

ความเห็นของที่ปรึกษาทางการเงินอิสระเกี่ยวกับรายการ
ขอผ่อนผันการทำคำเสนอซื้อหลักทรัพย์ทั้งหมด
ของ บริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน)
โดยอาศัยมติที่ประชุมผู้ถือหุ้นของกิจการ (Whitewash)

ของ

บริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน)

เสนอต่อ

ผู้ถือหุ้น บริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน)



โดย



10 พฤศจิกายน 2564

สารบัญ

ขอบเขตและข้อจำกัดความรับผิดชอบ (Disclaimers)	7
ที่มาของรายการ (Background of the Transactions)	8
บทสรุปผู้บริหาร (Executive Summary)	15
1. ลักษณะและรายละเอียดของรายการ (การขอม้วนผัน Whitewash)	24
1.1. วัตถุประสงค์ เหตุผล และความจำเป็นของการขอม้วนผัน (Whitewash)	25
1.2. วัน เดือน ปีที่เกิดรายการ	38
1.3. ข้อมูลของผู้ม้วนผัน (AAA) (รายละเอียดตามเอกสารแนบ 2)	38
1.4. คู่สัญญาที่ขอม้วนผันการทำคำเสนอซื้อหลักทรัพย์ทั้งหมดของ บริษัทฯ โดยอาศัยมติที่ประชุมผู้ถือหุ้นของกิจการ (Whitewash) และความสัมพันธ์ที่เกี่ยวข้องกับการเสนอขายหุ้นที่ออกใหม่ในวงจำกัด (PP)	41
1.5. คู่สัญญาอื่นๆ ที่ไม่มีหน้าที่ขอม้วนผันการทำคำเสนอซื้อ และความสัมพันธ์ที่เกี่ยวข้องกับการเสนอขายหุ้นที่ออกใหม่ในวงจำกัด (PP)	41
1.6. ข้อมูล บริษัทฯ และบริษัทย่อย (AAV และ TAA)	44
1.7. ข้อมูลผู้ม้วนผัน (AAA และ AAGB)	44
1.8. เงื่อนไขและราคาการเข้าทำรายการ	44
1.9. สรุปสาระสำคัญของร่างสัญญาที่เกี่ยวข้อง	44
2. ผลกระทบต่อผู้ถือหุ้น (Dilution Effect)	50
2.1. ผลกระทบต่อสัดส่วนการถือหุ้นของผู้ถือหุ้นเดิม (Control Dilution)	51
2.2. ผลกระทบต่อกำไรสุทธิต่อหุ้นของผู้ถือหุ้นเดิม (Earning Dilution)	52
2.3. ผลกระทบต่อราคาหุ้นสามัญของบริษัทฯ ในตลาดหลักทรัพย์ฯ (Price Dilution)	54
3. สรุปข้อมูลของผู้ม้วนผัน	56
3.1. รายละเอียดทั่วไปของผู้ม้วนผัน	56
3.2. ลักษณะความสัมพันธ์ที่เกี่ยวข้องกับการเสนอขายหุ้นที่ออกใหม่ในวงจำกัด	58
3.3. ฐานะทางการเงิน และผลการดำเนินงานของ AAA หรือ ผู้ม้วนผัน	65
3.4. สรุปสัญญา และ/หรือ ข้อตกลงระหว่างบริษัทฯ กับ AAA	67
3.5. ที่มาของการกำหนดราคาเสนอขาย และความเหมาะสมของราคาหุ้นที่เสนอขาย	67
3.6. วิธีการประเมินราคาในการเสนอขายหุ้นสามัญเพิ่มทุนในวงจำกัด	69
3.7. วิธีการเสนอขาย และจัดสรร	72
3.8. แหล่งที่มาของเงินทุนที่ใช้ในการเพิ่มทุนในวงจำกัด	72
3.9. เหตุผลและความจำเป็นในการเพิ่มทุนของบริษัทฯ	73
4. ความเห็นของที่ปรึกษาทางการเงินอิสระเกี่ยวกับความเหมาะสมด้านราคาของหลักทรัพย์ที่ออกใหม่โดยบริษัทฯ	76
4.1. วิธีมูลค่าหุ้นตามบัญชี (Book Value Approach)	76
4.2. วิธีปรับปรุงมูลค่าตามบัญชี (Adjusted Book Value Approach)	77
4.3. วิธีมูลค่าหุ้นตามราคาตลาด (Market Price Approach)	79
4.4. วิธีอัตราส่วนราคาต่อมูลค่าตามบัญชี (Price to Book Value Ratio Approach : P/BV Ratio)	80
4.5. วิธีอัตราส่วนราคาต่อกำไรสุทธิต่อหุ้น (Price to Earnings Ratio Approach: P/E Ratio)	84
4.6. วิธีเปรียบเทียบกับรายการซื้อขายกิจการที่ผ่านมา (Precedent Transaction Comparable Approach)	85
4.7. วิธีมูลค่าปัจจุบันของกระแสเงินสด (Discounted Cash Flow Approach)	85
4.8. สรุปความเห็นที่ปรึกษาทางการเงินอิสระเกี่ยวกับมูลค่ายุติธรรมของหุ้นที่จะเสนอขาย PP	95
4.9. สรุปความเหมาะสมของมูลค่าในการเสนอขายหุ้น PP	98
4.10. ข้อสังเกตเพิ่มเติมเกี่ยวกับความเหมาะสมของมูลค่าในการเสนอขายหุ้น PP	98
5. ความเห็นของที่ปรึกษาทางการเงินอิสระเกี่ยวกับความสมเหตุสมผลของการม้วนผัน Whitewash	102
5.1. ลักษณะและรายละเอียดของรายการ	102
5.2. ความเห็นตอนโยบาย และแผนการบริหารกิจการที่เสนอโดยผู้ม้วนผัน	103
5.3. ผลกระทบทางด้านบัญชีภายหลังการออกและเสนอขายหุ้นสามัญเพิ่มทุนและหุ้นกู้แปลงสภาพให้แก่บุคคลในวงจำกัด	110
5.4. รายการระหว่างกัน	113
5.5. สัดส่วนการถือหุ้นของผู้ม้วนผัน	129

5.6.	สิทธิออกเสียงทั้งหมดของผู้ถือหุ้นจะมีภายหลังจากได้มาซึ่งหลักทรัพย์ และที่จะสามารถได้มาเพิ่มเติมในอนาคตโดยไม่ข้ามจุดข้อบังคับฉบับแก้ไขใหม่ของบริษัท	129
5.7.	ประโยชน์ที่บริษัท และผู้ถือหุ้นจะพึงได้รับจากการอนุมัติการผ่อนผัน Whitewash	130
5.8.	ข้อดีของการเข้าทำรายการ	133
5.9.	ข้อดีของการทำรายการกับ AAA	136
5.10.	ข้อดีของการเข้าทำรายการ	137
5.11.	ความเสี่ยงของการเข้าทำรายการ	139
5.12.	บริษัท สามารถดำเนินธุรกิจภายใต้แผนงาน และนโยบายเดิมได้อย่างต่อเนื่อง	144
5.13.	ความเหมาะสมของราคาหุ้นสามัญเพิ่มทุนที่ออกใหม่โดยกิจการ	144
5.14.	ความครบถ้วนถูกต้องของรายชื่อและจำนวนหุ้นที่ถือโดยผู้ถือหุ้นและผู้ควบคุมตามมาตรา 258 ของผู้ถือหุ้น ผู้บุคคลที่กระทำการร่วมกัน (Concert Party) ของผู้ถือหุ้นและผู้บุคคลตามมาตรา 258 ของบุคคลที่กระทำการร่วมกัน (Concert Party) ของผู้ถือหุ้น	145
5.15.	สรุปความเห็นของที่ปรึกษาทางการเงินอิสระเกี่ยวกับรายการขอผ่อนผันการทำคำเสนอซื้อหลักทรัพย์ทั้งหมดของกิจการโดยอาศัยมติที่ประชุมผู้ถือหุ้นของกิจการ (Whitewash)	145
6.	สรุปความเห็นของที่ปรึกษาทางการเงินอิสระ	148

คำย่อ

ชื่อเต็ม	ชื่อย่อ
บริษัท เอเซีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน)	: บริษัทฯ หรือ กิจการ หรือ AAV
บริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด (เป็นบริษัทที่ดำเนินงานสายการบิน)	: TAA หรือ ไทยแอร์เอเชีย
บริษัท แอร์เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด หรือ AirAsia Aviation Ltd. (เดิมชื่อ AirAsia Investment Limited (“AAI”)) หรือ ผู้ขอผ่อนผันการทำคำเสนอซื้อหลักทรัพย์ทั้งหมด ของ บริษัท เอเซีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน) โดยอาศัยมติที่ประชุมผู้ถือหุ้นของกิจการ (Whitewash)	: AAA หรือ ผู้ขอผ่อนผัน
บริษัท แอร์เอเชีย กรุ๊ป เบอร์ฮาด หรือ AirAsia Group Berhad	: AAGB
AirAsia Berhad	: AAB
นายพิธาน องค์กรเมษิต	: นายพิธาน
นายปรินทร์ โฉมงามโกสินทร์	: นายปรินทร์
นายบัณฑิต พิทักษ์สิทธิ	: นายบัณฑิต
นางปิยะพร วิจิตพันธ์ุ	: นางปิยะพร
นายสุพล สุวจุฑา	: นายสุพล
นายวรพจน์ อำนวยพล	: นายวรพจน์
นายพิธาน นายปรินทร์ นายบัณฑิต นางปิยะพร นายสุพล และ นายวรพจน์	: กลุ่มผู้ลงทุน
North Haven Thai Private Equity, L.P.	: NHTPE
North Haven Keystone Company Limited เป็นบริษัทลงทุนซึ่งจัดตั้งขึ้นในประเทศฮ่องกง โดยมี NHTPE ซึ่งเป็นกองทุนระดับโลกที่บริหารงานโดย Morgan Stanley Private Equity Asia ในฐานะผู้จัดการกองทุน เป็นผู้ถือหุ้นทางอ้อม โดยถือหุ้นผ่านบริษัทลงทุนอีกหนึ่งบริษัทซึ่ง NHTPE ถือหุ้นทั้งสิ้น	: North Haven Keystone Company Limited
นายธรรพลฐ์ แบเลเวลด์	: นายธรรพลฐ์
บริษัท ดิสคัฟเวอร์ แมเนจเม้นท์ จำกัด	: ที่ปรึกษาทางการเงินอิสระ หรือ Discover
บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน)	: NOK
บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)	: THAI
การจัดสรรหุ้นสามัญเพิ่มทุนให้แก่บุคคลในวงจำกัด (Private Placement)	: PP
การเสนอขายหุ้นสามัญเพิ่มทุนให้แก่ผู้ถือหุ้นเดิมตามสัดส่วน	: RO
หุ้นกู้แปลงสภาพ (Convertible Bond)	: CB
สำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์:	: สำนักงาน ก.ล.ต.
ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย	: ตลาดหลักทรัพย์ฯ หรือ SET
ตลาดหลักทรัพย์ เอ็ม เอ ไอ	: mai
ประชุมวิสามัญผู้ถือหุ้น	: EGM
บันทึกความเข้าใจ	: MOU
คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน	: BOI
การเข้าทำรายการเกี่ยวกับการออกและเสนอขายหุ้นสามัญเพิ่มทุนให้แก่บุคคลในวงจำกัด และผู้ถือหุ้นเดิมตามสัดส่วนการถือหุ้นของ บริษัท เอเซีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน)	: การเข้าทำรายการ หรือ ธุรกรรม
การจัดสรรหุ้นสามัญเพิ่มทุนตามสัดส่วนการถือหุ้นเดิมตามสัดส่วน (Right Offering) จำนวนไม่เกิน 1,714,285,714 หุ้น (ในสัดส่วน 5.7625 หุ้นเดิมต่อ 1 หุ้นใหม่) มูลค่าหุ้นที่ตราไว้ 0.10 บาท ต่อหุ้น ในราคาจองซื้อหุ้นละ 1.75 บาทต่อหุ้น, การจัดสรรหุ้นสามัญเพิ่มทุนให้แก่บุคคลในวงจำกัด (Private Placement) จำนวนไม่เกิน 5,028,571,429 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้ หุ้นละ 0.10 บาท โดยกำหนดราคาเสนอขายไว้อย่างชัดเจนในราคาหุ้นละ 1.75 บาท ให้แก่ AAA และ กลุ่มนัก	: การเพิ่มทุน

ชื่อเต็ม	ชื่อย่อ
ลงทุน และ การออกหุ้นสามัญเพิ่มทุนจากการใช้สิทธิแปลงสภาพของหุ้นกู้แปลงสภาพซึ่งเสนอขายให้แก่บุคคลในวงจำกัด (PP)	
ประกาศคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ที่ ทจ.72/2558 เรื่องการอนุญาตให้บริษัทจดทะเบียนเสนอขายหุ้นที่ออกใหม่ต่อบุคคลในวงจำกัด ลงวันที่ 28 ตุลาคม 2558 (และที่ได้มีการแก้ไขเพิ่มเติม)	: ประกาศ ทจ.72/2558
การขอผ่อนผันการทำคำเสนอซื้อหลักทรัพย์ทั้งหมดของกิจการ โดยอาศัยมติที่ประชุมผู้ถือหุ้น (Whitewash) ของ AAA	: การขอผ่อนผัน Whitewash
แบบหนังสือขอมติที่ประชุมผู้ถือหุ้นเพื่ออนุมัติให้ได้ว่าซึ่งหลักทรัพย์ใหม่โดยไม่ต้องทำคำเสนอซื้อหลักทรัพย์ทั้งหมดของกิจการ (แบบ 247-7)	: แบบ 247-7
องค์การอนามัยโลก	: WHO
การป้องกันและสกัดกั้นการนำเข้าผู้พื้นที่ และมาตรการการยับยั้งการระบาดภายในพื้นที่	: Lock Down
การกักกันโรค	: Quarantine
อัตรารายได้ต่อผู้โดยสารต่อกิโลเมตร (ล้านที่นั่ง - กม.)	: RPK
ต้นทุนต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (บาท)	: CASK
ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ล้านที่นั่ง - กม.)	: ASK
รายได้ต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (บาท)	: RASK

**ความเห็นของที่ปรึกษาทางการเงินอิสระเกี่ยวกับรายการขอผ่อนผันการทำคำเสนอซื้อหลักทรัพย์ทั้งหมด
ของ บริษัท เอเซีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน) โดยอาศัยมติที่ประชุมผู้ถือหุ้นของกิจการ (Whitewash)**

20 ตุลาคม 2564

ที่ IMAPDM210/2021

เรื่อง: ความเห็นของที่ปรึกษาทางการเงินอิสระเกี่ยวกับรายการขอผ่อนผันการทำคำเสนอซื้อหลักทรัพย์ทั้งหมด ของ บริษัท เอเซีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน) โดยอาศัยมติที่ประชุมผู้ถือหุ้นของกิจการ (Whitewash)

เรียน: คณะกรรมการบริษัท คณะกรรมการตรวจสอบ และผู้ถือหุ้นบริษัท เอเซีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน)

เอกสารแนบ: 1) สรุปข้อมูลของ บริษัท เอเซีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน) ("AAV") และบริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด ("TAA")
2) สรุปข้อมูลของ บริษัท แอร์เอเชีย กรุ๊ป เบอร์ฮาด ("AAGB") และ บริษัท แอร์เอเชีย เอวิเอชั่นจำกัด ("AAA" หรือ "ผู้ขอผ่อนผัน")

อ้างอิง:

- 1) มติที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ครั้งที่ 1/2564 วันที่ 23 กุมภาพันธ์ 2564
- 2) มติที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ครั้งที่ 2/2564 วันที่ 26 เมษายน 2564
- 3) มติที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ครั้งที่ 6/2564 เมื่อวันที่ 19 ตุลาคม 2564
- 4) สารสนเทศเกี่ยวกับการออกและเสนอขายหุ้นสามัญเพิ่มทุนให้แก่บุคคลในวงจำกัด และผู้ถือหุ้นเดิมตามสัดส่วนการถือหุ้นของ บริษัท เอเซีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน)
- 5) แบบแสดงรายการข้อมูลประจำปี (แบบ 56-1) ของบริษัทฯ สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2563
- 6) รายงานประจำปี 2563 (แบบ 56-2) ของบริษัทฯ
- 7) งบการเงินที่ตรวจสอบแล้วโดยผู้สอบบัญชีรับอนุญาตของบริษัทฯ สำหรับงวด 12 เดือน สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2561 – 2563 รวมถึงงบการเงินสอบทานแล้วโดยผู้สอบบัญชีรับอนุญาตของบริษัทฯ สำหรับงวด 6 เดือน สิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2564
- 8) งบการเงินภายในของบริษัทฯ และ TAA สิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2564
- 9) ร่างสัญญาจองซื้อหุ้นเพิ่มทุนของบริษัทฯ ระหว่าง บริษัทฯ AAA และ กลุ่มผู้ลงทุน
- 10) เอกสารสัญญาอื่นๆ และการสัมภาษณ์เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องของบริษัทฯ
- 11) ประเมินการทางการเงินสำหรับ TAA

ขอบเขตและข้อจำกัดความรับผิดชอบ (Disclaimers)

1. ผลการศึกษาของ บริษัท ดิสคัฟเวอร์ แมเนจเม้นท์ จำกัด (“ที่ปรึกษาทางการเงินอิสระ” หรือ “Discover”) ในรายงานฉบับนี้ อยู่บนพื้นฐานของข้อมูลและสมมติฐานที่ได้รับจาก AAV และข้อมูลที่บริษัทฯ ได้เปิดเผยต่อสาธารณะ หรือเปิดเผยใน เว็บไซต์ของสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ (www.sec.or.th) เว็บไซต์ของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย (www.set.or.th) และข้อมูลที่ประกาศต่อสาธารณะอื่นๆ ของบริษัทฯ รวมทั้งข้อมูลจากการสัมภาษณ์ผู้บริหารของบริษัทฯ
2. ที่ปรึกษาทางการเงินอิสระทำการศึกษาโดยใช้ความรู้ ความสามารถ และความระมัดระวัง โดยตั้งอยู่บนพื้นฐานของผู้ประกอบวิชาชีพ อย่างไรก็ดี ที่ปรึกษาทางการเงินอิสระไม่สามารถรับผิดชอบต่อผลกำไรหรือขาดทุน และผลกระทบต่างๆ อันเกิดจากการเข้าทำรายการในครั้งนี้
3. ที่ปรึกษาทางการเงินอิสระได้พิจารณาและให้ความเห็นภายใต้สถานการณ์และข้อมูลที่สามารถรับรู้ได้ในปัจจุบัน หากสถานการณ์และข้อมูลมีการเปลี่ยนแปลงอย่างมีนัยสำคัญ อาจส่งผลกระทบต่อผลการศึกษาของที่ปรึกษาทางการเงินอิสระ และ
4. สืบเนื่องจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของ COVID-19 ทั้งในและต่างประเทศ ซึ่งองค์การอนามัยโลก (“WHO”) ได้ประกาศให้การระบาดของ COVID-19 เป็นการระบาดใหญ่และให้ทุกประเทศเพิ่มมาตรการป้องกันและควบคุมการแพร่ระบาดของโรคทำให้ทั่วโลกมีการควบคุมและป้องกันการแพร่ระบาดของ COVID-19 โดยใช้มาตรการการป้องกันและสกัดกั้นการนำเชื้อเข้าสู่พื้นที่ และมาตรการการยับยั้งการระบาดภายในพื้นที่ (“Lock Down”) และการกักกันโรค (“Quarantine”) สถานการณ์การแพร่ระบาดดังกล่าวส่งผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญต่อผลการดำเนินงานของบริษัทฯ ทั้งนี้ ที่ปรึกษาทางการเงินอิสระได้ตั้งสมมติฐานเพิ่มเติมจากการสัมภาษณ์ผู้บริหารของกิจการซึ่ง ณ ปัจจุบันยังมีความไม่แน่นอน และอาจเปลี่ยนแปลงได้ ซึ่งการเปลี่ยนแปลงของสถานการณ์ COVID-19 อาจส่งผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญต่อ ความสามารถในการหารายได้ กำไร และงบการเงินของบริษัทฯ อย่างมีนัยสำคัญ

ที่มาของรายการ (Background of the Transactions)

จากสถานการณ์การแพร่ระบาดของ COVID-19 ทั้งในและต่างประเทศ ซึ่งองค์การอนามัยโลก (“WHO”) ได้ประกาศให้การระบาดของ COVID-19 เป็นการระบาดใหญ่และให้ทุกประเทศเพิ่มมาตรการป้องกันและควบคุมการแพร่ระบาดของโรคทำให้ทั่วโลกมีการควบคุมและป้องกันการแพร่ระบาดของ COVID-19 โดยใช้มาตรการการป้องกันและสกัดกั้นการนำเข้าผู้พื้นที่ และมาตรการการยับยั้งการระบาดภายในพื้นที่ (“Lock Down”) และกักกันโรค (“Quarantine”) สถานการณ์การแพร่ระบาดดังกล่าวทำให้บริษัทฯ ได้รับผลกระทบจากความเสียหายเป็นอย่างมาก เนื่องจากเหตุการณ์การระบาดของ COVID-19 เป็นเหตุการณ์ที่เหนือความคาดหมาย และบริษัทฯ ไม่สามารถป้องกันความเสี่ยงดังกล่าวได้ ก่อให้เกิดผลกระทบในทางลบต่อธุรกิจและผลการดำเนินงานเป็นอย่างมาก โดยเฉพาะอย่างยิ่งจากมาตรการจำกัดการเดินทางที่ออกโดยรัฐบาล ทำให้ TAA ได้ประกาศหยุดให้บริการในทุกเส้นทางบินภายในประเทศตั้งแต่วันที่ 12 กรกฎาคม 2564 จนถึงวันที่ 8 สิงหาคม 2564 และได้ประกาศขยายระยะเวลาหยุดให้บริการทุกเส้นทางบินภายในประเทศชั่วคราวออกไปถึง 31 สิงหาคม 2564 ที่ผ่านมา โดย TAA ได้เริ่มกลับมาให้บริการบางเส้นทางภายในประเทศในวันที่ 3 กันยายน 2564 เพื่อรองรับผู้โดยสารที่มีความจำเป็นในการเดินทาง โดยให้ผู้โดยสารได้ไม่เกินร้อยละ 75 ของขีดความสามารถในการรับผู้โดยสารของเครื่องบินในเที่ยวบิน ทั้งนี้ สถานการณ์ดังกล่าวส่งผลกระทบต่อสภาพคล่อง และการชำระหนี้สินต่างๆ ของบริษัทฯ และ TAA เป็นอย่างมาก โดย TAA มีเงินกู้ยืมจากสถาบันการเงิน และมีการออกหุ้นกู้ ซึ่งที่ผ่านมา TAA ได้มีการขอขยายระยะเวลาชำระหนี้เงินกู้ยืมแล้ว และได้รับการผ่อนผันเงื่อนไขบางประการภายใต้สัญญาทางการเงินข้างต้น (เช่น การดำรงอัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยจ่ายต่อส่วนของผู้ถือหุ้น) แล้ว

ที่ผ่านมา บริษัทฯ และ TAA พยายามดำเนินการทุกวิถีทางเพื่อเพิ่มสภาพคล่องให้แก่ TAA ไม่ว่าจะเป็นการหาผู้ร่วมลงทุนใหม่ เพื่อร่วมให้การสนับสนุนทางการเงินแก่ TAA การแปลงหนี้สินของ TAA ในปัจจุบันให้เป็นทุน และการเจรจากับเจ้าหนี้ต่างๆ เป็นต้น รวมถึงความพยายามในการดำเนินการตามแผนการปรับโครงสร้างกิจการและทุนของบริษัทฯ และ TAA ซึ่งได้รับอนุมัติจากที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ เมื่อวันที่ 26 เมษายน 2564 ที่ผ่านมา อย่างไรก็ตาม แผนการปรับโครงสร้างกิจการและทุนของบริษัทฯ และ TAA ดังกล่าวมีความซับซ้อน และใช้ระยะเวลาในการดำเนินการค่อนข้างมาก คณะกรรมการบริษัทฯ จึงเห็นสมควรยกเลิกแผนการปรับโครงสร้างกิจการและทุนของบริษัทฯ และ TAA ซึ่งได้รับอนุมัติจากที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ เมื่อวันที่ 26 เมษายน 2564 และพิจารณาแผนการปรับโครงสร้างการถือหุ้นของบริษัทฯ และ TAA (ต่อไปนี้จะเรียกว่า “แผนการปรับโครงสร้างการถือหุ้นของบริษัทฯ และ TAA”)

วัตถุประสงค์ของแผนการปรับโครงสร้างการถือหุ้นของบริษัทฯ และ TAA

แผนการปรับโครงสร้างการถือหุ้นของบริษัทฯ และ TAA มีวัตถุประสงค์หลัก ๆ คือการระดมทุนเพื่อเพิ่มสภาพคล่องในการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ และ TAA และการเพิ่มสัดส่วนการถือหุ้นใน TAA เป็นร้อยละ 100 (โดย AAA จะขึ้นมาถือหุ้นในบริษัทฯ แทนอัตราส่วนไม่เกินร้อยละ 45.12) ดังนี้

- 1) เพิ่มทุนใน TAA จำนวน 3,900 ล้านบาท เพื่อเพิ่มสัดส่วนการถือหุ้นใน TAA จากร้อยละ 55.0 เป็นร้อยละ 69.2 และเพื่อให้ TAA นำเงินเพิ่มทุนไปชำระคืนหนี้สินคงค้างของ TAA เป็นจำนวนเงิน 3,900 ล้านบาท¹
 ทั้งนี้ เงินที่บริษัทฯ จะนำมาใช้ในการเพิ่มทุนใน TAA จะมาจากเงินกู้ยืมจากสถาบันการเงิน
- 2) ซื้อหุ้นส่วนที่เหลือในอีกจำนวนร้อยละ 30.8 เพื่อให้บริษัทฯ เป็นเจ้าของหุ้นเกือบทั้งสิ้นใน TAA
 ทั้งนี้ เงินที่บริษัทฯ จะนำมาใช้ในการซื้อหุ้นส่วนที่เหลือใน TAA จะมาจากเงินเพิ่มทุนซึ่งได้รับจากผู้ร่วมลงทุนรายใหม่ (ผู้จองซื้อหุ้นใหม่และผู้จองซื้อหุ้นกู้แปลงสภาพ) AAA (ซึ่งจะเปลี่ยนไปถือหุ้นในบริษัทฯ แทนการถือหุ้นใน TAA) และผู้ถือหุ้นเดิมของบริษัทฯ

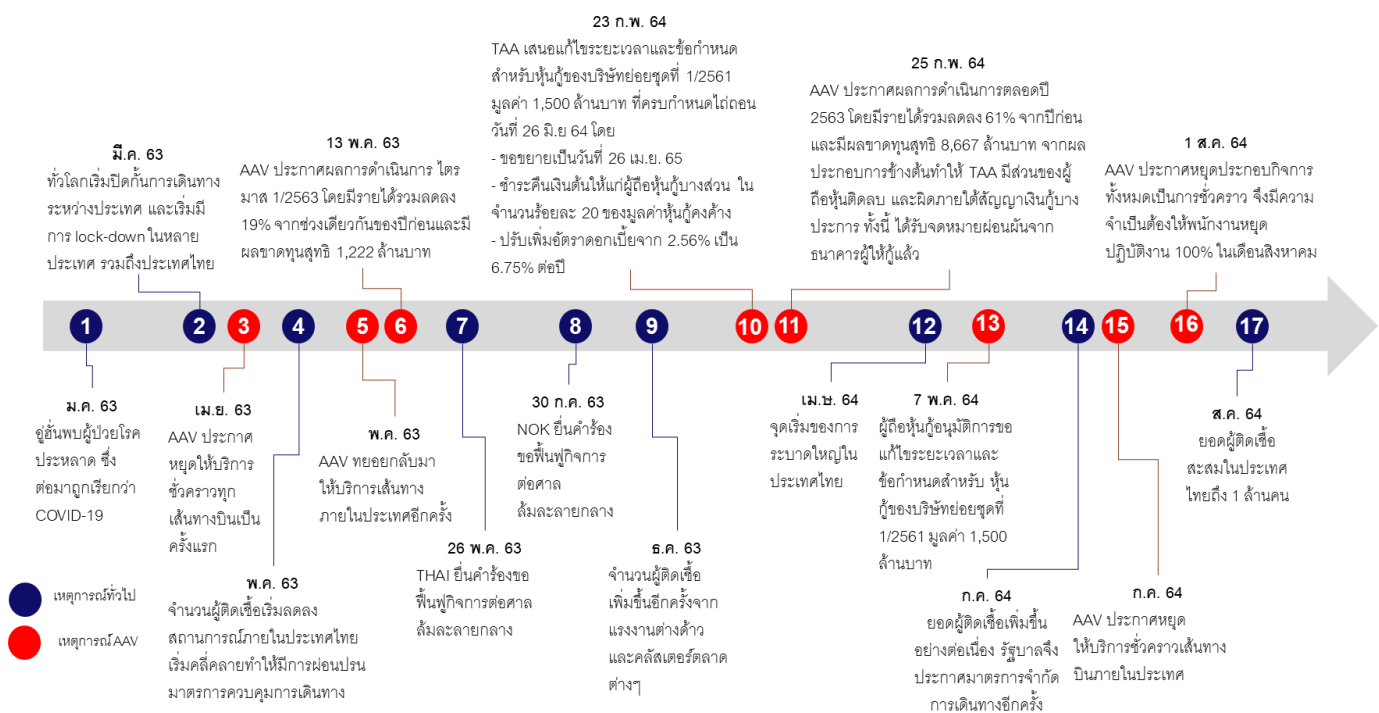
¹ ในปัจจุบัน ไทยแอร์เอเชีย มีหนี้สินคงค้างกับกลุ่มบริษัทของ AirAsia Group Berhad (“AAGB”) ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นใหญ่ของ AAA จำนวนทั้งสิ้นประมาณ 4,182 ล้านบาท (ข้อมูล ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2564) หนี้สินส่วนใหญ่เป็นหนี้ที่เกิดจากการดำเนินธุรกิจปกติของไทยแอร์เอเชีย เช่น ค่าเช่าเครื่องบิน และเครื่องยนต์เครื่องบิน ค่าธรรมเนียมการจองบัตรโดยสารเครื่องบิน (Booking fee) ส่วนแบ่งขาดทุนจากสัญญาแลกเปลี่ยนราคาน้ำมัน เป็นต้น

แผนการปรับโครงสร้างการถือหุ้นของบริษัทฯ และ TAA ดังกล่าวทำให้บริษัทฯ สามารถระดมทุนจากผู้ร่วมลงทุนรายใหม่ (ผู้จองซื้อหุ้นใหม่และผู้จองซื้อหุ้นกู้แปลงสภาพ) AAA และผู้ถือหุ้นเดิมของบริษัทฯ ได้ ซึ่งเงินส่วนที่เหลือจากการชำระคืนหนี้เงินกู้ให้แก่สถาบันการเงิน และซื้อหุ้นส่วนที่เหลือใน TAA แล้ว บริษัทฯ ยังสามารถสำรองเงินส่วนหนึ่งไว้เป็นสภาพคล่องเพื่อนำไปให้ TAA เพิ่มทุน และ/หรือ กู้ยืมต่อไป

แผนการปรับโครงสร้างการถือหุ้นของบริษัทฯ และ TAA ดังกล่าวนั้นได้ ผ่านการเจรจาและเห็นชอบร่วมกันโดยสถาบันการเงินผู้ให้กู้ยืมเงิน ผู้ร่วมลงทุนรายใหม่ (ผู้จองซื้อหุ้นใหม่และผู้จองซื้อหุ้นกู้แปลงสภาพ) และ AAA และกลุ่มเจ้าหนี้หลักของ TAA² (AAGB) เรียบร้อยแล้ว และบุคคลต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องต่างได้ลงนามในสรุปสาระสำคัญของบันทึกความเข้าใจเบื้องต้น (Preliminary Summary of Terms) กับบริษัทฯ เรียบร้อยแล้ว

หากบริษัทฯ ไม่ดำเนินการตามแผนการปรับโครงสร้างการถือหุ้นของบริษัทฯ และ TAA ข้างต้น (เช่น บริษัทฯ ไม่เข้าซื้อหุ้นของ TAA เพื่อเป็นผู้ถือหุ้นเกือบทั้งสิ้นของ TAA เป็นต้น) สถาบันการเงินผู้ให้กู้ยืมเงิน ผู้ร่วมลงทุนรายใหม่ (ผู้จองซื้อหุ้นใหม่และผู้จองซื้อหุ้นกู้แปลงสภาพ) และ AAA ก็ไม่ยินดีที่จะจองซื้อหุ้นเพิ่มทุนและหุ้นกู้แปลงสภาพของบริษัทฯ และทำให้บริษัทฯ อาจไม่ได้รับความช่วยเหลือทางการเงินเพื่อแก้ปัญหาการขาดสภาพคล่องของกลุ่มบริษัทฯ เพื่อให้ผู้ถือหุ้นเข้าใจถึงปัญหา ความรุนแรงของปัญหา และสถานการณ์ปัจจุบันของบริษัทฯ ที่ปรึกษาทางการเงินอิสระได้สรุปเหตุการณ์ที่สำคัญของบริษัทฯ ไว้ดังนี้:

ไทม์ไลน์ ในการเกิด COVID-19 และผลกระทบต่อบริษัทฯ



จากไทม์ไลน์จะเห็นได้ว่าในระยะเวลา 2 ปีที่ผ่านมาบริษัทฯ และอุตสาหกรรมการบินทั่วโลกได้รับผลกระทบจากการแพร่ระบาดของ COVID-19 อย่างมาก ส่งผลให้สายการบินทั่วโลก รวมทั้งประเทศไทยขาดสภาพคล่องอย่างรุนแรง โดยในประเทศไทยสายการบินคู่แข่งของบริษัทฯ 2 รายหลักได้แก่ NOK และ THAI ขาดสภาพคล่องอย่างรุนแรง และได้ทำการยื่นคำร้องขอฟื้นฟูกิจการต่อศาลล้มละลายกลางไปในเดือน พฤษภาคม และกรกฎาคม ปี 2563 ตามลำดับ บริษัทฯ เองก็ได้รับผลกระทบจากจำนวนไฟล์ทบินและผู้โดยสารที่ลดลง ทำให้รายได้ที่ได้รับไม่มากพอที่จะครอบคลุมต้นทุนและค่าใช้จ่ายที่บริษัทฯ ต้องแบกรับ เช่น ค่าตอบแทน

² กลุ่มบริษัทของ AAGB ซึ่งเป็นเจ้าหนี้การค้าต่าง ๆ

พนักงาน ส่งผลให้กระแสเงินสดจากการดำเนินงานติดลบ จนไม่สามารถจ่ายเงินเดือนพนักงานได้ตั้งแต่เดือนสิงหาคม 2564 ประกอบกับ TAA มีเงินกู้ยืมจากสถาบันการเงินและหุ้นกู้ ซึ่งพ้นกำหนดชำระแล้วหลายวงเงิน (ส่วนใหญ่อยู่ระหว่างขอพักชำระการจ่ายคืนเงินต้นและดอกเบี้ย) และไม่สามารถปฏิบัติตามเงื่อนไขบางประการของสัญญาเงินกู้ได้ เช่น การดำรงอัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยต่อส่วนของผู้ถือหุ้น และเนื่องจากบริษัท ไม่ได้มีทรัพย์สินและการประกอบธุรกิจอื่นใดที่มีนัยสำคัญนอกเหนือไปจากการถือหุ้นใน TAA ทำให้การจัดหาเงินผ่านการกู้ยืมทำได้ยาก บริษัทฯ จึงตกอยู่ในสภาวะขาดสภาพคล่องอย่างรุนแรง

ทั้งนี้ เพื่อให้ผู้ถือหุ้นเข้าใจถึงปัญหาด้านการเงินของบริษัทฯ ในเชิงปริมาณได้ชัดเจนขึ้น ที่ปรึกษาทางการเงินอิสระได้อ้างอิงตัวเลขจากงบการเงินตรวจสอบและงบการเงินสอบทานโดยผู้สอบบัญชีที่ได้รับอนุญาตจาก สำนักงาน ก.ล.ต. รวมถึงงบการเงินภายในของบริษัทฯ โดยจากงบการเงินตรวจสอบรวมของบริษัทฯ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 บริษัทฯ มีผลการดำเนินงานขาดทุนสุทธิ 8,666.93 ล้านบาทซึ่งเป็นการขาดทุนมากที่สุดตั้งแต่บริษัทฯ ดำเนินธุรกิจมา และในช่วง 6 เดือนแรกของปี 2564 บริษัทฯ มีผลการดำเนินงานขาดทุนสุทธิเพิ่มเติมอีก 6,468.46 ล้านบาท ส่งผลให้บริษัทฯ ขาดสภาพคล่องในการดำเนินงาน จนทำให้ไม่สามารถจ่ายเงินเดือนพนักงานได้ตั้งแต่เดือนสิงหาคม 2564 (งบการเงินรวมของบริษัทฯ ได้จัดทำขึ้นโดยรวมผลการดำเนินงานของ TAA ซึ่งถือเป็นบริษัทย่อยของบริษัทฯ และบริษัทฯ ไม่ได้มีทรัพย์สินและการประกอบธุรกิจอื่นใดที่มีนัยสำคัญนอกเหนือไปจากการถือหุ้นใน TAA)

นอกเหนือไปจากการขาดสภาพคล่องในการดำเนินงาน หากพิจารณาจากตารางด้านล่าง จะเห็นได้ว่าในช่วงที่บริษัทฯ ประสบปัญหาขาดทุนเนื่องจากผลกระทบของ COVID-19 TAA ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของบริษัทฯ ที่ดำเนินธุรกิจการบินหลักมีปัญหาด้านสภาพคล่องทางการเงิน จนมีส่วนของผู้ถือหุ้นติดลบ นั่นคือตกอยู่ในสภาวะหนี้สินมากกว่าทรัพย์สิน จนต้องขอพักชำระการจ่ายคืนเงินต้นหลายวงเงิน และไม่สามารถปฏิบัติตามเงื่อนไขบางประการของสัญญาเงินกู้ได้ เช่น การดำรงอัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยจ่ายต่อส่วนของผู้ถือหุ้น รวมทั้งต้องทำการเลื่อนการชำระคืนเงินต้นของหุ้นกู้ TAA216A จากวันครบกำหนดชำระวันที่ 2 กรกฎาคม 2564 เป็น 26 เมษายน 2565 โดยต้องมีภาระเพิ่มเติมจากการเพิ่มอัตราผลตอบแทนที่ร้อยละ 2.65 เป็น 6.75 โดย ณ 30 มิถุนายน 2564 มีจำนวนเงินต้นคงเหลือ 1,200 ล้านบาท ที่อัตราดอกเบี้ยร้อยละ 6.75 ต่อปี ดังนั้น การจัดหาเงินผ่านการกู้ยืมจึงเป็นไปได้ยาก ทั้งสำหรับ TAA ที่มีหนี้สินมากกว่าทรัพย์สิน และบริษัทฯ ที่ไม่ได้มีทรัพย์สินและการประกอบธุรกิจอื่นใดที่มีนัยสำคัญนอกเหนือไปจากการถือหุ้นใน TAA

ทั้งนี้ ในช่วงเวลาดังกล่าว บริษัทฯ ได้รับการช่วยเหลืออย่างมากจากบริษัทที่เกี่ยวข้อง (บริษัทที่เกี่ยวข้องกับ AAGB) โดยเมื่อพิจารณาจากงบการเงินรวมของบริษัทฯ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 (ซึ่งเป็นปีที่บริษัทฯ เริ่มได้รับผลกระทบจาก COVID-19) เจ้าหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกันของบริษัทฯ เพิ่มขึ้นจาก 373.82 ล้านบาทเป็น 3,060.17 ล้านบาท (เพิ่มขึ้น 2,686.35 ล้านบาทคิดเป็นร้อยละ 718.61) และเมื่อพิจารณาจากงบ 6 เดือนแรกของปี 2564 เจ้าหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกันเพิ่มขึ้นจาก 3,060.17 ล้านบาท เป็น 4,549.93 ล้านบาท (เพิ่มขึ้น 1,489.75 ล้านบาทคิดเป็นร้อยละ 48.68) ซึ่งเมื่อพิจารณากระแสเงินสดในปี 2563 และงวด 6 เดือนแรกของปี 2564 จะพบว่าเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดลดลงอย่างมีนัยสำคัญ โดยในปี 2563 บริษัทฯ มีเงินสดลดลง 2,864.94 และ งวด 6 เดือนแรก ปี 2564 บริษัทฯ มีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดลดลงอีก 884.03 ล้านบาท ทั้งนี้ จากการประมาณการของที่ปรึกษาทางการเงินอิสระตามวิธีมูลค่าปัจจุบันสุทธิของกระแสเงินสด ข้อ 4.7 ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 TAA อาจมีผลการดำเนินงานขาดทุนสุทธิประมาณ 10,354.24 ล้านบาท ส่งผลให้ TAA อาจมีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดลดลงอีก 7,573.84 ล้านบาท ซึ่งอาจทำให้ TAA และบริษัทฯ เผชิญสภาวะการขาดสภาพคล่องทางการเงินในอนาคต

ตารางสรุปงบแสดงฐานะทางการเงินรวมของบริษัทฯ

(หน่วย: ล้านบาท)

รายละเอียด	ณ 31 ธันวาคม 2562	ณ 31 ธันวาคม 2563	ณ 30 มิถุนายน 2564
รวมสินทรัพย์หมุนเวียน	7,426.88	2,760.17	1,714.91
รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน	55,475.68	65,217.51	62,886.42

รายละเอียด	ณ 31 ธันวาคม 2562	ณ 31 ธันวาคม 2563	ณ 30 มิถุนายน 2564
รวมสินทรัพย์	62,902.56	67,977.67	64,601.33
รวมหนี้สินหมุนเวียน	13,959.03	17,823.28	21,680.05
รวมหนี้สินไม่หมุนเวียน	21,255.06	32,794.08	31,829.52
รวมหนี้สิน ^{1/}	35,214.09	50,617.36	53,509.57
รวมส่วนของผู้ถือหุ้น ^{2/}	27,688.47	17,360.32	11,091.76
รวมรายได้	41,530.91	16,237.34	2,431.43
กำไร(ขาดทุน)สำหรับงวด	(866.16)	(8,666.93)	(6,468.46)

ที่มา: งบการเงินรวมของบริษัทฯ

หมายเหตุ: 1/ หนี้สินรวมของบริษัทฯ สามารถแบ่งออกตามประเภทหนี้สินดังนี้:

รายละเอียด	ณ 31 ธันวาคม 2562	ณ 31 ธันวาคม 2563	ณ 30 มิถุนายน 2564
เจ้าหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน	373.82	3,060.17	4,549.93
เงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงิน	1,750.00	1,000.00	1,383.38
เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน	4,639.48	3,859.79	4,059.02
หุ้นกู้ระยะยาว	4,096.73	3,098.13	2,798.77
หนี้สินตามสัญญาเช่า	-	30,700.58	32,203.97
หนี้สินตามสัญญาเช่าการเงิน	11,493.61	-	-
รายได้รับล่วงหน้า	4,648.34	2,372.60	2,431.07
ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย	2,704.53	1,718.56	1,946.49
หนี้สินภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี	3,047.15	1,989.25	1,652.14
หนี้สินอื่น	2,460.42	2,818.27	2,484.82
รวมหนี้สิน	35,214.09	50,617.36	53,509.57

ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2564 บริษัทฯ มีเจ้าหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน ซึ่งเกิดจากรายได้รับล่วงหน้า ค่าเช่าเครื่องบินค้างจ่าย และค่าซ่อมแซมบำรุงรักษาเครื่องบินค้างจ่าย เป็นต้น โดยทั้งหมดมาจากบริษัทในเครือของ AAGB

2/ งบแสดงฐานะการเงินรวมของบริษัทฯ มีส่วนของผู้ถือหุ้นเป็นบวกจากการมีค่าความนิยมและสินทรัพย์ไม่มีตัวตน คิดเป็นมูลค่าประมาณ 23,691.7 ล้านบาท ซึ่งมาจากค่าความนิยมจากการเข้าลงทุนใน TAA และสิทธิในการนำเครื่องบินลงจอดเป็นหลัก ซึ่งอาจมีการเปลี่ยนแปลงอย่างมีนัยสำคัญ หากผลกระทบจาก COVID-19 ส่งผลต่อมูลค่าของสินทรัพย์ไม่มีตัวตนของบริษัทฯ ในทางลบ อย่างไรก็ตาม ผู้สอบบัญชีของ AAV ยังไม่สามารถประมาณผลกระทบจาก COVID-19 ได้อย่างสมเหตุสมผล ทั้งนี้ ฝ่ายบริหารของกลุ่มบริษัทฯ มีการติดตามความคืบหน้าของสถานการณ์ผลกระทบจาก COVID-19 และประเมินผลกระทบทางการเงินเกี่ยวกับมูลค่าของสินทรัพย์ ประมาณการหนี้สินและหนี้สินที่อาจเกิดขึ้นอย่างต่อเนื่องและจะพิจารณาบันทึกผลกระทบดังกล่าวเมื่อสามารถทำได้

ตารางสรุปงบแสดงฐานะทางการเงินของ TAA

(หน่วย: ล้านบาท)

รายละเอียด	ณ 31 ธันวาคม 2562	ณ 31 ธันวาคม 2563	ณ 30 มิถุนายน 2564
รวมสินทรัพย์หมุนเวียน	7,332.25	2,657.28	1,713.34
รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน	31,734.73	42,472.53	40,526.00
รวมสินทรัพย์	39,066.99	45,129.81	42,239.34
รวมหนี้สินหมุนเวียน	13,956.22	17,820.75	21,784.00
รวมหนี้สินไม่หมุนเวียน	18,272.34	30,804.82	30,177.39
รวมหนี้สิน	32,228.55	48,625.57	51,961.38
รวมส่วนของผู้ถือหุ้น	6,838.44	(3,495.76)	(9,722.04)
รวมรายได้	41,529.26	16,236.34	2,430.70

รายละเอียด	ณ 31 ธันวาคม 2562	ณ 31 ธันวาคม 2563	ณ 30 มิถุนายน 2564
กำไร(ขาดทุน)สำหรับงวด	(871.47)	(8,672.97)	(6,426.18)

ที่มา: งบการเงินของ TAA

ตารางสรุปงบกระแสเงินสดรวมของบริษัทฯ

(หน่วย: ล้านบาท)

รายละเอียด	งวด 12 เดือน สิ้นสุด ณ 31 ธันวาคม 2561	งวด 12 เดือน สิ้นสุด ณ 31 ธันวาคม 2562	งวด 12 เดือน สิ้นสุด ณ 31 ธันวาคม 2563	งวด 6 เดือน สิ้นสุด ณ 30 มิถุนายน 2564
กระแสเงินสดสุทธิจากกิจกรรมดำเนินงาน	2,869.29	965.68	(897.90)	(440.70)
กระแสเงินสดสุทธิจากกิจกรรมการลงทุน	(1,733.32)	(1,793.86)	12,064.36	(64.21)
กระแสเงินสดสุทธิจากกิจกรรมจัดหาเงิน	(2,288.29)	828.76	(14,031.39)	(379.12)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น (ลดลง) สุทธิ	(1,152.32)	0.57	(2,864.94)	(884.03)
กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนที่ยังไม่เกิดขึ้นจริงของเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	(63.01)	(140.97)	(6.93)	7.19
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดปลายงวด/ปี	4,122.62	3,982.23	1,110.37	233.53

ที่มา: บริษัทฯ

ตารางสรุปงบกระแสเงินสดของ TAA

(หน่วย: ล้านบาท)

รายละเอียด	งวด 12 เดือน สิ้นสุด ณ 31 ธันวาคม 2561	งวด 12 เดือน สิ้นสุด ณ 31 ธันวาคม 2562	งวด 12 เดือน สิ้นสุด ณ 31 ธันวาคม 2563	งวด 6 เดือน สิ้นสุด ณ 30 มิถุนายน 2564
กระแสเงินสดสุทธิจากกิจกรรมดำเนินงาน	2,925.01	958.79	(903.49)	(440.92)
กระแสเงินสดสุทธิจากกิจกรรมการลงทุน	(1,733.51)	(1,793.97)	12,064.32	(64.20)
กระแสเงินสดสุทธิจากกิจกรรมจัดหาเงิน	(2,302.13)	828.76	(14,031.39)	(281.46)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น (ลดลง) สุทธิ	(1,110.63)	(6.43)	(2,870.56)	(786.58)
กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนที่ยังไม่เกิดขึ้นจริงของเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	(63.01)	(140.97)	(6.93)	7.19
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดปลายงวด/ปี	4,036.98	3,889.58	1,012.09	232.70

ที่มา: บริษัทฯ

ดังนั้น เพื่อให้บริษัทฯ สามารถดำเนินธุรกิจต่อไปได้ บริษัทฯ มีความจำเป็นต้องเพิ่มทุนเพื่อแก้ปัญหาดสภาพคล่อง และปรับโครงสร้างผู้ถือหุ้น ซึ่งการเข้าทำรายการในครั้งนี้ มีเป้าหมายหลักเพื่อแก้ปัญหาดสภาพคล่อง และปรับโครงสร้างบริษัทฯ ให้เหมาะสมในการเติบโตต่อไปในอนาคต สำหรับการเข้าทำรายการในครั้งนี้ผู้ถือหุ้นต้องอนุมัติรายการทั้ง 8 วาระ (วาระที่ 1 - วาระที่ 8) เนื่องจากทั้ง 8 วาระดังกล่าวเป็นวาระที่เกี่ยวข้องและเป็นเงื่อนไขซึ่งกันและกัน โดยหากวาระใดวาระหนึ่งไม่ได้รับการอนุมัติจะถือว่าวาระอื่นที่ได้รับอนุมัติแล้วเป็นอันยกเลิก และจะไม่มีกรพิจารณา วาระอื่น ๆ ต่อไป โดยรายละเอียดการประชุมผู้ถือหุ้นมีดังนี้:

- วาระที่ 1: พิจารณารับรองรายงานการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2564 ซึ่งประชุมเมื่อวันที่ 22 เมษายน 2564
- วาระที่ 2: พิจารณานุมัติแผนการปรับโครงสร้างการถือหุ้นของบริษัทฯ และ TAA
- วาระที่ 3: พิจารณานุมัติการออกและเสนอขายหุ้นกู้แปลงสภาพให้แก่บุคคลในวงจำกัด

- วาระที่ 4: พิจารณานุมัติการเพิ่มทุนจดทะเบียนของบริษัท และการแก้ไขเพิ่มเติมหนังสือบริคณห์สนธิของบริษัท ข้อ 4 เรื่องทุนจดทะเบียน เพื่อให้สอดคล้องกับการเพิ่มทุนของบริษัท
- วาระที่ 5: พิจารณานุมัติการจัดสรรหุ้นสามัญเพิ่มทุน (1) ให้แก่บุคคลในวงจำกัด (PP) (2) ให้แก่ผู้ถือหุ้นเดิมตามสัดส่วนจำนวนหุ้นที่ผู้ถือหุ้นแต่ละรายถืออยู่ และ (3) เพื่อรองรับการแปลงสภาพของหุ้นกู้แปลงสภาพ
- วาระที่ 6: พิจารณานุมัติแก้ไขข้อบังคับของบริษัท
- วาระที่ 7: พิจารณานุมัติการผ่อนผันการทำคำเสนอซื้อหลักทรัพย์ทั้งหมดของ AirAsia Aviation Limited โดยอาศัยมติของที่ประชุมผู้ถือหุ้นของบริษัท (Whitewash)
- วาระที่ 8: พิจารณานุมัติการเพิ่มจำนวนกรรมการและแต่งตั้งกรรมการใหม่เพิ่มเติม และการแก้ไขกรรมการผู้มีอำนาจลงนามของบริษัท
- วาระที่ 9: พิจารณาเรื่องอื่น ๆ (ถ้ามี)

ทั้งนี้ รายการที่บริษัท จำเป็นต้องแต่งตั้งที่ปรึกษาทางการเงินอิสระเพื่อให้ความเห็นต่อผู้ถือหุ้นในการตัดสินใจ มี 1 รายการ โดยผู้ถือหุ้นจะต้องลงคะแนนในวาระที่ 7

- วาระที่ 7: พิจารณานุมัติการผ่อนผันการทำคำเสนอซื้อหลักทรัพย์ทั้งหมดของ AirAsia Aviation Limited โดยอาศัยมติของที่ประชุมผู้ถือหุ้นของบริษัท (Whitewash)

ในการดำเนินการตามแผนการปรับโครงสร้างการถือหุ้นของบริษัท และ TAA บริษัท จะมีการจัดสรรหุ้นสามัญเพิ่มทุนให้แก่ AAA จำนวนไม่เกิน 4,457,142,857 หุ้น ซึ่งหาก AAA จองซื้อหุ้นสามัญเพิ่มทุนทั้งหมดที่ได้รับการจัดสรร AAA จะมีสัดส่วนการถือหุ้นในบริษัท คิดเป็นไม่เกินร้อยละ 45.12 ของสิทธิออกเสียงทั้งหมดของบริษัท ซึ่งข้ามจุดที่ต้องทำเสนอซื้อหลักทรัพย์ทั้งหมดของบริษัท ที่ร้อยละ 25 ของสิทธิออกเสียงทั้งหมดของกิจการ ส่งผลให้ AAA มีหน้าที่ต้องทำคำเสนอซื้อหลักทรัพย์ทั้งหมดของบริษัท ตามประกาศที่ ทจ. 12/2554

ทั้งนี้ เมื่อรวมกับจำนวนที่ผู้ขอผ่อนผันมีสิทธิจองซื้อหุ้นสามัญเพิ่มทุนตามสัดส่วนการถือหุ้น (RO) ซึ่งเท่ากับ 773,473,814 หุ้น ผู้ขอผ่อนผันจะถือหุ้นในกิจการรวมเท่ากับ 5,230,616,671 หุ้น หรือคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 45.12 ของจำนวนหุ้นที่จำหน่ายได้แล้วทั้งหมดของกิจการ (บนสมมติฐานว่าผู้ถือหุ้นของกิจการทุกรายใช้สิทธิจองซื้อหุ้นสามัญเพิ่มทุนตามสัดส่วนทุกราย) ทั้งนี้ ในกรณีที่นายธรรพลฐ์ แบลเวลด์ AAA และกลุ่มนักลงทุนรายใหญ่บุคคลธรรมดา จำนวน 6 ราย ที่ได้รับการจัดสรรหุ้นสามัญเพิ่มทุนที่เสนอขายแก่บุคคลในวงจำกัด (Private Placement) จองซื้อหุ้นสามัญเพิ่มทุนที่เสนอขายให้แก่ผู้ถือหุ้นเดิมตามสัดส่วน (Rights Offering) ตามสิทธิ โดยที่ผู้ถือหุ้นรายย่อยอื่น ๆ ไม่ได้จองซื้อหุ้นสามัญเพิ่มทุนดังกล่าวและได้ตัดจำนวนหุ้นส่วนที่เหลือทั้ง AAA จะมีสัดส่วนการถือหุ้นในกิจการ เท่ากับร้อยละ 47.16 ของหุ้นที่ออกและชำระแล้วของกิจการ ภายหลังการจัดสรรหุ้นสามัญเพิ่มทุนแก่บุคคลในวงจำกัด (Private Placement) และแก่ผู้ถือหุ้นเดิมตามสัดส่วน (Rights Offering)

อย่างไรก็ตาม AAA มีความประสงค์จะขอผ่อนผันหน้าที่ในการทำคำเสนอซื้อหลักทรัพย์ทั้งหมดของบริษัท โดยอาศัยมติที่ประชุมผู้ถือหุ้นของบริษัท (Whitewash) ต่อสำนักงาน ก.ล.ต. ตามประกาศสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ที่ สก. 29/2561 เรื่อง หลักเกณฑ์ในการขอผ่อนผันการทำคำเสนอซื้อหลักทรัพย์ทั้งหมดของกิจการ โดยอาศัยมติที่ประชุมผู้ถือหุ้นของกิจการ ซึ่งในการขอผ่อนผันจะต้องดำเนินการตามประกาศที่เกี่ยวข้อง และจะต้องได้รับมติจากที่ประชุมผู้ถือหุ้นของบริษัท อนุมัติการเสนอขายหลักทรัพย์ที่ออกใหม่ต่อผู้ขอผ่อนผัน และยินยอมให้ผู้ขอผ่อนผันไม่ต้องทำคำเสนอซื้อหลักทรัพย์ทั้งหมดของบริษัท ภายหลังการได้มาซึ่งหลักทรัพย์ดังกล่าวด้วยคะแนนเสียงไม่น้อยกว่า 3 ใน 4 ของจำนวนเสียงทั้งหมดของผู้ถือหุ้นซึ่งมาประชุมและมีสิทธิออกเสียงลงคะแนน โดยมติดังกล่าวไม่ให้นับรวมการออกเสียงของผู้ขอผ่อนผัน บุคคลตามมาตรา 258 ของผู้ขอ

ผ่อนผัน บุคคลที่กระทำการร่วมกัน (Concert Party) กับผู้ขอผ่อนผัน และบุคคลตามมาตรา 258 ของบุคคลที่กระทำการร่วมกัน (Concert Party) กับผู้ขอผ่อนผัน

ในการนี้ บริษัทฯ ได้แต่งตั้งบริษัท ดิสคัฟเวอร์ แมเนจเม้นท์ จำกัด เป็นที่ปรึกษาทางการเงินอิสระ ("IFA") เพื่อทำหน้าที่ให้ความเห็นแก่ผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ เกี่ยวกับการผ่อนผันการทำคำเสนอซื้อหลักทรัพย์ทั้งหมดของ AAA โดยอาศัยมติของที่ประชุมผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ (Whitewash) เพื่อนำเสนอให้ที่ประชุมวิสามัญผู้ถือหุ้น ครั้งที่ 1/2564 ซึ่งจะประชุมในวันที่ 26 พฤศจิกายน 2564

ทั้งนี้ บริษัทฯ มีความจำเป็นต้องปรับโครงสร้างผู้ถือหุ้น ซึ่งรวมถึงการเพิ่มทุนให้แก่ AAA เนื่องด้วยบริษัทฯ และ TAA ได้รับผลกระทบจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโคโรนา (COVID-19) อย่างยาวนาน ซึ่งไม่มีความแน่นอนว่าสถานการณ์จะกลับเข้าสู่ปกติได้เมื่อใด ทำให้ธุรกิจของบริษัทฯ และ TAA นั้นมีความไม่แน่นอน ซึ่งการจะหาเจ้าหนี้ และนักลงทุน เพื่อให้ความช่วยเหลือทางการเงินและร่วมลงทุนในบริษัทฯ ในสถานการณ์ที่มีความไม่แน่นอนขณะนี้ จึงเป็นเรื่องที่ไม่ง่ายนัก รวมถึงแผนการปรับโครงสร้างดังกล่าวนั้นได้ผ่านการเจรจาและเห็นชอบร่วมกันจากผู้ร่วมลงทุนรายใหม่ (ผู้จองซื้อหุ้นใหม่และผู้จองซื้อหุ้นกู้แปลงสภาพ) ผู้ถือหุ้นเดิมของ TAA และเจ้าหนี้หลักของ TAA เรียบร้อยแล้ว หากบริษัทฯ ไม่ดำเนินการตามแผนการปรับโครงสร้างการถือหุ้นดังกล่าว จะส่งผลให้ผู้ลงทุนรายใหม่ไม่ยินดีที่จะจองซื้อหุ้นเพิ่มทุนและหุ้นกู้แปลงสภาพของบริษัทฯ และทำให้บริษัทฯ อาจไม่ได้รับความช่วยเหลือทางการเงินเพื่อแก้ปัญหาการขาดสภาพคล่องของบริษัทฯ และ TAA โดย ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2564 บริษัทฯ มีหนี้สินหมุนเวียน และสินทรัพย์หมุนเวียน เท่ากับ 21,680.05 ล้านบาท และ 1,714.91 ล้านบาท ตามลำดับ คิดเป็นอัตราส่วนสภาพคล่อง เท่ากับ 0.08 เท่า ซึ่งการที่บริษัทฯ มีหนี้สินหมุนเวียนสูงกว่าสินทรัพย์หมุนเวียนมาก แสดงถึงการประสบปัญหาสภาพคล่องและอาจเกิดปัญหาการผิดนัดชำระหนี้ต่อไปได้ ซึ่งปัญหาดังกล่าวถือเป็นเหตุผลและความจำเป็นสำคัญในการปรับโครงสร้างการถือหุ้นของบริษัทฯ และ TAA ในครั้งนี้

ทั้งนี้ ผู้ถือหุ้นสามารถพิจารณารายละเอียดเพิ่มเติมเกี่ยวกับรายละเอียดของการขอผ่อนผันการทำคำเสนอซื้อหลักทรัพย์ทั้งหมดของบริษัทฯโดยอาศัยมติของที่ประชุมผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ (Whitewash) ซึ่งรวมถึงความเห็นของคณะกรรมการในเรื่องการขอผ่อนผันการทำคำเสนอซื้อหลักทรัพย์ของบริษัทฯ และร่างแบบหนังสือขอมติที่ประชุมผู้ถือหุ้นเพื่ออนุมัติให้ได้มาซึ่งหลักทรัพย์ใหม่โดยไม่ต้องทำคำเสนอซื้อหลักทรัพย์ทั้งหมดของกิจการ (แบบ 247-7) และรายงานที่ปรึกษาทางการเงินอิสระ

ความเห็นของที่ปรึกษาทางการเงินอิสระตั้งอยู่บนสมมติฐานว่าข้อมูล และเอกสารที่ได้รับจากบริษัทฯ ตลอดจนการสัมภาษณ์ผู้บริหารของบริษัทฯ เป็นข้อมูลที่ถูกต้องและเป็นความจริง โดยได้พิจารณาข้อมูลดังกล่าวด้วยความรอบคอบ และสมเหตุสมผลตามมาตรฐานของผู้ประกอบวิชาชีพพึงกระทำ โดยสามารถสรุปข้อมูลและผลการศึกษาดังต่อไปนี้

บทสรุปผู้บริหาร (Executive Summary)

ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัท ครั้งที่ 6/2564 ซึ่งประชุมเมื่อวันที่ 19 ตุลาคม 2564 ได้มีมติพิจารณาอนุมัติรายการขอผ่อนผันการทำคำเสนอซื้อหลักทรัพย์ทั้งหมดของกิจการ โดยอาศัยมติที่ประชุมผู้ถือหุ้น (Whitewash) อันเป็นผลมาจากการที่บริษัท จัดสรรหุ้นสามัญเพิ่มทุนของบริษัท ให้แก่บุคคลในวงจำกัด (Private Placement) จำนวนไม่เกิน 5,230,616,671 หุ้น (ซึ่งแบ่งเป็นหุ้นสามัญเพิ่มทุนที่ AAA จะได้รับการจัดสรรจากการเป็นบุคคลในวงจำกัด จำนวน 4,457,142,857 หุ้นและการจัดสรรให้แก่ผู้ถือหุ้นของบริษัท ตามสัดส่วนการถือหุ้น จำนวน 773,473,814 หุ้น) มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 0.10 บาท ในราคาหุ้นละ 1.75 บาท ให้แก่ AAA

ความเห็นเกี่ยวกับการขอผ่อนผัน Whitewash ในการจัดสรรหุ้นสามัญเพิ่มทุนของบริษัท จำนวนไม่เกิน 5,230,616,671 หุ้น (ซึ่งแบ่งเป็นหุ้นสามัญเพิ่มทุนที่ AAA จะได้รับการจัดสรรจากการเป็นบุคคลในวงจำกัด จำนวน 4,457,142,857 หุ้นและการจัดสรรให้แก่ผู้ถือหุ้นของบริษัท ตามสัดส่วนการถือหุ้น จำนวน 773,473,814 หุ้น) มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 0.10 บาท ในราคาหุ้นละ 1.75 บาท ให้แก่ AAA รวมมูลค่า 9,153.58 ล้านบาท ซึ่งเป็นการเสนอขายหุ้นที่ออกใหม่ให้แก่บุคคลในวงจำกัด (Private Placement) และเป็นส่วนหนึ่งของการปรับโครงสร้างโดยรวมของบริษัท กับ AAA ที่ปรึกษาทางการเงินอิสระมีความเห็นว่าการขอผ่อนผัน Whitewash มีความเหมาะสมในส่วนของ เงื่อนไข และความจำเป็นในการทำรายการ จากสถานการณ์ COVID-19 ส่งผลกระทบให้จำนวนไฟล์ทบินและผู้โดยสารลดลง ทำให้รายได้ที่ได้รับไม่มากพอที่จะครอบคลุมต้นทุนและค่าใช้จ่ายที่บริษัท ต้องแบกรับ เช่น ค่าตอบแทนพนักงาน ส่งผลให้กระแสเงินสดจากการดำเนินงานติดลบ จนไม่สามารถจ่ายเงินเดือนพนักงานได้ตั้งแต่เดือนสิงหาคม 2564 ประกอบกับ TAA มีเงินกู้ยืมจากสถาบันการเงินและหุ้นกู้ ซึ่งพันธกำหนดชำระแล้วหลายวงเงิน (ส่วนใหญ่อยู่ระหว่างขอพักชำระการจ่ายคืนเงินต้นและดอกเบี้ย) และไม่สามารถปฏิบัติตามเงื่อนไขบางประการของสัญญาเงินกู้ได้ เช่น การดำรงอัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยจ่ายต่อส่วนของผู้ถือหุ้น และเนื่องจากบริษัท ไม่มีทรัพย์สินและการประกอบธุรกิจอื่นใดที่มีนัยสำคัญนอกเหนือไปจากการถือหุ้นใน TAA ทำให้การจัดหาเงินผ่านการกู้ยืมทำได้ยาก บริษัท จึงตกอยู่ในสภาวะขาดสภาพคล่องอย่างรุนแรง ซึ่งหากบริษัท ไม่ดำเนินการตามแผนการปรับโครงสร้างการถือหุ้นของบริษัท และ TAA ข้างต้น บริษัท จะไม่สามารถดำเนินการต่อไปได้ ส่งผลให้เจ้านี้ขาดความเชื่อมั่นถึงความสามารถในการชำระหนี้ของบริษัท ในอนาคต โดยเหตุการณ์ดังกล่าวอาจทำให้บริษัท ตกอยู่ในสภาวะล้มละลาย ซึ่งจะสร้างความเสียหายต่อผู้ถือหุ้นอย่างมีนัยสำคัญ อย่างไรก็ตาม ราคาที่เสนอขายแก่บุคคลในวงจำกัดมีราคาต่ำกว่าราคาที่เหมาะสมที่ประเมินโดยที่ปรึกษาทางการเงินอิสระ

ทั้งนี้ ภายหลังจากปรับโครงสร้างในครั้งนี้ บริษัท จะได้รับเงินจากการเสนอขายหุ้นเพิ่มทุนและหุ้นกู้แปลงสภาพทั้งหมดประมาณ 14,000 ล้านบาท ซึ่งจะช่วยแก้ไขปัญหาการขาดสภาพคล่องของ AAV โดยจากงบการเงินสิ้นสุด ณ 30 มิถุนายน 2564 AAV มีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดจำนวน 233.53 ล้านบาท (ปี 2562 ซึ่งเป็นปีก่อนการแพร่ระบาดของ COVID – 19 AAV เคยมีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดจำนวน 3,982.23 ล้านบาท) จะเห็นว่าบริษัท มีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดลดลงอย่างมีนัยสำคัญจากผลกระทบของการแพร่ระบาดของ COVID – 19 ที่ปรึกษาทางการเงินอิสระคาดว่าภายหลังจากการปรับโครงสร้าง AAV จะมีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดจำนวน 10,333.53 ล้านบาท ซึ่งจะช่วยให้บริษัท สามารถดำเนินธุรกิจต่อไปได้ และไม่ต้องเข้าสู่แผนฟื้นฟูกิจการ หรือถูกฟ้องร้องดำเนินคดีทางกฎหมาย นอกจากนี้ การปรับโครงสร้างในครั้งนี้จะช่วยให้ TAA มีส่วนของผู้ถือหุ้นเป็นบวกอีกครั้งที่ 378.0 ล้านบาท (ตามการแสดงผลกระทบด้านโครงสร้างทางการเงินโดยอ้างอิงข้อมูลจากงบการเงินสำหรับงวดหกเดือนสิ้นสุด ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2564 ตามข้อ 5.8.5.)

ความเหมาะสมด้านราคาของการจัดสรรหุ้นสามัญเพิ่มทุน ให้แก่บุคคลในวงจำกัด (Private Placement) ในราคา 1.75 บาท ซึ่งเป็นราคาที่ต่ำกว่าราคาประเมินโดยวิธีมูลค่าหุ้นตามราคาตลาดที่ 2.38 – 3.03 บาทต่อหุ้น อันเป็นวิธีที่ที่ปรึกษาทางการเงินอิสระเห็นว่าเหมาะสมที่สุดสำหรับการทำรายการในครั้งนี้ อย่างไรก็ตาม ราคาที่บริษัท เสนอขายหุ้นสามัญเพิ่มทุนแก่บุคคลในวงจำกัด (Private Placement) ให้แก่ AAA เป็นราคาที่ต่ำกว่าราคายุติธรรม ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อราคาหุ้นสามัญของบริษัท โดยภายหลังจากบริษัท เสนอขายหุ้นสามัญเพิ่มทุนให้แก่ผู้ถือหุ้นเดิมตามสัดส่วน (Right Offering) และเสนอขายหุ้นสามัญเพิ่มทุนให้แก่บุคคล

ในวงจำกัด (Private Placement) ในราคา 1.75 บาทต่อหุ้น จะทำให้ราคาหุ้นภายหลังการเพิ่มทุนตามทฤษฎี ลดลงจากราคาตลาด 0.75 บาทหรือลดลงร้อยละ 25.5 (รายละเอียดตามข้อ 2.3 price dilution) ซึ่งเมื่อคำนวณผลกระทบจากราคาตามทฤษฎีดังกล่าวใน ส่วนของผู้ถือหุ้นเดิม จะทำให้ผู้ถือหุ้นเดิมเสียประโยชน์ทั้งสิ้นประมาณ 3,637.50 ล้านบาท (มูลค่าหุ้นที่ผู้ถือหุ้นเดิมถืออยู่ลดลง = ราคาหุ้นภายหลังการเพิ่มทุนที่ลดลงจากราคาตลาดตามทฤษฎี x จำนวนหุ้นก่อนการเพิ่มทุน) นอกจากนี้ ราคาที่บริษัทฯ เสนอขาย หุ้นสามัญเพิ่มทุนแก่บุคคลในวงจำกัด (Private Placement) ให้แก่ AAA ยังเป็นราคาที่ต่ำกว่ามูลค่าหุ้นตามบัญชีของบริษัทฯ อย่างไรก็ตาม ที่ปรึกษาทางการเงินอิสระมีความเห็นว่าวิธีประเมินมูลค่าหุ้นตามบัญชีไม่เหมาะสมสำหรับการประเมินมูลค่าของบริษัทฯ ในครั้งนี้ เนื่องจากงบแสดงฐานะการเงินรวมของบริษัทฯ มีส่วนของผู้ถือหุ้นเป็นบวกจากการมีค่าความนิยมและสินทรัพย์ไม่มีตัวตน คิดเป็นมูลค่าประมาณ 23,691.7 ล้านบาท ซึ่งมาจากค่าความนิยมจากการเข้าลงทุนใน TAA และสิทธิในการนำเครื่องบินลงจอดเป็น หลัก ซึ่งอาจมีการเปลี่ยนแปลงอย่างมีนัยสำคัญ หากผลกระทบจาก COVID-19 ส่งผลต่อมูลค่าของสินทรัพย์ไม่มีตัวตนของบริษัทฯ ในทางลบ อย่างไรก็ตาม ผู้สอบบัญชีของ AAV ยังไม่สามารถประมาณผลกระทบจาก COVID-19 ได้อย่างสมเหตุสมผล ทั้งนี้ ฝ่ายบริหารของกลุ่มบริษัทฯ มีการติดตามความคืบหน้าของสถานการณ์ผลกระทบจาก COVID-19 และประเมินผลกระทบทางการเงิน เกี่ยวกับมูลค่าของสินทรัพย์ ประมาณการหนี้สินและหนี้สินที่อาจเกิดขึ้นอย่างต่อเนื่องและจะพิจารณابันทักผลกระทบดังกล่าวเมื่อ สามารถทำได้

สำหรับความเหมาะสมด้านเงื่อนไข และความจำเป็นของการทำรายการโดยพิจารณาจากข้อดี ข้อด้อย และความเสี่ยง มีรายละเอียดดังนี้:

ข้อดีของการเข้าทำรายการ:

1. ช่วยให้ผู้ถือหุ้น สามารถดำเนินธุรกิจต่อไปได้ (รายละเอียดแสดงตามข้อ 5.8.1)

เนื่องจากปัจจุบันบริษัทฯ ยังคงได้รับผลกระทบจาก COVID-19 อย่างต่อเนื่องทั้งในส่วนของบริษัทฯ ได้ และกระแสเงินสดในการดำเนินงานที่ไม่เพียงพอ ดังนั้น หากบริษัทฯ ไม่สามารถเพิ่มทุนจดทะเบียน บริษัทฯ อาจไม่สามารถดำเนินกิจการต่อไปได้ ซึ่งจะส่งผลเสียโดยตรงต่อผู้ถือหุ้น และเจ้าหน้าที่ทั้งหมดของบริษัทฯ โดยตรง

2. ช่วยให้ผู้ถือหุ้น สามารถเติบโตได้ในอนาคต (รายละเอียดแสดงตามข้อ 5.8.2)

ในปัจจุบันแม้บริษัทฯ จะยังไม่สามารถประมาณการอัตราการเติบโตของบริษัทฯ ได้อย่างชัดเจน แต่จากการประมาณการของที่ปรึกษาทางการเงินอิสระ คาดการณ์ว่าในปี 2567 บริษัทฯ น่าจะมีรายได้กลับมาในระดับเดียวกับรายได้ก่อนเกิด COVID-19 อย่างไรก็ดี การเติบโตในอนาคตของบริษัทฯ น่าจะมีความยั่งยืนในส่วนของบริษัทฯ ได้ และกำไรมากขึ้น ดังนั้น ในอนาคตการแข่งขันด้านราคาน่าจะลดลงอย่างมีนัยสำคัญ ส่งผลให้ศักยภาพในการทำกำไรของบริษัทฯ น่าจะดีขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ

3. ช่วยให้ผู้ถือหุ้น มีความน่าเชื่อถือดีขึ้น (Rating) (รายละเอียดแสดงตามข้อ 5.8.3)

เนื่องจากปัจจุบัน TAA ได้รับการจัดลำดับความน่าเชื่อถืออยู่ที่ B (TRIS) (ความเสี่ยงสูงมากที่จะไม่สามารถชำระหนี้ได้) ดังนั้น หากบริษัทฯ สามารถเพิ่มทุนให้ผู้ถือหุ้นได้ทั้งหมด รวมทั้งสามารถปรับโครงสร้างผู้ถือหุ้น และโครงสร้างทางการเงินได้ จะทำให้กลุ่มบริษัทฯ รวมทั้ง TAA มีความน่าเชื่อถือมากขึ้น ซึ่งจะส่งผลต่ออัตราดอกเบี้ยที่ TAA และบริษัทฯ จะได้รับจากการออกหุ้นกู้ และ/หรือ กู้เงินจากสถาบันการเงิน มีอัตราลดลงจากปัจจุบัน ซึ่งจะส่งผลโดยตรงต่อประโยชน์ของผู้ถือหุ้น

4. ช่วยให้ผู้ถือหุ้น ไม่ต้องเข้าสู่แผนฟื้นฟูกิจการ หรือถูกฟ้องร้องดำเนินคดีทางกฎหมาย (รายละเอียดแสดงตามข้อ 5.8.4)

จากรายละเอียดของงบการเงินของบริษัทฯ จะเห็นได้ว่าหากบริษัทฯ ไม่สามารถเพิ่มทุนตามที่ตั้งใจไว้ได้ บริษัทฯ ไม่น่าจะแก้ปัญหาลiquidation และการผิดสัญญากับธนาคาร ได้ ส่งผลให้บริษัทฯ อาจต้องยื่นคำร้องต่อศาลเพื่อขอฟื้นฟูกิจการ หรือถูกฟ้องร้องดำเนินคดีทางกฎหมาย ซึ่งหากเกิดเหตุการณ์ดังกล่าวขึ้นจะส่งผลกระทบต่อผู้ถือหุ้น ผู้ถือหุ้นกู้ เจ้าหนี้ และผู้บริโภคน้อยกว่ามีนัยสำคัญ

5. ช่วยให้ผู้ถือหุ้น มีส่วนของผู้ถือหุ้นเพิ่มขึ้น (รายละเอียดแสดงตามข้อ 5.8.5)

ตามงบการเงิน ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2564 บริษัทฯ มีส่วนของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ จำนวน 10,819.60 ล้านบาท ซึ่งสามารถคำนวณเป็นมูลค่าตามบัญชีต่อหุ้นเท่ากับ 2.23 บาท ดังนั้น หากบริษัทฯ เข้าทำรายการในครั้งนี้ได้สำเร็จ จะส่งผลให้บริษัทฯ มีส่วนของผู้ถือหุ้นเพิ่มขึ้นเป็น 25,901.76 ล้านบาท ดังนั้น การดำเนินการดังกล่าวข้างต้นเป็นการทำให้ส่วนของผู้ถือหุ้นและมูลค่าตามบัญชีของบริษัทฯ เพิ่มขึ้น

6. การออกและเสนอขายหุ้นเพิ่มทุนในครั้งนี้จะพอเพียงสำหรับการแก้ปัญหาสำคัญของบริษัทฯ (รายละเอียดแสดงตามข้อ 5.8.6)

จากแผนงานของบริษัทฯ ถึงแม้ว่าในการเข้าทำรายการที่-1 จะเป็นเพียงจุดเริ่มต้นของการแก้ปัญหาสภาพคล่อง และหนี้สินโดยรวมของบริษัทฯ แต่จากการสัมภาษณ์ผู้บริหารของบริษัทฯ และประมาณการทางการเงินโดยที่ปรึกษาทางการเงินอิสระ พบว่าการออกหุ้นสามัญเพิ่มทุนจำนวน 8,000,000,000 หุ้น (ได้รับเงินเพิ่มทุนทั้งสิ้นประมาณ 14,000 ล้านบาท) จะทำให้บริษัทฯ มีเงินทุนเพียงพอในการบริหารงาน และดำเนินกิจการต่อไปได้ อย่างไรก็ดี บริษัทฯ อาจต้องทำการแก้ปัญหาหนี้สินอื่นๆ โดยเฉพาะหนี้สินในส่วนเครื่องบินในอนาคต หนี้เงินกู้จากสถาบันการเงิน และหุ้นกู้ เนื่องจากเงินที่ได้จากการเพิ่มทุนในครั้งนี้จะถูกนำไปชำระหนี้สินแก่กลุ่ม AAGB จำนวน 3,900 ล้านบาทเท่านั้น

ข้อดีของการเข้าทำรายการกับ AAA:

1. สามารถรักษาความลับในการเจรจาต่อรองได้ (รายละเอียดแสดงตามข้อ 5.9.1)

เนื่องจากธุรกิจสายการบินเป็นธุรกิจที่มีผู้ดำเนินธุรกิจน้อยรายในประเทศไทย และการเพิ่มทุนในครั้งนี้ของบริษัทฯ ต้องการเงินมากถึง 14,000 ล้านบาท ดังนั้น การที่บริษัทฯ ทำการเจรจากับสายการบินอื่น หรือนักลงทุนที่มีความรู้ในธุรกิจการบินหลายราย อาจส่งผลกระทบต่อการทำธุรกิจของบริษัทฯ ทั้งในปัจจุบันและอนาคต เนื่องจากบริษัทฯ จะต้องเปิดเผยข้อมูลรายละเอียดให้กับนักลงทุนเหล่านั้น

2. การเจรจาดกกลสามารถทำได้รวดเร็ว (รายละเอียดแสดงตามข้อ 5.9.2)

เนื่องจากปัจจุบัน TAA มีส่วนของผู้ถือหุ้นน้อยกว่า 0 และขาดสภาพคล่องจนไม่สามารถจ่ายเงินเดือนพนักงานได้ ดังนั้น การที่บริษัทฯ เเจรจากับ AAA ซึ่งมีความสัมพันธ์อันดีกับบริษัทฯ มีความเข้าใจทั้งการดำเนินธุรกิจ และที่ผ่านมาได้ให้ความช่วยเหลือบริษัทฯ จากผลกระทบที่เกิดขึ้นจาก COVID-19 เป็นอย่างดี น่าจะทำให้บริษัทฯ สามารถบรรลุถึงข้อตกลงได้ในเวลาที่สั้นที่สุด ซึ่งถือเป็นความจำเป็น และทำให้บริษัทฯ ได้ประโยชน์สูงสุด

3. AAA เป็นบริษัทในเครือ AAGB ซึ่งเป็นบริษัทที่มีความเข้าใจในธุรกิจ เป็นเจ้าของตราสินค้า และไม่มีนโยบายในการครอบงำกิจการ (รายละเอียดแสดงตามข้อ 5.9.3)

การที่ AAGB ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นเดิมของบริษัทในเครือ (TAA) ผ่าน AAA มานานกว่า 10 ปี เข้ามาช่วยซื้อหุ้นเพิ่มทุนผ่าน AAA ในส่วนของการเสนอขายหุ้นเพิ่มทุนในวงจำกัด (Private Placement) แต่ไม่ได้มีการทำสัญญาระหว่างผู้ถือหุ้น (Shareholders' Agreement) จากคำบอกกล่าวของบริษัทฯ ซึ่งโดยทั่วไปสัญญาดังกล่าวจะเป็นสัญญาที่ให้ผู้ถือหุ้นรายใหญ่มีอำนาจในการบริหารมากขึ้น โดยในกรณีของ AAA มีเพียงรายละเอียดที่ AAA เปิดเผยในแบบ 247-7 ว่าจะขอส่งตัวแทนมาเป็นกรรมการบริษัทฯ 3 ตำแหน่ง ทั้งนี้ จากรายงานแบบ 247-7 AAA แสดงให้เห็นชัดเจนในเจตนาที่จะถือหุ้นของบริษัทฯ เพื่อเป็นการลงทุนระยะยาว ซึ่งมีใช้เรื่องง่ายที่บริษัทฯ จะหาผู้ลงทุนในลักษณะดังกล่าวในระยะเวลาที่จำกัด

4. บริษัทฯ ได้รับผลประโยชน์จากเงินทุนที่ได้รับเพื่อแก้ปัญหาสภาพคล่องทางการเงิน (รายละเอียดแสดงตามข้อ 5.9.4)

ในการเจรจาในครั้งนี้บริษัทฯ ได้ผลประโยชน์โดย TAA สามารถเปลี่ยนหนี้เป็นทุนประมาณ 3,900 ล้านบาท ซึ่งจะถูกลดทอนในงบการเงินรวมของบริษัทฯ และ AAA ยังเพิ่มทุนให้กับบริษัทฯ อีก 3,900 ล้านบาท รวมเป็นเงินทั้งสิ้น 7,800 ล้านบาท ซึ่งเมื่อรวมกับการเพิ่มทุนทั้งหมดของบริษัทฯ จะทำให้บริษัทฯ ได้รับเงินประมาณ 14,000 ล้านบาท ซึ่งเงินจำนวนดังกล่าว น่าจะทำให้

บริษัทฯ สามารถแก้ปัญหาสภาพคล่องทางการเงิน และสามารถดำเนินธุรกิจต่อไปได้ ซึ่งบริษัทฯ คาดว่าเงินจำนวนดังกล่าวจะเพียงพอสำหรับการดำเนินงานภายในเวลา 18 – 24 เดือนข้างหน้า

ข้อดีของการเข้าทำรายการและการเข้าทำรายการกับ AAA:

1. ผลกระทบต่อสัดส่วนผู้ถือหุ้นของผู้ถือหุ้นเดิม (Control Dilution) ผลกระทบต่อราคา (Price Dilution) และผลกระทบต่อส่วนแบ่งกำไร (Earning Dilution) (รายละเอียดแสดงตามข้อ 5.10.1)

ภายหลังการเพิ่มทุน บริษัทฯ อาจมีหุ้นสามัญที่จำหน่ายได้แล้วทั้งหมดมากที่สุดเท่ากับ 12,850.00 ล้านหุ้น (จากเดิม 4,850 ล้านหุ้น) โดยสัดส่วนของผู้ถือหุ้นเดิมรายอื่น (ไม่นับรวม AAA และผู้ร่วมลงทุนรายใหม่) ภายหลังการเพิ่มทุนจะลดลงจากร้อยละ 100 เหลือร้อยละ 37.74 ทั้งนี้ สัดส่วนการถือครองหุ้นที่ลดลง หมายถึงสัดส่วนการควบคุมที่ลดลง อย่างไรก็ตาม หากพิจารณาถึงประโยชน์ที่ผู้ถือหุ้นเดิมจะได้รับจากการที่บริษัทฯ สามารถดำเนินธุรกิจต่อไปได้ และมีโอกาสเติบโตได้ในอนาคต ที่ปรึกษาทางการเงินอิสระมีความเห็นว่ามีผลสมเหตุสมผล

2. ผู้ถือหุ้นใหม่ (บุคคลในวงจำกัด) จะมีสิทธิคัดค้านมติที่ประชุมผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ ในส่วนที่เกี่ยวกับวาระพิเศษ และ/หรือวาระสำคัญต่างๆ ที่ต้องใช้คะแนนเสียงไม่น้อยกว่า 3 ใน 4 ของผู้ถือหุ้นที่มาประชุมและมีสิทธิออกเสียง (รายละเอียดแสดงตามข้อ 5.10.2)

ภายหลังจากการเสนอขายหุ้นสามัญเพิ่มทุนให้กับนักลงทุนในวงจำกัดให้แก่ AAA จำนวน 4,457.14 ล้านหุ้น (และหากรวมกับการเพิ่มทุน RO, AAA จะได้รับหุ้น จำนวน 5,230.62 ล้านหุ้น) จะส่งผลให้ AAA ถือหุ้นในบริษัทเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 40.71 – 45.12 ของสิทธิออกเสียงทั้งหมด จากที่มีอยู่เดิมร้อยละ 0.00 ของสิทธิออกเสียงทั้งหมด การถือหุ้นดังกล่าวมีสัดส่วนมากกว่าร้อยละ 25 หรือ 1 ใน 4 ของสิทธิออกเสียงทั้งหมดของบริษัทฯ และทำให้ AAA สามารถใช้สิทธิคัดค้านหรือไม่สนับสนุนในวาระพิเศษ และ/หรือวาระสำคัญต่างๆ ของบริษัทฯ

3. มีความจำเป็นต้องทำรายการกับ AAA (รายละเอียดแสดงตามข้อ 5.10.3)

บริษัทฯ จำเป็นต้องทำรายการกับ AAA เนื่องจากแผนการปรับโครงสร้างการถือหุ้นของบริษัทฯ และ TAA ดังกล่าวนั้น ได้ผ่านการเจรจาและเห็นชอบร่วมกันโดยสถาบันการเงินผู้ให้กู้ยืมเงิน ผู้ร่วมลงทุนรายใหม่ และ AAA และกลุ่มเจ้าหนี้หลักของ TAA (AAGB) เรียบร้อยแล้ว และบุคคลต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องต่างได้ลงนามในสรุปสาระสำคัญของบันทึกความเข้าใจเบื้องต้น (Preliminary Summary of Terms) กับบริษัทฯ เรียบร้อยแล้ว หากบริษัทฯ ไม่ดำเนินการตามแผนการปรับโครงสร้างการถือหุ้นของบริษัทฯ และ TAA ข้างต้น (เช่น บริษัทฯ ไม่เข้าซื้อหุ้นของ TAA เพื่อเป็นผู้ถือหุ้นเกือบทั้งสิ้นของ TAA เป็นต้น) สถาบันการเงินผู้ให้กู้ยืมเงิน ผู้ร่วมลงทุนรายใหม่ 8 ราย และ AAA ก็ไม่ยินดีที่จะจองซื้อหุ้นเพิ่มทุนและหุ้นกู้แปลงสภาพของบริษัทฯ และทำให้บริษัทฯ อาจไม่ได้รับความช่วยเหลือทางการเงินเพื่อแก้ปัญหาการขาดสภาพคล่องของกลุ่มบริษัทฯ

ความเสี่ยงของการเข้าทำรายการและการเข้าทำรายการกับ AAA:

1. ความเสี่ยงเกี่ยวกับการปฏิบัติตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง (รายละเอียดแสดงตามข้อ 5.11.1)

เนื่องจากการปรับโครงสร้างการถือหุ้นของ AAV ในครั้งนี้จะมีผลโดยตรงต่อการปฏิบัติตาม พรบ. การเดินอากาศ นอกจากนี้ พรบ. การเดินอากาศ ได้กำหนดข้อห้ามสำหรับผู้ที่ได้รับใบอนุญาตการบิน เช่น TAA เกี่ยวกับบุคคลที่ไม่มีสัญชาติไทย ซึ่งในกรณีนี้ บริษัทฯ ประสงค์จะแก้ไขข้อบังคับของบริษัทฯ เพื่อขยายสัดส่วนข้อจำกัดการถือหุ้นของบุคคลที่มีสัญชาติไทย เพื่อรองรับการที่บุคคลที่มีสัญชาติไทยจะได้รับจัดสรรหุ้นสามัญเพิ่มทุน และหุ้นสามัญเพิ่มทุนจากการแปลงสภาพ ของหุ้นกู้แปลงสภาพตามมติที่ประชุมวิสามัญผู้ถือหุ้นครั้งที่ 1/2564 ซึ่งบริษัทฯ จะแก้ไขสัดส่วนการถือหุ้นของบุคคลที่มีสัญชาติไทยในบริษัทฯ ไม่เกินกว่าร้อยละ 48.17 และบริษัทฯ จะถือหุ้นเกือบร้อยละ 100 ใน TAA ดังนั้น ความเป็นเจ้าของ และกรรมสิทธิ์ส่วนสาระสำคัญ จึงยังคงเป็นของบุคคลที่มีสัญชาติไทย นอกจากนี้ บริษัทฯ เห็นว่าบริษัทฯ ไม่ได้มีการบริหารจัดการที่มีลักษณะเป็นการครอบงำกิจการโดยคนต่างด้าว

อย่างไรก็ดี ในปัจจุบัน ยังไม่มีการตีความ พรบ. การเดินอากาศ หรือแนวคำพิพากษาของศาลฎีกาในเรื่องนี้ ทำให้บริษัทฯ และ TAA ยังคงต้องเผชิญกับความเสี่ยงดังกล่าวในการประกอบกิจการของบริษัทฯ และ TAA

2. ความเสี่ยงเกี่ยวกับการไม่ได้รับจดทะเบียนเป็นผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ และการลงทุนในใบแสดงสิทธิในผลประโยชน์ที่เกิดจากหลักทรัพย์อ้างอิงไทย (NVDRs) (รายละเอียดแสดงตามข้อ 5.11.2)

เนื่องจาก พรบ. การเดินอากาศ กำหนดให้ TAA จะต้องเป็นบุคคลที่มีได้เป็น Eligible Persons และบุคคลที่มีได้มีสัญชาติไทย ถือหุ้นโดยตรงและโดยอ้อมใน TAA ไม่เกินร้อยละ 49 ของหุ้นทั้งหมดของ TAA ทำให้บริษัทฯ ต้องระบุในข้อบังคับของบริษัทฯ สวณ สิทธิที่จะปฏิเสธการรับจดทะเบียนการโอนหุ้นใด ๆ หรือการรับจดทะเบียนบุคคลใดเป็นผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ หากการรับจดทะเบียนดังกล่าวจะทำให้บริษัทฯ หรือกลุ่มบริษัทฯ เสี่ยงสิทธิตาม พรบ. การเดินอากาศ เนื่องด้วยความเสี่ยงดังกล่าว บริษัทฯ จะแนะนำให้ผู้ลงทุนในหุ้นของบริษัทฯ ลงทุนในใบแสดงสิทธิในผลประโยชน์ที่เกิดจากหลักทรัพย์อ้างอิงไทย ซึ่งออกโดย บริษัท ไทยเอ็นวีดีอาร์ จำกัด (Thai NVDR Company Limited) โดยผู้ถือ NVDR จะไม่มีสิทธิในการออกเสียงในที่ประชุมของบริษัทฯ (Non-Voting Rights) แต่จะได้รับสิทธิประโยชน์ทางการเงิน เช่น เงินปันผล และสิทธิในการซื้อหุ้นเพิ่มทุน เช่นเดียวกับการลงทุนในหุ้นของบริษัทฯ

3. ความเสี่ยงกรณี พรบ. การเดินอากาศ และข้อบังคับของบริษัทฯ มีข้อกำหนดการถือหุ้นของคนต่างด้าว และบุคคลที่มีได้มีคุณสมบัติตาม พรบ. การเดินอากาศ ซึ่งอาจมีผลกระทบต่อสภาพคล่องและราคาตลาดของหุ้นของบริษัทฯ (รายละเอียดแสดงตามข้อ 5.11.3.)

