Agreement) กับการบินไทย เพื่อเพิ่มช่องทางในการจำหน่ายตั๋วโดยสารของบริษัท นอกจากนี้ราคาจำหน่ายตั๋วดังกล่าวของบริษัทก็มีได้ต่ำกว่าอัตราราคาจำหน่ายตั๋วของผู้โดยสารรายอื่น ส่วนสัญญาโอนผู้โดยสารระหว่างกัน (Passenger Transfer Agreement) ก็เป็นไปเพื่อการโอนผู้โดยสารระหว่างสายการบินในกรณีเกิดการยกเลิกหรือเกิดความล่าช้าของเที่ยวบิน</p>
		ไม่มี	ไม่มี	
		76.7	76.7	

บุคคล/นิติบุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง /ความสัมพันธ์	ประเภทรายการ	มูลค่าของรายการ (ล้านบาท)		ความจำเป็น/ความสมเหตุสมผลของรายการ ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ
		2564	2563	
<p>บริษัท ดอนเมือง อินเตอร์เนชั่นแนล แอร์พอร์ต โฮเต็ล จำกัด (“แอร์พอร์ท โฮเต็ล”)</p> <p><u>ลักษณะธุรกิจ</u></p> <p>แอร์พอร์ท โฮเต็ลประกอบธุรกิจโรงแรม อมารี ดอนเมืองแอร์พอร์ท ซึ่งตั้งอยู่ใกล้กับท่าอากาศยานดอนเมือง</p> <p><u>ความสัมพันธ์</u></p> <p>การบินไทย ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นของบริษัทและจัดเป็นผู้มีอำนาจควบคุมใน แอร์พอร์ท โฮเต็ล โดยถือหุ้นร้อยละ 40.0 ในแอร์พอร์ท โฮเต็ล</p>	<p>1.ค่าใช้จ่ายของบริษัท</p> <p>1.1 ค่าที่พัก</p> <p>บริษัทได้ใช้บริการที่พักจากแอร์พอร์ท โฮเต็ล สำหรับพนักงานสถานีต่างจังหวัดที่เดินทางเข้ามาปฏิบัติงานและฝึกอบรมที่สถานีกรุงเทพ</p> <p>- ค่าที่พัก และค่าจัดเลี้ยง</p> <p>2. เจ้าหนี้การค้า</p>	0.3	0.2	<p>บริษัทเลือกใช้บริการห้องพัก และห้องจัดเลี้ยงจากแอร์พอร์ทโฮเต็ลเพื่อเป็นที่พักให้พนักงานจากสถานีต่างจังหวัดที่เดินทางเข้ามาปฏิบัติงานและฝึกอบรมที่ท่าอากาศยานนานาชาติดอนเมือง เนื่องจากโรงแรมดังกล่าวเป็นโรงแรมแห่งเดียวที่อยู่ใกล้เคียงกับท่าอากาศยานนานาชาติดอนเมือง ซึ่งมีทางเดินเชื่อมโดยตรงไปยังอาคารผู้โดยสารและออฟฟิศสำนักงานของบริษัท อันจะเป็นการอำนวยความสะดวกสบายและประหยัดค่าใช้จ่ายในการเดินทางให้แก่พนักงานของบริษัท ทั้งนี้อัตราค่าบริการเป็นไปตามราคาตลาด</p>
		0.1	0.1	

บุคคล/นิติบุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง /ความสัมพันธ์	ประเภทรายการ	มูลค่าของรายการ (ล้านบาท)		ความจำเป็น/ความสมเหตุสมผลของรายการ ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ
		2564	2563	
<p>บริษัท ไทยไฟลท์เทรนนิง จำกัด (“ไทยไฟลท์เทรนนิง”)</p> <p><u>ลักษณะธุรกิจ</u></p> <p>ไทยไฟลท์เทรนนิงให้บริการฝึกอบรมบุคลากรด้านการบิน</p> <p><u>ความสัมพันธ์</u></p> <p>การบินไทย ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นของบริษัทถือหุ้นร้อยละ 49.0 ในไทยไฟลท์เทรนนิง</p>	<p>1. ค่าบริการ</p> <p>- ค่าฝึกอบรม</p> <p>2. เจ้าหน้าที่การค้า</p>	<p>0.5</p> <p>ไม่มี</p>	<p>0.7</p> <p>ไม่มี</p>	<p>รายการดังกล่าวเป็นรายการที่จำเป็นในการดำเนินธุรกิจของบริษัท อีกทั้ง หากบริษัทดำเนินการเอง บริษัทจะมีค่าใช้จ่ายที่สูงกว่า</p>

