



ที่ BOD001/2566

10 กุมภาพันธ์ 2566

เรื่อง คำอธิบายและการวิเคราะห์ผลการดำเนินงานสำหรับรอบระยะเวลาหกเดือนแรกของปี 2565  
เรียน กรรมการและผู้จัดการ  
ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

## 1. บทสรุปผู้บริหาร

ในช่วงหกเดือนแรกของปี 2565 บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) ได้ทำการบินและให้บริการเต็มรูปแบบสำหรับเส้นทางในประเทศอย่างต่อเนื่อง นับตั้งแต่รัฐบาลประกาศเปิดประเทศเมื่อปลายปีที่แล้ว เพื่อขับเคลื่อนและฟื้นฟูเศรษฐกิจของประเทศ พร้อมรองรับการเดินทางของผู้โดยสารที่เพิ่มมากขึ้น และรองรับการเดินทางหลังเปิดประเทศเต็มรูปแบบในอนาคต บริษัทมีการพัฒนาการให้บริการอย่างต่อเนื่อง โดยยกระดับการให้บริการในทุกๆด้าน เพื่อสร้างความเชื่อมั่นและความพึงพอใจต่อการให้บริการของบริษัท

เศรษฐกิจทั่วโลกยังคงได้รับผลกระทบจากการระบาดใหญ่ของ COVID-19 ที่สะสมมายาวนาน และยังคงเผชิญกับสถานการณ์ความขัดแย้งระหว่างประเทศของรัสเซียและยูเครน ที่ส่งผลกระทบต่อราคาน้ำมันที่เพิ่มสูงขึ้นอย่างรวดเร็ว และนโยบายโควิดเป็นศูนย์ของประเทศจีน ซึ่งอาจทำให้การฟื้นตัวของเศรษฐกิจเป็นไปได้ยากลำบากขึ้น อย่างไรก็ตามอุตสาหกรรมการบินโลก ในช่วงหกเดือนแรกของปี 2565 พบว่า สถานการณ์การเดินทางทางอากาศมีแนวโน้มดีขึ้น จากการที่หลายประเทศเริ่มผ่อนคลายข้อจำกัดในการเดินทางและเปิดประเทศมากขึ้น สำหรับประเทศไทย รัฐบาลได้มีการผ่อนคลายมาตรการเข้าประเทศ และมีการประกาศเปิดประเทศเต็มรูปแบบ โดยยกเลิกการกักตัวและการลงทะเบียนระบบ Thailand Pass สำหรับคนไทย ปรับรูปแบบสำหรับนักท่องเที่ยวต่างชาติที่เดินทางเข้าประเทศ เพื่ออำนวยความสะดวกให้นักท่องเที่ยวมากยิ่งขึ้น ประกอบกับสถานการณ์ COVID-19 ในประเทศมีแนวโน้มคงที่ จำนวนผู้ติดเชื้อรายใหม่ลดลง และจากอุปสงค์ในประเทศและการกลับมาของนักท่องเที่ยวต่างชาติที่เพิ่มขึ้น ทำให้เศรษฐกิจไทยขยายตัวได้ต่อเนื่องและมีโอกาสฟื้นตัวดีกว่าที่คาดการณ์ไว้ แต่ด้วยผลกระทบจากราคาน้ำมันที่เพิ่มสูงขึ้นจากสงคราม ส่งผลให้สายการบินต้องแบกรับต้นทุนที่เพิ่มสูงขึ้น ซึ่งอาจเป็นสาเหตุทำให้ธุรกิจสายการบินอาจฟื้นตัวได้ช้าลงกว่าอุตสาหกรรมประเภทอื่น

บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีขาดทุนสุทธิในงวดหกเดือนแรกของ ปี 2565 จำนวน 3,225.25 ล้านบาท ในขณะที่ปีก่อนขาดทุนสุทธิ 2,717.94 ล้านบาท หรือมีผลขาดทุนเพิ่มขึ้นร้อยละ 18.67 โดยเป็นขาดทุนสุทธิส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่ 3,225.21 ล้านบาท คิดเป็นขาดทุนต่อหุ้น 0.86 บาท ในขณะที่ปีก่อนขาดทุนต่อหุ้น 0.73 บาท

บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีรายได้รวมทั้งสิ้น 2,498.28 ล้านบาท สูงกว่าปีก่อน 1,296.99 ล้านบาท หรือ 108.00% สาเหตุหลักเกิดจากรายได้จากการขนส่งผู้โดยสารเพิ่มขึ้น 1,172.47 ล้านบาท 108.95% เป็นผลจากปริมาณการขนส่งเพิ่มขึ้น และมีรายได้จากการบริการอื่นๆ เพิ่มขึ้น 125.64 ล้านบาท 114.68% จากเที่ยวบินลูกค้าที่เพิ่มขึ้น รายได้อื่นลดลง 1.12 ล้านบาท โดยมีค่าใช้จ่ายรวมทั้งสิ้น 5,723.53 ล้านบาท สูงกว่าปีก่อน 1,804.68 ล้านบาท 46.05% จากค่าใช้จ่ายดำเนินงานที่แปรผันตามปริมาณการขนส่งเพิ่มขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งค่าน้ำมันเครื่องบินที่เพิ่มสูงขึ้นมาก จากราคาน้ำมันที่สูงกว่าปีก่อนถึง 30% ขณะที่ค่าใช้จ่ายการดำเนินการอื่นมีการควบคุมอย่างเข้มงวด ส่งผลให้ขาดทุนจากการดำเนินงาน 3,225.25 ล้านบาท และขาดทุนเพิ่มขึ้นจากปีก่อน 507.31 ล้านบาท 18.67%



บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ASK) เพิ่มขึ้น 108.48% ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (RPK) เพิ่มขึ้น 154.75% อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร (Cabin Factor) เฉลี่ย 79.82% สูงกว่าปีก่อนซึ่งเฉลี่ยที่ 58.92% และมีจำนวนผู้โดยสารที่ทำการขนส่งรวมทั้งสิ้น 1.71 ล้านคน เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 155.22%