บริษัทฯ ประสงค์จะแก้ไขข้อบังคับของบริษัทฯ เพื่อขยายสัดส่วนข้อกำหนดการถือหุ้นของบุคคลที่มีได้มีสัญชาติไทย เพื่อรองรับการที่บุคคลที่มีได้มีสัญชาติไทยจะได้รับจัดสรรหุ้นสามัญเพิ่มทุน และหุ้นสามัญเพิ่มทุนจากการแปลงสภาพของหุ้นกู้แปลงสภาพตามมติที่ประชุมวิสามัญผู้ถือหุ้นครั้งที่ 1/2564 โดยเมื่อรวมกับสัดส่วนการถือหุ้นของบุคคลที่มีได้มีสัญชาติไทยเดิมแล้วจะต้องไม่เกินกว่าร้อยละ 48.17 ของจำนวนหุ้นที่จำหน่ายได้แล้วทั้งหมดของบริษัทฯ นอกจากนี้ การเข้าถือหุ้นของบุคคลที่ไม่ได้มีสัญชาติไทยและบุคคลที่มีได้มีคุณสมบัติตาม พรบ. การเดินอากาศ ยังถูกจำกัดไว้โดย พรบ. การเดินอากาศ และข้อบังคับของบริษัทฯ ดังนั้น สภาพคล่องและราคาตลาดของหุ้นสามัญของบริษัทฯ อาจได้รับผลกระทบจากข้อกำหนดดังกล่าว โดยเฉพาะอย่างยิ่งเมื่อการถือหุ้นของบุคคลที่ไม่ได้มีสัญชาติไทย และบุคคลที่มีได้มีคุณสมบัติตาม พรบ. การเดินอากาศ เพิ่มขึ้นถึงเพดานที่กำหนดไว้

4. ความเสี่ยงด้านบริหารจัดการของผู้ถือหุ้นรายใหญ่ (รายละเอียดแสดงตามข้อ 5.11.4)

ภายหลังจากแผนการปรับโครงสร้างการถือหุ้นของบริษัทฯ และ TAA สำเร็จ บริษัทฯ จะมีผู้ถือหุ้นรายใหญ่คือ AAA ซึ่งจะถือหุ้นร้อยละ 45.12 ในบริษัทฯ ทำให้ AAA มีอำนาจในการควบคุมการบริหารจัดการกลุ่มบริษัทฯ รวมถึงอาจควบคุมเสียงของที่ประชุมผู้ถือหุ้นได้เป็นส่วนใหญ่ ดังนั้น ผู้ถือหุ้นรายย่อยอาจไม่สามารถรวบรวมคะแนนเสียงเพื่อตรวจสอบและถ่วงดุลเรื่องที่กลุ่มผู้ถือหุ้นใหญ่เสนอได้ อย่างไรก็ดี บริษัทฯ ได้มีการจัดโครงสร้างการบริหารจัดการโดยบุคลากรที่มีความรู้ ความสามารถ และได้มีการกำหนดขอบเขตในการดำเนินงาน หน้าที่ และความรับผิดชอบ การมอบอำนาจให้แก่กรรมการและผู้บริหารอย่างชัดเจนและโปร่งใส และมีการกำหนดมาตรการทำรายการที่เกี่ยวข้องกับกรรมการ และผู้ถือหุ้นรายใหญ่ รวมถึงบุคคลที่มีความขัดแย้ง โดยบุคคลดังกล่าวจะไม่มีสิทธิในการออกเสียงในการอนุมัติรายการนั้น ๆ เพื่อให้การดำเนินธุรกิจของกลุ่มบริษัทฯ เป็นไปอย่างโปร่งใส

5. การยกเลิกสัญญาระหว่างผู้ถือหุ้นของ TAA และความขัดแย้งทางผลประโยชน์ (รายละเอียดแสดงตามข้อ 5.11.5)

การที่ AAA ขายหุ้นทั้งหมดใน TAA และไม่ได้มีสถานะเป็นผู้ถือหุ้นของ TAA แล้ว จะส่งผลให้สัญญาระหว่างผู้ถือหุ้นของ TAA ถูกยกเลิกไปตามข้อกำหนดของสัญญา ซึ่งการจัดการของ TAA จะดำเนินการโดยคณะกรรมการของ TAA ภายใต้การควบคุมของผู้ถือหุ้นซึ่งก็คือบริษัทฯ

อย่างไรก็ดี สัญญาระหว่างผู้ถือหุ้นของ TAA ได้มีข้อกำหนดการไม่แข่งขัน ซึ่งเมื่อสัญญาระหว่างผู้ถือหุ้นของ TAA ได้ยกเลิกไปแล้ว AAA AAGB บริษัทฯ และ TAA จะเข้าทำสัญญากระทำการ (Undertaking Agreement) โดยมีเนื้อหาข้อกำหนดการไม่แข่งขันที่เหมือนกันกับข้อความดังกล่าวในสัญญาระหว่างผู้ถือหุ้นของ TAA จึงไม่มีประเด็นการประกอบธุรกิจแข่งขันกันระหว่าง AAA และ/หรือ AAGB กับ TAA ในประเทศไทยแต่อย่างใด

สำหรับเรื่องความขัดแย้งทางผลประโยชน์กับกลุ่ม AirAsia X Berhad ("AAX") ซึ่งมีผู้ถือหุ้นกลุ่มเดียวกันกับ AAGB และ AAX เป็นผู้ถือหุ้นร้อยละ 49 ในบริษัท ไทยแอร์เอเชีย เอ็กซ์ จำกัด ("TAAX") โดยการดำเนินธุรกิจของ TAAX ไม่ถือเป็นการแข่งขันทางธุรกิจกับ TAA เนื่องจากมีความแตกต่างกันของเส้นทางการบิน ซึ่งทำให้ลูกค้าของ TAA และ TAAX แยกจากกันตามเป้าหมายการเดินทาง

6. ความเสี่ยงจาก AAA แต่งตั้งกรรมการบริษัทฯ มากกว่าที่ได้ตกลงกันไว้ (รายละเอียดแสดงตามข้อ 5.11.6)

จากการข้อมูลของบริษัทฯ และ AAA บริษัทฯ มิได้มีการทำสัญญาระหว่างผู้ถือหุ้น (Shareholders' Agreement) และไม่มีภาระบุญจำนวนกรรมการที่ AAA จะสามารถแต่งตั้งใน AAV ได้ ทั้งนี้ ที่ปรึกษาทางการเงินอิสระพบเพียงรายละเอียดที่ AAA เปิดเผยในแบบ 247-7 ว่าจะขอส่งตัวแทนมาเป็นกรรมการบริษัทฯ 3 ตำแหน่ง อย่างไรก็ตาม การที่ AAA จะมีสัดส่วนการถือหุ้นในบริษัทฯ ที่อัตราสูงสุดร้อยละ 45.12 ของสิทธิออกเสียงทั้งหมดของบริษัทฯ ภายหลังจากการเพิ่มทุนโดยการออกและจัดสรรหุ้นสามัญเพิ่มทุนให้แก่บุคคลในวงจำกัด และการเสนอขายให้แก่ผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ ตามสัดส่วนการถือหุ้น ซึ่งด้วยสัดส่วนการถือหุ้นของ AAA เมื่อเปรียบเทียบกับผู้ถือหุ้นอื่นใน AAV จะส่งผลให้ AAA อาจสามารถแต่งตั้งคณะกรรมการของตนเองได้มากกว่า 3 ตำแหน่ง อย่างไรก็ตาม หากคณะกรรมการบริษัทฯ เป็นตัวแทนจาก AAA มากกว่าที่ AAA เปิดเผยไว้ตามแบบ 247-7 จะทำให้ AAV ทำผิด พรบ. การเดินอากาศ ซึ่งกำหนดให้กิจการต้องมีการมีกรรมการเป็นคนไทยอย่างน้อย 2 ใน 3 ของกรรมการทั้งหมดของกิจการซึ่งอาจทำให้ AAV เสียสิทธิตามพรบ. การเดินอากาศและอาจส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยของการประกอบธุรกิจของบริษัทฯ รวมถึงส่งผลให้ผู้ถือหุ้นทั้งหมดเสียผลประโยชน์ (รวมทั้งผู้ขอผ่อนผันด้วย)

7. บริษัทฯ อาจไม่ได้รับเงินเพิ่มทุนตามต้องการได้ทันเวลา (รายละเอียดแสดงตามข้อ 5.11.7)

เนื่องจากการเพิ่มทุนในครั้งนี้ ยังมีขั้นตอนในการขออนุมัติอีกหลายขั้นตอนก่อนที่บริษัทฯ จะสามารถเสนอขายหุ้นสามัญเพิ่มทุน ดังนั้น จึงมีโอกาสเป็นไปได้ที่บริษัทฯ จะได้รับเงินเพิ่มทุนในส่วนของการขายหุ้นสามัญเพิ่มทุนล่าช้า กว่าไตรมาสแรกของปี 2565 ซึ่งอาจส่งผลให้เงินเพิ่มทุนบางส่วน หรือทั้งหมดที่บริษัทฯ คาดว่าจะนำมาใช้เพื่อเพิ่มสภาพคล่อง และเป็นเงินทุนหมุนเวียนในการดำเนินธุรกิจก่อนอาจมาไม่ทันเวลา ส่งผลให้บริษัทฯ อาจต้องพึ่งพาบริษัทที่เกี่ยวข้องในการขอวงเงินกู้เพื่อใช้เป็นเงินทุนหมุนเวียนจนกว่าบริษัทฯ จะได้รับเงินจากการเสนอขายหุ้นสามัญเพิ่มทุนในครั้งนี้

8. โครงสร้างการเพิ่มทุนในครั้งนี้มีความสลับซับซ้อน (รายละเอียดแสดงตามข้อ 5.11.8)

เนื่องจากการเพิ่มทุนและปรับโครงสร้างของบริษัทฯ ในครั้งนี้ มีนักลงทุนอีกหลายราย รวมถึงสถาบันการเงินที่ต้องมีการปล่อยเงินกู้ และลงทุนใน CB เพื่อช่วยในการปรับโครงสร้าง ส่งผลให้สัญญาที่เกี่ยวข้องกับการทำรายการทั้งหมดมีความสลับซับซ้อน ดังนั้น จากโครงสร้างการเพิ่มทุนที่สลับซับซ้อนนี้อาจก่อให้เกิดปัญหาในทางปฏิบัติ เช่น 1) สถาบันการเงินไม่ให้สินเชื่อแก่บริษัทฯ จำนวน 3,900 ล้านบาทในการซื้อหุ้น TAA 2) สถาบันการเงินและ/หรือ NHTPE ไม่จองซื้อหุ้นกู้แปลงสภาพ หรือ 3) แผนการปรับโครงสร้างในครั้งนี้ไม่ได้รับการอนุมัติจากผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ ในวาระใดวาระหนึ่ง จะส่งผลให้การเพิ่มทุนและปรับโครงสร้างในครั้งนี้ไม่ประสบความสำเร็จ

9. ความเสี่ยงจาก COVID-19 ที่ยืดเยื้อทำให้การเพิ่มทุนในครั้งนี้ไม่เพียงพอ (รายละเอียดแสดงตามข้อ 5.11.9)

ถึงแม้ว่าปัจจุบันสถานการณ์การระบาดของ COVID-19 จะเริ่มดีขึ้น แต่สถานการณ์การระบาดยังคงไม่สามารถคาดเดาได้ ทั้งนี้ หากในอนาคตสถานการณ์การระบาดของ COVID-19 กลับมามีความรุนแรงมากขึ้นจนส่งผลให้รัฐบาลต้องใช้มาตรการการจำกัดการเดินทาง (Lockdown) อีกครั้ง อาจส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยของการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ ทำให้การเพิ่มทุนในครั้งนี้อาจไม่เพียงพอในการรักษาสภาพคล่องเพื่อให้บริษัทฯ สามารถดำเนินการต่อไปได้

10. หากผู้ถือหุ้นไม่อนุมัติการเพิ่มทุน PP เพิ่มทุน RO Whitewash และหรือรายการที่เกี่ยวข้องกับการปรับโครงสร้าง รายการใดรายการหนึ่ง จะทำให้บริษัทฯ ไม่สามารถเข้าทำรายการใดๆ ได้เลย (รายละเอียดแสดงตามข้อ 5.11.10)

การอนุมัติการเข้าทำรายการในครั้งนี้ผู้ถือหุ้นต้องอนุมัติการเข้าทำรายการทุกวาระที่เกี่ยวข้อง (วาระที่ 1- วาระที่ 8) บริษัทฯ จึงจะสามารถเข้าทำธุรกรรมในครั้งนี้ได้ โดยหากที่ประชุมผู้ถือหุ้นไม่อนุมัติรายการใดรายการหนึ่ง จะไม่มีการเข้าทำรายการทั้งหมดได้

จะเห็นได้ว่าการเข้าทำรายการมีความจำเป็นในการช่วยให้บริษัทฯ สามารถดำเนินกิจการต่อไปได้ และเป็นการแก้ปัญหาระยะยาว เพื่อให้บริษัทฯ มีความสามารถในการแข่งขัน ถึงแม้ว่าการเข้าทำรายการของบริษัทฯ อาจส่งผลให้ผู้ถือหุ้นเดิมเสียประโยชน์จากผลกระทบของราคาหุ้นเฉลี่ยที่ลดลงตามทฤษฎี ที่ปรึกษาทางการเงินอิสระมีความเห็นว่าผู้ถือหุ้นควรลงมติอนุมัติ การขอผ่อนผันการทำคำเสนอซื้อหลักทรัพย์ทั้งหมดของกิจการให้ผู้ขอผ่อนผัน เนื่องจากการเพิ่มทุนในครั้งนี้เป็นลักษณะการช่วยเหลือกิจการโดยที่ผู้ขอผ่อนผันไม่มีนโยบายในการเปลี่ยนแปลงอำนาจ และนโยบายการบริหารของบริษัทฯ อีกทั้งการเข้ามาช่วยเพิ่มทุนให้บริษัทฯ ในครั้งนี้ของผู้ขอผ่อนผันจะก่อให้เกิดประโยชน์ต่อบริษัทฯ เนื่องจากบริษัทฯ มีความจำเป็นเร่งด่วนในการเพิ่มทุน เพื่อให้บริษัทฯ และบริษัทในเครือสามารถดำเนินการปรับปรุงฐานะทางการเงินให้สามารถดำเนินกิจการต่อไปได้ และปฏิบัติตามเงื่อนไขของสัญญาเงินกู้หรือเป็นเหตุให้บริษัทฯ ได้รับการผ่อนผันการทำผิดเงื่อนไขสัญญาเงินกู้ในอนาคตเมื่อสถานการณ์การแพร่ระบาดของ COVID-19 คลี่คลาย แม้ว่าการเข้าทำรายการดังกล่าวจะส่งผลให้สัดส่วนการถือหุ้นและสิทธิในการออกเสียงของผู้ถือหุ้นเดิมรายอื่น (Control Dilution) ลดลงมากที่สุดที่ร้อยละ 62.3 และส่งผลต่อกำไรสุทธิต่อหุ้นของผู้ถือหุ้นเดิม (Earning Dilution) ลดลงร้อยละ 62.3 แต่การที่ AAA เข้ามาเพิ่มทุนในบริษัทฯ จะทำให้บริษัทฯ สามารถดำเนินธุรกิจต่อไปได้ ซึ่งจะเป็นผลดีกับผู้ถือหุ้นเดิม

การเสนอขายหุ้นสามัญเพิ่มทุนในวงจำกัดในครั้งนี้บริษัทฯ มิได้เสนอขายหุ้นในวงจำกัดให้กับ AAA แต่เพียงผู้เดียว เนื่องจากบริษัทฯ มีความจำเป็นที่จะต้องเพิ่มทุนให้เพียงพอต่อความต้องการในอนาคตจึงมีการเสนอขายหุ้นสามัญเพิ่มทุนและหุ้นกู้แปลงสภาพในวงจำกัดให้กับนักลงทุนอีก 8 รายโดยมีรายละเอียดดังนี้

1. นายพิธาน องค์โมษิต ได้รับการเสนอขายหุ้นที่ออกใหม่ให้แก่บุคคลในวงจำกัด (Private Placement) จำนวนไม่เกิน 362,049,116 หุ้น (มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 0.10 บาท) คิดเป็นสัดส่วนไม่เกินร้อยละ 3.7 ของจำนวนหุ้นที่ออกและจำหน่ายได้แล้วทั้งหมดของบริษัทฯ ภายหลังจากการเพิ่มทุนโดยการออกและจัดสรรหุ้นสามัญให้แก่บุคคลในวงจำกัด ในราคาหุ้นละ 1.75 บาท มูลค่ารวมทั้งสิ้นประมาณ 633.59 ล้านบาท
2. นายปรินทร์ โลงนะโกสินทร์ ได้รับการเสนอขายหุ้นที่ออกใหม่ให้แก่บุคคลในวงจำกัด (Private Placement) จำนวนไม่เกิน 150,947,980 หุ้น (มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 0.10 บาท) คิดเป็นสัดส่วนไม่เกินร้อยละ 1.5 ของจำนวนหุ้นที่ออกและจำหน่ายได้แล้วทั้งหมดของบริษัทฯ ภายหลังจากการเพิ่มทุนโดยการออกและจัดสรรหุ้นสามัญให้แก่บุคคลในวงจำกัด ในราคาหุ้นละ 1.75 บาท มูลค่ารวมทั้งสิ้นประมาณ 264.16 ล้านบาท
3. นายบัณฑิต พัทธสิทธิ์ ได้รับการเสนอขายหุ้นที่ออกใหม่ให้แก่บุคคลในวงจำกัด (Private Placement) จำนวนไม่เกิน 14,607,869 หุ้น (มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 0.10 บาท) คิดเป็นสัดส่วนไม่เกินร้อยละ 0.1 ของจำนวนหุ้นที่ออกและจำหน่ายได้แล้วทั้งหมดของบริษัทฯ ภายหลังจากการเพิ่มทุนโดยการออกและจัดสรรหุ้นสามัญให้แก่บุคคลในวงจำกัด ในราคาหุ้นละ 1.75 บาท มูลค่ารวมทั้งสิ้นประมาณ 25.56 ล้านบาท
4. นางปิยะพร วิจิตพันธุ์ ได้รับการเสนอขายหุ้นที่ออกใหม่ให้แก่บุคคลในวงจำกัด (Private Placement) จำนวนไม่เกิน 14,607,869 หุ้น (มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 0.10 บาท) คิดเป็นสัดส่วนไม่เกินร้อยละ 0.1 ของจำนวนหุ้นที่ออกและจำหน่ายได้แล้วทั้งหมดของบริษัทฯ ภายหลังจากการเพิ่มทุนโดยการออกและจัดสรรหุ้นสามัญให้แก่บุคคลในวงจำกัด ในราคาหุ้นละ 1.75 บาท มูลค่ารวมทั้งสิ้นประมาณ 25.56 ล้านบาท
5. นายสุพล สุวรรจิพร ได้รับการเสนอขายหุ้นที่ออกใหม่ให้แก่บุคคลในวงจำกัด (Private Placement) จำนวนไม่เกิน 14,607,869 หุ้น (มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 0.10 บาท) คิดเป็นสัดส่วนไม่เกินร้อยละ 0.1 ของจำนวนหุ้นที่ออกและจำหน่ายได้แล้วทั้งหมดของบริษัทฯ ภายหลังจากการเพิ่มทุนโดยการออกและจัดสรรหุ้นสามัญให้แก่บุคคลในวงจำกัด ในราคาหุ้นละ 1.75 บาท มูลค่ารวมทั้งสิ้นประมาณ 25.56 ล้านบาท

6. นายวรพจน์ อำนวยพล ได้รับการเสนอขายหุ้นที่ออกใหม่ให้แก่บุคคลในวงจำกัด (Private Placement) จำนวนไม่เกิน 14,607,869 หุ้น (มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 0.10 บาท) คิดเป็นสัดส่วนไม่เกินร้อยละ 0.1 ของจำนวนหุ้นที่ออกและจำหน่ายได้แล้วทั้งหมดของบริษัทฯ ภายหลังจากการเพิ่มทุนโดยการออกและจัดสรรหุ้นสามัญให้แก่บุคคลในวงจำกัด ในราคาหุ้นละ 1.75 บาท มูลค่ารวมทั้งสิ้นประมาณ 25.56 ล้านบาท
7. North Haven Thai Private Equity, L.P. ("NHTPE") ได้รับเสนอขายหุ้นกู้แปลงสภาพให้แก่บุคคลในวงจำกัด (Private Placement) มูลค่ารวมทั้งสิ้น 1,000 ล้านบาท โดยสามารถแปลงสภาพเป็นหุ้นสามัญของบริษัทฯ ได้ที่ราคา 1.75 บาทต่อหุ้น
8. ธนาคารพาณิชย์ในประเทศไทย ได้รับเสนอขายหุ้นกู้แปลงสภาพให้แก่บุคคลในวงจำกัด (Private Placement) มูลค่ารวมทั้งสิ้น 1,200 ล้านบาท โดยสามารถแปลงสภาพเป็นหุ้นสามัญของบริษัทฯ ได้ที่ราคา 1.75 บาทต่อหุ้น

สำหรับราคาเสนอขายหุ้นสามัญเพิ่มทุนในวงจำกัด (Private Placement) ให้กับผู้ขอผ่อนผันจำนวนไม่เกิน 5,230,616,671 หุ้น (ซึ่งแบ่งเป็นหุ้นสามัญเพิ่มทุนที่ AAA จะได้รับการจัดสรรจากการเป็นบุคคลในวงจำกัด จำนวน 4,457,142,857 หุ้นและการจัดสรรให้แก่ผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ ตามสัดส่วนการถือหุ้น จำนวน 773,473,814 หุ้น) มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 0.10 บาท ในราคาหุ้นละ 1.75 บาท เมื่อเปรียบเทียบกับราคาที่ประเมินได้ด้วยวิธีต่างๆ ที่ปรึกษาทางการเงินอิสระพิจารณาแล้วมีความเห็นว่าราคาดุลค่ายุติธรรมของหุ้นบริษัทฯ อยู่ระหว่าง 2.38 – 3.03 บาทต่อหุ้น ดังนั้น ราคาเสนอขายที่ 1.75 บาทต่อหุ้นเป็นราคาที่ต่ำกว่าราคายุติธรรมที่ประเมินโดยที่ปรึกษาทางการเงินอิสระ ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อราคาหุ้นสามัญของบริษัทฯ ภายหลังจากบริษัทฯ เสนอขายหุ้นสามัญเพิ่มทุนให้แก่ผู้ถือหุ้นเดิมตามสัดส่วน (Right Offering) และเสนอขายหุ้นสามัญเพิ่มทุนให้แก่บุคคลในวงจำกัด (Private Placement) แล้วจะทำให้ราคาหุ้นภายหลังจากการเพิ่มทุนลดลงจากราคาตลาดประมาณ 0.75 บาทหรือลดลงร้อยละ 25.5 (รายละเอียดตามข้อ 2.3 price dilution) ซึ่งเมื่อคำนวณผลกระทบจากราคาตามทฤษฎีดังกล่าวในส่วนของผู้ถือหุ้นเดิม จะทำให้ผู้ถือหุ้นเดิมเสียประโยชน์ประมาณ 3,637.50 ล้านบาท (มูลค่าหุ้นที่ผู้ถือหุ้นเดิมถืออยู่ลดลง = ราคาหุ้นภายหลังจากการเพิ่มทุนที่ลดลงจากราคาตลาดตามทฤษฎี x จำนวนหุ้นก่อนการเพิ่มทุน)

การทำรายการในครั้งนี้ ถือเป็นการแก้ปัญหาสภาพคล่อง ซึ่งจะช่วยให้บริษัทฯ และบริษัทฯ ในเครือสามารถดำเนินการปรับปรุงฐานะทางการเงินให้สามารถดำเนินกิจการต่อไปได้ และสามารถปฏิบัติตามเงื่อนไขของสัญญาเงินกู้หรือเป็นเหตุให้บริษัทฯ ได้รับการผ่อนผันการทำผิดเงื่อนไขสัญญาเงินกู้ ในอนาคตเมื่อสถานการณ์การแพร่ระบาดของ COVID-19 คลี่คลาย

ทั้งนี้ ความเห็นของที่ปรึกษาทางการเงินอิสระตั้งอยู่บนข้อสมมติฐานว่า ข้อมูลและเอกสารที่ได้รับ ณ วันที่ทำการตรวจสอบสถานะและออกรายงานฉบับนี้เป็นข้อมูลที่ต้องตามความเป็นจริงและสมบูรณ์ ดังนั้น เมื่อพิจารณาด้านความสมเหตุสมผลของการเข้าทำรายการ ควบคู่ไปกับความเหมาะสมของราคาและเงื่อนไข ที่ปรึกษาทางการเงินอิสระมีความเห็นว่า ผู้ถือหุ้นควรอนุมัติการทำการขอผ่อนผันการทำคำเสนอซื้อ (Whitewash) และรายการที่เกี่ยวข้อง เนื่องจากหากผู้ถือหุ้นไม่อนุมัติการขอผ่อนผันการทำคำเสนอซื้อ (Whitewash) ให้ AAA ในครั้งนี้ ผู้ร่วมลงทุนรายใหม่ (ผู้จองซื้อหุ้นใหม่และผู้จองซื้อหุ้นกู้แปลงสภาพ) ก็ไม่ยินดีที่จะจองซื้อหุ้นเพิ่มทุนและหุ้นกู้แปลงสภาพของบริษัทฯ และหากบริษัทฯ ไม่ดำเนินการตามแผนการปรับโครงสร้างการถือหุ้นของบริษัทฯ และ TAA ข้างต้น บริษัทฯ จะไม่สามารถดำเนินการต่อไปได้ ส่งผลให้เจ้าหน้าที่ขาดความเชื่อมั่นถึงความสามารถในการชำระหนี้ของบริษัทฯ ในอนาคต โดยเหตุการณ์ดังกล่าวอาจทำให้บริษัทฯ ตกอยู่ในสภาวะล้มละลาย ซึ่งจะสร้างความเสียหายต่อผู้ถือหุ้นอย่างมีนัยสำคัญ

อนึ่ง ในการพิจารณาอนุมัติหรือไม่อนุมัติการเข้าทำรายการในครั้งนี้ ผู้ถือหุ้นสามารถพิจารณาข้อมูล เหตุผลประกอบ และความเห็นในประเด็นต่างๆ ตามที่ที่ปรึกษาทางการเงินอิสระได้นำเสนอไว้ในรายงานฉบับนี้

การเข้าทำรายการในครั้งนี้นี้ยังมีความเสี่ยงที่ผู้ถือหุ้นควรต้องพิจารณาอย่างละเอียดเนื่องจากความเสี่ยงดังกล่าวอาจส่งผลถึงผลประโยชน์ในอนาคตของบริษัทฯ ทั้งนี้ การตัดสินใจลงคะแนนเสียงอนุมัติในการเข้าทำรายการขึ้นอยู่กับดุลพินิจของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ โดยผู้ถือหุ้นควรศึกษาข้อมูลในเอกสารต่างๆ ที่แนบมากับหนังสือเชิญประชุมวิสามัญ

ผู้ถือหุ้น ครั้งที่ 1/2564 ในครั้งนี้ด้วย เพื่อให้ในการประกอบการพิจารณาตัดสินใจลงมติได้อย่างเหมาะสม โดย
รายละเอียดประกอบความเห็นของที่ปรึกษาทางการเงินอิสระ สามารถสรุปได้ดังนี้

1. ลักษณะและรายละเอียดของรายการ (การขอผ่อนผัน Whitewash)

ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัท เอเซีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน) (“บริษัท”) ครั้งที่ 6/2564 ซึ่งประชุมเมื่อวันที่ 19 ตุลาคม 2564 ได้มีมติอนุมัติให้เสนอต่อที่ประชุมวิสามัญผู้ถือหุ้นครั้งที่ 1/2564 เพื่อพิจารณาอนุมัติการเพิ่มทุนจดทะเบียนของบริษัทฯ จากทุนจดทะเบียนเดิมจำนวน 485,000,000 บาท เป็นทุนจดทะเบียนใหม่จำนวน 1,285,000,000 บาท โดยการออกหุ้นสามัญเพิ่มทุนจำนวน 8,000,000,000 หุ้น มูลค่าหุ้นที่ตราไว้ หุ้นละ 0.10 บาท เพื่อบริหาร (1) การจัดสรรหุ้นสามัญเพิ่มทุนให้แก่บุคคลในวงจำกัด (Private Placement) (“PP”) ซึ่งกำหนดราคาเสนอขายไว้อย่างชัดเจน (2) การจัดสรรหุ้นสามัญเพิ่มทุนให้แก่ผู้ถือหุ้นเดิมตามสัดส่วนการถือหุ้นที่ผู้ถือหุ้นแต่ละรายถืออยู่ (Rights Offering) (“RO”) และ (3) การจัดสรรหุ้นสามัญเพิ่มทุนเพื่อบริหารการแปลงสภาพของหุ้นกู้แปลงสภาพ (Convertible Bond) (“CB”) โดยบริษัทฯ จะนำเสนอต่อที่ประชุมวิสามัญผู้ถือหุ้น ครั้งที่ 1/2564 โดยมีรายละเอียดปรากฏตามแบบรายงานการเพิ่มทุน (F 53-4)

การออกและเสนอขายหุ้นสามัญเพิ่มทุนและหุ้นกู้แปลงสภาพเป็นไปตามแผนการปรับโครงสร้างการถือหุ้นของบริษัทฯ และ TAA มีวัตถุประสงค์หลักๆ คือการระดมทุนเพื่อเพิ่มสภาพคล่องในการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ และ TAA และการเพิ่มสัดส่วนการถือหุ้นใน TAA เป็นร้อยละ 100 (โดย AAA จะขึ้นมามีถือหุ้นในบริษัทฯ แทนในอัตราส่วนไม่เกินร้อยละ 45.12) ดังนี้

- 1) เพิ่มทุนใน TAA จำนวน 3,900 ล้านบาท เพื่อเพิ่มสัดส่วนการถือหุ้นใน TAA จากร้อยละ 55.0 เป็นร้อยละ 69.2 และเพื่อให้ TAA นำเงินเพิ่มทุนไปชำระคืนหนี้สินคงค้างของ TAA เป็นจำนวนเงิน 3,900 ล้านบาท³ ทั้งนี้ เงินที่บริษัทฯ จะนำมาใช้ในการเพิ่มทุนใน TAA จะมาจากเงินกู้ยืมจากสถาบันการเงิน
- 2) ซื้อหุ้นส่วนที่เหลือในอีกจำนวนร้อยละ 30.8 เพื่อให้บริษัทฯ เป็นเจ้าของหุ้นเกือบทั้งสิ้นใน TAA ทั้งนี้ เงินที่บริษัทฯ จะนำมาใช้ในการซื้อหุ้นส่วนที่เหลือใน TAA จะมาจากเงินเพิ่มทุนซึ่งได้รับจากผู้ร่วมลงทุนรายใหม่ (ผู้จองซื้อหุ้นใหม่และผู้จองซื้อหุ้นกู้แปลงสภาพ) AAA (ซึ่งจะเปลี่ยนไปถือหุ้นในบริษัทฯ แทนการถือหุ้นใน TAA) และผู้ถือหุ้นเดิมของบริษัทฯ

แผนการปรับโครงสร้างการถือหุ้นของบริษัทฯ และ TAA ดังกล่าวทำให้บริษัทฯ สามารถระดมทุนจากผู้ร่วมลงทุนรายใหม่ (ผู้จองซื้อหุ้นใหม่และผู้จองซื้อหุ้นกู้แปลงสภาพ) AAA และผู้ถือหุ้นเดิมของบริษัทฯ ได้ ซึ่งเงินส่วนที่เหลือจากการชำระคืนหนี้เงินกู้ให้แก่สถาบันการเงิน และซื้อหุ้นส่วนที่เหลือใน TAA แล้ว บริษัทฯ ยังสามารถสำรองเงินส่วนหนึ่งไว้เป็นสภาพคล่องเพื่อนำไปให้ TAA เพิ่มทุน และ/หรือ กู้ยืมต่อไป

แผนการปรับโครงสร้างการถือหุ้นของบริษัทฯ และ TAA ดังกล่าวนั้น ได้ผ่านการเจรจาและเห็นชอบร่วมกัน โดยสถาบันการเงินผู้ให้กู้ยืมเงิน ผู้ร่วมลงทุนรายใหม่ (ผู้จองซื้อหุ้นใหม่และผู้จองซื้อหุ้นกู้แปลงสภาพ) และ AAA และกลุ่มเจ้าหน้าที่หลักของ TAA⁴ (AAGB) เรียบร้อยแล้ว และบุคคลต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องต่างได้ลงนามในสรุปสาระสำคัญของบันทึกความเข้าใจเบื้องต้น (Preliminary Summary of Terms) กับบริษัทฯ เรียบร้อยแล้ว

หากบริษัทฯ ไม่ดำเนินการตามแผนการปรับโครงสร้างการถือหุ้นของบริษัทฯ และ TAA ข้างต้น (เช่น บริษัทฯ ไม่เข้าซื้อหุ้นของ TAA เพื่อเป็นผู้ถือหุ้นเกือบทั้งสิ้นของ TAA เป็นต้น) สถาบันการเงินผู้ให้กู้ยืมเงิน ผู้ร่วมลงทุนรายใหม่ (ผู้จองซื้อหุ้นใหม่และผู้จองซื้อหุ้นกู้แปลงสภาพ) และ AAA ก็ไม่ยินดีที่จะจองซื้อหุ้นเพิ่มทุนและหุ้นกู้แปลงสภาพของบริษัทฯ และทำให้บริษัทฯ อาจไม่ได้รับความช่วยเหลือทางการเงินเพื่อแก้ปัญหาการขาดสภาพคล่องของกลุ่มบริษัทฯ

ในการดำเนินการตามแผนการปรับโครงสร้างการถือหุ้นของบริษัทฯ และ TAA บริษัทฯ จะมีการจัดสรรหุ้นสามัญเพิ่มทุนให้แก่ AAA จำนวนไม่เกิน 4,457,142,857 หุ้น ซึ่งหาก AAA จองซื้อหุ้นสามัญเพิ่มทุนทั้งหมดที่ได้รับการจัดสรร AAA จะมีสัดส่วนการถือหุ้นในบริษัทฯ คิดเป็นไม่เกินร้อยละ 45.12 ของสิทธิออกเสียงทั้งหมดของบริษัทฯ ซึ่งข้ามจุดที่ต้องทำเสนอข้อหลักทรัพย์ทั้งหมด

³ ในปัจจุบัน ไทยแอร์เอเชีย มีหนี้สินคงค้างกับกลุ่มบริษัทของ AirAsia Group Berhad (“AAGB”) ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นใหญ่ของ AAA จำนวนทั้งสิ้นประมาณ 4,182 ล้านบาท (ข้อมูล ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2564) หนี้สินส่วนใหญ่เป็นหนี้ที่เกิดจากการดำเนินธุรกิจปกติของไทยแอร์เอเชีย เช่น ค่าเช่าเครื่องบินและเครื่องยนต์เครื่องบิน ค่าธรรมเนียมการจองบัตรโดยสารเครื่องบิน (Booking fee) ส่วนแบ่งขาดทุนจากสัญญาแลกเปลี่ยนราคาน้ำมัน เป็นต้น

⁴ กลุ่มบริษัทของ AAGB ซึ่งเป็นเจ้าหนี้การค้าต่าง ๆ

ของบริษัทฯ ที่ร้อยละ 25 ของสิทธิออกเสียงทั้งหมดของกิจการ ส่งผลให้ AAA มีหน้าที่ต้องทำคำเสนอซื้อหลักทรัพย์ทั้งหมดของบริษัทฯ ตามประกาศที่ ทจ. 12/2554

ทั้งนี้ เมื่อรวมกับจำนวนที่ผู้ขอผ่อนผันมีสิทธิจองซื้อหุ้นสามัญเพิ่มทุนตามสัดส่วนการถือหุ้น (RO) ซึ่งเท่ากับ 773,473,814 หุ้น ผู้ขอผ่อนผันจะถือหุ้นในกิจการรวมเท่ากับ 5,230,616,671 หุ้น หรือคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 45.12 ของจำนวนหุ้นที่จำหน่ายได้แล้วทั้งหมดของกิจการ (บนสมมติฐานว่าผู้ถือหุ้นของกิจการทุกรายใช้สิทธิจองซื้อหุ้นสามัญเพิ่มทุนตามสัดส่วนทุกราย) ทั้งนี้ ในกรณีที่นายบรรณพลฐ์ แบเลเวลด์ AAA และกลุ่มนักลงทุนรายใหญ่บุคคลธรรมดา จำนวน 6 ราย ที่ได้รับการจัดสรรหุ้นสามัญเพิ่มทุนที่เสนอขายแก่บุคคลในวงจำกัด (Private Placement) จองซื้อหุ้นสามัญเพิ่มทุนที่เสนอขายให้แก่ผู้ถือหุ้นเดิมตามสัดส่วน (Rights Offering) ตามสิทธิ โดยที่ผู้ถือหุ้นรายย่อยอื่น ๆ ไม่ได้จองซื้อหุ้นสามัญเพิ่มทุนดังกล่าวและได้ตัดจำนวนหุ้นส่วนที่เหลือทิ้ง AAA จะมีสัดส่วนการถือหุ้นในกิจการ เท่ากับร้อยละ 47.16 ของหุ้นที่ออกและชำระแล้วของกิจการ ภายหลังการจัดสรรหุ้นสามัญเพิ่มทุนแก่บุคคลในวงจำกัด (Private Placement) และแก่ผู้ถือหุ้นเดิมตามสัดส่วน (Rights Offering)

อย่างไรก็ตาม AAA มีความประสงค์จะขอผ่อนผันหน้าที่ในการทำคำเสนอซื้อหลักทรัพย์ทั้งหมดของบริษัทฯ โดยอาศัยมติที่ประชุมผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ (Whitewash) ต่อสำนักงาน ก.ล.ต. ตามประกาศสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ที่ สก. 29/2561 เรื่อง หลักเกณฑ์ในการขอผ่อนผันการทำคำเสนอซื้อหลักทรัพย์ทั้งหมดของกิจการ โดยอาศัยมติที่ประชุมผู้ถือหุ้นของกิจการ ซึ่งในการขอผ่อนผันจะต้องดำเนินการตามประกาศที่เกี่ยวข้อง และจะต้องได้รับมติจากที่ประชุมผู้ถือหุ้นของบริษัทอนุมัติการเสนอขายหลักทรัพย์ที่ออกใหม่ต่อผู้ขอผ่อนผัน และยินยอมให้ผู้ขอผ่อนผันไม่ต้องทำคำเสนอซื้อหลักทรัพย์ทั้งหมดของบริษัทภายหลังการได้มาซึ่งหลักทรัพย์ดังกล่าวด้วยคะแนนเสียงไม่น้อยกว่า 3 ใน 4 ของจำนวนเสียงทั้งหมดของผู้ถือหุ้นซึ่งมาประชุมและมีสิทธิออกเสียงลงคะแนน โดยมติดังกล่าวไม่ให้นับรวมการออกเสียงของผู้ขอผ่อนผัน บุคคลตามมาตรา 258 ของผู้ขอผ่อนผัน บุคคลที่กระทำการร่วมกัน (Concert Party) กับผู้ขอผ่อนผัน และบุคคลตามมาตรา 258 ของบุคคลที่กระทำการร่วมกัน (Concert Party) กับผู้ขอผ่อนผัน

1.1. วัตถุประสงค์ เหตุผล และความจำเป็นของการขอผ่อนผัน (Whitewash)

จากสถานการณ์การแพร่ระบาดของ COVID-19 ทั้งในและต่างประเทศ ซึ่ง WHO ได้ประกาศให้การระบาดของ COVID-19 เป็นการระบาดใหญ่และให้ทุกประเทศเพิ่มมาตรการป้องกันและควบคุมการแพร่ระบาดของโรคทำให้ทั่วโลกมีการควบคุมและป้องกันการแพร่ระบาดของ COVID-19 โดยใช้มาตรการ Lock Down และ Quarantine สถานการณ์การแพร่ระบาดดังกล่าวทำให้บริษัทฯ ได้รับผลกระทบจากความเสียหายดังกล่าวเป็นอย่างมาก เนื่องจากเหตุการณ์ระบาดของ COVID-19 เป็นเหตุการณ์ที่เหนือความคาดหมาย และบริษัทฯ ไม่สามารถป้องกันความเสี่ยงดังกล่าวได้ ก่อให้เกิดผลกระทบในทางลบต่อธุรกิจและผลการดำเนินงานเป็นอย่างมาก โดยเฉพาะอย่างยิ่งจากมาตรการจำกัดการเดินทางที่ออกโดยรัฐบาล ทำให้ TAA ได้ประกาศหยุดให้บริการในทุกละเส้นทางบินภายในประเทศตั้งแต่วันที่ 12 กรกฎาคม 2564 จนถึงวันที่ 8 สิงหาคม 2564 และได้ประกาศขยายระยะเวลาหยุดให้บริการทุกเส้นทางการบินภายในประเทศชั่วคราวออกไปถึง 31 สิงหาคม 2564 ที่ผ่านมา โดย TAA ได้เริ่มกลับมาให้บริการบางเส้นทางภายในประเทศในวันที่ 3 กันยายน 2564 เพื่อรองรับผู้โดยสารที่มีความจำเป็นในการเดินทาง โดยให้มีผู้โดยสารได้ไม่เกินร้อยละ 75 ของขีดความสามารถในการรับผู้โดยสารของเครื่องบินในเที่ยวบินนั้น

ที่ผ่านมา บริษัทฯ และ TAA พยายามดำเนินการทุกวิถีทางเพื่อเพิ่มสภาพคล่องให้แก่ TAA ไม่ว่าจะเป็นการหาผู้ร่วมลงทุนใหม่ เพื่อร่วมให้การสนับสนุนทางการเงินแก่ TAA การแปลงหนี้สินของ TAA ในปัจจุบันให้เป็นทุน และการเจรจากับเจ้าหนี้ต่างๆ เป็นต้น รวมถึงความพยายามในการดำเนินการตามแผนการปรับโครงสร้างกิจการและทุนของบริษัทฯ และ TAA ซึ่งได้รับอนุมัติจากที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ เมื่อวันที่ 26 เมษายน 2564 ที่ผ่านมา อย่างไรก็ตาม แผนการปรับโครงสร้างกิจการและทุนของบริษัทฯ และ TAA ดังกล่าวมีความซับซ้อน และใช้ระยะเวลาในการดำเนินการค่อนข้างมาก คณะกรรมการบริษัทฯ จึงเห็นสมควรยกเลิกแผนการปรับโครงสร้างกิจการและทุนของบริษัทฯ และ TAA ซึ่งได้รับอนุมัติจากที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ เมื่อวันที่ 26

เมษายน 2564 และพิจารณาแผนการปรับโครงสร้างการถือหุ้นของบริษัทฯ และ TAA (ต่อไปนี้อธิบายเรียกว่า “แผนการปรับโครงสร้างการถือหุ้นของบริษัทฯ และ TAA”)

วัตถุประสงค์ของแผนการปรับโครงสร้างการถือหุ้นของบริษัทฯ และ TAA

แผนการปรับโครงสร้างการถือหุ้นของบริษัทฯ และ TAA มีวัตถุประสงค์หลัก ๆ คือการระดมทุนเพื่อเพิ่มสภาพคล่องในการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ และ TAA และการเพิ่มสัดส่วนการถือหุ้นใน TAA เป็นร้อยละ 100 (โดย AAA จะขึ้นมามีถือหุ้นในบริษัทฯ แทนในอัตราส่วนไม่เกินร้อยละ 45.12) ดังนี้

- 1) เพิ่มทุนใน TAA จำนวน 3,900 ล้านบาท เพื่อเพิ่มสัดส่วนการถือหุ้นใน TAA จากร้อยละ 55.0 เป็นร้อยละ 69.2 และเพื่อให้ TAA นำเงินเพิ่มทุนไปชำระคืนหนี้สินคงค้างของ TAA เป็นจำนวนเงิน 3,900 ล้านบาท⁵
ทั้งนี้ เงินที่บริษัทฯ จะนำมาใช้ในการเพิ่มทุนใน TAA จะมาจากเงินกู้ยืมจากสถาบันการเงิน
- 2) ซื้อหุ้นส่วนที่เหลือในอีกจำนวนร้อยละ 30.8 เพื่อให้บริษัทฯ เป็นเจ้าของหุ้นเกือบทั้งสิ้นใน TAA
ทั้งนี้ เงินที่บริษัทฯ จะนำมาใช้ในการซื้อหุ้นส่วนที่เหลือใน TAA จะมาจากเงินเพิ่มทุนซึ่งได้รับจากผู้ร่วมลงทุนรายใหม่ (ผู้จองซื้อหุ้นใหม่และผู้จองซื้อหุ้นกู้แปลงสภาพ) AAA (ซึ่งจะเปลี่ยนไปถือหุ้นในบริษัทฯ แทนการถือหุ้นใน TAA) และผู้ถือหุ้นเดิมของบริษัทฯ

แผนการปรับโครงสร้างการถือหุ้นของบริษัทฯ และ TAA ดังกล่าวทำให้บริษัทฯ สามารถระดมทุนจากผู้ร่วมลงทุนรายใหม่ (ผู้จองซื้อหุ้นใหม่และผู้จองซื้อหุ้นกู้แปลงสภาพ) AAA และผู้ถือหุ้นเดิมของบริษัทฯ ได้ ซึ่งเงินส่วนที่เหลือจากการชำระคืนหนี้เงินกู้ให้แก่สถาบันการเงิน และซื้อหุ้นส่วนที่เหลือใน TAA แล้ว บริษัทฯ ยังสามารถสำรองเงินส่วนหนึ่งไว้เป็นสภาพคล่องเพื่อนำไปให้ TAA เพิ่มทุน และ/หรือ กู้ยืมต่อไป

แผนการปรับโครงสร้างการถือหุ้นของบริษัทฯ และ TAA ดังกล่าวนั้น ได้ผ่านการเจรจาและเห็นชอบร่วมกัน โดยสถาบันการเงินผู้ให้กู้ยืมเงิน ผู้ร่วมลงทุนรายใหม่ (ผู้จองซื้อหุ้นใหม่และผู้จองซื้อหุ้นกู้แปลงสภาพ) และ AAA และกลุ่มเจ้าหน้าที่หลักของ TAA⁶ (AAGB) เรียบร้อยแล้ว และบุคคลต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องต่างได้ลงนามในสรุปสาระสำคัญของบันทึกความเข้าใจเบื้องต้น (Preliminary Summary of Terms) กับบริษัทฯ เรียบร้อยแล้ว

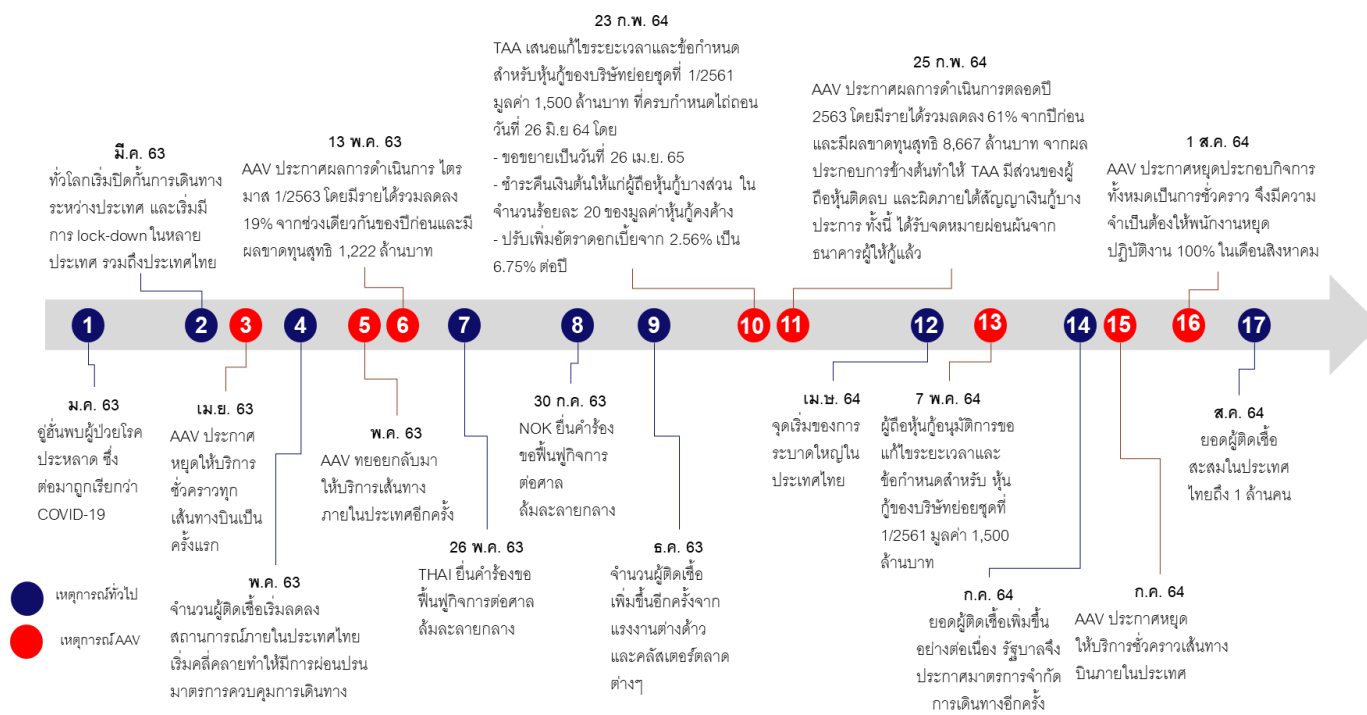
หากบริษัทฯ ไม่ดำเนินการตามแผนการปรับโครงสร้างการถือหุ้นของบริษัทฯ และ TAA ข้างต้น (เช่น บริษัทฯ ไม่เข้าซื้อหุ้นของ TAA เพื่อเป็นผู้ถือหุ้นเกือบทั้งสิ้นของ TAA เป็นต้น) สถาบันการเงินผู้ให้กู้ยืมเงิน ผู้ร่วมลงทุนรายใหม่ (ผู้จองซื้อหุ้นใหม่และผู้จองซื้อหุ้นกู้แปลงสภาพ) และ AAA ก็ไม่ยินดีที่จะจองซื้อหุ้นเพิ่มทุนและหุ้นกู้แปลงสภาพของบริษัทฯ และทำให้บริษัทฯ อาจไม่ได้รับความช่วยเหลือทางการเงินเพื่อแก้ปัญหาการขาดสภาพคล่องของกลุ่มบริษัทฯ

เพื่อให้ผู้ถือหุ้นเข้าใจถึงปัญหา ความรุนแรงของปัญหา และสถานการณ์ปัจจุบันของบริษัทฯ ที่ปรึกษาทางการเงินอิสระได้สรุปเหตุการณ์ที่สำคัญของบริษัทฯ ไว้ดังนี้:

ไทม์ไลน์ ในการเกิด COVID-19 และผลกระทบต่อบริษัทฯ

⁵ ในปัจจุบัน ไทยแอร์เอเชีย มีหนี้สินคงค้างกับกลุ่มบริษัทของ AirAsia Group Berhad (“AAGB”) ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นใหญ่ของ AAA จำนวนทั้งสิ้นประมาณ 4,182 ล้านบาท (ข้อมูล ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2564) หนี้สินส่วนใหญ่เป็นหนี้ที่เกิดจากการดำเนินธุรกิจปกติของไทยแอร์เอเชีย เช่น ค่าเช่าเครื่องบิน และเครื่องยนต์เครื่องบิน ค่าธรรมเนียมการจองบัตรโดยสารเครื่องบิน (Booking fee) ส่วนแบ่งขาดทุนจากสัญญาแลกเปลี่ยนราคาน้ำมัน เป็นต้น

⁶ กลุ่มบริษัทของ AAGB ซึ่งเป็นเจ้าหนี้การค้าต่าง ๆ



จากไทม์ไลน์จะเห็นได้ว่าในระยะเวลา 2 ปีที่ผ่านมาบริษัทฯ และอุตสาหกรรมการบินทั่วโลกได้รับผลกระทบจากการแพร่ระบาดของ COVID-19 อย่างมาก ส่งผลให้สายการบินทั่วโลก รวมทั้งประเทศไทยขาดสภาพคล่องอย่างรุนแรง โดยในประเทศไทยสายการบินคู่แข่งของบริษัท 2 รายหลักได้แก่ NOK และ THAI ขาดสภาพคล่องอย่างรุนแรง และได้ทำการยื่นคำร้องขอฟื้นฟูกิจการต่อศาลล้มละลายกลางไปในเดือน พฤษภาคม และกรกฎาคม ปี 2563 ตามลำดับ บริษัทฯ เองก็ได้รับผลกระทบจากจำนวนไฟล์ทบินและผู้โดยสารที่ลดลง ทำให้รายได้ที่ได้รับไม่มากพอที่จะครอบคลุมต้นทุนและค่าใช้จ่ายที่บริษัทฯ ต้องแบกรับ เช่น ค่าตอบแทนพนักงาน ส่งผลให้กระแสเงินสดจากการดำเนินงานติดลบ จนไม่สามารถจ่ายเงินเดือนพนักงานได้ตั้งแต่เดือนสิงหาคม 2564 ประกอบกับการที่ TAA มีเงินกู้ยืมจากสถาบันการเงินและหุ้นกู้ ซึ่งพ้นกำหนดชำระแล้วหลายวงเงิน (ส่วนใหญ่อยู่ระหว่างขอพักชำระการจ่ายเงินต้น) และไม่สามารถปฏิบัติตามเงื่อนไขบางประการของสัญญาเงินกู้ได้ เช่น การดำรงอัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยจ่ายต่อส่วนของผู้ถือหุ้น และเนื่องจากบริษัทฯ ไม่ได้มีทรัพย์สินและการประกอบธุรกิจอื่นใดที่มีนัยสำคัญนอกเหนือไปจากการถือหุ้นใน TAA ทำให้การจัดหาเงินผ่านการกู้ยืมทำได้ยาก บริษัทฯ จึงตกอยู่ในสภาวะขาดสภาพคล่องอย่างรุนแรง

ทั้งนี้ เพื่อให้ผู้ถือหุ้นเข้าใจถึงปัญหาด้านการเงินของบริษัทฯ ในเชิงปริมาณได้ชัดเจนขึ้น ที่ปรึกษาทางการเงินอิสระได้อ้างอิงตัวเลขจากงบการเงินตรวจสอบและงบการเงินสอบทานโดยผู้สอบบัญชีที่ได้รับอนุญาตจาก สำนักงาน ก.ล.ต. รวมถึงงบการเงินภายในของบริษัทฯ โดยจากงบการเงินตรวจสอบรวมของบริษัทฯ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 บริษัทฯ มีผลการดำเนินงานขาดทุนสุทธิ 8,666.93 ล้านบาทซึ่งเป็นการขาดทุนมากที่สุดตั้งแต่บริษัทฯ ดำเนินธุรกิจมา และในช่วง 6 เดือนแรกของปี 2564 บริษัทฯ มีผลการดำเนินงานขาดทุนสุทธิเพิ่มเติมอีก 6,468.46 ล้านบาท ส่งผลให้บริษัทฯ ขาดสภาพคล่องในการดำเนินงาน จนทำให้ไม่สามารถจ่ายเงินเดือนพนักงานได้ตั้งแต่เดือนสิงหาคม 2564 (งบการเงินรวมของบริษัทฯ ได้จัดทำขึ้นโดยรวมผลการดำเนินงานของ TAA ซึ่งถือเป็นบริษัทย่อยของบริษัทฯ เข้ามาแล้ว และบริษัทฯ ไม่ได้มีทรัพย์สินและการประกอบธุรกิจอื่นใดที่มีนัยสำคัญนอกเหนือไปจากการถือหุ้นใน TAA)

นอกเหนือไปจากการขาดสภาพคล่องในการดำเนิน หากพิจารณาจากตารางด้านล่าง จะเห็นได้ว่าในช่วงที่บริษัทฯ ประสบปัญหาขาดทุนเนื่องจากผลกระทบของ COVID-19 TAA ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของบริษัทฯ ที่ดำเนินธุรกิจการบินหลักมีปัญหาด้านสภาพคล่องทางการเงิน จนมีส่วนของผู้ถือหุ้นติดลบ นั่นคือตกอยู่ในสภาวะหนี้สินมากกว่าทรัพย์สิน จนต้องขอพักชำระการจ่ายเงินต้นหลายวงเงิน และไม่สามารถปฏิบัติตามเงื่อนไขของสัญญาเงินกู้กับธนาคารพาณิชย์ รวมทั้งต้องทำการเลื่อนการชำระคืนเงินต้นของ

หุ้น TAA216A จากวันครบกำหนดชำระหนี้ที่ 2 กรกฎาคม 2564 เป็น 26 เมษายน 2565 โดยต้องมีภาระเพิ่มเติมจากการเพิ่มอัตราผลตอบแทนที่ร้อยละ 2.65 เป็น 6.75 โดย ณ 30 มิถุนายน 2564 มีจำนวนเงินต้นคงเหลือ 1,200 ล้านบาท ที่อัตราดอกเบี้ยร้อยละ 6.75 ต่อปี ดังนั้น การจัดหาเงินผ่านการกู้ยืมจึงเป็นไปได้ยาก ทั้งสำหรับ TAA ที่มีหนี้สินมากกว่าทรัพย์สิน และบริษัทฯ ที่ไม่ได้มีทรัพย์สินและการประกอบธุรกิจอื่นใดที่มีนัยสำคัญนอกเหนือไปจากการถือหุ้นใน TAA

ทั้งนี้ ในช่วงเวลาดังกล่าว บริษัทฯ ได้รับการช่วยเหลืออย่างมากจากบริษัทที่เกี่ยวข้อง (บริษัทที่เกี่ยวข้องกับ AAGB) โดยเมื่อพิจารณาจากงบการเงินรวมของบริษัทฯ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 (ซึ่งเป็นปีที่บริษัทฯ เริ่มได้รับผลกระทบจาก COVID-19) เจ้าหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกันของบริษัทฯ เพิ่มขึ้นจาก 373.82 ล้านบาทเป็น 3,060.17 ล้านบาท (เพิ่มขึ้น 2,686.35 ล้านบาทคิดเป็นร้อยละ 718.61) และเมื่อพิจารณาจากงบ 6 เดือนแรกของปี 2564 เจ้าหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกันเพิ่มขึ้นจาก 3,060.17 ล้านบาท เป็น 4,549.93 ล้านบาท (เพิ่มขึ้น 1,489.75 ล้านบาทคิดเป็นร้อยละ 48.68) ซึ่งเมื่อพิจารณาจากกระแสเงินสดในปี 2563 และงวด 6 เดือนแรกของปี 2564 จะพบว่าเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดลดลงอย่างมีนัยสำคัญ โดยในปี 2563 บริษัทฯ มีเงินสดลดลง 2,864.94 และ งวด 6 เดือนแรก ปี 2564 บริษัทฯ มีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดลดลงอีก 884.03 ล้านบาท ทั้งนี้ จากการประมาณการของที่ปรึกษาทางการเงินอิสระตามวิธีมูลค่าปัจจุบันสุทธิของกระแสเงินสด ข้อ 4.7 ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 TAA อาจมีผลการดำเนินงานขาดทุนสุทธิประมาณ 10,354.24 ล้านบาท ส่งผลให้ TAA อาจมีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดลดลงอีก 7,573.84 ล้านบาท ซึ่งอาจทำให้ TAA และบริษัทฯ เผชิญสภาวะการขาดสภาพคล่องทางการเงินในอนาคต

ตารางสรุปงบแสดงฐานะทางการเงินรวมของบริษัทฯ

(หน่วย: ล้านบาท)

รายละเอียด	ณ 31 ธันวาคม 2562	ณ 31 ธันวาคม 2563	ณ 30 มิถุนายน 2564
รวมสินทรัพย์หมุนเวียน	7,426.88	2,760.17	1,714.91
รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน	55,475.68	65,217.51	62,886.42
รวมสินทรัพย์	62,902.56	67,977.67	64,601.33
รวมหนี้สินหมุนเวียน	13,959.03	17,823.28	21,680.05
รวมหนี้สินไม่หมุนเวียน	21,255.06	32,794.08	31,829.52
รวมหนี้สิน^{1/}	35,214.09	50,617.36	53,509.57
รวมส่วนของผู้ถือหุ้น^{2/}	27,688.47	17,360.32	11,091.76
รวมรายได้	41,530.91	16,237.34	2,431.43
กำไร(ขาดทุน)สำหรับงวด	(866.16)	(8,666.93)	(6,468.46)

ที่มา: งบการเงินรวมของบริษัทฯ

หมายเหตุ: 1/ หนี้สินรวมของบริษัทฯ สามารถแบ่งออกตามประเภทหนี้สินดังนี้:

รายละเอียด	ณ 31 ธันวาคม 2562	ณ 31 ธันวาคม 2563	ณ 30 มิถุนายน 2564
เจ้าหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน	373.82	3,060.17	4,549.93
เงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงิน	1,750.00	1,000.00	1,383.38
เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน	4,639.48	3,859.79	4,059.02
หุ้นกู้ระยะยาว	4,096.73	3,098.13	2,798.77
หนี้สินตามสัญญาเช่า	-	30,700.58	32,203.97
หนี้สินตามสัญญาเช่าการเงิน	11,493.61	-	-
รายได้รับล่วงหน้า	4,648.34	2,372.60	2,431.07
ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย	2,704.53	1,718.56	1,946.49
หนี้สินภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี	3,047.15	1,989.25	1,652.14
หนี้สินอื่น	2,460.42	2,818.27	2,484.82
รวมหนี้สิน	35,214.09	50,617.36	53,509.57

ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2564 บริษัทฯ มีเจ้าหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน ซึ่งเกิดจากรายได้รับล่วงหน้า ค่าเช่าเครื่องบินค้ำจ่าย และค่าซ่อมแซมบำรุงรักษาเครื่องบินค้ำจ่าย เป็นต้น โดยทั้งหมดมาจากบริษัทในเครือของ AAGB

2/ งบแสดงฐานะการเงินรวมของบริษัทฯ มีส่วนของผู้ถือหุ้นเป็นบวกจากการมีค่าความนิยมและสินทรัพย์ไม่มีตัวตน คิดเป็นมูลค่าประมาณ 23,691.7 ล้านบาท ซึ่งมาจากค่าความนิยมจากการเข้าลงทุนใน TAA และสิทธิในการนำเครื่องบินลงจอดเป็นหลัก ซึ่งอาจมีการเปลี่ยนแปลงอย่างมีนัยสำคัญ หากผลกระทบจาก COVID-19 ส่งผลต่อมูลค่าของสินทรัพย์ไม่มีตัวตนของบริษัทฯ ในทางลบ อย่างไรก็ตาม ผู้สอบบัญชีของ AAV ยังไม่สามารถประมาณผลกระทบจาก COVID-19 ได้อย่างสมเหตุสมผล ทั้งนี้ ฝ่ายบริหารของกลุ่มบริษัทฯ มีการติดตามความคืบหน้าของสถานการณ์ผลกระทบจาก COVID-19 และประเมินผลกระทบทางการเงินเกี่ยวกับมูลค่าของสินทรัพย์ ประมาณการหนี้สินและหนี้สินที่อาจเกิดขึ้นอย่างต่อเนื่องและจะพิจารณابันทักผลกระทบดังกล่าวเมื่อสามารถทำได้

ตารางสรุปงบแสดงฐานะทางการเงินของ TAA

(หน่วย: ล้านบาท)

รายละเอียด	ณ 31 ธันวาคม 2562	ณ 31 ธันวาคม 2563	ณ 30 มิถุนายน 2564
รวมสินทรัพย์หมุนเวียน	7,332.25	2,657.28	1,713.34
รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน	31,734.73	42,472.53	40,526.00
รวมสินทรัพย์	39,066.99	45,129.81	42,239.34
รวมหนี้สินหมุนเวียน	13,956.22	17,820.75	21,784.00
รวมหนี้สินไม่หมุนเวียน	18,272.34	30,804.82	30,177.39
รวมหนี้สิน	32,228.55	48,625.57	51,961.38
รวมส่วนของผู้ถือหุ้น	6,838.44	(3,495.76)	(9,722.04)
รวมรายได้	41,529.26	16,236.34	2,430.70
กำไร(ขาดทุน)สำหรับงวด	(871.47)	(8,672.97)	(6,426.18)

ที่มา: งบการเงินของ TAA

ตารางสรุปงบกระแสเงินสดรวมของบริษัทฯ

(หน่วย: ล้านบาท)

รายละเอียด	งวด 12 เดือน สิ้นสุด ณ 31 ธันวาคม 2561	งวด 12 เดือน สิ้นสุด ณ 31 ธันวาคม 2562	งวด 12 เดือน สิ้นสุด ณ 31 ธันวาคม 2563	งวด 6 เดือน สิ้นสุด ณ 30 มิถุนายน 2564
กระแสเงินสดสุทธิจากกิจกรรมดำเนินงาน	2,869.29	965.68	(897.90)	(440.70)
กระแสเงินสดสุทธิจากกิจกรรมการลงทุน	(1,733.32)	(1,793.86)	12,064.36	(64.21)
กระแสเงินสดสุทธิจากกิจกรรมจัดหาเงิน	(2,288.29)	828.76	(14,031.39)	(379.12)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น (ลดลง) สุทธิ	(1,152.32)	0.57	(2,864.94)	(884.03)
กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนที่ยังไม่เกิดขึ้นจริงของเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	(63.01)	(140.97)	(6.93)	7.19
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดปลายงวดปี	4,122.62	3,982.23	1,110.37	233.53

ที่มา: บริษัทฯ

ตารางสรุปงบกระแสเงินสดของ TAA

(หน่วย: ล้านบาท)

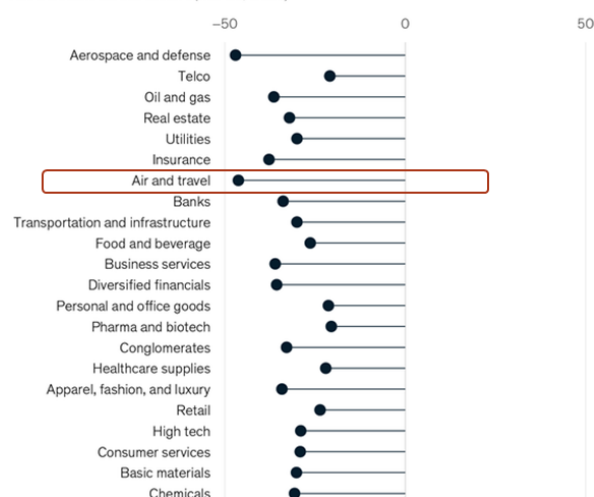
รายละเอียด	งวด 12 เดือน สิ้นสุด ณ 31 ธันวาคม 2561	งวด 12 เดือน สิ้นสุด ณ 31 ธันวาคม 2562	งวด 12 เดือน สิ้นสุด ณ 31 ธันวาคม 2563	งวด 6 เดือน สิ้นสุด ณ 30 มิถุนายน 2564
กระแสเงินสดสุทธิจากกิจกรรมดำเนินงาน	2,925.01	958.79	(903.49)	(440.92)
กระแสเงินสดสุทธิจากกิจกรรมการลงทุน	(1,733.51)	(1,793.97)	12,064.32	(64.20)
กระแสเงินสดสุทธิจากกิจกรรมจัดหาเงิน	(2,302.13)	828.76	(14,031.39)	(281.46)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น (ลดลง) สุทธิ	(1,110.63)	(6.43)	(2,870.56)	(786.58)
กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนที่ยังไม่เกิดขึ้นจริงของเงินสดและ รายการเทียบเท่าเงินสด	(63.01)	(140.97)	(6.93)	7.19
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดปลายงวด/ปี	4,036.98	3,889.58	1,012.09	232.70

ที่มา: บริษัทฯ

1.1.1. สถานการณ์ COVID-19 กับอุตสาหกรรมการบินทั่วโลก

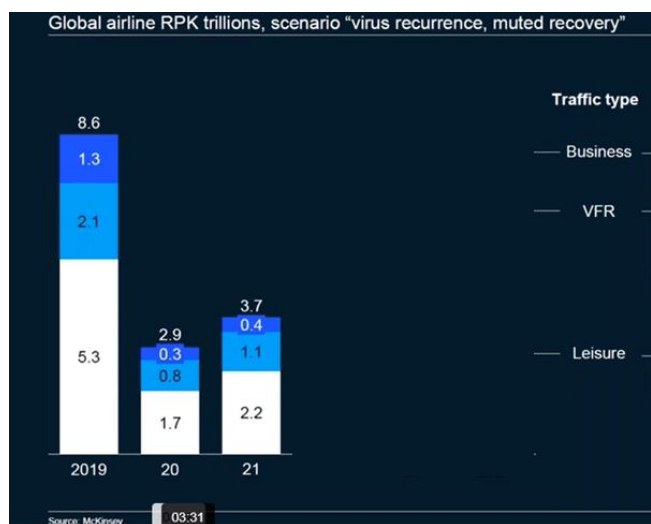
จากสถานการณ์ COVID-19 ในปี 2563 อุตสาหกรรมการบินถือเป็นธุรกิจที่ได้รับผลกระทบมากที่สุดธุรกิจหนึ่ง (จากรูปอัตราผลตอบแทนผู้ถือหุ้นเฉลี่ยรายอุตสาหกรรมตั้งแต่ ก.พ. 2563) โดยอัตราผลตอบแทนของผู้ถือหุ้นในธุรกิจการบินลดลงประมาณร้อยละ 50 ทั้งนี้ หากพิจารณาถึงผลกระทบในเชิงปริมาณ (Quantitative) จะเห็นได้ว่าอัตรารายได้ต่อผู้โดยสารต่อกิโลเมตร (“RPK”) ของธุรกิจการบินลดลงอย่างมีนัยสำคัญ โดย RPK ของธุรกิจในปีปัจจุบันกลับไปเท่ากับ RPK ที่ปี 1999 หรือประมาณ 12 ปีที่แล้ว (ที่มา: McKinsey & Co.) จากเหตุการณ์ดังกล่าวทำให้อุตสาหกรรมการบินของโลก และของประเทศไทยได้รับผลกระทบอย่างรุนแรง โดยในประเทศไทยสายการบินหลัก 2 สายคือ NOK และ THAI ได้ยื่นคำร้องต่อศาลล้มละลายกลางเพื่อให้ศาลคุ้มครองชั่วคราวในการทำธุรกิจต่อไปในเดือน พฤษภาคม และกรกฎาคม ปี 2563 ตามลำดับ

Act 1: Decline across sectors (Mar 23, 2020)



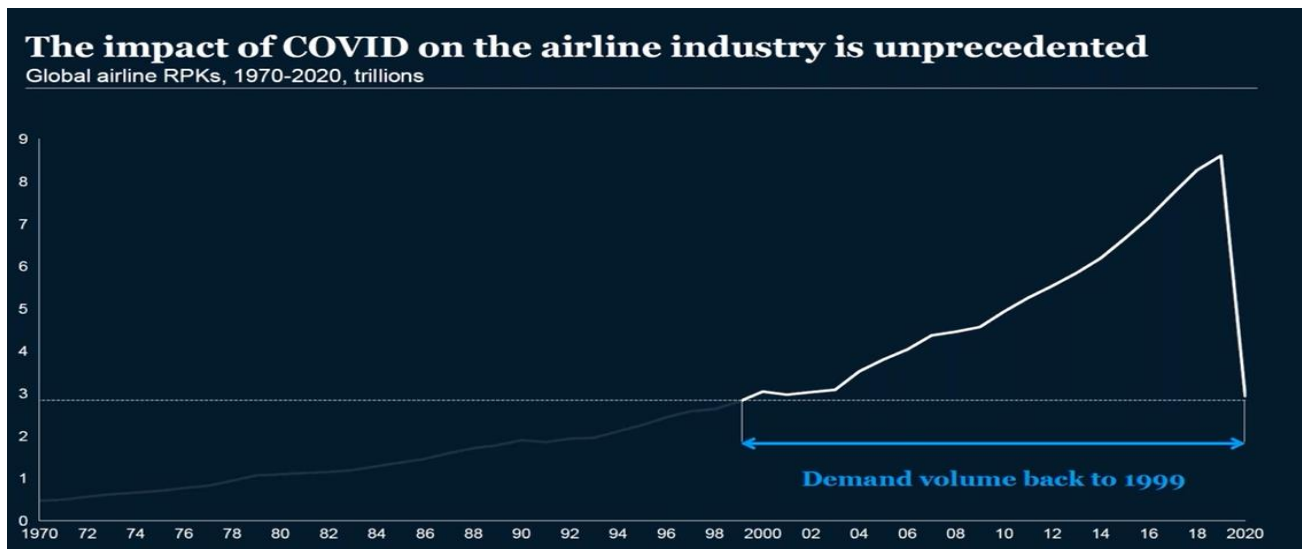
รูปอัตราผลตอบแทนผู้ถือหุ้นเฉลี่ยรายอุตสาหกรรมตั้งแต่ ก.พ.2563

ที่มา: McKinsey & Co.



