



ที่ BOD032/2566

29 กันยายน 2566

เรื่อง คำอธิบายผลการดำเนินงานและการวิเคราะห์ฐานะทางการเงินสำหรับปี 2565 สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565  
เรียน กรรมการและผู้จัดการ  
ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

## 1. บทสรุปผู้บริหาร

จากสถานการณ์โรคโควิด-19 ที่ดีขึ้นและจำนวนผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องจาก 1.3 ล้านคนในปี 2564 เป็น 4.98 ล้านคนในปี 2565 ทำให้รายได้เติบโตอย่างแข็งแกร่ง จากการขนส่งผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้น ในขณะที่ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานเพิ่มขึ้น โดยหลักมาจากค่าซ่อมและประมาณการค่าซ่อมที่เพิ่มมากขึ้นตามอัตราการใช้ประโยชน์จากเครื่องบินที่เพิ่มขึ้น และจากราคาน้ำมันที่อยู่ในระดับสูง บริษัทยังคงอยู่ภายใต้แผนฟื้นฟูฯ ซึ่งผู้บริหารแผนได้ดำเนินการตามแผนฟื้นฟูฯ อย่างเคร่งครัดมาโดยตลอดเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินงานอย่างยั่งยืนและเพิ่มความสามารถในการแข่งขันในตลาดอุตสาหกรรมการบิน บริษัทยังคงปรับปรุงเปลี่ยนแปลงและการดำเนินโครงการต่างๆ สรุปได้ดังนี้

### การเพิ่มรายได้

1. การปรับเปลี่ยนราคาบัตรโดยสารให้สอดคล้องกับอุปสงค์ของตลาด เพื่อเพิ่มปริมาณผู้โดยสารและรายได้รวม
2. ดำเนินการเพิ่มช่องทางการธุรกิจเพื่อเป็นช่องทางการสร้างรายได้ เช่น การขนส่งสินค้า การจำหน่ายทรัพย์สินที่ไม่ใช่ทรัพย์สินหลักของธุรกิจ เช่น ซากชิ้นส่วน หรือ อุปกรณ์อื่นๆ
3. การเพิ่มมาตรฐานการให้บริการ เพื่อขยายฐานกลุ่มลูกค้าให้ครอบคลุมและสอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบัน
4. การจัดโปรโมชั่น การส่งเสริมการขาย และนำเสนอบริการแบบใหม่ ๆ เพื่อกระตุ้นการเพิ่มยอดขาย และสร้างการรับรู้

### การบริหารค่าใช้จ่าย

1. ปรับกระบวนการทำงานและปรับโครงสร้างองค์กรให้มีขนาดองค์กรที่เหมาะสมกับสถานการณ์ของบริษัทและอุตสาหกรรมการบินปัจจุบัน เพื่อให้คล่องตัวและเพิ่มประสิทธิภาพในการทำงาน
2. การบริหารต้นทุนค่าเช่าเครื่องบิน ซึ่งเป็นต้นทุนหลักอย่างหนึ่งในการดำเนินกิจการ โดยการพยายามจัดหาอากาศยานที่มีเงื่อนไขค่าเช่าเหมาะสมกับชั่วโมงการใช้งานให้มากขึ้น รวมทั้งการปรับปรุงแผนการใช้เครื่องบินให้เหมาะสมกับเส้นทางและสถานการณ์ในปัจจุบันเพื่อช่วยเพิ่มรายได้และลดต้นทุนรวมทั้งเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารจัดการ โดยเฉพาะต้นทุนในการซ่อมบำรุงซึ่งเป็นต้นทุนหลักอีกอย่างหนึ่งของธุรกิจการบิน
3. การลดต้นทุนด้านน้ำมันเชื้อเพลิง โดยการเพิ่มประสิทธิภาพในการแข่งขันการประมูลของผู้ให้บริการน้ำมันโดยการเพิ่มจำนวนผู้ให้บริการน้ำมันที่มีประสิทธิภาพ
4. การบริหารค่าใช้จ่ายในการซ่อมบำรุงอากาศยาน โดยการเพิ่มประสิทธิภาพในการวางแผนการซ่อมบำรุงอากาศยานในระยะยาว และซ่อมบำรุงแบบป้องกัน (Preventive Maintenance)



## 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 2565 จำนวน 2,624.83 ล้านบาท ในขณะที่ปีก่อนขาดทุนสุทธิ 1,399.46 ล้านบาท หรือมีผลขาดทุนเพิ่มขึ้น 1,225.37 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 87.56% จากปีก่อนหน้า คิดเป็นขาดทุนต่อหุ้น 0.70 บาท ในขณะที่ปีก่อนขาดทุนต่อหุ้น 0.38 บาท เนื่องจากในปี 2564 บริษัทฯ มีกำไรจากการปรับโครงสร้างหนี้ จำนวน 4,034.54 ล้านบาท

บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีรายได้รวมทั้งสิ้น 7,467.66 ล้านบาท สูงกว่าปีก่อน 1,110.58 ล้านบาท หรือ 17.47% สาเหตุสำคัญเนื่องจากรายได้จากการขนส่งผู้โดยสารเพิ่มขึ้น 4,433.01 ล้านบาท สูงกว่าปีก่อน 225.33% รายได้จากการให้บริการ 613.27 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 376.33 ล้านบาท 158.82% ซึ่งปีนี้เป็นปีที่สายการบินเริ่มฟื้นตัวจากสถานการณ์โรคโควิด-19 และจำนวนผู้โดยสารเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง สำหรับค่าใช้จ่ายรวมทั้งสิ้น 10,084.34 ล้านบาท เพิ่มจากปีก่อน 2,291.65 ล้านบาท หรือเพิ่มขึ้น 29.41% เนื่องจากบริษัทฯ ยังมีขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยน จำนวน 508.96 ล้านบาท จากเงินบาทที่อ่อนตัว ส่งผลให้บริษัทฯ มีขาดทุนเพิ่มขึ้นจากปีก่อน

บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ASK) เพิ่มขึ้น 177.00% ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (RPK) เพิ่มขึ้น 311.04% อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร (Cabin Factor) เฉลี่ย 80.24% สูงกว่าปีก่อนซึ่งเฉลี่ยที่ 63.45% หรือมีอัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร เพิ่มขึ้น 26.46% จากปีก่อนหน้า และมีจำนวนผู้โดยสารที่ทำการขนส่งรวมทั้งสิ้น 4.98 ล้านคน เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 283.07%



## 2.คำอธิบายและการวิเคราะห์ผลการดำเนินงานสำหรับปี 2565

สถิติการโดยสารและอัตราส่วนทางธุรกิจที่สำคัญ

	หน่วย	ปี 2564	ปี 2565	เปลี่ยนแปลง	
				จำนวน	ร้อยละ
จำนวนเครื่องบิน ณ สิ้นงวด					
- (ไอพ่น) Boeing 737-800 New Generation	ลำ	14	14	-	-
- (ไบพัต) Q400 NextGen	ลำ	7.8	2	(6)	(74.35)
- จำนวนเครื่องบิน	ลำ	21.8	16	(5.8)	(26.60)
ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (Available Seat Kilometers: ASK)	ล้านที่นั่ง-กม.	1,239	3,432	2,193	177.00
ปริมาณการขนส่งด้านผู้โดยสาร (Revenue Passenger Kilometers: RPK)	ล้านที่นั่ง-กม.	670	2,754	2,084	311.04
จำนวนเที่ยวบิน (No. of sectors)	เที่ยวบิน	15,045	34,224	19,179	127.47
อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร (Cabin factor)	ร้อยละ	63.45	80.24	16.79	26.46
จำนวนผู้โดยสาร (Passenger Carried)	ล้านคน	1.30	4.98	3.68	283.07
รายได้ค่าโดยสารต่อผู้โดยสารต่อกิโลเมตร (Passenger Yield)	บาท/ ผู้โดยสาร-กม.	2.88	2.25	-0.63	-21.87
รายได้ต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (Revenue per Available Seat Kilometers: RASK)	บาท/ที่นั่ง-กม.	1.79	1.89	0.10	5.58
ต้นทุนต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (Cost per Available Seat Kilometers: CASK)	บาท/ที่นั่ง-กม.	3.88	2.94	-0.94	-24.26
ต้นทุนต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารที่ไม่รวมค่าใช้จ่าย เชื้อเพลิง (Cost per Available Seat Kilometers exclude Fuel: CASK ex-fuel)	บาท/ที่นั่ง-กม.	3.36	1.32	-2.04	-60.70
อัตราการใช้เครื่องบินต่อลำ (Average Aircraft Utilization Hours)	ชั่วโมง ปฏิบัติการบิน/ วัน	1.86	7.00	5.14	276.39



## สรุปผลการดำเนินงาน

รายได้ของปี 2564 และ 2565

หน่วย : ล้านบาท	2564		2565		เปลี่ยนแปลง	
	จำนวน	ร้อยละต่อ รายได้รวม	จำนวน	ร้อยละต่อ รายได้รวม	จำนวน	ร้อยละ
รายได้จากค่าโดยสาร	1,967.37	30.95	6,400.38	85.71	4,433.01	225.33%
รายได้จากการให้บริการ	236.95	3.73	613.27	8.21	376.33	158.82%
กำไรจากการปรับโครงสร้างหนี้	4,034.54	63.30	4.93	0.07	-4,029.61	-99.88%
รายได้อื่น	118.22	2.02	449.07	6.01	330.85	279.86%
รวมรายได้	6,357.08	100.00	7,467.66	100.00	1,110.58	17.47%

### ข้อมูลด้านรายได้

บริษัทมีรายได้รวม 7,467.66 ล้านบาท หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 17.47 จากปีก่อน โดยแบ่งเป็นรายได้จากค่าโดยสาร 6,400.38 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 85.71 ของรายได้รวม รายได้จากการให้บริการ 613.27 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 8.21 ของรายได้รวม กำไรจากการปรับโครงสร้างหนี้ 4.93 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 0.07 ของรายได้รวม และรายได้อื่น ๆ 449.07 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 6.01 ของรายได้รวม ส่วนรายได้ต่อปริมาณการผลิตผู้โดยสาร (RASK) เท่ากับ 1.89 บาท/ที่นั่ง-กม. เพิ่มขึ้นร้อยละ 5.58 จากปีก่อนหน้า และปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ASK) เท่ากับ 3,432 ล้านที่นั่ง-กม. เพิ่มขึ้นร้อยละ 177.00 จากปีก่อนหน้า

#### รายได้จากค่าโดยสาร:

ในปี 2565 รายได้จากค่าโดยสารจำนวน 6,400.38 ล้านบาท หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 225.33 จากปีก่อน เนื่องจากการแพร่กระจายของโรคระบาด Covid-19 ที่ลดลง จึงส่งผลให้มีการเดินทางทั้งภายในและนอกประเทศเพิ่มขึ้น อย่างมีนัยสำคัญ และด้วยกิจกรรมการส่งเสริมการท่องเที่ยวภายในประเทศ ทำให้มีอัตราการเดินทางที่เพิ่มขึ้นโดยส่งผลให้อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร (Cabin Factor) เพิ่มขึ้นจากร้อยละ 63.45 เป็นร้อยละ 80.24 หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 26.46 และจำนวนเที่ยวบินเพิ่มขึ้นจาก 15,045 เที่ยวบิน เป็น 34,224 เที่ยวบิน หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 127.47 นอกจากนี้ อัตราการใช้เครื่องบินต่อลำยังเพิ่มขึ้นจาก 1.86 ชั่วโมงปฏิบัติการต่อวัน เป็น 7.00 ชั่วโมงปฏิบัติการต่อวัน หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 276.39 เมื่อเทียบกับปีก่อน