## 2. คำอธิบายและการวิเคราะห์ผลการดำเนินงานสำหรับรอบระยะเวลาหกเดือนแรกของปี 2565

สถิติการโดยสารและอัตราส่วนทางธุรกิจที่สำคัญ

	หน่วย	ปี 2564	ปี 2565	เปลี่ยนแปลง	
				จำนวน	ร้อยละ
จำนวนเครื่องบิน ณ สิ้นงวด					
- (ไอพ่น) Boeing 737-800 New Generation	ลำ	14	14	-	-
- (ใบพัด) Q400 NextGen	ลำ	8	3	(0.5)	(62.50)
- จำนวนเครื่องบิน	ลำ	22	17	(0.5)	(22.70)
ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (Available Seat Kilometers: ASK)	ล้านที่นั่ง-กม.	688.3	1,435	747	108.48
ปริมาณการขนส่งด้านผู้โดยสาร (Revenue Passenger Kilometers: RPK)	ล้านที่นั่ง-กม.	405.5	1,033	628	154.75
จำนวนเที่ยวบิน (No. of sectors)	เที่ยวบิน	8,837	14,212	5,375	60.82
อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร (Cabin factor)	ร้อยละ	58.92	79.82	20.90	35.47
จำนวนผู้โดยสาร (Passenger Carried)	ล้านคน	0.67	1.71	1.04	155.22
รายได้ค่าโดยสารต่อผู้โดยสารต่อกิโลเมตร (Passenger Yield)	บาท/ ผู้โดยสาร-กม.	2.57	2.17	(0.40)	(15.56)
รายได้ต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (Revenue per Available Seat Kilometers: RASK)	บาท/ที่นั่ง-กม.	1.73	1.73	-	-
ต้นทุนต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (Cost per Available Seat Kilometers: CASK)	บาท/ที่นั่ง-กม.	3.76	2.78	(0.98)	(26.06)
ต้นทุนต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารที่ไม่รวมค่าใช้จ่าย เชื้อเพลิง (Cost per Available Seat Kilometers exclude Fuel: CASK ex-fuel)	บาท/ที่นั่ง-กม.	3.33	1.78	(1.46)	(43.84)
อัตราการใช้เครื่องบินต่อลำ (Average Aircraft Utilization Hours)	ชั่วโมง ปฏิบัติการบิน/ วัน	2.19	2.19	-	-



## สรุปผลการดำเนินงาน

รายได้งวดหกเดือนแรกของปี 2564 และ 2565

หน่วย : ล้านบาท	2564		2565		เปลี่ยนแปลง	
	จำนวน	ร้อยละต่อ รายได้รวม	จำนวน	ร้อยละต่อ รายได้รวม	จำนวน	ร้อยละ
รายได้จากค่าโดยสาร	1,076.11	89.61	2,248.59	90.02	1,172.47	108.95
รายได้จากการให้บริการ	109.55	9.12	235.19	9.42	125.64	114.68
รายได้อื่น	15.24	1.27	14.22	0.57	(1.12)	(7.37)
รวมรายได้	<b>1,200.91</b>	<b>100.00</b>	<b>2,497.90</b>	<b>100.00</b>	<b>1,296.99</b>	<b>108.00</b>

### ข้อมูลด้านรายได้

บริษัทมีรายได้รวม 2,497.90 ล้านบาท หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 108.00 จากปีก่อน โดยแบ่งเป็นรายได้จากค่าโดยสาร 2,248.59 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 90.02 ของรายได้รวม รายได้จากการให้บริการ 235.19 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 9.42 ของรายได้รวม และรายได้อื่น 14.22 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 0.57 ของรายได้รวม ส่วนรายได้ต่อปริมาณการผลิตผู้โดยสาร (RASK) เท่ากับ 1.73 บาท/ที่นั่ง-กม. ใกล้เคียงกับปีก่อน และปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ASK) เท่ากับ 1,435 ล้านที่นั่ง-กม. เพิ่มขึ้นร้อยละ 108.48

**รายได้จากค่าโดยสาร:** ในงวดหกเดือนแรกของปี 2565 รายได้จากค่าโดยสารจำนวน 2,248.59 ล้านบาท หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 108.95 จากปีก่อน เนื่องจากปริมาณผู้โดยสารเพิ่มขึ้นเมื่อเทียบกับปีก่อนที่บริษัทฯ ยังไม่สามารถดำเนินการบินได้ตามปกติ อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร (Cabin Factor) เพิ่มขึ้นจากร้อยละ 58.92 เป็นร้อยละ 79.82 หรือเพิ่มขึ้น 20.90 จุด และจำนวนเที่ยวบินเพิ่มขึ้นจาก 8,837 เที่ยวบินเป็น 14,212 เที่ยวบิน หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 60.82

**รายได้จากการให้บริการ:** ในงวดหกเดือนแรกของปี 2565 รายได้จากการให้บริการจำนวน 235.19 ล้านบาท หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 114.68 จากปีก่อน ซึ่งเพิ่มขึ้นตามสัดส่วนรายได้ค่าโดยสารตามจำนวนผู้โดยสารและจำนวนเที่ยวบินที่เพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ โดยเฉพาะรายได้จากการโหลดสัมภาระ และอาหารและเครื่องดื่ม ซึ่งเป็นผลมาจากบริษัทได้เพิ่มกลยุทธ์ในการเพิ่มรายได้ เช่น การให้บริการเลือกที่นั่งพิเศษ (NOK Premium Seat และ NOK Happy Seat), การให้บริการขึ้นเครื่องบินได้ก่อนใคร (Priority Boarding) หรืออนกเฟิร์ส (NOK First) และการให้บริการขนส่งสินค้าทางอากาศ (Air Cargo) เป็นต้น