รูปอัตรา Revenue Passenger kilometer (RPK)

ที่มา: McKinsey & Co.



รูปผลกระทบจาก COVID-19 ต่ออุตสาหกรรมการบิน

ที่มา: McKinsey & Co.

1.1.2. ผลกระทบจาก COVID-19 ต่อบริษัทฯ

บริษัทฯ และ TAA ก็เช่นเดียวกับสายการบินอื่นๆ ที่ได้รับผลกระทบจาก COVID-19 ซึ่งส่งผลให้บริษัทฯ มีรายได้ลดลงอย่างมีนัยสำคัญ และมีผลขาดทุนในปี 2563 ที่ 8,666.93 ล้านบาท และครึ่งปี 2564 ที่ 6,468.46 ล้านบาท โดยมีรายละเอียดดังนี้:

1.1.2.1. บริษัทฯ มีรายได้ลดลงอย่างมีนัยสำคัญ

จากตารางสรุปงบกำไรขาดทุนรวมของบริษัทฯ จะเห็นว่าในปี 2563 (ปีที่บริษัทฯ เริ่มได้รับผลกระทบจาก COVID-19 จากจำนวนไฟล์ทบินและผู้โดยสารที่ลดลง) บริษัทฯ มีรายได้รวมลดลงร้อยละ 60.90 และมีผลขาดทุนสุทธิ 8,666.93 ล้านบาท ในปี 2564 บริษัทฯ ยังคงได้รับผลกระทบจาก COVID-19 อย่างต่อเนื่องส่งผลให้งบการเงินงวด 6 เดือนแรกปี 2564 บริษัทฯ มีรายได้ลดลงจากช่วงเวลาเดียวกันในปี 2563 ร้อยละ 74.87 และมีผลขาดทุนสุทธิ 6,468.46 ล้านบาท ซึ่งจากการขาดทุนดังกล่าวเกิดจากการที่รายได้ที่ได้รับไม่มาพอที่จะครอบคลุมต้นทุนและค่าใช้จ่ายที่บริษัทฯ ต้องแบกรับ เช่น ค่าตอบแทนพนักงาน ส่งผลให้บริษัทฯ ขาดสภาพคล่องจากการมีกระแสเงินสดจากการดำเนินงานติดลบ และทำให้บริษัทฯ ต้องหยุดจ่ายเงินเดือนพนักงาน (งบการเงินรวมของบริษัทฯ ได้จัดทำขึ้นโดยรวมผลการดำเนินงานของ TAA ซึ่งถือเป็นบริษัทย่อยของบริษัทฯ เข้ามาแล้ว และบริษัทฯ ไม่ได้มีทรัพย์สินและการประกอบธุรกิจอื่นใดที่มีนัยสำคัญนอกเหนือไปจากการถือหุ้นใน TAA)

ตารางสรุปงบกำไรขาดทุนรวมของบริษัทฯ

(ล้านบาท)

รายการ	งวด 12 เดือน สิ้นสุด ณ 31 ธันวาคม 2561	งวด 12 เดือน สิ้นสุด ณ 31 ธันวาคม 2562	งวด 12 เดือน สิ้นสุด ณ 31 ธันวาคม 2563	งวด 6 เดือน สิ้นสุด ณ 30 มิถุนายน 2564
รวมรายได้	40,200.21	41,530.91	16,237.34	2,431.43
รวมค่าใช้จ่าย	39,540.07	41,653.13	23,788.08	8,451.16
กำไร(ขาดทุน)ก่อนต้นทุนทางการเงินและค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้	660.14	(122.22)	(7,550.74)	(6,019.73)
รายได้ทางการเงิน	-	22.19	23.62	38.14
ต้นทุนทางการเงิน	(743.71)	(765.53)	(1,799.78)	(850.49)

รายการ	งวด 12 เดือน สิ้นสุด ณ 31 ธันวาคม 2561	งวด 12 เดือน สิ้นสุด ณ 31 ธันวาคม 2562	งวด 12 เดือน สิ้นสุด ณ 31 ธันวาคม 2563	งวด 6 เดือน สิ้นสุด ณ 30 มิถุนายน 2564
กำไร(ขาดทุน)ก่อนค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้	(83.57)	(865.56)	(9,326.91)	(6,832.08)
ค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้	210.93	(0.60)	659.98	363.62
กำไร(ขาดทุน)สำหรับงวด	127.36	(866.16)	(8,666.93)	(6,468.46)

ที่มา: บริษัทฯ

1.1.2.2. กระแสเงินสดในการดำเนินงานไม่เพียงพอ

การขาดทุนในปี 2563 และงวด 6 เดือนแรกของปี 2564 ส่งผลโดยตรงต่อกระแสเงินสดของบริษัทฯ โดยในปี 2563 และงวด 6 เดือนแรกของปี 2564 บริษัทฯ มีกระแสเงินสดจากการดำเนินงานลดลง 897.90 และ 440.70 ล้านบาทตามลำดับ

อย่างไรก็ดี ในปี 2563 บริษัทฯ ได้ทำการจำหน่ายเครื่องบิน และเช่ากลับ (Sale & Lease Back) เพื่อแก้ไขปัญหาสภาพคล่อง ทำให้บริษัทฯ มีกระแสเงินสดจากการลงทุนเพิ่มขึ้น 12,064.36 ล้านบาท และมีกระแสเงินสดจากการจัดหาเงินลดลง 14,031.39 ล้านบาท ส่งผลให้ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 บริษัทฯ มีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดลดลง 2,864.94 ล้านบาท

ทั้งนี้ ในช่วงปี 2564 ประเทศไทยได้รับผลกระทบอย่างมากจาก COVID-19 สายพันธุ์เดลต้า ทำให้รายได้ของบริษัทฯ ลดลงอย่างมีนัยสำคัญในช่วง 6 เดือนแรกของปี 2564 ส่งผลให้ ในช่วง 6 เดือนแรกของปี 2564 บริษัทฯ มีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดลดลงอีก 884.03 ล้านบาท ทำให้บริษัทฯ มีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด 233.53 ล้านบาท (ลดลงจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 ร้อยละ 78.97) และถือเป็นจุดต่ำสุดของเงินสดในบริษัทฯ ในรอบ 5 ปีที่ผ่านมา

นอกเหนือไปจากการขาดสภาพคล่องในการดำเนินงาน TAA ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของบริษัทฯ ที่ดำเนินธุรกิจการบินมีปัญหาสภาพคล่องทางการเงิน จนมีส่วนของผู้ถือหุ้นติดลบ นั่นคือตกอยู่ในสถานะหนี้สินมากกว่าทรัพย์สิน จนต้องขอพักชำระการจ่ายคืนเงินต้นหลายวงเงิน และไม่สามารถปฏิบัติตามเงื่อนไขบางประการของสัญญาเงินกู้ได้ เช่น การดำรงอัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยจ่ายต่อส่วนของผู้ถือหุ้น รวมทั้งต้องเลื่อนการชำระคืนเงินต้นของหุ้นกู้ TAA216A จากวันครบกำหนดชำระหนี้ที่ 2 กรกฎาคม 2564 เป็น 26 เมษายน 2565 โดยต้องมีภาระเพิ่มเติมจากการเพิ่มอัตราผลตอบแทนที่ร้อยละ 2.65 เป็น 6.75 โดย ณ 30 มิถุนายน 2564 มีจำนวนเงินต้นคงเหลือ 1,200 ล้านบาท ที่อัตราดอกเบี้ยร้อยละ 6.75 ต่อปี ดังนั้น การจัดหาเงินผ่านการกู้ยืมจึงเป็นไปได้ยาก ทั้งสำหรับ TAA ที่มีหนี้สินมากกว่าทรัพย์สิน และบริษัทฯ ที่ไม่ได้มีทรัพย์สินและการประกอบธุรกิจอื่นใดที่มีนัยสำคัญนอกเหนือไปจากการถือหุ้นใน TAA

ทั้งนี้ ในช่วงเวลาดังกล่าว บริษัทฯ ได้รับการช่วยเหลืออย่างมากจากบริษัทที่เกี่ยวข้องกับ AAGB โดย เมื่อพิจารณาจากงบการเงินรวมของบริษัทฯ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 (ซึ่งเป็นปีที่บริษัทฯ เริ่มได้รับผลกระทบจาก COVID-19) เจ้าหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกันของบริษัทฯ เพิ่มขึ้นจาก 373.82 ล้านบาทเป็น 3,060.17 ล้านบาท (เพิ่มขึ้น 2,686.35 ล้านบาทคิดเป็นร้อยละ 718.61) และเมื่อพิจารณาจากงบ 6 เดือนแรกของปี 2564 เจ้าหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกันเพิ่มขึ้นจาก 3,060.17 ล้านบาท เป็น 4,549.93 ล้านบาท (เพิ่มขึ้น 1,489.75 ล้านบาทคิดเป็นร้อยละ 48.68) ซึ่งเมื่อพิจารณากระแสเงินสดในปี 2563 และงวด 6 เดือนแรกของปี 2564 จะพบว่าเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดลดลงอย่างมีนัยสำคัญ โดยในปี 2563 บริษัทฯ มีเงินสดลดลง 2,864.94 และ งวด 6 เดือนแรก ปี 2564 บริษัทฯ มีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดลดลงอีก 884.03 ล้านบาท ทั้งนี้ จากการประมาณการของที่ปรึกษาทางการเงินอิสระตามวิธีมูลค่าปัจจุบันสุทธิของกระแสเงินสด ข้อ 4.7 ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 TAA อาจมีผลการดำเนินงานขาดทุนสุทธิประมาณ 10,354.24 ล้านบาท ส่งผลให้ TAA อาจมีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดลดลงอีก 7,573.84 ล้านบาท ซึ่งอาจทำให้ TAA และบริษัทฯ เผชิญสถานะการขาดสภาพคล่องทางการเงินในอนาคต

ตารางสรุปงบกระแสเงินสดรวมของบริษัทฯ

(หน่วย: ล้านบาท)

รายละเอียด	งวด 12 เดือน สิ้นสุด ณ 31 ธันวาคม 2561	งวด 12 เดือน สิ้นสุด ณ 31 ธันวาคม 2562	งวด 12 เดือน สิ้นสุด ณ 31 ธันวาคม 2563	งวด 6 เดือน สิ้นสุด ณ 30 มิถุนายน 2564
กระแสเงินสดสุทธิจากกิจกรรมดำเนินงาน	2,869.29	965.68	(897.90)	(440.70)
กระแสเงินสดสุทธิจากกิจกรรมการลงทุน	(1,733.32)	(1,793.86)	12,064.36	(64.21)
กระแสเงินสดสุทธิจากกิจกรรมจัดหาเงิน	(2,288.29)	828.76	(14,031.39)	(379.12)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น (ลดลง) สุทธิ	(1,152.32)	0.57	(2,864.94)	(884.03)
กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนที่ยังไม่เกิดขึ้นจริงของเงินสดและ รายการเทียบเท่าเงินสด	(63.01)	(140.97)	(6.93)	7.19
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดปลายงวด/ปี	4,122.62	3,982.23	1,110.37	233.53

ที่มา: บริษัทฯ

ตารางสรุปงบกระแสเงินสดของ TAA

(หน่วย: ล้านบาท)

รายละเอียด	งวด 12 เดือน สิ้นสุด ณ 31 ธันวาคม 2560	งวด 12 เดือน สิ้นสุด ณ 31 ธันวาคม 2561	งวด 12 เดือน สิ้นสุด ณ 31 ธันวาคม 2562	งวด 12 เดือน สิ้นสุด ณ 31 ธันวาคม 2563	งวด 6 เดือน สิ้นสุด ณ 30 มิถุนายน 2564
กระแสเงินสดสุทธิจากกิจกรรมดำเนินงาน	5,093.08	2,925.01	958.79	(903.49)	(440.92)
กระแสเงินสดสุทธิจากกิจกรรมการลงทุน	(2,818.85)	(1,733.51)	(1,793.97)	12,064.32	(64.20)
กระแสเงินสดสุทธิจากกิจกรรมจัดหาเงิน	(1,566.54)	(2,302.13)	828.76	(14,031.39)	(281.46)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น (ลดลง) สุทธิ	707.68	(1,110.63)	(6.43)	(2,870.56)	(786.58)
กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนที่ยังไม่เกิดขึ้นจริงของเงินสดและ รายการเทียบเท่าเงินสด	(46.29)	(63.01)	(140.97)	(6.93)	7.19
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดปลายงวด/ปี	5,210.62	4,036.98	3,889.58	1,012.09	232.70

ที่มา: บริษัทฯ

1.1.2.3. บริษัทฯ ไม่สามารถชำระหนี้หุ้นกู้ได้ตามกำหนดเวลา

TAA (บริษัทในเครือ) มีหุ้นกู้ที่ออกและจำหน่ายให้แก่นักลงทุนสถาบันและผู้ลงทุนรายใหญ่ โดยเป็นการจัดสรรแบบ Private Placement ให้กับนักลงทุนสถาบันและผู้ลงทุนรายใหญ่ มูลค่า ณ วันที่ออกและเสนอขายรวมกันประมาณ 3,100 ล้านบาท โดยณ วันที่ 30 มิถุนายน 2564 หุ้นกู้มีมูลค่าเงินต้นรวม 2,800 ล้านบาท ที่ต้องชำระเมื่อครบกำหนด และมีดอกเบี้ยหุ้นกู้ค้างจ่าย 3.91 ล้านบาท โดยมีรายละเอียดดังนี้:

ตารางสรุปหุ้นกู้ของ TAA

ThaiBMA Symbol	วันที่ออก	วันครบกำหนด	จำนวนที่ออก (ล้านบาท)	จำนวนคงเหลือ (ล้านบาท)	อายุ (ปี)	อายุถึงวันครบ กำหนด (ปี)	ลักษณะ	TRIS เรตติ้ง
TAA225A II/HNW	19-05-17	19-05-22	600	600	5.00	0.67	ไม่มีหลักประกัน	B-
TAA236A II/HNW	26-06-18	26-06-23	1,000	1,000	5.00	1.78	ไม่มีหลักประกัน	B-
TAA216A ^{1/} II/HNW	26-06-18	26-04-22	1,500	1,200	3.84	0.61	ไม่มีหลักประกัน	B-

ที่มา: www.thaibma.or.th

หมายเหตุ:

1/ ตราสารหนี้ที่ได้รับมติจากที่ประชุมผู้ถือหุ้นให้ปรับโครงสร้างหนี้ หรือ แก้ไขวันครบกำหนดไถ่ถอน /ขยายระยะเวลาไถ่ถอน (ยืดหนี้)

จากการขาดสภาพคล่องของบริษัทฯ ทำให้ TAA ต้องปรับโครงสร้างหนี้ TAA216A โดย TAA ขอเลื่อนวันครบกำหนดชำระหนี้จาก 26 กรกฎาคม 2564 เป็น 26 เมษายน 2565 โดยในการปรับโครงสร้างหนี้ดังกล่าว TAA ได้เพิ่มอัตราผลตอบแทนจากร้อยละ 2.65 เป็นร้อยละ 6.75 ต่อปี และได้ชำระหนี้บางส่วนจำนวน 300 ล้านบาท ซึ่งในอนาคตหากสถานการณ์การแพร่ระบาดของ COVID-19 ยังไม่ดีขึ้น TAA อาจพิจารณาปรับโครงสร้างหนี้หุ้นกู้ตัวอื่นๆ ในอนาคต

1.1.2.4. TAA ถูกปรับลดความน่าเชื่อถืออย่างต่อเนื่อง

จากผลกระทบของ COVID-19 ส่งผลให้ TRIS ปรับลดความน่าเชื่อถือของ TAA ลงอย่างต่อเนื่อง ซึ่งการปรับลดความน่าเชื่อถือของ TAA ส่งผลโดยตรงต่อความน่าเชื่อถือของบริษัทฯ ทำให้บริษัทฯ และ TAA มีภาระดอกเบี้ยที่เพิ่มสูงขึ้น และเป็นการยากที่บริษัทฯ จะสามารถออกหุ้นกู้ใหม่ หรือหาแหล่งเงินทุนในการกู้ยืม โดยการปรับลดความน่าเชื่อถือนี้อาจมีรายละเอียดดังตารางดังนี้

วันที่	TAA Rating ^{1/} (TRIS)	Bond Rating ^{1/} (TRIS)
21-02-19	A-	A-
20-02-20	BBB+	BBB+
02-04-20	BBB-	BBB-
13-08-20	BB	BB
11-03-21	B+	B
16-08-21	B	B-

ที่มา: www.thaibma.or.th

หมายเหตุ:

1/ AAA ความเสี่ยงต่ำที่สุดที่จะไม่สามารถชำระหนี้ได้ AA+ AA AA- ความเสี่ยงต่ำมากที่จะไม่สามารถชำระหนี้ได้ A+ A A- ความเสี่ยงต่ำที่จะไม่สามารถชำระหนี้ได้ BBB+ BBB BBB- ความเสี่ยงปานกลางที่จะไม่สามารถชำระหนี้ได้ BB+ BB BB- ความเสี่ยงสูงที่จะไม่สามารถชำระหนี้ได้ B+ B B- ความเสี่ยงสูงมากที่จะไม่สามารถชำระหนี้ได้ CCC+ CCC CCC- ความเสี่ยงสูงสุดที่จะไม่สามารถชำระหนี้ได้ D ไม่สามารถชำระหนี้ได้

1.1.2.5. TAA ไม่สามารถปฏิบัติตามเงื่อนไขบางประการตามสัญญาเงินกู้จากธนาคารได้

จากการขาดสภาพคล่องอันเกิดจากผลกระทบของ COVID-19 นอกจากจะส่งผลให้ TAA ไม่สามารถชำระเงินกู้จากหุ้นกู้ได้ตามข้อกำหนดแล้ว TAA ยังต้องขอพักชำระและเปลี่ยนแปลงเงื่อนไขการจ่ายเงินต้นหลายวงเงินและทำให้มีภาระที่เพิ่มขึ้นจากการขอผ่อนผันเงินต้นและดอกเบี้ย

หัวข้อ	มูลค่า (ล้านบาท) ^{1/}	สถานะ	ภาระที่เพิ่มขึ้นจากการขอผ่อนผันเงินต้นและดอกเบี้ย
เงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงิน	1,395.00	มีการยืดระยะเวลาการชำระคืนหนี้พร้อมกับการปรับเพิ่มอัตราดอกเบี้ยจากสัญญาเดิม	การขอยืดระยะเวลาการชำระคืนตัวสัญญาใช้เงินอาจทำให้มีอัตราดอกเบี้ยที่เพิ่มขึ้น
เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน			
- วงเงินที่ 1	668.85	เข้าทำบันทึกต่อท้ายสัญญากู้ยืมเงินระยะสั้นเพื่อขอพักชำระเงินต้นบางส่วน พร้อมกับการปรับอัตราดอกเบี้ยเพิ่มขึ้นจากสัญญาเดิม	ต้องปฏิบัติตามเงื่อนไข เช่น เมื่อบริษัทมีอัตราส่วนความสามารถในการชำระหนี้เกินกว่าอัตราที่กำหนดในสัญญา ให้นำกำไรก่อนหักค่าใช้จ่ายดอกเบี้ย ภาษี ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่ายมาชำระหนี้ที่ค้างชำระในงวด

หัวข้อ	มูลค่า (ล้านบาท) ^{1/}	สถานะ	ภาระที่เพิ่มขึ้นจากการขออนุมัติเงินต้นและดอกเบี้ย
		โดยตกลงจะเริ่มชำระคืนเงินต้นที่ขอพักชำระตั้งแต่เดือนกรกฎาคม 2565	สุดท้ายของสัญญาในอัตราอย่างน้อยร้อยละ 20 ของ EBITDA โดยพิจารณาจากงบการเงินประจำปี
- วงเงินที่ 2	1,310.66	ทำสัญญากู้ยืมเงินระยะยาวเพื่อเลื่อนการชำระคืนเงินต้นบางส่วน โดย จะเริ่มชำระคืนเงินต้นที่ขอพักชำระตั้งแต่เดือนธันวาคม 2564	ต้องปฏิบัติตามเงื่อนไข เช่น การดำรงอัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยจ่ายต่อส่วนของผู้ถือหุ้นในอัตราไม่เกินกว่าที่ระบุในสัญญาโดยพิจารณาจากงบการเงินประจำปีและข้อมูลทางการเงินระหว่างกาลสำหรับงวดหกเดือน
- วงเงินที่ 3	300.00	เข้าทำบันทึกต่อท้ายสัญญากู้ยืมเงินระยะสั้นเพื่อขอพักชำระคืนเงินต้นบางส่วน โดยจะเริ่มชำระคืนเงินต้นที่ขอพักชำระตั้งแต่เดือนพฤษภาคม 2564	ระหว่างช่วงระยะเวลาที่ขอพักชำระคืนเงินต้น บริษัทมีหน้าที่ชำระดอกเบี้ยเงินต้นดังกล่าว ทุกเดือนในอัตราดอกเบี้ยที่ร้อยละ 6.15 ต่อปี
- วงเงินที่ 4	300.00	มีการยืดระยะเวลาการชำระคืนหนี้พร้อมกับการปรับเพิ่มอัตราดอกเบี้ยจากสัญญาเดิม	การขอยืดระยะเวลาการชำระคืนตัวสัญญาใช้เงินอาจะทำให้มีอัตราดอกเบี้ยที่เพิ่มขึ้น
- วงเงินที่ 5	1,480.65	กำหนดชำระคืนเงินต้นทุกเดือน โดยจะครบกำหนดสัญญาเงินกู้ในปี 2571 ทั้งนี้ TAA มีการเข้าทำสัญญาเงินกู้ฉบับแก้ไขเพิ่มเติมเพื่อขอพักชำระคืนเงินต้น พร้อมกับการปรับอัตราดอกเบี้ยเพิ่มขึ้นจากสัญญาเดิม	การเข้าทำสัญญาเงินกู้ฉบับแก้ไขเพิ่มเติม อาจทำให้มีการปรับอัตราดอกเบี้ยเพิ่มขึ้น

ที่มา: บริษัทฯ

หมายเหตุ: 1/ มูลค่ายอดหนี้คงค้างชำระเป็นมูลค่าตามการเก็บข้อมูลของบริษัทฯ ซึ่งแตกต่างจากยอดหนี้ที่แสดงในงบแสดงฐานะทางการเงินของ TAA ที่ได้หักรายการค่าธรรมเนียมการให้สินเชื่อแล้ว

นอกจากนี้ จากการพิจารณาเงื่อนไขอื่นๆ ของเงินกู้ระยะยาวจากสถาบันการเงินและหนี้สินสัญญาเช่าทางการเงินพบว่า TAA ไม่สามารถปฏิบัติตามเงื่อนไขทางการเงินที่ตกลงไว้กับเจ้าหนี้ อย่างไรก็ดี TAA ได้ทำจดหมายขอผ่อนผันการไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไขที่ระบุในสัญญาเงินกู้และสัญญาเช่าการเงินแล้วและต้องดำเนินการขอผ่อนผันต่อไปทุกครั้งที่ทำการขอเงินจนกว่าจะสามารถปฏิบัติตามที่ระบุในสัญญาได้ (เงื่อนไขที่ TAA ไม่สามารถปฏิบัติตามได้ เช่น ดำรงอัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยจ่ายต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Net Interest Bearing Debt to Equity Ratio) ในอัตราไม่เกินกว่า 2.00 - 3.00 เท่า และ/หรือ ผู้ถือหุ้นมีหนี้สินส่วนตัวถูกพิทักษ์ทรัพย์ ถูกอายัดหรือยึดทรัพย์ หรือถูกห้าม จำหน่าย จ่าย โอน ทรัพย์สินตามคำสั่งศาลหรือพนักงานฝ่ายปกครอง หรือมีการร้องขอให้ฟื้นฟูกิจการ หรือกระทำการใดอันอาจเป็นเหตุให้ถูกฟ้องล้มละลาย หรือยื่นคำร้องขอให้ตนเองล้มละลาย หรือกระทำการประณอมหนี้ เป็นต้น) ทั้งนี้ การเพิ่มทุนฯ ในครั้งนี้ เป็นการทำรายการเพื่อให้บริษัทฯ และบริษัทในเครือสามารถดำเนินการปรับปรุงฐานะทางการเงินให้สามารถดำเนินการต่อไปได้ และปฏิบัติตามเงื่อนไขของสัญญาเงินกู้บางประการได้ เช่น การชำระคืนเงินต้นและดอกเบี้ยตามกำหนด หรือเป็นเหตุให้บริษัทฯ ได้รับการผ่อนผันการทำผิดเงื่อนไขสัญญาเงินกู้ในอนาคตเมื่อสถานการณ์การแพร่ระบาดของ COVID-19 คลี่คลาย

ดังนั้น จากข้อมูลข้างต้นการจัดหาเงินทุนผ่านการกู้ยืมเพิ่มเติมจากเงินกู้เดิมน่าจะเป็นไปได้ยาก ทั้งสำหรับ TAA ที่มีหนี้สินมากกว่าทรัพย์สิน และบริษัทฯ ที่ไม่ได้มีทรัพย์สินและมีได้ประกอบธุรกิจอื่นใดที่มีนัยสำคัญนอกเหนือไปจากการถือหุ้นใน TAA ซึ่งอาจส่งผลให้ TAA และ AAV ประสบภาวะขาดสภาพคล่องทางการเงินในอนาคตได้หากไม่ได้มีการปรับโครงสร้างบริษัทฯ (จากงบการเงินสิ้นสุด ณ 30 มิถุนายน 2564 AAV และ TAA เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดจำนวน 233.53 และ 232.70 ล้านบาท ตามลำดับ จากเดิมในปี 2562 (ก่อนการแพร่ระบาดของ COVID – 19) AAV และ TAA เคยมีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดจำนวน 3,982.23 และ 3,889.58 ล้านบาท ตามลำดับ)

1.1.2.6. บริษัทฯ ไม่สามารถจ่ายเงินเดือนพนักงานได้

จากการขาดสภาพคล่องอันเกิดจากผลกระทบของ COVID-19 ทำให้ปัจจุบันบริษัทฯ ยังไม่สามารถจ่ายเงินเดือนพนักงานได้

1.1.3. ประโยชน์ของแผนการปรับโครงสร้างการถือหุ้นของบริษัทฯ และ TAA ที่มีต่อบริษัทฯ และ TAA

ภายหลังการปรับโครงสร้าง บริษัทฯ จะเป็นเจ้าของหุ้นเกือบทั้งสิ้นใน TAA ซึ่งก่อให้เกิดผลดีแก่บริษัทฯ ในแง่ของงบการเงินรวมของบริษัทฯ ดังนี้

- หากสถานการณ์การแพร่ระบาดของ COVID-19 คลี่คลาย และมีการเดินทางและการท่องเที่ยวกลับมาเป็นปกติ จะส่งผลให้ผลประโยชน์ของการของ TAA กลับมาเติบโต และบริษัทฯ สามารถรับรู้ผลประโยชน์ดังกล่าวได้เต็มจำนวน กล่าวคือ บริษัทฯ จะรับรู้ผลประโยชน์ของการของ TAA จากเดิมร้อยละ 55 เพิ่มขึ้นร้อยละ 100 อย่างไรก็ตาม เนื่องจากบริษัทฯ จะเป็นเจ้าของหุ้นร้อยละ 100 ใน TAA บริษัทฯ จะได้รับผลกระทบทางการเงินทั้งหมดของ TAA เช่นกัน หากผลการดำเนินงานของ TAA นั้น ไม่เป็นไปตามเป้าหมาย
- ส่วนของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ เพิ่มขึ้นประมาณ 14,000 ล้านบาท (ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2564 บริษัทฯ มีส่วนของผู้ถือหุ้นเท่ากับ 10,820 ล้านบาท) จากการรวมส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมในบริษัทย่อย และจากการเพิ่มขึ้นของทุนชำระแล้วและส่วนเกินมูลค่าหุ้นจากการออกและเสนอขายหุ้นสามัญเพิ่มทุนจำนวน 11,800 ล้านบาท และจากการแปลงสภาพของหุ้นกู้แปลงสภาพจำนวน 2,200 ล้านบาท
- TAA สามารถลดภาระหนี้สินจำนวนมาก (3,900 ล้านบาท) ลงได้ ซึ่งลดความกดดันจากภาระหนี้สิน และลดความเสี่ยงจากการเข้าสู่กระบวนการฟื้นฟูกิจการเหมือนเช่นสายการบินอื่นๆ โดยสาเหตุซึ่งต้องมีการลดภาระหนี้สินของ TAA ที่มีต่อกลุ่ม AAGB ก็เพื่อลดจำนวนหนี้สินจำนวนมากจากการดำเนินงานของ TAA ลง ทั้งนี้ หนี้สินที่ TAA ดำงชำระต่อกลุ่ม AAGB มาเป็นเวลานาน (ซึ่งส่วนใหญ่เป็นหนี้สินที่ค้างชำระเกินกว่า 1 ปี) จำนวน 3,900 ล้านบาท ดังกล่าว ส่วนใหญ่เป็นค่าซ่อมแซมและค่าบำรุงรักษาเครื่องบิน และค่าใช้จ่ายและ/หรือ ผลขาดทุนจากการทำสัญญาป้องกันความเสี่ยงจากราคาน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยานที่กลุ่ม AAGB ได้เข้าทำสัญญาดังกล่าวในนาม TAA เพื่อป้องกันความเสี่ยงจากความผันผวนของราคาน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยาน ซึ่งการชำระคืนหนี้ดังกล่าวจะส่งผลให้อัตราร้อยละหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้นทั้งของบริษัทฯ และ TAA ลดลง ตามที่ได้ตกลงกันไว้กับสถาบันการเงินผู้ให้กู้ยืมเงิน ผู้ร่วมลงทุนรายใหม่ (ผู้จองซื้อหุ้นใหม่และผู้จองซื้อหุ้นกู้แปลงสภาพ) และ AAA
- บริษัทฯ จะมีสภาพคล่องเหลือจากการเพิ่มทุน (หุ้นใหม่และหุ้นกู้แปลงสภาพ) ในครั้งนี้จำนวน 6,200 ล้านบาท ซึ่งบริษัทฯ จะพิจารณาเพิ่มทุนใน TAA และ/หรือ ให้กู้ยืมแก่ TAA เพื่อเสริมสภาพคล่องให้แก่ TAA ในสภาวะการณ์ที่ไม่ปกติซึ่งทั่วโลกกำลังเผชิญกับการแพร่ระบาดของโรค COVID-19

นอกจากนี้ การเพิ่มทุนในครั้งนี้ จะส่งผลให้หนี้สินของบริษัทฯ และ TAA ลดลง 3,900 ล้านบาทจากการที่ TAA จะชำระคืนหนี้ทางการค้าต่างๆ ให้กับกลุ่มบริษัทของ AAGB ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นใหญ่ของ AAA รวมถึงส่งผลให้ส่วนของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ และ TAA เพิ่มขึ้นประมาณ 14,000 ล้านบาท (ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2564 บริษัทฯ มีส่วนของผู้ถือหุ้นเท่ากับ 10,820 ล้านบาท) เป็นผลให้มีอัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้นลดลง

1.1.4. สรุปแผนการใช้จ่ายเงินตามแผนการปรับโครงสร้างการถือหุ้นของบริษัทฯ และ TAA โดยสังเขป

แหล่งที่มาของเงินทุน	แผนการใช้เงินทุน
(ก) เงินกู้ยืมจากสถาบันการเงินจำนวน 3,900 ล้านบาท	ชำระเป็นเงินเพิ่มทุนใน TAA จำนวนทั้งสิ้น 3,900 ล้านบาท (ราคาเพิ่มทุนหุ้นละ 193.88 บาท) เพื่อเพิ่มสัดส่วนการถือหุ้นของบริษัทฯ ใน TAA จากร้อยละ 55.0 เป็นร้อยละ 69.2 โดย TAA มีแผนนำเงินเพิ่มทุนดังกล่าวไปชำระหนี้สินคงค้างให้แก่กลุ่ม AAGB ซึ่งเป็นเจ้าหนี้การค้าต่างๆ จำนวน 3,900 ล้านบาท ภายในปี 2564
(ข) เงินเพิ่มทุนจากการออกหุ้นใหม่ให้แก่นักลงทุน ซึ่งเป็นบุคคลธรรมดา 6 ราย และ AAA จำนวน 8,800 ล้านบาท	บริษัทฯ จะนำไปชำระเงินกู้ยืมและดอกเบี้ยสถาบันการเงินจำนวน 3,900 ล้านบาทบวกดอกเบี้ย ภายในปี 2564 ส่วนที่เหลือจะนำไปชำระเป็นเงินค่าซื้อหุ้นส่วนที่เหลือใน TAA ร้อยละ 30.8 จำนวน 3,900 ล้านบาท และนำไปใช้เป็นเงินทุนหมุนเวียนของ TAA
(ค) เงินที่ได้รับจากการออกหุ้นกู้แปลงสภาพให้แก่ธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และ North Haven Thai Private Equity, L.P. ("NHTPE") รวมทั้งสิ้น 2,200 ล้านบาท	เมื่อรวมกับเงินส่วนที่เหลือจาก (ข) ข้างต้น บริษัทฯ จะนำไปชำระเงินค่าซื้อหุ้นส่วนที่เหลือใน TAA ร้อยละ 30.8 จำนวน 3,900 ล้านบาทภายในไตรมาส 1 ปี 2565 ส่วนที่เหลือจะนำไปใช้เป็นเงินทุนหมุนเวียนของ TAA
(ง) เงินเพิ่มทุนจากการออกหุ้นใหม่ให้แก่ผู้ถือหุ้นแต่ละรายตามสัดส่วนจำนวน รวมทั้งสิ้น 3,000 ล้านบาท	บริษัทฯ จะนำไปใช้เป็นเงินทุนหมุนเวียนของ TAA
(จ) เงินส่วนที่เหลือจาก (ข) (ค) และเงินเพิ่มทุนตาม (ง)	ส่วนที่เหลืออีกประมาณ 6,200 ล้านบาท (อาจมีการเปลี่ยนแปลงภายหลังจากหักค่าใช้จ่ายต่าง ๆ จากการดำเนินการที่เกี่ยวข้อง) บริษัทฯ มีแผนจะนำไปใช้เพื่อเพิ่มทุนใน TAA และ/หรือให้กู้ยืมแก่ TAA เพื่อให้ TAA นำไปชำระหนี้กู้ระยะยาวที่จะถึงกำหนดชำระในเดือนเมษายนและพฤษภาคม 2565 และเดือนมิถุนายน 2566 โดยจะชำระยอดเงินต้นจำนวนทั้งสิ้น 2,800 ล้านบาท พร้อมทั้งดอกเบี้ยในอัตราปกติของหุ้นกู้ชุดนั้น และ/หรือจะนำไปใช้เป็นเงินทุนหมุนเวียนในการประกอบธุรกิจ ซึ่งได้แก่ค่าใช้จ่ายต่าง ๆ เกี่ยวกับการปฏิบัติการการบิน เช่น ค่าเช่าเครื่องบิน ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง ค่าใช้บริการในสนามบินและลานจอดเครื่องบิน และค่าตอบแทนพนักงาน เป็นต้น ซึ่งบริษัทฯ คาดว่าเงินจำนวนดังกล่าวจะเพียงพอสำหรับการดำเนินงานภายในเวลา 18 – 24 เดือนข้างหน้า แผนการใช้เงินข้างต้นของบริษัทฯ เป็นไปตามแผนธุรกิจในปัจจุบัน และเป็นคาดการณ์ที่ดีที่สุดในการจัดสรรเงินที่ได้จากการเสนอขายหลักทรัพย์จำนวนดังกล่าว ตามแผนงานปัจจุบันของบริษัทฯ และประมาณการเกี่ยวกับค่าใช้จ่ายของบริษัทฯ ทั้งนี้ แผนงานของบริษัทฯ ในอนาคต และค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นจริงอาจแตกต่างไป ซึ่งขึ้นอยู่กับการณ์ตัวของอุตสาหกรรมการบินและการท่องเที่ยว ที่อาจมีความผันผวนจากโรคระบาด หรือ ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง เป็นต้น ดังนั้น แผนการใช้เงินที่เกิดขึ้นจริงจึงอาจแตกต่างไปจากแผนการที่ระบุไว้ข้างต้น อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ จะใช้ความพยายามอย่างดีที่สุดในการจัดสรรเงินที่ได้จากการ

⁷ กลุ่มบริษัทของ AAA ซึ่งเป็นเจ้าหนี้การค้าต่าง ๆ

แหล่งที่มาของเงินทุน	แผนการใช้เงินทุน
	เพิ่มทุนจำนวนดังกล่าวให้เพียงพอตามระยะเวลาที่กล่าวข้างต้น

1.2. วัน เดือน ปีที่เกิดรายการ

บริษัทฯ คาดว่าแผนการปรับโครงสร้างการถือหุ้นของบริษัทฯ และของ TAA นั้นจะแล้วเสร็จอย่างช้าไม่เกินไตรมาสแรกของปี 2565 และบริษัทฯ คาดว่า แผนการปรับโครงสร้างการถือหุ้นของบริษัทฯ และของ TAA นั้นจะได้รับการตอบรับจากสถาบันการเงินและนักลงทุนต่าง ๆ เป็นอย่างดี ทั้งนี้ คณะกรรมการบริษัทฯ มีความเห็นว่า บริษัทฯ สามารถดำเนินการตามแผนการใช้เงินได้ตามกำหนด และจำนวนเงินที่จะได้รับการปรับโครงสร้างมีความเพียงพอตามแผนการใช้เงินที่ระบุในข้อ 1.1.4.

1.3. ข้อมูลของผู้ผ่อนผัน (AAA) (รายละเอียดตามเอกสารแนบ 2)

1.3.1. ข้อมูลทั่วไป

ผู้ที่ได้รับการเสนอขายหุ้น	: AirAsia Aviation Limited (ชื่อเดิม AirAsia Investment Limited)
เลขทะเบียนนิติบุคคล	: LL03901
วันที่จดทะเบียนจัดตั้ง	: 11 กันยายน 2546

ทั้งนี้ ผู้ขอผ่อนผันเป็นบริษัทจดทะเบียนจัดตั้งในสหพันธรัฐมาเลเซีย ประเทศมาเลเซีย โดยเป็นบริษัทย่อยที่ AirAsia Group Berhad (“AAGB”) ถือหุ้นร้อยละ 100 ทั้งนี้ AAGB เป็นบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ Bursa ซึ่งเป็นตลาดหลักทรัพย์ของประเทศมาเลเซีย

1.3.2. ลักษณะการประกอบธุรกิจ

AAA หรือ ผู้ขอผ่อนผันเป็นบริษัทที่ประกอบธุรกิจบริหารจัดการเงินลงทุน (Investment Company) และเป็นบริษัทย่อยร้อยละ 100 ของ AAGB โดย AAA ถือหุ้นในบริษัทที่ดำเนินธุรกิจสายการบินภายใต้แบรนด์ “AirAsia” ในหลายประเทศ เช่น อินโดนีเซีย ฟิลิปปินส์ อินเดียรวมถึงในประเทศไทยที่ผู้ขอผ่อนผันถือหุ้นร้อยละ 45.00 ใน TAA (ณ วันที่ 30 กันยายน 2564) ที่ประกอบธุรกิจสายการบินแอร์เอเชียในประเทศไทย และเป็นบริษัทย่อยที่กิจการถือหุ้นอยู่ร้อยละ 55 ของจำนวนหุ้นทั้งหมด

1.3.3. ทุนจดทะเบียนและทุนชำระแล้ว

ณ วันที่ 29 ตุลาคม 2564 ผู้ขอผ่อนผันมีทุนจดทะเบียน เท่ากับ 5,270,000 เหรียญสหรัฐ หรือเท่ากับประมาณ 174.88 ล้านบาท (อ้างอิงอัตราแลกเปลี่ยนถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักระหว่างธนาคาร ณ วันที่ 29 ตุลาคม 2564 ซึ่งเท่ากับ 33.184⁸ บาท ต่อ 1 เหรียญสหรัฐ)

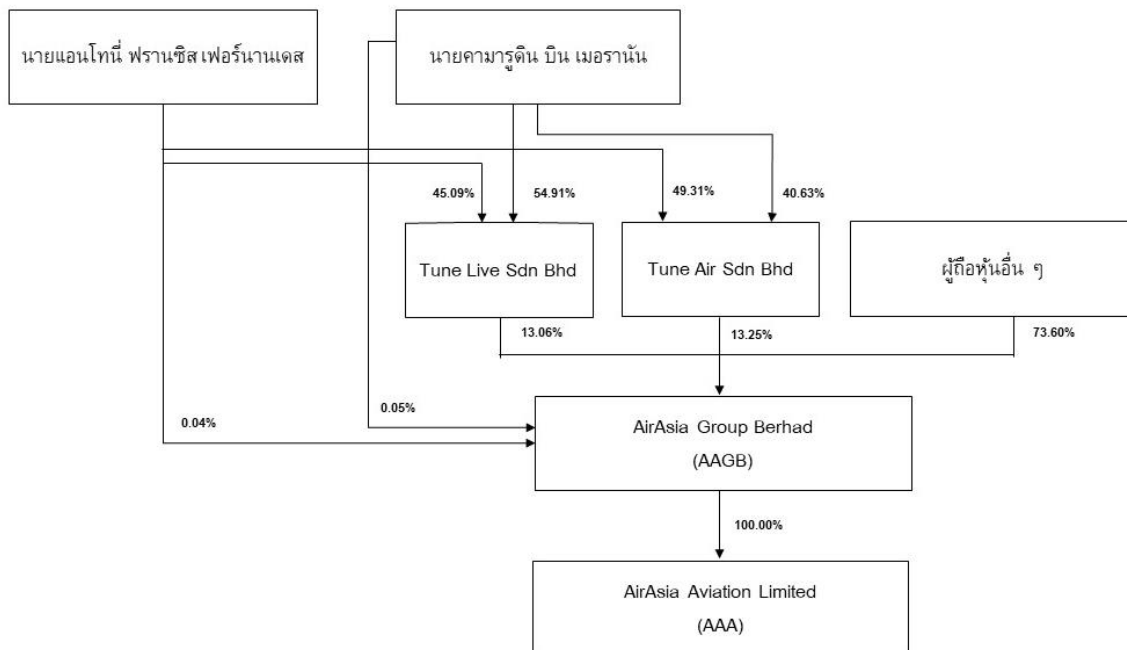
⁸ ที่มา: ธนาคารแห่งประเทศไทย

1.3.4. รายชื่อผู้ถือหุ้นใหญ่

รายชื่อกลุ่มผู้ถือหุ้น⁹ ที่ถือหุ้นสูงสุด 10 รายแรก¹⁰ ของผู้ขอผ่อนผัน ซึ่งเป็นข้อมูลล่าสุด ณ วันที่ 29 ตุลาคม 2564

รายชื่อ	จำนวนหุ้น	ร้อยละเมื่อเทียบกับจำนวนหุ้นที่จำหน่ายได้แล้ว ทั้งหมดของผู้ขอผ่อนผัน ¹¹	ร้อยละเมื่อเทียบกับสิทธิออกเสียง ทั้งหมดของผู้ขอผ่อนผัน ¹²
1. AAGB	5,270,000	100.00	100.00

โครงสร้างการถือหุ้นของผู้ขอผ่อนผัน และผู้ถือหุ้นใหญ่ของผู้ขอผ่อนผัน ณ วันที่ 28 มิถุนายน 2564 มีรายละเอียด ดังนี้



ที่มา: 247-7

รายชื่อกลุ่มผู้ถือหุ้นที่ถือหุ้นสูงสุด 10 รายแรกของ AAGB ซึ่งเป็นข้อมูลล่าสุด ณ วันที่ 28 มิถุนายน 2564

รายชื่อ	การถือหุ้นทางตรง		การถือหุ้นทางอ้อม	
	จำนวนหุ้น	สัดส่วนการ ถือหุ้น (ร้อยละ)	จำนวนหุ้น	สัดส่วนการ ถือหุ้น (ร้อยละ)
1. Tune Live Sdn. Bhd.	509,000,000 ⁽¹⁾	13.06	-	-
2. Tune Air Sdn. Bhd.	516,485,082 ⁽²⁾	13.25	-	-

⁹ ให้นับรวมผู้ถือหุ้นที่เป็นบุคคลตามมาตรา 258 บุคคลที่กระทำการร่วมกัน (concert party) และบุคคลตามมาตรา 258 ของบุคคลที่กระทำการร่วมกัน (concert party) รวมทั้งผู้ถือหุ้นที่อยู่ภายใต้อำนาจควบคุมเดียวกัน เป็นกลุ่มเดียวกัน

¹⁰ ในกรณีที่ผู้ถือหุ้นรายใดตามรายชื่อผู้ถือหุ้นสูงสุด 10 รายแรกข้างต้นเป็นผู้ถือหุ้นที่โดยพฤตินัยถือการกำหนดนโยบายการจัดการ หรือการดำเนินงานของผู้ขอผ่อนผันอย่างมีนัยสำคัญ (เช่น มีการส่งบุคคลเข้าเป็นกรรมการที่มีอำนาจจัดการ (authorized director) ในผู้ขอผ่อนผัน) และมีบุคคลอื่นเป็นผู้รับประโยชน์ที่แท้จริง (ultimate shareholder) (เช่น ผู้ถือหุ้นมีสถานะเป็น holding company หรือ nominee account) ให้ระบุชื่อบุคคลที่เป็น ultimate shareholder และลักษณะการประกอบธุรกิจของบุคคลดังกล่าวด้วย

¹¹ จำนวนหุ้นที่จำหน่ายได้แล้วทั้งหมดของผู้ขอผ่อนผัน = จำนวนหุ้นสามัญ + หุ้นบุริมสิทธิ - หุ้นที่ซื้อคืนและยังคงค้างอยู่ ณ วันสิ้นเดือนของเดือนก่อนเดือนที่มีการยื่นคำขอผ่อนผันต่อสำนักงาน ก.ล.ต.

¹² สิทธิออกเสียงทั้งหมดของผู้ขอผ่อนผัน = สิทธิออกเสียงของหุ้นที่จำหน่ายได้แล้วทั้งหมดของผู้ขอผ่อนผัน

รายชื่อ	การถือหุ้นทางตรง		การถือหุ้นทางอ้อม	
	จำนวนหุ้น	สัดส่วนการถือหุ้น (ร้อยละ)	จำนวนหุ้น	สัดส่วนการถือหุ้น (ร้อยละ)
3. Positive Boom Limited	332,498,504 ⁽³⁾	8.53	-	-
4. นายแอนโทนี ฟรานซิส เพอร์นันเดส	1,600,000 ⁽⁴⁾	0.04	1,025,485,082 ⁽⁶⁾	26.31
5. นายคามารุดิน บิน เมอรานัน	2,000,000 ⁽⁵⁾	0.05		
6. Choi Chiu Fai, Stanley	-	-	332,498,504 ⁽⁷⁾	8.53
7. Permodalan Nasional Berhad	258,776,900 ⁽⁸⁾	6.64	-	-
8. Urusharta Jamaah	139,445,770	3.58	-	-
9. Aimia	121,474,409	3.12	-	-
10. Calvin Lau Chuen Yien	100,000,000	2.57	-	-

ที่มา: 247-7

- หมายเหตุ: (1) Tune Live Sdn. Bhd. ภายใต้การถือหุ้นโดย RHB Capital Nominees (Tempatan) Sdn. Bhd. และ HSBC Nominees (Tempatan) Sdn. Bhd.
- (2) Tune Air Sdn. Bhd. ภายใต้การถือหุ้นโดย HSBC Nominees (Tempatan) Sdn. Bhd.
- (3) Positive Boom Limited ภายใต้การถือหุ้นในชื่อ Positive Boom Limited และโดย Kenanga Nominees (Asing) Sdn. Bhd.
- (4) นายแอนโทนี ฟรานซิส เพอร์นันเดส ภายใต้การถือหุ้นโดย HSBC Nominees (Tempatan) Sdn. Bhd.
- (5) นายคามารุดิน บิน เมอรานัน ภายใต้การถือหุ้นโดย HSBC Nominees (Tempatan) Sdn. Bhd.
- (6) ถือโดยการตีความจากมาตรา 8 แห่งพระราชบัญญัติบริษัท 2016 ของประเทศมาเลเซีย ด้วยสัดส่วนการถือหุ้นมากกว่าร้อยละ 20 ใน Tune Live Sdn. Bhd. และ Tune Air Sdn. Bhd.
- (7) ถือโดยการตีความจากมาตรา 8 แห่งพระราชบัญญัติบริษัท 2016 ของประเทศมาเลเซีย ด้วยสัดส่วนการถือหุ้นมากกว่าร้อยละ 20 ใน Positive Boom Limited
- (8) ถือโดย Permodalan Nasional Berhad ผ่านกองทุนดังต่อไปนี้
- (i) Amanah Saham Bumiputera จำนวน 155,159,000 หุ้น
 - (ii) Amanah Saham Bumiputera 2 จำนวน 30,500,000 หุ้น
 - (iii) Amanah Saham Malaysia 2 – Wawasan จำนวน 20,000,000 หุ้น
 - (iv) Amanah Saham Malaysia จำนวน 18,498,000 หุ้น
 - (v) Amanah Saham Malaysia 3 จำนวน 14,639,100 หุ้น
 - (vi) ASN Umbrella For ASN Equity 3 จำนวน 8,022,200 หุ้น
 - (vii) Amanah Saham Nasional จำนวน 5,592,300 หุ้น
 - (viii) ASN Ambang (Mixed Asset Balanced) 1 จำนวน 5,109,100 หุ้น
 - (ix) ASN Equity 2 จำนวน 1,256,400 หุ้น

1.3.5. รายชื่อคณะกรรมการตามทะเบียนกรรมการล่าสุดของผู้ขอผ่อนผัน ณ วันที่ 29 ตุลาคม 2564

รายชื่อ	ตำแหน่ง
1. นายโบ ลิงแกม (ฮารุมาลิงแกม เอ/แอล คานากาลิงแกม)	กรรมการ
2. นายคามารุดิน บิน เมอรานัน	กรรมการ

ที่มา: 247-7

กรรมการผู้มีอำนาจลงนามของ AAA ได้แก่ นาย ทารุมาลิงแกม เอ/แอล คานากาลิงแกม และนายคามารูดิน บิน เมอรานัน โดยกรรมการคนใดคนหนึ่งลงลายมือชื่อ

1.4. คู่สัญญาที่ขอผ่อนผันการทำคำเสนอซื้อหลักทรัพย์ทั้งหมดของ บริษัทฯ โดยอาศัยมติที่ประชุมผู้ถือหุ้นของกิจการ (Whitewash) และความสัมพันธ์ที่เกี่ยวข้องกับการเสนอขายหุ้นที่ออกใหม่ในวงจำกัด (PP)

ชื่อ	บริษัท แอร์เอเชีย เอวิเอชั่น ลิมิเต็ด ("AAA") (ชื่อเดิมชื่อว่า "AirAsia Investment Limited")
ที่อยู่	Level 5(A), Main Office Tower, Financial Park Labuan Complex, Jalan Merdeka, 87000 Federal Territory of Labuan, Malaysia
ลักษณะการประกอบธุรกิจ	AAA เป็นบริษัทที่ประกอบธุรกิจบริหารจัดการเงินลงทุน (Investment Company) และเป็นบริษัทย่อยร้อยละ 100 ของ AirAsia Group Berhad ("AAGB") ซึ่งเป็นบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ Bursa ประเทศมาเลเซีย โดย AAA ถือหุ้นในบริษัทที่ดำเนินธุรกิจสายการบินภายใต้แบรนด์ "AirAsia" ในหลายประเทศ เช่น อินโดนีเซีย ฟิลิปปินส์ อินเดีย รวมถึงในปัจจุบันถือหุ้นร้อยละ 45 ใน TAA ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของ บริษัทฯ ที่ประกอบธุรกิจสายการบินแอร์เอเชียในประเทศไทย
ผู้ถือหุ้นรายใหญ่	AAGB ถือหุ้นร้อยละ 100 ของ AAA
กรรมการ	1. นายทารุมาลิงแกม เอ/แอล คานากาลิงแกม 2. นายคามารูดิน บิน เมอรานัน
จำนวนหุ้นที่จัดสรร	ไม่เกิน 4,457,142,857 หุ้น คิดเป็นสัดส่วนไม่เกินร้อยละ 45.12 ของจำนวนหุ้นที่ออกจำหน่ายได้แล้วทั้งหมดภายหลังจากการเพิ่มทุนโดยการออกและจัดสรรหุ้นสามัญให้แก่บุคคลในวงจำกัด (PP)
ความสัมพันธ์กับบริษัทฯ TAA และนักลงทุนรายอื่นในการปรับโครงสร้างครั้งนี้	ไม่เป็นบุคคลที่เกี่ยวข้องกันของบริษัทฯ ตามประกาศเรื่องรายการที่เกี่ยวข้องกัน ¹³ เนื่องจาก AAA มิได้มีฐานะเป็นบุคคลที่จะได้รับการเสนอให้เป็นผู้บริหารหรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัทฯ และได้เป็นนิติบุคคลที่มีผู้ถือหุ้นรายใหญ่หรือผู้มีอำนาจควบคุมเป็นบุคคลที่ได้รับการเสนอให้เป็นผู้บริหารหรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัทฯ ซึ่งปัจจุบัน AAA ถือหุ้นใน TAA ร้อยละ 45 ทั้งนี้ AAA ไม่ได้เป็นบุคคลตามมาตรา 258 ของพระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ พ.ศ. 2535 (และที่แก้ไขเพิ่มเติม) ("พรบ. หลักทรัพย์") ของนักลงทุนรายอื่น ไม่มีการถือหุ้นในบริษัทฯ โดยผู้ที่เกี่ยวข้องของ AAA และไม่ได้กระทำการร่วมกันกับนักลงทุนรายใหญ่บุคคลธรรมดา
หน้าที่ในการทำคำเสนอซื้อหลักทรัพย์	AAA จะมีสัดส่วนการถือหุ้นในบริษัทฯ คิดเป็นไม่เกินร้อยละ 45.12 ของจำนวนหุ้นที่ออกและจำหน่ายได้แล้วทั้งหมดของบริษัทฯ ภายหลังจากการเพิ่มทุนโดยการออกและจัดสรรหุ้นสามัญให้แก่บุคคลในวงจำกัด (PP) ซึ่งทำให้ AAA มีหน้าที่ต้องทำคำเสนอซื้อหลักทรัพย์ทั้งหมดของบริษัทฯ ตามประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุนที่ ทจ. 12/2554 เรื่องหลักเกณฑ์ เงื่อนไข และวิธีการในการเข้าถือหลักทรัพย์เพื่อครอบงำกิจการ ("ประกาศที่ ทจ. 12/2554") อย่างไรก็ตาม AAA ประสงค์จะขอผ่อนผันหน้าที่ในการทำคำเสนอซื้อหลักทรัพย์ทั้งหมดของบริษัทฯ โดยอาศัยมติที่ประชุมผู้ถือหุ้นของ บริษัทฯ (Whitewash) ต่อสำนักงาน ก.ล.ต. ตามประกาศสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ที่ สก. 29/2561 เรื่อง หลักเกณฑ์ในการขอผ่อนผันการทำคำเสนอซื้อหลักทรัพย์ทั้งหมดของกิจการ โดยอาศัยมติที่ประชุมผู้ถือหุ้นของกิจการ

1.5. คู่สัญญาอื่นๆ ที่ไม่มีหน้าที่ขอผ่อนผันการทำคำเสนอซื้อ และความสัมพันธ์ที่เกี่ยวข้องกับการเสนอขายหุ้นที่ออกใหม่ในวงจำกัด (PP)

1. ชื่อ	นายพิธาน องค์กรโษษิต
อาชีพ	ผู้บริหารและนักลงทุน
ประสบการณ์ทำงานและความรู้	เป็นผู้บริหารและนักลงทุนที่มีประสบการณ์และความเชี่ยวชาญ โดย
ความสามารถ	ปัจจุบันดำรงตำแหน่งเป็นรองประธานกรรมการ/ประธานเจ้าหน้าที่บริหารและกรรมการผู้จัดการ ของ รวมถึงเป็นผู้ถือหุ้นใหญ่ของบริษัท

¹³ ประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุนที่ ทจ. 21/2551 เรื่อง หลักเกณฑ์ในการทำรายการที่เกี่ยวข้องกัน (รวมที่แก้ไขเพิ่มเติม) และประกาศคณะกรรมการตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย เรื่อง การเปิดเผยข้อมูลและการปฏิบัติกรของบริษัทจดทะเบียนในรายการที่เกี่ยวข้องกัน พ.ศ. 2546 (รวมที่แก้ไขเพิ่มเติม) ("ประกาศเรื่องรายการที่เกี่ยวข้องกัน")

จำนวนหุ้นที่จัดสรร	เคซีอี อีเลคทรอนิกส์ จำกัด (มหาชน) ซึ่งเป็นบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ ไม่เกิน 362,049,116 หุ้น คิดเป็นสัดส่วนไม่เกินร้อยละ 3.7 ของจำนวนหุ้นที่จำหน่ายได้แล้วทั้งหมด ภายหลังจากการเพิ่มทุนโดยการออกและจัดสรรหุ้นสามัญให้แก่บุคคลในวงจำกัด (PP)
หน้าที่ในการทำคำเสนอซื้อ	นักลงทุนรายใหญ่บุคคลธรรมดาไม่มีหน้าที่ต้องทำคำเสนอซื้อหลักทรัพย์ทั้งหมดของบริษัทฯ ตามประกาศที่ ทจ. 12/2554 เนื่องจากถือหุ้นเพียงร้อยละ 3.7 ของจำนวนหุ้นที่ออกและจำหน่ายได้แล้วทั้งหมด ภายหลังจากการเพิ่มทุนโดยการออกและจัดสรรหุ้นสามัญให้แก่บุคคลในวงจำกัด (PP) และไม่มีการถือหุ้นในบริษัทฯ โดยผู้ที่เกี่ยวข้องหรือผู้ที่กระทำการร่วมกันกับนักลงทุนรายใหญ่บุคคลธรรมดาดังกล่าว
2. ชื่อ อาชีพ ประสบการณ์ทำงานและความรู้ ความสามารถ	นายปรินทร์ โฉนะโกลินทร์ ผู้บริหารและนักลงทุน เป็นผู้บริหารและนักลงทุนที่มีประสบการณ์และความเชี่ยวชาญ โดยปัจจุบันดำรงตำแหน่งเป็นกรรมการ ประธานกรรมการบริหาร และประธานเจ้าหน้าที่บริหาร รวมถึงเป็นผู้ถือหุ้นใหญ่ของบริษัท บริษัท แพลน บี มีเดีย จำกัด (มหาชน) ซึ่งเป็นบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ
จำนวนหุ้นที่จัดสรร หน้าที่ในการทำคำเสนอซื้อ	ไม่เกิน 150,947,980 หุ้น คิดเป็นสัดส่วนไม่เกินร้อยละ 1.5 ของจำนวนหุ้นที่ออกและจำหน่ายได้แล้วทั้งหมด ภายหลังจากการเพิ่มทุนโดยการออกและจัดสรรหุ้นสามัญให้แก่บุคคลในวงจำกัด (PP) นักลงทุนรายใหญ่บุคคลธรรมดาไม่มีหน้าที่ต้องทำคำเสนอซื้อหลักทรัพย์ทั้งหมดของบริษัทฯ ตามประกาศที่ ทจ. 12/2554 เนื่องจากถือหุ้นเพียงร้อยละ 1.5 ของจำนวนหุ้นที่ออกและจำหน่ายได้แล้วทั้งหมด ภายหลังจากการเพิ่มทุนโดยการออกและจัดสรรหุ้นสามัญให้แก่บุคคลในวงจำกัด (PP) และไม่มีการถือหุ้นในบริษัทฯ โดยผู้ที่เกี่ยวข้องหรือผู้ที่กระทำการร่วมกันกับนักลงทุนรายใหญ่บุคคลธรรมดาดังกล่าว
3. ชื่อ อาชีพ ประสบการณ์ทำงานและความรู้ ความสามารถ	นายบัณฑิต พิทักษ์สิทธิ์ ผู้บริหารและนักลงทุน เป็นผู้บริหารและนักลงทุนที่มีประสบการณ์และความเชี่ยวชาญ โดยปัจจุบันดำรงตำแหน่งเป็นประธานกรรมการบริหารกลุ่มบริษัท อีซูซุ สงวนไทย ประธานที่ปรึกษาบริษัท สยามคาร์เรนท์ จำกัด รวมถึงดำรงตำแหน่งกรรมการอิสระ ประธานคณะกรรมการบริหารความเสี่ยงและการพัฒนาอย่างยั่งยืน กรรมการตรวจสอบ และกรรมการสรรหาและพิจารณาคำตอบแทน ของบริษัท แลนด์ แอนด์ เฮ้าส์ จำกัด (มหาชน) ซึ่งเป็นบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ
จำนวนหุ้นที่จัดสรร	ไม่เกิน 14,607,869 หุ้น คิดเป็นสัดส่วนไม่เกินร้อยละ 0.1 ของจำนวนหุ้นที่ออกและจำหน่ายได้แล้วทั้งหมด ภายหลังจากการเพิ่มทุนโดยการออกและจัดสรรหุ้นสามัญให้แก่บุคคลในวงจำกัด (PP)

หน้าที่ในการทำคำเสนอซื้อ	นักลงทุนรายใหญ่บุคคลธรรมดาไม่มีหน้าที่ต้องทำคำเสนอซื้อ หลักทรัพย์ทั้งหมดของบริษัทฯ ตามประกาศที่ ทจ. 12/2554 เนื่องจาก ถือหุ้นเพียงร้อยละ 0.1 ของจำนวนหุ้นที่ออกและจำหน่ายได้แล้ว ทั้งหมด ภายหลังจากการเพิ่มทุนโดยการออกและจัดสรรหุ้นสามัญ ให้แก่บุคคลในวงจำกัด (PP) และไม่มีการถือหุ้นในบริษัทฯ โดยผู้ที่ เกี่ยวข้องหรือผู้ที่กระทำการร่วมกันกับนักลงทุนรายใหญ่บุคคล ธรรมดาดังกล่าว
4. ชื่อ อาชีพ ประสบการณ์ทำงานและความรู้ ความสามารถ จำนวนหุ้นที่จัดสรร	นางปิยะพร วิจิตพันธุ์ ผู้บริหารและนักลงทุน เป็นผู้บริหารและนักลงทุนที่มีประสบการณ์และความเชี่ยวชาญ โดย ปัจจุบันเป็นผู้บริหารของบริษัทในเครือเซ็นทรัล ไม่เกิน 14,607,869 หุ้น คิดเป็นสัดส่วนไม่เกินร้อยละ 0.1 ของจำนวน หุ้นที่ออกและจำหน่ายได้แล้วทั้งหมด ภายหลังจากการเพิ่มทุนโดย การออกและจัดสรรหุ้นสามัญให้แก่บุคคลในวงจำกัด (PP)
หน้าที่ในการทำคำเสนอซื้อ	นักลงทุนรายใหญ่บุคคลธรรมดาไม่มีหน้าที่ต้องทำคำเสนอซื้อ หลักทรัพย์ทั้งหมดของบริษัทฯ ตามประกาศที่ ทจ. 12/2554 เนื่องจาก ถือหุ้นเพียงร้อยละ 0.1 ของจำนวนหุ้นที่ออกและจำหน่ายได้แล้ว ทั้งหมด ภายหลังจากการเพิ่มทุนโดยการออกและจัดสรรหุ้นสามัญ ให้แก่บุคคลในวงจำกัด (PP) และไม่มีการถือหุ้นในบริษัทฯ โดยผู้ที่ เกี่ยวข้องหรือผู้ที่กระทำการร่วมกันกับนักลงทุนรายใหญ่บุคคล ธรรมดาดังกล่าว
5. ชื่อ อาชีพ ประสบการณ์ทำงานและความรู้ ความสามารถ	นายสุพล สุวรจิพร ผู้บริหารและนักลงทุน เป็นผู้บริหารและนักลงทุนที่มีประสบการณ์และความเชี่ยวชาญ โดย ปัจจุบันดำรงตำแหน่งเป็นกรรมการและผู้บริหารของบริษัท กรุงเทพ ชินดิติคส์ จำกัด และเป็นผู้ถือหุ้นของบริษัท เมโทรซิสเต็มส์คอร์ ปอเรชั่น จำกัด (มหาชน) ซึ่งเป็นบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ ฯ
จำนวนหุ้นที่จัดสรร	ไม่เกิน 14,607,869 หุ้น คิดเป็นสัดส่วนไม่เกินร้อยละ 0.1 ของจำนวน หุ้นที่ออกและจำหน่ายได้แล้วทั้งหมด ภายหลังจากการเพิ่มทุนโดย การออกและจัดสรรหุ้นสามัญให้แก่บุคคลในวงจำกัด (PP)
หน้าที่ในการทำคำเสนอซื้อ	นักลงทุนรายใหญ่บุคคลธรรมดาไม่มีหน้าที่ต้องทำคำเสนอซื้อ หลักทรัพย์ทั้งหมดของบริษัทฯ ตามประกาศที่ ทจ. 12/2554 เนื่องจาก ถือหุ้นเพียงร้อยละ 0.1 ของจำนวนหุ้นที่ออกและจำหน่ายได้แล้ว ทั้งหมด ภายหลังจากการเพิ่มทุนโดยการออกและจัดสรรหุ้นสามัญ ให้แก่บุคคลในวงจำกัด (PP) และไม่มีการถือหุ้นในบริษัทฯ โดยผู้ที่ เกี่ยวข้องหรือผู้ที่กระทำการร่วมกันกับนักลงทุนรายใหญ่บุคคล ธรรมดาดังกล่าว
6. ชื่อ อาชีพ	นายวรพจน์ อำนวยพล นักลงทุน

ประสบการณ์ทำงานและความรู้ความสามารถ	เป็นผู้บริหารและนักลงทุนที่มีประสบการณ์และความเชี่ยวชาญ โดยปัจจุบันเป็นผู้ถือหุ้นใหญ่ของบริษัท สกาย ไอซีที จำกัด (มหาชน) ซึ่งเป็นบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ
จำนวนหุ้นที่จัดสรร	ไม่เกิน 14,607,869 หุ้น คิดเป็นสัดส่วนไม่เกินร้อยละ 0.1 ของจำนวนหุ้นที่ออกและจำหน่ายได้แล้วทั้งหมด ภายหลังจากการเพิ่มทุนโดยการออกและจัดสรรหุ้นสามัญให้แก่บุคคลในวงจำกัด (PP)
หน้าที่ในการทำคำเสนอซื้อ	นักลงทุนรายใหญ่นักลงทุนรายใหญ่บุคคลธรรมดาไม่มีหน้าที่ต้องทำคำเสนอซื้อหลักทรัพย์ทั้งหมดของบริษัทฯ ตามประกาศที่ ทจ. 12/2554 เนื่องจากถือหุ้นเพียงร้อยละ 0.1 ของจำนวนหุ้นที่ออกและจำหน่ายได้แล้วทั้งหมด ภายหลังจากการเพิ่มทุนโดยการออกและจัดสรรหุ้นสามัญให้แก่บุคคลในวงจำกัด (PP) และไม่มีการถือหุ้นในบริษัทฯ โดยผู้ที่เกี่ยวข้องหรือผู้ที่กระทำการร่วมกันกับนักลงทุนรายใหญ่นักลงทุนรายใหญ่บุคคลธรรมดาดังกล่าว

ทั้งนี้ AAA และนักลงทุนต่าง ๆ (ซึ่งถือเป็นบุคคลในวงจำกัด) ทั้ง 6 รายข้างต้น และผู้จองซื้อหุ้นกู้แปลงสภาพ ไม่ได้เป็นบุคคลที่เกี่ยวข้องกันกับบริษัทฯ ตามประกาศเรื่องรายการที่เกี่ยวข้องกัน¹⁴ เนื่องจากนักลงทุนดังกล่าวมิได้มีฐานะเป็นบุคคลที่จะได้รับการเสนอให้เป็นผู้บริหารหรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัทฯ และมิได้เป็นนิติบุคคลที่มีผู้ถือหุ้นรายใหญ่หรือผู้มีอำนาจควบคุมเป็นบุคคลที่ได้รับการเสนอให้เป็นผู้บริหารหรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัทฯ นอกจากนี้ AAA และ นักลงทุนต่าง ๆ ทั้ง 6 ราย และผู้จองซื้อหุ้นกู้แปลงสภาพข้างต้น ไม่ได้มีความสัมพันธ์ซึ่งกันและกันตามมาตรา 258 ของพระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ พ.ศ. 2535 (และที่แก้ไขเพิ่มเติม) ("พรบ. หลักทรัพย์ฯ") และไม่ได้มีความสัมพันธ์ซึ่งกันและกันหรือพฤติกรรมที่เข้าลักษณะเป็นการกระทำร่วมกับบุคคลอื่นตามประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุน ที่ ทจ. 7/2552 แต่อย่างใด

1.6. ข้อมูล บริษัทฯ และบริษัทย่อย (AAV และ TAA)

รายละเอียดตามเอกสารแนบ 1

1.7. ข้อมูลผู้ขอผ่อนผัน (AAA และ AAGB)

รายละเอียดตามเอกสารแนบ 2

1.8. เงื่อนไขและราคาการเข้าทำรายการ

เงื่อนไขในการเสนอขายหุ้นที่ออกใหม่ให้แก่บุคคลในวงจำกัด (Private Placement) ในครั้งนี้มีรายละเอียดที่เกี่ยวข้องที่ผู้ถือหุ้นต้องอนุมัติทั้งสิ้น 8 วาระ (วาระที่ 1 - วาระที่ 8) เนื่องจากทั้ง 8 วาระดังกล่าวเป็นวาระที่เกี่ยวข้องและเป็นเงื่อนไขซึ่งกันและกัน โดยหากวาระใดวาระหนึ่งไม่ได้รับการอนุมัติจะถือว่าวาระอื่นที่ได้รับอนุมัติแล้วเป็นอันยกเลิก และจะไม่มีการพิจารณา วาระอื่น ๆ ต่อไป

1.9. สรุปสาระสำคัญของร่างสัญญาที่เกี่ยวข้อง

1.9.1. สรุปร่างสัญญาจองซื้อหุ้นเพิ่มทุนกับกิจการ (Share Subscription Agreement)

ร่างสัญญาจองซื้อหุ้นเพิ่มทุนกับกิจการ ("Share Subscription Agreement") (ฉบับเดือน ตุลาคม 2564)

¹⁴ ประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุนที่ ทจ. 21/2551 เรื่อง หลักเกณฑ์ในการทำรายการเกี่ยวข้องกัน (รวมที่แก้ไขเพิ่มเติม) และประกาศคณะกรรมการตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย เรื่อง การเปิดเผยข้อมูลและการปฏิบัติการของบริษัทจดทะเบียนในรายการที่เกี่ยวข้องกัน พ.ศ. 2546 (รวมที่แก้ไขเพิ่มเติม) ("ประกาศเรื่องรายการที่เกี่ยวข้องกัน")

ลำดับ	หัวข้อ	รายละเอียด
1	คู่สัญญา	บริษัทฯ AAA และ กลุ่มผู้ลงทุน (กลุ่มผู้ลงทุน หมายถึง นายพิธาน นายปรินทร์ นายบัณฑิต นางปิยะพร นายสุพล และ นายวรพจน์)
2	ลักษณะของสัญญา	บริษัทฯ จะออกและจัดสรรหุ้นสามัญเพิ่มทุนให้แก่บุคคลในวงจำกัด (Private Placement) จำนวนไม่เกิน 5,028,571,429 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้ หุ้นละ 0.10 บาท ให้แก่ AAA และกลุ่มผู้ลงทุน โดย AAA และกลุ่มผู้ลงทุนจะเข้าซื้อและชำระค่าหุ้นสามัญเพิ่มทุนจัดสรรดังกล่าวจากบริษัทฯ
3	ราคา และการชำระเงิน	ราคาเสนอขายหุ้นละ 1.75 บาท
4	วันซื้อขายหุ้น	14 ธันวาคม 2564
5	เงื่อนไขบังคับก่อน	เงื่อนไขบังคับก่อนแต่ละเงื่อนไขมีความสัมพันธ์ระหว่างกันซึ่ง AAA และกลุ่มผู้ลงทุนจะมีภาระหน้าที่ที่ต้องเมื่อเป็นไปตามเงื่อนไขต่างๆ เช่น 1. คำรับรองของผู้ออกหลักทรัพย์เป็นจริง แม่นยำ และถูกต้อง ในวันซื้อขายหุ้น และผู้ออกหลักทรัพย์ปฏิบัติตามภาระผูกพันทั้งหมดที่จะต้องดำเนินการภายในวันซื้อขายหุ้น 2. สำเนาเอกสารรับรองการอนุมัติการออกหุ้นสามัญเพิ่มทุนและการดำเนินการตามแผนปรับโครงสร้างกิจการได้ถูกส่งให้ AAA และกลุ่มผู้ลงทุนก่อนวันซื้อขายหุ้น 3. บริษัทฯ ได้รับการอนุมัติจากสำนักงาน ก.ล.ต. และที่ประชุมวิสามัญผู้ถือหุ้น ในการออกหุ้นสามัญเพิ่มทุนให้แก่บุคคลในวงจำกัด (PP) ในราคาต่ำ และการขอผ่อนผัน whitewash รวมถึงข้อกำหนดต่างๆ ตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง 4. ความสำเร็จของแผนการปรับโครงสร้าง TAA ซึ่งได้แก่ a) การที่บริษัทฯ ได้รับเงินกู้ยืมจำนวน 3,900 ล้านบาทจาก BBL b) บริษัทฯ เข้าซื้อหุ้นเพิ่มทุนที่ออกใหม่ ของ TAA 3,900 ล้านบาท ซึ่งจะทำให้สัดส่วนการถือหุ้นของบริษัทฯ ใน TAA เพิ่มขึ้นจากเดิมเป็นร้อยละ 69.2 ของจำนวนหุ้นทั้งหมดของ TAA c) TAA ชำระคืนหนี้ต่างๆ ให้กับกลุ่มบริษัทของ AAGB จำนวนประมาณ 3,900 ล้านบาท 5. แผนการปรับโครงสร้างกิจการของบริษัทฯ ได้รับการอนุมัติจากที่ประชุมวิสามัญผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ ในวันที่ 26 พฤศจิกายน 2564 6. North Haven Keystone Company Limited ตกลงขายหุ้นของ TAA จำนวนทั้งสิ้น ร้อยละ 30.8 ของจำนวนหุ้นทั้งหมดของ TAA ให้ บริษัทฯ (หุ้นดังกล่าว North Haven Keystone Company Limited จะได้มาจากแผนการปรับโครงสร้างของกิจการ) 7. BBL และ NHTPE เข้าซื้อหุ้นกู้แปลงสภาพที่บริษัทฯ ออกให้ มูลค่ารวมทั้งสิ้น 2,200 ล้านบาท โดยสามารถแปลงสภาพเป็นหุ้นสามัญของบริษัทฯ ได้ที่ราคา 1.75 บาทต่อหุ้น 8. ข้อบังคับของบริษัทฯ ในการขายสัดส่วนข้อจำกัดการถือหุ้นของบุคคลที่มีได้มี สัญชาติไทย ได้รับการอนุมัติและแก้ไข เพื่อให้ AAA สามารถซื้อหุ้นตามแผนการปรับโครงสร้างได้

ที่มา: ร่างสัญญาจองซื้อหุ้นเพิ่มทุนของบริษัทฯ ระหว่าง บริษัทฯ AAA และกลุ่มผู้ลงทุน

หมายเหตุ: ร่างสัญญาข้างต้นยังเป็นเพียงร่างฉบับล่าสุดที่ยังไม่มีข้อผูกมัดตามกฎหมาย ซึ่งอยู่ระหว่างการเจรจาต่อรองและอาจเปลี่ยนแปลงได้ในอนาคต

1.9.2. สรุปร่างสัญญาซื้อขายหุ้นของ TAA (Share Purchase Agreement)

ร่างสัญญาซื้อขายหุ้นของ TAA (“Share Purchase Agreement”) (ฉบับเดือน พฤศจิกายน 2564)

ลำดับ	หัวข้อ	รายละเอียด
1	คู่สัญญา	บริษัทฯ (“ผู้ซื้อ”) และ North Haven Keystone Company Limited (“ผู้ขาย”)
2	ลักษณะของสัญญา	บริษัทฯ จะซื้อหุ้นของ TAA จำนวน 19,600,000 หุ้น ในราคาซื้อหุ้น หุ้นละ 199 บาท รวมประมาณ 3,900 ล้านบาท จาก North Haven Keystone Company Limited โดย North Haven Keystone Company Limited อยู่ระหว่างการดำเนินการเข้าซื้อหุ้น TAA ร้อยละ 30.8 จาก AAA
3	ราคา และการชำระเงิน	สกุลเงินดอลลาร์ที่เทียบเท่ากับ 3,900 ล้านบาท
4	จำนวนหุ้นที่ซื้อขาย	19,600,000 หุ้น
5	วันซื้อขายหุ้น	คาดว่าจะเกิดขึ้นภายในไตรมาส 1 ปี 2565
6	เงื่อนไขบังคับก่อน	หน้าที่ของคู่สัญญาในการชำระราคาและส่งมอบหุ้นของ TAA จะเกิดขึ้นหากเงื่อนไขบังคับก่อนตามที่กำหนดไว้ในสัญญาได้มีการปฏิบัติตามหรือได้รับการผ่อนผัน (แล้วแต่กรณี) ซึ่งเงื่อนไขบังคับก่อนที่สำคัญรวมถึง - North Haven Keystone Company Limited ต้องมีกรรมสิทธิ์ในหุ้น TAA สมบูรณ์ตามกฎหมาย และ AAA ได้ชำระค่าหุ้นเพิ่มทุนให้แก่บริษัทฯ แล้ว - รายการต่อไปนี้ต้องได้รับการอนุมัติ ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของการปรับโครงสร้างในที่ประชุมวิสามัญผู้ถือหุ้นของ AAV : (ก) การกู้ยืมเงินของ AAV จาก BBL จำนวน 3,900 ล้านบาท; (ข) การเพิ่มทุนให้กับ TAA จำนวน 3,900 ล้านบาทโดย AAV (ค) การชำระหนี้ของ TAA ให้กับบริษัทในกลุ่ม AirAsia Group Berhad จำนวน 3,900 ล้านบาทหรือเทียบเท่าในสกุลเงินอื่น (ง) การออกหุ้นใหม่ของ AAV ให้กับ AAA และผู้ลงทุนรายอื่น (จ) การออกหุ้นกู้แปลงสภาพที่ออกใหม่ให้กับ BBL และ North Haven Thai Private Equity L.P. และ (ก) การทำธุรกรรมครั้งนี้ - การออกหุ้นเพิ่มทุนของ AAV ให้กับ AAA ในราคาหุ้นละ 1.75 บาท โดยต้องได้รับเงินจองซื้อไม่ต่ำกว่า 7,800 ล้านบาทเสร็จสิ้น - ได้รับการอนุมัติทั้งหมดจากหน่วยงานของรัฐใดๆ ที่จำเป็นในการอนุญาตให้การทำธุรกรรมโดย AAV ให้เสร็จสมบูรณ์

ที่มา: ร่างสัญญาซื้อขายหุ้นของ TAA ระหว่าง บริษัทฯ และ North Haven Keystone Company Limited

หมายเหตุ: ร่างสัญญาข้างต้นยังเป็นเพียงร่างฉบับล่าสุดที่ยังไม่มีข้อผูกมัดตามกฎหมาย ซึ่งอยู่ระหว่างการเจรจาต่อรองและอาจเปลี่ยนแปลงได้ในอนาคต

1.9.3. สรุปร่างสัญญาซื้อหุ้นกู้แปลงสภาพของบริษัทฯ (Subscription Agreement)

ร่างสัญญาซื้อหุ้นกู้แปลงสภาพของบริษัทฯ (“Subscription Agreement”) (ฉบับเดือน พฤศจิกายน 2564)