**รายได้จากการให้บริการ:** ในปี 2565 รายได้จากการให้บริการจำนวน 613.27 ล้านบาท หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 158.82 จากปีก่อน โดยเฉพาะรายได้จากการโหลดสัมภาระ และรายได้จากอาหารและเครื่องดื่ม ซึ่งเพิ่มขึ้นตามสัดส่วนรายได้ค่าโดยสารตามจำนวนผู้โดยสารและจำนวนเที่ยวบินที่เพิ่มขึ้น

**รายได้อื่น:** ในปี 2565 รายได้อื่นจำนวน 449.07 ล้านบาท หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 279.84% จากปีก่อน เนื่องมาจากการกลับรายการประมาณการหนี้สินค่าซ่อมบำรุง



## ค่าใช้จ่ายของปี 2564 และ 2565

หน่วย : ล้านบาท	2564		2565		เปลี่ยนแปลง	
	จำนวน	ร้อยละ ค่าใช้จ่าย รวม	จำนวน	ร้อยละ ค่าใช้จ่าย รวม	จำนวน	ร้อยละ
ต้นทุนค่าโดยสารและการให้บริการ	4,528.35	58.11	8,751.44	86.78	4,223.08	93.26
ค่าใช้จ่ายในการขาย	5.22	0.06	30.29	0.30	25.07	480.38
ค่าใช้จ่ายในการบริหาร	336.05	4.31	239.19	2.37	-96.86	--28.82
ต้นทุนทางการเงิน	899.91	11.55	684.24	6.78	-215.66	-23.97
ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสิทธิการใช้ สินทรัพย์ (กลับรายการ)	472.09	6.06	-89.05	(0.88)	-561.13	-118.86
ผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้น (กลับรายการ)	68.28	0.88	-40.74	(0.40)	-109.02	-159.67
ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยน	1,482.79	19.03	508.96	5.05	-973.83	-65.68
รวมค่าใช้จ่าย	7,792.69	100.00	10,084.33	100.00	2,291.65	29.41

### ข้อมูลด้านค่าใช้จ่าย

บริษัทมีค่าใช้จ่ายรวม 10,084.33 ล้านบาท หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 29.41 จากปีก่อน โดยแบ่งเป็นต้นทุนค่าโดยสารและการให้บริการ 8,751.44 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 86.78 ของค่าใช้จ่ายรวม ค่าใช้จ่ายในการขาย 30.29 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 0.30 ของค่าใช้จ่ายรวม ค่าใช้จ่ายในการบริหาร 239.19 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 2.37 ของค่าใช้จ่ายรวม ต้นทุนทางการเงิน 684.24 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 6.78 ของค่าใช้จ่ายรวม ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสิทธิการใช้สินทรัพย์ (กลับรายการ) -89.05 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 0.88 ของค่าใช้จ่ายรวม และผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้น -40.74 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ -0.04 ของค่าใช้จ่ายรวม ส่วนต้นทุนต่อปริมาณการผลิตผู้โดยสารของบริษัทลดลงจาก 3.88 บาท/ที่นั่ง-กม. เป็น 2.94 บาท/ที่นั่ง-กม. ลดลงร้อยละ 24.26 จากปีก่อน และต้นทุนต่อปริมาณการผลิตผู้โดยสารที่ไม่รวมค่าใช้จ่ายเชื้อเพลิงลดลงจาก 3.36 บาท/ที่นั่ง-กม. เป็น 1.32 บาท/ที่นั่ง-กม. หรือลดลงร้อยละ 60.70 จากปีก่อน

**ต้นทุนค่าโดยสารและการให้บริการ:** ในปี 2565 ต้นทุนค่าโดยสารและการให้บริการ 8,751.44 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 86.78 ของค่าใช้จ่ายรวม และคิดเป็นการเพิ่มขึ้นร้อยละ 93.26 สาเหตุหลักมาจากจำนวนเที่ยวบินที่เพิ่มขึ้น ทำให้ปริมาณการใช้น้ำมันสูงกว่าปีก่อน บริษัทมีต้นทุนเชื้อเพลิงอยู่ที่ 3,261.34 พันล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 507.52 เมื่อเทียบกับปีก่อน จากราคาน้ำมันที่เพิ่มขึ้นอย่างมีนัยเมื่อเทียบกับปีก่อน โดยต้นทุนน้ำมันต่อหน่วย (Fuel/ASK) เพิ่มขึ้นจาก 0.52 บาท/ที่นั่ง-กม. เป็น 0.95 บาท/ที่นั่ง-กม. หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 43.16 จากปีก่อน



**ค่าใช้จ่ายในการขายและบริหาร:** ในปี 2565 ค่าใช้จ่ายในการขายและบริหารจำนวน 269.48 ล้านบาท หรือลดลงร้อยละ 21.04 จากปีก่อน โดยสาเหตุหลักมาจากค่าที่ปรึกษาทางกฎหมายและการดำเนินการทางคดีที่ลดลงจากปีก่อน ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยน 508.96 ล้านบาท หรือลดลงร้อยละ 65.68 จากปีก่อน

**ต้นทุนทางการเงิน:** ในปี 2565 ต้นทุนทางการเงินจำนวน 684.24 ล้านบาท หรือลดลงร้อยละ 23.97 จากปีก่อน สาเหตุหลักมาจากจากการปรับลดอัตราดอกเบี้ยของสิทธิการเช่าเครื่องบิน

**ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสิทธิการใช้สินทรัพย์:** ในปี 2565 ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสิทธิการใช้สินทรัพย์ (กลับริายการ) จำนวน -89.04 ล้านบาท จากผลขาดทุนจากการด้อยค่าปีก่อน 472.09 ล้านบาท เป็นผลมาจากมูลค่าของสิทธิการใช้สินทรัพย์ที่ได้จากการประเมินมูลค่าทางบัญชี มีมูลค่าเพิ่มขึ้นจากปีก่อน

**ผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้น:** ในปี 2565 ผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้น (กลับริายการ) จำนวน -40.74 ล้านบาท เทียบกับปีก่อนหน้าที่มีผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้น จำนวน 68.28 ล้านบาท คิดเป็นการลดลงจากปีก่อน จำนวน 109.02 ล้านบาท โดยหลักมาจากการกลับริายการค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญที่ตั้งไว้สูงเกินไป

กำไร (ขาดทุน) ของปี 2564 และ 2565

หน่วย : ล้านบาท	2564		2565		เปลี่ยนแปลง	
	จำนวน	ร้อยละ ต่อรายได้ รวม	จำนวน	ร้อยละ ต่อรายได้ รวม	จำนวน	ร้อยละ
ขาดทุน สำหรับปี	(1,435.61)	(22.59)	(2,616.67)	(35.04)	(1,181.06)	82.27
ขาดทุน เบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี	(1,399.46)	(22.02)	(2,624.83)	(35.15)	(1,225.37)	87.56
ขาดทุน ส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทใหญ่	(1,399.39)	(22.02)	(2,624.83)	(35.15)	(1,225.44)	87.57
ขาดทุน ต่อหุ้นขั้นพื้นฐาน	(0.38)		(0.70)		(0.32)	

บริษัทมีผลประกอบการขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมจำนวน 2,624.83 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 1,225.37 ล้านบาท เมื่อเทียบกับปีก่อน และมีผลขาดทุนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทใหญ่ 2,624.83 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 1,225.44 ล้านบาท จากปีก่อนหน้า เนื่องจากในปี 2564 บริษัทฯ มีกำไรจากการปรับโครงสร้างหนี้ จำนวน 4,034.54 ล้านบาท

### 3.ฐานะทางการเงินและสภาพคล่อง

หน่วย : ล้านบาท	งบการเงินรวม			
	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565	เปลี่ยนแปลง	ร้อยละ
รวมสินทรัพย์	12,249.72	12,353.39	103.67	0.84
รวมหนี้สิน	21,615.34	24,379.85	2,758.51	12.60
รวมส่วนของบริษัทใหญ่	(8,399.91)	11,024.74	2,624.83	31.24
ส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุม	(1,001.71)	1,001.74	0.00	0.00
รวมส่วนของผู้ถือหุ้น	(9,401.62)	-12,026.45	-2,624.83	27.91



## สินทรัพย์

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 บริษัทและบริษัทย่อยมีสินทรัพย์รวม 12,353.39 ล้านบาท หรือลดลงร้อยละ 0.84 จาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 โดยแบ่งเป็นสินทรัพย์หมุนเวียน 1,161.35 ล้านบาท และสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนจำนวน 11,192.03 ล้านบาท คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 9.40 และ 90.60 ของสินทรัพย์รวมตามลำดับ

**สินทรัพย์หมุนเวียน:** ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 บริษัทและบริษัทย่อยมีสินทรัพย์หมุนเวียนรวม 1,161.36 ล้านบาท หรือลดลงร้อยละ 43.28 จาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 สาเหตุหลักมาจากบริษัทมีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ลดลง จำนวน 340.17 ล้านบาท หรือลดลงร้อยละ 33.71 จากปีก่อน

**สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน :** ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 บริษัทและบริษัทย่อยมีสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนรวม 11,192.03 ล้านบาท หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 9.70% จาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 สาเหตุหลักมาจากการตั้งสำรองค่าบำรุงรักษาเครื่องบินที่เพิ่มมากขึ้นกว่าปีก่อนร้อยละ 18.85

## หนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น

**หนี้สิน :** ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 บริษัทและบริษัทย่อยมีหนี้สินรวม 24,379.85 ล้านบาท หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 12.60% จาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 สาเหตุหลักมาจากบริษัทมีประมาณการหนี้สินค่าซ่อมบำรุงเครื่องบินตามแผนการซ่อมบำรุง เพิ่มขึ้น จำนวน 2,025.55 ล้านบาท หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 33.33 จากปีก่อน

**ส่วนของผู้ถือหุ้น :** ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 บริษัทและบริษัทย่อยมีส่วนของผู้ถือหุ้นติดลบจำนวน 12,026.45 ล้านบาท เพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 27.92 จาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 โดยเป็นของบริษัทใหญ่ จำนวน -11,024.74 ล้านบาท เกิดจากผลการดำเนินงานที่ขาดทุน ในช่วงสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคโควิด-19 ในช่วงปีก่อนหน้า และต้นทุนในการซ่อมบำรุงเครื่องบินที่สูงขึ้น และส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุม จำนวน -1,001.71 ล้านบาท



## สภาพคล่อง

หน่วย : หน่วยบาท	งบการเงินรวม			
	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565	เปลี่ยนแปลง	ร้อยละ
กระแสเงินสดได้มา (ใช้ไป) จากกิจกรรมการดำเนินงาน	(47.97)	(33.75)	14.21	29.63
กระแสเงินสดได้มา (ใช้ไป) จากกิจกรรมการลงทุน	23.98	479.57	455.59	1,899.80
กระแสเงินสดได้มา (ใช้ไป) จากกิจกรรมการจัดหาเงิน	(374.76)	(780.04)	(405.28)	108.14
ผลกระทบจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศใน เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	2.36	(5.93)	(8.30)	351.22
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น (ลดลง) สุทธิ	(396.39)	(340.17)	56.22	14.18
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ 1 มกราคม	1,405.56	1,009.17	(396.39)	-28.20
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ 31 ธันวาคม	1,009.17	699.01	(340.17)	-33.71