บุคคล/นิติบุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง /ความสัมพันธ์	ประเภทรายการ	มูลค่าของรายการ (ล้านบาท)		ความจำเป็น/ความสมเหตุสมผลของรายการ ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ
		2564	2563	
บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด (“ไทยสมายล์”) <u>ลักษณะธุรกิจ</u> สายการบินราคาประหยัดในเครื่องบินไทย ที่นำเสนอทางเลือกใหม่ให้กับลูกค้าที่ต้องการ บินในระยะทางใกล้ <u>ความสัมพันธ์</u> การบินไทย ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นของบริษัทและ จัดเป็นผู้มีอำนาจควบคุมในไทยสมายล์โดยถือ หุ้นทั้งหมดของไทยสมายล์	1.ค่าใช้จ่ายของบริษัท 1.1 ค่าตัวโดยสาร บริษัทให้บริการขนส่งทางอากาศสำหรับผู้โดยสารของสายการบินตาม สัญญาโอนผู้โดยสารระหว่างกัน (Passenger Transfer Agreement) - ค่าตัวโดยสาร	0.1	ไม่มี	บริษัทได้ทำสัญญาโอนผู้โดยสารระหว่างกัน (Passenger Transfer Agreement) กับไทย สมายล์เพื่อทำการโอนผู้โดยสารระหว่างกันใน กรณีเกิดการยกเลิกหรือเกิดความล่าช้าของ เที่ยวบินในราคาที่ตกลงกันไว้ล่วงหน้า
	2.รายได้ของบริษัท 2.1 ค่าตัวโดยสาร บริษัทให้บริการขนส่งทางอากาศแก่ผู้โดยสารของ บริษัท ไทยสมายล์แอร์ เวย์ จำกัดตามสัญญาโอนผู้โดยสารระหว่างกัน (Passenger Transfer Agreement) - รายได้ค่าโดยสาร - รายได้จากการบินให้บริการ	0.01	2.2	บริษัทได้ทำสัญญาโอนผู้โดยสารระหว่างกัน (Passenger Transfer Agreement) กับไทย สมายล์เพื่อทำการโอนผู้โดยสารระหว่างกันใน กรณีเกิดการยกเลิกหรือเกิดความล่าช้าของ เที่ยวบินในราคาที่ ตกลงกันล่วงหน้า
	3. ลูกหนี้การค้า	0.1	0.1	
	4. เจ้าหนี้การค้า	0.2	0.2	

บุคคล/นิติบุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง /ความสัมพันธ์	ประเภทรายการ	มูลค่าของรายการ (ล้านบาท)		ความจำเป็น/ความสมเหตุสมผลของรายการ ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ
		2564	2563	
<p>บริษัท ไฟล์ท เทรนนิง (ประเทศไทย) จำกัด (ชื่อเดิม บริษัท แพน แอม อินเตอร์เนชั่นแนล ไฟล์ท เทรนนิง เซ็นเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด) (“ ไฟล์ท เทรนนิง ”) <u>ลักษณะธุรกิจ</u> ไฟล์ท เทรนนิง เป็น ศูนย์ฝึกการบินนานาชาติ เพื่อเป็นศูนย์ฝึกสอนและอบรมทางการบินแบบครบวงจรในประเทศไทย <u>ความสัมพันธ์</u> บริษัทเป็นผู้ถือหุ้นร้อยละ 15</p>	<p>1.ค่าใช้จ่ายของบริษัท 1.1 ค่าฝึกอบรม บริษัทได้ส่งนักบินและผู้ช่วยนักบินไปอบรมที่ไฟล์ท เทรนนิง - ค่าฝึกอบรม</p> <p>2.รายได้ของบริษัท บริษัทได้ส่งนักบินและผู้ช่วยนักบินไปเข้าร่วมปฏิบัติการในการฝึกบินจำลอง ที่ไฟล์ท เทรนนิง - รายได้จากการบินให้บริการ</p> <p>3. เจ้าหนี้การค้า</p>	7.0	6.4	<p>บริษัทได้ทำสัญญากับไฟล์ท เทรนนิง เพื่อให้ นักบินและผู้ช่วยนักบินไปอบรม ซึ่งช่วยประหยัดค่าใช้จ่ายในการไปอบรมที่ต่างประเทศ</p> <p>บริษัทได้ทำข้อตกลงที่จะส่งนักบินและผู้ช่วยนักบินไปสนับสนุนปฏิบัติการในการฝึกบินจำลอง สำหรับการขอต่อใบอนุญาตของไฟล์ท เทรนนิง ซึ่งบริษัทจะได้รับค่าตอบแทนตามอัตราที่ในข้อตกลง ทั้งนี้อัตราค่าบริการเป็นไปตามราคาตลาด</p>
		0.02	ไม่มี	
		1.3	1.2	