**รายได้อื่น:** ในงวดหกเดือนแรกของปี 2565 รายได้อื่นจำนวน 14.22 ล้านบาท หรือลดลงร้อยละ 7.37 จากปีก่อน สาเหตุหลักเกิดจากรายได้ค่าประกันภัยเนื่องจากปีก่อนบริษัทมีการเปลี่ยนซอฟต์แวร์การจองตั๋วโดยสารทำให้ในช่วงแรกยังไม่สามารถทำการขายได้



## ค่าใช้จ่ายงวดหกเดือนแรกของปี 2564 และ 2565

หน่วย : ล้านบาท	2564		2565		เปลี่ยนแปลง	
	จำนวน	ร้อยละต่อ ค่าใช้จ่าย รวม	จำนวน	ร้อยละต่อ ค่าใช้จ่าย รวม	จำนวน	ร้อยละ
ต้นทุนค่าโดยสารและการให้บริการ	2,314.24	59.05	4,037.36	70.54	1,723.13	74.46
ค่าใช้จ่ายในการขาย	1.93	0.05	16.37	0.29	14.45	750.23
ค่าใช้จ่ายในการบริหาร	1,060.78	27.07	1,262.68	22.06	201.90	19.03
ต้นทุนทางการเงิน	547.17	13.96	430.37	7.52	(116.80)	(21.35)
ผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้น (โอนกลับ)	(5.25)	(0.13)	(23.25)	(0.41)	(17.99)	342.51
รวมค่าใช้จ่าย	<b>3,918.85</b>	<b>100.00</b>	<b>5,723.53</b>	<b>100.00</b>	<b>1,804.68</b>	<b>46.05</b>

### ข้อมูลด้านค่าใช้จ่าย

บริษัทมีค่าใช้จ่ายรวม 5,723.53 ล้านบาท หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 46.05 จากปีก่อน โดยแบ่งเป็นต้นทุนค่าโดยสารและการให้บริการ 4,037.36 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 70.54 ของค่าใช้จ่ายรวม ค่าใช้จ่ายในการขาย 16.37 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 0.29 ของค่าใช้จ่ายรวม ค่าใช้จ่ายในการบริหาร 1,262.68 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 22.06 ของค่าใช้จ่ายรวม ต้นทุนทางการเงิน 430.37 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 7.52 ของค่าใช้จ่ายรวม และผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้น (โอนกลับ) 23.25 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 0.41 ของค่าใช้จ่ายรวม ส่วนต้นทุนต่อปริมาณผู้โดยสารของบริษัทลดลงจาก 3.76 เป็น 2.78 บาท/ที่นั่ง-กม. ลดลงร้อยละ 26.06 และต้นทุนต่อปริมาณการผลิตผู้โดยสารที่ไม่รวมค่าใช้จ่ายเชื้อเพลิงลดลงจาก 3.33 เป็น 1.78 บาท/ที่นั่ง-กม. หรือลดลงร้อยละ 43.84

**ต้นทุนค่าโดยสารและการให้บริการ:** ในงวดหกเดือนแรกของปี 2565 ต้นทุนค่าโดยสารและการให้บริการจำนวน 4,037.36 ล้านบาท หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 74.46 จากปีก่อน ผันแปรตามปริมาณการขนส่งที่เพิ่มขึ้น รวมถึงต้นทุนค่าน้ำมันอากาศยานที่สูงขึ้นกว่าปีก่อนมาก ส่งผลให้บริษัทมีต้นทุนเชื้อเพลิงอยู่ที่ 1,297.70 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 101.94 เมื่อเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อน โดยต้นทุนน้ำมันต่อหน่วย (Fuel/ASK) เพิ่มขึ้นจาก 0.90 บาท/ที่นั่ง-กม. เป็น 0.93 บาท/ที่นั่ง-กม. หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 3.14

**ค่าใช้จ่ายในการขายและบริหาร:** ในงวดหกเดือนแรกของปี 2565 ค่าใช้จ่ายในการขายและบริหารจำนวน 1,279.05 ล้านบาท หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 20.39 จากปีก่อน โดยสาเหตุหลักมาจากขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเพิ่มขึ้นจาก 1,152.03 ล้านบาท เป็น 1,482.79 ล้านบาท หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 22.31

**ต้นทุนทางการเงิน:** ในงวดหกเดือนแรกของปี 2565 ต้นทุนทางการเงินจำนวน 430.37 ล้านบาท หรือลดลงร้อยละ 21.35 จากปีก่อน เนื่องจากดอกเบี้ยจ่ายเงินกู้ยืมจากผู้ถือหุ้นลดลง 105.02 ล้านบาท เป็นผลจากอัตราดอกเบี้ยที่ลดลง



**ผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้น:** ในงวดหกเดือนแรกของปี 2565 ผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้น (โอนกลับ) จำนวน 23.25 ล้านบาท หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 342.51 จากปีก่อน เพิ่มขึ้นจากปีก่อนอย่างมีนัยสำคัญ เนื่องจากมีการโอนกลับการตั้งค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญของลูกหนี้ในอดีต

กำไร (ขาดทุน) งวดหกเดือนแรกของปี 2564 และ 2565

หน่วย : ล้านบาท	2564		2565		เปลี่ยนแปลง	
	จำนวน	ร้อยละต่อ รายได้ รวม	จำนวน	ร้อยละต่อ รายได้รวม	จำนวน	ร้อยละ
ขาดทุน สำหรับปี	(2,717.94)	(226.32)	(3,225.25)	(129.12)	507.31	18.67
ขาดทุน เบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี	(2,717.94)	(226.32)	(3,225.25)	(129.12)	507.31	18.67
ขาดทุนส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทใหญ่	(2,717.90)	(2.26)	(3,225.21)	(1.29)	507.31	18.67
ขาดทุน ต่อหุ้นขั้นพื้นฐาน	(0.73)		(0.86)		(0.14)	