ลำดับ	หัวข้อ	รายละเอียด
1	คู่สัญญา	บริษัทฯ (“ผู้ออกหุ้นกู้”) BBL และ NHTPE (เรียกรวมกันว่า “ผู้จองซื้อ”)
2	ลักษณะของสัญญา	บริษัทฯ จะออกหุ้นกู้แปลงสภาพหุ้นกู้แปลงสภาพ ประเภทไม่ด้อยสิทธิและไม่มีหลักประกัน จำนวน 2,200,000,000 บาท ครบกำหนดไถ่ถอนปี 2566 โดยมีเงื่อนไขบังคับการแปลงสภาพหากไม่มีการใช้สิทธิแปลงสภาพภายในวันครบกำหนด หุ้นกู้จะเปลี่ยนเป็นหุ้นสามัญของผู้ถือหุ้นที่ชำระเต็มมูลค่าแล้ว ในราคาแปลงสภาพที่ 1.75 บาทต่อหุ้น
3	เงินต้นรวมของหุ้นกู้แปลงสภาพ	2,200 ล้านบาท

ลำดับ	หัวข้อ	รายละเอียด
4	จำนวนหน่วย	2,200,000 หน่วย
5	อัตราส่วนการแปลงสภาพ	หุ้นกู้แปลงสภาพ 0.00175 หน่วยแปลงเป็นหุ้นสามัญได้ 1 หุ้น
6	ราคาแปลงสภาพ	1.75 บาทต่อหุ้น
7	วันซื้อขายหุ้น	วันที่ 14 ธันวาคม 2564 หรือภายหลังจากนั้น
8	นักลงทุนที่ได้รับจัดสรร	1. ธนาคาร กรุงเทพ จำกัด (มหาชน) มูลค่ารวมทั้งสิ้นไม่เกิน 1,200 ล้านบาท และ 2. NHTPE ซึ่งเป็นกองทุนส่วนบุคคล บริหารจัดการโดย Morgan Stanley มูลค่ารวมทั้งสิ้นไม่เกิน 1,000 ล้านบาท
9	เงื่อนไขบังคับก่อน	หน้าที่ของนักลงทุนที่จะเข้าจองซื้อและชำระเงินค่าหุ้นกู้แปลงสภาพจะเกิดขึ้นหากเงื่อนไขบังคับก่อนตามที่กำหนดไว้ในสัญญาได้มีการปฏิบัติตามหรือได้รับการผ่อนผัน (แล้วแต่กรณี) 1. คำรับรองของผู้ออกหุ้นกู้เป็นจริง แม่นยำ และถูกต้อง ในวันออกหุ้นกู้และผู้ออกหุ้นกู้ปฏิบัติตามภาระผูกพันทั้งหมดที่จะต้องดำเนินการภายในวันออกหุ้นกู้ 2. ได้รับการอนุมัติจากองค์กรและการอนุมัติและผ่อนผันด้านกฎระเบียบทั้งหมดสำหรับ: (ก) การปรับโครงสร้าง TAA (ข) การออกหุ้นเพิ่มทุน รวมทั้งการอนุมัติของคณะกรรมการ ก.ล.ต. ในการจัดสรรหุ้นให้แก่บุคคลเฉพาะเจาะจง และการขอผ่อนผันที่จำเป็น และ (ค) การเข้าซื้อ 19,600,000 หุ้นใน TAA โดยผู้ออกหุ้นกู้จาก North Haven Keystone Company Limited ซึ่งได้รับการพิจารณาในการปรับโครงสร้างหนี้ 3. ความสำเร็จของแผนการปรับโครงสร้าง TAA ซึ่งได้แก่ ก) การที่บริษัทฯ ได้รับเงินกู้ยืมจำนวน 3,900 ล้านบาทจาก BBL ข) บริษัทฯ เข้าซื้อหุ้นเพิ่มทุนที่ออกใหม่ของ TAA 3,900 ล้านบาท ซึ่งจะทำให้สัดส่วนการถือหุ้นของบริษัทฯ ใน TAA เพิ่มขึ้นจากเดิมเป็นร้อยละ 69.2 ของจำนวนหุ้นทั้งหมดของ TAA ค) TAA ชำระคืนหนี้ต่างๆ ให้กับกลุ่มบริษัทของ AAGB จำนวนประมาณ 3,900 ล้านบาท 4. การแก้ไขข้อบังคับเพื่อรองรับการแปลงสภาพหุ้นกู้แปลงสภาพ เป็นต้น

ที่มา: ร่างสัญญาซื้อหุ้นกู้แปลงสภาพของบริษัทฯ ระหว่าง บริษัทฯ BBL และ NHTPE
หมายเหตุ: ร่างสัญญาข้างต้นยังเป็นเพียงร่างฉบับล่าสุดที่ยังไม่มีข้อผูกมัดตามกฎหมาย ซึ่งอยู่ระหว่างการเจรจาต่อรองและอาจเปลี่ยนแปลงได้ในอนาคต

1.9.4. สรุปสัญญาระหว่างผู้ถือหุ้น (Shareholders' Agreement)

สัญญาระหว่างผู้ถือหุ้นของ TAA (Shareholders' Agreement) (เมื่อวันที่ 14 กุมภาพันธ์ 2555)

ลำดับ	หัวข้อ	รายละเอียด
1	คู่สัญญา	AAA AAB บริษัทฯ และ TAA
2	ลักษณะของสัญญา	บริษัทฯ ได้เข้าทำสัญญาระหว่าง AAA AAB ซึ่งเป็นผู้ให้บริการสายการบินแอร์เอเชียในประเทศไทย และ TAA เมื่อวันที่ 14 กุมภาพันธ์ 2555 เพื่อกำหนดเงื่อนไขของ TAA ซึ่งได้แก่ การให้บริการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศและการให้บริการเสริมอื่น ๆ โดยมีฐานการประกอบธุรกิจในประเทศไทย เส้นทางการบินในประเทศไทยและเส้นทางการบินนอกประเทศที่มีจุดเริ่มต้นจากประเทศไทย และไม่มีบริการที่ไม่จำเป็น (No Frills) โดยธุรกิจของ TAA ต้องใช้รูปแบบธุรกิจของแอร์เอเชียแต่เพียงผู้เดียวเท่านั้น เว้นแต่จะมีการตกลงเป็นอย่างอื่น ซึ่ง TAA ต้องได้รับอนุมัติและได้รับใบอนุญาตให้เป็นผู้ประกอบการให้บริการขนส่งทางอากาศ โดยคู่สัญญาต้องร่วมกันรับผิดชอบในการได้มาซึ่งการได้รับอนุญาต และใบอนุญาตที่จำเป็นในการประกอบธุรกิจการเดินอากาศในประเทศไทย ทั้งนี้ กิจการ มีหน้าที่รักษาการ

ลำดับ	หัวข้อ	รายละเอียด
		อนุญาตหรือใบอนุญาตดังกล่าว โดยคู่สัญญาตกลงกันว่า TAA จะต้องว่าจ้าง AAB เพื่อให้บริการที่จำเป็น และโครงสร้างพื้นฐานแก่ TAA บนเงื่อนไขทางการค้าทั่วไป นอกจากนี้ คู่สัญญาได้ตกลงกันว่า TAA และ AAB จะต้องเข้าทำสัญญาให้ความช่วยเหลือทางเทคนิค และการบริหารจัดการระหว่างกันในอนาคต โดยในสัญญาดังกล่าว AAB ต้องให้ความช่วยเหลือทางเทคนิคและการบริหารจัดการที่จำเป็นแก่ TAA
3	การถือหุ้น	ผู้ถือหุ้นอาจถือหุ้นของตนบางส่วนหรือทั้งหมดให้แก่บริษัทใด ๆ ในเครือของตนได้ โดยส่งหนังสือบอกกล่าวให้ผู้ถือหุ้นอื่นทราบล่วงหน้า ในกรณีที่ผู้ถือหุ้นมีความประสงค์จะขายหุ้นของตนใน TAA ให้แก่บุคคลภายนอก จะต้องมีการแจ้งให้ผู้ถือหุ้นอื่นฝ่ายหนึ่ง หากผู้ถือหุ้นอีกฝ่ายหนึ่งแจ้งให้ผู้ถือหุ้นทราบตนมีความประสงค์ที่จะขายหุ้นของตนบางส่วนหรือทั้งหมดด้วย ผู้ถือหุ้นต้องใช้ความพยายามอย่างเต็มที่ในการดำเนินการให้บุคคลภายนอกซื้อหุ้นของผู้ถือหุ้นอีกฝ่ายหนึ่งบางส่วนหรือทั้งหมดนั้นด้วย โดยเป็นไปตามสัดส่วนของจำนวนหุ้นที่จะขาย
4	การไม่แข่งขัน ^{1/}	ผู้ถือหุ้นแต่ละฝ่ายตกลงที่จะไม่เข้าไปเกี่ยวข้องกับธุรกิจใด ๆ ซึ่งดำเนินการในประเทศไทย อันเป็นการแข่งขันโดยตรงหรือมีลักษณะเป็นการแข่งขันกับธุรกิจของ TAA และจะไม่ก่อตั้งหรือช่วยเหลือในการก่อตั้งนิติบุคคลใด ๆ ที่แข่งขันโดยตรงหรือมีลักษณะที่จะเป็นการแข่งขันกับธุรกิจของ TAA ในประเทศไทยหรือมาเลเซีย เว้นแต่เป็นกรณีเส้นทางการบินของ TAA และ AAB ที่เริ่มต้นจากและสิ้นสุดลงในประเทศซึ่งเป็นที่ตั้งของแต่ละบริษัทดังกล่าว โดยไม่มีจุดเชื่อมต่อ นอกจากนี้ คู่สัญญาตกลงที่จะไม่ดำเนินธุรกิจใด ๆ อันเป็นการแข่งขันโดยตรงหรือโดยอ้อมกับธุรกิจที่คู่สัญญาฝ่ายใด ๆ ในสัญญาระหว่างผู้ถือหุ้นของ TAA ดำเนินการอยู่ในประเทศไทยหรือมาเลเซีย เป็นระยะเวลา 3 ปีนับแต่มีการเลิกสัญญา
5	การบอกเลิกสัญญา	คู่สัญญาอาจบอกเลิกสัญญาได้เมื่อ (1) มีการทำข้อตกลงเป็นลายลักษณ์อักษรระหว่างคู่สัญญา (2) AAA หรือ บริษัทฯ พร้อมด้วยบริษัทในเครือของแต่ละฝ่าย ถือหุ้นรวมกันเป็นจำนวนทั้งสิ้นน้อยกว่าร้อยละ 20 ของทุนจดทะเบียนของ TAA (3) คู่สัญญาไม่มีสิทธิและหน้าที่ใด ๆ ต่อไปภายใต้สัญญานี้ อันเป็นผลมาจากการที่คู่สัญญาและบริษัทในเครือของตนไม่ได้ถือหุ้นใด ๆ ใน TAA อีกต่อไป (4) มีมติพิเศษให้เลิกกิจการของ TAA หรือมีการดำเนินการให้ TAA ต้องมีการชำระบัญชี หรือ (5) นำหุ้น TAA เข้าจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

ที่มา: สัญญาระหว่างผู้ถือหุ้น ระหว่าง AAA AAB บริษัทฯ และ TAA

หมายเหตุ: 1/ ทั้งนี้ AAA AAGB บริษัทฯ และ TAA จะเข้าทำสัญญาระทำการ (Undertaking Agreement) โดยมีเนื้อหาที่เหมือนกันกับข้อความดังกล่าวในสัญญาระหว่างผู้ถือหุ้นของ TAA (Shareholders' Agreement) เพื่อให้หลักการไม่แข่งขันใช้บังคับภายหลังจากสัญญาระหว่างผู้ถือหุ้นของ TAA (Shareholders' Agreement) ได้มีการยกเลิกไปแล้ว รายละเอียดสรุปสัญญาดังกล่าวอยู่ในหัวข้อถัดไป

1.9.5. สรุปร่างสัญญาระทำการ (Undertaking Agreement)

ร่างสัญญาระทำการ (Undertaking Agreement) (ฉบับเดือน ตุลาคม 2564)

ลำดับ	หัวข้อ	รายละเอียด
1	คู่สัญญา	AAA AAGB บริษัทฯ และ TAA
2	ลักษณะของสัญญา	คู่สัญญาเป็นกลุ่มคู่สัญญาในสัญญาระหว่างผู้ถือหุ้นของ TAA ฉบับแก้ไขและปรับปรุงใหม่ ลงวันที่ 14 กุมภาพันธ์ 2555 ("Shareholders' Agreement")

ลำดับ	หัวข้อ	รายละเอียด
		โดยเนื่องจากการปรับโครงสร้างการถือหุ้นของ AAV และ TAA TAA จะกลายเป็นบริษัทย่อยที่ AAV ถือหุ้นทั้งหมด และด้วยเหตุนี้ Shareholders' Agreement จะถูกยกเลิก ทั้งนี้คู่สัญญาต้องการให้ดำรงเงื่อนไขบางประการของ Shareholders' Agreement เพื่อดำเนินการระหว่างกันต่อไป คู่สัญญาแต่ละฝ่ายตกลงกันว่าตราบไคที่ AAA หรือสมาชิกของกลุ่ม AAGB ถือหุ้นไม่น้อยกว่าร้อยละ 10 ของจำนวนหุ้นที่จำหน่ายได้แล้วทั้งหมดใน AAV ผู้ถือหุ้นแต่ละฝ่ายตกลงที่จะไม่เข้าไปเกี่ยวข้องกับธุรกิจใด ๆ ซึ่งดำเนินการในประเทศไทย อันเป็นการแข่งขันโดยตรงหรือมีลักษณะเป็นการแข่งขันกับธุรกิจของ TAA และจะไม่ก่อตั้งหรือช่วยเหลือในการก่อตั้งนิติบุคคลใด ๆ ที่แข่งขันโดยตรงหรือมีลักษณะที่จะเป็นการแข่งขันกับธุรกิจของ TAA ในประเทศไทยหรือมาเลเซีย เว้นแต่เป็นกรณีเส้นทางการบินของ TAA และ AAGB ที่เริ่มต้นจากและสิ้นสุดลงในประเทศซึ่งเป็นที่ตั้งของแต่ละบริษัทดังกล่าวโดยไม่มีจุดเชื่อมต่อ

ที่มา: ร่างสัญญากระทำการ ระหว่าง AAA AAGB บริษัทฯ และ TAA

หมายเหตุ: ร่างสัญญาข้างต้นยังเป็นเพียงร่างฉบับล่าสุดที่ยังไม่มีข้อผูกมัดตามกฎหมาย ซึ่งอยู่ระหว่างการเจรจาต่อรองและอาจเปลี่ยนแปลงได้ในอนาคต

2. ผลกระทบต่อผู้ถือหุ้น (Dilution Effect)

หากที่ประชุมวิสามัญผู้ถือหุ้นครั้งที่ 1/2564 มีมติอนุมัติ 1) การจัดสรรหุ้นสามัญเพิ่มทุนตามสัดส่วนการถือหุ้นเดิมตามสัดส่วน (Right Offering) จำนวนไม่เกิน 1,714,285,714 หุ้น (ในสัดส่วน 5.7625 หุ้นเดิมต่อ 1 หุ้นใหม่) มูลค่าหุ้นที่ตราไว้ 0.10 บาท ต่อหุ้น ในราคาจองซื้อหุ้นละ 1.75 บาทต่อหุ้น 2) การจัดสรรหุ้นสามัญเพิ่มทุนให้แก่บุคคลในวงจำกัด (Private Placement) จำนวนไม่เกิน 5,028,571,429 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้ หุ้นละ 0.10 บาท โดยกำหนดราคาเสนอขายไว้อย่างชัดเจนในราคาหุ้นละ 1.75 บาท ให้แก่ AAA และ กลุ่มนักลงทุน และ 3) การออกหุ้นสามัญเพิ่มทุนจากการแปลงสภาพ ของหุ้นกู้แปลงสภาพซึ่งเสนอขายให้แก่บุคคลในวงจำกัด (PP) (รวมเรียกว่า “การเพิ่มทุนฯ”) จะทำให้ผู้ถือหุ้นเดิมได้รับผลกระทบต่อสัดส่วนการถือหุ้น ดังนี้:

ผู้ถือหุ้น	สัดส่วนการถือหุ้น ปัจจุบัน (ณ วันที่ 2 พ.ย. 64)		กรณีที่ 1 ^{1/}		กรณีที่ 2 ^{2/}		กรณีที่ 3 ^{3/}	
	จำนวนหุ้น (ล้านหุ้น)	ร้อยละ	จำนวนหุ้น (ล้านหุ้น)	ร้อยละ	จำนวนหุ้น (ล้านหุ้น)	ร้อยละ	จำนวนหุ้น (ล้านหุ้น)	ร้อยละ
นายบรรพพลฐ์	1,965.09	40.52	1,965.09	19.89	1,965.09	16.95	1,965.09	15.29
AAA	-	-	4,457.14 ^{5/}	45.12	5,230.62 ^{6/}	45.12	5,230.62	40.71
BBL	-	-	362.05 ^{5/}	3.66	424.88 ^{6/}	3.66	424.88	3.31
นายพิธาน	-	-	150.95 ^{5/}	1.53	177.14 ^{6/}	1.53	177.14	1.38
นายปรินทร์	-	-	14.61 ^{5/}	0.15	17.14 ^{6/}	0.15	17.14	0.13
นายบัณฑิต	-	-	14.61 ^{5/}	0.15	17.14 ^{6/}	0.15	17.14	0.13
นางปิยะพร	-	-	14.61 ^{5/}	0.15	17.14 ^{6/}	0.15	17.14	0.13
นายสุพล	-	-	14.61 ^{5/}	0.15	17.14 ^{6/}	0.15	17.14	0.13
นายวรพจน์	-	-	-	-	-	-	685.71 ^{7/}	5.34
NHTPE	-	-	-	-	-	-	571.43 ^{7/}	4.45
ผู้ที่ใช้ RO เกินสิทธิ ^{4/}	-	-	-	-	841.65 ^{8/}	7.26	841.65	6.55
ผู้ถือหุ้นอื่น	2,884.91	59.48	2,884.91	29.20	2,884.91	24.89	2,884.91	22.45
รวม	4,850.00	100.00	9,878.57	100.00	11,592.86	100.00	12,850.00	100.00

ตารางที่ 1: ผลกระทบต่อผู้ถือหุ้น (Dilution Effect)

ที่มา: บริษัทฯ

หมายเหตุ:

- 1/ กรณีที่ 1: ภายหลังการเพิ่มทุนโดยการออกและเสนอขายหุ้นสามัญเพิ่มทุนให้แก่บุคคลในวงจำกัด (PP)
- 2/ กรณีที่ 2: ภายหลังการเพิ่มทุนโดยการออกและเสนอขายหุ้นสามัญเพิ่มทุนให้แก่บุคคลในวงจำกัด (PP) และให้แก่ผู้ถือหุ้นเดิมตามสัดส่วนการถือหุ้น (RO) ในกรณีที่ผู้ถือหุ้นเดิมไม่ได้ใช้สิทธิในการเพิ่มทุนตามสัดส่วนการถือหุ้น แต่มีผู้ที่ใช้ RO เกินสิทธิซื้อหุ้นเพิ่มทุนที่เหลืออยู่ ทั้งจำนวน ทั้งนี้ ตามข้อบังคับฉบับแก้ไขใหม่ของบริษัทฯ ที่ขยายสัดส่วนข้อจำกัดการถือหุ้นของบุคคลที่มีได้มีสัญชาติไทย เพื่อรองรับการที่บุคคลที่มีได้มีสัญชาติไทยจะได้รับจัดสรรหุ้นสามัญเพิ่มทุน และหุ้นสามัญเพิ่มทุนจากการแปลงสภาพของหุ้นกู้แปลงสภาพ ตามมติที่ประชุมวิสามัญผู้ถือหุ้นครั้งที่ 1/2564 โดยเมื่อรวมกับสัดส่วนการถือหุ้นของบุคคลที่มีได้มีสัญชาติไทยเดิมแล้วจะต้องไม่เกินกว่าร้อยละ 48.17 ของจำนวนหุ้นที่จำหน่ายได้แล้วทั้งหมดของบริษัทฯ (“ข้อบังคับฉบับแก้ไขใหม่”) ดังนั้น AAA สามารถใช้สิทธิจองซื้อหุ้น RO เกินสิทธิได้ไม่เกิน 353.66 ล้านหุ้น หรือสัดส่วนการถือหุ้นรวมแล้วไม่เกินร้อยละ 48.17 ของจำนวนหุ้นที่จำหน่ายได้แล้วทั้งหมดของบริษัทฯ ทำให้หุ้น RO ภายหลังจากใช้สิทธิจองซื้อหุ้น RO เกินสิทธิของ AAA จะมีจำนวนคงเหลือ 487.99 ล้านหุ้นหรือ ร้อยละ 4.21
- 3/ กรณีที่ 3: ภายหลังการเพิ่มทุนโดย 1) การจัดสรรหุ้นสามัญเพิ่มทุนให้แก่บุคคลในวงจำกัด (PP) 2) การจัดสรรหุ้นสามัญเพิ่มทุนตามสัดส่วนการถือหุ้น และ 3) การออกหุ้นสามัญเพิ่มทุนจากการแปลงสภาพของหุ้นกู้แปลงสภาพซึ่งเสนอขายให้แก่บุคคลในวงจำกัด (PP) ในกรณีที่ผู้ถือหุ้นเดิมไม่ได้ใช้สิทธิในการเพิ่มทุนตามสัดส่วนการถือหุ้น แต่มีผู้ที่ใช้ RO เกินสิทธิซื้อหุ้นเพิ่มทุนที่เหลืออยู่ ทั้งจำนวน

- 4/ ผู้ที่ใช้ RO เกินสิทธิ อาจเป็นกลุ่มผู้ถือหุ้นเดิมใดๆ รวมทั้งกลุ่มผู้ลงทุน หรือ AAA โดยที่ปรึกษาทางการเงินอิสระตั้งสมมติฐานว่าหากผู้ถือหุ้นเดิมไม่ใช้สิทธิในการเพิ่มทุนตามสัดส่วนการถือหุ้น ผู้ถือหุ้นเดิมอื่นจะเหลือสัดส่วนการถือหุ้นร้อยละ 22.45
- 5/ เพิ่มขึ้นจากการจัดสรรหุ้นสามัญเพิ่มทุนให้แก่บุคคลในวงจำกัด (PP) ซึ่งกำหนดราคาเสนอขายไว้อย่างชัดเจน
- 6/ เพิ่มขึ้นจากการจัดสรรหุ้นสามัญเพิ่มทุนให้แก่ผู้ถือหุ้นเดิมของบริษัทฯ ตามสัดส่วนการถือหุ้น
- 7/ เพิ่มขึ้นจากการแปลงสภาพของหุ้นกู้แปลงสภาพซึ่งเสนอขายให้แก่บุคคลในวงจำกัด (PP)
- 8/ เพิ่มขึ้นจากการจองซื้อหุ้นเพิ่มทุนเกินสิทธิ จากการจัดสรรหุ้นสามัญเพิ่มทุนให้แก่ผู้ถือหุ้นเดิมของบริษัทฯ ตามสัดส่วนการถือหุ้น

ผลกระทบจาก 1) การจัดสรรหุ้นสามัญเพิ่มทุนให้แก่บุคคลในวงจำกัด (PP) 2) การจัดสรรหุ้นสามัญเพิ่มทุนตามสัดส่วนการถือหุ้น และ 3) การออกหุ้นสามัญเพิ่มทุนจากการแปลงสภาพของหุ้นกู้แปลงสภาพซึ่งเสนอขายให้แก่บุคคลในวงจำกัด (PP) ซึ่งทั้งสามกรณี (รวมเรียกว่า “การเพิ่มทุนฯ”) ซึ่งกำหนดราคาเสนอขายไว้อย่างชัดเจน มีรายละเอียดดังนี้

2.1. ผลกระทบต่อสัดส่วนการถือหุ้นของผู้ถือหุ้นเดิม (Control Dilution)

- ภายหลังการเพิ่มทุนโดยการออกและเสนอขายหุ้นสามัญเพิ่มทุนให้แก่บุคคลในวงจำกัด (PP) สิทธิออกเสียงของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ (Control Dilution) จะได้รับผลกระทบประมาณร้อยละ 50.9 โดยมีรายละเอียดการคำนวณดังนี้

$$\begin{aligned}
 &= \frac{\text{จำนวนหุ้นสามัญที่เสนอขาย PP}}{\text{จำนวนหุ้นที่ชำระแล้ว + จำนวนหุ้นสามัญที่เสนอขาย PP}} \\
 &= \frac{5,028,571,429}{4,850,000,000 + 5,028,571,429} \\
 &= \text{ร้อยละ 50.9}
 \end{aligned}$$

- ภายหลังการเพิ่มทุนโดยการออกและเสนอขายหุ้นสามัญเพิ่มทุนให้แก่บุคคลในวงจำกัด (PP) และให้แก่ผู้ถือหุ้นเดิมตามสัดส่วนการถือหุ้น (RO) ในกรณีที่ผู้ถือหุ้นไม่ได้ใช้สิทธิในการเพิ่มทุนตามสัดส่วนการถือหุ้น แต่มีผู้ที่ใช้ RO เกินสิทธิซื้อหุ้นเพิ่มทุนที่เหลืออยู่ ทั้งจำนวน สิทธิออกเสียงของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ (Control Dilution) จะได้รับผลกระทบประมาณร้อยละ 58.2 โดยมีรายละเอียดการคำนวณดังนี้

$$\begin{aligned}
 &= \frac{\text{จำนวนหุ้นสามัญที่เสนอขาย PP + จำนวนหุ้นสามัญที่เสนอขาย RO}}{\text{จำนวนหุ้นที่ชำระแล้ว + จำนวนหุ้นสามัญที่เสนอขาย PP + จำนวนหุ้นสามัญที่เสนอขาย RO}} \\
 &= \frac{5,028,571,429 + 1,714,285,714}{4,850,000,000 + 5,028,571,429 + 1,714,285,714} \\
 &= \text{ร้อยละ 58.2}
 \end{aligned}$$

- ภายหลังการเพิ่มทุนโดยการออกและเสนอขายหุ้นสามัญเพิ่มทุนให้แก่บุคคลในวงจำกัด (PP) และให้แก่ผู้ถือหุ้นเดิมตามสัดส่วนการถือหุ้น (RO) และการออกหุ้นสามัญเพิ่มทุนจากการแปลงสภาพของหุ้นกู้แปลงสภาพซึ่งเสนอขายให้แก่บุคคลในวงจำกัด (PP) ในกรณีที่ผู้ถือหุ้นไม่ได้ใช้สิทธิในการเพิ่มทุนตามสัดส่วนการถือหุ้น แต่มีผู้ที่ใช้ RO เกินสิทธิซื้อหุ้นเพิ่มทุนที่เหลืออยู่ ทั้งจำนวน สิทธิออกเสียงของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ (Control Dilution) จะได้รับผลกระทบประมาณร้อยละ 62.3 โดยมีรายละเอียดการคำนวณดังนี้

$$\begin{aligned}
 &= \frac{\text{จำนวนหุ้นสามัญที่เสนอขาย PP} + \text{จำนวนหุ้นสามัญที่เสนอขาย RO} + \text{จำนวนหุ้นสามัญรองรับการแปลงสภาพ CB}}{\text{จำนวนหุ้นที่ชำระแล้ว} + \text{จำนวนหุ้นสามัญที่เสนอขาย PP} + \text{จำนวนหุ้นสามัญที่เสนอขาย RO} + \text{จำนวนหุ้นสามัญรองรับการแปลงสภาพ CB}} \\
 &= \frac{5,028,571,429 + 1,714,285,714 + 1,257,142,857}{4,850,000,000 + 5,028,571,429 + 1,714,285,714 + 1,257,142,857} \\
 &= \text{ร้อยละ 62.3}
 \end{aligned}$$

2.2. ผลกระทบต่อกำไรสุทธิต่อหุ้นของผู้ถือหุ้นเดิม (Earning Dilution)

- ภายหลังการเพิ่มทุนโดยการออกและเสนอขายหุ้นสามัญเพิ่มทุนให้แก่บุคคลในวงจำกัด (PP) ผู้ถือหุ้นจะได้รับผลกระทบต่อส่วนแบ่งกำไร / (ขาดทุน) ต่อหุ้น ประมาณร้อยละ 50.9 โดยมีรายละเอียดการคำนวณดังนี้

$$= \frac{\text{EPS ก่อนเสนอขาย} - \text{EPS หลังเสนอขาย}}{\text{EPS ก่อนเสนอขาย}}$$

โดยที่ EPS ก่อนเสนอขาย

$$\begin{aligned}
 &= \frac{\text{กำไร / (ขาดทุน) สุทธิ}}{\text{จำนวนหุ้นที่ชำระแล้ว}} \\
 &= \frac{(6,507,746,318)}{4,850,000,000} \\
 &= (1.34) \text{ บาทต่อหุ้น}
 \end{aligned}$$

โดยที่ EPS หลังเสนอขาย

$$\begin{aligned}
 &= \frac{\text{กำไรสุทธิ / (ขาดทุน) สุทธิ}}{\text{จำนวนหุ้นที่ชำระแล้ว} + \text{จำนวนหุ้นที่เสนอขาย PP}} \\
 &= \frac{(6,507,746,318)}{4,850,000,000 + 5,028,571,429} \\
 &= (0.66) \text{ บาทต่อหุ้น}
 \end{aligned}$$

EPS Dilution

$$\begin{aligned}
 &= \frac{(1.34) - (0.66)}{(1.34)} \\
 &= \text{ร้อยละ 50.9}
 \end{aligned}$$

- ภายหลังการเพิ่มทุนโดยการออกและเสนอขายหุ้นสามัญเพิ่มทุนให้แก่บุคคลในวงจำกัด (PP) และให้แก่ผู้ถือหุ้นเดิม ตามสัดส่วนการถือหุ้น (RO) ในกรณีที่ผู้ถือหุ้นไม่ได้ใช้สิทธิในการเพิ่มทุนตามสัดส่วนการถือหุ้น แต่มีผู้ที่ใช้ RO เกินสิทธิซื้อหุ้นเพิ่มทุนที่เหลืออยู่ ทั้งจำนวน ผู้ถือหุ้นจะได้รับผลกระทบต่อส่วนแบ่งกำไร / (ขาดทุน) ต่อหุ้น ประมาณร้อยละ 58.2 โดยมีรายละเอียดการคำนวณดังนี้

$$= \frac{\text{EPS ก่อนเสนอขาย} - \text{EPS หลังเสนอขาย}}{\text{EPS ก่อนเสนอขาย}}$$

โดยที่ EPS ก่อนเสนอขาย

$$= \frac{\text{กำไร / (ขาดทุน) สุทธิ}}{\text{จำนวนหุ้นที่ชำระแล้ว}}$$

$$= \frac{(6,507,746,318)}{4,850,000,000}$$

$$= (1.34) \text{ บาทต่อหุ้น}$$

โดยที่ EPS หลังเสนอขาย

$$= \frac{\text{กำไรสุทธิ / (ขาดทุน) สุทธิ}}{\text{จำนวนหุ้นที่ชำระแล้ว} + \text{จำนวนหุ้นที่เสนอขาย PP} + \text{จำนวนหุ้นที่เสนอขาย RO}}$$

$$= \frac{(6,507,746,318)}{4,850,000,000 + 5,028,571,429 + 1,714,285,714}$$

$$= (0.56) \text{ บาทต่อหุ้น}$$

EPS Dilution

$$= \frac{(1.34) - (0.56)}{(1.34)}$$

$$= \text{ร้อยละ 58.2}$$

- ภายหลังการเพิ่มทุนโดยการออกและเสนอขายหุ้นสามัญเพิ่มทุนให้แก่บุคคลในวงจำกัด (PP) และให้แก่ผู้ถือหุ้นเดิมตามสัดส่วนการถือหุ้น (RO) และการออกหุ้นสามัญเพิ่มทุนจากการแปลงสภาพของหุ้นกู้แปลงสภาพซึ่งเสนอขายให้แก่บุคคลในวงจำกัด (PP) ในกรณีที่ผู้ถือหุ้นไม่ได้ใช้สิทธิในการเพิ่มทุนตามสัดส่วนการถือหุ้น แต่มีผู้ใช้ RO เกินสิทธิซื้อหุ้นเพิ่มทุนที่เหลืออยู่ ทั้งจำนวน ผู้ถือหุ้นจะได้รับผลกระทบต่อส่วนแบ่งกำไร / (ขาดทุน) ต่อหุ้น ประมาณร้อยละ 62.3 โดยมีรายละเอียดการคำนวณดังนี้

$$= \frac{\text{EPS ก่อนเสนอขาย} - \text{EPS หลังเสนอขาย}}{\text{EPS ก่อนเสนอขาย}}$$

โดยที่ EPS ก่อนเสนอขาย

$$= \frac{\text{กำไร / (ขาดทุน) สุทธิ}}{\text{จำนวนหุ้นที่ชำระแล้ว}}$$

$$= \frac{(6,507,746,318)}{4,850,000,000}$$

$$= (1.34) \text{ บาทต่อหุ้น}$$

โดยที่ EPS หลังเสนอขาย

$$= \frac{\text{กำไรสุทธิ / (ขาดทุน) สุทธิ}}{\text{จำนวนหุ้นที่ชำระแล้ว} + \text{จำนวนหุ้นที่เสนอขาย PP} + \text{จำนวนหุ้นที่เสนอขาย RO}}$$

$$\begin{aligned}
 & \text{จำนวนหุ้นที่ชำระแล้ว} + \text{จำนวนหุ้นที่เสนอขาย PP} + \text{จำนวนหุ้นที่เสนอขาย RO} + \text{จำนวนหุ้นสามัญรองรับการแปลง} \\
 & \text{สภาพ CB} \\
 = & \frac{(6,507,746,318)}{4,850,000,000 + 5,028,571,429 + 1,714,285,714 + 1,257,142,857} \\
 = & (0.51) \text{ บาทต่อหุ้น}
 \end{aligned}$$

EPS Dilution

$$\begin{aligned}
 = & \frac{(1.34) - (0.51)}{(1.34)}
 \end{aligned}$$

$$= \text{ร้อยละ 62.3}$$

หมายเหตุ: กำไรสุทธิ 12 เดือนย้อนหลัง ตั้งแต่ไตรมาสที่ 3 ปี 2563 จนถึงไตรมาสที่ 2 ปี 2564

2.3. ผลกระทบต่อราคาหุ้นสามัญของบริษัทฯ ในตลาดหลักทรัพย์ฯ (Price Dilution)

- ภายหลังการเพิ่มทุนโดยการออกและเสนอขายหุ้นสามัญเพิ่มทุนให้แก่บุคคลในวงจำกัด (PP) ผู้ถือหุ้นจะได้รับผลกระทบด้านราคา (Price Dilution) ประมาณร้อยละ 20.9 โดยมีรายละเอียดการคำนวณดังนี้

$$\begin{aligned}
 = & \frac{\text{ราคาตลาดก่อนเสนอขาย} - \text{ราคาตลาดหลังเสนอขาย}}{\text{ราคาตลาดก่อนเสนอขาย}} \\
 = & \frac{2.96 - 2.35}{2.96} \\
 = & \text{ร้อยละ 20.9}
 \end{aligned}$$

โดยที่ราคาตลาดหลังการเสนอขายหุ้นสามัญเพิ่มทุนให้แก่บุคคลในวงจำกัดเท่ากับ

$$\begin{aligned}
 = & \frac{(\text{ราคาตลาด} \times \text{จำนวนหุ้นที่ชำระแล้ว}) + (\text{ราคาเสนอขายหุ้นสามัญ PP} \times \text{จำนวนหุ้นสามัญที่เสนอขาย PP})}{\text{จำนวนหุ้นที่ชำระแล้ว} + \text{จำนวนหุ้นที่เสนอขาย PP}} \\
 = & \frac{(2.96 \times 4,850,000,000) + (1.75 \times 5,028,571,429)}{4,850,000,000 + 5,028,571,429} \\
 = & 2.35
 \end{aligned}$$

- ภายหลังการเพิ่มทุนโดยการออกและเสนอขายหุ้นสามัญเพิ่มทุนให้แก่บุคคลในวงจำกัด (PP) และให้แก่ผู้ถือหุ้นเดิมตามสัดส่วนการถือหุ้น (RO) ในกรณีที่ผู้ถือหุ้นเดิมไม่ได้ใช้สิทธิในการเพิ่มทุนตามสัดส่วนการถือหุ้น แต่มีผู้ใช้ RO เกินสิทธิซื้อหุ้นเพิ่มทุนที่เหลืออยู่ ทั้งจำนวน ผู้ถือหุ้นจะได้รับผลกระทบด้านราคา (Price Dilution) ประมาณร้อยละ 23.8 โดยมีรายละเอียดการคำนวณดังนี้

$$\begin{aligned}
 = & \frac{\text{ราคาตลาดก่อนเสนอขาย} - \text{ราคาตลาดหลังเสนอขาย}}{\text{ราคาตลาดก่อนเสนอขาย}} \\
 = & \frac{2.96 - 2.26}{2.96}
 \end{aligned}$$

$$= \text{ร้อยละ 23.8}$$

โดยที่ราคาตลาดหลังการเสนอขายหุ้นสามัญเพิ่มทุนแก่บุคคลในวงจำกัด และแก่ผู้ถือหุ้นเดิมตามสัดส่วนการถือหุ้น เท่ากับ

$$= \frac{(\text{ราคาตลาด} \times \text{จำนวนหุ้นที่ชำระแล้ว}) + (\text{ราคาเสนอขายหุ้นสามัญ PP} \times \text{จำนวนหุ้นสามัญที่เสนอขาย PP}) + (\text{ราคาเสนอขายหุ้นสามัญ RO} \times \text{จำนวนหุ้นสามัญที่เสนอขาย RO})}{\text{จำนวนหุ้นที่ชำระแล้ว} + \text{จำนวนหุ้นที่เสนอขาย PP} + \text{จำนวนหุ้นที่เสนอขาย RO}}$$

$$= \frac{(2.96 \times 4,850,000,000) + (1.75 \times 5,028,571,429) + (1.75 \times 1,714,285,714)}{4,850,000,000 + 5,028,571,429 + 1,714,285,714}$$

$$= 2.26$$

- ภายหลังการเพิ่มทุนโดยการออกและเสนอขายหุ้นสามัญเพิ่มทุนให้แก่บุคคลในวงจำกัด (PP) และให้แก่ผู้ถือหุ้นเดิมตามสัดส่วนการถือหุ้น (RO) และการออกหุ้นสามัญเพิ่มทุนจากการแปลงสภาพของหุ้นกู้แปลงสภาพซึ่งเสนอขายให้แก่บุคคลในวงจำกัด (PP) ในกรณีที่ผู้ถือหุ้นเดิมไม่ได้ใช้สิทธิในการเพิ่มทุนตามสัดส่วนการถือหุ้น แต่มีผู้ใช้ RO เกินสิทธิซื้อหุ้นเพิ่มทุนที่เหลืออยู่ ทั้งจำนวน ผู้ถือหุ้นจะได้รับผลกระทบด้านราคา (Price Dilution) ประมาณร้อยละ 25.5 โดยมีรายละเอียดการคำนวณดังนี้

$$= \frac{\text{ราคาตลาดก่อนเสนอขาย} - \text{ราคาตลาดหลังเสนอขาย}}{\text{ราคาตลาดก่อนเสนอขาย}}$$

$$= \frac{2.96 - 2.21}{2.96}$$

$$= \text{ร้อยละ 25.5}$$

โดยที่ราคาตลาดหลังเสนอขายหุ้นสามัญเพิ่มทุนตามสัดส่วนการถือหุ้น เท่ากับ

$$= \frac{(\text{ราคาตลาด} \times \text{จำนวนหุ้นที่ชำระแล้ว}) + (\text{ราคาเสนอขายหุ้นสามัญ PP} \times \text{จำนวนหุ้นสามัญที่เสนอขาย PP}) + (\text{ราคาเสนอขายหุ้นสามัญ RO} \times \text{จำนวนหุ้นสามัญที่เสนอขาย RO}) + (\text{ราคาใช้สิทธิแปลงสภาพ CB} \times \text{จำนวนหุ้นสามัญรองรับการแปลงสภาพ CB})}{\text{จำนวนหุ้นที่ชำระแล้ว} + \text{จำนวนหุ้นที่เสนอขาย PP} + \text{จำนวนหุ้นที่เสนอขาย RO} + \text{จำนวนหุ้นสามัญรองรับการแปลงสภาพ CB}}$$

$$= \frac{(2.96 \times 4,850,000,000) + (1.75 \times 5,028,571,429) + (1.75 \times 1,714,285,714) + (1.75 \times 1,257,142,857)}{4,850,000,000 + 5,028,571,429 + 1,714,285,714 + 1,257,142,857}$$

$$= 2.21$$

หมายเหตุ : ราคาตลาดเท่ากับ ราคาตลาดถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของบริษัทฯ ย้อนหลัง 15 วันทำการก่อนวันประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ในครั้งนี้ (กล่าวคือ ระหว่างวันที่ 27 กันยายน 2564 – 18 ตุลาคม 2564) ซึ่งเท่ากับ 2.96 บาทต่อหุ้น (ข้อมูลจาก SETSMART ของตลาดหลักทรัพย์)

3.สรุปข้อมูลของผู้ขอผ่อนผัน

3.1.รายละเอียดทั่วไปของผู้ขอผ่อนผัน

ชื่อ	บริษัท แอร์เอเชีย เอวิเอชั่นลิมิเต็ด (“AAA”) (ชื่อเดิมชื่อว่า “AirAsia Investment Limited”)
ที่อยู่	Level 5(A), Main Office Tower, Financial Park Labuan Complex, Jalan Merdeka, 87000 Federal Territory of Labuan, Malaysia
ลักษณะการประกอบธุรกิจ	AAA เป็นบริษัทที่ประกอบธุรกิจบริหารจัดการเงินลงทุน (Investment Company) และเป็นบริษัทย่อยร้อยละ 100 ของ AirAsia Group Berhad (“AAGB”) ซึ่งเป็นบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ Bursa ประเทศมาเลเซีย โดย AAA ถือหุ้นในบริษัทที่ดำเนินธุรกิจสายการบินภายใต้แบรนด์ “AirAsia” ในหลายประเทศ เช่น อินโดนีเซีย ฟิลิปปินส์ อินเดีย รวมถึงในปัจจุบันถือหุ้นร้อยละ 45 ใน TAA ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของบริษัท ที่ประกอบธุรกิจสายการบินแอร์เอเชียในประเทศไทย
ผู้ถือหุ้นรายใหญ่	AAGB ถือหุ้นร้อยละ 100 ของ AAA
กรรมการและผู้บริหาร	1. นายทารุมาลิงแกม เอ/แอล คานากาลิงแกม 2. นายคามารุดิน บิน เมอรานัน
จำนวนหุ้นที่จัดสรร	ไม่เกิน 4,457,142,857 หุ้น คิดเป็นสัดส่วนไม่เกินร้อยละ 45.12 ของจำนวนหุ้นที่ออกจำหน่ายได้แล้วทั้งหมดภายหลังจากการเพิ่มทุนโดยการออกและจัดสรรหุ้นสามัญให้แก่บุคคลในวงจำกัด (PP)
ความสัมพันธ์กับบริษัทฯ TAA และนักลงทุนรายอื่นในการปรับโครงสร้างครั้งนี้	ไม่เป็นบุคคลที่เกี่ยวข้องกันของบริษัทฯ ตามประกาศเรื่องรายการที่เกี่ยวข้องกัน ¹⁵ เนื่องจาก AAA มิได้มีฐานะเป็นบุคคลที่จะได้รับการเสนอให้เป็นผู้บริหารหรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัทฯ และมิได้เป็นนิติบุคคลที่มีผู้ถือหุ้นรายใหญ่หรือผู้มีอำนาจควบคุมเป็นบุคคลที่ได้รับการเสนอให้เป็นผู้บริหารหรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัทฯ ซึ่งปัจจุบัน AAA ถือหุ้นใน TAA ร้อยละ 45 ทั้งนี้ AAA ไม่ได้เป็นบุคคลตามมาตรา 258 ของพระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ พ.ศ. 2535 (และที่ได้แก้ไขเพิ่มเติม) (“พรบ. หลักทรัพย์ฯ”) ของนักลงทุนรายอื่น ไม่มีการถือหุ้นในบริษัทฯ โดยผู้ที่เกี่ยวข้องของ AAA และไม่ได้กระทำการร่วมกันกับนักลงทุนรายใหญ่บุคคลธรรมดา
หน้าที่ในการทำคำเสนอซื้อหลักทรัพย์	AAA จะมีสัดส่วนการถือหุ้นในบริษัทฯ คิดเป็นไม่เกินร้อยละ 45.12 ของจำนวนหุ้นที่ออกและจำหน่ายได้แล้วทั้งหมดของบริษัทฯ ภายหลังจากการเพิ่มทุนโดยการออกและจัดสรรหุ้นสามัญให้แก่บุคคลในวงจำกัด (PP) ซึ่งทำให้ AAA มีหน้าที่ต้องทำคำเสนอซื้อหลักทรัพย์ทั้งหมดของบริษัทฯ ตามประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุนที่ ทจ. 12/2554 เรื่องหลักเกณฑ์ เงื่อนไข และวิธีการในการเข้าถือหลักทรัพย์เพื่อครอบงำกิจการ (“ประกาศที่ ทจ. 12/2554”) อย่างไรก็ตาม AAA ประสงค์จะขอผ่อนผันหน้าที่ในการทำคำเสนอซื้อหลักทรัพย์ทั้งหมดของบริษัทฯ โดยอาศัยมติที่ประชุมผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ (Whitewash) ต่อสำนักงาน ก.ล.ต. ตามประกาศสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ที่ สก. 29/2561เรื่อง หลักเกณฑ์ในการขอผ่อนผันการทำคำเสนอซื้อหลักทรัพย์ทั้งหมดของกิจการ โดยอาศัยมติที่ประชุมผู้ถือหุ้นของกิจการ

สรุปสัดส่วนการถือหุ้นบริษัทฯ ของ AAA

	ก่อนการจัดสรรหุ้นสามัญเพิ่มทุน		หลังการจัดสรรหุ้นสามัญเพิ่มทุนให้บุคคลในวงจำกัด (PP)		หลังการจัดสรรหุ้นสามัญเพิ่มทุนตามสัดส่วน (RO)	
	จำนวนหุ้น	ร้อยละ	จำนวนหุ้น ^{1/}	ร้อยละ ^{2/}	จำนวนหุ้น ^{1/}	ร้อยละ ^{2/}
AAA	-	-	4,457,142,857	ไม่เกิน 45.12	5,230,616,671	ไม่เกิน 45.12

หมายเหตุ:

1/ จำนวนหุ้นรองรับ = จำนวนหน่วยคูณด้วยจำนวนหุ้นที่จะได้จากการใช้สิทธิซื้อหรือแปลงสภาพต่อหนึ่งหน่วยของหลักทรัพย์ในรุ่นนั้น

2/ สิทธิออกเสียงทั้งหมดของกิจการ = สิทธิออกเสียงทั้งหมดของกิจการภายหลังจากออกหุ้นเพิ่มทุนในครั้งนี + สิทธิออกเสียงทั้งหมดของหุ้นรองรับหลักทรัพย์แปลงสภาพที่ถือภายหลังการได้มา

¹⁵ ประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุนที่ ทจ. 21/2551 เรื่อง หลักเกณฑ์ในการทำรายการเกี่ยวข้องกัน (รวมที่ได้แก้ไขเพิ่มเติม) และประกาศคณะกรรมการตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย เรื่อง การเปิดเผยข้อมูลและการปฏิบัติการของบริษัทจดทะเบียนในรายการที่เกี่ยวข้องกัน พ.ศ. 2546 (รวมที่ได้แก้ไขเพิ่มเติม) (“ประกาศเรื่องรายการที่เกี่ยวข้องกัน”)

รายชื่อกรรมการที่เกี่ยวข้อง

	กรรมการที่เกี่ยวข้อง			
	AAV	TAA	AAA	AAGB
นาย ธรรมพลฐ์ แบลเวิลด์	X	X		
นาย ณัฐวุฒิ เภาโบรมย์	X	X		
นาย สันติสุข คล่องใช้ยา	X	X		
นาย ไพรัชล์ พรพัฒนนางกูร	X	X		
นาย วิเชฐ ตันติวานิช	X	X		
นายคามารุดิน บิน เมอรานัน		X	X	X
นายโมฮามัด คาดาร์ บิน เมริกัน		X		X

ที่มา: บริษัทฯ

รายชื่อคณะกรรมการบริษัท ณ วันที่ 9 พฤศจิกายน 2564 และที่คาดว่าจะเป็นอย่างหลังการได้มาซึ่งหลักทรัพย์ใหม่

ก่อนการยื่นคำขอผ่อนผัน		หลังการได้มาซึ่งหลักทรัพย์	
ชื่อ	ตำแหน่ง	ชื่อ	ตำแหน่ง
1. นายวิเชฐ ตันติวานิช	ประธานกรรมการ / กรรมการอิสระ / ประธานกรรมการตรวจสอบ	1. นายวิเชฐ ตันติวานิช	ประธานกรรมการ / กรรมการอิสระ / ประธานกรรมการตรวจสอบ
2. นายธรรมพลฐ์ แบลเวิลด์	กรรมการ	2. นายธรรมพลฐ์ แบลเวิลด์ (กรรมการเดิม)	กรรมการ
3. นายสันติสุข คล่องใช้ยา	กรรมการ	3. นายสันติสุข คล่องใช้ยา (กรรมการเดิม)	กรรมการ
4. ม.ล. บวรนวเทพ เทวกุล	กรรมการ	4. นายไพรัชล์ พรพัฒนนางกูร (กรรมการเดิม)	กรรมการ
5. นายไพรัชล์ พรพัฒนนางกูร	กรรมการ	5. นายโมฮามัด คาดาร์ บิน เมริกัน (ตัวแทนจาก AAA)	กรรมการ
6. นายปรีชญา รัศมีธานินทร์	กรรมการ	6. นายทารุมาสิงแกม เอ/แอล คานากา สิงแกม (ตัวแทนจาก AAA)	กรรมการ
7. น.อ. ธนภัทร งามปลั่ง	กรรมการ	7. นายรอซแมน บิน โอมาร์ (ตัวแทนจาก AAA)	กรรมการ
8. นายณัฐวุฒิ เภาโบรมย์	กรรมการอิสระ / กรรมการตรวจสอบ	8. นายณัฐวุฒิ เภาโบรมย์ (กรรมการเดิม)	กรรมการ
9. นายวีรยุทธ โพธารามิก	กรรมการอิสระ / กรรมการตรวจสอบ	9. นายยุทธพงศ์ มา (ตัวแทนจากนักลงทุนรายใหม่) ¹⁶	กรรมการ
		10. นายศิริโรตม์ เสดะพันธุ์	กรรมการอิสระ
		11. นาย วีรยุทธ โพธารามิก	กรรมการอิสระ / กรรมการตรวจสอบ

¹⁶ กรรมการซึ่งเป็นตัวแทนจากนักลงทุนรายใหม่ที่ได้รับการจัดสรรหุ้นกู้แปลงสภาพ จำนวน 2 ราย

ก่อนการยื่นคำขอผ่อนผัน		หลังการได้มาซึ่งหลักทรัพย์	
ชื่อ	ตำแหน่ง	ชื่อ	ตำแหน่ง
		12. นายดิเนช นัมบิอาร์	กรรมการอิสระ / กรรมการตรวจสอบ

โดยภายหลังการปรับโครงสร้างจะมีการแก้ไขกรรมการผู้มีอำนาจลงนามของกิจการ โดยมีรายละเอียด ดังนี้

เดิม

“นายบรรพตพลฐ์ แบเลเวิร์ด หรือนายสันติสุข คล่องใช้ยา ลงลายมือชื่อร่วมกันนายไพรัช พรพัฒนางกูร หรือนาวาอากาศเอกธนภัทร งามปลั่ง หรือหม่อมหลวงบวรนวเทพ เทวกุล หรือนายปรีชญา รัศมีธานินทร์ คนใดคนหนึ่ง รวมเป็นสองคนและประทับตราสำคัญของบริษัท”

แก้ไขเป็น

“นายบรรพตพลฐ์ แบเลเวิร์ด ลงลายมือชื่อร่วมกับ นายสันติสุข คล่องใช้ยา หรือ นายไพรัช พรพัฒนางกูร รวมเป็นสองคนและประทับตราสำคัญของบริษัท หรือ นายสันติสุข คล่องใช้ยา และนายไพรัช พรพัฒนางกูร ลงลายมือชื่อร่วมกับ นายทารุมาลิงแกม เอ/แอล คานากาลิงแกม หรือนายรชแมน บิน โอมาร์ รวมเป็นสามคนและประทับตราสำคัญของบริษัท”

3.2. **ลักษณะความสัมพันธ์ที่เกี่ยวข้องกับการเสนอขายหุ้นที่ออกใหม่ในวงจำกัด**

ปัจจุบัน กิจการ และ AAA เป็นผู้ถือหุ้นร่วมกันใน TAA ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของกิจการ ในสัดส่วนร้อยละ 55 และร้อยละ 45 ตามลำดับ โดยกิจการ AAA และ/หรือ บริษัทที่เกี่ยวข้องกับผู้ถือหุ้นใหญ่ AAA และ/หรือ ผู้ถือหุ้นใหญ่ของ AAA ได้เข้าทำสัญญาระหว่างผู้ถือหุ้นของ TAA (Shareholders' Agreement) เพื่อกำหนดสิทธิและหน้าที่ในเรื่องต่าง ๆ เช่น การดำเนินธุรกิจและการบริหารจัดการ การโอนหุ้น และการไม่ทำธุรกิจแข่งขันกับ TAA เป็นต้น ทั้งนี้ ภายใต้แผนการปรับโครงสร้างกิจการ AAA จะลดสัดส่วนและขายหุ้นทั้งหมดใน TAA และจะเข้าเป็นผู้ถือหุ้นโดยตรงของบริษัทฯ เพื่อให้เป็นไปตามแผนการปรับโครงสร้างของกิจการ โดยการเข้าซื้อหุ้นเพิ่มทุนที่ออกให้กับบุคคลในวงจำกัดภายหลังจากที่ได้รับการผ่อนผันจากที่ประชุมผู้ถือหุ้นของกิจการให้ไม่ต้องทำคำเสนอซื้อหลักทรัพย์ทั้งหมดของกิจการแล้ว เมื่อ AAA ขายหุ้นทั้งหมดใน TAA และไม่ได้มีสถานะเป็นผู้ถือหุ้นของ TAA แล้ว จะส่งผลให้สัญญาระหว่างผู้ถือหุ้นของ TAA ถูกยกเลิกไปตามข้อกำหนดของสัญญา ทั้งนี้ สาระสำคัญของสัญญาระหว่างผู้ถือหุ้นของ TAA (Shareholders' Agreement) สามารถสรุปได้ดังนี้

- กิจการได้เข้าทำสัญญาระหว่าง AAA AirAsia Berhad (“AAB”) ซึ่งเป็นผู้ให้บริการสายการบินแอร์เอเชียในประเทศไทย มาเลเซีย และ TAA เมื่อวันที่ 14 กุมภาพันธ์ 2555 เพื่อดำเนินธุรกิจของ TAA ซึ่งได้แก่ การให้บริการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศและการให้บริการเสริมอื่น ๆ โดยมีฐานการประกอบธุรกิจในประเทศไทย เส้นทางการบินในประเทศและเส้นทางการบินนอกประเทศที่มีจุดเริ่มต้นจากประเทศไทย และไม่มีบริการที่ไม่จำเป็น (No Frills) โดยธุรกิจของ TAA ต้องใช้รูปแบบธุรกิจของแอร์เอเชียแต่เพียงผู้เดียวเท่านั้น เว้นแต่จะมีการตกลงเป็นอย่างอื่น ซึ่ง TAA ต้องได้รับอนุมัติและได้รับใบอนุญาตให้เป็นผู้ประกอบการให้บริการขนส่งทางอากาศ โดยคู่สัญญาต้องร่วมกันรับผิดชอบในการได้มาซึ่งการได้รับอนุญาต และใบอนุญาตที่จำเป็นในการประกอบธุรกิจการเดินอากาศในประเทศไทย ทั้งนี้ กิจการ มีหน้าที่รักษาการอนุญาตหรือใบอนุญาตดังกล่าว โดยคู่สัญญาตกลงกันว่า TAA จะต้องว่าจ้าง AAB เพื่อให้บริการที่จำเป็นและโครงสร้างพื้นฐานแก่ TAA บนเงื่อนไขทางการค้าทั่วไป นอกจากนี้ คู่สัญญาได้ตกลงกันว่า TAA และ AAB จะต้องเข้าทำสัญญาให้ความช่วยเหลือทางเทคนิคและการบริหารจัดการระหว่างกันในอนาคต โดยในสัญญาดังกล่าว AAB ต้องให้ความช่วยเหลือทางเทคนิคและการบริหารจัดการที่จำเป็นแก่ TAA

- การโอนหุ้น: ผู้ถือหุ้นอาจโอนหุ้นของตนบางส่วนหรือทั้งหมดให้แก่บริษัทใด ๆ ในเครือของตนได้ โดยส่งหนังสือบอกกล่าวให้ผู้ถือหุ้นอื่นทราบล่วงหน้า
ในกรณีที่ผู้โอนมีความประสงค์จะขายหุ้นของตนใน TAA ให้แก่บุคคลภายนอก จะต้องหนังสือบอกกล่าวไปยังผู้ถือหุ้นอีกฝ่ายหนึ่ง หากผู้ถือหุ้นอีกฝ่ายหนึ่งแจ้งให้ผู้โอนทราบว่าตนมีความประสงค์ที่จะขายหุ้นของตนบางส่วนหรือทั้งหมดด้วย ผู้โอนต้องใช้ความพยายามอย่างเต็มที่ในการดำเนินการให้บุคคลภายนอกซื้อหุ้นของผู้ถือหุ้นอีกฝ่ายหนึ่งบางส่วนหรือทั้งหมดนั้นด้วย โดยเป็นไปตามสัดส่วนของจำนวนหุ้นที่จะขาย
- การไม่แข่งขัน: ผู้ถือหุ้นแต่ละฝ่ายตกลงที่จะไม่เข้าไปเกี่ยวข้องกับธุรกิจใด ๆ ซึ่งดำเนินการในประเทศไทย อันเป็นการแข่งขันโดยตรงหรือมีลักษณะเป็นการแข่งขันกับธุรกิจของ TAA และจะไม่ก่อตั้งหรือช่วยเหลือในการก่อตั้งนิติบุคคลใด ๆ ที่แข่งขันโดยตรงหรือมีลักษณะที่จะเป็นการแข่งขันกับธุรกิจของ TAA ในประเทศไทยหรือมาเลเซีย เว้นแต่เป็นการเดินทางการบินของ TAA และ AAB ที่เริ่มต้นจากและสิ้นสุดลงในประเทศซึ่งเป็นที่ตั้งของแต่ละบริษัทดังกล่าวโดยไม่มีจุดเชื่อมต่อ นอกจากนี้ คู่สัญญาตกลงที่จะไม่ดำเนินธุรกิจใด ๆ อันเป็นการแข่งขันโดยตรงหรือโดยอ้อมกับธุรกิจที่คู่สัญญาฝ่ายใด ๆ ในสัญญาระหว่างผู้ถือหุ้นของ TAA ดำเนินการอยู่ในประเทศไทยหรือมาเลเซีย เป็นระยะเวลา 3 ปี นับแต่มีการเลิกสัญญา ทั้งนี้ AAA AAGB กิจการ และ TAA จะเข้าทำสัญญากระทำการ (Undertaking Agreement) โดยมีเนื้อหาที่เหมือนกันกับข้อความดังกล่าวในสัญญาระหว่างผู้ถือหุ้นของ TAA (Shareholders' Agreement) เพื่อให้หลักการไม่แข่งขันใช้บังคับภายหลังจากสัญญาระหว่างผู้ถือหุ้นของ TAA (Shareholders' Agreement) ได้มีการยกเลิกไปแล้ว
- การบอกเลิกสัญญา: คู่สัญญาอาจบอกเลิกสัญญาได้เมื่อ (1) มีการทำข้อตกลงเป็นลายลักษณ์อักษรระหว่างคู่สัญญา (2) AAA หรือ กิจการ พร้อมด้วยบริษัทในเครือของแต่ละฝ่าย ถือหุ้นรวมกันเป็นจำนวนทั้งสิ้นน้อยกว่าร้อยละ 20 ของทุนจดทะเบียนของ TAA (3) คู่สัญญาไม่มีสิทธิและหน้าที่ใด ๆ ต่อไปภายใต้สัญญานี้ อันเป็นผลมาจากการที่คู่สัญญาและบริษัทในเครือของตนไม่ได้ถือหุ้นใด ๆ ใน TAA อีกต่อไป (4) มีมติพิเศษให้เลิกกิจการของ TAA หรือมีการดำเนินการให้ TAA ต้องมีการชำระบัญชี หรือ (5) นำหุ้น TAA เข้าจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

ทั้งนี้ ภายหลังจากการเข้าซื้อหุ้นสามัญเพิ่มทุนของ AAA ในครั้งนี้ AAA จะเสนอซื้อบุคคลจำนวน 3 ท่าน ได้แก่ นายโมฮามัด คาดาร์ บิน เมริกกัน นายทารูมาลิงแกม เอ/แอล คานากาลิงแกม และ นายรอซแมน บิน โอมาร์ เพื่อเข้าเป็นกรรมการของกิจการเพิ่มอีก 3 ท่าน จากเดิม 9 ท่าน รวมเป็นจำนวน 12 ท่าน

นอกจากนี้ AAA ได้เข้าลงนามในบันทึกความเข้าใจเบื้องต้นกับกิจการเกี่ยวกับการจองซื้อหุ้นเพิ่มทุน เมื่อวันที่ 19 ตุลาคม 2564 ซึ่งจะต้องเข้าลงนามในสัญญาต่างๆ (Definitive Agreements) (ได้แก่ สัญญาจองซื้อหุ้นเพิ่มทุน) กับกิจการต่อไป เพื่อตกลงเกี่ยวกับสิทธิและหน้าที่ระหว่างกันในการจองซื้อหุ้นเพิ่มทุน รวมทั้งการชำระค่าหุ้นสามัญเพิ่มทุนของกิจการจากการออกและเสนอขายหุ้นสามัญเพิ่มทุนโดยเฉพาะเจาะจง กล่าวคือ เมื่อกิจการได้รับชำระค่าจองซื้อหุ้นสามัญเพิ่มทุนครบถ้วนจาก AAA แล้ว กิจการจะต้องดำเนินการดังต่อไปนี้

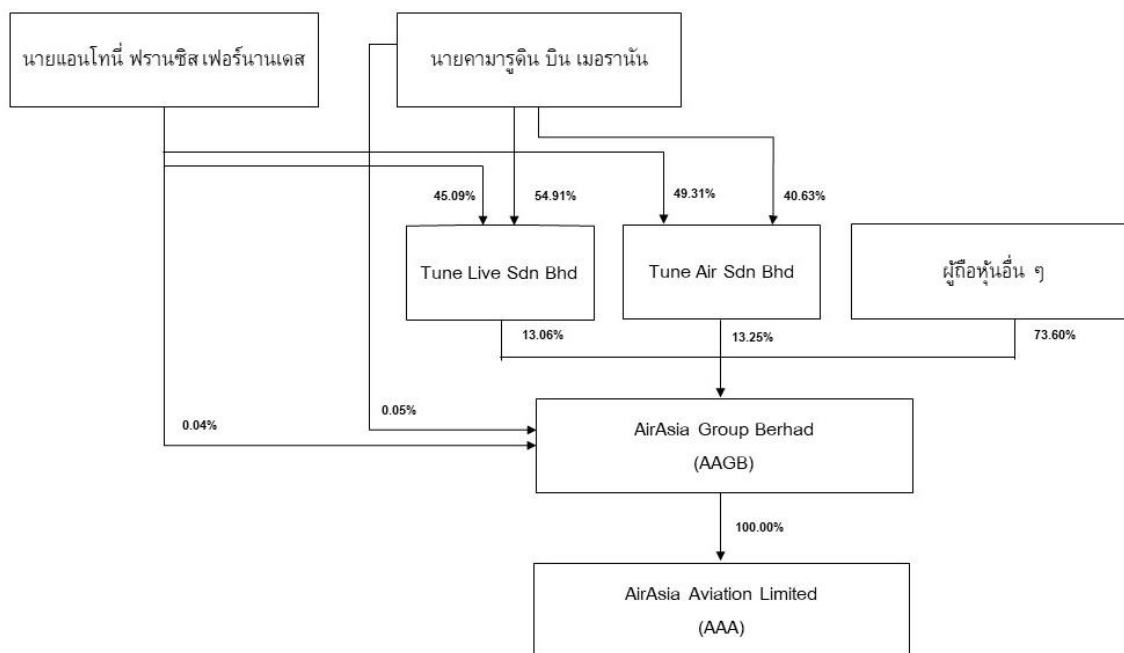
- 1) จัดทะเบียนเปลี่ยนแปลงทุนชำระแล้วของกิจการต่อกรมพัฒนาธุรกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์
- 2) ยื่นคำขอต่อตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยให้รับหุ้นสามัญเพิ่มทุนของกิจการเป็นหลักทรัพย์จดทะเบียน
- 3) จัดประชุมคณะกรรมการของกิจการเพื่อพิจารณาอนุมัติการแต่งตั้งกรรมการที่จะเข้าใหม่และจดทะเบียนเปลี่ยนแปลงกรรมการดังกล่าวต่อกรมพัฒนาธุรกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์

ทั้งนี้ ในการออกและเสนอขายหุ้นเพิ่มทุนในครั้งนี ขึ้นอยู่กับเงื่อนไขที่สำคัญ ซึ่งรวมถึงการที่กิจการต้องได้รับการอนุมัติจากที่ประชุมผู้ถือหุ้นในการออกและเสนอขายหุ้นสามัญเพิ่มทุน การผ่อนผันการทำคำเสนอซื้อหลักทรัพย์ทั้งหมดของผู้ผ่อนผันโดย

อาศัยมติของที่ประชุมผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ (Whitewash) และกิจการได้รับอนุญาตจากสำนักงาน ก.ล.ต. ในการออกและเสนอขายหุ้นสามัญเพิ่มทุนของบริษัทฯ ต่อบุคคลในวงจำกัด (Private Placement) โดยกำหนดราคาเสนอขายไว้อย่างชัดเจน เป็นต้น

ลักษณะและความสัมพันธ์ของ AAA กับ AAV โครงสร้างการถือหุ้นของบริษัทฯ และ TAA ก่อนและหลังการปรับโครงสร้างมีรายละเอียดดังนี้ :

โครงสร้างการถือหุ้นของผู้ขอผ่อนผัน และผู้ถือหุ้นใหญ่ของผู้ขอผ่อนผัน ณ วันที่ 28 มิถุนายน 2564



ที่มา: แบบ 247-7

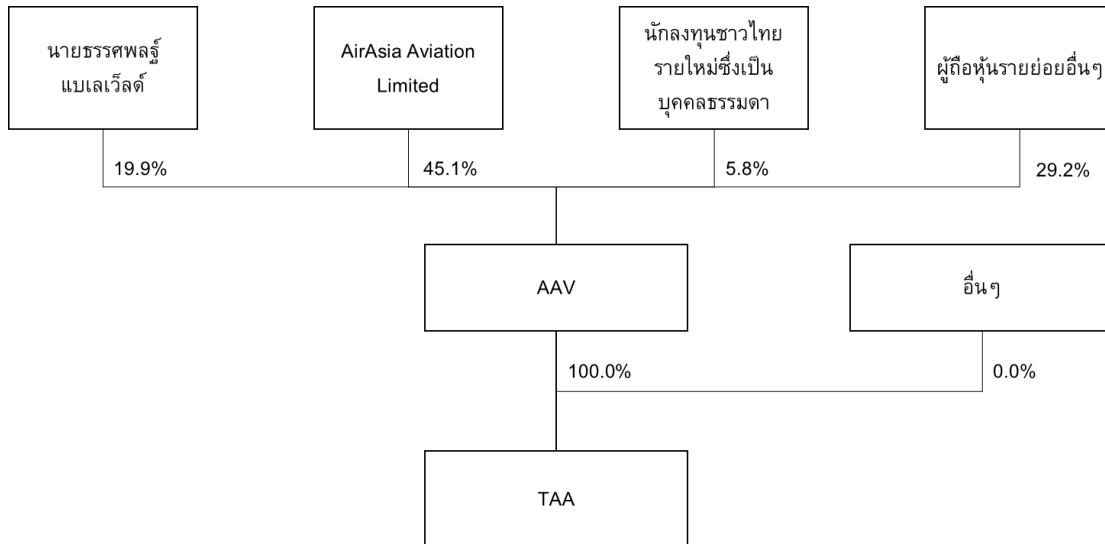
โครงสร้างการถือหุ้นของ AAV – ก่อนการปรับโครงสร้าง



ที่มา: แบบ 247-7

หมายเหตุ: อ้างอิงโครงสร้างการถือหุ้นของ AAV ณ วันที่ 11 มีนาคม 2564

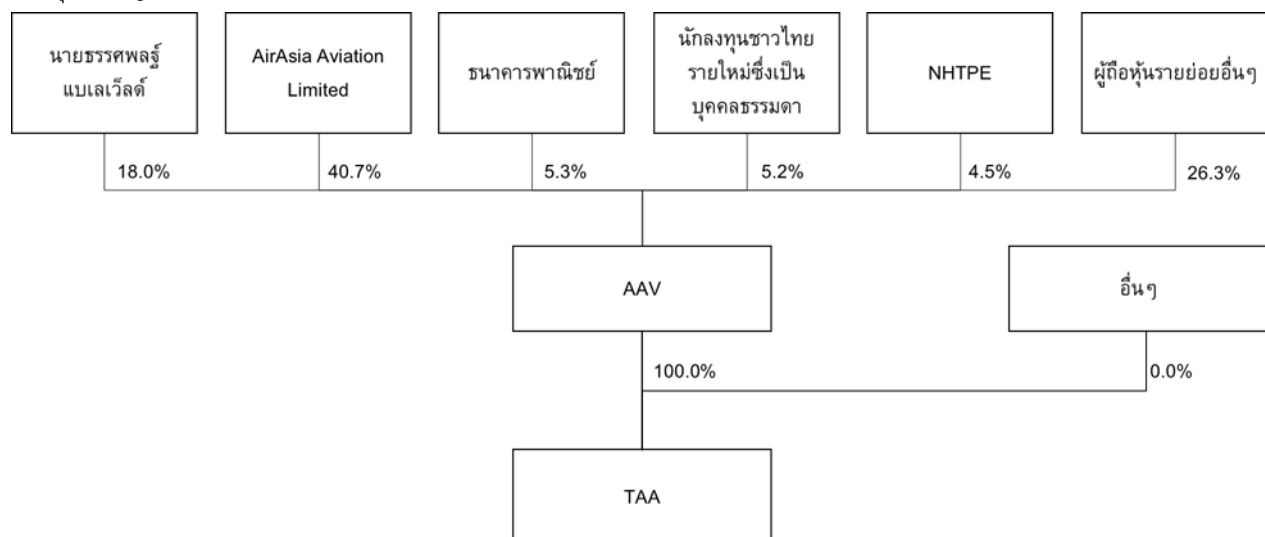
โครงสร้างการถือหุ้นของ AAV – หลังการปรับโครงสร้าง โดยผู้ได้รับการจัดสรรหุ้นกู้แปลงสภาพยังไม่มีการใช้สิทธิแปลงสภาพเป็นหุ้นสามัญทั้งจำนวน



ที่มา: แบบ 247-7

หมายเหตุ: โครงสร้างการถือหุ้นของ AAV ดังกล่าวจัดเตรียมบนสมมติฐานที่ว่านักลงทุนและผู้ถือหุ้นเดิมจองซื้อหุ้นสามัญเพิ่มทุนทั้งจำนวน และผู้ถือหุ้นกู้แปลงสภาพจองซื้อหุ้นกู้แปลงสภาพทั้งจำนวน และหุ้นกู้แปลงสภาพทั้งหมดยังไม่ถูกแปลงสภาพเป็นหุ้นสามัญเพิ่มทุน และนักลงทุนบางรายอาจไม่ได้ถือหุ้นของ AAV โดยตรง แต่ลงทุนในไทยเอ็นวีดีอาร์ที่มีหุ้นของ AAV รองรับ

โครงสร้างการถือหุ้นของ AAV – หลังการปรับโครงสร้าง โดยผู้ได้รับการจัดสรรหุ้นกู้แปลงสภาพมีการใช้สิทธิแปลงสภาพเป็นหุ้นสามัญทั้งจำนวน



ที่มา: แบบ 247-7

หมายเหตุ: โครงสร้างการถือหุ้นของ AAV ดังกล่าวจัดเตรียมบนสมมติฐานที่ว่านักลงทุนและผู้ถือหุ้นเดิมจองซื้อหุ้นสามัญเพิ่มทุนทั้งจำนวน และผู้ถือหุ้นกู้แปลงสภาพจองซื้อหุ้นกู้แปลงสภาพทั้งจำนวน และหุ้นกู้แปลงสภาพทั้งหมดถูกแปลงสภาพเป็นหุ้นสามัญเพิ่มทุน และนักลงทุนบางรายอาจไม่ได้ถือหุ้นของ AAV โดยตรง แต่ลงทุนในไทยเอ็นวีดีอาร์ที่มีหุ้นของ AAV รองรับ

ทั้งนี้ ตามรายละเอียดของแผนการปรับโครงสร้างของกิจการ (พิจารณารายละเอียดการปรับโครงสร้างของกิจการได้ตามหนังสือเชิญประชุมวิสามัญผู้ถือหุ้นของกิจการ ครั้งที่ 1/2564 วาระที่ 2 และวาระที่ 5.1) ภายหลังจากที่กิจการเพิ่มทุน TAA เป็นจำนวน 3,900 ล้านบาท ส่งผลให้กิจการเพิ่มสัดส่วนใน TAA เป็นร้อยละ 69.2 ภายหลังจากการเพิ่มทุนให้แก่ บุคคลในวงจำกัด (Private Placement) และผู้ถือหุ้นเดิมตามสัดส่วน (Rights Offering) ตามแผนการปรับโครงสร้างสำเร็จ กิจการจะนำเงินดังกล่าวมาซื้อหุ้น TAA ที่เหลือทั้งหมดร้อยละ 30.8 ด้วยมูลค่า 3,900 ล้านบาท จาก North Haven Keystone Company Limited (“ผู้ขาย”)¹⁷ เพื่อให้กิจการถือหุ้นเกือบร้อยละ 100 ใน TAA¹⁸ ซึ่งทั้งกิจการและผู้ขายมีการเข้าทำสารบสารสำคัญของบันทึกความเข้าใจเบื้องต้น (Preliminary Summary of Terms) เกี่ยวกับการซื้อขายหุ้นส่วนที่เหลือดังกล่าวแล้ว

เพื่อเป็นข้อมูลประกอบการพิจารณาของผู้ถือหุ้น ณ วันที่ประชุมคณะกรรมการของกิจการ เมื่อวันที่ 19 ตุลาคม 2564 กิจการและผู้ขายเข้าลงนามในบันทึกความเข้าใจเบื้องต้น (Preliminary Summary of Terms) เกี่ยวกับการซื้อขายหุ้นส่วนที่เหลือวันที่ 19 ตุลาคม 2564 และวันที่จัดเตรียมหนังสือเชิญประชุมฉบับนี้ AAA ยังคงเป็นผู้ถือหุ้นของ TAA อยู่ร้อยละ 45 แต่ AAA ได้แจ้งให้กิจการทราบว่า AAA มีความประสงค์จะจำหน่ายหุ้นของ TAA ร้อยละ 30.8 (สัดส่วนที่ลดลงจากการเพิ่มทุนของ TAA) ภายหลังจากที่ TAA ได้เพิ่มทุนตามขั้นตอนที่ 2 ของแผนการปรับโครงสร้างการถือหุ้นของกิจการเสร็จเรียบร้อยแล้ว) เพื่อนำเงินที่ได้รับจากการจำหน่ายหุ้น TAA ร้อยละ 30.8 ดังกล่าวไปใช้เป็นส่วนหนึ่งในการจองซื้อหุ้นเพิ่มทุนของกิจการ ตามรายละเอียดที่ปรากฏในข้อ 4 ของแผนการปรับโครงสร้างการถือหุ้นของกิจการ (พิจารณารายละเอียดการปรับโครงสร้างของกิจการได้ตามหนังสือเชิญประชุมวิสามัญผู้ถือหุ้นของกิจการ ครั้งที่ 1/2564 วาระที่ 2 และวาระที่ 5.1) ดังนั้น หากกิจการ ประสงค์จะซื้อหุ้นส่วนที่เหลือร้อยละ 30.8 เพื่อให้ได้มาซึ่งหุ้นเกือบทั้งสิ้นใน TAA กิจการจะต้องซื้อหุ้นส่วนที่เหลือร้อยละ 30.8 ดังกล่าวจากผู้ขาย

ด้วยเหตุดังกล่าว กิจการจึงได้เข้าลงนามในบันทึกความเข้าใจเบื้องต้น (Preliminary Summary of Terms) เกี่ยวกับการซื้อขายหุ้นส่วนที่เหลือกับผู้ขาย เมื่อวันที่ 19 ตุลาคม 2564 และผู้ขายจะเข้ามาเป็นผู้ถือหุ้นของ TAA เพียงช่วงระยะเวลาหนึ่ง

ทั้งนี้ คณะกรรมการของกิจการได้พิจารณาการดำเนินการดังกล่าวข้างต้นและเห็นว่า การเข้าทำรายการดังกล่าวมีความเหมาะสม และเป็นประโยชน์ต่อกิจการและผู้ถือหุ้นของกิจการ รวมถึงไม่ถือเป็นการเข้าทำรายการที่เกี่ยวข้องกัน โดยมีความเห็นดังนี้

- (1) แม้ว่าราคาซื้อหุ้นเพิ่มทุนใน TAA โดยกิจการ จะมีราคาหุ้นละ 193.88 บาท ในขณะที่ราคาซื้อขายหุ้นจาก North Haven Keystone Company Limited จะมีราคาหุ้นละ 199 บาท คณะกรรมการของกิจการได้พิจารณาแล้วเห็นว่าการเหมาะสมเนื่องจากราคาเพิ่มทุนที่ 193.88 บาทต่อหุ้นเป็นราคาสำหรับการเพิ่มทุนใน TAA ส่วนราคาซื้อหุ้นที่ 199 บาทต่อหุ้นเป็นราคาที่บริษัท สามารถเจรจาตกลงกันได้กับผู้ขาย (North Haven Keystone Company Limited) โดยบริษัท ใช้เงินทั้งหมด 7,800 ล้านบาทในการถือหุ้นร้อยละ 100 ใน TAA ซึ่งคณะกรรมการบริษัทเห็นว่าราคา 7,800 ล้านบาทในการถือหุ้นร้อยละ 100 ใน TAA นั้นมีความเหมาะสม เนื่องจากราคาซื้อหุ้น TAA ในการถือหุ้นร้อยละ 100 ที่ราคา 7,800 ล้านบาท เทียบเท่ากับราคาหุ้นของบริษัท ที่ 1.75 บาทต่อหุ้น (ซึ่งคำนวณได้จากอ้างอิงมูลค่าการเพิ่มทุนของ AAA ใน AAV ในขั้นตอนการออกหุ้นเพิ่มทุนที่เสนอขายแก่บุคคลในวงจำกัด (Private Placement) = $(7,800 \text{ ล้านบาท} / 45.12\%) / 9,878.57 \text{ ล้านหุ้น} = 1.75 \text{ บาทต่อหุ้น}$) ซึ่งเป็นการได้หุ้นในสัดส่วนที่มากในราคาที่ต่ำกว่าราคาตลาดด้วยเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของหุ้นของบริษัท ย้อนหลังในช่วง 360 วันทำการ (ระหว่างวันที่ 17 เมษายน 2563 ถึงวันที่ 18 ตุลาคม 2564) เท่ากับ 2.38 บาทต่อหุ้น ประมาณร้อยละ 26.5 (เปรียบเทียบราคาซื้อหุ้น TAA กับราคาหุ้นของบริษัท เนื่องจากบริษัท ประกอบธุรกิจเป็น Holding Company ซึ่งถือหุ้นใน TAA ซึ่งเป็น Operating Company เพียงบริษัทเดียว) นอกจากนี้ การซื้อถือหุ้นร้อยละ 100 ใน TAA นั้น เป็นเงื่อนไขของแผนการปรับโครงสร้าง

¹⁷ North Haven Keystone Company Limited เป็นบริษัทลงทุนซึ่งจัดตั้งขึ้นในประเทศฮ่องกง โดยมี NHTPE ซึ่งเป็นกองทุนระดับโลกที่บริหารงานโดย Morgan Stanley Private Equity Asia ในฐานะผู้จัดการกองทุน เป็นผู้ถือหุ้นทางอ้อม โดยถือหุ้นผ่านบริษัทลงทุนอีกหนึ่งบริษัทซึ่ง NHTPE ถือหุ้นทั้งสิ้น

¹⁸ จะมีผู้ถือหุ้นบุคคลธรรมดาอีก 6 ท่านถือหุ้นในส่วนที่เหลืออยู่ไม่เกินท่านละ 2 หุ้น

การถือหุ้นของบริษัทฯ และ TAA ซึ่งได้ตกลงไว้กับนักลงทุนในวงจำกัดซึ่งจองซื้อหุ้นเพิ่มทุนและหุ้นกู้แปลงสภาพ หากบริษัทฯ ปฏิเสธเงื่อนไขการเข้าถือหุ้นใน TAA เกือบทั้งสิ้น (ไม่ว่าด้วยเหตุผลราคาขายต่อหุ้น หรือเหตุอื่นใด) นักลงทุนในวงจำกัดซึ่งจองซื้อหุ้นเพิ่มทุนและหุ้นกู้แปลงสภาพ ก็จะไม่ยินดีใส่เงินเพิ่มทุนในบริษัทฯ และบริษัทฯ ก็จะไม่สามารถแก้ปัญหาสภาพคล่อง และอาจไม่สามารถประกอบกิจการต่อไปได้ อย่างไรก็ตามก็ดีคณะกรรมการบริษัทฯ เชื่อว่าการเห็นชอบด้วยกับแผนการปรับโครงสร้างการถือหุ้นของบริษัทฯ และ TAA จะเป็นประโยชน์แก่บริษัทฯ เนื่องจากTAA ยังคงมีศักยภาพ และจะสามารถดำเนินธุรกิจจนสามารถมีผลการดำเนินงานที่ดีในอนาคตได้