บุคคล/นิติบุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง /ความสัมพันธ์	ประเภทรายการ	มูลค่าของรายการ (ล้านบาท)		ความจำเป็น/ความสมเหตุสมผลของรายการ ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ
		2564	2563	
<p>บริษัท หาดทิพย์ จำกัด (มหาชน) (“หาดทิพย์”)</p> <p><u>ลักษณะธุรกิจ</u> การผลิตและจำหน่ายเครื่องดื่ม</p> <p><u>ความสัมพันธ์</u> คู่สมรสของนายอภิชาติ จีระพันธุ์ เป็นกรรมการของหาดทิพย์</p>	<p>1. ค่าใช้จ่ายของบริษัท - ค่าอาหารและเครื่องดื่ม</p> <p>2. รายได้ของบริษัท - รายได้ค่าโดยสาร</p> <p>3. ลูกหนี้การค้า</p>	<p>ไม่มี</p> <p>0.01</p> <p>ไม่มี</p>	<p>ไม่มี</p> <p>0.4</p> <p>0.15</p>	<p>บริษัทให้สิทธิผู้โดยสารในการเลือกซื้ออาหารและเครื่องดื่มจากหาดทิพย์ ในกรณีเที่ยวบินล่าช้าตามวงเงินที่กำหนด โดยราคาอาหารและเครื่องดื่มเป็นไปตามราคาตลาด</p> <p>บริษัทขายตั๋วโดยสารให้หาดทิพย์ ตามราคาตลาด</p>
<p>บริษัท ไอร่า แอดไวเซอร์ จำกัด (“ไอร่าแอดไวเซอร์”)</p> <p><u>ลักษณะธุรกิจ</u> ไอร่าแอดไวเซอร์ประกอบกิจการให้คำปรึกษาด้านการบริหารจัดการการเงิน</p> <p><u>ความสัมพันธ์</u> ผู้ถือหุ้นของบริษัท ถือหุ้นในกลุ่มบริษัทไอร่า</p>	<p>1. ค่าใช้จ่ายของบริษัท - ค่าบริการที่ปรึกษาทางการเงิน</p> <p>2. เจ้าหนี้อื่น</p>	<p>0.04</p> <p>7.0</p>	<p>3.3</p> <p>7.0</p>	<p>บริษัทใช้บริการไอร่า แอดไวเซอร์ ให้เป็นปรึกษาทางด้านการเงินและพัฒนาระบบการเงิน เพื่อให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น ทั้งนี้อัตราค่าบริการเป็นไปตามราคาตลาด</p>