ในงวดหกเดือนแรกของปี 2565 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีรายได้จากการดำเนินงานเพิ่มขึ้นเมื่อเทียบกับปีก่อน แต่มีค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานเพิ่มขึ้นมากกว่ายอดรายได้ที่เพิ่มขึ้น ทำให้บริษัทมีผลประกอบการขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมจำนวน 3,225.25 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อนที่มีผลขาดทุน 2,717.94 ล้านบาท หรือร้อยละ 18.67 และมีผลขาดทุนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทใหญ่เพิ่มขึ้นเป็น 3,225.21 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก 2,717.90 ล้านบาทเมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า



### 3.ฐานะทางการเงินและสภาพคล่อง

หน่วย : ล้านบาท	งบการเงินรวม			
	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564	ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2565	เปลี่ยนแปลง	ร้อยละ
รวมสินทรัพย์	12,249.72	12,205.39	(44.33)	(0.36)
รวมหนี้สิน	21,651.34	24,832.26	3,180.92	14.69
รวมส่วนของบริษัทใหญ่	(8,399.91)	(11,625.12)	(3,225.21)	38.40
ส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุม	(1,001.71)	(1,001.75)	(0.04)	0.00
รวมส่วนของผู้ถือหุ้น	(9,401.62)	(12,626.87)	(3,225.25)	34.31

#### สินทรัพย์

ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2565 บริษัทและบริษัทย่อยมีสินทรัพย์รวม 12,205.39 ล้านบาท หรือลดลงร้อยละ 0.36 จาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 โดยแบ่งเป็นสินทรัพย์หมุนเวียน 1,916.11 ล้านบาท และสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนจำนวน 10,289.28 ล้านบาท คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 16 และ 84 ของสินทรัพย์รวมตามลำดับ

**สินทรัพย์หมุนเวียน:** ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2565 บริษัทและบริษัทย่อยมีสินทรัพย์หมุนเวียนรวม 1,916.11 ล้านบาท หรือลดลงร้อยละ 6.43 จาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 สาเหตุหลักมาจากบริษัทมีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดลดลง จำนวน 182.65 ล้านบาท หรือลดลงร้อยละ 18.10

**สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน :** ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2565 บริษัทและบริษัทย่อยมีสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนรวม 10,289.28 ล้านบาท หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 0.86 จาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 สาเหตุหลักมาจากการตั้งเงินสำรองบำรุงรักษาเครื่องบินเพิ่มขึ้น 482.16 ล้านบาท แต่มีการตัดจำหน่ายสินทรัพย์สิทธิการใช้ตามสัญญาลดลง 344.97 ล้านบาท

#### หนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น

**หนี้สิน :** ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2565 บริษัทและบริษัทย่อยมีหนี้สินรวม 24,832.26 ล้านบาท หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 14.69 จาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 สาเหตุหลักมาจากบริษัทมีเจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่นเพิ่มขึ้น จำนวน 608.53 ล้านบาท และการตั้งประมาณการหนี้สินค่าซ่อมบำรุง และค่าปรับสภาพเครื่องบินเพิ่มขึ้น จำนวน 1,723.54 ล้านบาท

**ส่วนของผู้ถือหุ้น :** ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2565 บริษัทและบริษัทย่อยมีส่วนของผู้ถือหุ้นติดลบจำนวน 12,626.87 ล้านบาท เปลี่ยนแปลงคิดเป็นร้อยละ 34.31 จาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 โดยเป็นของบริษัทใหญ่ติดลบจำนวน 11,625.12 ล้านบาท และส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมติดลบอีกจำนวน 1,001.75 ล้านบาท เกิดจากผลการดำเนินงานที่ยังขาดทุนเนื่องจากอุตสาหกรรมการบินเพิ่งเริ่มฟื้นตัว



## สภาพคล่อง

หน่วย : หน่วยบาท	งบการเงินรวม			
	ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2564	ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2565	เปลี่ยนแปลง	ร้อยละ
กระแสเงินสดได้มา (ใช้ไป) จากกิจกรรมการดำเนินงาน	(151.12)	(175.61)	24.49	16.20
กระแสเงินสดได้มา (ใช้ไป) จากกิจกรรมการลงทุน	(107.65)	249.62	357.28	331.88
กระแสเงินสดได้มา (ใช้ไป) จากกิจกรรมการจัดหาเงิน	(185.46)	(257.68)	72.21	38.98
ผลกระทบจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศใน เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	6.72	1.00	(5.72)	(85.07)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น (ลดลง) สุทธิ	(437.52)	(182.65)	(254.87)	(58.25)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ 1 มกราคม	1,405.56	1,009.17	(396.38)	(28.20)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ 30 มิถุนายน	968.04	826.52	(141.52)	(14.62)

สำหรับงวดหกเดือนแรกของปี 2565 บริษัทและบริษัทย่อยมีกระแสเงินสดใช้ไปจากกิจกรรมดำเนินงานสุทธิจำนวน 175.61 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 24.49 ล้านบาท หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 16.20 เมื่อเทียบกับปีก่อน โดยรายการหลักที่มีผลต่อการใช้ไปของเงินสด ได้แก่ ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้หมุนเวียนอื่น, เงินสำรองบำรุงรักษาเครื่องบิน และ เงินสดจ่ายค่าซ่อมบำรุงเครื่องบิน

ส่วนกระแสเงินสดได้มาจากกิจกรรมการลงทุนเป็นจำนวน 249.62 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากใช้ไป 357.28 ล้านบาท หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 331.88 โดยรายการหลักได้รับมาจากเงินลงทุนชั่วคราว

ส่วนกระแสเงินสดใช้ไปในกิจกรรมการจัดหาเงินเป็นจำนวน 257.68 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 72.21 ล้านบาท หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 38.98 โดยรายการหลักใช้ไปในการจ่ายชำระหนี้สินสัญญาเช่า และจ่ายชำระดอกเบี้ยจ่าย

นอกจากนี้บริษัทและบริษัทย่อยได้รับประโยชน์จากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศทั้งเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเป็นจำนวน 1 ล้านบาท

อย่างไรก็ตาม ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2565 บริษัทมีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดลดลงสุทธิ 141.52 ล้านบาท