- (2) การเข้าทำธุรกรรมซื้อขายหุ้นกับ North Haven Keystone Company Limited ไม่ถือเป็นการเข้าทำรายการที่เกี่ยวข้องกัน เนื่องจาก North Haven Keystone Company Limited ไม่ได้เป็นบุคคลที่เกี่ยวข้องกันกับกิจการ ตามประกาศเรื่องรายการที่เกี่ยวข้องกัน เนื่องจาก North Haven Keystone Company Limited มิได้มีฐานะเป็นบุคคลที่จะได้รับการเสนอให้เป็นผู้บริหารหรือผู้มีอำนาจควบคุมของกิจการ และมิได้เป็นนิติบุคคลที่มีผู้ถือหุ้นรายใหญ่หรือผู้มีอำนาจควบคุมเป็นบุคคลที่ได้รับการเสนอให้เป็นผู้บริหารหรือผู้มีอำนาจควบคุมของกิจการ

คณะกรรมการของกิจการได้พิจารณาโครงสร้างการลงทุนของผู้ขายแล้ว ไม่พบว่าผู้ถือหุ้นรายใหญ่หรือผู้มีอำนาจควบคุมของผู้ขายเป็น AAA หรือบุคคลที่เกี่ยวข้องกับ AAA นอกจากนี้ กิจการได้รับการยืนยันจากทั้ง AAA และผู้ขายด้วยว่า AAA และบุคคลที่เกี่ยวข้องกันกับ AAA ไม่ได้เป็นเจ้าของหรือผู้รับผลประโยชน์ (beneficial owner) ของ North Haven Keystone Company Limited และ North Haven Keystone Company Limited ไม่ใช่ตัวแทนของ AAA ในการเข้าทำธุรกรรมซื้อขายหุ้น TAA

นอกจากนี้ คณะกรรมการของกิจการได้สอบถามข้อมูลเพิ่มเติมจากทั้ง North Haven Keystone Company Limited และ AAA และได้พิจารณาพฤติการณ์ที่เกี่ยวข้องโดยรอบครบแล้วเห็นว่าการเข้าทำธุรกรรมซื้อขายหุ้นกับ North Haven Keystone Company Limited นั้นไม่เป็นการเข้าทำรายการที่เกี่ยวข้องกัน โดยเห็นว่า North Haven Thai Private Equity, L.P. (“NHTPE”) (ซึ่งเป็นบริษัทแม่ของ North Haven Keystone Company Limited) นั้นได้เข้ามาลงทุนซื้อหุ้นของกิจการ เนื่องจาก NHTPE ซึ่งเป็นกองทุนระดับโลกที่บริหารงานโดย Morgan Stanley Private Equity Asia ในฐานะผู้จัดการกองทุน ได้เล็งเห็นถึงโอกาสทางการลงทุนและผลตอบแทนจากการลงทุน ซึ่งเป็นเรื่องปกติของธุรกิจการลงทุน และได้ดำเนินการตรวจสอบสถานะกิจการ ซึ่งรวมถึง เอกสารทางกฎหมาย เอกสารทางการเงิน และภาษีอากรของบริษัทฯ และ TAA อย่างละเอียดก่อนเข้าลงทุนตามขั้นตอนการเข้าลงทุนโดยทั่วไป และในขั้นตอนการเจรจายกเลิกข้อตกลงและสัญญาซื้อขายหุ้นระหว่างกิจการกับ North Haven Keystone Company Limited รวมทั้งการเจรจายกเลิกข้อตกลงและสัญญาซื้อขายหุ้นระหว่างกิจการ และ North Haven Keystone Company Limited คู่สัญญาทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องต่างได้ว่าจ้างที่ปรึกษากฎหมายของตนเข้าเจรจายกเลิกข้อตกลงและสัญญา เพื่อให้มีการได้เปรียบเสียเปรียบซึ่งกันและกัน และข้อตกลงต่าง ๆ ของบันทึกข้อตกลงและสัญญาต่างก็เป็นไปตามเงื่อนไขการค้าโดยทั่วไป และเป็นข้อสัญญาปกติที่พึงเห็นได้จากสัญญาซื้อขายหุ้นซึ่งทำขึ้นระหว่างคู่สัญญาซึ่งมีความเป็นอิสระจากกัน ด้วยเหตุต่าง ๆ ดังกล่าวข้างต้น คณะกรรมการของกิจการจึงเห็นว่าการเข้าทำธุรกรรมซื้อขายหุ้นกับ North Haven Keystone Company Limited นั้นไม่เป็นการเข้าทำรายการที่เกี่ยวข้องกัน เพราะการเข้ามาของ North Haven Keystone Company Limited นั้นไม่ได้เข้ามาเป็นตัวแทนของ AAA เพื่อให้กิจการหลีกเลี่ยงการดำเนินการหรือการปฏิบัติตามหลักเกณฑ์การเข้าทำรายการที่เกี่ยวข้องกันแต่อย่างใด

- (3) ธุรกรรมซื้อขายหุ้นระหว่าง North Haven Keystone Company Limited และกิจการนั้น มีเงื่อนไขทางการค้าปกติ และราคาซื้อขายเป็นราคาที่สมเหตุสมผลตามเหตุผลที่ได้ระบุไว้ในข้อ (1) ข้างต้น

- (4) การเข้าทำธุรกรรมซื้อขายหุ้นระหว่าง North Haven Keystone Company Limited และกิจการ จะทำให้กิจการบรรลุวัตถุประสงค์ของแผนการปรับโครงสร้างการถือหุ้นของกิจการ และ TAA โดยกิจการจะได้มาซึ่งหุ้นของ TAA เกือบทั้งสิ้น¹⁹ เพื่อเป็นเจ้าของและมีอำนาจควบคุม TAA แต่เพียงผู้เดียว

อย่างไรก็ตาม แม้ว่าธุรกรรมดังกล่าวจะไม่ถือเป็นรายการที่เกี่ยวข้องกัน แต่เนื่องจาก North Haven Keystone Company Limited อยู่ระหว่างดำเนินการจะเข้าซื้อหุ้นของ TAA จาก AAA กิจการได้เปิดเผยข้อมูลการเข้าทำรายการซื้อหุ้น TAA จาก North Haven Keystone Company Limited โดยมีรายละเอียดเป็นไปตามประกาศคณะกรรมการตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยเรื่องการเปิดเผยข้อมูลและการปฏิบัติกรของบริษัทจดทะเบียนในรายการที่เกี่ยวข้องกัน พ.ศ. 2564 (พิจารณารายละเอียดได้ตามสิ่งที่ส่งมาด้วย 8 ของหนังสือเชิญประชุมวิสามัญผู้ถือหุ้นของกิจการ ครั้งที่ 1/2564)

ความเห็นของที่ปรึกษาทางการเงินอิสระ

เนื่องจากที่ปรึกษาทางการเงินอิสระไม่ได้เข้าถึงโครงสร้างการลงทุนของ North Haven Keystone Company Limited แต่จากความเห็นของคณะกรรมการของบริษัท และการสอบทานกับที่ปรึกษาทางการเงินของบริษัท ไม่พบว่าผู้ถือหุ้นรายใหญ่หรือผู้มีอำนาจควบคุมของ North Haven Keystone Company Limited เป็นบุคคลที่เกี่ยวข้องกับ AAA ตามที่ได้ระบุไว้ในข้อ 3.2. (2)

อย่างไรก็ตาม ราคาซื้อหุ้นเพิ่มทุนใน TAA โดยบริษัทฯ จะมีราคาหุ้นละ 193.88 บาท ในขณะที่ราคาซื้อขายหุ้นจาก North Haven Keystone Company Limited จะมีราคาหุ้นละ 199 บาท ซึ่งราคาซื้อขายหุ้นแตกต่างกันประมาณร้อยละ 2.56 นั้น (ตามข้อมูลที่เปิดเผยโดยบริษัทฯ NHTPE ที่เป็นผู้ถือหุ้นทางอ้อมของ North Haven Keystone Company Limited เป็นกองทุนระดับโลกที่บริหารงานโดย Morgan Stanley Private Equity Asia) เนื่องจากราคาซื้อหุ้น TAA ที่ 199 บาทต่อหุ้น เป็นราคาที่สะท้อนต้นทุนของ North Haven Keystone Company Limited

ที่ปรึกษาทางการเงินอิสระมีความเห็นว่าราคา 7,800 ล้านบาทในการเข้าไปถือหุ้นร้อยละ 100 ใน TAA นั้นเป็นราคาที่ตกลงกันระหว่างกลุ่มผู้ลงทุนและบริษัทฯ ซึ่งเป็นหนึ่งในเงื่อนไขของการปรับโครงสร้างทางการเงินของบริษัทฯ ในครั้งนี้ เนื่องจาก TAA มีหนี้สินมากกว่าทรัพย์สิน จึงจำเป็นต้องแก้ปัญหาการขาดสภาพคล่องของบริษัทฯ เพื่อให้บริษัทฯ สามารถดำเนินธุรกิจต่อไปได้ในอนาคต

¹⁹ จะมีผู้ถือหุ้นบุคคลธรรมดาอีก 6 ท่านถือหุ้นในส่วนที่เหลืออยู่ใน TAA ไม่เกินท่านละ 2 หุ้น

3.3. **ฐานะทางการเงิน และผลการดำเนินงานของ AAA หรือ ผู้ขอผ่อนผัน**

งบแสดงฐานะการเงินของ AAA

รายการ	ณ 31 ธันวาคม 2561	ณ 31 ธันวาคม 2562
	พันดอลลาร์สหรัฐ	พันดอลลาร์สหรัฐ
สินทรัพย์		
สินทรัพย์หมุนเวียน		
จำนวนเงินที่เป็นเงินให้กับบริษัทในเครือ	-	1,500.00
จำนวนเงินที่เป็นเงินให้กับบริษัทที่เกี่ยวข้อง	3,326.94	2,469.86
เงินสดในธนาคาร	1,018.91	1,377.47
รวมสินทรัพย์หมุนเวียน	4,345.85	5,347.33
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน		
เงินลงทุนในบริษัทย่อย	2,421.48	1,000.00
เงินลงทุนในบริษัทในเครือ	282,610.70	350,053.61
รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน	285,032.18	351,053.61
รวมสินทรัพย์	289,378.03	356,400.94
หนี้สิน		
หนี้สินหมุนเวียน		
เจ้าหนี้และเงินคงค้างอื่น ๆ	6.54	2.50
จำนวนเงินที่ค้างชำระกับบริษัทโฮลดิ้ง	-	67,762.46
รวมหนี้สินหมุนเวียน	6.54	67,764.96
รวมหนี้สิน	6.54	67,764.96
ส่วนของผู้ถือหุ้น		
ทุนจดทะเบียน	5,270.00	5,270.00
กำไร(ขาดทุน)สะสม	284,101.49	283,365.98
รวมส่วนของผู้ถือหุ้น	289,371.49	288,635.98
รวมหนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น	289,378.03	356,400.94

ที่มา: บริษัทฯ

หมายเหตุ: อัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ ณ วันที่ 29 ตุลาคม 2564 มีอัตราแลกเปลี่ยนถ่วงน้ำหนักระหว่างธนาคารที่ 1.00 เหรียญดอลลาร์สหรัฐ เท่ากับ 33.184 บาท โดยอ้างอิงจากธนาคารแห่งประเทศไทย

งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จของ AAA

รายการ	งวด 12 เดือน สิ้นสุด ณ 31 ธันวาคม 2561	งวด 12 เดือน สิ้นสุด ณ 31 ธันวาคม 2562
	พันดอลลาร์สหรัฐ	พันดอลลาร์สหรัฐ
กำไรหรือขาดทุน:		
รายได้	41,595.90	885.70
รายได้ทางการเงิน	85.48	1,581.83
รวมรายได้	41,681.38	2,467.53
รับยกเว้นจำนวนเงินที่เป็นหนี้กับบริษัทที่เกี่ยวข้องกัน	145,919.15	-
กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนที่ยังไม่เกิดขึ้นจริง	11,727.32	55.88
หนี้สูญตัดจำหน่าย	-	(1,425.96)
เงินลงทุนตัดจำหน่าย	-	(1.33)
ขาดทุนจากการจำหน่ายบริษัทย่อย	-	(1,421.48)
อัตราแลกเปลี่ยน (ขาดทุน)/กำไรที่ได้รับ	13.68	(149.09)

รายการ	งวด 12 เดือน สิ้นสุด ณ 31 ธันวาคม 2561	งวด 12 เดือน สิ้นสุด ณ 31 ธันวาคม 2562
	พันดอลลาร์สหรัฐ	พันดอลลาร์สหรัฐ
ค่าใช้จ่ายพนักงาน	-	-
ค่าใช้จ่ายอื่นๆ	(30.64)	(261.05)
กำไร (ขาดทุน) ก่อนหักภาษี	199,311.88	(735.51)
ค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้	-	-
กำไรสุทธิสำหรับปีงบการเงิน	199,311.88	(735.51)

ที่มา: บริษัทฯ

หมายเหตุ: อัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ ณ วันที่ 29 ตุลาคม 2564 มีอัตราแลกเปลี่ยนถ่วงน้ำหนักระหว่างธนาคารที่ 1.00 เหรียญดอลลาร์สหรัฐ เท่ากับ 33.184 บาท โดยอ้างอิงจากธนาคารแห่งประเทศไทย

งบกระแสเงินสดของ AAA

รายการ	งวด 12 เดือน สิ้นสุด ณ 31 ธันวาคม 2561	งวด 12 เดือน สิ้นสุด ณ 31 ธันวาคม 2562
	พันดอลลาร์สหรัฐ	พันดอลลาร์สหรัฐ
เงินสดสุทธิ (ใช้ไป/ใน)/ได้มาจากกิจกรรมดำเนินงาน	46,048.78	471.51
เงินสดสุทธิจากกิจกรรมลงทุน	(50,769.47)	(67,931.29)
เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงิน	(25,350.00)	67,762.46
สุทธิ (ลดลง) เพิ่มขึ้นสำหรับปีงบการเงิน	(30,070.68)	302.69
ผลกระทบของการแปลงเงินตราต่างประเทศ	41.12	55.88
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดต้นปีงบประมาณ	31,048.48	1,018.91
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ สิ้นปีบัญชี	1,018.91	1,377.47

ที่มา: บริษัทฯ

หมายเหตุ: อัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ ณ วันที่ 29 ตุลาคม 2564 มีอัตราแลกเปลี่ยนถ่วงน้ำหนักระหว่างธนาคารที่ 1.00 เหรียญดอลลาร์สหรัฐ เท่ากับ 33.184 บาท โดยอ้างอิงจากธนาคารแห่งประเทศไทย

โดย AAA นั้นเป็นบริษัทย่อยของ AAGB โดยที่ AAA เป็นเพียงหนึ่งในหลายบริษัทย่อยของ AAGB ซึ่งไม่ได้มีการจัดทำงบการเงินแยกส่วนตามแต่ละบริษัทย่อยไว้ ทั้งนี้ ฐานะทางการเงิน และผลการดำเนินงานของ AAGB ในเบื้องต้นสามารถสรุปได้ ดังนี้ (รายละเอียดเพิ่มเติมตามเอกสารแนบ 2 ข้อ 4 สรุปงบการเงินของบริษัท เอเอวีเอเซีย กรุ๊ป เบอร์ฮาด)

(หน่วย: ล้านริงกิตมาเลเซีย)

รายละเอียด	ณ 31 ธันวาคม 2561	ณ 31 ธันวาคม 2562	ณ 31 ธันวาคม 2563	ณ 30 มิถุนายน 2564
รวมสินทรัพย์หมุนเวียน	8,817.85	5,292.36	2,559.34	2,056.05
รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน	9,731.92	20,302.36	17,104.72	16,613.47
รวมสินทรัพย์	18,549.77	25,594.72	19,664.06	18,669.52
รวมหนี้สินหมุนเวียน	6,850.36	7,135.47	8,461.83	9,430.14
รวมหนี้สินไม่หมุนเวียน	5,514.15	15,548.51	14,772.02	14,262.22
รวมหนี้สิน	12,364.51	22,683.98	23,233.85	23,692.36
รวมส่วนของผู้ถือหุ้น	7,784.45	4,498.33	(1,214.29)	(2,328.89)
กำไร (ขาดทุน) สุทธิ สำหรับปีงบการเงิน	1,695.39	(283.22)	(5,887.93)	(1,695.79)

ที่มา: www.airasia.com

หมายเหตุ: อัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ ณ วันที่ 29 ตุลาคม 2564 มีอัตราขายถ่วงเฉลี่ยที่ 1.00 ริงกิตมาเลเซีย เท่ากับ 8.1167 บาท โดยอ้างอิงจากธนาคารแห่งประเทศไทย

3.4. สรุปสัญญา และ/หรือ ข้อตกลงระหว่างบริษัทฯ กับ AAA

3.4.1. สรุปร่างสัญญาซื้อหุ้น

รายละเอียดตามข้อ 1.9.1. สรุปร่างสัญญาจองซื้อหุ้นเพิ่มทุนกับกิจการ (Share Subscription Agreement)

3.5. ที่มาของการกำหนดราคาเสนอขาย และความเหมาะสมของราคาหุ้นที่เสนอขาย

คณะกรรมการบริษัทมีความเห็นว่าบริษัทฯ มีความจำเป็นต้องเพิ่มทุน โดยการออกหุ้นสามัญเพิ่มทุนเพื่อเสนอขายให้แก่ AAA เนื่องจากบริษัทฯ ขาดสภาพคล่องจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโคโรนา (Covid-19) เป็นระยะเวลาที่ยาวนาน และเพื่อปรับโครงสร้างการถือหุ้นใน TAA เพื่อให้บริษัทฯ สามารถเป็นเจ้าของหุ้นใน TAA ได้ทั้งหมด และ AAA ก็เป็นบุคคลที่มีศักยภาพทางด้านเงินทุน มีฐานะทางการเงินมั่นคง และมีความพร้อมในการชำระเงินเพิ่มทุน จึงเป็นแนวทางการระดมทุนที่มีความเหมาะสม และสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ในการเพิ่มทุนครั้งนี้ ซึ่งจะทำให้บริษัทฯ ได้รับเงินทุนตามจำนวนที่ต้องการในระยะเวลาอันสั้น และสามารถลดความเสี่ยงในการระดมทุนที่อาจเกิดขึ้นจากสภาพเศรษฐกิจที่มีความไม่แน่นอนและมีความผันผวนมากในปัจจุบัน โดยบริษัทฯ มีความจำเป็นต้องจัดสรรหุ้นเพิ่มทุนและหุ้นกู้แปลงสภาพเพื่อวัตถุประสงค์ตามข้อ 3.9

คณะกรรมการบริษัท มีความเห็นว่าการออกและเสนอขายหุ้นเพิ่มทุนและหุ้นกู้แปลงสภาพให้แก่บุคคลในวงจำกัด (PP) และและผู้ถือหุ้นตามสัดส่วนการถือหุ้นในครั้งนี้ มีความเหมาะสม สมเหตุสมผล และเป็นไปเพื่อประโยชน์สูงสุดของบริษัทฯ และผู้ถือหุ้นทั้งหมด

การเพิ่มทุนและการจัดสรรหุ้นเพิ่มทุนและหุ้นกู้แปลงสภาพในครั้งนี้ จะช่วยให้บริษัทฯ สามารถระดมทุนได้ภายในระยะเวลาอันสั้น และลดภาระการลงทุนของผู้ถือหุ้นเดิมบางส่วนในการเพิ่มทุน นอกจากนี้ การที่บริษัทฯ ได้รับการตอบรับจากนักลงทุนที่มีศักยภาพ จะเป็นการสร้างความมั่นใจให้แก่ผู้ถือหุ้นถึงความสำเร็จในการเพิ่มทุน ซึ่งจะส่งผลให้บริษัทฯ สามารถเพิ่มทุนได้ตามเป้าหมาย และเป็นการเสริมสร้างโอกาสให้บริษัทฯ และเพิ่มศักยภาพในการแข่งขันและการพัฒนาธุรกิจของบริษัทฯ ให้สามารถเติบโตได้อย่างมั่นคงและยั่งยืนต่อไป

ทั้งนี้ หากบริษัทฯ สามารถจำหน่ายหุ้นสามัญเพิ่มทุนและหุ้นกู้แปลงสภาพได้ทั้งหมด บริษัทฯ จะได้รับเงินการเสนอขายหุ้นเพิ่มทุนและหุ้นกู้แปลงสภาพให้แก่บุคคลในวงจำกัด (PP) จำนวนประมาณ 11,000 ล้านบาท และเงินที่ได้รับจากการเสนอขายหุ้นให้แก่ผู้ถือหุ้นเดิมตามสัดส่วนการถือหุ้นที่แต่ละรายถืออยู่ (RO) ประมาณ 3,000 ล้านบาท รวมเป็นเงินที่ได้รับจากการเสนอขายหุ้นเพิ่มทุนและหุ้นกู้แปลงสภาพทั้งหมดในครั้งนี้ ประมาณ 14,000 ล้านบาท

บริษัทฯ เชื่อว่าเงินที่ได้รับจากการระดมทุนในครั้งนี้ จะเพียงพอต่อแผนการปรับโครงสร้างการถือหุ้นของบริษัทฯ และ TAA รวมถึงแผนการปรับโครงสร้างหนี้ของ TAA และการนำเงินไปใช้ตามวัตถุประสงค์ที่ระบุไว้ และจะทำให้กลุ่มบริษัทฯ มีเงินทุนหมุนเวียนเพียงพอสำหรับรองรับการประกอบธุรกิจสายการบินในอนาคตภายหลังจากที่สถานการณ์การท่องเที่ยวในประเทศเริ่มกลับมาเป็นปกติ

ทั้งนี้ คณะกรรมการบริษัท ได้พิจารณาแล้วเห็นว่า AAA มีความรู้ ความสามารถ และประสบการณ์ในการประกอบธุรกิจสายการบินที่จะช่วยส่งเสริมการดำเนินงานและสนับสนุนธุรกิจของบริษัทฯ ได้ โดย AAA เป็นบริษัทย่อยที่ AAGB ถือหุ้นอยู่ร้อยละ 100 ทั้งนี้ AAGB เป็นบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ Bursa ซึ่งเป็นตลาดหลักทรัพย์ของประเทศมาเลเซีย และ AAA ยังถือหุ้นในบริษัทที่ดำเนินธุรกิจสายการบินภายใต้แบรนด์ "AirAsia" ในหลายประเทศ เช่น อินโดนีเซีย ฟิลิปปินส์ อินเดีย รวมถึงในประเทศไทย ทั้งนี้ AAA จะใช้ความรู้ ความสามารถ และประสบการณ์ในการประกอบธุรกิจสายการบินดังกล่าวในการสนับสนุนการดำเนินธุรกิจของ TAA ในฐานะผู้ถือหุ้นทางอ้อมผ่านการถือหุ้นของบริษัทฯ เช่นเดียวกับการสนับสนุนในฐานะผู้ถือหุ้นทางตรงใน TAA นอกจากนี้ การเพิ่มทุนให้แก่ AAA เป็นส่วนหนึ่งของแผนการปรับโครงสร้างการถือหุ้นของบริษัทฯ และ TAA ซึ่งมีความจำเป็นอย่างยิ่งก่อให้เกิดประโยชน์แก่บริษัทฯ และ TAA รวมถึงผ่านการเจรจาและเห็นชอบร่วมกันจากผู้ที่เกี่ยวข้องเรียบร้อยแล้ว

คณะกรรมการบริษัทฯ ได้พิจารณาแล้วเห็นว่านักลงทุนรายใหญ่บุคคลธรรมดาจำนวน 6 รายเป็นผู้ลงทุนที่มีศักยภาพด้านการเงิน โดยเป็นนักธุรกิจ ผู้บริหาร และนักลงทุนในบริษัทต่างๆ ที่จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย รวมถึงเป็นผู้ลงทุนที่เล็งเห็นโอกาสในการเติบโตของบริษัทฯ และ TAA ที่จะฟื้นตัวภายหลังจากการคลี่คลายของสถานการณ์ COVID-19 ซึ่งจะเป็นประโยชน์แก่บริษัทฯ ในการได้รับสนับสนุนด้านเงินทุนเพื่อใช้ในการดำเนินธุรกิจ และสร้างความเชื่อมั่นให้ผู้ถือหุ้นเดิมของบริษัทฯ รวมถึงเสริมสร้างภาพลักษณ์ของบริษัทฯ

นอกจากนี้ สำหรับการจัดสรรหุ้นสามัญเพิ่มทุนเพื่อรองรับการแปลงสภาพหุ้นกู้แปลงสภาพนั้น คณะกรรมการบริษัทฯ ได้พิจารณาแล้วว่า ธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ซึ่งเป็นสถาบันการเงินชั้นนำของประเทศไทย และ NHTPE ซึ่งเป็นกองทุนส่วนบุคคลที่มุ่งเน้นการลงทุนในประเทศไทยและภูมิภาคอาเซียน โดยบริหารจัดการเงินทุนจากผู้ลงทุนต่าง ๆ ทั่วโลก และอยู่ภายใต้การบริหารจัดการของ Morgan Stanley Private Equity Asia โดยผู้ลงทุนทั้ง 2 ราย เป็นผู้ลงทุนที่มีศักยภาพในด้านเงินทุน และสามารถลงทุนในบริษัทฯ ได้จริง รวมถึงเป็นผู้ลงทุนที่เล็งเห็นโอกาสในการเติบโตของบริษัทฯ และ TAA ที่จะฟื้นตัวภายหลังจากการคลี่คลายของสถานการณ์ COVID-19 ซึ่งจะเป็นประโยชน์แก่บริษัทฯ ในการได้รับสนับสนุนด้านเงินทุนเพื่อใช้ในการดำเนินธุรกิจ และสร้างความเชื่อมั่นให้ผู้ถือหุ้นเดิมของบริษัทฯ รวมถึงเสริมสร้างภาพลักษณ์ของบริษัทฯ

ทั้งนี้ ราคาเสนอขายหุ้นในราคา 1.75 บาทต่อหุ้น อ้างอิงจากราคาตลาดของหุ้นของบริษัทฯ ย้อนหลังในช่วง 360²⁰ วันทำการ ซึ่งเท่ากับ 1.43 – 3.14 บาทต่อหุ้น ประกอบกับการเจรจากับบุคคลในวงจำกัดซึ่งมีความประสงค์ในการลงทุนในหุ้นสามัญและหุ้นกู้แปลงสภาพของบริษัทฯ จากราคาหุ้นย้อนหลังในช่วง 360 วันทำการ คิดเป็นราคาตลาดถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก เท่ากับ 2.38 บาทต่อหุ้น ซึ่งราคาเสนอขายหุ้นในราคา 1.75 บาทต่อหุ้น คิดเป็นส่วนลดจากราคาตลาดดังกล่าวประมาณร้อยละ 26.5 อย่างไรก็ตามก็ดี บริษัทฯ ได้พิจารณาปัจจัยอื่นๆ เพิ่มเติมในการกำหนดราคาเสนอขายหุ้น เช่น ความจำเป็นเร่งด่วนที่ต้องจัดหาเงินทุนเพื่อเสริมสภาพคล่องและรองรับการดำเนินงานในระยะเวลา 18 – 24 เดือน ข้างหน้า โดย ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2564 บริษัทฯ มีหนี้สินหมุนเวียนและสินทรัพย์หมุนเวียน เท่ากับ 21,680.05 ล้านบาท และ 1,714.91 ล้านบาท ตามลำดับ คิดเป็นอัตราส่วนสภาพคล่อง เท่ากับ 0.08 เท่า ซึ่งการที่บริษัทฯ มีหนี้สินหมุนเวียนสูงกว่าสินทรัพย์หมุนเวียนมาก แสดงถึงการประสบปัญหาสภาพคล่อง รวมถึงความเป็นไปได้ในการเพิ่มทุนให้แก่ผู้ถือหุ้นเดิมตามสัดส่วน (RO) ซึ่งบริษัทฯ มีการกำหนดให้เป็นราคาเดียวกับราคาหุ้นที่เสนอขายให้แก่บุคคลในวงจำกัด เพื่อไม่ให้เป็นการกระเทือนต่อผู้ถือหุ้นรายย่อยในสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโคโรนา (Covid-19) ทั้งนี้ การกำหนดราคาเสนอขายหุ้นด้วยวิธีอื่นๆ เช่น อัตราส่วนราคาต่อกำไร (P/E ratio) การคิดลดกระแสเงินสด (Discounted cash flow) หรือมูลค่าตามบัญชี นั้น ไม่สามารถคำนวณได้ เนื่องจากบริษัทฯ ยังมีผลการดำเนินงานขาดทุน และส่วนของผู้ถือหุ้นของ TAA มีค่าเป็นลบ ซึ่ง การจัดสรรหุ้นเพิ่มทุนของบริษัทฯ ให้แก่ AAA ซึ่งเป็นบุคคลในวงจำกัด (PP) มีเหตุผลเพิ่มเติมดังต่อไปนี้

(ก) กระบวนการจัดสรรหุ้นเพิ่มทุนของบริษัทฯ ให้แก่ AAA ซึ่งเป็นบุคคลในวงจำกัด (PP) โดยกำหนดราคาเสนอขายไว้อย่างชัดเจน ทำให้บริษัทฯ สามารถเพิ่มทุนได้สำเร็จรวดเร็วเพียงพอที่จะสามารถรองรับแผนการใช้เงินของบริษัทฯ ในการปรับโครงสร้างการถือหุ้นของบริษัทฯ และ TAA และการชำระคืนเงินกู้ที่มีอยู่กับสถาบันการเงินของบริษัทฯ

(ข) การจัดสรรหุ้นเพิ่มทุนของบริษัทฯ ให้แก่ AAA ซึ่งเป็นบุคคลในวงจำกัด (PP) เป็นการลดภาระการลงทุนของผู้ถือหุ้นเดิม ทั้งนี้ เนื่องจากสถานะเศรษฐกิจในปัจจุบันอาจส่งผลกระทบต่อผู้ถือหุ้นเดิมบางส่วนได้รับผลกระทบต่อความพร้อมด้านเงินทุนที่ใช้สำหรับการเพิ่มทุนในครั้งนี้ และอาจส่งผลให้บริษัทฯ ไม่สามารถระดมทุนได้ตามแผน จึงมีความจำเป็นที่ควรดำเนินการเพิ่มทุนให้สำเร็จโดยเร็ว

(ค) การจัดสรรหุ้นเพิ่มทุน ให้แก่ AAA ซึ่งเป็นบุคคลในวงจำกัด (PP) ช่วยลดความเสี่ยงในการเพิ่มทุนและสร้างความเชื่อมั่นว่าการเพิ่มทุนนี้จะประสบความสำเร็จ และบริษัทฯ จะได้รับเงินจากการระดมทุนตามจำนวนที่เสนอขาย และเป็นการสร้างความเชื่อมั่นให้แก่ผู้ถือหุ้นเดิมของบริษัทฯ ที่จะเข้ามาซื้อหุ้นสามัญเพิ่มทุนของบริษัทฯ

²⁰ ระหว่างวันที่ 17 เมษายน 2563 ถึงวันที่ 18 ตุลาคม 2564

(ง) เพื่อเพิ่มกลุ่มผู้ถือหุ้นที่มีศักยภาพทางการเงิน รวมถึงสามารถรองรับสถานการณ์ต่าง ๆ ที่อาจเกิดขึ้น ซึ่งส่งผลให้เกิดความจำเป็นในการใช้เงินทุนในอนาคตได้ดียิ่งขึ้น

ทั้งนี้ ด้วยสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโคโรนา (Covid-19) อย่างยาวนาน ซึ่งไม่มีความแน่นอนว่าสถานการณ์จะกลับเข้าสู่ปกติได้เมื่อใด ทำให้ธุรกิจของบริษัทฯ นั้นมีความไม่แน่นอน การจะหาเจ้าหนี้ และนักลงทุน เพื่อให้ความช่วยเหลือทางการเงินและร่วมลงทุนในบริษัทฯ ในสถานการณ์ที่มีความไม่แน่นอนขณะนี้ จึงเป็นเรื่องที่ไม่ง่ายนัก ซึ่งหากเสนอขายหุ้นสามัญเพิ่มทุนในราคาตลาดนั้น อาจทำให้ผู้ลงทุนไม่มีความสนใจที่จะลงทุนในหุ้นของบริษัทฯ โดยเฉพาะในสภาวะเศรษฐกิจในปัจจุบัน ดังนั้นราคาที่เสนอขายให้กับนักลงทุนดังกล่าวในราคาที่ 1.75 บาทต่อหุ้นนั้น แม้ว่าราคาเสนอขายจะเป็นราคาที่ต่ำกว่าราคาตลาด แต่บริษัทฯ เห็นว่าราคาดังกล่าวเป็นราคาที่สะท้อนถึงมูลค่าที่เหมาะสมของบริษัทฯ แล้ว โดยผลประโยชน์ที่บริษัทฯ จะได้รับดังกล่าวมีความคุ้มค่าเมื่อเปรียบเทียบกับการสูญเสียส่วนต่างของราคาเสนอขายหุ้นในราคาต่ำดังกล่าว

3.6. วิธีการประเมินราคาในการเสนอขายหุ้นสามัญเพิ่มทุนในวงจำกัด

ราคาเสนอขายหุ้นให้แก่บุคคลในวงจำกัด (PP) (กล่าวคือ AAA) ที่ราคา 1.75 บาท นั้น อ้างอิงจาก (ก) ราคาตลาดของหุ้นของบริษัทฯ ย้อนหลังในช่วง 360 วันทำการ²¹ ซึ่งเท่ากับ 1.43 – 3.14 บาทต่อหุ้น คิดเป็นราคาตลาดถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก เท่ากับ 2.38 บาทต่อหุ้น ซึ่งราคาเสนอขายหุ้นในราคา 1.75 บาทต่อหุ้น คิดเป็นส่วนลดจากราคาตลาดดังกล่าวประมาณร้อยละ 26.5 ประกอบกับ (ข) การเจรจากับบุคคลในวงจำกัด

อย่างไรก็ดี บริษัทฯ ได้พิจารณาปัจจัยอื่นๆ เพิ่มเติมในการกำหนดราคาเสนอขายหุ้น เช่น ความจำเป็นเร่งด่วนที่ต้องจัดหาเงินทุนเพื่อเสริมสภาพคล่องและรองรับการดำเนินงานในระยะยาว 18 – 24 เดือน รวมถึงความเป็นไปได้ในการเพิ่มทุนให้แก่ผู้ถือหุ้นเดิมตามสัดส่วน (RO) ซึ่งบริษัทฯ มีการกำหนดให้เป็นราคาเดียวกับราคาหุ้นที่เสนอขายให้แก่บุคคลในวงจำกัด เพื่อไม่ให้เป็นการเกื้อหนุนต่อผู้ถือหุ้นรายย่อยในสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโคโรนา (Covid-19) ทั้งนี้ การกำหนดราคาเสนอขายหุ้นด้วยวิธีอื่นๆ เช่น อัตราส่วนราคาต่อกำไร (P/E ratio) การคิดลดกระแสเงินสด (Discounted cash flow) หรือมูลค่าตามบัญชี นั้น ไม่สามารถคำนวณได้ เนื่องจากบริษัทฯ ยังมีผลการดำเนินงานขาดทุน และส่วนของผู้ถือหุ้นของ TAA มีค่าเป็นลบ ซึ่ง TAA เป็นบริษัทย่อยของบริษัทฯ ที่มีการดำเนินธุรกิจสายการบิน (Operating company)

ทั้งนี้ ราคาดังกล่าวเข้าข่ายเป็นการเสนอขายหุ้นที่ออกใหม่ในราคาต่ำกว่าราคาตลาด กล่าวคือ ต่ำกว่าร้อยละ 90 ของราคาถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของหุ้นบริษัทฯ ในตลาดหลักทรัพย์ฯ โดยคิดเป็นส่วนลดประมาณร้อยละ 41.0 ของราคาถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของหุ้นของบริษัทฯ ในตลาดหลักทรัพย์ฯ ย้อนหลัง 15 วันทำการ (ระหว่างวันที่ 27 กันยายน 2564 ถึงวันที่ 18 ตุลาคม 2564) ซึ่งเท่ากับ 2.96 บาทต่อหุ้น ก่อนวันที่คณะกรรมการบริษัทมีมติเสนอวาระต่อที่ประชุมวิสามัญผู้ถือหุ้นเพื่อขออนุมัติให้บริษัทฯ เสนอขายหุ้นเพิ่มทุน โดยกำหนดราคาเสนอขายไว้อย่างชัดเจนในครั้งนี้

ด้วยสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโคโรนา (Covid-19) อย่างยาวนาน ซึ่งไม่มีความแน่นอนว่าสถานการณ์จะกลับเข้าสู่ปกติได้เมื่อใด ทำให้ธุรกิจของบริษัทฯ นั้นมีความไม่แน่นอน การจะหาเจ้าหนี้ และนักลงทุน เพื่อให้ความช่วยเหลือทางการเงินและร่วมลงทุนในบริษัทฯ ในสถานการณ์ที่มีความไม่แน่นอนขณะนี้ จึงเป็นเรื่องที่ไม่ง่ายนัก

การที่สถาบันการเงินยินดีปล่อยสินเชื่อให้แก่บริษัทฯ เพื่อการปรับโครงสร้างการถือหุ้นของบริษัทฯ และ TAA และการได้นักลงทุน เช่น AAA และผู้ลงทุนรายใหญ่บุคคลธรรมดา จำนวน 6 ราย รวมทั้งนักลงทุนซึ่งลงทุนในหุ้นกู้แปลงสภาพของบริษัทฯ เข้ามาช่วยเหลือทางด้านสภาพคล่องให้แก่บริษัทฯ ในสถานการณ์เช่นนี้ และเข้ามาร่วมลงทุนในบริษัทฯ จะช่วยเสริมสร้างความมั่นใจในการลงทุนในธุรกิจของบริษัทฯ อย่างมาก และนักลงทุนเหล่านี้ประกอบด้วยนักลงทุนสถาบัน ผู้ลงทุนรายใหญ่ ซึ่งต่างถือเป็นนักลงทุนที่มีความรู้ความเชี่ยวชาญ เป็นนักลงทุนที่มีคุณภาพ รวมถึงผู้มีประสบการณ์ในธุรกิจการบิน เช่น AAA นักลงทุนเหล่านี้ จะช่วย

²¹ ระหว่างวันที่ 17 เมษายน 2563 ถึงวันที่ 18 ตุลาคม 2564

เสริมสร้างความแข็งแกร่งให้กับธุรกิจของบริษัทฯ รวมทั้งจะช่วยเสริมสร้างความมั่นใจในการลงทุนในธุรกิจของบริษัทฯ ให้แก่นักลงทุนรายอื่น ๆ

อนึ่ง ราคาที่เสนอขายให้กับนักลงทุนดังกล่าวในราคาที่ 1.75 บาทต่อหุ้นนั้น แม้ว่าราคาเสนอขายจะเป็นราคาที่ต่ำกว่าราคาตลาด ซึ่งเป็นราคาต่ำกว่าร้อยละ 90 ของราคาถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของหุ้นบริษัทฯ ในตลาดหลักทรัพย์ฯ ย้อนหลัง 15 วันทำการ (ระหว่างวันที่ 27 กันยายน 2564 ถึงวันที่ 18 ตุลาคม 2564 ก่อนวันที่คณะกรรมการบริษัทฯ มีมติเสนอขายต่อที่ประชุมวิสามัญผู้ถือหุ้น เพื่อขออนุมัติให้บริษัทฯ เสนอขายหุ้นเพิ่มทุนโดยกำหนดราคาเสนอขายไว้อย่างชัดเจนในครั้ง แต่บริษัทฯ เห็นว่าราคาดังกล่าวเป็นราคาที่สะท้อนถึงมูลค่าที่เหมาะสมของบริษัทฯ แล้ว การออกและเสนอขายหุ้นสามัญเพิ่มทุนและหุ้นกู้แปลงสภาพด้วยราคาดังกล่าว มีความคุ้มค่าและเป็นประโยชน์ต่อผู้ถือหุ้น เนื่องจากบริษัทฯ จะได้รับเงินจากการออกและเสนอขายหุ้นสามัญเพิ่มทุนและหุ้นกู้แปลงสภาพรวมทั้งสิ้นประมาณ 14,000 ล้านบาท รวมถึงภายหลังการปรับโครงสร้างการถือหุ้น จะทำให้บริษัทฯ เป็นผู้ถือหุ้นของ TAA ซึ่งเป็นบริษัทที่มีการดำเนินธุรกิจ (Operating company) เพิ่มขึ้นจากร้อยละ 55 เป็นร้อยละ 100 ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของแผนการปรับโครงสร้างการถือหุ้นของบริษัทฯ และ TAA ที่ผ่านการเจรจาและเห็นชอบร่วมกันระหว่างบริษัทฯ สถาบันการเงินผู้ให้กู้ยืมเงิน ผู้ร่วมลงทุนรายใหม่ (ผู้จองซื้อหุ้นใหม่และผู้จองซื้อหุ้นกู้แปลงสภาพ) และ AAA ซึ่งจะได้ประโยชน์ร่วมกัน เนื่องจากบริษัทฯ จะสามารถรับผู้ผลประกอบการของ TAA ได้เต็มจำนวน เมื่อสถานการณ์การแพร่ระบาดของ COVID-19 คลี่คลาย และมีการเดินทางและการท่องเที่ยวกลับมาเป็นปกติ ซึ่งส่งผลให้ผลประกอบการของ TAA มีโอกาสกลับมาเติบโตได้ในอนาคต

นอกจากนี้ การเพิ่มทุนในครั้งนี้ จะส่งผลให้หนี้สินของบริษัทฯ และ TAA ลดลง 3,900 ล้านบาท จากการที่ TAA จะชำระคืนหนี้ทางการค้าต่าง ๆ ให้กับกลุ่มบริษัทของ AAGB ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นใหญ่ของ AAA

ทั้งนี้ ภายหลังการปรับโครงสร้างจะส่งผลให้บริษัทฯ เป็นผู้ถือหุ้นร้อยละ 100 ใน TAA ซึ่งก่อให้เกิดผลดีแก่บริษัทฯ ในแง่ของการรับรู้ผลประกอบการของบริษัทย่อย โดยหากสถานการณ์การแพร่ระบาดของ COVID-19 คลี่คลาย และมีการเดินทางและการท่องเที่ยวกลับมาเป็นปกติ จะส่งผลให้ผลประกอบการของ TAA กลับมาเติบโต และบริษัทฯ สามารถรับรู้ผลประกอบการดังกล่าวได้เต็มจำนวน อย่างไรก็ตาม หากพิจารณาผลประกอบการของบริษัทฯ และ TAA ในงวดปี 2563 และงวดหกเดือนปี 2564 จะมีกำไร (ขาดทุน) ต่อส่วนของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ ก่อนและหลังการปรับโครงสร้างเป็นดังนี้

กำไร (ขาดทุน) ของส่วนของผู้ถือหุ้นของกิจการ – อ้างอิงจากข้อมูลงวดปี 2563 ⁽¹⁾	
กำไร (ขาดทุน) ส่วนของผู้ถือหุ้นที่เป็นของกิจการ - ก่อนการปรับโครงสร้าง (ล้านบาท)	(4,764.09)
(+) กำไร (ขาดทุน) ส่วนที่เป็นของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมของบริษัทย่อย (ล้านบาท)	(3,902.84)
กำไร (ขาดทุน) ส่วนของผู้ถือหุ้นที่เป็นของกิจการ - หลังการปรับโครงสร้าง (ล้านบาท)	(8,666.93)
กำไร (ขาดทุน) ของส่วนของผู้ถือหุ้นของกิจการ – อ้างอิงจากข้อมูลงวดหกเดือนปี 2564 ⁽¹⁾	
กำไร (ขาดทุน) ส่วนของผู้ถือหุ้นที่เป็นของกิจการ - ก่อนการปรับโครงสร้าง (ล้านบาท)	(3,556.46)
(+) กำไร (ขาดทุน) ส่วนที่เป็นของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมของบริษัทย่อย (ล้านบาท)	(2,912.00)
กำไร (ขาดทุน) ส่วนของผู้ถือหุ้นที่เป็นของกิจการ - หลังการปรับโครงสร้าง (ล้านบาท)	(6,468.46)

หมายเหตุ:(1) ข้อมูลข้างต้นเป็นการแสดงผลกระทบด้านโครงสร้างทางการเงินโดยอ้างอิงข้อมูลจากงบการเงินสำหรับงวดปี สิ้นสุด ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 และงวดหกเดือนสิ้นสุด ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2564 โดยภายหลังการปรับ โครงสร้างข้อมูลข้างต้นจะเปลี่ยนแปลงไปตามงบการเงิน ณ งวดที่มีการปรับโครงสร้างสำเร็จ

นอกจากนี้ ภายหลังการปรับโครงสร้างของกิจการ จะส่งผลให้กิจการและ TAA มีส่วนของผู้ถือหุ้นเพิ่มขึ้น และมีหนี้สินลดลง โดยมีรายละเอียดส่วนของผู้ถือหุ้น หนี้สินรวม และอัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (D/E ratio) ก่อนและหลังการปรับโครงสร้างเป็นดังนี้

โครงสร้างทางการเงินของกิจการ - อ้างอิงจากข้อมูล ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2564 ⁽¹⁾	
ก่อนการปรับโครงสร้าง	
ส่วนของผู้ถือหุ้นที่เป็นของกิจการ (ล้านบาท)	10,819.6
หนี้สินรวม (ล้านบาท)	53,509.6
อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (เท่า)	4.9
หลังการปรับโครงสร้าง	
ส่วนของผู้ถือหุ้นที่เป็นของกิจการ - ก่อนการปรับโครงสร้าง (ล้านบาท)	10,819.6
(+) ทุนชำระแล้วและส่วนเกินมูลค่าหุ้นจากการเสนอขายหุ้นสามัญเพิ่มทุน PP (ล้านบาท)	8,800.0
(+) ทุนชำระแล้วและส่วนเกินมูลค่าหุ้นจากการเสนอขายหุ้นสามัญเพิ่มทุน RO (ล้านบาท)	3,000.0
(+) ทุนชำระแล้วและส่วนเกินมูลค่าหุ้นจากแปลงสภาพของหุ้นกู้แปลงสภาพ ⁽²⁾ (ล้านบาท)	2,200.0
(+) ส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุม (ร้อยละ 45 ของ TAA) (ล้านบาท)	272.2
ส่วนของผู้ถือหุ้นที่เป็นของกิจการ - หลังการปรับโครงสร้าง (ล้านบาท)	25,091.8
หนี้สินรวม - ก่อนการปรับโครงสร้าง (ล้านบาท)	53,509.6
(-) ชำระคืนหนี้แก่กลุ่ม AAGB (ล้านบาท)	(3,900.0)
หนี้สินรวม - หลังการปรับโครงสร้าง (ล้านบาท)	49,609.6
อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น - หลังการปรับโครงสร้าง (เท่า)	2.0

หมายเหตุ:(1) ข้อมูลข้างต้นเป็นการแสดงผลกระทบด้านโครงสร้างทางการเงินโดยอ้างอิงข้อมูลจากงบการเงินสำหรับงวดที่สิ้นสุด ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2564 โดยภายหลังการปรับโครงสร้างข้อมูลข้างต้นจะเปลี่ยนแปลงไปตามงบการเงิน ณ งวดที่มีการปรับโครงสร้างสำเร็จ

(2) ในกรณีที่ผู้ที่ได้รับการจัดสรรหุ้นกู้แปลงสภาพมีการแปลงสภาพเป็นหุ้นสามัญของกิจการทั้งจำนวนในทันที

โครงสร้างทางการเงินของ TAA - อ้างอิงจากข้อมูล ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2564 ⁽¹⁾	
ก่อนการปรับโครงสร้าง	
ส่วนของผู้ถือหุ้น (ล้านบาท)	(9,722.0)
หนี้สินรวม (ล้านบาท)	51,961.4
อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (เท่า)	ไม่สามารถคำนวณได้
หลังการปรับโครงสร้าง	
ส่วนของผู้ถือหุ้น - ก่อนการปรับโครงสร้าง (ล้านบาท)	(9,722.0)
(+) ทุนชำระแล้วและส่วนเกินมูลค่าหุ้นจากการเพิ่มทุนโดยกิจการครั้งที่ 1 (ล้านบาท)	3,900.0
(+) ทุนชำระแล้วและส่วนเกินมูลค่าหุ้นจากการเพิ่มทุนโดยกิจการครั้งที่ 2 ⁽²⁾ (ล้านบาท)	6,200.0
ส่วนของผู้ถือหุ้น - หลังการปรับโครงสร้าง (ล้านบาท)	378.0
หนี้สินรวม - ก่อนการปรับโครงสร้าง (ล้านบาท)	51,961.4
(-) ชำระคืนหนี้แก่กลุ่ม AAGB (ล้านบาท)	(3,900.0)
หนี้สินรวม - หลังการปรับโครงสร้าง (ล้านบาท)	48,061.4
อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น - หลังการปรับโครงสร้าง (เท่า)	127.2

หมายเหตุ:(1) ข้อมูลข้างต้นเป็นการแสดงผลกระทบด้านโครงสร้างทางการเงินโดยอ้างอิงข้อมูลจากงบการเงินสำหรับงวดที่สิ้นสุด ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2564 โดยภายหลังการปรับโครงสร้างข้อมูลข้างต้นจะเปลี่ยนแปลงไปตามงบการเงิน ณ งวดที่มีการปรับโครงสร้างสำเร็จ

(2) ในกรณีที่กิจการมีการนำเงินส่วนที่เหลือจากการปรับโครงสร้างในครั้งนี้จำนวน 6,200 ล้านบาท ไปเพิ่มทุนใน TAA ทั้งจำนวน

ทั้งนี้ บริษัทฯ ไม่สามารถคำนวณอัตราส่วนผลตอบแทนต่อผู้ถือหุ้น (Return on Equity (ROE ratio)) และอัตราการจ่ายเงินปันผล (Dividend yield) ของบริษัทฯ และ TAA ได้ เนื่องจาก ในงวดปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2563 และในงวดหกเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2564 บริษัทฯ และ TAA มีผลขาดทุน รวมถึง TAA มีส่วนของผู้ถือหุ้นติดลบ และมีขาดทุนสะสม จึงไม่สามารถจ่ายเงินปันผลให้แก่บริษัทฯ ได้ ส่งผลให้บริษัทฯ ไม่สามารถจ่ายเงินปันผลแก่ผู้ถือหุ้นได้เช่นกัน อย่างไรก็ตาม หากบริษัทฯ ได้รับเงินเพิ่มทุนจากการปรับโครงสร้างในครั้งนี้ จะช่วยให้บริษัทฯ และ TAA มีสภาพคล่องเพื่อรองรับการดำเนินงานธุรกิจต่อไปได้ รวมถึงหากสถานการณ์การแพร่ระบาดของ COVID-19 คลี่คลาย และมีการเดินทางและการท่องเที่ยวกลับมาเป็นปกติ จะส่งผลให้ TAA กลับมามีผลประกอบการและฐานะการเงินที่ดี ซึ่งอาจสามารถสร้างผลตอบแทน และจ่ายเงินปันผลให้แก่ผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ ได้ในอนาคตภายหลังจากที่ทั้ง TAA และบริษัทฯ เริ่มมีกำไรสะสม

นอกจากนี้ การเสนอขายหุ้นเพิ่มทุนและหุ้นเพิ่มทุนเพื่อรองรับหุ้นกู้แปลงสภาพให้แก่บุคคลในวงจำกัด เป็นรายการจ่ายโดยใช้หุ้นเป็นเกณฑ์ ตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินว่าด้วยการจ่ายโดยใช้หุ้นเป็นเกณฑ์ (share-based payment) อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ ได้ประเมินมูลค่ายุติธรรมต่อหุ้นของบริษัทฯ และเห็นว่าราคาเสนอขายหุ้นที่ 1.75 บาทต่อหุ้น สอดคล้องกับมูลค่ายุติธรรมต่อหุ้นของบริษัทฯ เนื่องจากราคาเสนอขายหุ้นที่ 1.75 บาทต่อหุ้นเป็นราคาที่กำหนดให้ใช้ในการทำธุรกรรมปรับโครงสร้างทั้งหมด ทั้งในการขายหุ้นเพิ่มทุนและหุ้นเพิ่มทุนเพื่อรองรับหุ้นกู้แปลงสภาพให้แก่บุคคลในวงจำกัดและการขายหุ้นเพิ่มทุนให้แก่ผู้ถือหุ้นเดิมตามสัดส่วน ซึ่งบริษัทฯ ได้หารือกับผู้สอบบัญชีของบริษัทฯ แล้วโดยผู้สอบบัญชีมีความเห็นสอดคล้องกับความเห็นของบริษัทฯ ดังนั้น บริษัทฯ ไม่ต้องบันทึกค่าใช้จ่ายโดยใช้หุ้นเป็นเกณฑ์

3.7. วิธีการเสนอขาย และจัดสรร

เสนอขายแก่บุคคลในวงจำกัด

3.8. แหล่งที่มาของเงินทุนที่ใช้ในการเพิ่มทุนในวงจำกัด

AAA จะใช้เงินที่ได้รับจากการคืนหนี้ของ TAA และจากการขายหุ้นร้อยละ 30.8 ใน TAA

แหล่งที่มาของเงินทุน	แผนการใช้เงินทุน
(ก) เงินกู้ยืมจากสถาบันการเงินจำนวน 3,900 ล้านบาท	ชำระเป็นเงินเพิ่มทุนใน TAA จำนวนทั้งสิ้น 3,900 ล้านบาท (ราคาเพิ่มทุนหุ้นละ 193.88 บาท) เพื่อเพิ่มสัดส่วนการถือหุ้นของบริษัทฯ ใน TAA จากร้อยละ 55.0 เป็นร้อยละ 69.2 โดย TAA มีแผนนำเงินเพิ่มทุนดังกล่าวไปชำระหนี้สินคงค้างให้แก่กลุ่ม AAGB ซึ่งเป็นเจ้าหนี้การค้าต่างๆ จำนวน 3,900 ล้านบาท ²² ภายในปี 2564
(ข) เงินเพิ่มทุนจากการออกหุ้นใหม่ให้แก่กลุ่มทุน ซึ่งเป็นบุคคลธรรมดา 6 ราย และ AAA จำนวน 8,800 ล้านบาท	บริษัทฯ จะนำไปชำระเงินกู้ยืมและดอกเบี้ยสถาบันการเงินจำนวน 3,900 ล้านบาทบวกดอกเบี้ย ภายในปี 2564 ส่วนที่เหลือจะนำไปชำระเป็นเงินค่าซื้อหุ้นส่วนที่เหลือใน TAA ร้อยละ 30.8 จำนวน 3,900 ล้านบาท และนำไปใช้เป็นเงินทุนหมุนเวียนของ TAA

²² กลุ่มบริษัทของ AAA ซึ่งเป็นเจ้าหนี้การค้าต่าง ๆ

แหล่งที่มาของเงินทุน	แผนการใช้เงินทุน
(ค) เงินที่ได้รับจากการออกหุ้นกู้แปลงสภาพให้แก่ธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และ North Haven Thai Private Equity, L.P. ("NHTPE") รวมทั้งสิ้น 2,200 ล้านบาท	เมื่อรวมกับเงินส่วนที่เหลือจาก (ข) ข้างต้น บริษัทฯ จะนำไปชำระเงินค่าซื้อหุ้นส่วนที่เหลือใน TAA ร้อยละ 30.8 จำนวน 3,900 ล้านบาทภายในไตรมาส 1 ปี 2565 ส่วนที่เหลือจะนำไปใช้เป็นเงินทุนหมุนเวียนของ TAA
(ง) เงินเพิ่มทุนจากการออกหุ้นใหม่ให้แก่ผู้ถือหุ้นแต่ละรายตามสัดส่วนจำนวน รวมทั้งสิ้น 3,000 ล้านบาท	บริษัทฯ จะนำไปใช้เป็นเงินทุนหมุนเวียนของ TAA
(จ) เงินส่วนที่เหลือจาก (ข) (ค) และเงินเพิ่มทุนตาม (ง)	ส่วนที่เหลืออีกประมาณ 6,200 ล้านบาท (อาจมีการเปลี่ยนแปลงภายหลังจากหักค่าใช้จ่ายต่าง ๆ จากการดำเนินการที่เกี่ยวข้อง) บริษัทฯ มีแผนจะนำไปใช้เพื่อเพิ่มทุนใน TAA และ/หรือให้กู้ยืมแก่ TAA เพื่อให้ TAA นำไปชำระหุ้นกู้ระยะยาวที่จะถึงกำหนดชำระในเดือนเมษายนและพฤษภาคม 2565 และเดือนมิถุนายน 2566 โดยจะชำระยอดเงินต้นจำนวนทั้งสิ้น 2,800 ล้านบาท พร้อมทั้งดอกเบี้ยในอัตราปกติของหุ้นกู้ชุดนั้น และ/หรือจะนำไปใช้เป็นเงินทุนหมุนเวียนในการประกอบธุรกิจ ซึ่งได้แก่ค่าใช้จ่ายต่าง ๆ เกี่ยวกับการปฏิบัติการการบิน เช่น ค่าเช่าเครื่องบิน ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง ค่าใช้บริการในสนามบินและลานจอดเครื่องบิน และค่าตอบแทนพนักงาน ซึ่งบริษัทฯ คาดว่าเงินจำนวนดังกล่าวจะเพียงพอสำหรับการดำเนินงานภายในเวลา 18 – 24 เดือนข้างหน้า แผนการใช้เงินข้างต้นของบริษัทฯ เป็นไปตามแผนธุรกิจในปัจจุบัน และเป็นคาดการณ์ที่ดีที่สุดในการจัดสรรเงินที่ได้จากการเสนอขายหลักทรัพย์จำนวนดังกล่าว ตามแผนงานปัจจุบันของบริษัทฯ และประมาณการเกี่ยวกับค่าใช้จ่ายของบริษัทฯ ทั้งนี้ แผนงานของบริษัทฯ ในอนาคต และค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นจริงอาจแตกต่างไป ซึ่งขึ้นอยู่กับสภาพของอุตสาหกรรมการบินและการท่องเที่ยว ที่อาจมีความผันผวนจากโรคระบาด หรือ ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง เป็นต้น ดังนั้น แผนการใช้เงินที่เกิดขึ้นจริงจึงอาจแตกต่างไปจากการแผนการณที่ระบุไว้ข้างต้น อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ จะใช้ความพยายามอย่างดีที่สุดในการจัดสรรเงินที่ได้จากการเพิ่มทุนจำนวนดังกล่าวให้เพียงพอตามระยะเวลาที่กล่าวข้างต้น

3.9. เหตุผลและความจำเป็นในการเพิ่มทุนของบริษัทฯ

การเพิ่มทุนในครั้งนี้เป็นส่วนหนึ่งของแผนการปรับโครงสร้างการถือหุ้นของบริษัทฯ และ TAA มีวัตถุประสงค์หลัก ๆ คือ การระดมทุนเพื่อเพิ่มสภาพคล่องในการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ และ TAA และการเพิ่มสัดส่วนการถือหุ้นใน TAA เป็นร้อยละ 100 (โดย AAA จะขึ้นมาถือหุ้นในบริษัทฯ แทนในอัตราส่วนไม่เกินร้อยละ 45.12) ดังนี้

- 1) เพิ่มทุนใน TAA จำนวน 3,900 ล้านบาท เพื่อเพิ่มสัดส่วนการถือหุ้นใน TAA จากร้อยละ 55.0 เป็นร้อยละ 69.2 และเพื่อให้ TAA นำเงินเพิ่มทุนไปชำระคืนหนี้สินคงค้างของ TAA เป็นจำนวนเงิน 3,900 ล้านบาท²³
ทั้งนี้ เงินที่บริษัทฯ จะนำมาใช้ในการเพิ่มทุนใน TAA จะมาจากเงินกู้ยืมจากสถาบันการเงิน
- 2) ซื้อหุ้นส่วนที่เหลือในอีกจำนวนร้อยละ 30.8 เพื่อให้บริษัทฯ เป็นเจ้าของหุ้นเกือบทั้งสิ้นใน TAA
ทั้งนี้ เงินที่บริษัทฯ จะนำมาใช้ในการซื้อหุ้นส่วนที่เหลือใน TAA จะมาจากเงินเพิ่มทุนซึ่งได้รับจากผู้ร่วมลงทุนรายใหม่ (ผู้จองซื้อหุ้นใหม่และผู้จองซื้อหุ้นกู้แปลงสภาพ) AAA (ซึ่งจะเปลี่ยนไปถือหุ้นในบริษัทฯ แทนการถือหุ้นใน TAA) และผู้ถือหุ้นเดิมของบริษัทฯ

แผนการปรับโครงสร้างการถือหุ้นของบริษัทฯ และ TAA ดังกล่าวทำให้บริษัทฯ สามารถระดมทุนจากผู้ร่วมลงทุนรายใหม่ (ผู้จองซื้อหุ้นใหม่และผู้จองซื้อหุ้นกู้แปลงสภาพ) AAA และผู้ถือหุ้นเดิมของบริษัทฯ ได้ ซึ่งเงินส่วนที่เหลือจากการชำระคืนหนี้เงินกู้ให้แก่สถาบันการเงิน และซื้อหุ้นส่วนที่เหลือใน TAA แล้ว บริษัทฯ ยังสามารถสำรองเงินส่วนหนึ่งไว้เป็นสภาพคล่องเพื่อนำไปให้ TAA เพิ่มทุน และ/หรือ กู้ยืมต่อไป

แผนการปรับโครงสร้างการถือหุ้นของบริษัทฯ และ TAA ดังกล่าวนั้น ได้ผ่านการเจรจาและเห็นชอบร่วมกัน โดยสถาบันการเงินผู้ให้กู้ยืมเงิน ผู้ร่วมลงทุนรายใหม่ (ผู้จองซื้อหุ้นใหม่และผู้จองซื้อหุ้นกู้แปลงสภาพ) และ AAA และกลุ่มเจ้าหนี้หลักของ TAA²⁴ (AAGB) เรียบร้อยแล้ว และบุคคลต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องต่างได้ลงนามในสรุปสาระสำคัญของบันทึกความเข้าใจเบื้องต้น (Preliminary Summary of Terms) กับบริษัทฯ เรียบร้อยแล้ว

หากบริษัทฯ ไม่ดำเนินการตามแผนการปรับโครงสร้างการถือหุ้นของบริษัทฯ และ TAA (เช่น บริษัทฯ ไม่เข้าซื้อหุ้นของ TAA เพื่อเป็นผู้ถือหุ้นเกือบทั้งสิ้นของ TAA เป็นต้น) ข้างต้น สถาบันการเงินผู้ให้กู้ยืมเงิน ผู้ร่วมลงทุนรายใหม่ (ผู้จองซื้อหุ้นใหม่และผู้จองซื้อหุ้นกู้แปลงสภาพ) และ AAA ก็ไม่ยินดีที่จะจองซื้อหุ้นเพิ่มทุนและหุ้นกู้แปลงสภาพของบริษัทฯ และทำให้บริษัทฯ อาจไม่ได้รับความช่วยเหลือทางการเงินเพื่อแก้ปัญหาการขาดสภาพคล่องของกลุ่มบริษัทฯ

ประโยชน์ของแผนการปรับโครงสร้างการถือหุ้นของบริษัทฯ และ TAA ที่มีต่อบริษัทฯ และ TAA

ภายหลังการปรับโครงสร้าง บริษัทฯ จะเป็นเจ้าของหุ้นเกือบทั้งสิ้นใน TAA ซึ่งก่อให้เกิดผลดีแก่บริษัทฯ ในแง่ของบการเงินรวมของบริษัทฯ ดังนี้

- หากสถานการณ์การแพร่ระบาดของ COVID-19 คลี่คลาย และมีการเดินทางและการท่องเที่ยวกลับมาเป็นปกติ จะส่งผลให้ผลประโยชน์ของการของ TAA กลับมาเติบโต และบริษัทฯ สามารถรับรู้ผลประโยชน์ดังกล่าวได้เต็มจำนวน กล่าวคือ บริษัทฯ จะรับรู้ผลประโยชน์ของการของ TAA จากเดิมร้อยละ 55 เพิ่มเป็นร้อยละ 100 อย่างไรก็ตาม เนื่องจาก บริษัทฯ จะเป็นเจ้าของหุ้นร้อยละ 100 ใน TAA บริษัทฯ จะได้รับผลกระทบทางการเงินทั้งหมดของ TAA เช่นกัน หากผลการดำเนินงานของ TAA นั้น ไม่เป็นไปตามเป้าหมาย
- ส่วนของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ เพิ่มขึ้นประมาณ 14,000 ล้านบาท (ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2564 บริษัทฯ มีส่วนของผู้ถือหุ้นเท่ากับ 10,820 ล้านบาท) จากการรวมส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมในบริษัทย่อย และจากการเพิ่มขึ้นของทุนชำระแล้วและส่วนเกินมูลค่าหุ้นจากการออกและเสนอขายหุ้นสามัญเพิ่มทุนจำนวน 11,800 ล้านบาท และจากการแปลงสภาพของหุ้นกู้แปลงสภาพจำนวน 2,200 ล้านบาท

²³ ในปัจจุบัน ไทยแอร์เอเชีย มีหนี้สินคงค้างกับกลุ่มบริษัทของ AirAsia Group Berhad (“AAGB”) ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของ AirAsia Aviation Limited (“AAA”) จำนวนทั้งสิ้นประมาณ 4,182 ล้านบาท (ข้อมูล ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2564) หนี้สินส่วนใหญ่เป็นหนี้สินที่เกิดจากการดำเนินธุรกิจปกติของ ไทยแอร์เอเชีย เช่น ค่าเช่าเครื่องบินและเครื่องยนต์เครื่องบิน ค่าธรรมเนียมการจองบัตรโดยสารเครื่องบิน (Booking fee) ส่วนแบ่งขาดทุนจากสัญญาแลกเปลี่ยนราคาน้ำมัน เป็นต้น

²⁴ กลุ่มบริษัทของ AAGB ซึ่งเป็นเจ้าหนี้การค้าต่าง ๆ

- TAA สามารถลดภาระหนี้สินจำนวนมาก (3,900 ล้านบาท) ลงได้ ซึ่งลดความกดดันจากภาระหนี้สิน และลดความเสี่ยงจากการเข้าสู่กระบวนการฟื้นฟูกิจการเหมือนเช่นสายการบินอื่นๆ โดยสาเหตุซึ่งต้องมีการลดภาระหนี้สินของ TAA ที่มีต่อกลุ่ม AAGB ก็เพื่อลดจำนวนหนี้สินจำนวนมากจากการดำเนินงานของ TAA ลง ทั้งนี้ หนี้สินที่ TAA ค้างชำระต่อกลุ่ม AAGB มาเป็นเวลานาน (ซึ่งส่วนใหญ่เป็นหนี้สินที่ค้างชำระเกินกว่า 1 ปี) จำนวน 3,900 ล้านบาทดังกล่าว ส่วนใหญ่เป็นค่าซ่อมแซมและค่าบำรุงรักษาเครื่องบิน และค่าใช้จ่ายและ/หรือผลขาดทุนจากการทำสัญญาป้องกันความเสี่ยงจากราคาน้ำมัน ซึ่งการชำระคืนหนี้ดังกล่าวจะส่งผลให้อัตรากำไรส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้นทั้งของบริษัทฯ และ TAA ลดลง ตามที่ได้ตกลงกันไว้กับสถาบันการเงินผู้ให้กู้ยืมเงิน ผู้ร่วมลงทุนรายใหม่ (ผู้จองซื้อหุ้นใหม่และผู้จองซื้อหุ้นกู้แปลงสภาพ) และ AAA
- บริษัทฯ จะมีสภาพคล่องเหลือจากการเพิ่มทุน (หุ้นใหม่และหุ้นกู้แปลงสภาพ) ในครั้งนี้จำนวน 6,200 ล้านบาท ซึ่งบริษัทฯ จะพิจารณาเพิ่มทุนใน TAA และ/หรือ ให้กู้ยืมแก่ TAA เพื่อเสริมสภาพคล่องให้แก่ TAA ในสถานการณ์ที่ไม่ปกติซึ่งทั่วโลกกำลังเผชิญกับการแพร่ระบาดของโรค COVID-19

คณะกรรมการบริษัทมีความเห็นว่าบริษัทฯ มีความจำเป็นต้องเพิ่มทุน โดยการออกหุ้นสามัญเพิ่มทุนเพื่อเสนอขายให้แก่ AAA เนื่องจากบริษัทฯ ขาดสภาพคล่องจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโคโรนา (Covid-19) เป็นระยะเวลายาวนาน และเพื่อปรับโครงสร้างการถือหุ้นใน TAA เพื่อให้บริษัทฯ สามารถเป็นเจ้าของหุ้นใน TAA ได้ทั้งหมด และ AAA ก็เป็นบุคคลที่มีศักยภาพทางด้านเงินทุน มีฐานะทางการเงินมั่นคง และมีความพร้อมในการชำระเงินเพิ่มทุน จึงเป็นแนวทางการระดมทุนที่มีความเหมาะสมและสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ในการเพิ่มทุนครั้งนี้ ซึ่งจะทำให้บริษัทฯ ได้รับเงินทุนตามจำนวนที่ต้องการในระยะเวลาอันสั้น และสามารถลดความเสี่ยงในการระดมทุนที่อาจเกิดขึ้นจากสภาพเศรษฐกิจที่มีความไม่แน่นอนและความผันผวนมากในปัจจุบัน

4. ความเห็นของที่ปรึกษาทางการเงินอิสระเกี่ยวกับความเหมาะสมด้านราคาของหลักทรัพย์ที่ออกใหม่โดยบริษัทฯ

ที่ปรึกษาทางการเงินอิสระได้พิจารณาความเหมาะสมของราคาหุ้นของ AAV โดยอ้างอิงจากข้อมูล และสมมติฐานการดำเนินธุรกิจที่ได้รับจาก AAV งบการเงินที่ผ่านการตรวจสอบแล้ว งบการเงินภายใน แผนธุรกิจ ข้อมูลทางการตลาด ประเมินการ และสมมติฐานทางการเงิน การสัมภาษณ์ผู้บริหารและเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง และเอกสารที่เกี่ยวข้อง รวมถึงข้อมูลที่ AAV เปิดเผยแก่สาธารณะ

อย่างไรก็ตาม ความเห็นของที่ปรึกษาทางการเงินอิสระตั้งอยู่บนสมมติฐานว่าข้อมูล และเอกสารสำคัญดังกล่าวเป็นข้อมูลที่สมบูรณ์ ครบถ้วน และถูกต้องรวมทั้งเป็นการพิจารณาจากสถานการณ์ และข้อมูลที่สามารถรับรู้ได้ในปัจจุบันซึ่งหากมีการเปลี่ยนแปลงใดๆ อาจส่งผลกระทบต่ออย่างมีนัยสำคัญต่อการดำเนินธุรกิจ ประเมินการทางการเงิน และมูลค่าสิทธิของ AAV

โดย ที่ปรึกษาทางการเงินอิสระได้พิจารณาความเหมาะสมของมูลค่าหุ้นของ AAV ด้วยวิธีการต่างๆ จำนวน 7 วิธี ได้แก่

1. วิธีมูลค่าหุ้นตามบัญชี (Book Value Approach)
2. วิธีมูลค่าตามบัญชีที่ปรับปรุงแล้ว (Adjusted Book Value Approach)
3. วิธีมูลค่าหุ้นตามราคาตลาด (Market Price Approach)
4. วิธีอัตราส่วนราคาต่อมูลค่าตามบัญชี (Price to Book Value Ratio Approach: P/BV Ratio)
5. วิธีอัตราส่วนราคาต่อกำไรต่อหุ้น (Price to Earnings Ratio Approach: P/E Ratio)
6. วิธีเปรียบเทียบกับรายการซื้อขายกิจการที่ผ่านมา (Precedent Transaction Comparable Approach)
7. วิธีมูลค่าปัจจุบันสุทธิของกระแสเงินสด (Discounted Cash Flow Approach)

หลังจากที่ได้ศึกษาข้อมูลและเอกสารของ AAV รวมทั้งข้อมูลอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องแล้ว ที่ปรึกษาทางการเงินอิสระสามารถสรุปมูลค่าหุ้นสามัญของ AAV ได้ดังต่อไปนี้

4.1. วิธีมูลค่าหุ้นตามบัญชี (Book Value Approach)

การประเมินมูลค่า AAV โดยวิธีนี้เป็นการประเมินจากมูลค่าตามบัญชีของสินทรัพย์สุทธิ (สินทรัพย์รวมหักหนี้สินรวม) หรือเท่ากับส่วนของผู้ถือหุ้นของ AAV และนำมาหารด้วยจำนวนหุ้น จะได้เป็นมูลค่าตามบัญชี โดยจะแสดงให้เห็นถึงมูลค่าของ AAV ซึ่งปรากฏตามบัญชี ณ ขณะใดขณะหนึ่ง โดยอ้างอิงข้อมูลจากงบการเงินที่ผ่านการสอบทานแล้วล่าสุด ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2564 ซึ่งผ่านการตรวจสอบโดยผู้สอบบัญชีรับอนุญาตที่ได้รับความเห็นชอบจากสำนักงาน ก.ล.ต. โดยมีรายละเอียด ดังนี้:

ลำดับ	รายละเอียด	มูลค่า (ล้านบาท)
1.	ทุนจดทะเบียนที่ชำระแล้ว	485.00
2.	ส่วนเกิน (ส่วนต่ำ) มูลค่าหุ้นสามัญ	2,599.81
3.	กำไร (ขาดทุน) สะสม	7,829.20
4.	องค์ประกอบอื่นของส่วนของผู้ถือหุ้น ^{1/}	(94.41)
5.	รวมส่วนของผู้ถือหุ้นของ AAV (5) = (1)+(2)+(3)+(4)	10,819.60
6.	จำนวนหุ้นที่ชำระแล้วทั้งหมดของบริษัท (ล้านหุ้น) ^{2/}	4,850.00
7.	มูลค่าตามบัญชีต่อหุ้น (บาทต่อหุ้น)	2.23

หมายเหตุ:

1/ องค์ประกอบอื่นของส่วนของผู้ถือหุ้น ประกอบด้วย กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นสำรองสำหรับการป้องกันความเสี่ยงกระแสเงินสด (97.54) ล้านบาท และ กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จสำรองสำหรับต้นทุนการป้องกันความเสี่ยง 3.13 ล้านบาท

2/ มูลค่าหุ้นที่ตราไว้เท่ากับหุ้นละ 0.1 บาท

จากการประเมินราคาหุ้นด้วยวิธีมูลค่าหุ้นตามบัญชี จะได้ราคาหุ้นของ AAV เท่ากับ 2.23 บาทต่อหุ้น หรือเท่ากับ 10,819.60 ล้านบาท ซึ่งสูงกว่าราคาเสนอขายหุ้นที่ออกใหม่ให้แก่บุคคลในวงจำกัด (Private Placement) ที่ 1.75 บาทต่อหุ้น อยู่ 0.48 บาท หรือ ร้อยละ 27.48

ซึ่งโดยปกติ การประเมินมูลค่าหุ้นด้วยวิธีมูลค่าหุ้นตามบัญชี (Book Value Approach) จะคำนึงถึงฐานะการเงินขณะใดขณะหนึ่งและมูลค่าทรัพย์สินตามที่ได้บันทึกบัญชีไว้ โดยไม่ได้สะท้อนมูลค่าตลาดของสินทรัพย์ที่เป็นปัจจุบัน ตลอดจนการประเมินโดยวิธีนี้ไม่ได้คำนึงถึงผลกระทบและความสามารถในการทำกำไรของบริษัทฯ ในอนาคตและไม่ได้คำนึงถึงแนวโน้มภาวะเศรษฐกิจและอุตสาหกรรมโดยรวม นอกจากนี้ สถานการณ์การแพร่ระบาดของ COVID-19 ที่ปัจจุบันได้ขยายวงกว้างขึ้นอย่างต่อเนื่องทำให้เกิดการชะลอตัวของเศรษฐกิจมีผลกระทบต่อธุรกิจและอุตสาหกรรมส่วนใหญ่ โดยเฉพาะอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวและบริการ รวมถึงมีผลกระทบต่อธุรกิจการบินของกลุ่มบริษัทฯ ซึ่งกลุ่มบริษัทฯ ต้องหยุดการบินหรือจำกัดจำนวนเที่ยวบินจนกว่าสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคจะดีขึ้น สถานการณ์ดังกล่าวมีผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญต่อฐานะการเงิน ผลการดำเนินงาน และกระแสเงินสดในปัจจุบันและในอนาคตของกลุ่มบริษัทฯ ด้วยเช่นกัน TAA (ซึ่งเป็นบริษัทในกลุ่มของบริษัทฯ) มีผลขาดทุนจากการดำเนินงานตั้งแต่ปี 2562 และงบแสดงฐานะการเงินรวม ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2564 แสดงผลขาดทุนเกินทุนและมีหนี้สินหมุนเวียนรวมสูงกว่าสินทรัพย์หมุนเวียนรวมอย่างมีนัยสำคัญ และคาดการณ์ว่าสถานการณ์นี้จะยังดำรงอยู่ต่อไปในอนาคต หากสถานการณ์การแพร่ระบาดของ COVID-19 ยังไม่คลี่คลาย อย่างไรก็ตาม ผลกระทบดังกล่าว ผู้สอบบัญชีของ AAV ยังไม่สามารถประมาณได้อย่างสมเหตุสมผลในขณะนี้ ทั้งนี้ ฝ่ายบริหารของกลุ่มบริษัทฯ มีการติดตามความคืบหน้าของสถานการณ์ดังกล่าวและประเมินผลกระทบทางการเงินเกี่ยวกับมูลค่าของสินทรัพย์ ประมาณการหนี้สินและหนี้สินที่อาจเกิดขึ้นอย่างต่อเนื่องและจะพิจารณาบันทึกผลกระทบดังกล่าวเมื่อสามารถทำได้ ทำให้ที่ปรึกษาทางการเงินอิสระเห็นว่าวิธีมูลค่าหุ้นตามบัญชีของบริษัทฯ ณ ขณะนี้อาจมีการเปลี่ยนแปลงอย่างมีนัยสำคัญหากบริษัทฯ ไม่สามารถเพิ่มทุนได้ตามแผนเป็นมูลค่าหุ้นตามบัญชีปกติ **ดังนั้น ที่ปรึกษาทางการเงินอิสระจึงมีความเห็นว่าวิธีประเมินมูลค่าดังกล่าวไม่เหมาะสมสำหรับการประเมินมูลค่าหุ้นของ AAV ในครั้งนี้**

4.2. วิธีปรับปรุงมูลค่าตามบัญชี (Adjusted Book Value Approach)

การประเมินมูลค่าหุ้นด้วยวิธีนี้เป็นการนำสินทรัพย์รวมของ AAV หักด้วยหนี้สินทั้งหมด รวมทั้งภาระผูกพัน และหนี้สินที่อาจจะเกิดขึ้นในอนาคต (Commitments and Contingent Liabilities) ซึ่งปรากฏตามงบการเงิน ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2564 และปรับปรุงด้วยรายการต่างๆ ที่เกิดขึ้นภายหลังจากวันที่ปิดงบการเงิน หรือรายการที่มีผลกระทบทำให้มูลค่าตามบัญชีสะท้อนมูลค่าที่แท้จริงมากขึ้น เช่น ส่วนเพิ่มหรือส่วนลดจากการประเมินราคาสินทรัพย์ที่ยังไม่ได้บันทึกในงบการเงิน รายการบวกกลับหนี้สงสัยจะสูญหรือหนี้สูญที่ได้รับชำระคืน มูลค่าใบอนุญาตประกอบธุรกิจ กู๊ดวิลล์ (Goodwill) สิทธิบัตร (Patent) มูลค่าตราสินค้า (Brand Value) หรือ เงินปันผลจ่าย เป็นต้น หลังจากนั้น จึงนำผลลัพธ์ที่คำนวณได้หารด้วยจำนวนหุ้นที่ชำระแล้วทั้งหมดของ AAV

ในการประเมินมูลค่าหุ้นของ AAV โดยวิธีนี้ ที่ปรึกษาทางการเงินอิสระได้ใช้มูลค่าตามบัญชีซึ่งปรากฏตามงบการเงินล่าสุด ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2564 ที่ได้ผ่านการสอบทานจากผู้สอบบัญชีที่รับอนุญาตจากสำนักงาน ก.ล.ต. โดยมีได้มีการปรับปรุงมูลค่าตามบัญชีของสินทรัพย์เพิ่มเติม เนื่องจากที่ปรึกษาทางการเงินอิสระเห็นว่า สินทรัพย์ส่วนใหญ่ของ AAV ตามงบการเงินล่าสุด มาจาก สินทรัพย์สิทธิการใช้ สินทรัพย์ไม่มีตัวตน ค่าความนิยม ที่ดิน เครื่องบิน ส่วนปรับปรุงอาคารเช่าและอุปกรณ์ (ร้อยละ 87.02 ของสินทรัพย์รวม) ซึ่งได้ถูกประเมินผลกระทบทางการเงินเกี่ยวกับมูลค่าจากความไม่แน่นอนของสถานการณ์การแพร่ระบาดของ COVID-19 แล้วในระหว่างไตรมาสที่ 4 ปี 2563 ทั้งนี้ สินทรัพย์สิทธิการใช้ สินทรัพย์ไม่มีตัวตน และค่าความนิยมของ AAV จะถูกทดสอบการด้อยค่าทุกปีหรือเมื่อใดก็ตามที่มีข้อบ่งชี้การด้อยค่าเกิดขึ้น อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ มิได้แจ้งผู้ประเมินราคาทรัพย์สินอิสระประเมินมูลค่าในส่วนที่ดิน เครื่องบิน ส่วนปรับปรุงอาคารเช่าและอุปกรณ์ ซึ่งที่ปรึกษาทางการเงินอิสระมีความเห็นว่าหากบริษัทฯ ว่าจะแจ้งผู้ประเมินราคาทรัพย์สินอิสระเพื่อประเมินทรัพย์สินดังกล่าว น่าจะไม่ส่งผลกระทบต่อมูลค่าหุ้นของ AAV อย่างมีนัยสำคัญ อย่างไรก็ตาม