สำหรับปี 2565 บริษัทและบริษัทย่อยมีกระแสเงินสดใช้ไปจากกิจกรรมดำเนินงานสุทธิจำนวน -33.75 ล้านบาท ใช้ไปลดลง 14.21 ล้านบาท หรือลดลงร้อยละ 29.63 จากปีก่อนโดยรายการหลักที่มีผลต่อกระแสเงินสด ได้แก่ เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น, ประมาณการหนี้สิน และเงินสดจ่ายค่าซ่อมบำรุงเครื่องบิน

กระแสเงินสดได้มาจากกิจกรรมการลงทุนเป็นจำนวน 479.57 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 455.59 ล้านบาท โดยส่วนใหญ่เพิ่มขึ้นจากเงินสดรับสำหรับเงินลงทุนในสินทรัพย์ทางการเงินหมุนเวียน 499.05 ล้านบาท

ส่วนกระแสเงินสดใช้ไปในกิจกรรมการจัดหาเงินเป็นจำนวน 780.04 ล้านบาท ใช้ไปเพิ่มขึ้น 405.28 ล้านบาท หรือใช้ไปเพิ่มขึ้นร้อยละ 108.14 จากเงินสดชำระหนี้สินตามสัญญาเช่า ที่เพิ่มขึ้น 663.71 ล้านบาท หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 349.75

นอกจากนี้ บริษัทและบริษัทย่อยได้รับผลกระทบจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศทั้งเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเป็นจำนวน -5.94 ล้านบาท

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 บริษัทมีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดลดลงสุทธิ 340.17 ล้านบาท

## ภาวะผูกพันและหนี้สินที่อาจเกิดขึ้นในภายหลัง

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 บริษัทฯ มีหนี้สินที่อาจเกิดขึ้นจากภาวะผูกพันที่มีได้แสดงในงบการเงิน จากหนังสือค้ำประกันที่ออกโดยธนาคารในประเทศและต่างประเทศ และภาวะผูกพันสำหรับการจัดหาเครื่องบินที่ต้องจ่ายในอนาคต (รายละเอียดตามหมายเหตุประกอบงบการเงิน ข้อ 32)



**4.สรุปอัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญ**

อัตราส่วนทางการเงิน	หน่วย	งบการเงินรวม	
		2564	2565
<b>อัตราส่วนสภาพคล่อง</b>			
ระยะเวลาการเก็บหนี้เฉลี่ย	วัน	12.66	11.66
ระยะเวลาการขายสินค้าเฉลี่ย	วัน	10.16	5.91
ระยะเวลาการจำหน่ายตั๋วล่วงหน้า	เท่า	(11.23)	(21.25)
ระยะเวลาการชำระหนี้	วัน	279.19	116.41
วงจรเงินสด	วัน	(245.14)	(77.60)
<b>อัตราส่วนแสดงความสามารถในการหากำไร</b>			
อัตรากำไรจากการดำเนินงานก่อนต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิง	%	(12.50%)	8.52%
อัตรากำไรจากการดำเนินงาน	%	(22.60%)	(34.58%)
อัตรากำไร EBITDAR	%	9.40%	(20.72%)
อัตรากำไรสุทธิ	%	(22.60%)	(34.58%)
อัตราผลตอบแทนผู้ถือหุ้น	%	15.30%	21.76%
<b>อัตราส่วนแสดงประสิทธิภาพในการดำเนินงาน</b>			
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์	%	(11.70%)	(21.18%)
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ถาวร	%	(3,944.70%)	(7,478.07%)
อัตราหมุนของสินทรัพย์	เท่า	3.10	6.51
<b>อัตราส่วนวิเคราะห์นโยบายทางการเงิน</b>			
อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น	เท่า	(2.58)	(2.03)
อัตราส่วนความสามารถชำระภาระผูกพัน	เท่า	0.29	(1.49)
อัตราการจ่ายเงินปันผล	%	-	-
ขาดทุนต่อหุ้นขั้นพื้นฐาน	บาท	(0.38)	(0.70)
ขาดทุนต่อหุ้นปรับลด	บาท	(0.38)	(0.70)

**ความหมายและสูตรในการคำนวณอัตราส่วนทางการเงิน**

ระยะเวลาการเก็บหนี้เฉลี่ย คือ  $360 / \text{อัตราส่วนหมุนเวียนลูกหนี้การค้า}$

ระยะเวลาการขายสินค้าเฉลี่ย คือ  $360 / \text{อัตราส่วนหมุนเวียนสินค้าคงเหลือ}$

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

ระยะเวลาการชำระหนี้ คือ  $360 / \text{อัตราส่วนหมุนเวียนเจ้าหนี้}$

วงจรเงินสด คือ  $(\text{ระยะเวลาเก็บหนี้} + \text{ระยะเวลาการจำหน่ายสินค้า}) - (\text{ระยะเวลาการจำหน่ายตั๋วล่วงหน้า} + \text{ระยะเวลาการชำระหนี้})$