## ภาวะผูกพันและหนี้สินที่อาจเกิดขึ้นในภายหลัง

ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2565 บริษัทฯ มีหนี้สินที่อาจเกิดขึ้นจากภาวะผูกพันที่มีได้แสดงในงบการเงิน จากหนังสือค้ำประกันที่ออกโดยธนาคารในประเทศและต่างประเทศ และภาวะผูกพันสำหรับการจัดหาเครื่องบินที่ต้องจ่ายในอนาคต (รายละเอียดตามหมายเหตุประกอบงบการเงิน ข้อ 22)

**4.สรุปอัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญ**

อัตราส่วนทางการเงิน	หน่วย	งบการเงินรวม	
		2564	2565
<b>อัตราส่วนสภาพคล่อง</b>			
ระยะเวลาการเก็บหนี้เฉลี่ย	วัน	57.54	45.44
ระยะเวลาการขายสินค้าเฉลี่ย	วัน	24.38	17.34
ระยะเวลาการจำหน่ายตัวล่วงหน้า	เท่า	18.37	52.47
ระยะเวลาการชำระหนี้	วัน	411.07	267.55
วงจรกิจจาด	วัน	(347.52)	(257.23)
<b>อัตราส่วนแสดงความสามารถในการหากำไร</b>			
อัตรากำไรจากการดำเนินงานก่อนต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิง	%	(201.61%)	(77.16%)
อัตรากำไรจากการดำเนินงาน	%	(226.32%)	(129.10%)
อัตรากำไร EBITDAR	%	(140.22%)	(111.75%)
อัตรากำไรสุทธิ	%	(226.32%)	(129.10%)
อัตราผลตอบแทนผู้ถือหุ้น	%	(32.51%)	(32.21%)
<b>อัตราส่วนแสดงประสิทธิภาพในการดำเนินงาน</b>			
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์	%	(22.19%)	(26.38%)
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ถาวร	%	(4,858.38%)	(8,539.31%)
อัตราหมุนของสินทรัพย์	เท่า	0.10	0.20
<b>อัตราส่วนวิเคราะห์นโยบายทางการเงิน</b>			
อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น	เท่า	(2.58)	(2.14)
อัตราส่วนความสามารถชำระภาระผูกพัน	เท่า	(1.63)	(6.44)
อัตราการจ่ายเงินปันผล	%	-	-
ขาดทุนต่อหุ้นขั้นพื้นฐาน	บาท	(0.73)	(0.86)
ขาดทุนต่อหุ้นปรับลด	บาท	(0.73)	(0.86)

**ความหมายและสูตรในการคำนวณอัตราส่วนทางการเงิน**

ระยะเวลาการเก็บหนี้เฉลี่ย คือ  $360 / \text{อัตราส่วนหมุนเวียนลูกหนี้การค้า}$

ระยะเวลาการขายสินค้าเฉลี่ย คือ  $360 / \text{อัตราส่วนหมุนเวียนสินค้าคงเหลือ}$

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

ระยะเวลาการชำระหนี้ คือ  $360 / \text{อัตราส่วนหมุนเวียนเจ้าหนี้}$

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

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

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





# NOK AIR

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

อัตรากำไรสุทธิ คือ กำไรขาดทุนสุทธิ/รายได้รวม

อัตราผลตอบแทนผู้ถือหุ้น คือ กำไรขาดทุนสุทธิ/ส่วนของผู้ถือหุ้นเฉลี่ย

อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ คือ กำไรขาดทุนสุทธิ/ส่วนของสินทรัพย์เฉลี่ย

อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ถาวร คือ (กำไรขาดทุนสุทธิ+ค่าเสื่อมราคา)/อุปกรณ์สุทธิเฉลี่ย

อัตรามูลของสินทรัพย์ คือ รายได้รวม/ส่วนของสินทรัพย์เฉลี่ย

อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น คือ รวมหนี้สิน/รวมส่วนของผู้ถือหุ้น

อัตราส่วนความสามารถชำระภาระผูกพัน คือ (กำไรจากการดำเนินงาน+ค่าเช่าดำเนินงานเครื่องบิน)/ค่าเช่าดำเนินงานเครื่องบิน

อัตรการจ่ายเงินปันผล คือ เงินปันผลจ่าย/กำไรขาดทุนสุทธิ

ขาดทุนต่อหุ้นขั้นพื้นฐาน คือ ขาดทุนสุทธิ/จำนวนหุ้นสามัญเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก

ขาดทุนต่อหุ้นปรับลด คือ ขาดทุนสุทธิ/จำนวนหุ้นสามัญเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก (ปรับลด)