สินทรัพย์ดังกล่าวมีส่วนเพียงร้อยละ 9.13 ของสินทรัพย์รวม ดังนั้น การประเมินมูลค่าสินทรัพย์ดังกล่าวใหม่ไม่น่าจะมีผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญต่อมูลค่าทางบัญชีของ AAV

รายละเอียดทรัพย์สินรวมของบริษัทฯ

ลำดับ	รายละเอียด	มูลค่าตามงบการเงิน ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2564 (ล้านบาท)	ร้อยละของสินทรัพย์ทั้งหมด
1	รวมสินทรัพย์หมุนเวียน	1,714.91	2.65
2	รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน	62,886.42	97.35
3	เงินสำรองบำรุงรักษาเครื่องบิน	5,623.66	8.71
4	ที่ดิน เครื่องบิน ส่วนปรับปรุงอาคารเช่าและอุปกรณ์	5,899.45	9.13
5	สินทรัพย์สิทธิการใช้ ^{1/}	26,624.01	41.21
6	สินทรัพย์ไม่มีตัวตน ^{2/}	14,866.90	23.01
7	ค่าความนิยม ^{3/}	8,824.83	13.66
8	สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่นๆ	1,047.57	1.62
9	รวมสินทรัพย์	64,601.33	100.00

หมายเหตุ:

- 1/ สินทรัพย์สิทธิการใช้ ประกอบด้วย สิทธิในการใช้เครื่องบินและเครื่องยนต์เครื่องบิน พื้นที่ และยานพาหนะ
- 2/ สินทรัพย์ไม่มีตัวตน ประกอบด้วย สิทธิในการนำเครื่องบินลงจอด โปรแกรมคอมพิวเตอร์และโปรแกรมคอมพิวเตอร์ระหว่างติดตั้ง
- 3/ ค่าความนิยมเกิดจากการเข้าลงทุนใน TAA

ดังนั้น ในการประเมินมูลค่าหุ้นของ AAV โดยวิธีปรับปรุงมูลค่าหุ้นตามบัญชี ที่ปรึกษาทางการเงินอิสระจึงได้ใช้มูลค่าตามบัญชีซึ่งปรากฏตามงบการเงินล่าสุด ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2564 ที่ผ่านการสอบทานโดยผู้สอบบัญชีรับอนุญาต เนื่องจากที่ปรึกษาทางการเงินอิสระเห็นว่ามูลค่าตามบัญชีซึ่งปรากฏตามงบการเงินล่าสุด ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2564 ของ AAV ยังคงสะท้อนมูลค่าแท้จริงตามงบการเงิน ทั้งนี้ จากการประเมินราคาหุ้นด้วยวิธีปรับปรุงมูลค่าหุ้นตามบัญชีจะได้ราคาหุ้นของ AAV เท่ากับวิธีมูลค่าหุ้นตามบัญชีที่ 2.23 บาทต่อหุ้น บาทต่อหุ้น หรือเท่ากับ 10,819.60 ล้านบาท ซึ่งสูงกว่าราคาเสนอขายหุ้นที่ออกใหม่ให้แก่บุคคลในวงจำกัด (Private Placement) ที่ 1.75 บาทต่อหุ้น อยู่ 0.48 บาท หรือ ร้อยละ 27.48

ทั้งนี้ การประเมินมูลค่าหุ้นด้วยวิธีปรับปรุงมูลค่าหุ้นตามบัญชี (Adjusted Book Value Approach) สามารถสะท้อนมูลค่าทรัพย์สินสุทธิได้ดีกว่าการประเมินมูลค่าหุ้นด้วยวิธีมูลค่าตามบัญชี เนื่องจากการนำมูลค่าตามบัญชีมาปรับปรุงด้วยราคาประเมินใหม่ของที่ดิน ที่เกี่ยวข้องกับทรัพย์สิน หรือภาษี เพื่อให้เป็นราคาตลาดหรือราคายุติธรรม และปรับปรุงด้วยเงินปันผลจ่ายจากนั้นจึงนำมาหารด้วยจำนวนหุ้น อย่างไรก็ตาม สินทรัพย์ส่วนใหญ่ของ AAV ตามงบการเงินล่าสุด มาจากสิทธิการใช้ สินทรัพย์ไม่มีตัวตน ค่าความนิยม ที่ดิน เครื่องบิน ส่วนปรับปรุงอาคารเช่าและอุปกรณ์ (ร้อยละ 87.02 ของสินทรัพย์รวม) ซึ่งได้ถูกประเมินผลกระทบทางการเงินเกี่ยวกับมูลค่าจากความไม่แน่นอนของสถานการณ์การแพร่ระบาดของ COVID-19 แล้วในระหว่างไตรมาสที่ 4 ปี 2563 แล้ว นอกจากนี้ สถานการณ์การแพร่ระบาดของ COVID-19 ที่ปัจจุบันได้ขยายวงกว้างขึ้นอย่างต่อเนื่องทำให้เกิดการชะลอตัวของเศรษฐกิจมีผลกระทบต่อธุรกิจและอุตสาหกรรมส่วนใหญ่ โดยเฉพาะอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวและบริการ รวมถึงมีผลกระทบต่อธุรกิจการบินของกลุ่มบริษัทฯ ซึ่งกลุ่มบริษัทฯ ต้องหยุดการบินหรือจำกัดจำนวนเที่ยวบินจนกว่าสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคจะดีขึ้น สถานการณ์ดังกล่าวมีผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญต่อฐานะการเงิน ผลการดำเนินงาน และกระแสเงินสดในปัจจุบันและในอนาคตของกลุ่มบริษัทฯ ด้วยเช่นกัน TAA (ซึ่งเป็นบริษัทในกลุ่มของบริษัทฯ) มีผลขาดทุนจากการดำเนินงานตั้งแต่ปี 2562 และงบแสดงฐานะการเงินรวม ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2564 แสดงผลขาดทุนเกินทุนและมีหนี้สินหมุนเวียนรวมสูงกว่าสินทรัพย์หมุนเวียนรวมอย่างมีนัยสำคัญ และคาดการณ์ว่าสถานการณ์นี้จะยังคงดำรงอยู่ต่อไปในอนาคต หากสถานการณ์การแพร่ระบาดของ COVID-19 ยังไม่คลี่คลาย อย่างไรก็ตาม ผลกระทบดังกล่าว ผู้สอบบัญชีของ AAV ยังไม่สามารถประมาณได้อย่างสมเหตุสมผลในขณะนี้ ทั้งนี้

ฝ่ายบริหารของกลุ่มบริษัทฯ มีการติดตามความคืบหน้าของสถานการณ์ดังกล่าวและประเมินผลกระทบทางการเงินเกี่ยวกับมูลค่าของสินทรัพย์ ประมาณการหนี้สินและหนี้สินที่อาจเกิดขึ้นอย่างต่อเนื่องและจะพิจารณابันทกผลกระทบดังกล่าวเมื่อสามารถทำได้ ทำให้ที่ปรึกษาทางการเงินอิสระเห็นว่าวิธีมูลค่าหุ้นตามบัญชีของบริษัทฯ ณ ขณะนี้อาจมีการเปลี่ยนแปลงอย่างมีนัยสำคัญหากบริษัทฯ ไม่สามารถเพิ่มทุนได้ตามแผนเป็นมูลค่าหุ้นตามบัญชีปกติ ดังนั้น **ที่ปรึกษาทางการเงินอิสระจึงมีความเห็นว่าวิธีประเมินมูลค่าดังกล่าวไม่เหมาะสมสำหรับการประเมินมูลค่าหุ้นของ AAV ในครั้งนี้**

4.3. วิธีมูลค่าหุ้นตามราคาตลาด (Market Price Approach)

การประเมินมูลค่าหุ้นโดยวิธีนี้ ที่ปรึกษาทางการเงินอิสระจะใช้ราคาตลาดถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักจากการซื้อขายหลักทรัพย์ของ AAV ในตลาดหลักทรัพย์ฯ ณ ช่วงเวลาต่างๆ ในอดีต โดยที่ปรึกษาทางการเงินอิสระได้พิจารณาราคาตลาดถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของหุ้น AAV (มูลค่าการซื้อขายหุ้นของบริษัท/ปริมาณการซื้อขายหุ้นของบริษัท) ย้อนหลังในช่วงเวลา 7 วัน 15 วัน 30 วัน 60 วัน 90 วัน 180 วัน และ 360 วันทำการ ก่อนวันกำหนดราคาซื้อหุ้น หรือวันที่ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ อนุมัติการเข้าทำรายการ ทั้งนี้ ที่ปรึกษาทางการเงินอิสระมีความเห็นว่าช่วงเวลาดังกล่าวสามารถสะท้อนให้เห็นแนวโน้มและการเคลื่อนไหวของมูลค่าหุ้นตามราคาตลาดได้อย่างเหมาะสมและสอดคล้องกับความเป็นจริงในการดำเนินธุรกิจของ AAV ในการประเมินมูลค่าหุ้น โดยวิธีนี้ที่ปรึกษาทางการเงินอิสระพิจารณาข้อมูลถึงวันที่ 18 ตุลาคม 2564 ซึ่งเป็นหนึ่งวันทำการก่อนคณะกรรมการของบริษัทฯ มีมติอนุมัติให้เข้าทำรายการ ดังนั้น ราคาตลาดของหุ้นสามัญของ AAV จากการประเมินด้วยวิธีมูลค่าหุ้นตามราคาตลาดสามารถคำนวณได้ดังนี้:

(หน่วย: บาทต่อหุ้น)	ค่าเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของ AAV (Weighted Average) (วัน)							
	7	15	30	60	90	120	180	360
สูง	3.07	3.07	3.07	3.07	3.14	3.14	3.14	3.14
ต่ำ	2.88	2.73	2.67	2.13	2.13	2.13	2.13	1.43
ค่าเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก	3.03	2.96	2.91	2.74	2.84	2.79	2.74	2.38

ที่มา: www.setsmart.com

หมายเหตุ: ข้อมูลถึง ณ วันที่ 18 ตุลาคม 2564

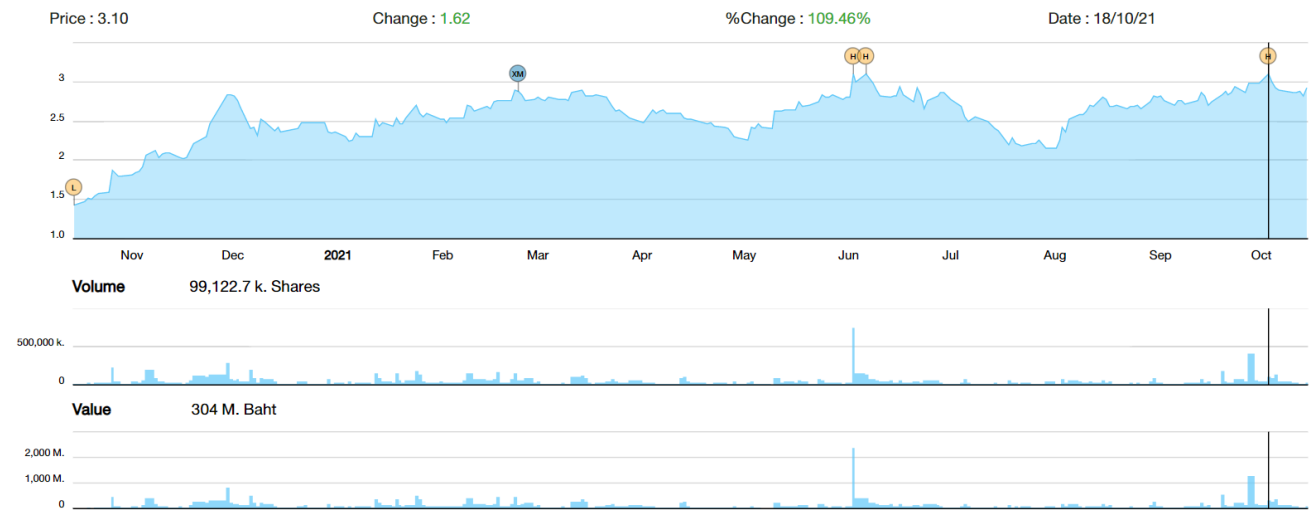
ราคาสูงสุดและต่ำสุดของหุ้นของ AAV แต่ละไตรมาสในช่วง 3 ปีที่ผ่านมา

ปี	ไตรมาส	ช่วงราคาสูงสุดและต่ำสุด (บาทต่อหุ้น)	
		ราคาสูงสุด	ราคาต่ำสุด
2561	ม.ค. – มี.ค.	6.15	5.10
	เม.ย. – มิ.ย.	6.10	4.86
	ก.ค. – ก.ย.	5.00	4.14
	ต.ค. – ธ.ค.	4.44	3.86
2562	ม.ค. – มี.ค.	4.76	3.88
	เม.ย. – มิ.ย.	4.38	3.92
	ก.ค. – ก.ย.	4.08	3.02
	ต.ค. – ธ.ค.	3.06	2.08
2563	ม.ค. – มี.ค.	2.30	1.00
	เม.ย. – มิ.ย.	2.46	1.04
	ก.ค. – ก.ย.	2.16	1.77
	ต.ค. – ธ.ค.	3.06	1.40
2564	ม.ค. – มี.ค.	2.98	2.22
	เม.ย. – มิ.ย.	3.32	2.20

ปี	ไตรมาส	ช่วงราคาสูงสุดและต่ำสุด (บาทต่อหุ้น)	
		ราคาสูงสุด	ราคาต่ำสุด
	ก.ค. – ก.ย.	2.98	2.08
	ต.ค. – 18 ต.ค.	3.20	2.70

ที่มา: www.setsmart.com

กราฟแสดงราคาหุ้นของกิจการก่อนและหลังวันที่ประชุมคณะกรรมการบริษัท อนุมัติการเข้าทำรายการ (วันที่ 18 ตุลาคม 2564)



ที่มา: www.setsmart.com

การประเมินมูลค่าหุ้นโดยวิธีมูลค่าหุ้นตามราคาตลาด จะได้ราคาหุ้นของ AAV อยู่ระหว่าง 2.38 – 3.03 บาทต่อหุ้น หรือเท่ากับ 11,524.45 – 14,695.70 ล้านบาท ซึ่งสูงกว่าราคาเสนอขายหุ้นที่ออกใหม่ให้แก่บุคคลในวงจำกัด (Private Placement) ที่ 1.75 บาทต่อหุ้น อยู่ระหว่าง 0.63 – 1.28 บาท หรือ ร้อยละ 35.78 – 73.15

ราคาตลาดเป็นกลไกที่ถูกกำหนดโดยอุปสงค์และอุปทานของนักลงทุนที่มีต่อหุ้นของกิจการซึ่งสามารถสะท้อนถึงมูลค่าหุ้นในขณะนั้นๆ รวมทั้งสะท้อนถึงปัจจัยพื้นฐาน และความต้องการของนักลงทุนทั่วไปที่มีต่อกายภาพและการเติบโตของกิจการในอนาคตได้ดีพอสมควร ในบางกรณีราคาตลาดของหุ้นในอดีตจึงสามารถใช้เป็นราคาอ้างอิงและเป็นวิธีที่เหมาะสมเพื่อสะท้อนมูลค่าหรือราคาที่แท้จริงของกิจการได้ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง AAV ถูกจัดอยู่ในกลุ่ม SET100 ซึ่งถือเป็นหุ้นที่มีมูลค่าตามราคาตลาดสูง มีสภาพคล่องเพียงพอที่กลไกอุปสงค์ อุปทานสามารถสะท้อนมูลค่าของหุ้นได้ และในช่วง 360 วันทำการที่ผ่านมา หุ้น AAV มีการซื้อขายเป็นปกติ ดังนั้น ที่ปรึกษาทางการเงินอิสระจึงมีความเห็นว่าวิธีประเมินมูลค่าหุ้นตามราคาตลาดเป็นวิธีที่เหมาะสมสำหรับการประเมินหุ้นของ AAV ในครั้งนี้

4.4. วิธีอัตราส่วนราคาต่อมูลค่าตามบัญชี (Price to Book Value Ratio Approach : P/BV Ratio)

การประเมินมูลค่าหุ้นโดยวิธีนี้ เป็นการนำมูลค่าตามบัญชีของ AAV ตามงบการเงินรวมล่าสุด ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2564 ซึ่งผ่านการสอบทานจากผู้สอบบัญชีรับอนุญาตที่ได้รับความเห็นชอบจากสำนักงาน ก.ล.ต. ซึ่งมีค่าเท่ากับ 2.23 บาทต่อหุ้น คูณกับค่ามัธยฐานของอัตราส่วนราคาปิดต่อมูลค่าตามบัญชีเฉลี่ย (P/BV) 7 วัน 15 วัน 30 วัน 60 วัน 90 วัน 120 วัน 180 วัน และ 360 วันของบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ ที่สามารถเทียบเคียงกับ AAV ได้

ทั้งนี้ เนื่องจากบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ ในประเทศไทยที่ประกอบธุรกิจสายการบินมีอีก 3 บริษัท ได้แก่ (1) บริษัท การบินไทย จำกัด มหาชน (“THAI”) (2) บริษัทการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (“BA”) และ (3) บริษัท นกแอร์ จำกัด (มหาชน) (“NOK”) โดยแม้ว่า THAI และ BA จะเป็นบริษัทที่ประกอบธุรกิจสายการบินเหมือนกันกับ AAV แต่ THAI และ BA ประกอบธุรกิจสายการบินเต็มรูปแบบ (Full Service Carriers: FSC) ในขณะที่กิจการประกอบธุรกิจสายการบินราคาประหยัด (Low Cost Carriers: LCC) จึงทำให้รูปแบบการประกอบธุรกิจของ THAI และ BA มีความแตกต่างจากกิจการ ที่ปรึกษาทางการเงินอิสระจึงไม่นับรวมข้อมูลของ THAI และ BA เป็นข้อมูลอ้างอิงเพื่อใช้ในการประเมินมูลค่า AAV จึงทำให้มีเพียง NOK เพียงบริษัทเดียวที่ประกอบธุรกิจสายการบินราคาประหยัดเหมือนกันกับ AAV ดังนั้น ที่ปรึกษาทางการเงินอิสระจึงพิจารณาบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ในต่างประเทศที่ประกอบธุรกิจใกล้เคียงกันกับกิจการเพิ่มเติมเพื่อนำมาใช้เป็นข้อมูลในการประเมินราคานั้นของกิจการ ทำให้ ได้บริษัทที่สามารถเทียบเคียงกับ AAV ได้ จำนวน 11 บริษัท จาก 17 บริษัท ซึ่งได้แก่ 1) AIRA.DU 2) CEB.PS 3) EZJ.L 4) INGL.NS 5) JBLU.OQ 6) NORR.OL 7) RYA.I 8) LUV.N 9) 601021.SS 10) 6757.TWO และ 11) VJC.HM เนื่องจากเป็นบริษัทที่ประกอบธุรกิจคล้ายคลึงกับกิจการและยังคงมีมูลค่าตามบัญชีเป็นบวก (หากบริษัทที่นำมาเปรียบเทียบมีมูลค่าตามบัญชีติดลบจะไม่สามารถคำนวณอัตราส่วนราคาต่อมูลค่าตามบัญชีได้) โดยมีรายละเอียดดังนี้

รายชื่อบริษัทที่ประกอบธุรกิจผู้ให้บริการสายการบินราคาประหยัด

(หน่วย: ล้านบาท)^{1/}

ลำดับ	ชื่อ	ชื่อย่อ	ตลาดหลักทรัพย์	ลักษณะการประกอบธุรกิจ	สินทรัพย์ (งบการเงิน ณ วันที่ 31 ธ.ค. 63)	ส่วนของ ผู้ถือหุ้น (งบการเงิน ณ วันที่ 31 ธ.ค. 63)	รายได้ (งบการเงิน ณ วันที่ 31 ธ.ค. 63)	กำไรสุทธิ (12 เดือน ล่าสุด ถึง ณ วันที่ 31 ธ.ค. 63)	มูลค่าตลาด (ณ วันที่ 18 ตุลาคม 2564)
1	Asia Aviation PCL	AAV.BK	SET	บริษัท เอเซีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน) เป็นบริษัทโฮลดิ้งของประเทศไทยที่ดำเนินธุรกิจสายการบินต้นทุนต่ำและธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานสายการบินภายใต้แบรนด์ Thai AirAsia บริษัทดำเนินธุรกิจสามส่วนงาน: การดำเนินการเที่ยวบินตามกำหนดการ การดำเนินงานเที่ยวบินเช่าเหมาลำ และธุรกิจอื่น ๆ ที่เริ่มต้นจากบริการก่อนขึ้นเครื่อง บริการบนเครื่องบิน และบริการอื่น ๆ ที่เกี่ยวกับบริการผู้โดยสารทางอากาศ การดำเนินการเที่ยวบินตามกำหนดการคือการให้บริการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศไปยังจุดหมายปลายทางตามปกติตามเที่ยวบินที่กำหนด บริษัทจำหน่ายตั๋วผ่านช่องทางจำหน่าย เช่น เว็บไซต์ เคาน์เตอร์ขาย และตัวแทนท่องเที่ยว การให้บริการเที่ยวบินเช่าเหมาลำคือการให้บริการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศไปยังจุดหมายปลายทางที่ไม่ใช่ประจำ เที่ยวบินจะดำเนินการเมื่อมีการว่าจ้างจากลูกค้าที่ปกติเป็นบริษัทตัวแทนท่องเที่ยว	67,978	17,360	16,261	(8,667)	15,035.00
2	Air Arabia PJSC	AIRA.DU ^{2/}	DFM	Air Arabia PJSC เป็นบริษัทผู้ให้บริการสายการบินร่วมทุนสาธารณะในสหรัฐอาหรับเอมิเรตส์ บริษัทประกอบธุรกิจขนส่งทางอากาศเชิงพาณิชย์ระหว่างประเทศ การค้าเครื่องบิน ให้เช่าเครื่องบิน การค้าอะไหล่เครื่องบิน บริการตัวแทนท่องเที่ยวและท่องเที่ยว ให้เช่าโรงแรมและอพาร์ทเมนต์โรงแรม กิจกรรมเป็นตัวแทนสายการบิน การขนส่งผู้โดยสาร บริการตัวแทนขนส่งสินค้าทางอากาศ บริการเอกสาร การซื้อขายอุปกรณ์โทรคมนาคม การฝึกอบรมการบิน และการซ่อมและบำรุงรักษาเครื่องบิน บริษัทได้กำหนดเส้นทางบินไปยังจุดหมายปลายทางกว่า 150 แห่ง ซึ่งกระจายอยู่ทั่วตะวันออกกลาง แอฟริกาเหนือ เอเชีย และยุโรป บริษัทถือหุ้นในบริษัทย่อยหลายแห่ง รวมถึงถือหุ้น 100% ใน COZMO Travel LLC ซึ่งประกอบธุรกิจให้บริการด้านการเดินทาง การท่องเที่ยว และการขนส่งสินค้า	112,921	40,231	16,516	(1,714)	55,387.08
3	Airasia Group Bhd	AIRA.KL	MYX	AirAsia Group Berhad เป็นบริษัทโฮลดิ้งด้านการลงทุนในมาเลเซีย ซึ่งบริหารจัดการ AirAsia Group ที่ดำเนินงานในอุตสาหกรรมการบิน กลุ่มบริษัทดำเนินธุรกิจหลักในการดำเนินงานของแอร์เอเชีย ซึ่งเป็นสายการบินต้นทุนต่ำที่มีธุรกิจหลักในประเทศมาเลเซีย ไทย อินโดนีเซีย ฟิลิปปินส์ อินเดีย และญี่ปุ่น และอื่นๆ บริษัทย่อยของบริษัท ได้แก่ AirAsia Investment Ltd และ Koolred Sdn Bhd บริษัทโฮลดิ้งเพื่อการลงทุน AirAsia Go Holiday Sdn Bhd บริษัทให้บริการนำเที่ยว AirAsia (Mauritius) Limited และ Asia Aviation Capital Limited บริษัทให้เช่าเครื่องบิน; Ground Team Red Sdn Bhd ซึ่งเป็นสื่อกลางในการจัดหาเงินทุนตามที่กลุ่มบริษัทกำหนด Tpaay Asia Sdn Bhd ผู้ให้บริการทางการเงินและบริการที่เกี่ยวข้องอื่นๆ Rokki Sdn Bhd บริษัทซื้อขายอุปกรณ์และเนื้อหามัลติมีเดีย และ T & Co Coffee Sdn Bhd ซึ่งเป็นบริษัทซื้อขายผลิตภัณฑ์กาแฟและชา	160,333	(9,899)	24,649	(40,106)	35,622.01

ลำดับ	ชื่อ	ชื่อย่อ	ตลาดหลักทรัพย์	ลักษณะการประกอบธุรกิจ	สินทรัพย์ (งบการเงิน ณ วันที่ 31 ธ.ค. 63)	ส่วนของผู้ถือหุ้น (งบการเงิน ณ วันที่ 31 ธ.ค. 63)	รายได้ (งบการเงิน ณ วันที่ 31 ธ.ค. 63)	กำไรสุทธิ (12 เดือน ล่าสุด ถึง ณ วันที่ 31 ธ.ค. 63)	มูลค่าตลาด (ณ วันที่ 18 ตุลาคม 2564)
4	AirAsia X Bhd	AIRX.KL	MYX	AirAsia X Berhad เป็นบริษัทในมาเลเซียที่ให้บริการขนส่งทางอากาศระยะไกล ส่วนงานทางภูมิศาสตร์ของบริษัทคือเอเชียเหนือ ออสเตรเลีย เอเชียตะวันตกและตะวันออกกลาง บริษัทในเครือประกอบด้วย AAX Leasing I Limited ซึ่งประกอบธุรกิจให้บริการเช่าเครื่องบิน AirAsia X Services Pty Ltd ซึ่งให้บริการด้านการจัดการโลจิสติกส์และการตลาด และ AAX Mauritius One Limited ซึ่งให้บริการสิ่งอำนวยความสะดวกในการเช่าเครื่องบิน ให้บริการปลายทางประมาณ 20 แห่งทั่วเอเชีย (ซัปโปโร โตเกียว โอซาก้า โซล ปูซาน ไทเป ซิดาน ปักกิ่ง หางโจว เจิ้งตู เซี่ยงไฮ้ นิวเดลี และกาฐมาณฑุ) ออสเตรเลีย (ซิดนีย์ เมลเบิร์น เพิร์ธ และโกลด์โคสต์) นิวซีแลนด์ (โอ๊คแลนด์) และตะวันออกกลาง (เจดดาห์)	71,985	(10,217)	8,850	(10,433)	3,104.49
5	Cebu Air Inc	CEB.PS ⁵	PSE	Cebu Air Inc เป็นบริษัทสายการบินในฟิลิปปินส์ บริษัทดำเนินธุรกิจสายการบินที่ให้บริการขนส่งทางอากาศ ให้บริการสายการบินที่ให้บริการขนส่งทางอากาศ	87,702	15,494	14,750	(14,783)	27,200.84
6	Easyjet PLC	EZJ.L ⁵	LSE	Easyjet PLC เป็นบริษัทในสหราชอาณาจักรที่ให้บริการสายการบินต้นทุนต่ำแบบจุดต่อจุดของยุโรป บริษัทดำเนินการสนามบินประมาณ 156 แห่ง ใน 33 ประเทศ ดำเนินการผ่านส่วนเครือข่ายเส้นทาง ฝูงบินประกอบด้วย A319, A320 180 ที่นั่ง, A320 186 ที่นั่ง, A320 neo และ A321 neo ให้บริการทั่วทวีปยุโรป เอสโตเนีย เดนมาร์ก สหราชอาณาจักร ไอร์แลนด์ ฝรั่งเศส เยอรมนี เนเธอร์แลนด์ โปแลนด์ โรมาเนีย ยูเครน สาธารณรัฐเช็ก สโลวาเกีย เซอร์เบีย กรีซ อิตาลี สเปน โปรตุเกส โมร็อกโก มอลตา ตุนิเซีย มอนเตเนโกร เอลเลนส์ บูลาเปสต์ มอลโดวา ไคโซโว ไซปรัส อิสราเอล อียิปต์ อิรัก ซีเรีย และไอร์แลนด์	358,715 ²⁷	80,403	125,668 ²⁷	(45,062) ²⁷	208,191.83
7	Gol Linhas Aereas Inteligentes SA	GOLL4.SA	BVMF	Gol Linhas Aereas Inteligentes SA เป็นสายการบินในบราซิลที่ให้บริการขนส่งทางอากาศตามกำหนดเวลาสำหรับผู้โดยสารและสินค้าไปยังจุดหมายปลายทางกว่า 100 แห่งในบราซิล อเมริกาใต้ แคริบเบียน และสหรัฐอเมริกา บริษัทดำเนินการผ่านสองส่วน: การขนส่งทางอากาศและโปรแกรมความภักดี การดำเนินงานในส่วนการขนส่งเที่ยวบินเริ่มต้นจากบริษัทในเครือ Gol Linhas Aereas SA (GLA) เพื่อให้บริการขนส่งทางอากาศ ส่วนนี้ประกอบด้วย GOLLOG ซึ่งเป็นธุรกิจขนส่งสินค้าและโลจิสติกส์ของบริษัท บริษัทมีเครื่องบินโบอิง 737 ประมาณ 140 ลำ การดำเนินงานส่วนโปรแกรมความภักดีนั้นแสดงโดยโปรแกรมความภักดีของพันธมิตร SMILES ซึ่งช่วยให้ลูกค้าสามารถสะสมไมล์และแลกสำหรับสถานที่มากกว่า 700 แห่งทั่วโลก	80,868	(90,924)	42,725	(39,366)	55,034.36
8	Interglobe Aviation Ltd	INGL.NS ⁵	NSE	Interglobe Aviation Limited เป็นบริษัทในอินเดียที่ให้บริการผู้โดยสาร บริษัทฯ ประกอบธุรกิจให้บริการขนส่งทางอากาศตามกำหนดเวลาทั้งในและต่างประเทศภายใต้ชื่อ IndiGo นอกจากนี้ยังให้บริการขนส่งสินค้าและบริการที่เกี่ยวข้อง รวมถึงการจำหน่ายบนเครื่องบิน บริษัทดำเนินธุรกิจในรูปแบบธุรกิจสายการบินต้นทุนต่ำ (LCC) บริษัทมีฝูงบินประมาณ 276 ลำ IndiGo มีจำนวนปลายทางทั้งหมด 87 แห่ง โดยมีจุดหมายปลายทางภายในประเทศ 63 แห่งและระหว่างประเทศ 24 แห่ง	192,940 ³⁷	498	64,650 ³⁷	(25,638) ³⁷	384,612.27
9	JetBlue Airways Corp	JBLU.OQ ⁵	NASDAQ	JetBlue Airways Corporation เป็นบริษัทขนส่งผู้โดยสาร บริษัทให้บริการขนส่งทางอากาศทั่วสหรัฐอเมริกา แคริบเบียน และละตินอเมริกา ภาคส่วนประกอบด้วยในประเทศและแคริบเบียนและละตินอเมริกา ให้บริการเครื่องบินประเภทต่างๆ รวมถึง Airbus A321, Airbus A320 และ Embraer E190 นอกจากนี้ยังมีผลิตภัณฑ์ข้ามทวีประดับพรีเมียมที่เรียกว่า Mint ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2016 โรงกษาปณ์ได้รวมที่นั่งแบบปรับเอนราบได้ทั้งหมด 16 ที่นั่ง โดยสี่ที่นั่งเป็นห้องสวีทที่มีประตูเพื่อความเป็นส่วนตัว นอกจากนี้ บริษัทยังให้บริการอินเทอร์เน็ตบนเครื่องบิน Fly-Fi ทั่วทั้งฝูงบินของแอร์บัส ให้ทางเลือกแก่ลูกค้าในการซื้อตั๋วจากค่าโดยสารที่มีตราสินค้าสามแบบ ซึ่งรวมถึง Blue, Blue Plus และ Blue Flex ค่าโดยสารเหล่านี้รวมถึงข้อเสนอที่แตกต่างกัน เช่น สัมภาระที่โหลดใต้ท้องเครื่องฟรี ค่าธรรมเนียมการเปลี่ยนแปลงที่ลดลง และคะแนน TrueBlue เพิ่มเติม ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2016 เครื่องบิน Airbus A321 ในรูปแบบห้องโดยสารเดี่ยวมี 200 ที่นั่ง และเครื่องบินแบบพรีเมียมของ Mint มีที่นั่ง 159 ที่นั่ง	439,412	129,503	96,922	(44,380)	159,277.21
10	Nok Airlines PCL	NOK.BK	SET	บริษัท สายการบินนก จำกัด (มหาชน) เป็นผู้ให้บริการสายการบินต้นทุนต่ำในประเทศไทย บริษัทให้บริการทางอากาศในระดับภูมิภาคแบบจุดต่อจุดโดยใช้เครื่องบินขนาดเล็กถึงขนาดกลาง บริการดังกล่าวรวมถึงบริการทางอากาศตามกำหนดเวลา ซึ่งให้บริการเที่ยวบินไปยังจุดหมายปลายทางต่างๆ ทั้งในและต่างประเทศ เช่น เชียงใหม่ หาดใหญ่ กระบี่ เรียงจันทร์ ย่างกุ้ง และอื่นๆ บริการเที่ยวบินเช่าเหมาลำ ซึ่งให้บริการเที่ยวบินแก่ผู้โดยสารแบบหมู่คณะ และบริการเพิ่มเติมสำหรับผู้โดยสารเที่ยวบินตามกำหนดเวลา รวมถึงบริการจองผ่านอินเทอร์เน็ต เคาน์เตอร์สนามบิน บริการคอลเซ็นเตอร์ เคาน์เตอร์เช็คอิน บริการเช็คอินออนไลน์ บริการเปลี่ยนแปลงการจอง บริการสัมภาระส่วนเกิน และคนอื่น ๆ นอกจากนี้ บริษัทยังจำหน่ายอาหารและเครื่องดื่มบนเครื่องบิน ตลอดจนสินค้าที่จะให้กับลูกค้าอีกด้วย	17,895	(8,002)	6,735	(7,392)	3,878.35

ลำดับ	ชื่อ	ชื่อย่อ	ตลาดหลักทรัพย์	ลักษณะการประกอบธุรกิจ	สินทรัพย์ (งบการเงิน ณ วันที่ 31 ธ.ค. 63)	ส่วนของผู้ถือหุ้น (งบการเงิน ณ วันที่ 31 ธ.ค. 63)	รายได้ (งบการเงิน ณ วันที่ 31 ธ.ค. 63)	กำไรสุทธิ (12 เดือน ล่าสุด ถึง ณ วันที่ 31 ธ.ค. 63)	มูลค่าตลาด (ณ วันที่ 18 ตุลาคม 2564)
11	Norwegian Air Shuttle ASA	NORR.OL ⁵	OSL	Norwegian Air Shuttle ASA เป็นบริษัทในเครือเวียที่ทำงานในอุตสาหกรรมบริการขนส่งผู้โดยสาร บริษัทให้บริการตามกำหนดเวลาพร้อมบริการเช่าเหมาลำเพิ่มเติม พอร์ตโพลีโอเส้นทางของบริษัทครอบคลุมทั่วยุโรปไปยังแอฟริกาเหนือและตะวันออกกลาง ตลอดจนเส้นทางระยะไกลไปยังสหรัฐอเมริกาและเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ บริษัทมีเส้นทางขายประมาณ 450 เส้นทางไปยังจุดหมายปลายทางกว่า 140 แห่ง บริษัทมีเครื่องบินที่ยังไม่ได้ส่งมอบประมาณ 260 ลำตามคำสั่งซื้อที่แน่นอน ฝูงบินประกอบด้วยเครื่องบินประเภทต่างๆ ได้แก่ B788, A320neo, B737 Max 8, B738 และ B738 S&LB เป็นต้น เป็นบริษัทแม่ของกลุ่ม Norwegian Group และดำเนินการผ่านบริษัทในเครือ รวมถึง Norwegian Air Shuttle Sweden AB, Call Norwegian AS, Arctic Aviation Assets Ltd และ Norwegian Air UK Ltd และอื่นๆ	189,354	(25,311)	31,679	(80,285)	14,097.37
12	Ryanair Holdings PLC	RYA.IE ⁶	ISE	Ryanair Holdings plc (Ryanair Holdings) เป็นบริษัทโฮลดิ้งของ Ryanair Limited (Ryanair) Ryanair ดำเนินการสายการบินราคาประหยัดพิเศษสำหรับผู้โดยสารตามตาราง ซึ่งให้บริการเส้นทางระยะสั้นแบบจุดต่อจุดระหว่างไอร์แลนด์ สหราชอาณาจักร ยุโรปภาคพื้นทวีป โมร็อกโก และอิสราเอล Ryanair ให้บริการเสริมต่างๆ และมีส่วนร่วมในกิจกรรมอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการผู้โดยสารทางอากาศหลัก รวมถึงบริการตามกำหนดเวลาที่ไม่ใช่เที่ยวบิน บริการที่เกี่ยวข้องกับอินเทอร์เน็ต และการขายเครื่องดื่ม อาหาร และสินค้าในเที่ยวบิน Ryanair ทำการตลาดบริการที่พักร่วมและประกันการเดินทางผ่านเว็บไซต์ ให้บริการโรงแรมและที่พัก Ryanair ให้บริการจัดการเครื่องบินและผู้โดยสารและบริการจองตั๋วที่สนามบินดับลิน ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2559 ไรอันแอร์มีฝูงบินหลักของเครื่องบินโบอิง 737-800 กว่า 350 ลำ และให้บริการเที่ยวบินระยะสั้นกว่า 2,000 เที่ยวบินต่อวัน ให้บริการสนามบินประมาณ 200 แห่งทั่วยุโรป	473,894 ³	178,603	62,470 ³	(38,766) ³	712,233.99
13	Southwest Airlines Co	LUV.N ⁷	NYSE	Southwest Airlines Co. (Southwest) ดำเนินการ Southwest Airlines ซึ่งเป็นสายการบินผู้โดยสารที่ให้บริการขนส่งทางอากาศตามกำหนดเวลาในสหรัฐอเมริกาและตลาดใกล้เคียงต่างประเทศ บริษัทเสนอบริการเสริม เช่น การเช็คอินก่อนกำหนดของ Southwest และการขนส่งสัตว์เลี้ยงและผู้เยาว์ที่เดินทางโดยลำพัง ตามนโยบายที่เกี่ยวข้องของ Southwest โปรแกรมสะสมไมล์ Rapid Rewards ของ Southwest ช่วยให้สมาชิกโปรแกรม (สมาชิก) ได้รับคะแนนสำหรับทุกๆ ดอลลาร์ที่ใช้ไปกับค่าโดยสาร Southwest ให้บริการผลิตภัณฑ์ค่าโดยสารแก่ลูกค้าผ่านทางอินเทอร์เน็ตเว็บไซต์ Southwest.com บริษัทให้บริการแบบจุดต่อจุด	1,133,701	290,931	296,569	(100,757)	976,606.27
14	Spicejet Ltd	SPJT.NS	NSE	Spicejet Ltd เป็นบริษัทในอินเดียที่ให้บริการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศ บริษัทฯ ประกอบธุรกิจให้บริการขนส่งทางอากาศตามกำหนดเวลา ส่วนทางภูมิศาสตร์ประกอบด้วยอินเดียและอื่นๆ ให้บริการขนส่งทางอากาศสำหรับการขนส่งผู้โดยสารและสินค้า บริษัทเป็นสายการบินต้นทุนต่ำ (LCC) ที่ดำเนินงานภายใต้ชื่อแบรนด์ Spice Jet ในอินเดีย บริษัทดำเนินการฝูงบินด้วยเครื่องบินประมาณ 40 ลำ รวมถึงเครื่องบินประมาณ 7 ลำที่เช่าแบบเปียกในเส้นทางต่างๆ ในอินเดียและต่างประเทศ ส่วนเสริมเครื่องบินของบริษัทรวมถึงเครื่องบินสด/เครื่องบินเคสลับ SpiceMax อาหารร้อน เติมน้ำมัน SpiceCash การเช็คอินก่อน พุดคุย Spice ติดตามคำขอ Spicetalk ออกก่อน ทักพาเพิ่มเติม บินแน่นอน Spice lounge แผน flexi ของฉัน, ประกันการเดินทางแบบฟั่งฟิง , การรับรอง Spice, Spice flex, เพื่อนและครอบครัว, ส่วนลดสำหรับผู้สูงอายุ, ส่วนลดสำหรับนักเรียน, บุคลากรกองทัพอินเดียและข้อเสนอสุดฮอต	56,367 ⁴	(6,877)	57,219 ⁴	(4,330) ⁴	21,620.49
15	Spring Airlines Co Ltd	601021.SS ⁸	SSE	Spring Airlines Co., Ltd. เป็นบริษัทสายการบินในประเทศจีน ดำเนินธุรกิจหลักในการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าทางสายการบิน บริษัทยังประกอบธุรกิจให้บริการที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางสายการบิน บริษัทดำเนินธุรกิจเส้นทางภายในประเทศ ระหว่างประเทศ และฮ่องกง มาเก๊า และได้หวัน	162,906	71,235	44,525	(2,796)	261,844.94
16	Tigerair Taiwan Co Ltd	6757.TWO ⁹	TPEX	TIGERAIR TAIWAN CO., LTD. เป็นบริษัทในไต้หวันให้บริการขนส่งทางอากาศเป็นหลัก บริษัทฯ ประกอบธุรกิจให้บริการขนส่งผู้โดยสารและบริการขนส่งสินค้า บริการขนส่งผู้โดยสารส่วนใหญ่ให้บริการขนส่งผู้โดยสารระหว่างประเทศ รวมทั้งธุรกิจเช่าเหมาลำระหว่างประเทศทั้งแบบปกติและแบบผิดปกติ บริการขนส่งสินค้าส่วนใหญ่เป็นบริการขนส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์ บริษัทดำเนินการภายในตลาดภายในประเทศและไปยังตลาดต่างประเทศ รวมทั้งเอเชียตะวันออกเฉียงเหนือ มาเก๊า เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และจีนแผ่นดินใหญ่	13,655	3,547	2,065	(1,531)	12,110.14
17	Vietjet Aviation JSC	VJC.HM ¹⁰	HSX	Vietjet Aviation JSC เป็นบริษัทในเวียดนามที่ดำเนินธุรกิจด้านสายการบินเป็นหลัก กิจกรรมทางธุรกิจของบริษัทแบ่งออกเป็น 5 ส่วนงาน ได้แก่ การขนส่งทางอากาศ การบริการที่เกี่ยวข้องกับลูกค้า กิจกรรมสนับสนุนการขนส่งทางอากาศ การฝึกอบรมพนักงานต้อนรับบนเครื่องบินและการบิน และการซื้อขายและให้เช่าเครื่องบิน เกี่ยวข้องกับการให้บริการขนส่งทางอากาศของผู้โดยสารและสินค้าผ่านเที่ยวบินที่กำหนด การให้บริการเที่ยวบินเช่าเหมาลำ และการให้เช่าพื้นที่เครื่องบินเพื่อการโฆษณา	63,703	21,112	25,681	95	101,757.07

ที่มา: Reuters

หมายเหตุ:

- 1/ เนื่องจากเป็นบริษัทที่นำมาเปรียบเทียบเป็นบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ในต่างประเทศทำให้มีรอบระยะเวลาบัญชีที่เปิดเผยสู่สาธารณะแตกต่างกัน ที่ปรึกษาทางการเงินอิสระจึงเลือกสรุปข้อมูลจากงบการเงินสิ้นสุด ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 หรือจากงบการเงินเต็มปีล่าสุด ณ วันที่บริษัทปิดบัญชีเพื่อให้ข้อมูลสามารถเทียบเคียงกันได้ โดยมีอัตราแลกเปลี่ยนเฉลี่ย 5 ปีย้อนหลังจากธนาคารแห่งประเทศไทย เท่ากับ 32.7773 บาทต่อดอลลาร์สหรัฐ
- 2/ ข้อมูลจากงบการเงินเต็มปีล่าสุด สิ้นสุด ณ วันที่ 30 กันยายน 2563
- 3/ ข้อมูลจากงบการเงินเต็มปีล่าสุด สิ้นสุด ณ วันที่ 31 มีนาคม 2564
- 4/ ข้อมูลจากงบการเงินเต็มปีล่าสุด สิ้นสุด ณ วันที่ 31 มีนาคม 2563
- 5/ บริษัทที่มีมูลค่าตามบัญชีเป็นบวกซึ่งนำมาเปรียบเทียบในวิธีอัตราส่วนราคาต่อมูลค่าตามบัญชี (Price to Book Value Ratio Approach : P/BV Ratio)

โดยรายละเอียดการคำนวณสามารถสรุปได้ดังนี้:

P/BV: (เท่า) ^{1/}	ค่าเฉลี่ยราคาปิด (Average) (วัน)							
	7	15	30	60	90	120	180	360
AIRA.DU	1.19	1.20	1.21	1.24	1.26	1.27	1.30	1.29
CEB.PS	1.85	1.78	1.80	1.75	1.74	1.66	1.43	1.05
EZJ.L	2.19	2.28	2.21	2.29	2.42	2.46	2.37	1.79
INGL.NS	699.41	696.49	702.51	548.23	367.71	285.28	202.10	106.65
JBLU.OQ	1.29	1.31	1.29	1.27	1.34	1.42	1.41	1.10
NORR.OL	4.53	4.52	4.47	2.25	1.43	1.04	0.76	0.45
RYA.I	4.27	4.30	4.18	4.13	4.06	4.04	3.97	3.30
LUV.N	3.19	3.24	3.12	3.11	3.25	3.43	3.50	2.82
601021.SS	3.96	3.83	3.81	3.64	3.73	3.86	3.84	3.28
6757.TWO	4.34	4.32	4.23	3.69	3.42	3.30	3.47	3.25
VJC.HM	4.20	4.16	4.29	4.27	4.25	4.25	4.47	4.29
ค่ามัธยฐาน ^{2/}	3.96	3.83	3.81	3.11	3.25	3.30	3.47	2.82
มูลค่าหุ้น AAV (บาท/หุ้น)	8.84	8.54	8.49	6.93	7.25	7.35	7.73	6.28

หมายเหตุ: 1/ ข้อมูลจาก Reuters อัตราส่วน P/BV Ratio ถึง ณ วันที่ 18 ตุลาคม 2564

2/ ที่ปรึกษาทางการเงินอิสระเลือกใช้ ค่ามัธยฐานในการคำนวณ (ค่ากลางของชุดข้อมูล) แทนที่ค่าเฉลี่ยเพื่อลดผลกระทบจากข้อมูลที่มีผลการเบี่ยงเบนสูง (Outlier)

จากการประเมินมูลค่าหุ้นโดยวิธีนี้ จะได้ราคาหุ้นของ AAV อยู่ระหว่าง 6.28 – 8.84 บาทต่อหุ้น หรือเท่ากับ 30,479.67 – 42,865.45 ล้านบาท ซึ่งสูงกว่าราคาเสนอขายหุ้นที่ออกใหม่ให้แก่บุคคลในวงจำกัด (Private Placement) ที่ 1.75 บาทต่อหุ้น อยู่ระหว่าง 4.53 – 7.09 บาท หรือ ร้อยละ 259.11 – 405.04

แม้ว่า บริษัทที่จดทะเบียนที่นำมาเปรียบเทียบจะดำเนินธุรกิจสายการบินราคาประหยัด (Low Cost Carriers: LCC) เช่นเดียวกับบริษัทฯ แต่สายการบินอื่นที่นำมาเปรียบเทียบ ก็มีความแตกต่างกับบริษัทฯ หลายปัจจัย อาทิเช่น ที่ตั้ง ภูมิภาคที่ให้บริการ นโยบายในการดำเนินธุรกิจ แผนการตลาดฐานลูกค้า แผนการดำเนินธุรกิจในอนาคต โครงสร้างทางการเงิน และความสามารถในการทำกำไรของแต่ละบริษัท ดังนั้น ที่ปรึกษาทางการเงินอิสระจึงเห็นว่าวิธีประเมินมูลค่าหุ้นโดยวิธีอัตราส่วนราคาต่อมูลค่าหุ้นตามบัญชีไม่เหมาะสมสำหรับการประเมินหุ้นของ AAV ในครั้งนี้

4.5. วิธีอัตราส่วนราคาต่อกำไรสุทธิต่อหุ้น (Price to Earnings Ratio Approach: P/E Ratio)

การประเมินโดยวิธีนี้เป็นการนำกำไรต่อหุ้น (Earnings per Share) 4 ไตรมาสล่าสุด สิ้นสุด ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2564 ตามงบการเงินของ AAV ที่ผ่านการสอบทานจากผู้สอบบัญชีรับอนุญาตที่ได้รับความเห็นชอบจากสำนักงาน ก.ล.ต. คูณกับค่าเฉลี่ย

ของอัตราส่วนราคาปิดต่อกำไรต่อหุ้น (P/E) 7 วัน 15 วัน 30 วัน 60 วัน 90 วัน 120 วัน 180 วัน และ 360 วันของบริษัทที่จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ที่มีธุรกิจใกล้เคียงกับ AAV ตามรายละเอียดที่แสดงไว้ในหัวข้อ 4.4 วิธีอัตราส่วนราคาต่อมูลค่าตามบัญชี (Price to Book Value Approach: P/BV ratio) **ทั้งนี้ เนื่องจากในงวด 4 ไตรมาสล่าสุด สิ้นสุด ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2564 AAV มีผลการดำเนินงานขาดทุนสุทธิเท่ากับ (11,837.99) ล้านบาท ดังนั้น ที่ปรึกษาทางการเงินอิสระจึงไม่สามารถประเมินมูลค่าหุ้น AAV ด้วยวิธีนี้ได้**

4.6. วิธีเปรียบเทียบรายการซื้อขายกิจการที่ผ่านมา (Precedent Transaction Comparable Approach)

วิธีการเปรียบเทียบกับรายการซื้อขายกิจการที่ผ่านมาเป็นการประเมินมูลค่าของหุ้นของ AAV โดยการเปรียบเทียบอัตราส่วน EV/EBITDA ของราคาซื้อขายกิจการที่เกิดขึ้นในอุตสาหกรรมที่คล้ายคลึงกับ AAV นั่นคือธุรกิจสายการบินย้อนหลัง 5 ปีล่าสุด เพื่อให้สะท้อนภาวะเศรษฐกิจ การเปลี่ยนแปลงของเทคโนโลยี และพฤติกรรมของผู้บริโภค ได้ดีที่สุด โดยที่ปรึกษาทางการเงินอิสระเลือกรายการซื้อขายกิจการที่ผ่านมาที่มีสัดส่วนการเข้าซื้อมากกว่าร้อยละ 30 ขึ้นไป อันเป็นสัดส่วนที่แสดงถึงการเข้าควบคุมกิจการอย่างมีนัยสำคัญ โดยรายละเอียดของรายการซื้อขายในอดีตสามารถสรุปได้ดังตารางต่อไปนี้

วันที่	ผู้ซื้อ	บริษัทเป้าหมาย	ประเทศที่ตั้งบริษัทเป้าหมาย	สัดส่วนการซื้อ	มูลค่าการซื้อขาย (ล้านเหรียญสหรัฐ)	EBITDA Multiple
9/16/2020	Investor Group	EI Al Israel Airlines Ltd	Israel	56.80	139.04	16.71
6/26/2020	Bain Capital LP	Virgin Australia Holdings Ltd	Australia	100.00	3,355.72	10.66
5/13/2019	Onex Corp	WestJet Airlines Ltd	Canada	100.00	3,591.83	7.54
11/23/2018	Connect Airways Ltd	Flybe Group PLC	United Kingdom	100.00	75.29	1.29
8/6/2018	iCON Flughafen GmbH	Flughafen Hannover Langenhagen GmbH	Germany	30.00	126.31	12.54
12/25/2017	Tassapon Bijleveld	Asia Aviation PCL	Thailand	36.32	252.89	11.67
10/31/2017	Investor Group	HNZ Group Inc	Canada	100.00	188.51	11.90
10/31/2017	Undisclosed Acquiror	Jin Air Co Ltd	South Korea	33.33	254.72	7.49
8/29/2017	Airasia Group Bhd ^{1/}	Airasia Group Bhd	Malaysia	100.00	2,593.05	7.87
ที่มา: Reuters					สูงสุด	16.71x
หมายเหตุ : ข้อมูลเดือน ตุลาคม 2564					ค่ามัธยฐาน	10.66x
1/ เป็นการเข้าทำรายการประเภทซื้อหุ้นคืน					ต่ำสุด	1.29x

ทั้งนี้ เนื่องจากในงวดงบการเงิน 4 ไตรมาสล่าสุด สิ้นสุด ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2564 AAV มี EBITDA ติดลบ (5,589.01) ล้านบาท ดังนั้น ที่ปรึกษาทางการเงินอิสระจึงไม่สามารถประเมินมูลค่าหุ้น AAV ด้วยวิธีนี้ได้

4.7. วิธีมูลค่าปัจจุบันของกระแสเงินสด (Discounted Cash Flow Approach)

การประเมินมูลค่าหุ้นตามวิธีนี้จะพิจารณาถึงผลการดำเนินงานของกิจการในอนาคต โดยคำนวณหามูลค่าปัจจุบันของประมาณการกระแสเงินสดสุทธิ (Free Cash Flow: FCF) ด้วยอัตราส่วนลด (Discount Rate) ที่เหมาะสม ซึ่งที่ปรึกษาทางการเงินอิสระได้คำนวณหาอัตราต้นทุนทางการเงินถ่วงเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก (Weighted Average Cost of Capital: WACC) เพื่อใช้เป็นอัตราส่วนลด และคำนวณหากระแสเงินสดสุทธิในอนาคตจากประมาณการทางการเงินของ AAV ในระยะเวลา 5 ปีข้างหน้า (ปี 2564 – 2569) โดยตั้งอยู่บนพื้นฐานว่าธุรกิจของ AAV จะยังคงดำเนินต่อไปอย่างต่อเนื่อง (Going Concern Basis) ไม่มีการเปลี่ยนแปลงอย่างมีนัยสำคัญเกิดขึ้น และเป็นไปภายใต้ภาวะเศรษฐกิจและสถานการณ์ในปัจจุบัน

ทั้งนี้ ที่ปรึกษาทางการเงินอิสระได้จัดทำประมาณการทางการเงินของกิจการ โดยอ้างอิงข้อมูล และสมมติฐานที่ได้รับจาก AAV และจากการสัมภาษณ์ผู้บริหารและเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง หากภาวะเศรษฐกิจ และปัจจัยภายนอกอื่นๆ ที่มีผลกระทบต่อ การดำเนินงานของ AAV รวมทั้งสถานการณ์ภายในของ AAV มีการเปลี่ยนแปลงไปอย่างมีนัยสำคัญจากสมมติฐานที่กำหนด มูลค่าหุ้นที่ ประเมินได้ตามวิธีนี้จะเปลี่ยนแปลงไปด้วยเช่นกัน โดยเฉพาะอย่างยิ่งสถานการณ์การแพร่ระบาด และผลกระทบอันเกิดจาก COVID-19 ซึ่งอาจส่งผลอย่างมีนัยสำคัญต่อธุรกิจการบินในอนาคต อย่างไรก็ตาม ที่ปรึกษาทางการเงินอิสระได้สอบทานประมาณการทาง การเงินของ TAA แล้วมีความเห็นว่าสมเหตุสมผลเนื่องจากประมาณการดังกล่าวได้สะท้อนผลกระทบของการแพร่ระบาดของ COVID - 19 แล้ว อีกทั้ง ที่ปรึกษาทางการเงินอิสระได้มีการปรับประมาณการทางการเงินที่ได้รับจาก TAA บางส่วน โดยยึดหลัก ความระมัดระวัง (Conservative Basis) ซึ่งที่ปรึกษาทางการเงินอิสระได้คาดการณ์รายได้ของ TAA กลับมาที่ระดับ 40,000 ล้านบาทต่อปี (เป็นรายได้ที่ TAA สามารถทำได้อย่างสม่ำเสมอในช่วงระหว่างปี 2561 – 2562 ซึ่งเป็นปีก่อนการแพร่ระบาดของ COVID – 19 แม้ว่าในขณะนั้นยังมีคู่แข่งที่สำคัญได้แก่ THAI และ NOK ดำเนินธุรกิจอยู่ในสภาวะปกติ) อีกครั้งในปี 2567 หรือต้องใช้เวลาอีก 2-3 ปีข้างหน้า ถึงแม้ว่าคู่แข่งที่สำคัญของบริษัท ที่เป็นบริษัทสายการบินของไทยเช่น NOK และ THAI ไม่น่ามีศักยภาพในการ แข่งขันมากเท่าเดิมจากการที่ทั้งสองบริษัทได้ทำการยื่นคำร้องขอฟื้นฟูกิจการต่อศาลล้มละลายกลางในปี 2563 แล้ว

เนื่องจาก AAV เป็นบริษัทที่ประกอบธุรกิจด้านการลงทุนโดยไม่ได้มีการประกอบธุรกิจอื่นใดที่มีนัยสำคัญนอกเหนือไปจาก การถือหุ้นร้อยละ 55.00 ใน TAA เพียงบริษัทเดียว ดังนั้น ที่ปรึกษาทางการเงินอิสระจึงจะประเมินมูลค่าหุ้นของกิจการโดยอ้างอิง มูลค่าจากการประมาณการทางการเงินของ TAA ซึ่งเป็นบริษัทที่มีการประกอบธุรกิจหลักก่อน จากนั้นจึงนำมูลค่าส่วนของผู้ถือหุ้น ของ TAA ตามสัดส่วนการถือหุ้นของกิจการมากระทบยอดกับรายการในงบการเงินเฉพาะกิจการของกิจการ เพื่อกำหนดหามูลค่า ยุติธรรมของหุ้นสามัญของกิจการอีกครั้งหนึ่ง

ดังนั้น สมมติฐานที่สำคัญของประมาณการทางการเงินของ TAA สรุปได้ดังนี้:

4.7.1. แผนการขยายฝูงบิน

ในช่วงปี 2561 – 2563 TAA มีจำนวนเครื่องบินให้บริการ ณ สิ้นงวด ที่ 62 , 63 และ 63 ลำ ตามลำดับ ซึ่งในปี 2561 – 2562 นั้น เป็นช่วงระยะเวลาก่อนการแพร่ระบาดของ COVID-19 อุตสาหกรรมการท่องเที่ยวในประเทศไทยเติบโตอย่างต่อเนื่อง โดย จำนวนเครื่องบินจำนวนดังกล่าวของ TAA สามารถให้บริการผู้โดยสารได้อย่างเพียงพอและมีประสิทธิภาพ โดยในปี 2561 – 2562 TAA มี อัตราตราส่วนการขนส่งผู้โดยสาร (Load Factor) อยู่ที่ร้อยละ 85

ต่อมาในปี 2563 ได้เกิดการแพร่ระบาดของ COVID-19 อย่างหนักทำให้อุตสาหกรรมการบินทั้งในและต่างประเทศต้อง หยุดชะงัก TAA จึงต้องดำเนินงานลดจำนวนเครื่องบินเพื่อลดค่าใช้จ่ายคงที่ลง ส่งผลให้ ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2564 มีจำนวน เครื่องบินทั้งสิ้น 60 ลำ และ TAA อยู่ระหว่างการดำเนินการขอคืนเครื่องบินอีกจำนวน 6 ลำ โดย TAA คาดว่า ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 TAA จะมีเครื่องบินให้บริการจำนวน 54 ลำ

ทั้งนี้ TAA คาดว่าภายหลังการแพร่ระบาดของ COVID-19 อุตสาหกรรมการบินน่าจะกลับมาฟื้นตัวได้ใน 2 – 3 ปีข้างหน้า ดังนั้น ตั้งแต่ปี 2567 – 2568 TAA มีแผนจะจัดหาเครื่องบินเพิ่มปีละ 3 ลำเพื่อรองรับการขยายตัวของอุตสาหกรรมการบินอีกครั้ง โดย ในปีที่จัดหาฝูงบินเพิ่มคาดว่าจะทำให้สิทธิในการใช้ทรัพย์สินเพิ่มปีละ 930 ล้านบาท โดยอ้างอิงจากการต่อสัญญาเช่าของ TAA ใน อดีต

หน่วย : ลำ	2561A	2562A	2563A	2564F	2565F	2566F	2567F	2568F	2569F
จำนวนเครื่องบิน ณ สิ้นงวด	62.00	63.00	62.00	54.00	54.00	57.00	60.00	63.00	63.00

4.7.2. รายได้ค่าโดยสาร

จำนวนผู้โดยสาร (Passengers: Pax)

ช่วงก่อนการแพร่ระบาดของ COVID-19 ระหว่างปี 2561 – 2562 นั้น จะสังเกตเห็นว่าจำนวนผู้โดยสารที่ใช้บริการของ TAA เพิ่มขึ้นเล็กน้อย จาก 21.6 ล้านคนในปี 2561 เป็น 22.1 ล้านคนในปี 2562 โดยทั้งสองปีมีอัตราส่วนการขนส่งผู้โดยสาร (Load Factor) ใกล้เคียงกันคือประมาณร้อยละ 85 ต่อมาในปี 2563 จำนวนผู้โดยสารที่มาใช้บริการลดลงเหลือ 9.5 ล้านคน และมี Load Factor ลดลงเหลือร้อยละ 75 เนื่องจากได้รับผลกระทบจากการแพร่ระบาดของ COVID-19 อย่างไรก็ตาม ในปี 2564 น่าจะเป็นปีที่บริษัท ได้รับผลกระทบหนักที่สุด โดยครึ่งปีแรกของปี 2564 จำนวนผู้โดยสารที่มาใช้บริการของ TAA ลดลงเหลือ 1.70 ล้านคน และมี Load Factor เหลือร้อยละ 64

ในการประมาณการจำนวนผู้โดยสารตลอดระยะเวลาประมาณการนั้น ที่ปรึกษาทางการเงินอิสระทำการประมาณการโดยใช้ข้อมูลของประมาณการของบริษัท เป็นหลักประกอบกับยึดหลักความระมัดระวังในการจัดทำประมาณการ แม้ว่าสถานการณ์การแพร่ระบาดของ COVID-19 ในประเทศไทยและต่างประเทศนั้นเริ่มมีแนวโน้มที่ดีขึ้น แต่การเดินทางโดยเครื่องบินระหว่างประเทศนั้นยังมีข้อจำกัดทางด้านกฎหมายอย่างมีนัยสำคัญ ประเทศต่างๆ ทั่วโลกยังไม่ให้ประชากรของตนเองเดินทางไปยังประเทศพื้นที่สีแดง หรือ ต้องมีการกักตัวหากเดินทางมาจากประเทศพื้นที่สีแดง ดังนั้น ที่ปรึกษาทางการเงินอิสระ ยังคงกำหนดให้ในปี 2564 TAA ยังไม่มีเที่ยวบินแบบ Schedule Flight ที่สามารถเดินทางระหว่างประเทศได้ โดยบริษัท คาดการณ์ว่าเที่ยวบินแบบ Schedule Flight ที่เดินทางระหว่างประเทศนั้นจะเริ่มกลับมาบินได้ในปี 2565 เป็นต้นไป

ภาพรวมการประมาณการจำนวนผู้โดยสารในปี 2564 ที่ปรึกษาทางการเงินอิสระกำหนดจากข้อมูลของบริษัท คาดการณ์ และเปรียบเทียบกับครึ่งปีแรกของปี 2564 เนื่องจากในช่วงครึ่งปีแรกของปี 2564 ประเทศไทยยังอยู่ภายใต้การแพร่ระบาดของ COVID-19 สำหรับในปี 2565 – 2569 ที่ปรึกษาทางการเงินอิสระกำหนดพิจารณาจำนวนผู้โดยสารเริ่มต้นจากข้อมูลประมาณการของบริษัท และทำการปรับปรุงตามหลักความระมัดระวัง (Conservative Basis) โดยมีการปรับจำนวนผู้โดยสารเพิ่มขึ้นในอัตราร้อยละ 216.28 , 45.23 , 27.16 , 8.52 และ 0.00 ต่อปี

ทั้งนี้ จากสมมติฐานการเพิ่มขึ้นของผู้โดยสารในปี 2565 ข้างต้นนั้นจะทำให้ Load Factor ของ TAA อยู่ที่ระดับร้อยละ 75 ซึ่งเป็นอัตราที่เท่ากับปี 2563 (เป็นปีเริ่มต้นการแพร่ระบาดของ COVID – 19 ในประเทศไทย ทำให้เส้นทางการบินระหว่างประเทศหลายเส้นทางได้ถูกระงับและทำให้ผู้โดยสารของสายการบินในประเทศไทยทุกสายการบินลดลงอย่างมีนัยสำคัญ) นั้นมีความเป็นไปได้ เนื่องจากในปี 2565 สถานการณ์การแพร่ระบาดของ COVID – 19 ทั่วโลกดีขึ้น หลายประเทศสามารถควบคุมการแพร่ระบาดได้จากการที่ประชาชนของตนได้รับวัคซีน โดยที่ปรึกษาทางการเงินอิสระคาดว่าในปี 2565 เส้นทางการบินระหว่างประเทศนั้นจะเริ่มเปิดให้เดินทางได้อย่างอิสระมากขึ้นจากนโยบายของหลายประเทศทั่วโลก รวมทั้งประเทศไทยที่จะเริ่มเปิดรับนักท่องเที่ยวจาก 46 ประเทศโดยไม่ต้องกักตัว (Quarantine) โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 1 พฤศจิกายน 2564 เป็นต้นไปตามมาตรการของภาครัฐ

ทั้งนี้ Load Factor ตั้งแต่ปี 2566 เป็นต้นไปที่ปรึกษาทางการเงินอิสระกำหนดให้ทยอยปรับเพิ่มขึ้นตามอัตราการขยายตัวของนักท่องเที่ยวภายหลังการแพร่ระบาดของ COVID – 19 ทำให้ในปี 2569 จำนวนผู้โดยสารของ TAA จะอยู่ที่ 21.9 ล้านคน และมี Load Factor ที่ร้อยละ 85 ซึ่งอยู่ในระดับเดียวกับปี 2561 – 2562 ซึ่งสอดคล้องกับแผนการจัดหาเครื่องบินของ TAA

ค่าโดยสารต่อที่นั่ง (Ticket Fare per Pax)

เมื่อพิจารณาราคาค่าบัตรโดยสารระหว่างปี 2561 – 2562 พบว่าค่าโดยสารเฉลี่ยในปี 2562 อยู่ที่ 1,478 บาทต่อที่นั่ง ใกล้เคียงกันกับปี 2561 เนื่องจากการปรับตัวเพิ่มขึ้นเล็กน้อยของค่าโดยสารเฉลี่ยของเส้นทางบินในประเทศ ต่อมาในปี 2563 ค่าโดยสารต่อที่นั่งของ TAA ลดลงเหลือ 1,199 บาทต่อที่นั่ง เป็นผลกระทบจากเที่ยวบินที่เดินทางไปต่างประเทศซึ่งมีราคาตัวสูงกว่าเที่ยวบินภายในประเทศมีปริมาณลดลงอย่างมีนัยสำคัญเนื่องจากมาตรการการป้องกันการแพร่ระบาดของ COVID-19 ของประเทศต่างๆ ที่มีให้ประชาชนเดินทางระหว่างประเทศ โดยผลกระทบดังกล่าวยังคงมีต่อเนื่องมาจนถึงไตรมาส 2 ปี 2564 ที่ค่าโดยสารต่อที่นั่งลดลงเหลือ 1,027 บาทต่อที่นั่ง

ในการประมาณการค่าโดยสารต่อที่นั่งจำนวนผู้โดยสารในปี 2564 ที่ปรึกษาทางการเงินอิสระใช้ข้อมูลของบริษัท ประกอบกับข้อมูลค่าโดยสารครึ่งปีแรกของปี 2564 เนื่องจากประเทศไทยยังอยู่ภายใต้การแพร่ระบาดของ COVID-19 สำหรับในปี 2565 –

2569 ที่ปรึกษาทางการเงินอิสระกำหนดให้มีค่าโดยสารต่อที่นั่งปรับเพิ่มขึ้นในอัตราร้อยละ 26.77 , 16.26 , 8.47 , 2.11 และ 1.90% ต่อปี (การปรับเพิ่มขึ้นของค่าโดยสารต่อที่นั่งเฉลี่ยจะสอดคล้องกับการเพิ่มขึ้นของจำนวนผู้โดยสารที่เที่ยวบินระหว่างประเทศภายหลังจากการผ่อนปรนข้อกำหนดการเดินทางระหว่างประเทศโดยไม่ต้องกักตัว (Quarantine) โดยค่าโดยสารระหว่างประเทศจะมีอัตราค่าโดยสารต่อที่นั่งเฉลี่ยสูงกว่าค่าโดยสารภายในประเทศ จึงทำให้อัตราค่าโดยสารเฉลี่ยในปี 2565 – 2567 มีการปรับเพิ่มขึ้นสูงกว่าปีอื่นๆ) โดยในปี 2569 อัตราค่าโดยสารต่อที่นั่งของ TAA จะอยู่ที่ 1,678 บาทต่อที่นั่ง ซึ่งสูงกว่าปี 2561 – 2562 ซึ่งเป็นช่วงก่อนการแพร่ระบาดของ COVID-19 จากข้อมูลที่ได้จากบริษัท ที่ปรึกษาทางการเงินอิสระเห็นว่า NOK และ THAI ซึ่งเป็นคู่แข่งโดยตรงกับ TAA ประสบปัญหาด้านสภาพคล่องทางการเงินจนต้องยื่นคำร้องขอฟื้นฟูกิจการต่อศาลล้มละลายกลางไปในเดือน พฤษภาคม และกรกฎาคม ปี 2563 ตามลำดับ นอกจากนี้ NOK และ THAI ยังเข้าข่ายอาจถูกเพิกถอนจากตลาดหลักทรัพย์ และมีสิทธิที่จะยกเลิกการให้บริการสายการบิน Low cost ในประเทศไทยได้ ซึ่งน่าจะเป็นผลกระทบเชิงบวกให้แก่ TAA ในระยะกลาง เนื่องจากการแข่งขันด้านราคาน่าจะลดลงและทำให้ราคาค่าโดยสารสามารถปรับตัวขึ้นได้

	2561A	2562A	2563A	2564F	2565F	2566F	2567F	2568F	2569F
จำนวนผู้โดยสาร (ล้านคน)	21.6	22.1	9.5	3.5	10.9	15.9	20.2	21.9	21.9
(Available Seats) (ล้านคน)	25.2	26.1	12.6	5.0	14.7	20.1	23.9	25.8	25.8
(Load Factor) (ร้อยละ)	85%	85%	75%	68%	75%	79%	84%	85%	85%
(Ticket Fare per Pax) (บาท)	1,477	1,478	1,199	1,009	1,279	1,487	1,613	1,647	1,678

4.7.3. รายได้จากบริการเสริม

รายได้จากบริการเสริมต่อผู้โดยสาร (ประกอบด้วย ค่าน้ำหนักกระเป๋าส่วนเกิน ค่าประกันการเดินทาง ค่าเลือกที่นั่งโดยสาร ค่าอาหาร เครื่องดื่ม สิ้นค้า และอื่นๆ) ของ TAA ในปี 2561 – 2562 อยู่ที่ 331 และ 339 บาทต่อผู้โดยสาร ตามลำดับ อย่างไรก็ตาม ในปี 2563 และ ไตรมาส 2 2564 ซึ่งเป็นปีที่ได้รับผลกระทบจากการแพร่ระบาดของ COVID-19 ทำให้การบริการที่เที่ยวบินระหว่างประเทศหยุดชะงักตามมาตรการป้องกันการแพร่ระบาดของ COVID-19 ส่งผลให้รายได้จากบริการเสริมต่อผู้โดยสารของ TAA ในปี 2563 และครึ่งปีแรกของปี 2564 ลดลงเหลือ 241 และ 229 บาทต่อผู้โดยสาร ตามลำดับ อย่างไรก็ตาม ที่ปรึกษาทางการเงินอิสระกำหนดให้ในปี 2565 – 2569 รายได้จากบริการเสริมต่อผู้โดยสารของ TAA ปรับเพิ่มขึ้นในอัตราร้อยละ 37.83 , 19.63, 8.88, 1.86, และ 1.38 ต่อปี ทั้งนี้ในปี 2569 รายได้จากบริการเสริมต่อผู้โดยสารของ TAA จะอยู่ที่ 352 บาทต่อที่นั่งนั้น บริษัท มองว่า ค่าน้ำหนักกระเป๋า ค่าประกันการเดินทาง ค่าเลือกที่นั่งโดยสาร ค่าอาหาร เครื่องดื่ม ในอนาคตนั้น น่าจะสามารถปรับเพิ่มได้ตามสถานการณ์การแข่งขันของสายการบิน LLC ที่น่าจะลดน้อยลงกว่าในอดีตเนื่องจากคู่แข่งบางรายขาดสภาพคล่องทางการเงินจนต้องลดเส้นทางการบินหรือลดจำนวนเที่ยวบิน ซึ่งน่าจะส่งผลบวกต่อ TAA

หน่วย: ล้านบาท	2561A	2562A	2563A	2564F	2565F	2566F	2567F	2568F	2569F
รวมรายได้จากการขายและบริการ	38,904.85	40,180.65	13,633.87	4,143.18	16,840.61	28,575.32	39,442.40	43,687.40	44,477.57
อัตราการเติบโต		3.28%	-66.07%	-69.61%	306.47%	69.68%	38.03%	10.76%	1.81%

4.7.4. ต้นทุนจากการดำเนินงาน

ในธุรกิจการบินนั้นจะพิจารณาต้นทุนการดำเนินงานแตกต่างจากธุรกิจอื่นๆ ทั่วไป เนื่องจากธุรกิจการบินมีต้นทุนคงที่เช่น ต้นทุนในการจัดหาเครื่องบิน ค่าเสื่อมราคา ค่าตัดจำหน่ายของเครื่องบินและสิทธิการใช้ ค่าใช้จ่ายการตลาด และค่าจ้างพนักงาน ที่ค่อนข้างสูง ซึ่งหากพิจารณาต้นทุนการดำเนินงานในภาพรวมจะไม่สามารถวิเคราะห์ต้นทุนของการดำเนินงานที่แท้จริงของแต่ละเส้นทางได้ ดังนั้น การวิเคราะห์ต้นทุนการดำเนินงานของธุรกิจสายการบินนั้นจะวิเคราะห์จากต้นทุนต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (CASK) ซึ่งมีหน่วยเป็น บาท/ผู้โดยสาร-กิโลเมตร โดยเป็นการเทียบต้นทุนตามจำนวนผู้โดยสารและจำนวนกิโลเมตรที่บิน

และหากบริษัทสายการบินหรือเที่ยวบินใดมี CASK สูงนั้นอาจจะเป็นผลมาจากมีจำนวนผู้โดยสารต่อเที่ยวบินน้อย หรือ มีต้นทุนคงที่สูง นอกจากนี้ CASK จะรวมค่าใช้จ่ายในการขาย และค่าใช้จ่ายในการบริหารเข้าพิจารณาแล้ว

ต้นทุนจากการดำเนินงานของ TAA ประกอบด้วยค่าน้ำมันเชื้อเพลิง และต้นทุนอื่น ซึ่งประกอบด้วยค่าใช้จ่ายจากการบริการในสนามบินและลานจอด ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงาน ค่าซ่อมแซมและบำรุงรักษา ค่าใช้จ่ายในการให้บริการลูกค้า ค่าเสื่อมราคา ค่าใช้จ่ายในการขาย และค่าใช้จ่ายในการบริหาร โดยในปี 2561 – 2562 TAA มี CASK อยู่ที่ 1.58 และ 1.55 บาท/ผู้โดยสาร-กิโลเมตร ตามลำดับ อย่างไรก็ตาม ในปี 2563 และ ไตรมาส 2 ปี 2564 CASK ได้ทยอยปรับเพิ่มเป็น 2.31 และ 3.56 บาท/ผู้โดยสาร-กิโลเมตร ตามลำดับ เนื่องจากการแพร่ระบาดของ COVID – 19 จึงมีผู้โดยสารใช้บริการสายการบินลดลงอย่างมีนัยสำคัญ และทำให้ Load Factor ลดลงเหลือร้อยละ 75 และ 68 ตามลำดับ ทั้งนี้ ที่ปรึกษาทางการเงินอิสระกำหนดให้ในปี 2564 – 2569 CASK ของ TAA เป็น 3.35 , 1.73 , 1.44 , 1.44 , 1.46 และ 1.48 บาท/ผู้โดยสาร-กิโลเมตร ตามลำดับ โดยประมาณการดังกล่าวสอดคล้องกับการประมาณการของ TAA โดย CASK ในอนาคตจะลดลงเนื่องจาก TAA คาดว่าจะมีการระดมทุนการจัดหาเครื่องบินที่ลดลงและจากการบริการต้นทุนของ TAA ผนวกกับจำนวนผู้โดยสารจากการคาดการณ์ของที่ปรึกษาทางการเงินอิสระมีการเพิ่มขึ้นภายหลังจากการแพร่ระบาดของ COVID – 19 (ต้นทุนของ TAA ส่วนใหญ่เป็นต้นทุนคงที่เช่น ต้นทุนในการจัดหาเครื่องบิน ค่าเสื่อมราคา ค่าตัดจำหน่ายของเครื่องบินและสิทธิการใช้ ค่าใช้จ่ายการตลาด และค่าจ้างพนักงาน เป็นต้น ซึ่งหาก TAA มีจำนวนผู้โดยสารเพิ่มขึ้นจะทำให้ CASK ปรับลดลง ดังที่ปรากฏในปี 2565 ที่ CASK ลดลงเหลือ 1.73 บาท/ผู้โดยสาร-กิโลเมตร จากเดิม 3.35 บาท/ผู้โดยสาร-กิโลเมตร ในปี 2564)

หน่วย: ล้านบาท	2561A	2562A	2563A	2564F	2565F	2566F	2567F	2568F	2569F
ต้นทุนจากการดำเนินงาน	39,539.23	41,658.45	22,341.49	11,159.15	22,778.10	28,777.59	35,544.16	39,495.27	40,040.87
สัดส่วนต่อรายได้	101.63%	103.68%	163.87%	269.34%	135.26%	100.71%	90.12%	90.40%	90.02%

4.7.5. ค่าใช้จ่ายเงินลงทุน (Capital Expenditure)

ค่าใช้จ่ายเงินลงทุนของ TAA จะประกอบไปด้วย อุปกรณ์ตกแต่งสำนักงาน คอมพิวเตอร์ยานพาหนะ เครื่องมือที่ใช้ในการดำเนินงาน และสิทธิการใช้ทรัพย์สิน โดยที่ปรึกษาทางการเงินอิสระกำหนดให้ค่าใช้จ่ายเงินลงทุน อ้างอิงจากข้อมูลของ TAA โดยมีรายละเอียดการลงทุนตั้งแต่ปี 2565 เป็นต้นไปมีรายละเอียดดังนี้

หน่วย: ล้านบาท	2565F	2566F	2567F	2568F	2569F
ค่าใช้จ่ายเงินลงทุนทั่วไป	5.50	7.50	10.00	10.00	10.00
ค่าใช้จ่ายในการจัดหาเครื่องบิน (สิทธิการใช้ทรัพย์สิน)	0.00	930.56	930.56	930.56	0.00
รวมค่าใช้จ่ายเงินลงทุน	5.50	938.06	940.56	940.56	10.00

4.7.6. ค่าเสื่อมราคาและตัดจำหน่าย

ค่าเสื่อมราคาและตัดจำหน่าย ประกอบด้วยค่าเสื่อมราคาจากทรัพย์สินเดิมและทรัพย์สินใหม่ ที่ปรึกษาทางการเงินอิสระกำหนดให้สินทรัพย์แต่ละประเภทที่มีการคิดค่าเสื่อมในอัตราคงที่ตามวิธีเส้นตรง โดยค่าเสื่อมราคาของแต่ละสินทรัพย์จะถูกคำนวณแตกต่างกันออกไปตามมาตรฐานบัญชี โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

สินทรัพย์	ระยะเวลาคิดค่าเสื่อมราคา (ปี)
เครื่องบินและเครื่องยนต์เครื่องบิน	5 - 25

สินทรัพย์	ระยะเวลาคิดค่าเสื่อมราคา (ปี)
อะไหล่เครื่องบิน	5 – 10
ส่วนปรับปรุงอาคารเช่า	5 – 10
คอมพิวเตอร์	5
เครื่องตกแต่ง ติดตั้ง และอุปกรณ์สำนักงาน	5
อุปกรณ์ในการดำเนินงาน	5
ยานพาหนะ	5
สิทธิการใช้เครื่องบินและเครื่องบินเครื่องยนต์เครื่องบิน	5 - 25

4.7.7. ภาษีเงินได้นิติบุคคล

TAA ได้รับสิทธิประโยชน์ทางภาษีจาก BOI โดยสิทธิประโยชน์ทางภาษีต่างๆ จะขึ้นอยู่กับเงื่อนไขและระยะเวลาที่ได้รับสิทธิของเครื่องบินแต่ละลำ (ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2564 TAA ได้รับสิทธิประโยชน์จากคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนสำหรับเครื่องบินจำนวน 13 ลำ สำหรับกิจการขนส่งทางอากาศ โดยจะได้รับยกเว้นอากรขาเข้าสำหรับการนำเข้าเครื่องบินและอะไหล่ที่เกี่ยวข้อง และการได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับกิจกรรมที่ได้รับการส่งเสริมเป็นระยะเวลา 5 และ 8 ปี นับตั้งแต่วันที่แต่ละโครงการเริ่มมีรายได้) โดยเครื่องบินลำสุดท้ายของ TAA ที่จะได้ผลได้รับประโยชน์ทางด้านภาษีจะหมดอายุในปี 2568 อย่างไรก็ตาม ในช่วงระหว่างปี 2562 – ไตรมาส 2 ปี 2564 TAA มีผลการดำเนินงานขาดทุนอย่างต่อเนื่อง จึงมีการยกยอดผลขาดทุนในช่วงระยะเวลาดังกล่าวมาใช้ลดภาษีนิติบุคคลได้ โดยยอดผลขาดทุนสะสมดังกล่าวมีจำนวนกว่า 11,000 ล้านบาท และผลขาดทุนสะสมในแต่ละปีสามารถใช้ลดหย่อนทางกฎหมายได้ 5 ปี