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

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
		2565	2564	
<p>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>	<p>1.ค่าใช้จ่ายของบริษัท <u>การซ่อมบำรุง</u> บริษัทได้ว่าจ้างการบินไทยในการซ่อมบำรุงเครื่องบินที่เช่ามาจากการบินไทยและที่เช่าจากภายนอก - ค่าซ่อมบำรุงรักษาเครื่องบิน</p> <p><u>ค่าบริการภาคพื้นดินและค่าอาหารสำหรับผู้โดยสาร นักบิน และลูกเรือ</u> ค่าบริการภาคพื้นดินในสถานีซึ่งผู้ให้บริการตามสัญญาให้บริการภาคพื้นดินตามปกติของบริษัทมีอุปกรณ์ไม่เพียงพอ</p> <p>- ค่าบริการภาคพื้น - ค่าอาหารสำหรับผู้โดยสาร นักบิน และลูกเรือ - ค่ารถสำหรับผู้โดยสาร</p>	12.8	0.2	<p>สำหรับด้านการซ่อมบำรุง การบินไทยจัดเป็นเพียงผู้ประกอบการเพียงไม่กี่รายในประเทศไทย ที่มีใบอนุญาตในการซ่อมบำรุงเครื่องบิน บริษัทและบริษัทย่อยจึงจำเป็นต้องใช้บริการจากการบินไทย อีกทั้งราคาค่าซ่อมบำรุงดังกล่าวก็เป็นไปตามราคาตลาด ปัจจุบันบริษัทและบริษัทย่อยยังคงมีการใช้บริการการซ่อมบำรุง อะไหล่ และเช่าอุปกรณ์เพื่อการซ่อมกับการบินไทยในส่วนของเครื่องบินที่เช่าจากภายนอกด้วย</p> <p>รายการดังกล่าวเป็นรายการที่จำเป็นในการดำเนินธุรกิจของบริษัทและบริษัทย่อย และค่าบริการดังกล่าวก็เป็นไปตามราคาตลาด</p>
		ไม่มี	ไม่มี	
		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>	ไม่มี	ไม่มี	รายการดังกล่าวเป็นรายการที่จำเป็นในการดำเนินธุรกิจของบริษัทและบริษัทย่อย และค่าบริการเป็นไปตามราคาตลาด
	<p><b>2. รายได้ของบริษัท</b></p> <p><u>ค่าตัวโดยสาร</u> บริษัทให้บริการขนส่งทางอากาศแก่ผู้โดยสารของการบินไทยตามสัญญาการทำการบินร่วม (Code Share Agreement) และสัญญาโอนผู้โดยสารระหว่างกัน (Passenger Transfer Agreement)</p> <p>- รายได้ค่าโดยสาร - รายได้จากบริการ</p>	ไม่มี ไม่มี	ไม่มี 0.6	บริษัทได้ทำสัญญาการบินร่วม (Code Share Agreement) กับการบินไทย เพื่อเพิ่มช่องทางในการจำหน่ายตั๋วโดยสารของบริษัท นอกจากนี้ราคาจำหน่ายตั๋วดังกล่าวของบริษัทก็ได้ต่ำกว่าอัตราราคาจำหน่ายตั๋วของผู้โดยสารรายอื่น ส่วนสัญญาโอนผู้โดยสารระหว่างกัน (Passenger Transfer Agreement) ก็เป็นไปเพื่อการโอนผู้โดยสารระหว่างสายการบินในกรณีเกิดการยกเลิกหรือเกิดความล่าช้าของเที่ยวบิน
	<p><b>3. เจ้าหนี้การค้า</b></p>	33.6	33.3	



บุคคล/นิติบุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง /ความสัมพันธ์	ประเภทรายการ	มูลค่าของรายการ (ล้านบาท)		ความจำเป็น/ความสมเหตุสมผลของรายการ ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ
		2565	2564	
<p>บริษัท ดอนเมือง อินเตอร์เนชั่นแนล แอร์พอร์ต โฮเต็ล จำกัด (“แอร์พอร์ต โฮเต็ล”) <u>ลักษณะธุรกิจ</u> แอร์พอร์ต โฮเต็ลประกอบธุรกิจโรงแรม อมารี ดอนเมืองแอร์พอร์ต ซึ่งตั้งอยู่ใกล้กับท่าอากาศยานดอนเมือง <u>ความสัมพันธ์</u> การบินไทย ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นของบริษัทและจัดเป็นผู้มีอำนาจควบคุมใน แอร์พอร์ต โฮเต็ล โดยถือหุ้นร้อยละ 40.0 ในแอร์พอร์ต โฮเต็ล</p>	<p>1.ค่าใช้จ่ายของบริษัท 1.1 ค่าที่พัก บริษัทได้ใช้บริการที่พักจากแอร์พอร์ต โฮเต็ล สำหรับพนักงานสถานีต่างจังหวัดที่เดินทางเข้ามาปฏิบัติงานและฝึกอบรมที่สถานีกรุงเทพ - ค่าที่พัก และค่าจัดเลี้ยง</p> <p>2. เจ้าหนี้การค้า</p>	<p>0.5</p> <p>0.05</p>	<p>0.3</p> <p>0.09</p>	<p>บริษัทเลือกใช้บริการห้องพัก และห้องจัดเลี้ยงจากแอร์พอร์ตโฮเต็ลเพื่อเป็นที่พักให้พนักงานจากสถานีต่างจังหวัดที่เดินทางเข้ามาปฏิบัติงานและฝึกอบรมที่ท่าอากาศยานนานาชาติดอนเมือง เนื่องจากโรงแรมดังกล่าวเป็นโรงแรมแห่งเดียวที่อยู่ใกล้เคียงกับท่าอากาศยานนานาชาติดอนเมือง ซึ่งมีทางเดินเชื่อมโดยตรงไปยังอาคารผู้โดยสารและออฟฟิศสำนักงานของบริษัท อันจะเป็นการอำนวยความสะดวกสบายและประหยัดค่าใช้จ่ายในการเดินทางให้แก่พนักงานของบริษัท ทั้งนี้อัตราค่าบริการเป็นไปตามราคาตลาด</p>



# NOK AIR

บุคคล/นิติบุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง /ความสัมพันธ์	ประเภทรายการ	มูลค่าของรายการ (ล้านบาท)		ความจำเป็น/ความสมเหตุสมผลของรายการ ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ
		2565	2564	
บริษัท ไทยไฟลท์ เทอร์นนิ่ง จำกัด (“ไทยไฟลท์เทอร์นนิ่ง”) <u>ลักษณะธุรกิจ</u> ไทยไฟลท์เทอร์นนิ่งให้บริการฝึกอบรมบุคคลากรด้านการบิน <u>ความสัมพันธ์</u> การบินไทย ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นของบริษัทถือหุ้นร้อยละ 49.0 ในไทยไฟลท์เทอร์นนิ่ง	1. ค่าบริการ - ค่าฝึกอบรม  2. เจ้าหนี้การค้า	2.4  ไม่มี	0.8  0.06	รายการดังกล่าวเป็นรายการที่จำเป็นในการดำเนินธุรกิจของบริษัท อีกทั้ง หากบริษัทดำเนินการเอง บริษัทจะมีค่าใช้จ่ายที่สูงกว่า

บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) 222 อาคารส่วนกลาง ห้องเลขที่ 4235 ชั้น 4 ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงสนามบิน เขตดอนเมือง กรุงเทพฯ 10210

Nok Airlines Public Company Limited 222 Central Block Building, 4th Floor, Vibhavadi Rangsit Rd., Sanambin, Don Muang, 10210



# NOK AIR

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)</p> <p>- ค่าตัวโดยสาร</p> <p><b>2.รายได้ของบริษัท</b></p> <p>2.1 ค่าตัวโดยสาร บริษัทให้บริการขนส่งทางอากาศแก่ผู้โดยสารของ บริษัท ไทยสมายล์แอร์ เวย์ จำกัดตามสัญญาโอนผู้โดยสารระหว่างกัน (Passenger Transfer Agreement)</p> <p>- รายได้ค่าโดยสาร - รายได้จากบริการ</p> <p><b>3. ลูกหนี้การค้า</b></p>	<p>ไม่มี</p> <p>1.57</p> <p>ไม่มี</p> <p>0.02</p>	<p>ไม่มี</p> <p>0.01</p> <p>ไม่มี</p> <p>0.08</p>	<p>บริษัทได้ทำสัญญาโอนผู้โดยสารระหว่างกัน (Passenger Transfer Agreement) กับไทย สมายล์เพื่อทำการโอนผู้โดยสารระหว่างกันใน กรณีเกิดการยกเลิกหรือเกิดความล่าช้าของ เที่ยวบินในราคาที่ตกลงกันไว้ล่วงหน้า</p> <p>บริษัทได้ทำสัญญาโอนผู้โดยสารระหว่างกัน (Passenger Transfer Agreement) กับไทย สมายล์เพื่อทำการโอนผู้โดยสารระหว่างกันใน กรณีเกิดการยกเลิกหรือเกิดความล่าช้าของ เที่ยวบินในราคาที่ ตกลงกันล่วงหน้า</p>

บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) 222 อาคารส่วนกลาง ห้องเลขที่ 4235 ชั้น 4 ถ.วิภาวดีรังสิต แขวงสนามบิน เขตดอนเมือง กรุงเทพฯ 10210

Nok Airlines Public Company Limited 222 Central Block Building, 4th Floor, Vibhavadi Rangsit Rd., Sanambin, Don Muang, 10210



บุคคล/นิติบุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง /ความสัมพันธ์	ประเภทรายการ	มูลค่าของรายการ (ล้านบาท)		ความจำเป็น/ความสมเหตุสมผลของรายการ ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ
		2565	2564	
	4. เจ้าหนี้การค้า	0.17	0.09	
บริษัท ไฟล์ท เทรนนิ่ง (ประเทศไทย) จำกัด (ชื่อเดิม บริษัท แพน แอม อินเตอร์เนชั่น แนล ไฟล์ท เทรนนิ่ง เซ็นเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด) ("ไฟล์ท เทรนนิ่ง") ลักษณะธุรกิจ ไฟล์ท เทรนนิ่ง เป็น ศูนย์ฝึกการบินนานาชาติ เพื่อเป็นศูนย์ฝึกสอนและอบรมทางการบิน แบบครบวงจรในประเทศไทย ความสัมพันธ์ บริษัทเป็นผู้ถือหุ้นร้อยละ 15	1.ค่าใช้จ่ายของบริษัท 1.1 ค่าฝึกอบรม บริษัทได้ส่งนักบินและผู้ช่วยนักบินไปอบรมที่ไฟล์ท เทรนนิ่ง - ค่าฝึกอบรม  2.รายได้ของบริษัท บริษัทได้ส่งนักบินและผู้ช่วยนักบินไปเข้าร่วมปฏิบัติการในการฝึกบิน จำลอง ที่ไฟล์ท เทรนนิ่ง - รายได้จากการบินให้บริการ  3. เจ้าหนี้การค้า	7.8     0.1  ไม่มี	12.8     0.2  1.2	บริษัทได้ทำสัญญากับไฟล์ท เทรนนิ่ง เพื่อให้ นักบินและผู้ช่วยนักบินไปอบรม ซึ่งช่วยประหยัด ค่าใช้จ่ายในการไปอบรมที่ต่างประเทศ  บริษัทได้ทำข้อตกลงที่จะส่งนักบินและผู้ช่วย นักบินไปสนับสนุนปฏิบัติการในการฝึกบิน จำลอง สำหรับการขอต่อใบอนุญาตของไฟล์ท เทรนนิ่ง ซึ่งบริษัทจะได้รับค่าตอบแทนตามอัตรา ที่ในข้อตกลง ทั้งนี้อัตราค่าบริการเป็นไปตาม ราคาตลาด