5. รายการระหว่างกัน

บุคคล/นิติบุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง /ความสัมพันธ์	ประเภทรายการ	มูลค่าของรายการ (ล้านบาท)		ความจำเป็น/ความสมเหตุสมผลของรายการ ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ
		2565	2564	
<p>บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ("การบินไทย")</p> <p><u>ลักษณะธุรกิจ</u> การบินไทยประกอบธุรกิจสายการบินเต็มรูปแบบ (Full Service Airline)</p> <p><u>ความสัมพันธ์</u> การบินไทยเป็นผู้ถือหุ้นของบริษัท โดย ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2564 ถือหุ้นร้อยละ 8.91</p>	<p>1.ค่าใช้จ่ายของบริษัท</p> <p><u>การซ่อมบำรุง</u> บริษัทได้ว่าจ้างการบินไทยในการซ่อมบำรุงเครื่องบินที่เช่ามาจากการบินไทยและที่เช่าจากภายนอก</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ค่าซ่อมบำรุงรักษาเครื่องบิน</li> </ul> <p><u>ค่าบริการภาคพื้นดินและค่าอาหารสำหรับผู้โดยสาร นักบิน และลูกเรือ</u> ค่าบริการภาคพื้นดินในสถานีซึ่งผู้ให้บริการตามสัญญาให้บริการภาคพื้นดินตามปกติของบริษัทมีอุปกรณ์ไม่เพียงพอ</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ค่าบริการภาคพื้น</li> <li>- ค่าอาหารสำหรับผู้โดยสาร นักบิน และลูกเรือ</li> <li>- ค่ารถสำหรับผู้โดยสาร</li> </ul>	1.09	2.01	<p>สำหรับด้านการซ่อมบำรุง การบินไทยจัดเป็นเพียงผู้ประกอบการเพียงไม่กี่รายในประเทศไทย ที่มีใบอนุญาตในการซ่อมบำรุงเครื่องบิน บริษัท และบริษัทย่อยจึงจำเป็นต้องใช้บริการจากการบินไทย อีกทั้งราคาค่าซ่อมบำรุงดังกล่าวก็เป็นไปตามราคาตลาด ปัจจุบันบริษัทและบริษัทย่อยยังคงมีการใช้บริการการซ่อมบำรุง อะไหล่ และเช่าอุปกรณ์เพื่อการซ่อมกับการบินไทยในส่วนของเครื่องบินที่เช่าจากภายนอกด้วย</p> <p>รายการดังกล่าวเป็นรายการที่จำเป็นในการดำเนินธุรกิจของบริษัทและบริษัทย่อย และค่าบริการดังกล่าวก็เป็นไปตามราคาตลาด</p>
		ไม่มี	0.3	
		ไม่มี	ไม่มี	
		ไม่มี	ไม่มี	

บุคคล/นิติบุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง /ความสัมพันธ์	ประเภทรายการ	มูลค่าของรายการ (ล้านบาท)		ความจำเป็น/ความสมเหตุสมผลของรายการ ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ
		2565	2564	
	<p><u>ค่าใช้จ่ายอื่นๆ</u> บริษัทมีค่าใช้จ่ายอื่นๆ จากการใช้บริการการบินไทย เช่น ค่าฝึกอบรม ค่าเบี้ยประกันภัย เป็นต้น</p> <p>- ค่าใช้จ่ายอื่นๆ</p> <p><b>2. รายได้ของบริษัท</b> <u>ค่าตัวโดยสาร</u> บริษัทให้บริการขนส่งทางอากาศแก่ผู้โดยสารของการบินไทยตามสัญญาการทำการบินร่วม (Code Share Agreement) และสัญญาโอนผู้โดยสารระหว่างกัน (Passenger Transfer Agreement)</p> <p>- รายได้ค่าโดยสาร</p> <p><b>3. เจ้าหนี้การค้า</b></p>	ไม่มี	0.1	<p>รายการดังกล่าวเป็นรายการที่จำเป็นในการดำเนินธุรกิจของบริษัทและบริษัทย่อย และค่าบริการเป็นไปตามราคาตลาด</p> <p>บริษัทได้ทำสัญญาการบินร่วม (Code Share Agreement) กับการบินไทย เพื่อเพิ่มช่องทางการจำหน่ายตั๋วโดยสารของบริษัท นอกจากนี้ราคาจำหน่ายตั๋วดังกล่าวของบริษัทก็มีได้ต่ำกว่าอัตราราคาจำหน่ายตั๋วของผู้โดยสารรายอื่น ส่วนสัญญาโอนผู้โดยสารระหว่างกัน (Passenger Transfer Agreement) ก็เป็นไปเพื่อการโอนผู้โดยสารระหว่างสายการบินในกรณีเกิดการยกเลิกหรือเกิดความล่าช้าของเที่ยวบิน</p>
		ไม่มี	ไม่มี	
		35.09	76.7	

บุคคล/นิติบุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง /ความสัมพันธ์	ประเภทรายการ	มูลค่าของรายการ (ล้านบาท)		ความจำเป็น/ความสมเหตุสมผลของรายการ ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ
		2565	2564	
<p>บริษัท ดอนเมือง อินเตอร์เนชั่นแนล แอร์พอร์ต โฮเต็ล จำกัด (“แอร์พอร์ต โฮเต็ล”)</p> <p><u>ลักษณะธุรกิจ</u></p> <p>แอร์พอร์ต โฮเต็ลประกอบธุรกิจโรงแรม อมารี ดอนเมืองแอร์พอร์ต ซึ่งตั้งอยู่ใกล้กับท่าอากาศยานดอนเมือง</p> <p><u>ความสัมพันธ์</u></p> <p>การบินไทย ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นของบริษัทและจัดเป็นผู้มีอำนาจควบคุมใน แอร์พอร์ต โฮเต็ล โดยถือหุ้นร้อยละ 40.0 ในแอร์พอร์ต โฮเต็ล</p>	<p><b>1.ค่าใช้จ่ายของบริษัท</b></p> <p>1.1 ค่าที่พัก</p> <p>บริษัทได้ใช้บริการที่พักจากแอร์พอร์ต โฮเต็ล สำหรับพนักงานสถานีต่างจังหวัดที่เดินทางเข้ามาปฏิบัติงานและฝึกอบรมที่สถานีกรุงเทพ</p> <p>- ค่าที่พัก และค่าจัดเลี้ยง</p> <p><b>2. เจ้าหนี้การค้า</b></p>	0.2	0.3	<p>บริษัทเลือกใช้บริการห้องพัก และห้องจัดเลี้ยงจากแอร์พอร์ตโฮเต็ลเพื่อเป็นที่พักให้พนักงานจากสถานีต่างจังหวัดที่เดินทางเข้ามาปฏิบัติงานและฝึกอบรมที่ท่าอากาศยานนานาชาติดอนเมือง เนื่องจากโรงแรมดังกล่าวเป็นโรงแรมแห่งเดียวที่อยู่ใกล้เคียงกับท่าอากาศยานนานาชาติดอนเมือง ซึ่งมีทางเดินเชื่อมโดยตรงไปยังอาคารผู้โดยสารและออฟฟิศสำนักงานของบริษัท อันจะเป็นการอำนวยความสะดวกสบายและประหยัดค่าใช้จ่ายในการเดินทางให้แก่พนักงานของบริษัท ทั้งนี้อัตราค่าบริการเป็นไปตามราคาตลาด</p>
		0.03	0.1	