4.7.8. เงินกู้

ตามงบการเงินสิ้นสุด ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2564 TAA มีเงินกู้ระยะสั้นจากสถาบันการเงิน 1,383.38 ล้านบาท เงินกู้ระยะสั้นจากกิจการที่เกี่ยวข้องกัน 97.66 ล้านบาท เงินกู้ระยะยาวจากสถาบันการเงิน 4,059.02 ล้านบาท หุ้นกู้ 2,798.77 ล้านบาท และหนี้สินภายใต้สัญญาเช่า 32,203.97 ล้านบาท โดยที่ปรึกษาทางการเงินอิสระกำหนดให้อัตราดอกเบี้ยของหนี้สินแต่ละประเภทเป็นไปตามสัญญาโดยอ้างอิงข้อมูลจาก TAA

4.7.9. อัตราส่วนอื่นๆ ในงบดุล

กำหนดโดยใช้ค่าเฉลี่ยของข้อมูลในอดีตของ AAV ปี 2561 – ไตรมาส 2 ปี 2564 เพื่อลดความผันผวนของข้อมูลและน่าจะสะท้อนข้อมูลไปยังอนาคตในระยะยาวได้ (ระยะเวลาการเก็บเงินของลูกหนี้การค้าอยู่ระหว่าง 4.44 - 23.59 วัน ระยะเวลาของสินค้าคงเหลืออยู่ระหว่าง 1.69 - 7.48 วัน และระยะเวลาการจ่ายเงินเจ้าหนี้การค้าอยู่ระหว่าง 2.36 – 25.81 วัน) ทั้งนี้จากการสัมภาษณ์ผู้บริหาร ยังคงมีแนวทางการดำเนินธุรกิจคงเดิมส่งผลให้อัตราส่วนลูกหนี้การค้า สินค้าคงเหลือ และเจ้าหนี้การค้ามีแนวโน้มคงเดิม ที่ปรึกษาทางการเงินอิสระได้พิจารณาถึงความเหมาะสมของอัตราส่วนต่างๆ ในงบดุล และเห็นว่าการใช้ประมาณการดังกล่าวเหมาะสมดังนั้นการประมาณการตั้งแต่วันที่ 2565 เป็นต้นไปมีดังนี้

ลูกหนี้การค้า	เฉลี่ยประมาณ 11.19 วัน
สินค้าคงเหลือ	เฉลี่ยประมาณ 4.06 วัน
เจ้าหนี้การค้า	เฉลี่ยประมาณ 12.04 วัน

จากสมมติฐานข้างต้น สามารถสรุปประมาณการทางการเงินของ TAA ปี 2564 – 2569 ได้ดังต่อไปนี้

ล้านบาท	2561A	2562A	2563A	2564F	2565F	2566F	2567F	2568F	2569F
สินทรัพย์รวม	37,917.89	39,066.99	45,129.81	38,499.72	28,927.60	27,021.23	30,161.53	32,185.72	32,780.48
หนี้สินรวม	30,139.83	32,228.55	48,625.57	52,149.82	49,615.61	48,479.00	47,808.84	45,477.54	41,260.31
ส่วนของผู้ถือหุ้น	7,778.07	6,838.44	(3,495.76)	(13,650.10)	(20,688.01)	(21,457.78)	(17,647.32)	(13,291.82)	(8,479.84)
รายได้รวม	40,199.43	41,529.26	16,236.34	4,507.23	17,456.01	29,605.89	40,862.46	45,263.89	46,084.49
ต้นทุนจากการดำเนินงาน	39,539.23	41,658.45	23,794.64	13,479.04	22,818.04	28,845.34	35,637.67	39,598.85	40,146.32
ดอกเบี้ยจ่าย	(743.71)	(765.53)	(1,799.78)	(1,806.77)	(1,693.21)	(1,559.69)	(1,454.88)	(1,354.45)	(1,171.91)
กำไร (ขาดทุน) สุทธิ	127.54	(871.47)	(8,672.97)	(10,354.24)	(7,037.92)	(769.76)	3,810.46	4,355.50	4,811.98
EBIT (1)				(2,242.95)	(5,362.03)	760.55	5,224.80	5,665.04	5,938.17
ภาษี (2)				88.41	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
ค่าเสื่อมราคา (3)				941.41	4,039.52	4,432.95	4,952.61	5,530.64	5,505.06
รายการการลงทุน (4)				(4,421.37)	(5.50)	(938.06)	(940.56)	(940.56)	(10.00)
เงินทุนหมุนเวียนเพิ่มขึ้น (ลดลง) (5)				380.31	1,043.69	2,969.55	1,245.58	765.78	197.94
Free Cash Flow to Firm= 1-(2)+(3)-(4) +(5)				(5,254.19)	(284.32)	7,224.99	10,482.43	11,020.90	11,631.17

หมายเหตุ :

1/ รายการเงินลงทุนจำนวน 4,421.37 ล้านบาท เป็นรายการเงินลงทุนในสิทธิการใช้ทรัพย์สิน (การต่ออายุเช่าเครื่องบิน) ซึ่ง TAA คาดว่า
น่าจะเกิดขึ้นในไตรมาสที่ 4 ปี 2564

4.7.10. อัตราการขยายตัวของกระแสเงินสดหลังจากช่วงระยะเวลาประมาณการ (Terminal Value)

ที่ปรึกษาทางการเงินอิสระกำหนดให้ในประมาณการทางการเงินมีอัตราการขยายตัวของกระแสเงินสดหลังจากช่วงระยะเวลา
ประมาณการเท่ากับร้อยละ 0.56 โดยยึดหลักความระมัดระวัง (Conservative basis) อ้างอิงจากอัตราเงินเฟ้อพื้นฐานเฉลี่ย 5 ปี
ย้อนหลังจากธนาคารแห่งประเทศไทย

4.7.11. อัตราคิดลด (Discount Rate)

อัตราส่วนลดที่ใช้ในการคำนวณมูลค่าปัจจุบันสุทธิของกระแสเงินสด ได้มาจากการคำนวณต้นทุนทางการเงินถัวเฉลี่ยถ่วง
น้ำหนัก (Weighted Average Cost of Capital: WACC) ตามโครงสร้างทุนของ TAA ซึ่งที่ปรึกษาทางการเงินอิสระได้คำนวณค่า
WACC จากค่าเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของต้นทุนของหนี้ (K_D) และต้นทุนของทุน (K_E) ของ TAA และที่ปรึกษาทางการเงินอิสระกำหนด
สมมติฐานให้ TAA ไม่มีการเพิ่มทุนในระหว่างปีประมาณการ โดยรายละเอียดการประมาณการอัตราส่วนลด จะเป็นดังต่อไปนี้

$$WACC = K_E * E / (D + E) + K_D * (1 - T) * D / (D + E)$$

โดยที่

K_E	=	ต้นทุนของทุน หรืออัตราผลตอบแทนที่ผู้ถือหุ้นต้องการ (R_E)
K_D	=	ต้นทุนของหนี้ หรืออัตราดอกเบี้ยเงินกู้ของบริษัท
T	=	อัตราภาษีเงินได้นิติบุคคล
E	=	ส่วนของผู้ถือหุ้นรวม
D	=	หนี้สินที่มีดอกเบี้ย

ต้นทุนของทุน (K_E) หรืออัตราผลตอบแทนที่ผู้ถือหุ้นต้องการ (R_E) คำนวณได้จาก Capital Asset Pricing Model (CAPM)

ดังนี้

$$K_E \text{ (หรือ } R_E) = R_f + \beta (R_m - R_f)$$

โดยที่

- Risk Free Rate (R_f) = อ้างอิงจากอัตราผลตอบแทนของพันธบัตรรัฐบาลอายุ 15 ปี มีค่าเท่ากับร้อยละ 2.57 ต่อปี (ข้อมูล ณ วันที่ 18 ตุลาคม 2564 จากสมาคมตลาดตราสารหนี้ไทย: ThaiBMA) ซึ่ง Risk Free Rate เป็นอัตราผลตอบแทนจากการลงทุนในสินทรัพย์ที่มีความเสี่ยงต่ำ ดังนั้น หากใช้อัตราผลตอบแทนของพันธบัตรรัฐบาลระยะสั้นอาจไม่สามารถใช้แทนความเสี่ยงที่เหมาะสมได้เนื่องจากระยะเวลาสั้นเกินไป ดังนั้นที่ปรึกษาทางการเงินอิสระใช้อัตราผลตอบแทนของพันธบัตรรัฐบาลอายุ 15 ปีเพื่อให้สอดคล้องกับอัตราผลตอบแทนของตลาดที่ที่ปรึกษาทางการเงินอิสระเลือกใช้
- Beta (β) = อ้างอิงจาก Beta เฉลี่ยของ AAV ในช่วงระยะเวลา 2 ปีย้อนหลัง จนถึงวันที่ 18 ตุลาคม 2564 ซึ่งที่ปรึกษาทางการเงินอิสระเห็นว่าเป็นระยะเวลาที่สะท้อนการเปลี่ยนแปลงราคาและภาพรวมของมุมมองนักลงทุนที่มีต่อบริษัทฯ ณ สภาวะตลาดปัจจุบันได้ดีที่สุด ทั้งนี้ที่ปรึกษาทางการเงินอิสระใช้ข้อมูลถึงวันที่ 18 ตุลาคม 2564 ซึ่งเป็นวันที่ก่อนคณะกรรมการบริษัท มีมติให้เข้าทำรายการนี้ ซึ่งมีค่าเท่ากับ 2.06 (ที่มา: Reuters)
- Market Risk (R_m) = อัตราผลตอบแทนจากการลงทุนในตลาดหลักทรัพย์ เฉลี่ยย้อนหลัง 15 ปี ตั้งแต่ปี 2549 – ตุลาคม 2564 ซึ่งเท่ากับร้อยละ 11.92 ต่อปี ทั้งนี้ที่ปรึกษาทางการเงินอิสระมีความเห็นว่า การใช้อัตราผลตอบแทนจากการลงทุนในตลาดหลักทรัพย์ เฉลี่ยย้อนหลัง 15 ปี เป็นระยะเวลาที่เหมาะสมซึ่งน่าจะสะท้อนผลตอบแทนที่นักลงทุนคาดหวังได้ดี และยังคงสอดคล้องกับสภาพเศรษฐกิจในปัจจุบัน
- K_d = ประเมินการอัตราดอกเบี้ยเงินกู้ของ TAA
- T = อัตราภาษีเงินได้นิติบุคคล ซึ่งเท่ากับร้อยละ 20.00 ของรายได้ก่อนภาษี
- D/E Ratio = ประเมินการอัตราส่วนหนี้สินที่มีดอกเบี้ยต่อส่วนของผู้ถือหุ้นในแต่ละปีซึ่งเท่ากับติดลบ (3.01) – (1.56)

ปี	2564F	2565F	2566F	2567F	2568F	2569F
หนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ย	41,100.26	36,829.85	33,378.66	30,922.48	27,607.22	23,152.56
ส่วนของผู้ถือหุ้น	(13,650.10)	(20,688.01)	(21,457.71)	(17,647.07)	(13,291.26)	(8,478.86)
D/E Ratio	-3.01	-1.78	-1.56	-1.75	-2.08	-2.73

จากข้อมูลคำนวณข้างต้น จะคำนวณ WACC ของ TAA ได้ดังนี้

	2564F	2565F	2566F	2567F	2568F	2569F
WACC (%)	-1.64%	0.14%	1.69%	0.60%	-0.33%	-1.32%

และสรุปกระแสเงินสดสุทธิของกิจการได้ดังนี้

(ล้านบาท)	2564F	2565F	2566F	2567F	2568F	2569F
กระแสเงินสดของ TAA	(5,254.19)	(284.32)	7,224.99	10,482.43	11,020.90	11,631.17
มูลค่าปัจจุบันของกระแสเงินสด	(5,276.02)	(285.09)	7,124.36	10,274.84	10,838.07	11,590.94
กระแสเงินสดหลังจากช่วงระยะเวลาประมาณการ						(623,210.70)
มูลค่าปัจจุบันของกระแสเงินสดหลังจากช่วงระยะเวลาประมาณการ (PV of Terminal Value)						(621,032.89)

(หน่วย: ล้านบาท)

มูลค่าปัจจุบันของกระแสเงินสดรวม	(586,765.80)
บวก: เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2564	232.70

หัก: ภาระหนี้สินที่มีดอกเบี้ยงวดล่าสุด ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2564	(40,542.80)
มูลค่าปัจจุบันของกระแสเงินสด – สุทธิ	(627,075.89)

นอกจากนี้ ที่ปรึกษาทางการเงินอิสระได้ทำการวิเคราะห์ความไว (Sensitivity Analysis) ของมูลค่าหุ้น โดยปรับค่าของอัตราส่วนลด (Discount Rate) หรือ WACC จากเดิมเพิ่มขึ้นและลดลงประมาณร้อยละ 0.25 ต่อปี ซึ่งจะได้มูลค่ากิจการของ TAA และ AAV ดังนี้

	อัตราส่วนลด (Discount Rate): WACC (ร้อยละต่อปี)		
	+0.25%	0%	-0.25%
มูลค่า TAA (ล้านบาท) (1)	(713,568.64)	(627,075.89)	(560,933.90)
มูลค่า TAA ตามการถือหุ้นของ AAV ในสัดส่วนร้อยละ 55 ของจำนวนหุ้นทั้งหมด (1) x 55% = (2)	(392,462.75)	(344,891.74)	(308,513.64)
บวก: เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดตามงบการเงินเฉพาะกิจการ ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2564 ของ AAV (3)	0.83	0.83	0.83
หัก: ภาระหนี้สินที่มีดอกเบี้ยงวดล่าสุดตามงบการเงินเฉพาะกิจการ ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2564 (4)	0.00	0.00	0.00
มูลค่าปัจจุบันของกระแสเงินสด – สุทธิ ของ AAV (2) + (3) – (4) = (5)	(392,461.92)	(344,890.91)	(308,512.81)
จำนวนหุ้นของ AAV (6)	4,850,000,000	4,850,000,000	4,850,000,000
มูลค่า AAV บาทต่อหุ้น (5) / (6)	(80.92)	(71.11)	(63.61)

ผลจากการวิเคราะห์ความไว โดยการเปลี่ยนแปลงอัตราส่วนลด จะได้มูลค่าในส่วนธุรกิจของ TAA เท่ากับ (713,568.64) – (560,933.90) ล้านบาท ทั้งนี้ หากคิดตามสัดส่วนการถือหุ้นใน TAA ของ AAV ที่ร้อยละ 55 และปรับปรุงด้วยเงินสดและภาระหนี้สินของ AAV จากงบการเงินเฉพาะกิจการแล้วจะได้มูลค่าของ AAV อยู่ระหว่าง (392,461.92) – (308,512.81) ล้านบาท หรือ (80.92) – (63.61) บาทต่อหุ้น

วิธีมูลค่าปัจจุบันสุทธิของกระแสเงินสด (Discounted Cash Flow Approach) เป็นวิธีที่สะท้อนถึงความสามารถในการทำกำไร และความสามารถในการสร้างกระแสเงินสดของกิจการที่จะได้รับในอนาคต ซึ่งประเมินจากมูลค่าปัจจุบันกระแสเงินสดสุทธิของกิจการที่คาดว่าจะได้รับในอนาคต โดยอ้างอิงจากการดำเนินงานที่ผ่านมา ซึ่งมีสมมติฐานมาจากแนวโน้มภาวะเศรษฐกิจ และการดำเนินงานของกิจการในอนาคต นอกจากนี้วิธีมูลค่าปัจจุบันกระแสเงินสดยังเป็นวิธีเดียวที่ที่ปรึกษาทางการเงินอิสระสามารถเพิ่มสมมติฐานเกี่ยวกับสถานะการณ์ปัจจุบันซึ่งอาจส่งผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญต่อความสามารถในการทำกำไรของกิจการในอนาคต นอกจากนี้วิธีมูลค่าปัจจุบันสุทธิของกระแสเงินสด ยังสะท้อนถึงหนี้สินในปัจจุบันของ TAA (หนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ย) ซึ่งจะถูกหักออกในการคำนวณมูลค่า

ทั้งนี้ มูลค่าหุ้นของ AAV ที่คำนวณได้น้อยกว่า 0 (ไม่สามารถประเมินมูลค่าหุ้นที่แท้จริงด้วยวิธีนี้ได้) เนื่องจาก TAA ซึ่งเป็นบริษัทย่อยที่ดำเนินธุรกิจหลักมีส่วนผู้ถือหุ้นตามงบการเงิน ณ สิ้นสุด 30 มิถุนายน 2564 น้อยกว่า 0 (ติดลบ 9,722.04 ล้านบาท) โดยทางทฤษฎี การที่อัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (D/E Ratio) มีค่าน้อยกว่า 0 จะส่งผลให้ไม่สามารถหาต้นทุนทางการเงินถ่วงเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักที่เหมาะสมได้ (สามารถพิจารณาได้จาก WACC ที่มีค่าติดลบต่ำสุดที่ร้อยละ 1.64 ซึ่งแสดงให้เห็นถึงอัตราคิดลดที่ไม่เหมาะสมกับความเสี่ยงบริษัท) ทำให้การประเมินมูลค่าหุ้นของ AAV โดยวิธีมูลค่าปัจจุบันของกระแสเงินสด (Discounted Cash Flow Approach) โดยอาศัยหลักการ Sum of the Part บน TAA (บริษัทที่ดำเนินธุรกิจหลักให้แก่ AAV และ AAV เป็นเพียงแค่ Holding Company เท่านั้น) ไม่สามารถหามูลค่าหุ้นที่แท้จริงของ AAV ได้ ซึ่งการประเมินมูลค่าของกิจการด้วยวิธีนี้เป็น

การประเมินมูลค่ากิจการในสถานการณ์ปัจจุบัน โดยมีได้มีการปรับโครงสร้างทางการเงิน ดังนั้นหาก TAA ไม่ได้รับการเพิ่มทุน หรือปรับโครงสร้างทางการเงิน จะทำให้ TAA ไม่สามารถดำเนินกิจการต่อไปได้ สาเหตุที่ที่ปรึกษาทางการเงินอิสระมิได้นำ D/E Ratio ของ AAV มาพิจารณาแม้ว่าส่วนของผู้ถือหุ้นของ AAV ยังคงเป็นบวกอยู่ เนื่องจากสินทรัพย์ส่วนใหญ่ของ AAV ได้แก่ สินทรัพย์สิทธิการใช้สินทรัพย์ไม่มีตัวตน และค่าความนิยม รวมจำนวน 50,315.74 ล้านบาท ซึ่งสินทรัพย์กลุ่มดังกล่าวเป็นสินทรัพย์ตามวิธีการบันทึกบัญชีที่เกิดจากการลงทุนใน TAA ทั้งนี้ หาก TAA มิได้สร้างผลกำไรอย่างต่อเนื่องในอนาคต ผู้สอบบัญชีของบริษัทฯ อาจตั้งข้อสงสัยว่าสินทรัพย์รายการดังกล่าวซึ่งจะส่งผลต่อส่วนของผู้ถือหุ้นของ AAV และอาจทำให้ส่วนของผู้ถือหุ้นของ AAV ติดลบได้ (ณ สิ้นสุด 30 มิถุนายน 2564 AAV มีส่วนของผู้ถือหุ้น 11,091.76 ล้านบาท)

ทั้งนี้ ที่ปรึกษาทางการเงินอิสระได้นำ D/E Ratio ของ AAV มาใช้แทน D/E Ratio ของ TAA ที่มีค่าติดลบ เพื่อทดสอบหามูลค่ากิจการของ TAA โดยอ้างอิงจากงบการเงินรวมของ AAV สิ้นสุด ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2564 ซึ่งเท่ากับ 3.74 เท่า จะได้มูลค่าหุ้นของ AAV ด้วยวิธี Sum of the Part ที่ 10.86 -12.21 บาทต่อหุ้น ซึ่งมูลค่าดังกล่าวเป็นมูลค่าที่ไม่สะท้อนโครงสร้างทางการเงินของ TAA ผิดหลักทฤษฎีทางการเงิน อีกทั้ง อัตราคิดลด (Discount Rate) ของ TAA ที่คำนวณได้จากการใช้ D/E Ratio ของ AAV อยู่ที่ร้อยละ 7.44 ซึ่งต่ำกว่าอัตราผลตอบแทนจากการลงทุนในตลาดหลักทรัพย์ เฉลี่ยย้อนหลัง 15 ปีที่ร้อยละ 11.92 ต่อปี ทั้งนี้ TAA อยู่ในสภาวะหนี้สินมากกว่าสินทรัพย์ TAA ควรมีอัตราคิดลดสูงกว่าอัตราผลตอบแทนจากการลงทุนในตลาดหลักทรัพย์ อย่างไรก็ตาม ด้วยเหตุผลดังกล่าว ที่ปรึกษาทางการเงินอิสระมีความเห็นว่าการประเมินมูลค่า TAA โดยใช้ D/E Ratio ของ AAV นั้นมีความไม่เหมาะสมอย่างยิ่ง

4.8. สรุปความเห็นที่ปรึกษาทางการเงินอิสระเกี่ยวกับมูลค่ายุติธรรมของหุ้นที่จะเสนอขาย PP

ตารางสรุปเปรียบเทียบมูลค่าบริษัทตามการประเมินมูลค่าหุ้นด้วยวิธีต่างๆ กับมูลค่าซื้อขาย

(หน่วย: บาทต่อหุ้น)

วิธีการประเมินมูลค่าหุ้น	มูลค่ายุติธรรม ^{1/}	ราคาเสนอขายหุ้น PP	สูงกว่า (ต่ำกว่า) ราคาซื้อขาย	สูงกว่า (ต่ำกว่า) ราคาซื้อขายร้อยละ
1) วิธีมูลค่าหุ้นตามบัญชี	2.23	1.75	0.48	27.48
2) วิธีปรับปรุงมูลค่าตามบัญชี	2.23	1.75	0.48	27.48
3) วิธีมูลค่าหุ้นตามราคาตลาด ^{1/}	2.38 – 3.03	1.75	0.63 – 1.28	35.78 – 73.15
4) วิธีอัตราส่วนราคาต่อมูลค่าตามบัญชี (P/BV Ratio)	6.28 – 8.84	1.75	4.53 – 7.09	259.11 – 405.04
5) วิธีอัตราส่วนราคาต่อกำไรต่อหุ้น (P/E)	ไม่สามารถประเมินมูลค่าหุ้นด้วยวิธีนี้ได้			
6) วิธีเปรียบเทียบกับรายการซื้อขายกิจการที่ผ่านมา	ไม่สามารถประเมินมูลค่าหุ้นด้วยวิธีนี้ได้			
7) วิธีมูลค่าปัจจุบันสุทธิของกระแสเงินสด	ไม่สามารถประเมินมูลค่าหุ้นด้วยวิธีนี้ได้			

หมายเหตุ: 1/ มูลค่ายุติธรรมตามความเห็นที่ปรึกษาทางการเงินอิสระ

การประเมินราคาหุ้นในแต่ละวิธีมีข้อดีและข้อด้อยแตกต่างกัน ซึ่งสะท้อนถึงความเหมาะสมของราคาหุ้นจากการประเมินราคาหุ้นในแต่ละวิธีที่แตกต่างกันดังนี้:

1) วิธีมูลค่าหุ้นตามบัญชี (Book Value Approach) จะคำนึงถึงฐานะการเงินขณะใดขณะหนึ่งและมูลค่าทรัพย์สินตามที่ได้บันทึกบัญชีไว้ โดยไม่ได้สะท้อนมูลค่าตลาดของสินทรัพย์ที่เป็นปัจจุบัน ตลอดจนการประเมินโดยวิธีนี้ไม่ได้คำนึงถึงผลประโยชน์และความสามารถในการทำกำไรของบริษัท ในอนาคตและไม่ได้คำนึงถึงแนวโน้มภาวะเศรษฐกิจและอุตสาหกรรมโดยรวม นอกจากนี้ สถานการณ์การแพร่ระบาดของ COVID-19 ที่ปัจจุบันได้ขยายวงกว้างขึ้นอย่างต่อเนื่องทำให้เกิดการชะลอตัวของเศรษฐกิจมีผลกระทบต่อธุรกิจและอุตสาหกรรมส่วนใหญ่ โดยเฉพาะอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวและบริการ รวมถึงมีผลกระทบต่อธุรกิจการบินของกลุ่มบริษัทฯ ซึ่งกลุ่มบริษัทฯ ต้องหยุดการบินหรือจำกัดจำนวนเที่ยวบินจนกว่าสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคจะดีขึ้น สถานการณ์ดังกล่าวมีผลกระทบต่อฐานะการเงิน ผลการดำเนินงาน และกระแสเงินสดในปัจจุบันและในอนาคตของกลุ่มบริษัทฯ ด้วยเช่นกัน TAA (ซึ่งเป็นบริษัทในกลุ่มของบริษัทฯ) มีผลขาดทุนจากการดำเนินงานตั้งแต่ปี 2562 และงบแสดงฐานะการเงินรวม ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2564 แสดงผลขาดทุนเกินทุนและมีหนี้สินหมุนเวียนรวมสูงกว่าสินทรัพย์หมุนเวียนรวมอย่างมีนัยสำคัญ และคาดการณ์ว่าสถานการณ์นี้จะยังดำรงอยู่ต่อไปในอนาคต หากสถานการณ์การแพร่ระบาดของ COVID-19 ยังไม่คลี่คลาย อย่างไรก็ตาม ผลกระทบดังกล่าว ผู้สอบบัญชีของ AAV ยังไม่สามารถประมาณได้อย่างสมเหตุสมผลในขณะนี้ ทั้งนี้ ฝ่ายบริหารของกลุ่มบริษัทฯ มีการติดตามความคืบหน้าของสถานการณ์ดังกล่าวและประเมินผลกระทบทางการเงินเกี่ยวกับมูลค่าของสินทรัพย์ ประมาณการหนี้สินและหนี้สินที่อาจเกิดขึ้นอย่างต่อเนื่องและจะพิจารณาบันทึกผลกระทบดังกล่าวเมื่อสามารถทำได้ ทำให้ที่ปรึกษาทางการเงินอิสระเห็นว่าวิธีมูลค่าหุ้นตามบัญชีของบริษัทฯ ณ ขณะนี้อาจมีการเปลี่ยนแปลงอย่างมีนัยสำคัญหากบริษัทฯ ไม่สามารถเพิ่มทุนได้ตามแผนเป็นมูลค่าหุ้นตามบัญชีปกติ ดังนั้น ที่ปรึกษาทางการเงินอิสระจึงมีความเห็นว่าวิธีประเมินมูลค่าดังกล่าวไม่เหมาะสมสำหรับการประเมินมูลค่าหุ้นของ AAV ในครั้งนี้

2) วิธีปรับปรุงมูลค่าตามบัญชี (Adjusted Book Value Approach) สามารถสะท้อนมูลค่าทรัพย์สินสุทธิได้ดีกว่าการประเมินมูลค่าหุ้นด้วยวิธีมูลค่าตามบัญชี เนื่องจากเป็นการนำมูลค่าตามบัญชีมาปรับปรุงด้วยราคาประเมินใหม่ของบริษัท ที่เกี่ยวข้องกับทรัพย์สิน หรือภาษี เพื่อให้เป็นราคาตลาดหรือราคายุติธรรม และปรับปรุงด้วยเงินปันผลจ่าย จากนั้นจึงนำมาหารด้วยจำนวนหุ้น อย่างไรก็ตาม สินทรัพย์ส่วนใหญ่ของ AAV ตามงบการเงินล่าสุด มาจากสิทธิการใช้ สินทรัพย์ไม่มีตัวตน ค่าความนิยม ที่ดิน เครื่องบิน ส่วนปรับปรุงอาคารเช่าและอุปกรณ์ (ร้อยละ 87.02 ของสินทรัพย์รวม) ซึ่งได้ถูกประเมินผลกระทบทางการเงินเกี่ยวกับมูลค่าจากความไม่แน่นอนของสถานการณ์การแพร่ระบาดของ COVID-19 แล้วในระหว่างไตรมาสที่ 4 ปี 2563 แล้ว นอกจากนี้ สถานการณ์การแพร่ระบาดของ COVID-19 ที่ปัจจุบันได้ขยายวงกว้างขึ้นอย่างต่อเนื่องทำให้เกิดการชะลอตัวของเศรษฐกิจมี

ผลกระทบต่อธุรกิจและอุตสาหกรรมส่วนใหญ่ โดยเฉพาะอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวและบริการ รวมถึงมีผลกระทบต่อธุรกิจการบินของกลุ่มบริษัทฯ ซึ่งกลุ่มบริษัทฯ ต้องหยุดการบินหรือจำกัดจำนวนเที่ยวบินจนกว่าสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคจะดีขึ้น สถานการณ์ดังกล่าวมีผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญต่อฐานะการเงิน ผลการดำเนินงาน และกระแสเงินสดในปัจจุบันและในอนาคตของกลุ่มบริษัทฯ ด้วยเช่นกัน TAA (ซึ่งเป็นบริษัทในกลุ่มของบริษัทฯ) มีผลขาดทุนจากการดำเนินงานตั้งแต่ปี 2562 และงบแสดงฐานะการเงินรวม ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2564 แสดงผลขาดทุนเกินทุนและมีหนี้สินหมุนเวียนรวมสูงกว่าสินทรัพย์หมุนเวียนรวมอย่างมีนัยสำคัญ และคาดการณ์ว่าสถานการณ์นี้จะยังดำรงอยู่ต่อไปในอนาคต หากสถานการณ์การแพร่ระบาดของ COVID-19 ยังไม่คลี่คลาย อย่างไรก็ตาม ผลกระทบดังกล่าว ผู้สอบบัญชีของ AAV ยังไม่สามารถประมาณได้อย่างสมเหตุสมผลในขณะนี้ ทั้งนี้ ฝ่ายบริหารของกลุ่มบริษัทฯ มีการติดตามความคืบหน้าของสถานการณ์ดังกล่าวและประเมินผลกระทบทางการเงินเกี่ยวกับมูลค่าของสินทรัพย์ ประมาณการหนี้สินและหนี้สินที่อาจเกิดขึ้นอย่างต่อเนื่องและจะพิจารณابันทักผลกระทบดังกล่าวเมื่อสามารถทำได้ ทำให้ที่ปรึกษาทางการเงินอิสระเห็นว่าวิธีมูลค่าหุ้นตามบัญชีของบริษัทฯ ณ ขณะนี้อาจมีการเปลี่ยนแปลงอย่างมีนัยสำคัญหากบริษัทฯ ไม่สามารถเพิ่มทุนได้ตามแผนเป็นมูลค่าหุ้นตามบัญชีปกติ ดังนั้น ที่ปรึกษาทางการเงินอิสระจึงมีความเห็นว่าวิธีประเมินมูลค่าดังกล่าวไม่เหมาะสมสำหรับการประเมินมูลค่าหุ้นของ AAV ในครั้งนี้

3) วิธีมูลค่าหุ้นตามราคาตลาด (Market Value Approach) ราคาตลาดเป็นกลไกที่กำหนดโดยอุปสงค์และอุปทานของนักลงทุนที่มีต่อหุ้นของกิจการซึ่งสามารถสะท้อนถึงมูลค่าหุ้นในขณะนั้นๆ รวมทั้งสะท้อนถึงปัจจัยพื้นฐาน และความต้องการของนักลงทุนทั่วไปที่มีต่อศักยภาพและการเติบโตของกิจการในอนาคตได้ดีพอสมควร ในบางกรณีราคาตลาดของหุ้นในอดีตจึงสามารถใช้เป็นราคาอ้างอิงและเป็นวิธีที่เหมาะสมเพื่อสะท้อนมูลค่าหรือราคาที่แท้จริงของกิจการได้ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง AAV ถูกจัดอยู่ในกลุ่ม SET100 ซึ่งถือเป็นหุ้นที่มีมูลค่าตามราคาตลาดสูง มีสภาพคล่องเพียงพอที่กลไกอุปสงค์ อุปทานสามารถสะท้อนมูลค่าของหุ้นได้ และในช่วง 360 วันทำการที่ผ่านมา หุ้น AAV มีการซื้อขายเป็นปกติ ดังนั้น ที่ปรึกษาทางการเงินอิสระจึงมีความเห็นว่าวิธีประเมินมูลค่าหุ้นตามราคาตลาดเหมาะสมสำหรับการประเมินหุ้นของ AAV ในครั้งนี้

4) วิธีอัตราส่วนราคาต่อมูลค่าตามบัญชี (Price to Book Value Ratio Approach) จะคำนึงถึงฐานะการเงินขณะใดขณะหนึ่งโดยเปรียบเทียบกับค่าเฉลี่ยอัตราส่วนดังกล่าวของกลุ่มบริษัทที่ใช้อ้างอิง แม้ว่า บริษัทที่จดทะเบียนที่นำมาเปรียบเทียบจะดำเนินธุรกิจสายการบินราคาประหยัด (Low Cost Carriers: LCC) เหมือนกับบริษัทฯ แต่ก็มีหลากหลายและแตกต่างกันจากหลายปัจจัย อาทิเช่น ที่ตั้ง ภูมิภาคที่ให้บริการ นโยบายในการดำเนินธุรกิจ แผนการตลาด ฐานลูกค้า แผนการดำเนินธุรกิจในอนาคต โครงสร้างทางการเงิน และความสามารถในการทำกำไรของแต่ละบริษัทได้ ดังนั้น ที่ปรึกษาทางการเงินอิสระจึงเห็นว่าวิธีประเมินมูลค่าหุ้นโดยวิธีอัตราส่วนราคาต่อมูลค่าตามบัญชีไม่เหมาะสมสำหรับการประเมินหุ้นของ AAV ในครั้งนี้

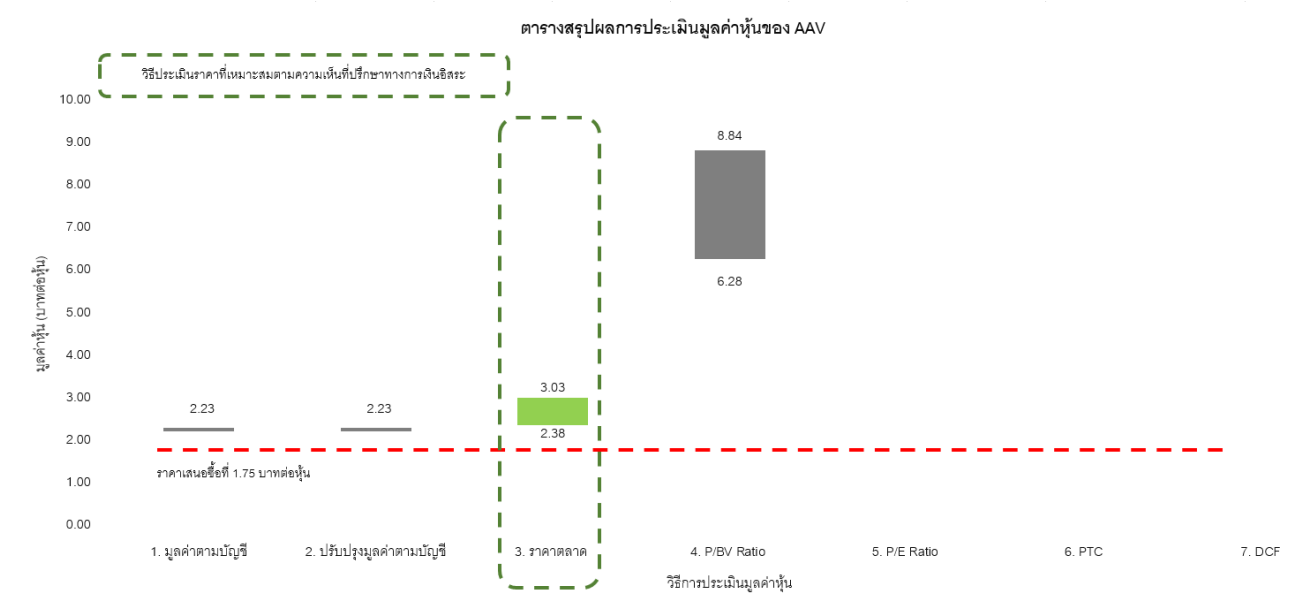
5) วิธีอัตราส่วนราคาต่อกำไรสุทธิต่อหุ้น (Price to Earnings Ratio Approach) ถึงแม้จะเป็นวิธีที่คำนึงถึงความสามารถในการทำกำไรของกิจการโดยเปรียบเทียบกับค่าเฉลี่ยของอัตราส่วนดังกล่าวของกลุ่มบริษัทที่ใช้อ้างอิง ซึ่งถือเป็นวิธีประเมินมูลค่าหุ้นที่เป็นที่นิยมกันพอสมควร อย่างไรก็ตาม เนื่องจากในงวด 4 ไตรมาสล่าสุด สิ้นสุด ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2564 AAV มีผลการดำเนินงานขาดทุนสุทธิเท่ากับ (11,837.99) ล้านบาท ดังนั้น ที่ปรึกษาทางการเงินอิสระจึงไม่สามารถประเมินมูลค่าหุ้น AAV ด้วยวิธีนี้ได้

6) วิธีเปรียบเทียบกับรายการซื้อขายกิจการที่ผ่านมา (Precedent Transaction Comparable Approach) เป็นการประเมินมูลค่าของหุ้นของบริษัทฯ โดยการเปรียบเทียบอัตราส่วน EV/EBITDA ของราคาซื้อขายกิจการที่เกิดขึ้นในอุตสาหกรรมที่คล้ายคลึงกับ AAV นั่นคือธุรกิจสายการบินย้อนหลัง 5 ปีล่าสุด เพื่อให้สะท้อนภาวะเศรษฐกิจ การเปลี่ยนแปลงของเทคโนโลยี และพฤติกรรมของผู้บริโภค ได้ดีที่สุด โดยที่ปรึกษาทางการเงินอิสระเลือกรายการซื้อขายกิจการที่ผ่านมาที่มีสัดส่วนการเข้าซื้อมากกว่าร้อยละ 30 ขึ้นไป อันเป็นสัดส่วนที่แสดงถึงการเข้าควบคุมกิจการอย่างมีนัยสำคัญ อย่างไรก็ตาม เนื่องจากในงวดงบการเงิน 4 ไตรมาสล่าสุด สิ้นสุด ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2564 AAV มี EBITDA ติดลบ (5,589.01) ล้านบาท ดังนั้น ที่ปรึกษาทางการเงินอิสระจึงไม่สามารถประเมินมูลค่าหุ้น AAV ด้วยวิธีนี้ได้

7) วิธีมูลค่าปัจจุบันสุทธิของกระแสเงินสด (Discounted Cash Flow Approach) เป็นวิธีที่สะท้อนถึงความสามารถในการทำกำไร และความสามารถในการสร้างกระแสเงินสดของกิจการที่จะได้รับในอนาคต ซึ่งประเมินจากมูลค่าปัจจุบันกระแสเงินสดสุทธิของกิจการที่คาดว่าจะได้รับในอนาคต โดยอ้างอิงจากการดำเนินงานที่ผ่านมา ซึ่งมีสมมติฐานมาจากแนวโน้มภาวะเศรษฐกิจและการดำเนินงานของกิจการในอนาคต นอกจากนี้วิธีมูลค่าปัจจุบันกระแสเงินสดยังเป็นวิธีเดียวที่ที่ปรึกษาทางการเงินอิสระสามารถเพิ่มสมมติฐานเกี่ยวกับสถานะการณปัจจุบันซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อความสามารถในการทำกำไรของกิจการในอนาคต นอกจากนี้วิธีมูลค่าปัจจุบันสุทธิของกระแสเงินสด ยังสะท้อนถึงหนี้สินในปัจจุบันของ TAA (หนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ย) ซึ่งจะถูกหักออกในการคำนวณมูลค่า ทั้งนี้ มูลค่าหุ้นของ AAV ที่คำนวณได้น้อยกว่า 0 (ไม่สามารถประเมินมูลค่าหุ้นที่แท้จริงด้วยวิธีนี้ได้) เนื่องจาก TAA ซึ่งเป็นบริษัทย่อยที่ดำเนินธุรกิจหลักมีส่วนผู้ถือหุ้นตามงบการเงิน ณ สิ้นสุด 30 มิถุนายน 2564 น้อยกว่า 0 (ติดลบ 9,722.04 ล้านบาท) โดยทางทฤษฎี การที่อัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (D/E Ratio) มีค่าน้อยกว่า 0 จะส่งผลให้ไม่สามารถหาต้นทุนทางการเงินถ่วงเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักที่เหมาะสมได้ (สามารถพิจารณาได้จาก WACC ที่มีค่าติดลบต่ำสุดที่ร้อยละ 1.64 ซึ่งแสดงให้เห็นถึงอัตราคิดลดที่ไม่เหมาะสมกับความเสี่ยงบริษัท) ทำให้การประเมินมูลค่าหุ้นของ AAV โดยวิธีมูลค่าปัจจุบันของกระแสเงินสด (Discounted Cash Flow Approach) โดยอาศัยหลักการ Sum of the Part บน TAA (บริษัทที่ดำเนินธุรกิจหลักให้แก่ AAV และ AAV เป็นเพียงแค่ Holding Company เท่านั้น) ไม่สามารถหามูลค่าหุ้นที่แท้จริงของ AAV ได้ ซึ่งการประเมินมูลค่าของกิจการด้วยวิธีนี้เป็นการประเมินมูลค่ากิจการในสถานการณ์ปัจจุบัน โดยมีได้มีการปรับโครงสร้างทางการเงิน ดังนั้นหาก TAA ไม่ได้รับการเงินทุน หรือปรับโครงสร้างทางการเงิน จะทำให้ TAA ไม่สามารถดำเนินกิจการต่อไปได้ สาเหตุที่ที่ปรึกษาทางการเงินอิสระมิได้นำ D/E Ratio ของ AAV มาพิจารณาแม้ว่าส่วนของผู้ถือหุ้นของ AAV ยังคงเป็นบวกอยู่ เนื่องจากสินทรัพย์ส่วนใหญ่ของ AAV ได้แก่ สินทรัพย์สิทธิการใช้ สินทรัพย์ไม่มีตัวตน และค่าความนิยม รวมจำนวน 50,315.74 ล้านบาท ซึ่งสินทรัพย์กลุ่มดังกล่าวเป็นสินทรัพย์ตามวิธีการบันทึกบัญชีที่เกิดจากการลงทุนใน TAA ทั้งนี้ หาก TAA มิได้สร้างผลกำไรอย่างต่อเนื่องในอนาคต ผู้สอบบัญชีของบริษัทฯ อาจตั้งข้อสงสัยสินทรัพย์รายการดังกล่าวซึ่งจะส่งผลต่อส่วนของผู้ถือหุ้นของ AAV และอาจทำให้ส่วนของผู้ถือหุ้นของ AAV ติดลบได้ (ณ สิ้นสุด 30 มิถุนายน 2564 AAV มีส่วนของผู้ถือหุ้น 11,091.76 ล้านบาท)

ทั้งนี้ สืบเนื่องจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของ COVID-19 ทั้งในและต่างประเทศ ซึ่งองค์การอนามัยโลก ("WHO") ได้ประกาศให้การระบาดของ COVID-19 เป็นการระบาดใหญ่และให้ทุกประเทศเพิ่มมาตรการป้องกันและควบคุมการแพร่ระบาดของโรคให้สูงขึ้น ทำให้ทั่วโลกมีการควบคุมและป้องกันการแพร่ระบาดของ COVID-19 โดยใช้มาตรการป้องกันและสกัดกั้นการนำเข้าผู้พื้นที่ และมาตรการการยับยั้งการระบาดภายในพื้นที่ ("Lock Down") และกักกันโรค ("Quarantine") ซึ่งสถานการณ์ดังกล่าวส่งผลโดยตรงต่อการดำเนินงานของกิจการ การประเมินมูลค่าหุ้น และประมาณการทางการเงินของที่ปรึกษาทางการเงินอิสระอย่างมีนัยสำคัญในอนาคตได้

โดยสรุป Discover เห็นว่าวิธีมูลค่าหุ้นตามราคาตลาดเป็นวิธีที่มีความเหมาะสมที่สุดที่จะใช้ประเมินมูลค่าของ AAV ในครั้ง



ที่ปรึกษาทางการเงินอิสระมีความเห็นว่าวิธีการประเมินมูลค่ายุติธรรมที่เหมาะสมที่สุดในการประเมินมูลค่า AAV ในครั้งนี้ คือ วิธีมูลค่าตลาด ซึ่งได้มูลค่าของ AAV อยู่ระหว่าง 2.38 – 3.03 บาทต่อหุ้น หรือคิดเป็นมูลค่าบริษัท เท่ากับ 11,524.45 – 14,695.70 ล้านบาท ดังนั้น ที่ปรึกษาทางการเงินอิสระมีความเห็นว่ามูลค่าการจัดสรรหุ้นสามัญเพิ่มทุนของบริษัทฯ ให้แก่บุคคลในวงจำกัด (Private Placement) จำนวนไม่เกิน 4,475.14 ล้านหุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 0.10 บาท ในราคาหุ้นละ 1.75 บาท ให้แก่ AAA ซึ่งเป็นบริษัทในกลุ่ม AAGB รวมเป็นเงิน 7,800 ล้านบาท ต่ำกว่าช่วงราคาที่เหมาะสมคำนวณโดยที่ปรึกษาทางการเงินอิสระ

4.9. สรุปความเหมาะสมของมูลค่าในการเสนอขายหุ้น PP

การจัดสรรหุ้นสามัญเพิ่มทุนของบริษัทฯ ให้แก่บุคคลในวงจำกัด (Private Placement) จำนวนไม่เกิน 4,475.14 ล้านหุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 0.10 บาท ในราคาหุ้นละ 1.75 บาท ให้แก่ AAA ซึ่งเป็นบริษัทในกลุ่ม AAGB รวมเป็นเงิน 7,800 ล้านบาทนั้น ต่ำกว่ามูลค่ายุติธรรมที่ประเมินโดยที่ปรึกษาทางการเงินอิสระที่อยู่ระหว่าง 2.38 – 3.03 บาทต่อหุ้น ดังนั้น ที่ปรึกษาทางการเงินอิสระ มีความเห็นว่ามูลค่าการเข้าทำรายการที่-1 ในครั้งนี้เป็นมูลค่าที่ไม่เหมาะสม

4.10. ข้อสังเกตเพิ่มเติมเกี่ยวกับความเหมาะสมของมูลค่าในการเสนอขายหุ้น PP

ตามที่ที่ปรึกษาทางการเงินอิสระได้ให้ความเห็นในส่วนของความเหมาะสมของมูลค่าในการเข้าทำรายการ (รายละเอียดตามข้อ 4.8) ที่ปรึกษาทางการเงินอิสระเห็นว่า วิธีการประเมินมูลค่ายุติธรรมที่เหมาะสมที่สุดในการประเมินมูลค่า AAV ในครั้งนี้คือ วิธีมูลค่าตลาด ซึ่งได้มูลค่าของ AAV อยู่ระหว่าง 2.38 – 3.03 บาทต่อหุ้น หรือคิดเป็นมูลค่าบริษัท เท่ากับ 11,524.45 – 14,695.70 ล้านบาท อย่างไรก็ตาม เพื่อให้ผู้ถือหุ้นได้เข้าใจถึงที่มาและแนวทางในการประเมินมูลค่ายุติธรรมที่เหมาะสม

ลำดับ	วิธีการประเมินมูลค่าหุ้น	มูลค่ายุติธรรม ^{1/}	ความเหมาะสมในการใช้ประเมินมูลค่าหุ้น AAV ในครั้งนี้
1	วิธีมูลค่าหุ้นตามบัญชี	2.23	ไม่เหมาะสม
2	วิธีปรับปรุงมูลค่าตามบัญชี	2.23	ไม่เหมาะสม
3	วิธีมูลค่าหุ้นตามราคาตลาด ^{1/}	2.38 – 3.03	อาจมีความคลาดเคลื่อน
4	วิธีอัตราส่วนราคาต่อมูลค่าตามบัญชี (P/BV Ratio)	6.28 – 8.84	ไม่เหมาะสม
5	วิธีอัตราส่วนราคาต่อกำไรต่อหุ้น (P/E)	N.A. ^{2/}	ไม่เหมาะสม

ลำดับ	วิธีการประเมินมูลค่างาน	มูลค่ายุติธรรม ^{1/}	ความเหมาะสมในการใช้ประเมินมูลค่างาน AAV ในครั้งนี้
6	วิธีเปรียบเทียบกับรายการซื้อขายกิจการที่ผ่านมา	N.A. ^{2/}	ไม่เหมาะสม
7	วิธีมูลค่าปัจจุบันสุทธิของกระแสเงินสด	N.A. ^{2/}	ไม่เหมาะสม

หมายเหตุ: 1/ มูลค่ายุติธรรมตามความเห็นของที่ปรึกษาทางการเงินอิสระ

2/ ไม่สามารถคำนวณได้

การที่ที่ปรึกษาทางการเงินอิสระมีความเห็นว่าวิธีที่เหมาะสมที่สุดในการประเมินมูลค่างานของ AAV ในครั้งนี้คือวิธีมูลค่าตลาดเนื่องจากเป็นวิธีการประเมินมูลค่าวิธีเดียวที่สามารถใช้ข้อมูลอ้างอิงจากอุปสงค์ และอุปทานในตลาดหลักทรัพย์ฯ ได้ อย่างไรก็ตามที่ปรึกษาทางการเงินอิสระ พบเหตุอันเป็นที่เชื่อได้ว่าวิธีมูลค่าตลาดถึงแม้ว่าจะเป็นวิธีที่เหมาะสมที่สุดในการประเมินมูลค่างานของ AAV ในครั้งนี้แต่ยังอาจมีความคลาดเคลื่อนอันมีสาเหตุหลัก 3 สาเหตุดังนี้:

1. ข้อมูลที่ใช้ประกอบการลงทุนของ AAV ที่เป็นข้อมูลสาธารณะหลักโดยเฉพาะงบการเงินของบริษัทฯ อาจมีความคลาดเคลื่อนอย่างมีนัยสำคัญอันเนื่องมาจากสถานการณ์ COVID-19 โดยเมื่อพิจารณาจากงบการเงินของบริษัทฯ ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2564

	ณ 31 ธันวาคม 2561	ณ 31 ธันวาคม 2562	ณ 31 ธันวาคม 2563	ณ 30 มิถุนายน 2564
	ล้านบาท	ล้านบาท	ล้านบาท	ล้านบาท
สินทรัพย์				
รวมสินทรัพย์หมุนเวียน	6,365.48	7,426.88	2,760.17	1,714.91
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน				
สินทรัพย์สิทธิการใช้	-	-	28,527.35	26,624.01
สินทรัพย์ไม่มีตัวตน	14,882.99	14,878.77	14,871.20	14,866.90
ค่าความนิยม	8,824.83	8,824.83	8,824.83	8,824.83
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น	31,673.41	31,772.08	12,994.13	12,570.68
รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน	55,381.24	55,475.68	65,217.51	62,886.42
รวมสินทรัพย์	61,746.72	62,902.56	67,977.67	64,601.33
หนี้สิน				
รวมหนี้สินหมุนเวียน	11,022.16	13,959.03	17,823.28	21,680.05
รวมหนี้สินไม่หมุนเวียน	22,101.76	21,255.06	32,794.08	31,829.52
รวมหนี้สิน	33,123.92	35,214.09	50,617.36	53,509.57
ส่วนของผู้ถือหุ้น				
รวมส่วนของผู้ถือหุ้น	28,622.79	27,688.47	17,360.32	11,091.76
รวมหนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น	61,746.72	62,902.56	67,977.67	64,601.33

เมื่อพิจารณาจากงบการเงินของบริษัทฯ ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2564 พบว่าบริษัทฯ มีค่าความนิยมและสินทรัพย์ไม่มีตัวตนรวมคิดเป็นมูลค่าประมาณ 23,691.7 ล้านบาท ซึ่งมาจากค่าความนิยมจากการเข้าลงทุนใน TAA และสิทธิในการนำเครื่องบินลงจอดเป็นหลัก ซึ่งมีสัดส่วนที่มากกว่าส่วนของผู้ถือหุ้นถึงประมาณ 2 เท่า ซึ่งหากมีการเปลี่ยนแปลงของมูลค่าสินทรัพย์ดังกล่าว อาจส่งผลกระทบต่อส่วนของผู้ถือหุ้น และมูลค่าของกิจการอันเกิดจากการประเมินมูลค่าด้วยวิธีมูลค่าตามบัญชี และมูลค่าปรับปรุงตามบัญชี โดยเฉพาะอย่างยิ่งหากผลกระทบจาก COVID-19 ส่งผลกระทบต่อมูลค่าของสินทรัพย์ไม่มีตัวตนของบริษัทฯ ในทางลบ อย่างไรก็ตาม ผู้สอบบัญชีของ AAV ยังไม่สามารถประมาณผลกระทบจาก COVID-19 ได้อย่างสมเหตุสมผล ทั้งนี้ ฝ่ายบริหารของกลุ่มบริษัท

ๆ มีการติดตามความคืบหน้าของสถานการณ์ผลกระทบจาก COVID-19 และประเมินผลกระทบทางการเงินเกี่ยวกับมูลค่าของสินทรัพย์ ประเมินการหนี้สินและหนี้สินที่อาจเกิดขึ้นอย่างต่อเนื่องและจะพิจารณาบันทึกผลกระทบดังกล่าวเมื่อสามารถทำได้ ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่ออุปสงค์ และอุปทานของหุ้นของบริษัทฯ

2. บริษัทฯ มีการเปิดเผยสารสนเทศเกี่ยวกับการเพิ่มทุน และปรับโครงสร้างกิจการในวันที่ 27 เมษายน 2564 ซึ่ง ถือเป็นข้อมูลที่สำคัญในการพิจารณาของนักลงทุนซึ่งที่ปรึกษาทางการเงินอิสระได้พิจารณาราคาสูงสุด ต่ำสุดของ AAV ในช่วงระยะเวลา 6 เดือนก่อนหน้าการเปิดเผยสารสนเทศ และหลักจากการเปิดเผยสารสนเทศ พบว่าถึงแม้ว่าบริษัทฯ จะได้รับผลกระทบจาก COVID-19 ในช่วงหลังจาก 27 เมษายน 2564 รุนแรงกว่า ช่วงก่อน 27 เมษายน 2564 จนทำให้บริษัทฯ ต้องหยุดการจ่ายเงินเดือนพนักงาน แต่ราคาต่ำสุดของหุ้นของบริษัทฯ กลับสูงกว่าราคาต่ำสุดเมื่อเปรียบเทียบกับช่วง 6 เดือนก่อน 27 เมษายน 2564 ซึ่งจากข้อมูลดังกล่าวอาจเป็นข้อบ่งชี้ว่าราคาตลาดของหุ้นของบริษัทฯ อาจจะมีส่วนหนึ่งที่เป็นการเก็งกำไรของนักลงทุน

ราคาหุ้นเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของ AAV	6 เดือนก่อน 27 เม.ย. 2564	หลังจาก 27 เม.ย. 2564
ราคาสูงสุด	2.94 ^{1/}	3.14 ^{3/}
ราคาต่ำสุด	1.43 ^{2/}	2.13 ^{4/}

ที่มา: SETSMART

หมายเหตุ:

1/ ราคาหุ้นเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของ AAV ณ วันที่ 29 มีนาคม 2564 โดยในช่วงเวลาดังกล่าว เหตุการณ์สำคัญของ AAV คือการเผยแพร่หนังสือเชิญประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2564 และการงดยจ่ายเงินผลประจำปี 2563 ณ วันที่ 22 มีนาคม 2564 ตามข่าวจากเว็บไซต์ของตลาดหลักทรัพย์ฯ ซึ่งเหตุการณ์ดังกล่าวไม่สอดคล้องกับการเพิ่มขึ้นของราคาตลาด

2/ ราคาหุ้นเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของ AAV ณ วันที่ 2 พฤษภาคม 2563 โดยในช่วงเวลาดังกล่าว ไม่ได้มีเหตุการณ์สำคัญใดๆ ของ AAV ตามข่าวจากเว็บไซต์ของตลาดหลักทรัพย์ฯ ที่อาจส่งผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญต่อราคาตลาดของ AAV ได้

3/ ราคาหุ้นเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของ AAV ณ วันที่ 17 มิถุนายน 2564 โดยในช่วงเวลาดังกล่าว AAV ได้เปิดเผยงบการเงิน ไตรมาสที่ 1/2564 ณ วันที่ 14 พฤษภาคม 2564 ตามข่าวจากเว็บไซต์ของตลาดหลักทรัพย์ฯ โดยมีผลดำเนินงานเป็นขาดทุนในส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทใหญ่สำหรับ งวด 3 เดือนปี 2564 เท่ากับ 1,864.58 ล้านบาท ซึ่งเหตุการณ์ดังกล่าวอาจไม่สอดคล้องกับการเพิ่มขึ้นของราคาตลาด

4/ ราคาหุ้นเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของ AAV ณ วันที่ 16 สิงหาคม 2564 โดยในช่วงเวลาดังกล่าว TAA ประกาศขยายระยะเวลาหยุดให้บริการเส้นทางบินภายในประเทศชั่วคราว ณ วันที่ 30 กรกฎาคม 2564 และ 3 สิงหาคม 2564 ตามข่าวจากเว็บไซต์ของตลาดหลักทรัพย์ฯ ซึ่งเหตุการณ์ดังกล่าวอาจสอดคล้องกับการลดลงของราคาตลาด

โดยราคาหุ้นเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักรายวันของ AAV ในช่วง 6 เดือนก่อนวันที่ 27 เมษายน 2564 มีราคาสูงสุดและต่ำสุดในแต่ละเดือนดังนี้

ราคาหุ้นเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของ AAV	พ.ย. 2563	ธ.ค. 2563	ม.ค. 2564	ก.พ. 2564	มี.ค. 2564	เม.ย. 2564
ราคาสูงสุด	2.10	2.85	2.53	2.73	2.94	2.85
ราคาต่ำสุด	1.43	2.04	2.25	2.46	2.63	2.48

3. การซื้อขายหุ้นบริษัทฯ มีข้อจำกัดตามเงื่อนไขพรบ. การเดินอากาศ ที่กำหนดให้ TAA จะต้องเป็นบุคคลที่มีได้เป็น Eligible Persons และบุคคลที่มีได้มีสัญชาติไทยถือหุ้นโดยตรงและโดยอ้อมใน TAA ไม่เกินร้อยละ 49 ของหุ้นทั้งหมดใน TAA และปัจจุบันข้อบังคับของบริษัทฯ จำกัดสัดส่วนการถือหุ้นของบุคคลที่มีได้มีสัญชาติไทยไว้ที่ร้อยละ 0.1 ทำให้หุ้นของกิจการที่มีการซื้อขายมีข้อจำกัดด้านสภาพคล่องในการซื้อขายในระดับหนึ่ง ทำให้การขายหุ้นจำนวนมากกับบุคคลที่มีได้มีสัญชาติไทย ซึ่งส่งผลให้

ราคาลดลงอย่างมีนัยสำคัญเป็นไปได้ยาก และราคาหุ้นของบริษัทฯ ที่ซื้อขายในตลาดหลักทรัพย์ฯ อาจสะท้อนความคาดหวังในการเปิดประเทศและการกลับมาดำเนินการของสายการบิน ซึ่งอาจเกิดความล่าช้ากว่าที่คาดการณ์อย่างมีนัยสำคัญ

จากปัจจัยทั้ง 3 ปัจจัยข้างต้นที่ปรึกษาทางการเงินอิสระมีเหตุอันเชื่อได้ว่าราคาตลาดของหุ้น AAV อาจมีความคลาดเคลื่อนและมีมูลค่ามากกว่าความเป็นจริง อย่างไรก็ตาม ที่ปรึกษาทางการเงินอิสระมองว่าวิธีมูลค่าราคาลดลงยังเป็นวิธีที่เหมาะสมที่สุดในการประเมินมูลค่าหุ้นของ AAV ในครั้งนี้ เนื่องจากเป็นวิธีการประเมินมูลค่าวิธีเดียวที่สามารถใช้ข้อมูลอ้างอิงจากอุปสงค์ และอุปทานในตลาดหลักทรัพย์ฯ ได้

5. ความเห็นของที่ปรึกษาทางการเงินอิสระเกี่ยวกับความสมเหตุสมผลของการผ่อนผัน Whitewash

5.1. ลักษณะและรายละเอียดของรายการ

ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัท ครั้งที่ 6/2564 ซึ่งประชุมเมื่อวันที่ 19 ตุลาคม 2564 ได้มีมติอนุมัติให้เสนอต่อที่ประชุมวิสามัญผู้ถือหุ้นครั้งที่ 1/2564 เพื่อพิจารณาอนุมัติการเพิ่มทุนจดทะเบียนของบริษัทฯ จากทุนจดทะเบียนเดิมจำนวน 485,000,000 บาท เป็นทุนจดทะเบียนใหม่จำนวน 1,285,000,000 บาท โดยการออกหุ้นสามัญเพิ่มทุนจำนวน 8,000,000,000 หุ้น มูลค่าหุ้นที่ตราไว้ หุ้นละ 0.10 บาท เพื่อรองรับ (1) การจัดสรรหุ้นสามัญเพิ่มทุนให้แก่บุคคลในวงจำกัด (Private Placement) (“PP”) ซึ่งกำหนดราคาเสนอขายไว้อย่างชัดเจน (2) การจัดสรรหุ้นสามัญเพิ่มทุนให้แก่ผู้ถือหุ้นเดิมตามสัดส่วนการถือหุ้นที่ผู้ถือหุ้นแต่ละรายถืออยู่ (Rights Offering) (“RO”) และ (3) การจัดสรรหุ้นสามัญเพิ่มทุนเพื่อรองรับการแปลงสภาพของหุ้นกู้แปลงสภาพ (Convertible Bond) (“CB”) โดยบริษัทฯ จะนำเสนอต่อที่ประชุมวิสามัญผู้ถือหุ้น ครั้งที่ 1/2564 โดยมีรายละเอียดปรากฏตามแบบรายงานการเพิ่มทุน (F 53-4)

การออกและเสนอขายหุ้นสามัญเพิ่มทุนและหุ้นกู้แปลงสภาพเป็นไปตามแผนการปรับโครงสร้างการถือหุ้นของบริษัทฯ และ TAA มีวัตถุประสงค์หลักๆ คือการระดมทุนเพื่อเพิ่มสภาพคล่องในการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ และ TAA และการเพิ่มสัดส่วนการถือหุ้นใน TAA เป็นร้อยละ 100 (โดย AAA จะขึ้นมามีถือหุ้นในบริษัทฯ แทนในอัตราส่วนไม่เกินร้อยละ 45.12) ดังนี้

- 1) เพิ่มทุนใน TAA จำนวน 3,900 ล้านบาท เพื่อเพิ่มสัดส่วนการถือหุ้นใน TAA จากร้อยละ 55.0 เป็นร้อยละ 69.2 และเพื่อให้ TAA นำเงินเพิ่มทุนไปชำระคืนหนี้สินคงค้างของ TAA เป็นจำนวนเงิน 3,900 ล้านบาท²⁵
ทั้งนี้ เงินที่บริษัทฯ จะนำมาใช้ในการเพิ่มทุนใน TAA จะมาจากเงินกู้ยืมจากสถาบันการเงิน
- 2) ซื้อหุ้นส่วนที่เหลือในอีกจำนวนร้อยละ 30.8 เพื่อให้บริษัทฯ เป็นเจ้าของหุ้นเกือบทั้งสิ้นใน TAA
ทั้งนี้ เงินที่บริษัทฯ จะนำมาใช้ในการซื้อหุ้นส่วนที่เหลือใน TAA จะมาจากเงินเพิ่มทุนซึ่งได้รับจากผู้ร่วมลงทุนรายใหม่ (ผู้จองซื้อหุ้นใหม่และผู้จองซื้อหุ้นกู้แปลงสภาพ) AAA (ซึ่งจะเปลี่ยนไปถือหุ้นในบริษัทฯ แทนการถือหุ้นใน TAA) และผู้ถือหุ้นเดิมของบริษัทฯ

แผนการปรับโครงสร้างการถือหุ้นของบริษัทฯ และ TAA ดังกล่าวนั้น ทำให้บริษัทฯ สามารถระดมทุนจากผู้ร่วมลงทุนรายใหม่ (ผู้จองซื้อหุ้นใหม่และผู้จองซื้อหุ้นกู้แปลงสภาพ) AAA และผู้ถือหุ้นเดิมของบริษัทฯ ได้ ซึ่งเงินส่วนที่เหลือจากการชำระคืนหนี้เงินกู้ให้แก่สถาบันการเงิน และซื้อหุ้นส่วนที่เหลือใน TAA แล้ว บริษัทฯ ยังสามารถสำรองเงินส่วนหนึ่งไว้เป็นสภาพคล่องเพื่อนำไปให้ TAA เพิ่มทุน และ/หรือ กู้ยืมต่อไป

แผนการปรับโครงสร้างการถือหุ้นของบริษัทฯ และ TAA ดังกล่าวนั้น ได้ผ่านการเจรจาและเห็นชอบร่วมกัน โดยสถาบันการเงินผู้ให้กู้ยืมเงิน ผู้ร่วมลงทุนรายใหม่ (ผู้จองซื้อหุ้นใหม่และผู้จองซื้อหุ้นกู้แปลงสภาพ) และ AAA และกลุ่มเจ้าหนี้หลักของ TAA²⁶ (AAGB) เรียบร้อยแล้ว และบุคคลต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องต่างได้ลงนามในสรุปสาระสำคัญของบันทึกความเข้าใจเบื้องต้น (Preliminary Summary of Terms) กับบริษัทฯ เรียบร้อยแล้ว

หากบริษัทฯ ไม่ดำเนินการตามแผนการปรับโครงสร้างการถือหุ้นของบริษัทฯ และ TAA ข้างต้น (เช่น บริษัทฯ ไม่เข้าซื้อหุ้นของ TAA เพื่อเป็นผู้ถือหุ้นเกือบทั้งสิ้นของ TAA เป็นต้น) สถาบันการเงินผู้ให้กู้ยืมเงิน ผู้ร่วมลงทุนรายใหม่ (ผู้จองซื้อหุ้นใหม่และผู้จองซื้อหุ้นกู้แปลงสภาพ) และ AAA ก็ไม่ยินดีที่จะจองซื้อหุ้นเพิ่มทุนและหุ้นกู้แปลงสภาพของบริษัทฯ และทำให้บริษัทฯ อาจไม่ได้รับความช่วยเหลือทางการเงินเพื่อแก้ปัญหาการขาดสภาพคล่องของกลุ่มบริษัทฯ

²⁵ ในปัจจุบัน ไทยแอร์เอเชีย มีหนี้สินคงค้างกับกลุ่มบริษัทของ AirAsia Group Berhad (“AAGB”) ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นใหญ่ของ AAA จำนวนทั้งสิ้นประมาณ 4,182 ล้านบาท (ข้อมูล ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2564) หนี้สินส่วนใหญ่เป็นหนี้ที่เกิดจากการดำเนินธุรกิจปกติของไทยแอร์เอเชีย เช่น ค่าเช่าเครื่องบิน และค่าธรรมเนียมการจองบัตรโดยสารเครื่องบิน (Booking fee) ส่วนแบ่งขาดทุนจากสัญญาแลกเปลี่ยนราคาน้ำมัน เป็นต้น

²⁶ กลุ่มบริษัทของ AAGB ซึ่งเป็นเจ้าหนี้การค้าต่าง ๆ

ในการดำเนินการตามแผนการปรับโครงสร้างการถือหุ้นของบริษัทฯ และ TAA บริษัทฯ จะมีการจัดสรรหุ้นสามัญเพิ่มทุนให้แก่ AAA จำนวนไม่เกิน 4,457,142,857 หุ้น ซึ่งหาก AAA จดซื้อหุ้นสามัญเพิ่มทุนทั้งหมดที่ได้รับการจัดสรร AAA จะมีสัดส่วนการถือหุ้นในบริษัทฯ คิดเป็นไม่เกินร้อยละ 45.12 ของสิทธิออกเสียงทั้งหมดของบริษัทฯ ซึ่งข้ามจุดที่ต้องทำเสนอซื้อหลักทรัพย์ทั้งหมดของบริษัทฯ ที่ร้อยละ 25 ของสิทธิออกเสียงทั้งหมดของกิจการ ส่งผลให้ AAA มีหน้าที่ต้องทำข้อเสนอซื้อหลักทรัพย์ทั้งหมดของบริษัทฯ ตามประกาศที่ พจ. 12/2554

ทั้งนี้ เมื่อรวมกับจำนวนที่ผู้ขอผ่อนผันมีสิทธิจองซื้อหุ้นสามัญเพิ่มทุนตามสัดส่วนการถือหุ้น (RO) ซึ่งเท่ากับ 773,473,814 หุ้น ผู้ขอผ่อนผันจะถือหุ้นในกิจการรวมเท่ากับ 5,230,616,671 หุ้น หรือคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 45.12 ของจำนวนหุ้นที่จำหน่ายได้แล้วทั้งหมดของกิจการ (บนสมมติฐานว่าผู้ถือหุ้นของกิจการทุกรายใช้สิทธิจองซื้อหุ้นสามัญเพิ่มทุนตามสัดส่วนทุกราย) ทั้งนี้ ในกรณีที่นายบรรณพลฐ์ แบลเวิลด์ AAA และกลุ่มนักลงทุนรายใหญ่บุคคลธรรมดา จำนวน 6 ราย ที่ได้รับการจัดสรรหุ้นสามัญเพิ่มทุนที่เสนอขายแก่บุคคลในวงจำกัด (Private Placement) จดซื้อหุ้นสามัญเพิ่มทุนที่เสนอขายให้แก่ผู้ถือหุ้นเดิมตามสัดส่วน (Rights Offering) ตามสิทธิ โดยที่ผู้ถือหุ้นรายย่อยอื่น ๆ ไม่ได้จองซื้อหุ้นสามัญเพิ่มทุนดังกล่าวและได้ตัดจำนวนหุ้นส่วนที่เหลือทิ้ง AAA จะมีสัดส่วนการถือหุ้นในกิจการ เท่ากับร้อยละ 47.16 ของหุ้นที่ออกและชำระแล้วของกิจการ ภายหลังการจัดสรรหุ้นสามัญเพิ่มทุนแก่บุคคลในวงจำกัด (Private Placement) และแก่ผู้ถือหุ้นเดิมตามสัดส่วน (Rights Offering)

อย่างไรก็ตาม AAA มีความประสงค์จะขอผ่อนผันหน้าที่ในการทำข้อเสนอซื้อหลักทรัพย์ทั้งหมดของบริษัทฯ โดยอาศัยมติที่ประชุมผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ (Whitewash) ต่อสำนักงาน ก.ล.ต. ตามประกาศสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ที่ สก. 29/2561 เรื่อง หลักเกณฑ์ในการขอผ่อนผันการทำข้อเสนอซื้อหลักทรัพย์ทั้งหมดของกิจการ โดยอาศัยมติที่ประชุมผู้ถือหุ้นของกิจการ ซึ่งในการขอผ่อนผันจะต้องดำเนินการตามประกาศที่เกี่ยวข้อง และจะต้องได้รับมติจากที่ประชุมผู้ถือหุ้นของบริษัทฯอนุมัติการเสนอขายหลักทรัพย์ที่ออกใหม่ต่อผู้ขอผ่อนผัน และยินยอมให้ผู้ขอผ่อนผันไม่ต้องทำข้อเสนอซื้อหลักทรัพย์ทั้งหมดของบริษัทฯภายหลังการได้มาซึ่งหลักทรัพย์ดังกล่าวด้วยคะแนนเสียงไม่น้อยกว่า 3 ใน 4 ของจำนวนเสียงทั้งหมดของผู้ถือหุ้นซึ่งมาประชุมและมีสิทธิออกเสียงลงคะแนน โดยมีมติดังกล่าวไม่ให้นับรวมการออกเสียงของผู้ขอผ่อนผัน บุคคลตามมาตรา 258 ของผู้ขอผ่อนผัน บุคคลที่กระทำการร่วมกัน (Concert Party) กับผู้ขอผ่อนผัน และบุคคลตามมาตรา 258 ของบุคคลที่กระทำการร่วมกัน (Concert Party) กับผู้ขอผ่อนผัน

5.2. ความเห็นตอนนโยบาย และแผนการบริหารกิจการที่เสนอโดยผู้ขอผ่อนผัน

5.2.1. นโยบาย และแผนการบริหารกิจการ

จากข้อมูลในแบบ 247-7 AAA เป็นผู้ถือหุ้นที่เป็นผู้ร่วมก่อตั้ง TAA ในปี 2547 โดยมีสัดส่วนการถือหุ้นร้อยละ 49 ทั้งนี้ เพื่อสนับสนุนให้ TAA ได้รับการจดทะเบียนหลักทรัพย์ผ่านการเสนอขายหุ้นของกิจการในปี 2555 AAA ได้ลดสัดส่วนการถือหุ้นใน TAA ลงเหลือเพียงร้อยละ 45 ทั้งนี้ AAA ไม่เคยขายหุ้นที่ถืออยู่ใน TAA นับตั้งแต่ก่อตั้ง TAA เป็นต้นมา

ภายหลังจากการได้มาซึ่งหลักทรัพย์ตามข้อ 1 ของแบบ 247-7 ผู้ขอผ่อนผันจะเข้าเป็นผู้ถือหุ้นของกิจการ โดยถือหุ้นจำนวนไม่เกิน 4,457,142,857 หุ้น คิดเป็นสัดส่วนไม่เกินร้อยละ 45.12 ของจำนวนหุ้นที่ออกและจำหน่ายได้แล้วทั้งหมดของกิจการภายหลังการเสนอขายหุ้นสามัญเพิ่มทุนต่อบุคคลในวงจำกัด²⁷ ซึ่งไม่รวมหุ้นที่จะได้จากการเสนอขายหุ้นแก่ผู้ถือหุ้นของกิจการตามสัดส่วน (Rights Offering) โดยภายใน 12 เดือน ภายหลังการได้มาซึ่งหลักทรัพย์จากการเพิ่มทุนในครั้งนี้ หากผู้ถือหุ้นของกิจการยินยอมให้ผู้ขอผ่อนผันไม่ต้องทำข้อเสนอซื้อหลักทรัพย์ทั้งหมดของกิจการ ผู้ขอผ่อนผันมีนโยบายและแผนการบริหารจัดการของกิจการโดยสรุปได้ดังนี้

²⁷ หากผู้ขอผ่อนผันในฐานะผู้ถือหุ้นของกิจการจองซื้อหุ้นสามัญเพิ่มทุนตามสัดส่วนการถือหุ้น (Rights Offering) ผู้ขอผ่อนผันจะถือหุ้นจำนวนไม่เกิน 5,230,616,671 หุ้น คิดเป็นสัดส่วนประมาณร้อยละ 45.12 ของจำนวนหุ้นที่ออกและจำหน่ายได้แล้วทั้งหมดของกิจการ ทั้งนี้ บนสมมติฐานว่า ผู้ถือหุ้นของกิจการจองซื้อหุ้นสามัญเพิ่มทุนตามสัดส่วนทุกราย

(1) วัตถุประสงค์ในการประกอบธุรกิจ

ผู้ขอผ่อนผันเป็นส่วนหนึ่งของกลุ่มกิจการสายการบินเชิงพาณิชย์ขนาดใหญ่ซึ่งเป็นสายการบินราคาประหยัดที่ใหญ่ที่สุดในภูมิภาคนี้ ผู้ขอผ่อนผันไม่มีแผนที่จะเปลี่ยนแปลงวัตถุประสงค์ในการประกอบธุรกิจ หรือกิจกรรมหลักของกิจการและ TAA เนื่องจากปัจจุบันผู้ขอผ่อนผันเป็นผู้ถือหุ้นร้อยละ 45 ใน TAA ซึ่งเป็นบริษัทที่กิจการถือหุ้นอยู่แล้วร้อยละ 55 และภายหลังการปรับโครงสร้างผู้ขอผ่อนผันจะมีส่วนได้เสียใน TAA ผ่านการถือหุ้นในกิจการแทนการถือหุ้น TAA โดยตรง และกิจการจะถือหุ้นร้อยละ 100 ใน TAA ซึ่งเป็นไปตามแผนการปรับโครงสร้างของกิจการ

ทั้งนี้ กิจการมีความจำเป็นต้องปรับโครงสร้างกิจการ ซึ่งรวมถึงการเพิ่มทุนให้แก่ผู้ขอผ่อนผัน เนื่องด้วยกิจการและ TAA ได้รับผลกระทบจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโคโรนา ("COVID-19") อย่างยาวนาน ซึ่งไม่มีความแน่นอนว่าสถานการณ์จะกลับไปสู่ปกติได้เมื่อใด ทำให้ธุรกิจของกิจการและ TAA นั้นมีความไม่แน่นอน ซึ่งการจะหาเจ้าหนี้ และนักลงทุน เพื่อให้ความช่วยเหลือทางการเงินและร่วมลงทุนในกิจการในสถานการณ์ที่มีความไม่แน่นอนขณะนี้ เป็นเรื่องที่ไม่ง่ายนัก รวมถึงแผนการปรับโครงสร้างดังกล่าวนี้ ได้ผ่านการเจรจาและเห็นชอบร่วมกัน โดยสถาบันการเงินผู้ให้กู้ยืมเงิน ผู้ร่วมลงทุนรายใหม่ (ผู้จองซื้อหุ้นใหม่และผู้จองซื้อหุ้นกู้แปลงสภาพ) และ AAA และกลุ่มเจ้าหนี้หลักของ TAA (AAGB) เรียบร้อยแล้ว และบุคคลต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องต่างได้ลงนามในสรุปสาระสำคัญของบันทึกความเข้าใจเบื้องต้น (Preliminary Summary of Terms) กับบริษัทฯ เรียบร้อยแล้ว หากกิจการไม่ดำเนินการตามแผนการปรับโครงสร้างการถือหุ้นดังกล่าว จะส่งผลให้สถาบันการเงินผู้ให้กู้ยืมเงิน ผู้ลงทุนรายใหม่ และ AAA ไม่ยินดีที่จะจองซื้อหุ้นเพิ่มทุนและหุ้นกู้แปลงสภาพของกิจการ และทำให้กิจการอาจไม่ได้รับความช่วยเหลือทางการเงินเพื่อแก้ปัญหาการขาดสภาพคล่องของกิจการ และ TAA โดย ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2564 กิจการมีหนี้สินหมุนเวียน และสินทรัพย์หมุนเวียน เท่ากับ 21,680.05 ล้านบาท และ 1,714.91 ล้านบาท ตามลำดับ คิดเป็นอัตราส่วนสภาพคล่อง เท่ากับ 0.08 เท่า ซึ่งการที่กิจการมีหนี้สินหมุนเวียนสูงกว่าสินทรัพย์หมุนเวียนมาก แสดงถึงการประสบปัญหาสภาพคล่อง และอาจเกิดปัญหาการผิดนัดชำระหนี้ต่อไปได้ ซึ่งปัญหาดังกล่าวถือเป็นเหตุผลและความจำเป็นสำคัญในการปรับโครงสร้างการถือหุ้นของกิจการและ TAA ในครั้งนี้

นอกจากนี้ ผู้ขอผ่อนผันมีความตั้งใจที่จะให้การลงทุนในธุรกิจของกิจการซึ่งหยุดชะงักไปด้วยสถานการณ์การแพร่ระบาดของ COVID-19 ตั้งแต่เมื่อ 18 เดือนก่อน กลับมามีการเจริญเติบโตดังที่เคยเป็น ทั้งนี้ ผู้ขอผ่อนผันจะให้การสนับสนุนต่อแผนการปรับโครงสร้างหนี้และเงินทุนของ TAA อย่างเต็มที่ เพื่อรักษาส่วนได้เสียจากการถือหุ้นในสายการบิน

ทั้งนี้ คณะกรรมการบริษัทจะเป็นผู้มีอำนาจตัดสินใจในขั้นสุดท้ายเกี่ยวกับการลงทุน การดำเนินงานทั่วไป การบริหารจัดการของกิจการรวมถึงการปรับเปลี่ยนแผนการบริหารจัดการธุรกิจ และ/หรือการขยายกิจการ หรือการหารูปแบบการดำเนินธุรกิจเพิ่มเติมในอนาคตตามความเหมาะสมเพื่อให้ธุรกิจของกิจการตอบสนองต่อการเปลี่ยนแปลงด้านเศรษฐกิจ และเพิ่มข้อได้เปรียบทางการแข่งขันของกิจการ ภายใต้ข้อกำหนดของกฎหมายที่เกี่ยวข้อง