บุคคล/นิติบุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง /ความสัมพันธ์	ประเภทรายการ	มูลค่าของรายการ (ล้านบาท)		ความจำเป็น/ความสมเหตุสมผลของรายการ ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ
		2565	2564	
<p><b>บริษัท หาดทิพย์ จำกัด (มหาชน)</b> (“หาดทิพย์”) <u>ลักษณะธุรกิจ</u> การผลิตและจำหน่ายเครื่องบิน <u>ความสัมพันธ์</u> คู่สมรสของนายอภิชาติ จีระพันธุ์ เป็น กรรมการของหาดทิพย์</p>	<p><b>1. ค่าใช้จ่ายของบริษัท</b> - ค่าอาหารและเครื่องบิน</p> <p><b>2. รายได้ของบริษัท</b> - รายได้ค่าโดยสาร</p> <p><b>3. ลูกหนี้การค้า</b></p>	<p>ไม่มี</p> <p>ไม่มี</p> <p>ไม่มี</p>	<p>ไม่มี</p> <p>0.004</p> <p>ไม่มี</p>	<p>บริษัทให้สิทธิผู้โดยสารในการเลือกซื้ออาหาร และเครื่องบินจากหาดทิพย์ ในกรณีเที่ยวบิน ล่าช้าตามวงเงินที่กำหนด โดยราคาอาหารและ เครื่องบินเป็นไปตามราคาตลาด</p> <p>บริษัทขายตั๋วโดยสารให้หาดทิพย์ ตามราคา ตลาด</p>
<p><b>บริษัท ไอระา แอดไวเซอร์ จำกัด</b> (“ไอระาแอดไวเซอร์”) <u>ลักษณะธุรกิจ</u> ไอระาแอดไวเซอร์ประกอบกิจการให้คำปรึกษา ด้านการบริหารจัดการการเงิน <u>ความสัมพันธ์</u> ผู้ถือหุ้นของบริษัท ถือหุ้นในกลุ่มบริษัทไอระา</p>	<p><b>1. ค่าใช้จ่ายของบริษัท</b> - ค่าบริการที่ปรึกษาทางการเงิน</p> <p><b>2. เจ้าหนี้อื่น</b></p>	<p>0.08</p> <p>1.02</p>	<p>0.04</p> <p>0.8</p>	<p>บริษัทใช้บริการไอระา แอดไวเซอร์ ให้เป็นปรึกษา ทางการเงินและพัฒนาระบบการเงิน เพื่อให้ มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น ทั้งนี้อัตราค่าบริการเป็นไป ตามราคาตลาด</p>



# NOK AIR

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>0.005</p>	<p>0.4</p> <p>0.004</p>	<p>บริษัทได้ทำสัญญากับสยามซีดีดีอาร์ เพื่อขอคำปรึกษาทางกฎหมาย รายการดังกล่าวเป็นรายการที่จำเป็น ในการดำเนินธุรกิจของบริษัท ทั้งนี้ อัตราค่าบริการเป็นไปตามราคากลาง</p>
<p>บริษัท สำนักงานกฎหมายสยามซีดี จีพี จำกัด ("สยามซีดีจีพี")</p> <p><u>ลักษณะธุรกิจ</u></p> <p>สยามซีดีจีพีประกอบกิจการให้บริการทางด้านกฎหมาย บัญชี และภาษี</p> <p><u>ความสัมพันธ์</u></p>	<p>1. ค่าใช้จ่ายของบริษัท</p> <p>- ค่าบริการที่ปรึกษาด้านกฎหมาย</p> <p>2. เจ้าหนี้อื่น</p>	<p>ไม่มี</p> <p>0.2</p>	<p>0.3</p> <p>0.4</p>	<p>บริษัทได้ทำสัญญากับสยามซีดีจีพี เพื่อขอคำปรึกษาทางกฎหมาย รายการดังกล่าวเป็นรายการที่จำเป็น ในการดำเนินธุรกิจของบริษัท ทั้งนี้ อัตราค่าบริการเป็นไปตามราคากลาง</p>

บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) 222 อาคารส่วนกลาง ห้องเลขที่ 4235 ชั้น 4 ถ.วิภาวดีรังสิต แขวงสนามบิน เขตดอนเมือง กรุงเทพฯ 10210

Nok Airlines Public Company Limited 222 Central Block Building, 4th Floor, Vibhavadi Rangsit Rd., Sanambin, Don Muang, 10210



# NOK AIR

บุคคล/นิติบุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง /ความสัมพันธ์	ประเภทรายการ	มูลค่าของรายการ (ล้านบาท)		ความจำเป็น/ความสมเหตุสมผลของรายการ ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ
		2565	2564	
กรรมการของบริษัทได้แก่นายชวลิต อัคร ศาสตร์ เป็นกรรมการของสยามซีทีจีพี				
<b>บริษัท เจ แม็กซ์ คอร์ปอเรชั่น จำกัด</b> <b>(“เจ แม็กซ์”)</b> <u>ลักษณะธุรกิจ</u> เจแม็กซ์ ประกอบธุรกิจด้านการจัดการ อสังหาริมทรัพย์และให้เช่าอสังหาริมทรัพย์ <u>ความสัมพันธ์</u> กรรมการของบริษัทได้แก่นายวุฒิมิ จุฬางกูร เป็นกรรมการของเจ แม็กซ์	<b>1. รายได้ของบริษัท</b>  - รายได้อื่น  <b>2. ลูกหนี้การค้า</b>	ไม่มี         ไม่มี	ไม่มี         ไม่มี	บริษัทขายตัวโดยสารให้เจ แม็กซ์ คอร์ปอเรชั่น ตามราคาตลาด

บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) 222 อาคารส่วนกลาง ห้องเลขที่ 4235 ชั้น 4 ถ.วิภาวดีรังสิต แขวงสนามบิน เขตดอนเมือง กรุงเทพฯ 10210

Nok Airlines Public Company Limited 222 Central Block Building, 4th Floor, Vibhavadi Rangsit Rd., Sanambin, Don Muang, 10210



# NOK AIR

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>209.3</p> <p>3,046.8</p>	<p>207.7</p> <p>2,767.6</p>	<p>บริษัทได้กู้ยืมเงินจาก นางหทัยรัตน์ จุฬางกูร เพื่อใช้ในการดำเนินงานโดยมีอัตราดอกเบี้ย เป็นไปตามอัตรารตลาด</p>

บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) 222 อาคารส่วนกลาง ห้องเลขที่ 4235 ชั้น 4 ถ.วิภาวดีรังสิต แขวงสนามบิน เขตดอนเมือง กรุงเทพฯ 10210

Nok Airlines Public Company Limited 222 Central Block Building, 4th Floor, Vibhavadi Rangsit Rd., Sanambin, Don Muang, 10210