บุคคล/นิติบุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง /ความสัมพันธ์	ประเภทรายการ	มูลค่าของรายการ (ล้านบาท)		ความจำเป็น/ความสมเหตุสมผลของรายการ ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ
		2565	2564	
<p>บริษัท ไทยไฟลท์เทรนนิ่ง จำกัด (“ไทยไฟลท์เทรนนิ่ง”) <u>ลักษณะธุรกิจ</u> ไทยไฟลท์เทรนนิ่งให้บริการฝึกอบรมบุคคลากรด้านการบิน <u>ความสัมพันธ์</u> การบินไทย ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นของบริษัทถือหุ้นร้อยละ 49.0 ในไทยไฟลท์เทรนนิ่ง</p>	<p>1. ค่าบริการ - ค่าฝึกอบรม</p> <p>2. เจ้านี้การค้า</p>	<p>1.36</p> <p>0.3</p>	<p>0.5</p> <p>ไม่มี</p>	<p>รายการดังกล่าวเป็นรายการที่จำเป็นในการดำเนินธุรกิจของบริษัท อีกทั้ง หากบริษัทดำเนินการเอง บริษัทจะมีค่าใช้จ่ายที่สูงกว่า</p>

บุคคล/นิติบุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง /ความสัมพันธ์	ประเภทรายการ	มูลค่าของรายการ (ล้านบาท)		ความจำเป็น/ความสมเหตุสมผลของรายการ ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ
		2565	2564	
<p><b>บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด</b> (“ไทยสมายล์”)</p> <p><u>ลักษณะธุรกิจ</u></p> <p>สายการบินราคาประหยัดในเครือการบินไทย ที่นำเสนอทางเลือกใหม่ให้กับลูกค้าที่ต้องการ บินในระยะทางไกล</p> <p><u>ความสัมพันธ์</u></p> <p>การบินไทย ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นของบริษัทและ จัดเป็นผู้มีอำนาจควบคุมในไทยสมายล์โดยถือ หุ้นทั้งหมดของไทยสมายล์</p>	<p><b>1.ค่าใช้จ่ายของบริษัท</b></p> <p>1.1 ค่าตัวโดยสาร บริษัทใช้บริการขนส่งทางอากาศสำหรับผู้โดยสารของสายการบินตาม สัญญาโอนผู้โดยสารระหว่างกัน (Passenger Transfer Agreement) - ค่าตัวโดยสาร</p> <p><b>2.รายได้ของบริษัท</b></p> <p>2.1 ค่าตัวโดยสาร บริษัทให้บริการขนส่งทางอากาศแก่ผู้โดยสารของ บริษัท ไทยสมายล์แอร์ เวย์ จำกัดตามสัญญาโอนผู้โดยสารระหว่างกัน (Passenger Transfer Agreement) - รายได้ค่าโดยสาร - รายได้จากการบินให้บริการ</p> <p><b>3. ลูกหนี้การค้า</b></p> <p><b>4. เจ้าหนี้การค้า</b></p>	<p>ไม่มี</p> <p>0.05</p> <p>ไม่มี</p> <p>0.1</p> <p>0.2</p>	<p>0.1</p> <p>0.01</p> <p>ไม่มี</p> <p>0.1</p> <p>0.2</p>	<p>บริษัทได้ทำสัญญาโอนผู้โดยสารระหว่างกัน (Passenger Transfer Agreement) กับไทย สมายล์เพื่อทำการโอนผู้โดยสารระหว่างกันใน กรณีเกิดการยกเลิกหรือเกิดความล่าช้าของ เที่ยวบินในราคาที่ตกลงกันไว้ล่วงหน้า</p> <p>บริษัทได้ทำสัญญาโอนผู้โดยสารระหว่างกัน (Passenger Transfer Agreement) กับไทย สมายล์เพื่อทำการโอนผู้โดยสารระหว่างกันใน กรณีเกิดการยกเลิกหรือเกิดความล่าช้าของ เที่ยวบินในราคาที่ ตกลงกันล่วงหน้า</p>

บุคคล/นิติบุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง /ความสัมพันธ์	ประเภทรายการ	มูลค่าของรายการ (ล้านบาท)		ความจำเป็น/ความสมเหตุสมผลของรายการ ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ
		2565	2564	
<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><b>1.ค่าใช้จ่ายของบริษัท</b> 1.1 ค่าฝึกอบรม บริษัทได้ส่งนักบินและผู้ช่วยนักบินไปอบรมที่ไฟล์ท เทรนนิง - ค่าฝึกอบรม</p> <p><b>2.รายได้ของบริษัท</b> บริษัทได้ส่งนักบินและผู้ช่วยนักบินไปเข้าร่วมปฏิบัติการในการฝึกบินจำลอง ที่ไฟล์ท เทรนนิง - รายได้จากการบินให้บริการ</p> <p><b>3. เจ้าหนี้การค้า</b></p>	7.8	7.0	<p>บริษัทได้ทำสัญญากับไฟล์ท เทรนนิง เพื่อให้ นักบินและผู้ช่วยนักบินไปอบรม ซึ่งช่วยประหยัดค่าใช้จ่ายในการไปอบรมที่ต่างประเทศ</p> <p>บริษัทได้ทำข้อตกลงที่จะส่งนักบินและผู้ช่วยนักบินไปสนับสนุนปฏิบัติการในการฝึกบินจำลอง สำหรับการขอต่อใบอนุญาตของไฟล์ท เทรนนิง ซึ่งบริษัทจะได้รับค่าตอบแทนตามอัตราที่ในข้อตกลง ทั้งนี้อัตราค่าบริการเป็นไปตามราคาตลาด</p>
		ไม่มี	0.02	
		3.5	1.3	