บุคคล/นิติบุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง /ความสัมพันธ์	ประเภทรายการ	มูลค่าของรายการ (ล้านบาท)		ความจำเป็น/ความสมเหตุสมผลของรายการ ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ
		2564	2563	
<p>บริษัท สำนักงานกฎหมายสยามซีดี ดีอาร์ จำกัด (“สยามซีดีดีอาร์”)</p> <p><u>ลักษณะธุรกิจ</u></p> <p>สยามซีดีดีอาร์ประกอบกิจการให้บริการทางด้านกฎหมาย บัญชี และภาษี</p> <p><u>ความสัมพันธ์</u></p> <p>กรรมการของบริษัทได้แก่นายชวลิต อดิศาสตร์ เป็นกรรมการของสยามซีดีดีอาร์</p>	<p>1. ค่าใช้จ่ายของบริษัท</p> <p>- ค่าบริการที่ปรึกษาด้านกฎหมาย</p> <p>2. เจ้าหนี้อื่น</p>	0.5	0.07	บริษัทได้ทำสัญญากับสยามซีดีดีอาร์ เพื่อขอคำปรึกษาทางกฎหมาย รายการดังกล่าวเป็นรายการที่จำเป็น ในการดำเนินธุรกิจของบริษัท ทั้งนี้ อัตราค่าบริการเป็นไปตามราคาตลาด
		0.01	0.01	

บุคคล/นิติบุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง /ความสัมพันธ์	ประเภทรายการ	มูลค่าของรายการ (ล้านบาท)		ความจำเป็น/ความสมเหตุสมผลของรายการ ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ
		2564	2563	
<p>บริษัท สำนักงานกฎหมายสยามซีที จีพี จำกัด (“สยามซีทีจีพี”) <u>ลักษณะธุรกิจ</u> สยามซีทีจีพีประกอบกิจการให้บริการทางด้านกฎหมาย บัญชี และภาษี <u>ความสัมพันธ์</u> กรรมการของบริษัทได้แก่นายชวลิต อัครศาสตร์ เป็นกรรมการของสยามซีทีจีพี</p>	<p>1. ค่าใช้จ่ายของบริษัท - ค่าบริการที่ปรึกษาด้านกฎหมาย</p> <p>2. เจ้าหนี้อื่น</p>	0.5	0.4	บริษัทได้ทำสัญญากับสยามซีทีจีพี เพื่อขอค่าบริการทางกฎหมาย รายการดังกล่าวเป็นรายการที่จำเป็น ในการดำเนินธุรกิจของบริษัท ทั้งนี้ อัตราค่าบริการเป็นไปตามราคาตลาด
<p>บริษัท เจ แม็กซ์ คอร์ปอเรชั่น จำกัด (“เจ แม็กซ์”) <u>ลักษณะธุรกิจ</u> เจแม็กซ์ ประกอบธุรกิจด้านการจัดการอสังหาริมทรัพย์และให้เช่าอสังหาริมทรัพย์ <u>ความสัมพันธ์</u> กรรมการของบริษัทได้แก่นายวุฒิมิ จุฬางกูร เป็นกรรมการของเจ แม็กซ์</p>	<p>1.รายได้ของบริษัท - รายได้ค่าโดยสาร</p> <p>2. ลูกหนี้การค้า</p>	ไม่มี	0.01	บริษัทขายตั๋วโดยสารให้เจ แม็กซ์ คอร์ปอเรชั่นตามราคาตลาด
		ไม่มี	ไม่มี	

บุคคล/นิติบุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง /ความสัมพันธ์	ประเภทรายการ	มูลค่าของรายการ (ล้านบาท)		ความจำเป็น/ความสมเหตุสมผลของรายการ ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ
		2564	2563	
<p>ผู้ถือหุ้นใหญ่ - นางหทัยรัตน์ จุฬางกูร (“นางหทัยรัตน์ จุฬางกูร”) <u>ลักษณะธุรกิจ</u> นางหทัยรัตน์ จุฬางกูร เป็นผู้ถือหุ้นใหญ่ของ บริษัท <u>ความสัมพันธ์</u> นางหทัยรัตน์ จุฬางกูร เป็นผู้ถือหุ้นของบริษัท โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 ถือหุ้นร้อยละ 26.38</p>	<p>1. ค่าใช้จ่ายของบริษัท - ดอกเบี้ยจ่าย</p> <p>2. เงินกู้ยืมระยะสั้นจากผู้ถือหุ้น</p>	<p>202.3</p> <p>2,720</p>	<p>79.6</p> <p>2,720</p>	<p>บริษัทได้กู้ยืมเงินจาก นางหทัยรัตน์ จุฬางกูร เพื่อใช้ในการดำเนินงานโดยมีอัตราดอกเบี้ย เป็นไปตามอัตรากลาง</p>