บุคคล/นิติบุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง /ความสัมพันธ์	ประเภทรายการ	มูลค่าของรายการ (ล้านบาท)		ความจำเป็น/ความสมเหตุสมผลของรายการ ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ
		2565	2564	
<p>บริษัท หาดทิพย์ จำกัด (มหาชน) (“หาดทิพย์”) <u>ลักษณะธุรกิจ</u> การผลิตและจำหน่ายเครื่องดื่ม <u>ความสัมพันธ์</u> คู่สมรสของนายอภิชาติ จีระพันธุ์ เป็น กรรมการของหาดทิพย์</p>	<p>1. ค่าใช้จ่ายของบริษัท - ค่าอาหารและเครื่องดื่ม</p> <p>2. รายได้ของบริษัท - รายได้ค่าโดยสาร</p> <p>3. ลูกหนี้การค้า</p>	<p>ไม่มี</p> <p>0.3</p> <p>ไม่มี</p>	<p>ไม่มี</p> <p>0.01</p> <p>ไม่มี</p>	<p>บริษัทให้สิทธิผู้โดยสารในการเลือกซื้ออาหาร และเครื่องดื่มจากหาดทิพย์ ในกรณีเที่ยวบิน ล่าช้าตามวงเงินที่กำหนด โดยราคาอาหารและ เครื่องดื่มเป็นไปตามราคาตลาด</p> <p>บริษัทขายตั๋วโดยสารให้หาดทิพย์ ตามราคา ตลาด</p>
<p>บริษัท ไอร่า แอดไวเซอร์ จำกัด (“ไอร่าแอดไวเซอร์”) <u>ลักษณะธุรกิจ</u> ไอร่าแอดไวเซอร์ประกอบกิจการให้คำปรึกษา ด้านการบริหารจัดการการเงิน <u>ความสัมพันธ์</u> ผู้ถือหุ้นของบริษัท ถือหุ้นในกลุ่มบริษัทไอร่า</p>	<p>1. ค่าใช้จ่ายของบริษัท - ค่าบริการที่ปรึกษาทางการเงิน</p> <p>2. เจ้าหนี้อื่น</p>	<p>0.04</p> <p>1.0</p>	<p>0.04</p> <p>7.0</p>	<p>บริษัทใช้บริการไอร่า แอดไวเซอร์ ให้เป็นปรึกษา ทางการเงินและพัฒนาระบบการเงิน เพื่อให้ มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น ทั้งนี้อัตราค่าบริการเป็นไป ตามราคาตลาด</p>



บุคคล/นิติบุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง /ความสัมพันธ์	ประเภทรายการ	มูลค่าของรายการ (ล้านบาท)		ความจำเป็น/ความสมเหตุสมผลของรายการ ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ
		2565	2564	
<p>บริษัท สำนักงานกฎหมายสยามซีดี ดีอาร์ จำกัด ("สยามซีดีดีอาร์")</p> <p><u>ลักษณะธุรกิจ</u></p> <p>สยามซีดีดีอาร์ประกอบกิจการให้บริการทางด้านกฎหมาย บัญชี และภาษี</p> <p><u>ความสัมพันธ์</u></p> <p>กรรมการของบริษัทได้แก่นายชวลิต อัครศาสตร์ เป็นกรรมการของสยามซีดีดีอาร์</p>	<p>1. ค่าใช้จ่ายของบริษัท</p> <p>- ค่าบริการที่ปรึกษาด้านกฎหมาย</p> <p>2. เจ้าหนี้อื่น</p>	<p>ไม่มี</p> <p>0.006</p>	<p>0.5</p> <p>0.01</p>	<p>บริษัทได้ทำสัญญากับสยามซีดีดีอาร์ เพื่อขอคำปรึกษาทางกฎหมาย รายการดังกล่าวเป็นรายการที่จำเป็น ในการดำเนินธุรกิจของบริษัท ทั้งนี้ อัตราค่าบริการเป็นไปตามราคาตลาด</p>

บุคคล/นิติบุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง /ความสัมพันธ์	ประเภทรายการ	มูลค่าของรายการ (ล้านบาท)		ความจำเป็น/ความสมเหตุสมผลของรายการ ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ
		2565	2564	
<p>บริษัท สำนักงานกฎหมายสยามซีดี จีพี จำกัด (“สยามซีดีจีพี”) <u>ลักษณะธุรกิจ</u> สยามซีดีจีพีประกอบกิจการให้บริการทางด้านกฎหมาย บัญชี และภาษี <u>ความสัมพันธ์</u> กรรมการของบริษัทได้แก่นายชวลิต อัครศาสตร เป็นกรรมการของสยามซีดีจีพี</p>	<p>1. ค่าใช้จ่ายของบริษัท - ค่าบริการที่ปรึกษาด้านกฎหมาย</p> <p>2. เจ้าหนี้อื่น</p>	<p>ไม่มี</p> <p>0.4</p>	<p>0.5</p> <p>0.6</p>	<p>บริษัทได้ทำสัญญากับสยามซีดีจีพี เพื่อขอคำปรึกษาทางกฎหมาย รายการดังกล่าวเป็นรายการที่จำเป็น ในการดำเนินธุรกิจของบริษัท ทั้งนี้ อัตราค่าบริการเป็นไปตามราคาตลาด</p>
<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>	<p>ไม่มี</p> <p>ไม่มี</p>	<p>ไม่มี</p> <p>ไม่มี</p>	<p>บริษัทขายตั๋วโดยสารให้เจ แม็กซ์ คอร์ปอเรชั่นตามราคาตลาด</p>

บุคคล/นิติบุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง /ความสัมพันธ์	ประเภทรายการ	มูลค่าของรายการ (ล้านบาท)		ความจำเป็น/ความสมเหตุสมผลของรายการ ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ
		2565	2564	
<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>56.0</p> <p>2,767</p>	<p>202.3</p> <p>2,720</p>	<p>บริษัทได้กู้ยืมเงินจาก นางหทัยรัตน์ จุฬางกูร เพื่อใช้ในการดำเนินงานโดยมีอัตราดอกเบี้ย เป็นไปตามอัตรตลาด</p>