สำหรับเรื่องความขัดแย้งทางผลประโยชน์ (Conflict of Interest) กับกลุ่มบริษัทในเครือของ AAGB ซึ่งปัจจุบันได้มีการระบุข้อตกลงการไม่แข่งขันทางธุรกิจตามสัญญาระหว่างผู้ถือหุ้นของ TAA (Shareholders' Agreement) (พิจารณาสรุปสาระสำคัญของสัญญาระหว่างผู้ถือหุ้นของ TAA ในข้อ 3.2) โดยภายหลังจากการปรับโครงสร้างผู้ถือหุ้นของกิจการ จะส่งผลให้สัญญาระหว่างผู้ถือหุ้นของ TAA ที่มีอยู่ในปัจจุบันถูกยกเลิกไปตามข้อกำหนดของสัญญา อย่างไรก็ตาม AAA AAGB กิจการ และ TAA จะเข้าทำสัญญากระทำการ (Undertaking Agreement) โดยมีเนื้อหาที่เหมือนกันกับข้อความดังกล่าวในสัญญาระหว่างผู้ถือหุ้นของ TAA (Shareholders' Agreement) เพื่อให้หลักการไม่แข่งขันใช้บังคับภายหลังจากที่สัญญาระหว่างผู้ถือหุ้นของ TAA (Shareholders' Agreement) ได้ถูกยกเลิกไปแล้ว (พิจารณารายละเอียดของข้อตกลงเรื่องการไม่แข่งขันได้ตามสรุปสาระสำคัญของสัญญาระหว่างผู้ถือหุ้นของ TAA ในข้อ 3.2) อีกทั้งกลุ่ม AAGB จะมีฐานปฏิบัติการการบินอยู่ในประเทศมาเลเซีย ในขณะที่กิจการมีฐานปฏิบัติการการบินอยู่ในประเทศไทย ทำให้มีเส้นทางการบินแตกต่างกันอย่างชัดเจน

สำหรับเรื่องความขัดแย้งทางผลประโยชน์ (Conflict of Interest) กับกลุ่ม AirAsia X Berhad ("AAX") ซึ่งมีผู้ถือหุ้นกลุ่มเดียวกัน กับ AAGB และ AAX เป็นผู้ถือหุ้นร้อยละ 49 ในบริษัท ไทยแอร์เอเชีย เอ็กซ์ จำกัด ("TAAX") โดยการดำเนินธุรกิจของ TAAX ไม่ถือเป็นการแข่งขันทางธุรกิจกับ TAA เนื่องจากมีความแตกต่างกันของเส้นทางการบิน ซึ่งทำให้ลูกค้าของ TAA และ TAAX แยกจากกัน ตามเป้าหมายการเดินทาง โดยความแตกต่างของเส้นทางการบินของ TAA และ TAAX เป็นดังนี้

- TAA: เป็นผู้ให้บริการสายการบินราคาประหยัดที่มุ่งเน้นเส้นทางการบินระยะใกล้ (Short Haul) ซึ่งใช้เวลาเดินทางไม่เกิน 4 ชั่วโมง 30 นาที จากฐานปฏิบัติการการบิน
- TAAX: เป็นผู้ให้บริการสายการบินราคาประหยัดที่มุ่งเน้นเส้นทางการบินระยะกลางและระยะไกล (Medium - Long Haul) ซึ่งใช้เวลาเดินทางประมาณ 4 ชั่วโมง 30 นาทีขึ้นไปจากฐานปฏิบัติการการบิน

(2) การปรับโครงสร้างองค์กร แผนการบริหารจัดการหรือจ้างบุคลากร

ภายหลังการปรับโครงสร้าง กิจการจะมีการเพิ่มกรรมการจาก 9 ท่านเป็น 12 ท่าน ซึ่งประกอบด้วยกรรมการอิสระ 4 ท่าน โดยผู้ขอผ่อนผันมีแผนที่จะส่งตัวแทนเข้าเป็นกรรมการของกิจการจำนวน 3 ท่าน ได้แก่ (1) นายโมฮามัด คาดาร์ บิน เมริกกัน (2) นายทารุมาลิงแกม เอ.แอล คานากาลิงแกม และ (3) นายรอซแมน บิน โอมาร์ และมีการเปลี่ยนแปลงอำนาจลงนามเป็นไปตามที่ระบุในข้อ 3.1 ซึ่งไม่เป็นไปตามสัดส่วนการถือหุ้นของผู้ขอผ่อนผันในกิจการ เนื่องจากมีข้อจำกัดตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 และที่แก้ไขเพิ่มเติม รวมถึงกฎหมายลำดับรองที่เกี่ยวข้อง ("พรบ. การเดินอากาศ") ซึ่งกำหนดให้กิจการต้องมีกรรมการเป็นคนไทยอย่างน้อย 2 ใน 3 ของกรรมการทั้งหมดของกิจการรวมทั้งจะเปลี่ยนแปลงกรรมการผู้มีอำนาจกระทำการแทนของกิจการ เพื่อให้สอดคล้องกับโครงสร้างการถือหุ้นและโครงสร้างกรรมการของกิจการที่เปลี่ยนแปลงไปภายหลังการเข้าถือหุ้นของกิจการโดยผู้ขอผ่อนผัน ตามที่ปรากฏในรายละเอียดรายชื่อคณะกรรมการภายหลังการได้มาซึ่งหลักทรัพย์ตามข้อ 8 ของแบบ 247-7 นอกจากนี้ ผู้ขอผ่อนผันอาจเสนอให้มีการเปลี่ยนแปลงรายชื่อกรรมการ เป็นตัวแทนของผู้ขอผ่อนผันให้เป็นกรรมการในกิจการตามที่เห็นควร โดยพิจารณาจากความรู้ความสามารถ เพื่อให้เกิดประโยชน์ต่อกิจการ ตามที่ระบุในหัวข้อ การดำเนินการเพื่อประโยชน์สูงสุดของกิจการ ของแบบ 247-7

ทั้งนี้ ในปัจจุบัน ผู้ขอผ่อนผันไม่มีตัวแทนที่ดำรงตำแหน่งในกิจการ

นอกจากนี้ เพื่อรองรับการปรับโครงสร้าง กิจการจะแก้ไขข้อบังคับของบริษัทฯ ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับสัดส่วนการถือหุ้นของบุคคลที่ไม่มีสัญชาติไทย โดยจะขยายสัดส่วนการถือหุ้นของบุคคลที่ไม่มีสัญชาติไทย ซึ่งเข้าลงทุนในหุ้นเพิ่มทุนที่ออกใหม่ของบริษัทฯ และได้รับหุ้นเพิ่มทุนที่ออกใหม่ของบริษัทฯ จากการปรับโครงสร้างในครั้งนี้เป็นจำนวนสูงสุดไม่เกินร้อยละ 48.17 (พิจารณารายละเอียดการปรับโครงสร้างของกิจการได้ตามหนังสือเชิญประชุมวิสามัญผู้ถือหุ้นของกิจการ ครั้งที่ 1/2564 วาระที่ 6)

(3) แผนการจำหน่ายทรัพย์สินหลักของกิจการหรือบริษัทย่อย

ผู้ขอผ่อนผันไม่มีแผนที่จะดำเนินการให้กิจการมีการจำหน่ายไปซึ่งสินทรัพย์ของกิจการและ/หรือบริษัทย่อยเป็นการเฉพาะเจาะจง เว้นแต่เป็นการดำเนินการที่ได้ร่วมทบทวนกับกิจการแล้วเห็นว่าเป็นประโยชน์ต่อดัชนีภาพ และความสามารถในการแข่งขันของกิจการ ภายใต้สภาพเศรษฐกิจและสภาวะการณ์ทางธุรกิจของกิจการตามที่ระบุในหัวข้อ การดำเนินการเพื่อประโยชน์สูงสุดของกิจการ ตามแบบ 247-7 อย่างไรก็ดี หากการดำเนินการดังกล่าวเป็นการได้มา หรือจำหน่ายไปซึ่งสินทรัพย์ของกิจการและ/หรือบริษัทย่อย ผู้ขอผ่อนผันจะดำเนินการให้กิจการปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง

ทั้งนี้ ภายหลังจากที่กิจการได้ออกและเสนอขายหุ้นสามัญเพิ่มทุนแก่บุคคลในวงจำกัด การออกและเสนอขายหุ้นสามัญเพิ่มทุนแก่ผู้ถือหุ้นตามสัดส่วนการถือหุ้น (Rights Offering) และดำเนินการตามแผนการปรับโครงสร้างแล้ว กิจการจะเข้าซื้อหุ้น TAA ที่เหลือทั้งหมด ร้อยละ 30.8 จากบุคคลที่ไม่เกี่ยวข้องกัน เพื่อเป็นเจ้าของหุ้น TAA เกือบทั้งสิ้น

(4) แผนการปรับโครงสร้างทางการเงิน

ผู้ขอผ่อนผันไม่มีแผนการปรับโครงสร้างการเงินของกิจการอย่างมีนัยสำคัญ เป็นการเฉพาะเจาะจง เว้นแต่เป็นการดำเนินการได้ร่วมทบทวนกับกิจการแล้วเห็นว่าเป็นประโยชน์ต่อดัชนีภาพ และความสามารถในการแข่งขันของกิจการ ภายใต้สภาพ

เศรษฐกิจและสภาวะการณ์ทางธุรกิจของกิจการตามที่เราในหัวข้อ การดำเนินการเพื่อประโยชน์สูงสุดของกิจการ และทำให้กิจการมีแหล่งเงินทุนเพิ่มเติมเพื่อสนับสนุนแผนธุรกิจ ทั้งนี้ กิจการอาจพิจารณาหาแหล่งเงินทุนเพิ่มเติมจากแหล่งต่าง ๆ เช่น การกู้ยืมเงินจากสถาบันการเงิน เพื่อให้เป็นไปตามแผนธุรกิจที่เกี่ยวข้อง ซึ่งการดำเนินการดังกล่าว กิจการจะเสนอต่อคณะกรรมการของกิจการ และ/หรือผู้ถือหุ้นของกิจการแล้วแต่กรณี

นอกจากนี้ การดำเนินการตามแผนการปรับโครงสร้างในครั้งนี้ จะช่วยให้กิจการมีสภาพคล่องเหลือจากการเพิ่มทุน (หุ้นใหม่และหุ้นกู้แปลงสภาพ) ในครั้งนี้จำนวน 6,200 ล้านบาท ซึ่งกิจการจะพิจารณาเพิ่มทุนใน TAA และ/หรือให้กู้ยืมแก่ TAA ภายหลังจากที่กิจการเป็นผู้ถือหุ้นใน TAA ร้อยละ 100 เพื่อเสริมสภาพคล่องให้แก่ TAA เพื่อให้ TAA ใช้เป็นเงินทุนหมุนเวียน เพื่อชำระค่าใช้จ่ายต่าง ๆ เกี่ยวกับเครื่องบิน และค่าตอบแทนพนักงาน ซึ่งคาดว่าเงินจำนวนดังกล่าวจะเพียงพอสำหรับค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ที่จำเป็นภายในเวลา 18 – 24 เดือนข้างหน้า

ทั้งนี้ ภายหลังจากการปรับโครงสร้างจะส่งผลให้กิจการเป็นผู้ถือหุ้นร้อยละ 100 ใน TAA ซึ่งก่อให้เกิดผลดีแก่กิจการในแง่ของการรับรู้ผลประกอบการของบริษัทย่อย โดยหากสถานการณ์การแพร่ระบาดของ COVID-19 คลี่คลาย และมีการเดินทางและการท่องเที่ยวกลับมาเป็นปกติ จะส่งผลให้ผลประกอบการของ TAA กลับมาเติบโต และกิจการสามารถรับรู้ผลประกอบการดังกล่าวได้เต็มจำนวน อย่างไรก็ตาม หากพิจารณาผลประกอบการของกิจการ และ TAA ในงวดปี 2563 และงวดหกเดือนปี 2564 จะมีกำไร (ขาดทุน) ต่อส่วนของผู้ถือหุ้นของกิจการก่อนและหลังการปรับโครงสร้างเป็นดังนี้

กำไร (ขาดทุน) ของส่วนของผู้ถือหุ้นของกิจการ – อ้างอิงจากข้อมูลงวดปี 2563 ⁽¹⁾	
กำไร (ขาดทุน) ส่วนของผู้ถือหุ้นที่เป็นของกิจการ - ก่อนการปรับโครงสร้าง (ล้านบาท)	(4,764.09)
(+) กำไร (ขาดทุน) ส่วนที่เป็นของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมของบริษัทย่อย (ล้านบาท)	(3,902.84)
กำไร (ขาดทุน) ส่วนของผู้ถือหุ้นที่เป็นของกิจการ - หลังการปรับโครงสร้าง (ล้านบาท)	(8,666.93)
กำไร (ขาดทุน) ของส่วนของผู้ถือหุ้นของกิจการ – อ้างอิงจากข้อมูลงวดหกเดือนปี 2564 ⁽¹⁾	
กำไร (ขาดทุน) ส่วนของผู้ถือหุ้นที่เป็นของกิจการ - ก่อนการปรับโครงสร้าง (ล้านบาท)	(3,556.46)
(+) กำไร (ขาดทุน) ส่วนที่เป็นของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมของบริษัทย่อย (ล้านบาท)	(2,912.00)
กำไร (ขาดทุน) ส่วนของผู้ถือหุ้นที่เป็นของกิจการ - หลังการปรับโครงสร้าง (ล้านบาท)	(6,468.46)

หมายเหตุ:(1) ข้อมูลข้างต้นเป็นการแสดงผลกระทบด้านโครงสร้างทางการเงินโดยอ้างอิงข้อมูลจากงบการเงินสำหรับงวดปี สิ้นสุด ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 และงวดหกเดือนสิ้นสุด ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2564 โดยภายหลังจากการปรับ โครงสร้างข้อมูลข้างต้นจะเปลี่ยนแปลงไปตามงบการเงิน ณ งวดที่มีการปรับโครงสร้างสำเร็จ

นอกจากนี้ ภายหลังจากการปรับโครงสร้างของกิจการ จะส่งผลให้กิจการและ TAA มีส่วนของผู้ถือหุ้นเพิ่มขึ้น และมีหนี้สินลดลง โดยมีรายละเอียดส่วนของผู้ถือหุ้น หนี้สินรวม และอัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (D/E ratio) ก่อนและหลังการปรับโครงสร้างเป็นดังนี้

โครงสร้างทางการเงินของกิจการ - อ้างอิงจากข้อมูล ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2564 ⁽¹⁾	
ก่อนการปรับโครงสร้าง	
ส่วนของผู้ถือหุ้นที่เป็นของกิจการ (ล้านบาท)	10,819.6
หนี้สินรวม (ล้านบาท)	53,509.6
อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (เท่า)	4.9
หลังการปรับโครงสร้าง	
ส่วนของผู้ถือหุ้นที่เป็นของกิจการ - ก่อนการปรับโครงสร้าง (ล้านบาท)	10,819.6
(+) ทุนชำระแล้วและส่วนเกินมูลค่าหุ้นจากการเสนอขายหุ้นสามัญเพิ่มทุน PP (ล้านบาท)	8,800.0

โครงสร้างทางการเงินของกิจการ - อ้างอิงจากข้อมูล ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2564 ⁽¹⁾	
(+) ทุนชำระแล้วและส่วนเกินมูลค่าหุ้นจากการเสนอขายหุ้นสามัญเพิ่มทุน RO (ล้านบาท)	3,000.0
(+) ทุนชำระแล้วและส่วนเกินมูลค่าหุ้นจากแปลงสภาพของหุ้นกู้แปลงสภาพ ⁽²⁾ (ล้านบาท)	2,200.0
(+) ส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุม (ร้อยละ 45 ของ TAA) (ล้านบาท)	272.2
ส่วนของผู้ถือหุ้นที่เป็นของกิจการ - หลังการปรับโครงสร้าง (ล้านบาท)	25,091.8
หนี้สินรวม - ก่อนการปรับโครงสร้าง (ล้านบาท)	53,509.6
(-) ชำระคืนหนี้แก่กลุ่ม AAGB (ล้านบาท)	(3,900.0)
หนี้สินรวม - หลังการปรับโครงสร้าง (ล้านบาท)	49,609.6
อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น - หลังการปรับโครงสร้าง (เท่า)	2.0

หมายเหตุ:(1) ข้อมูลข้างต้นเป็นการแสดงผลกระทบด้านโครงสร้างทางการเงินโดยอ้างอิงข้อมูลจากงบการเงินสำหรับงวดหกเดือนสิ้นสุด ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2564 โดยภายหลังการปรับโครงสร้างข้อมูลข้างต้นจะเปลี่ยนแปลงไปตามงบการเงิน ณ งวดที่มีการปรับโครงสร้างสำเร็จ

(2) ในกรณีที่ผู้ที่ได้รับการจัดสรรหุ้นกู้แปลงสภาพมีการแปลงสภาพเป็นหุ้นสามัญของกิจการทั้งจำนวนในทันที

โครงสร้างทางการเงินของ TAA - อ้างอิงจากข้อมูล ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2564 ⁽¹⁾	
ก่อนการปรับโครงสร้าง	
ส่วนของผู้ถือหุ้น (ล้านบาท)	(9,722.0)
หนี้สินรวม (ล้านบาท)	51,961.4
อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (เท่า)	ไม่สามารถคำนวณได้
หลังการปรับโครงสร้าง	
ส่วนของผู้ถือหุ้น - ก่อนการปรับโครงสร้าง (ล้านบาท)	(9,722.0)
(+) ทุนชำระแล้วและส่วนเกินมูลค่าหุ้นจากการเพิ่มทุนโดยกิจการครั้งที่ 1 (ล้านบาท)	3,900.0
(+) ทุนชำระแล้วและส่วนเกินมูลค่าหุ้นจากการเพิ่มทุนโดยกิจการครั้งที่ 2 ⁽²⁾ (ล้านบาท)	6,200.0
ส่วนของผู้ถือหุ้น - หลังการปรับโครงสร้าง (ล้านบาท)	378.0
หนี้สินรวม - ก่อนการปรับโครงสร้าง (ล้านบาท)	51,961.4
(-) ชำระคืนหนี้แก่กลุ่ม AAGB (ล้านบาท)	(3,900.0)
หนี้สินรวม - หลังการปรับโครงสร้าง (ล้านบาท)	48,061.4
อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น - หลังการปรับโครงสร้าง (เท่า)	127.2

หมายเหตุ:(1) ข้อมูลข้างต้นเป็นการแสดงผลกระทบด้านโครงสร้างทางการเงินโดยอ้างอิงข้อมูลจากงบการเงินสำหรับงวดหกเดือนสิ้นสุด ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2564 โดยภายหลังการปรับโครงสร้างข้อมูลข้างต้นจะเปลี่ยนแปลงไปตามงบการเงิน ณ งวดที่มีการปรับโครงสร้างสำเร็จ

(2) ในกรณีที่กิจการมีการนำเงินส่วนที่เหลือจากการปรับโครงสร้างในครั้งนี้อัตราส่วน 6,200 ล้านบาท ไปเพิ่มทุนใน TAA ทั้งจำนวน

ทั้งนี้ กิจการไม่สามารถคำนวณอัตราส่วนผลตอบแทนต่อผู้ถือหุ้น (Return on Equity (ROE ratio)) และอัตราการจ่ายเงินปันผล (Dividend yield) ของกิจการและ TAA ได้ เนื่องจาก ในงวดปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2563 และในงวดหกเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2564 กิจการและ TAA มีผลขาดทุน รวมถึง TAA มีส่วนของผู้ถือหุ้นติดลบ และมีขาดทุนสะสม จึงไม่สามารถจ่ายเงินปันผลให้แก่กิจการได้ ส่งผลให้กิจการไม่สามารถจ่ายเงินปันผลแก่ผู้ถือหุ้นได้เช่นกัน อย่างไรก็ตาม หากกิจการได้รับเงินเพิ่มทุนจากการปรับโครงสร้างในครั้งนี้ จะช่วยให้กิจการและ TAA มีสภาพคล่องเพื่อรองรับการดำเนินธุรกิจต่อไปได้ รวมถึงหากสถานการณ์การแพร่ระบาดของ COVID-19 คลี่คลาย และมีการเดินทางและการท่องเที่ยวกลับมาเป็นปกติ จะส่งผลให้ TAA กลับมามีผล

ประกอบการและฐานะการเงินที่ดี ซึ่งอาจสามารถสร้างผลตอบแทน และจ่ายเงินปันผลให้แก่ผู้ถือหุ้นของกิจการได้ในอนาคต ภายหลังจากที่ทั้ง TAA และกิจการเริ่มมีกำไรสะสม

(5) แผนการดำรงสถานะเป็นบริษัทจดทะเบียน

ผู้ขอผ่อนผันไม่มีแผนการเปลี่ยนแปลงการดำรงสถานะการเป็นบริษัทจดทะเบียนของกิจการแต่อย่างใด โดยภายหลังจากที่ผู้ขอผ่อนผันได้มาซึ่งหลักทรัพย์จากการเพิ่มทุนในครั้งนี้ กิจการจะยังคงดำรงสถานะเป็นบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยเช่นเดิม และมีลักษณะการประกอบธุรกิจโดยการลงทุนในบริษัทอื่น (Holding company) ซึ่งจะถือหุ้นร้อยละ 100 ใน TAA ซึ่งเป็นบริษัทที่ประกอบธุรกิจ (Operating company)

ทั้งนี้ ที่ผ่านมา กิจการและ TAA ได้พยายามดำเนินการทุกวิถีทางเพื่อเพิ่มสภาพคล่องให้แก่ TAA ไม่ว่าจะเป็นการหาผู้ร่วมลงทุนใหม่ เพื่อร่วมให้การสนับสนุนทางการเงินแก่ TAA การแปลงหนี้สินของ TAA ในปัจจุบันให้เป็นทุน และการเจรจากับเจ้าหนี้ต่าง ๆ เป็นต้น รวมถึงความพยายามในการดำเนินการตามแผนการปรับโครงสร้างกิจการและทุนของกิจการและ TAA ซึ่งได้รับอนุมัติจากที่ประชุมคณะกรรมการของกิจการ เมื่อวันที่ 26 เมษายน 2564 ที่ผ่านมา อย่างไรก็ตาม อย่างไรก็ดี แผนการปรับโครงสร้างกิจการดังกล่าวมีความซับซ้อน และใช้ระยะเวลาในการดำเนินการค่อนข้างมาก คณะกรรมการของกิจการจึงเห็นสมควรยกเลิกแผนการปรับโครงสร้างกิจการ ซึ่งได้รับอนุมัติจากที่ประชุมคณะกรรมการของกิจการ เมื่อวันที่ 26 เมษายน 2564 และพิจารณาแผนการปรับโครงสร้างการถือหุ้นของกิจการและ TAA ใหม่ (พิจารณารายละเอียดการปรับโครงสร้างของกิจการได้ตามหนังสือเชิญประชุมวิสามัญผู้ถือหุ้นของกิจการ ครั้งที่ 1/2564 วาระที่ 2)

(6) นโยบายการจ่ายเงินปันผล

ผู้ขอผ่อนผันไม่มีนโยบายเปลี่ยนแปลงการจ่ายเงินปันผลของกิจการเป็นการเฉพาะเจาะจง โดยกิจการและ TAA จะยังคงมีนโยบายการจ่ายเงินปันผลตามที่ระบุในย่อหน้าถัดไป เว้นแต่เป็นการดำเนินการที่ได้ร่วมทบทวนกับกิจการแล้วเห็นว่าเป็นประโยชน์ต่อศักยภาพ และความสามารถในการแข่งขันของกิจการ ภายใต้อสภาพเศรษฐกิจและสภาวะการณ์ทางธุรกิจของกิจการตามที่ระบุในหัวข้อ การดำเนินการเพื่อประโยชน์สูงสุดของกิจการ

ทั้งนี้ ปัจจุบัน กิจการและ TAA มีนโยบายการจ่ายเงินปันผลโดยจะคำนึงถึงผลการดำเนินงาน สภาพคล่อง กระแสเงินสด และสถานะทางการเงินของกิจการ และ TAA มีเงื่อนไขและข้อจำกัดในการจ่ายเงินปันผลตามที่กำหนดไว้ในสัญญาเงินกู้ หนี้กู้ หรือสัญญาต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง ที่กำหนดให้กิจการ และ TAA ต้องปฏิบัติตามแผนธุรกิจในอนาคต และความจำเป็นในการใช้เงินลงทุน รวมถึงปัจจัยอื่นๆ ตามที่คณะกรรมการของกิจการ และ TAA เห็นสมควร

การดำเนินการเพื่อประโยชน์สูงสุดของกิจการ

ทั้งนี้ เพื่อประโยชน์สูงสุดของกิจการ ผู้ขอผ่อนผันจะดำเนินงานร่วมกันกับกิจการอย่างใกล้ชิด ในการพิจารณาทบทวนหรือปรับเปลี่ยนวัตถุประสงค์ แผนธุรกิจ แผนการขยาย/หรือชะลอการลงทุน โครงสร้างองค์กร การได้มาหรือจำหน่ายทรัพย์สินหลักของกิจการหรือบริษัทย่อย แผนการปรับโครงสร้างทางการเงิน และนโยบายการจ่ายเงินปันผลของกิจการตามที่จำเป็นและเหมาะสม เพื่อให้กิจการมีศักยภาพ และความสามารถในการแข่งขัน ภายใต้อสภาพเศรษฐกิจและสภาวะการณ์ทางธุรกิจของกิจการ โดยในการพิจารณาผู้ขอผ่อนผันจะคำนึงถึงความเหมาะสมในการดำเนินงาน ฐานะทางการเงินของกิจการ ตลอดจนการเพิ่มประสิทธิภาพและศักยภาพในการแข่งขันของกิจการในอนาคต เพื่อหลีกเลี่ยงผลกระทบใด ๆ ที่จะกระทบกับการดำเนินงานของกิจการ และผู้ถือหุ้น

ทั้งนี้ ในกรณีที่ผู้ขอผ่อนผันจะดำเนินการใด ๆ ที่เป็นการเปลี่ยนแปลงที่มีนัยสำคัญแตกต่างจากที่ระบุไว้ในข้อ (1) ถึง (5) ข้างต้น ผู้ขอผ่อนผันจะดำเนินการให้ได้รับการอนุมัติจากที่ประชุมคณะกรรมการ และ/หรือที่ประชุมผู้ถือหุ้นของกิจการ และได้รับการอนุมัติอื่น ๆ ที่จำเป็น (แล้วแต่กรณี) เพื่อให้เป็นไปตามข้อบังคับ กฎหมาย และกฎเกณฑ์ต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องและมีผลบังคับใช้ในขณะนั้นต่อไป

5.2.2. ความเห็นของที่ปรึกษาทางการเงินอิสระต่อวัตถุประสงค์ในการประกอบธุรกิจ

จากข้อมูลในแบบ 247-7 ที่ปรึกษาทางการเงินอิสระเห็นว่าผู้ขอผ่อนผันไม่มีแผนที่จะเปลี่ยนแปลงวัตถุประสงค์ในการประกอบธุรกิจของกิจการ รวมทั้งไม่มีแผนที่จะขยายหรือชะลอการลงทุนในกิจการ รวมทั้ง ผู้ขอผ่อนผันจะให้การสนับสนุนต่อแผนการปรับโครงสร้างหนี้และเงินทุนของ TAA อย่างเต็มที่ ทั้งนี้ คณะกรรมการบริษัทฯ จะเป็นผู้อนุมัติตัดสินใจในขั้นสุดท้ายในการลงทุนและการบริหารจัดการของกิจการรวมถึงการปรับเปลี่ยนแผนการบริหารจัดการธุรกิจ หรือหารูปแบบการดำเนินธุรกิจเพิ่มเติมในอนาคตตามความเหมาะสมเพื่อให้ธุรกิจของกิจการตอบสนองต่อการเปลี่ยนแปลงด้านเศรษฐกิจ และเพิ่มข้อได้เปรียบทางการแข่งขันของกิจการ ภายใต้ข้อกำหนดของกฎหมายที่เกี่ยวข้อง

5.2.3. ความเห็นของที่ปรึกษาทางการเงินอิสระต่อความขัดแย้งทางผลประโยชน์

จากข้อมูลในแบบ 247-7 ที่ปรึกษาทางการเงินอิสระเห็นว่าบริษัทฯ และกลุ่มบริษัทในเครือของ AAGB ได้มีแนวทางการแก้ปัญหาที่ชัดเจนเกี่ยวกับความขัดแย้งทางผลประโยชน์ อันเกิดจากสัญญาระหว่างผู้ถือหุ้นของ TAA ที่มีอยู่ในปัจจุบันถูกยกเลิกไปตามข้อกำหนดของสัญญา โดย AAA AAGB กิจการ และ TAA จะเข้าทำสัญญากระทำ (Undertaking Agreement) โดยมีเนื้อหาที่เหมือนกันกับข้อความดังกล่าวในสัญญาระหว่างผู้ถือหุ้นของ TAA (Shareholders' Agreement) เพื่อให้หลักการไม่แข่งขันใช้บังคับภายหลังจากที่สัญญาระหว่างผู้ถือหุ้นของ TAA (Shareholders' Agreement) ได้ถูกยกเลิกไปแล้ว ทั้งนี้ สำหรับเรื่องความขัดแย้งทางผลประโยชน์กับกลุ่ม AirAsia X Berhad ("AAX") ซึ่งมีผู้ถือหุ้นกลุ่มเดียวกันกับ AAGB และ AAX เป็นผู้ถือหุ้นร้อยละ 49 ในบริษัท ไทยแอร์เอเชีย เอ็กซ์ จำกัด ("TAAX") โดยการดำเนินธุรกิจของ TAAX ไม่ถือเป็นการแข่งขันทางธุรกิจกับ TAA เนื่องจากมีความแตกต่างกันของเส้นทางการบิน ซึ่งทำให้ลูกค้าของ TAA และ TAAX แยกจากกันตามเป้าหมายการเดินทาง

5.2.4. ความเห็นของที่ปรึกษาทางการเงินอิสระต่อการปรับโครงสร้างองค์กร แผนการบริหารจัดการหรือจ้างบุคลากร

จากข้อมูลในแบบ 247-7 ที่ปรึกษาทางการเงินอิสระเห็นว่าผู้ขอผ่อนผันมีแผนที่จะส่งตัวแทนเข้าเป็นกรรมการของกิจการจำนวน 3 ท่าน (เพิ่มจาก 9 ท่าน รวมเป็น 12 ท่าน) ซึ่งไม่เป็นไปตามสัดส่วนการถือหุ้นของผู้ขอผ่อนผันในกิจการ เนื่องจากมีข้อจำกัดตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 และที่แก้ไขเพิ่มเติม รวมถึงกฎหมายลำดับรองที่เกี่ยวข้อง ("พรบ. การเดินอากาศ") ซึ่งกำหนดให้กิจการต้องมีกรรมการเป็นคนไทยอย่างน้อย 2 ใน 3 ของกรรมการทั้งหมดของกิจการ รวมทั้งจะเปลี่ยนแปลงกรรมการผู้ที่มีอำนาจกระทำแทนของกิจการ เพื่อให้สอดคล้องกับโครงสร้างการถือหุ้นและโครงสร้างกรรมการของกิจการที่เปลี่ยนแปลงไปภายหลังจากการเข้าถือหุ้นของกิจการโดยผู้ขอผ่อนผัน ตามที่ปรากฏในรายละเอียดรายชื่อคณะกรรมการภายหลังการได้มาซึ่งหลักทรัพย์ตามข้อ 8 ของแบบ 247-7 โดยผู้ขอผ่อนผันอาจเสนอให้มีการเปลี่ยนแปลงกรรมการ และ/หรือผู้บริหารของกิจการตามความเหมาะสม ไม่ว่าจะเป็นการพิจารณาแต่งตั้งเพิ่มเติม หรือเปลี่ยนแปลงกรรมการ ผู้บริหาร และ/หรือ บุคลากรที่มีความรู้ความสามารถตามความเหมาะสม โดยจะคำนึงถึงปัจจัยต่าง ๆ เพื่อผลประโยชน์ของกิจการ

ทั้งนี้ ในปัจจุบัน ผู้ขอผ่อนผันไม่มีตัวแทนที่ดำรงตำแหน่งในกิจการ

5.2.5. ความเห็นของที่ปรึกษาทางการเงินอิสระต่อแผนการจำหน่ายทรัพย์สินหลักของกิจการและบริษัทย่อย

จากข้อมูลในแบบ 247-7 ที่ปรึกษาทางการเงินอิสระเห็นว่าผู้ขอผ่อนผันไม่มีแผนที่จะดำเนินการให้กิจการมีการจำหน่ายไปซึ่งสินทรัพย์ของกิจการและ/หรือบริษัทย่อย อย่างไรก็ตาม แผนดังกล่าวอาจเปลี่ยนแปลงได้ตามความเหมาะสมของสภาพเศรษฐกิจในอนาคต โดยหากมีความจำเป็นที่มีการได้มา หรือจำหน่ายไปซึ่งสินทรัพย์ของกิจการและ/หรือบริษัทย่อย ผู้ขอผ่อนผันจะดำเนินการให้กิจการปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง

ทั้งนี้ ตามแผนการปรับโครงสร้าง ภายหลังจากที่กิจการได้ออกและเสนอขายหุ้นสามัญเพิ่มทุนแก่บุคคลในวงจำกัด การออกและเสนอขายหุ้นสามัญเพิ่มทุนแก่ผู้ถือหุ้นตามสัดส่วนการถือหุ้น (Rights Offering) รวมทั้งการออกหุ้นกู้แปลงสภาพในครั้งนี้เสร็จสิ้น กิจการจะเข้าซื้อหุ้น TAA ที่เหลือทั้งหมดร้อยละ 30.8 จากบุคคลที่ไม่เกี่ยวข้องกัน เพื่อเป็นเจ้าของหุ้น TAA เกือบทั้งสิ้น

5.2.6. ความเห็นของที่ปรึกษาทางการเงินอิสระต่อแผนการปรับโครงสร้างทางการเงิน

จากข้อมูลในแบบ 247-7 ที่ปรึกษาทางการเงินอิสระเห็นว่าผู้ขอผ่อนผันไม่มีแผนการปรับโครงสร้างการเงินของกิจการอย่างมีนัยสำคัญแต่อย่างใด อย่างไรก็ตามหากการดำเนินธุรกิจต่อไปนั้น จำเป็นต้องพิจารณาหาแหล่งเงินทุนเพิ่มเติมเพื่อสนับสนุนแผนธุรกิจ กิจการอาจพิจารณาหาแหล่งเงินทุนเพิ่มเติมจากแหล่งต่าง ๆ เช่น การกู้ยืมเงินจากสถาบันการเงิน เพื่อให้เป็นไปตามแผนธุรกิจที่เกี่ยวข้อง

นอกจากนี้ การดำเนินการตามแผนการปรับโครงสร้างในครั้งนี้ จะช่วยให้กิจการมีสภาพคล่องเหลือจากการเพิ่มทุน (หุ้นใหม่และหุ้นกู้แปลงสภาพ) ในครั้งนี้จำนวน 6,200 ล้านบาท ซึ่งกิจการจะพิจารณาเพิ่มทุนใน TAA และ/หรือให้กู้ยืมแก่ TAA ภายหลังจากที่กิจการเป็นผู้ถือหุ้นใน TAA ร้อยละ 100 เพื่อเสริมสภาพคล่องให้แก่ TAA เพื่อให้ TAA ใช้เป็นเงินทุนหมุนเวียน เพื่อชำระค่าใช้จ่ายต่าง ๆ เกี่ยวกับเครื่องบิน และค่าตอบแทนพนักงาน ซึ่งคาดว่าจะเงินจำนวนดังกล่าวจะเพียงพอสำหรับค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ที่จำเป็นภายในเวลา 18 – 24 เดือนข้างหน้า

5.2.7. ความเห็นของที่ปรึกษาทางการเงินอิสระต่อแผนการดำรงสถานะเป็นบริษัทจดทะเบียน

จากข้อมูลในแบบ 247-7 ที่ปรึกษาทางการเงินอิสระเห็นว่า ผู้ขอผ่อนผันไม่มีแผนการเปลี่ยนแปลงการดำรงสถานะการเป็นบริษัทจดทะเบียนของกิจการแต่อย่างใด โดยภายหลังจากที่ผู้ขอผ่อนผันได้มาซึ่งหลักทรัพย์จากการเพิ่มทุนในครั้งนี้ กิจการจะยังคงดำรงสถานะเป็นบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยเช่นเดิมและมีลักษณะการประกอบธุรกิจโดยการลงทุนในบริษัทอื่น (Holding company) ซึ่งจะถือหุ้นร้อยละ 100 ใน TAA ซึ่งเป็นบริษัทที่ประกอบธุรกิจ (Operating company)

5.2.8. ความเห็นของที่ปรึกษาทางการเงินอิสระต่อนโยบายการจ่ายเงินปันผล

จากข้อมูลในแบบ 247-7 ที่ปรึกษาทางการเงินอิสระเห็นว่า ผู้ขอผ่อนผันไม่มีนโยบายเปลี่ยนแปลงการจ่ายเงินปันผลของกิจการ

5.3. ผลกระทบทางด้านบัญชีภายหลังจากการออกและเสนอขายหุ้นสามัญเพิ่มทุนและหุ้นกู้แปลงสภาพให้แก่บุคคลในวงจำกัด

การเสนอขายหุ้นสามัญเพิ่มทุนและหุ้นเพิ่มทุนรองรับหุ้นกู้แปลงสภาพให้แก่บุคคลในวงจำกัด ซึ่งรวมถึงผู้ขอผ่อนผัน เป็นรายการจ่ายโดยใช้หุ้นเป็นเกณฑ์ ตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินว่าด้วยการจ่ายโดยใช้หุ้นเป็นเกณฑ์ (share-based payment) อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ ได้ประเมินมูลค่ามูลค่ายุติธรรมต่อหุ้นของบริษัทฯ และเห็นว่าราคาเสนอขายหุ้นที่ 1.75 บาทต่อหุ้นสอดคล้องกับมูลค่ายุติธรรมต่อหุ้นของบริษัทฯ เนื่องจากราคาเสนอขายหุ้นที่ 1.75 บาทต่อหุ้นเป็นราคาที่กำหนดให้ใช้ในการทำธุรกรรมปรับโครงสร้างทั้งหมด ทั้งในการขายหุ้นเพิ่มทุนและหุ้นเพิ่มทุนรองรับหุ้นกู้แปลงสภาพให้แก่บุคคลในวงจำกัด และการขายหุ้นเพิ่มทุนให้กับผู้ถือหุ้นเดิมตามสัดส่วน ซึ่งบริษัทฯ ได้หารือกับผู้สอบบัญชีของบริษัทฯ แล้วโดยผู้สอบบัญชีมีความเห็นสอดคล้องกับความเห็นของบริษัทฯ ดังนั้น บริษัทฯ ไม่ต้องบันทึกค่าใช้จ่ายโดยใช้หุ้นเป็นเกณฑ์

นอกจากนี้ ในเรื่องการเข้าทำรายการระหว่างกัน ปัจจุบัน บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีการทำรายการระหว่างกันกับกลุ่มผู้ถือหุ้นใหญ่ของผู้ AAA ซึ่งเป็นไปตามธุรกิจปกติของบริษัทฯ และบริษัทย่อย และกลุ่มผู้ถือหุ้นใหญ่ของผู้ AAA เช่น การรับรายได้ค่าโดยสารแทนกัน รายการเงินทดรองจ่ายแทนกัน ดอกเบี้ยรับ/จ่ายจากการชำระคืนเงินระหว่างกันล่าช้า ค่าเช่าเครื่องบินและเครื่องยนต์เครื่องบิน ค่าซ่อมแซมบำรุงรักษาเครื่องบิน ค่าธรรมเนียมการจองบัตรโดยสารเครื่องบิน (Booking fee) การซื้อสินค้าและอุปกรณ์ ค่าบริการจัดการ ส่วนแบ่งขาดทุนจากสัญญาแลกเปลี่ยนราคาน้ำมัน ค่าฝึกอบรมนักบิน ค่าเครื่องหมายการค้า รายได้ค่าบริการจัดการจากค่าเบี้ยประกันภัย ค่าบริหารทางด้านบัญชี/การบริหารบุคลากร/การจัดการสารสนเทศ ค่าโปรแกรมสิทธิพิเศษแก่ลูกค้า ค่าซื้อสินค้า งานบริการด้านความปลอดภัย ค่าใช้จ่ายด้านการตลาด งานบริการภาคพื้น รายได้ค่าโฆษณา เป็นต้น โดยในงวด

ปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2563 และในงวดหกเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2564 กิจการและ TAA มีมูลค่ารายการระหว่างกันกับกลุ่มผู้ถือหุ้นใหญ่ของผู้ผ่อนผัน (“กลุ่มแอร์เอเชีย”) แสดงในข้อ 5.4 โดย AAA ไม่มีแผนการเปลี่ยนแปลงนโยบายในอนาคตในการเข้าทำรายการระหว่างกันซึ่งกิจการกำหนดไว้แต่เดิมอย่างมีนัยสำคัญ

อย่างไรก็ตาม เพื่อประโยชน์สูงสุดของกิจการ ผู้ผ่อนผันจะร่วมกันกับกิจการ ในการพิจารณาทบทวนหรือปรับเปลี่ยนวัตถุประสงค์ แผนธุรกิจ แผนการขยาย/ชะลอการลงทุน โครงสร้างองค์กร การได้มาหรือจำหน่ายทรัพย์สินหลักของกิจการหรือบริษัทย่อย แผนการปรับโครงสร้างทางการเงิน นโยบายการจ่ายเงินปันผลของกิจการตามที่จำเป็นและเหมาะสม รวมทั้งในกรณีที่มีการเปลี่ยนแปลงอย่างมีนัยสำคัญทางสถานภาพทางการเงินหรือสถานะทางธุรกิจของกิจการ หรือการเปลี่ยนแปลงที่จำเป็นอื่น ๆ ผู้ผ่อนผันจะพิจารณาทบทวนและปรับปรุงนโยบายการดำเนินธุรกิจของกิจการเพื่อให้มีความเหมาะสมกับการดำเนินงานและฐานะทางการเงินของกิจการ เพื่อหลีกเลี่ยงผลกระทบใด ๆ ที่จะกระทบกับการดำเนินงานของกิจการ ตลอดจนเพิ่มประสิทธิภาพและศักยภาพในการแข่งขันของกิจการในอนาคต

ทั้งนี้ ในกรณีที่ผู้ผ่อนผันจะดำเนินการใด ๆ ที่เป็นการเปลี่ยนแปลงที่มีนัยสำคัญแตกต่างจากที่ระบุไว้ในข้อ 5.2.1 ถึง 5.2.7 ข้างต้น ผู้ผ่อนผันจะดำเนินการให้ได้รับการอนุมัติจากที่ประชุมคณะกรรมการ และ/หรือที่ประชุมผู้ถือหุ้นของกิจการ และได้รับการอนุมัติอื่น ๆ ที่จำเป็น (แล้วแต่กรณี) เพื่อให้เป็นไปตามข้อบังคับ กฎหมาย และกฎเกณฑ์ต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องและมีผลบังคับใช้ในขณะนั้นต่อไป

ภายหลังการออกหุ้นเพิ่มทุน PP RO และ CB บริษัทฯ จะได้รับเงินเพิ่มทุนเป็นจำนวน 8,800 ล้านบาท 3,000 ล้านบาท และ 2,200 ล้านบาท ตามลำดับ รวมเป็นจำนวน 14,000 ล้านบาท โดยภายหลังการเพิ่มทุนนั้น บริษัทฯ มีแผนชำระคืนชำระคืนหนี้แก่กลุ่ม AAGB จำนวนประมาณ 3,900 ล้านบาท ทั้งนี้ งบการเงินของบริษัทฯ จะมีการเปลี่ยนแปลงอย่างมีนัยสำคัญ โดยมีรายละเอียดดังนี้

งบแสดงฐานะการเงิน

หน่วย: ล้านบาท	ก่อน	หลัง
	ไตรมาส 2 ปี 2564	ไตรมาส 2 ปี 2564
สินทรัพย์		
สินทรัพย์หมุนเวียน		
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	233.53	10,333.53 ^{1/}
ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น	267.05	267.05
ลูกหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน	863.60	863.60
สินค้าคงเหลือ	214.47	214.47
สินทรัพย์ภาษีเงินได้ของงวดปัจจุบัน	18.69	18.69
ค่าใช้จ่ายจ่ายล่วงหน้า	110.92	110.92
สินทรัพย์ตราสารอนุพันธ์	6.64	6.64
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	-	-
รวมสินทรัพย์หมุนเวียน	1,714.91	11,814.91
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน		
สินทรัพย์ทางการเงินไม่หมุนเวียนอื่น	886.45	886.45
สินทรัพย์ตราสารอนุพันธ์	10.12	10.12
เงินลงทุนระยะยาว	-	-
เงินสำรองบำรุงรักษาเครื่องบิน	5,623.66	5,623.66
ที่ดิน เครื่องบิน ส่วนปรับปรุงอาคารเช่าและอุปกรณ์	5,899.45	5,899.45
สินทรัพย์สิทธิการใช้	26,624.01	26,624.01
สินทรัพย์ไม่มีตัวตน	14,866.90	14,866.90
อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน	151	151
ค่าความนิยม	8,824.83	8,824.83

หน่วย: ล้านบาท	ก่อน	หลัง
	ไตรมาส 2 ปี 2564	ไตรมาส 2 ปี 2564
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น	-	-
รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน	62,886.42	62,886.42
รวมสินทรัพย์	64,601.33	74,701.33
หนี้สิน		
หนี้สินหมุนเวียน		
เงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงิน	1,383.38	1,383.38
เจ้าหนี้การค้า	813.48	813.48
เจ้าหนี้อื่น	391.57	391.57
เจ้าหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน	4,549.93	649.93 ^{2/}
เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน - ส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	459.91	459.91
หุ้นกู้ระยะยาว - ส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	1,799.76	1,799.76
หนี้สินตามสัญญาเช่า - ส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	7,829.49	7,829.49
หนี้สินตามสัญญาเช่าการเงิน - ส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	-	-
รายได้รับล่วงหน้า	2,431.07	2,431.07
ภาษีเงินได้ค้างจ่าย	1.09	1.09
ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย	1,946.49	1,946.49
หนี้สินตราสารอนุพันธ์	73.90	73.90
หนี้สินหมุนเวียนอื่น	-	-
รวมหนี้สินหมุนเวียน	21,680.05	21,680.05
หนี้สินไม่หมุนเวียน		
เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน - สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	3,599.12	3,599.12
หุ้นกู้ระยะยาว - สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	999.01	999.01
หนี้สินตามสัญญาเช่า - สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	24,374.49	24,374.49
หนี้สินตามสัญญาเช่าการเงิน - สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	-	-
สำรองผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงาน	915.29	915.29
หนี้สินตราสารอนุพันธ์	289.48	289.48
หนี้สินภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี	1,652.14	1,652.14
รวมหนี้สินไม่หมุนเวียน	31,829.52	31,829.52
รวมหนี้สิน	53,509.57	49,609.57
ส่วนของผู้ถือหุ้น		
ทุนเรือนหุ้น		
ทุนจดทะเบียน		
หุ้นสามัญ 4,850,000,000 หุ้น มูลค่าหุ้นละ 0.1 บาท	485.00	1,285.00 ^{3/}
ทุนที่ออกชำระแล้ว		
หุ้นสามัญ 4,850,000,000 หุ้น มูลค่าหุ้นละ 0.1 บาท	485.00	1,285.00 ^{3/}
ส่วนเกินมูลค่าหุ้นสามัญ	2,599.81	15,799.81 ^{4/}
กำไรสะสม		

หน่วย: ล้านบาท	ก่อน	หลัง
	ไตรมาส 2 ปี 2564	ไตรมาส 2 ปี 2564
จัดสรรแล้ว - สํารองตามกฎหมาย	48.50	48.50
ยังไม่ได้จัดสรร	7,780.70	8,052.86 ^{5/}
องค์ประกอบอื่นของส่วนของผู้ถือหุ้น	(94.41)	(94.41)
ส่วนของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ	10,819.60	25,091.76
ส่วนของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมของบริษัทย่อย	272.16	- ^{5/}
รวมส่วนของผู้ถือหุ้น	11,091.76	25,091.76
รวมหนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น	64,601.33	74,701.33

ที่มา : บริษัทฯ

หมายเหตุ :

- 1/ เงินสดรับเพิ่มขึ้นจากเงินเพิ่มทุนรวมเป็นจำนวน 14,000 ล้านบาท และลดลงในภายหลังจากการชำระคืนหนี้สินคงค้างกับกลุ่มบริษัทของ AAGB จำนวน 3,900 ล้านบาท
- 2/ เจ้าหน้าที่กิจการที่เกี่ยวข้องกันลดลงจากการชำระคืนหนี้สินคงค้างกับกลุ่มบริษัทของ AAGB จำนวน 3,900 ล้านบาท
- 3/ ทุนจดทะเบียนและชำระแล้วของบริษัทฯ เพิ่มขึ้นจาก 1) การจัดสรรหุ้นสามัญเพิ่มทุนให้แก่บุคคลในวงจำกัด (PP) จำนวน 5,028,571,429 หุ้น 2) การจัดสรรหุ้นสามัญเพิ่มทุนตามสัดส่วนการถือหุ้น จำนวน 1,714,285,714 หุ้น และ 3) การออกหุ้นสามัญเพิ่มทุนจากการแปลงสภาพของหุ้นกู้แปลงสภาพซึ่งเสนอขายให้แก่บุคคลในวงจำกัด (PP) จำนวน 1,257,142,857 โดยมีราคาพาร์ที่หุ้นละ 0.1 บาท
- 4/ ส่วนเกินมูลค่าหุ้นสามัญเพิ่มขึ้นจากเสนอขาย 1) หุ้นสามัญเพิ่มทุนให้แก่บุคคลในวงจำกัด (PP) จำนวน 5,028,571,429 หุ้น และ 2) หุ้นสามัญเพิ่มทุนตามสัดส่วนการถือหุ้น จำนวน 1,714,285,714 หุ้น และ 3) หุ้นสามัญเพิ่มทุนจากการแปลงสภาพของหุ้นกู้แปลงสภาพซึ่งเสนอขายให้แก่บุคคลในวงจำกัด (PP) จำนวน 1,257,142,857 ในราคาเสนอขายที่ 1.75 บาทต่อหุ้น โดยมีราคาพาร์ที่หุ้นละ 0.1 บาท
- 5/ ส่วนของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมของบริษัทย่อยจะถูกสะท้อนในกำไรสะสมที่ยังไม่ได้จัดสรรของบริษัทฯ จากการที่ภายหลังการปรับโครงสร้าง บริษัทฯ จะมีสัดส่วนการถือหุ้นใน TAA เป็นร้อยละ 100

ทั้งนี้ ภายหลังการปรับโครงสร้างจะส่งผลให้กิจการเป็นผู้ถือหุ้นร้อยละ 100 ใน TAA ซึ่งก่อให้เกิดผลดีแก่กิจการในแง่ของการรับรู้ผลประโยชน์ของกิจการโดยหากสถานการณ์การแพร่ระบาดของ COVID-19 คลี่คลาย และมีการเดินทางและการท่องเที่ยวกลับมาเป็นปกติ จะส่งผลให้ผลประโยชน์ของ TAA กลับมาเติบโต และกิจการสามารถรับรู้ผลประโยชน์ดังกล่าวได้เต็มจำนวน อย่างไรก็ตาม หากพิจารณาผลประโยชน์ของกิจการ และ TAA ในงวดปี 2563 และงวดหกเดือนปี 2564 จะมีกำไร (ขาดทุน) ต่อส่วนของผู้ถือหุ้นของกิจการก่อนและหลังการปรับโครงสร้างเป็นดังตารางในข้อ 5.2.1. (4)

5.4. รายการระหว่างกัน

จากข้อมูลในแบบ 247-7 ปัจจุบัน กิจการและบริษัทย่อย มีการทำรายการระหว่างกันกับกลุ่มผู้ถือหุ้นใหญ่ของผู้ขอผ่อนผัน ซึ่งเป็นไปตามธุรกิจปกติของกิจการและกลุ่มผู้ถือหุ้นใหญ่ของผู้ขอผ่อนผัน เช่น การรับรายได้ค่าโดยสารแทนกัน รายการเงินทดรองจ่ายแทนกัน ดอกเบี้ยรับ/จ่ายจากการชำระคืนเงินระหว่างกันล่าช้า ค่าเช่าเครื่องบินและเครื่องยนต์เครื่องบิน ค่าซ่อมแซมบำรุงรักษาเครื่องบิน ค่าธรรมเนียมการจองบัตรโดยสารเครื่องบิน (Booking fee) การซื้อสินค้าและอุปกรณ์ ค่าบริการจัดการ ส่วนแบ่งขาดทุนจากสัญญาแลกเปลี่ยนราคาน้ำมัน ค่าฝึกอบรมนักบิน ค่าเครื่องหมายการค้า รายได้ค่าบริการจัดการจากค่าเบี้ยประกันภัย ค่าบริหารทางด้านบัญชี/การบริหารบุคลากร/การจัดการสารสนเทศ ค่าโปรแกรมสิทธิพิเศษแก่ลูกค้า ค่าซื้อสินค้า งานบริการด้านความปลอดภัย ค่าใช้จ่ายด้านการตลาด งานบริการภาคพื้น รายได้ค่าโฆษณา เป็นต้น โดยในงวดปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2563 และในงวดหกเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2564 กิจการและ TAA มีมูลค่ารายการระหว่างกันกับกลุ่มผู้ถือหุ้นใหญ่ของผู้ขอผ่อนผัน (“กลุ่มแอร์เอเชีย”) เป็นดังนี้

1. การรับรายได้ค่าโดยสารแทนกันภายในกลุ่มแอร์เอเชีย

ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (ล้านบาท)		เหตุผลและความจำเป็น
	ปี 2564 (6 เดือน)	ปี 2563 (12 เดือน)	
การรับรายได้ค่าโดยสารแทนกันภายในกลุ่มแอร์เอเชีย เกิดเฉพาะกรณีที่ลูกค้าชำระค่าโดยสารเป็นเงินสกุลต่างประเทศผ่านระบบรับชำระเงินธนาคาร (Payment Gateway) เช่น การชำระค่าที่นั่งทางอินเทอร์เน็ต และจากลูกค้าที่ชำระเงินผ่านเคาน์เตอร์ขายบัตรโดยสาร เป็นต้น			ไทยแอร์เอเชีย ใช้ระบบการจองและจำหน่ายบัตรโดยสารร่วมกันกับกลุ่มแอร์เอเชีย เพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่ผู้โดยสารในการจองบัตรโดยสารสำหรับเที่ยวบินในเครือข่ายเส้นทางบินของกลุ่มแอร์เอเชียผ่านเว็บไซต์ แอร์เอเชีย หรือเคาน์เตอร์และตัวแทนจำหน่ายบัตรโดยสารของบริษัทในกลุ่มแอร์เอเชีย ทำให้มีการรับค่าโดยสารแทนกัน ซึ่งจะเกิดขึ้นเฉพาะกรณีการรับเงินสกุลต่างประเทศ เนื่องจากข้อจำกัดของระบบรับชำระเงินของธนาคารผู้ให้บริการ (Payment Gateway) ที่ยังไม่รองรับการโอนค่าโดยสารไปยังบริษัทที่มีรายได้จากการให้บริการเส้นทางบินนั้น
รายได้ค่าโดยสารที่รับแทนไทยแอร์เอเชีย	333.73	2,496.70	<u>การกำหนดราคา</u> ส่งมอบหรือได้รับค่าโดยสารที่รับแทนกันตามมูลค่าที่เกิดขึ้นจริง
ลูกหนี้รับแทน	595.66	806.66	<u>การชำระเงิน:</u> ภายใน 30 วัน
รายได้ค่าโดยสารที่ไทยแอร์เอเชียรับแทน	16.03	1,813.76	<u>ลักษณะรายการในอนาคต:</u> รายการรับค่าโดยสารแทนดังกล่าวยังคงมีต่อเนื่อง โดยเป็นรายการธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขทางการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะ กรรมการบริษัทและคณะกรรมการตรวจสอบ
เจ้าหนี้รับแทน	173.88	527.12	

2. รายการเงินทดรองจ่ายแทนกันภายในกลุ่มแอร์เอเชีย

ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (ล้านบาท)		เหตุผลและความจำเป็น
	ปี 2564 (6 เดือน)	ปี 2563 (12 เดือน)	
รายการเงินทดรองจ่ายแทนกันในกลุ่มแอร์เอเชีย ที่เกิดจากค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการให้บริการในอาคารสนามบินและในลานจอด ค่าภาษีสนามบิน ค่าธรรมเนียมนำร่อง ค่าเคาน์เตอร์เช็คอิน ค่าสะพาน			เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารงานและการจัดการร่วมกันภายในกลุ่มแอร์เอเชีย บริษัทในกลุ่มที่เปิดบริการเส้นทางบินในสนามบินนั้นเป็นรายแรกจะเป็นผู้ทำสัญญากับสนามบินหรือผู้ที่เกี่ยวข้อง และทำการสำรองค่าใช้จ่ายไปก่อน นอกจากนี้ ยังมีค่าใช้จ่ายร่วมกันทางการตลาดและส่งเสริมการขายที่เกี่ยวข้องกับเส้นทางบิน ค่าฝึกอบรมพนักงาน

ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (ล้านบาท)		เหตุผลและความจำเป็น
	ปี 2564 (6 เดือน)	ปี 2563 (12 เดือน)	
เทียบเครื่องบิน ค่าธรรมเนียมศุลกากร ค่าตรวจคนเข้าเมืองและควบคุมโรค เป็นต้น รวมทั้งค่าใช้จ่ายการตลาด ค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับพนักงาน ค่าฝึกอบรมพนักงาน ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ เงินไทยแอร์เอเชียทดรองจ่ายแทนลูกหนี้ที่ตรงจ่าย เงินทดรองจ่ายแทนไทยแอร์เอเชีย เจ้าหนี้ที่ตรงจ่าย	165.97 578.17 327.51 605.61	514.14 434.28 453.99 238.57	ค่าใช้จ่ายในการใช้เทคโนโลยีสารสนเทศที่มีการใช้ประโยชน์ร่วมกัน และดำเนินการเรียกเก็บค่าใช้นั้นกับบริษัทในกลุ่มตามอัตราการใช้งานจริง การกำหนดราคา: การเรียกเก็บเงินหรือการจ่ายชำระเงินที่มีการทดรองจ่ายแทนกันจะเรียกเก็บหรือจ่ายชำระในราคาตามที่ได้มีการจ่ายเงินแทนจริงหรือจากการ บันส่วนระหว่างบริษัทร่วมทุนในอัตราส่วนที่ตกลงร่วมกัน การชำระเงิน: ภายใน 30 วัน ลักษณะรายการในอนาคต: รายการดังกล่าวจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง ซึ่งโดยเป็นการดำเนินธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขทางการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะ กรรมการบริษัท และคณะกรรมการตรวจสอบ

3. รายการดอกเบี้ยรับและดอกเบี้ยจ่ายระหว่างกันภายในกลุ่มแอร์เอเชีย

ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (ล้านบาท)		เหตุผลและความจำเป็น
	ปี 2564 (6 เดือน)	ปี 2563 (12 เดือน)	
รายการดอกเบี้ยรับและดอกเบี้ยจ่ายระหว่างกันในกลุ่มแอร์เอเชีย เป็นดอกเบี้ยที่คิดระหว่างกันกรณีที่บริษัทภายในกลุ่มแอร์เอเชียชำระหนี้สุทธิล่าช้าเกินกว่า 30 วันจากวันที่ตามใบแจ้งหนี้ ดอกเบี้ยรับค้างรับปลายงวด	0.43	0.40	ไทยแอร์เอเชีย และบริษัทในกลุ่มแอร์เอเชียมีการคิดดอกเบี้ยระหว่างกันจากยอดค้างชำระโดยในแต่ละสิ้นเดือน ไทยแอร์เอเชีย และบริษัทในกลุ่มแอร์เอเชียจะคำนวณหนี้ที่เกิดขึ้นระหว่างกันและจ่ายชำระหนี้จากยอดสุทธิของแต่ละบริษัทหากมีการชำระหนี้ล่าช้ากว่ากำหนด (ภายใน 30 วันนับจากวันที่ตามใบแจ้งหนี้) อัตราดอกเบี้ย: อัตราดอกเบี้ยรับและดอกเบี้ยจ่ายที่คิดระหว่างกันในกลุ่มแอร์เอเชียเป็นอัตราเดียวกัน ซึ่งเป็นอัตราดอกเบี้ยที่เป็นต้นทุนทางการเงินเฉลี่ยของ AAB ประมาณร้อยละ 6 ต่อปี การชำระเงิน: ภายใน 30 วัน

ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (ล้านบาท)		เหตุผลและความจำเป็น
	ปี 2564 (6 เดือน)	ปี 2563 (12 เดือน)	
			ลักษณะรายการในอนาคต: รายการดังกล่าวจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง โดยเป็นรายการธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขทางการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการตรวจสอบ

4. ค่าเช่าเครื่องบินและเครื่องยนต์เครื่องบิน

ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (ล้านบาท)		เหตุผลและความจำเป็น
	ปี 2564 (6 เดือน)	ปี 2563 (12 เดือน)	
ไทยแอร์เอเชีย เช่าเครื่องบินที่ใช้ในการประกอบธุรกิจการบินรวมทั้งสิ้น 14 ลำ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 จากบริษัทในกลุ่มแอร์เอเชีย ซึ่งเป็นสัญญาเช่าดำเนินงาน ค่าเช่าเครื่องบินและเครื่องยนต์เครื่องบิน เจ้าหน้าที่เช่าเครื่องบินและเครื่องยนต์เครื่องบิน สิทธิประโยชน์ไม่หมุนเวียนอื่น – เงินมัดจำค่าเช่าเครื่องบินและเครื่องยนต์เครื่องบิน	716.34 1,898.27 235.77	1,674.31 944.14 215.78	ไทยแอร์เอเชีย เช่าเครื่องบินและเครื่องยนต์เครื่องบินเพื่อใช้ในการประกอบธุรกิจจากบริษัทในกลุ่มแอร์เอเชีย เนื่องจากจัดหาเครื่องบินและเครื่องยนต์เครื่องบิน จะดำเนินการแบบรวมศูนย์ โดยการรวบรวมจำนวนเครื่องบินและเครื่องยนต์เครื่องบินทั้งหมดที่กลุ่มแอร์เอเชียต้องการใช้และสั่งซื้อในคราวเดียว (Pooling Purchase) เพื่อเพิ่มอำนาจในการต่อรองกับผู้ผลิต การกำหนดอัตราค่าเช่า: ค่าเช่าเครื่องบินต่อลำเป็นอัตราคงที่สกุลเงินดอลลาร์สหรัฐอเมริกา กำหนดจ่ายเป็นรายเดือน อายุสัญญา 12 ปี โดยค่าเช่าเครื่องบินระหว่าง กลุ่มแอร์เอเชียกับ บจ.ไทยแอร์เอเชีย อ้างอิงได้กับอัตราค่าเช่าเฉลี่ยในอุตสาหกรรม การชำระเงิน: ภายใน 30 วัน ลักษณะรายการในอนาคต: รายการเช่าเครื่องบินและเครื่องยนต์เครื่องบินจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง จนกว่าอายุสัญญาเช่าของเครื่องบินแต่ละลำจะครบกำหนดสัญญาเช่า โดยเป็นรายการธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขทางการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการตรวจสอบ ไทยแอร์เอเชีย จะยังคงรายการสั่งซื้อเครื่องบินและเครื่องยนต์เครื่องบินร่วมกันในลักษณะ Pooling Purchase

5. ค่าซ่อมแซมบำรุงรักษาเครื่องบิน

ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (ล้านบาท)		เหตุผลและความจำเป็น
	ปี 2564 (6 เดือน)	ปี 2563 (12 เดือน)	
ไทยแอร์เอเชีย จ่ายค่าซ่อมแซมบำรุงรักษาเครื่องบินให้กับบริษัทในกลุ่มแอร์เอเชีย ผู้ให้เช่าเครื่องบินเพื่อเป็นค่าซ่อมแซมบำรุงรักษาเครื่องบินประเภท D Check หรือการซ่อมใหญ่ซึ่งเป็นไปตามสัญญาเช่าเครื่องบิน			เนื่องจากสัญญาเช่าดำเนินงานเครื่องบิน กำหนดให้ ไทยแอร์เอเชีย ต้องทำการซ่อมแซมบำรุงรักษาเครื่องบินที่เช่าและกำหนดเงื่อนไขในการส่งมอบเครื่องบินที่เช่าคืน โดยเงื่อนไขดังกล่าวกำหนดว่าเครื่องบินที่เช่าจะต้องได้รับการซ่อมแซมบำรุงรักษาก่อนส่งคืนเมื่อครบกำหนดตามสัญญา ซึ่งเป็นปกติของสัญญาเช่าเครื่องบิน
ค่าซ่อมแซมบำรุงรักษาเครื่องบิน	222.57	1,157.08	การกำหนดอัตราค่าซ่อมแซมบำรุงรักษา: ค่าซ่อมแซมบำรุงรักษาเครื่องบินเป็นอัตราคงที่สกุลเงินดอลลาร์สหรัฐอเมริกาต่อเวลา /รอบการใช้งานเครื่องบิน โดยกำหนดจ่ายเป็นรายเดือน ซึ่งอ้างอิงได้กับราคาคาตลาดในอุตสาหกรรม
เจ้าหน้าที่ค่าซ่อมแซมบำรุงรักษาเครื่องบิน	1,200.98	910.45	การชำระเงิน: ภายใน 30 วัน
ลูกหนี้ค่าซ่อมแซมบำรุงรักษาเครื่องบินขอคืน / เงินสำรองบำรุงรักษาเครื่องบิน	6,280.92	6,338.10	ลักษณะรายการในอนาคต: รายการค่าซ่อมแซมบำรุงรักษาเครื่องบินจะยังคงมีอย่างต่อเนื่องจนกว่าอายุสัญญาเช่าและบำรุงรักษาเครื่องบินแต่ละลำจะครบกำหนดสัญญา โดยเป็นรายการธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขทางการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการตรวจสอบ

6. รายการค่าธรรมเนียมการจองบัตรโดยสารเครื่องบิน (Booking Fee)

ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (ล้านบาท)		เหตุผลและความจำเป็น
	ปี 2564 (6 เดือน)	ปี 2563 (12 เดือน)	
ไทยแอร์เอเชีย จ่ายค่าธรรมเนียมการจองบัตรโดยสารเครื่องบิน (Booking Fee) ให้กับบริษัทในกลุ่มแอร์เอเชีย			ไทยแอร์เอเชีย ใช้ระบบการบริหารจัดการการจองและจำหน่ายบัตรโดยสารเครื่องบินร่วมกันกับของกลุ่มแอร์เอเชีย เช่นเดียวกับสายการบินอื่นในกลุ่มแอร์เอเชีย บริษัทในกลุ่มแอร์เอเชียเข้าเป็นคู่สัญญาในลักษณะของกลุ่มบริษัทกับ Navitaire ซึ่งเป็นผู้ให้บริการระบบการบริหารจัดการการจองและจำหน่ายบัตรโดยสารเครื่องบินอิสระ โดย บริษัทในกลุ่มแอร์เอเชียจะเรียกเก็บค่าบริการจาก ไทยแอร์เอเชีย จากจำนวนการใช้งานในอัตราเท่ากับ Navitaire เรียกเก็บ
ค่าธรรมเนียมการจองบัตรโดยสาร	-	127.04	การกำหนดค่าธรรมเนียมการจองบัตรโดยสาร:
เจ้าหน้าที่ค่าธรรมเนียมการจองบัตรโดยสาร	12.00	93.70	อัตราค่าธรรมเนียมการจองบัตรโดยสารเป็นอัตราคงที่ต่อจำนวนผู้โดยสารที่บิน กำหนดจ่ายเป็นรายเดือน และเป็นอัตราที่ไม่เกินกว่าที่ระบุไว้ในสัญญา

ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (ล้านบาท)		เหตุผลและความจำเป็น
	ปี 2564 (6 เดือน)	ปี 2563 (12 เดือน)	
			การชำระเงิน: ภายใน 30 วัน ลักษณะรายการในอนาคต: รายการค่าธรรมเนียมการจองบัตรโดยสารจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง โดยเป็นรายการธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัท และคณะกรรมการตรวจสอบ

7. การซื้อสินค้าและอุปกรณ์

ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (ล้านบาท)		เหตุผลและความจำเป็น
	ปี 2564 (6 เดือน)	ปี 2563 (12 เดือน)	
ไทยแอร์เอเชีย ซื้อสินค้าและอุปกรณ์ได้แก่ อะไหล่เครื่องบิน และสินค้าเพื่อจำหน่ายบนเครื่องบินบางประเภท เป็นต้น จากบริษัทในกลุ่มแอร์เอเชีย ซื้อสินค้าและอุปกรณ์ เจ้าหน้าที่ค่าสินค้าและอุปกรณ์	- 1.96	7.71 3.52	ไทยแอร์เอเชีย ซื้อสินค้าและอุปกรณ์ได้แก่ อะไหล่เครื่องบิน และสินค้าเพื่อจำหน่ายบนเครื่องบินบางประเภท เป็นต้น จากบริษัทในกลุ่มแอร์เอเชีย การจัดหาสินค้าและอุปกรณ์ จะดำเนินการแบบรวมศูนย์ โดยบริษัทในกลุ่มแอร์เอเชีย จะรวบรวมปริมาณความต้องการซื้อทั้งหมดของกลุ่มแอร์เอเชียและสั่งซื้อในคราวเดียว (Pooling Purchase) เพื่อเพิ่มอำนาจในการต่อรองกับผู้จำหน่ายเมื่อมีการสั่งซื้อในปริมาณมาก การกำหนดราคาซื้อขาย: ราคาซื้อขายเป็นราคาเดียวกันกับราคาที่ตกลงกับบุคคลภายนอก การชำระเงิน: ภายใน 30 วัน ลักษณะรายการในอนาคต: รายการดังกล่าวจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง โดยเป็นรายการธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการตรวจสอบ

8. ค่าบริหารจัดการ (Administrative Fee)

ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (ล้านบาท)		เหตุผลและความจำเป็น
	ปี 2564 (6 เดือน)	ปี 2563 (12 เดือน)	
ไทยแอร์เอเชีย จ่าย ค่าบริหารจัดการ (Administrative Fee) ให้แก่บริษัทในกลุ่มแอร์เอเชีย ค่าบริหารจัดการ เจ้าหน้าที่ค่าบริหารจัดการ	7.47 10.31	15.14 10.87	ไทยแอร์เอเชีย จ่ายค่าบริหารจัดการ (Administrative Fee) ให้กับบริษัทในกลุ่มแอร์เอเชีย เพื่อเป็นค่าตอบแทนการให้ความช่วยเหลือที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินธุรกิจการบินของบริษัทซึ่งรวมถึง การสนับสนุนด้านการบริหารจัดการ การจัดสรรพนักงาน การให้คำปรึกษาและการให้ความช่วยเหลืออื่นๆ เกี่ยวกับการดำเนินงาน การกำหนดราคาซื้อขาย: ค่าบริหารจัดการเป็นอัตราคงที่เดือนละ 40,000 ดอลลาร์สหรัฐฯ ต่อเดือน ซึ่งเป็นอัตราที่ตกลงกันตามสัญญาค่าธรรมเนียมการบริหารจัดการ การชำระเงิน: ภายใน 30 วัน ลักษณะรายการในอนาคต: รายการดังกล่าวจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง เป็นไปตามเงื่อนไขที่ระบุไว้ในสัญญา เป็นรายการสนับสนุนธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการตรวจสอบ

9. รายการส่วนแบ่งขาดทุน (ถ้ามี) จากสัญญาแลกเปลี่ยนราคาน้ำมัน

ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (ล้านบาท)		เหตุผลและความจำเป็น
	ปี 2564 (6 เดือน)	ปี 2563 (12 เดือน)	
ไทยแอร์เอเชีย มีส่วนแบ่งขาดทุน (ถ้ามี) จากการป้องกันความเสี่ยงจากความผันผวนของราคาน้ำมัน โดยได้เข้าทำสัญญาป้องกันความเสี่ยงราคาน้ำมันร่วมกับบริษัทในกลุ่มแอร์เอเชีย เพื่อให้ได้ประโยชน์จากอำนาจการต่อรองของกลุ่ม บริษัทจะเป็นผู้ตัดสินใจด้วยตนเองว่าจะเข้าร่วมในการป้องกันความเสี่ยงในแต่ละครั้งหรือไม่ ส่วนแบ่งขาดทุน (ถ้ามี) จากสัญญาแลกเปลี่ยนน้ำมัน	55.02	2,501.23	ไทยแอร์เอเชีย ป้องกันความเสี่ยงจากความผันผวนของราคาน้ำมัน โดยได้เข้าทำสัญญาป้องกันความเสี่ยงราคาน้ำมันร่วมกับบริษัทในกลุ่มแอร์เอเชีย เพื่อให้ได้ประโยชน์จากอำนาจการต่อรองของกลุ่ม บริษัทจะเป็นผู้ตัดสินใจด้วยตนเองว่าจะเข้าร่วมในการป้องกันความเสี่ยงในแต่ละครั้งหรือไม่ การปันส่วนขาดทุน (ถ้ามี): ถ้าไรและขาดทุนที่เกิดจากการป้องกันความเสี่ยงราคาน้ำมันจะถูกปันส่วนไปยังบริษัทในกลุ่มแอร์เอเชียเป็นรายเดือน โดยคำนวณจากสัดส่วนปริมาณการใช้น้ำมันตามงบประมาณการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงของแต่ละบริษัทในกลุ่ม การชำระเงิน: ภายใน 30 วัน ลักษณะรายการในอนาคต:

ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (ล้านบาท)		เหตุผลและความจำเป็น
	ปี 2564 (6 เดือน)	ปี 2563 (12 เดือน)	
เจ้าหนี้ (ลูกหนี้) ส่วนแบ่งขาดทุน(กำไร) จากสัญญาแลกเปลี่ยนน้ำมัน	1,085.91	1,084.05	รายการดังกล่าวจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง โดยเป็นรายการสนับสนุนธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการตรวจสอบ
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น - เงินมัดจำค่าบอังกั้น	15.94	14.93	
ความเสี่ยงจากความผันผวนของราคาน้ำมัน			

10. ค่าเครื่องหมายการค้า

ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (ล้านบาท)		เหตุผลและความจำเป็น
	ปี 2564 (6 เดือน)	ปี 2563 (12 เดือน)	
ไทยแอร์เอเชีย จ่ายค่าเครื่องหมายการค้าให้ บริษัทในกลุ่มแอร์เอเชีย			บริษัทในกลุ่มแอร์เอเชียได้อนุญาตให้ใช้ชื่อทางการค้า AirAsia (Brand License Agreement) แก่ ไทยแอร์เอเชีย การกำหนดราคา: ค่าธรรมเนียมการใช้ชื่อทางการค้าเท่ากับร้อยละ 1.5 ของรายได้ทั้งหมด ไทยแอร์เอเชีย ต่อปี การชำระเงิน: ภายใน 30 วัน ลักษณะรายการในอนาคต: รายการค่าธรรมเนียมการใช้เครื่องหมายการค้าจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง โดยเป็นรายการธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการตรวจสอบ
ค่าเครื่องหมายการค้า	-	224.93	
เจ้าหนี้ค่าเครื่องหมายการค้า	226.87	212.68	

11. รายได้ค่าบริการจัดการจากค่าเบี้ยประกันภัย

ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (ล้านบาท)		เหตุผลและความจำเป็น
	ปี 2564 (6 เดือน)	ปี 2563 (12 เดือน)	
ไทยแอร์เอเชีย ได้รับค่าบริการจัดการ จากค่าเบี้ยประกันภัย (Insurance Premium) ซึ่งได้รับจากผู้โดยสารตามโครงการ AirAsia Insure			ไทยแอร์เอเชีย ได้รับค่าบริการจัดการจากค่าเบี้ยประกันภัย (Insurance Premium) ซึ่งได้รับจากผู้โดยสารตามโครงการ AirAsia Insure
ค่าเบี้ยประกันภัย	43.56	121.17	การกำหนดราคา: ค่าเบี้ยประกันภัยที่จ่าย เป็นไปตามมูลค่าที่เกิดขึ้นจริง โดยอัตราค่าบริการจัดการเป็นราคาตามสัญญาที่ตกลงไว้ซึ่งสามารถเทียบเคียงได้กับราคาตลาด
รายได้ค่าบริการจัดการ	7.26	20.40	การชำระเงิน: ภายใน 30 วัน
เจ้าหนี้ (ลูกหนี้) ค่าเบี้ยประกันภัย	26.55	0.78	ลักษณะรายการในอนาคต: รายการดังกล่าวจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง โดยเป็นรายการสนับสนุนธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการตรวจสอบ

12. ค่าบริหารจัดการ (Management Fee)

ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (ล้านบาท)		เหตุผลและความจำเป็น
	ปี 2564 (6 เดือน)	ปี 2563 (12 เดือน)	
ไทยแอร์เอเชีย จ่ายค่าบริการจัดการ (Management Fee) แก่ AAV และ AAGB			ไทยแอร์เอเชีย จ่ายค่าบริการจัดการ (Management Fee) ให้กับ AAV และ AAGB เพื่อเป็นค่าตอบแทนการให้บริการ การกำหนดนโยบายการบริหารการเงินและการจัดการ การให้คำปรึกษาและการให้ความช่วยเหลืออื่นๆ เกี่ยวกับการดำเนินงาน
ค่าบริการจัดการ	49.73	25.00	การกำหนดราคาซื้อขาย: ค่าบริการจัดการ AAV เป็นอัตราคงที่ไตรมาสละ 6,250,000 บาท รวมถึงค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นจริง ซึ่งเป็นอัตราที่ตกลงกันตามสัญญาค่าธรรมเนียมการบริหารจัดการ
เจ้าหนี้ค่าบริการจัดการ	45.35	-	ค่าบริการจัดการ AAGB เป็นอัตราคงที่ปีละ 2.4 ล้านดอลลาร์สหรัฐ
			การชำระเงิน: ภายใน 30 วัน

ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (ล้านบาท)		เหตุผลและความจำเป็น
	ปี 2564 (6 เดือน)	ปี 2563 (12 เดือน)	
			ลักษณะรายการในอนาคต: รายการดังกล่าวจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง เป็นไปตามเงื่อนไขที่ระบุไว้ในสัญญา เป็นรายการสนับสนุนธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการตรวจสอบ

13. ค่าบริการทางด้านบัญชี การบริหารบุคลากร และการจัดการสารสนเทศ

ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (ล้านบาท)		เหตุผลและความจำเป็น
	ปี 2564 (6 เดือน)	ปี 2563 (12 เดือน)	
รับบริการทางด้านบัญชีการเงิน การบริหารบุคลากร และการจัดการสารสนเทศแก่บริษัทในกลุ่มแอร์เอเชีย ค่าบริการ เจ้านี้ค่าบริการ	 230.85 163.68	 40.64 8.11	รับบริการทางด้านบัญชีการเงิน การบริหารบุคลากร และการจัดการสารสนเทศแก่บริษัทในกลุ่มแอร์เอเชีย โดยจะดำเนินการเรียกเก็บค่าใช้จ่ายจากบริษัทในกลุ่มแอร์เอเชีย ตามสัดส่วนจำนวนพนักงานที่ใช้ในการทำงาน การกำหนดราคา: ค่าใช้จ่ายจะถูกเรียกเก็บจากบริษัทในกลุ่มแอร์เอเชียที่บริษัทให้บริการตามค่าใช้จ่ายพนักงานที่เกิดขึ้นจริง โดยปันส่วนตามสัดส่วนจำนวนพนักงานของแต่ละบริษัทภายในกลุ่มที่ใช้บริการบวกส่วนเพิ่มตามที่ระบุไว้ในสัญญา การชำระเงิน: ภายใน 30 วัน ลักษณะรายการในอนาคต: รายการดังกล่าวจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง เป็นไปตามเงื่อนไขที่ระบุไว้ในสัญญา เป็นรายการสนับสนุนธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการตรวจสอบ

14. ค่าโปรแกรมสิทธิพิเศษแก่ลูกค้า

ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (ล้านบาท)		เหตุผลและความจำเป็น
	ปี 2564 (6 เดือน)	ปี 2563 (12 เดือน)	
บริษัทในกลุ่มแอร์เอเชียจัดทำโครงการ Big loyalty program เพื่อคืนกำไรให้กับลูกค้าในกลุ่มแอร์เอเชีย โดยการออก Big Point ซึ่งลูกค้าสามารถนำมาแลกตั๋วเครื่องบินและบริการอื่นในกลุ่มแอร์เอเชีย			บริษัทในกลุ่มแอร์เอเชียได้จัดทำโครงการ Big loyalty program เพื่อคืนกำไรให้กับลูกค้าในกลุ่มแอร์เอเชีย โดยการออก Big Point ซึ่งลูกค้าสามารถนำมาแลกตั๋วเครื่องบินและบริการอื่นในกลุ่มแอร์เอเชีย
ค่าโปรแกรมสิทธิพิเศษแก่ลูกค้า			การกำหนดราคา: อัตราค่าโปรแกรมสิทธิพิเศษแก่ลูกค้าเป็นราคาตามสัญญาที่ตกลงไว้
เจ้าหน้าที่ค่าโปรแกรมสิทธิพิเศษแก่ลูกค้า	5.34	54.89	การชำระเงิน: ภายใน 30 วัน
	5.15	11.14	ลักษณะรายการในอนาคต:
รายได้ค่าตั๋วโดยสาร			รายการดังกล่าวจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง เป็นไปตามเงื่อนไขที่ระบุไว้ในสัญญา เป็นรายการสนับสนุนธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการตรวจสอบ
ลูกหนี้รายได้ค่าตั๋วโดยสาร	15.64	76.22	
	16.12	25.53	

15. ขี้อินค้า

ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (ล้านบาท)		เหตุผลและความจำเป็น
	ปี 2564 (6 เดือน)	ปี 2563 (12 เดือน)	
ไทยแอร์เอเชีย ซื้อซิมการ์ดเพื่อจำหน่ายบนเครื่องบิน			ไทยแอร์เอเชีย ซื้อซิมการ์ดได้แก่ ซิมการ์ดเพื่อจำหน่ายบนเครื่องบิน
ขี้อินค้า			การกำหนดราคา: อัตราค่าธรรมเนียมสนับสนุนเป็นราคาตามสัญญาที่ตกลงไว้
เจ้าหน้าที่ค่าสินค้า	-	0.45	การชำระเงิน: ภายใน 30 วัน
	-	-	ลักษณะรายการในอนาคต:

ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (ล้านบาท)		เหตุผลและความจำเป็น
	ปี 2564 (6 เดือน)	ปี 2563 (12 เดือน)	
			รายการดังกล่าวจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง เป็นไปตามเงื่อนไขที่ระบุไว้ในสัญญา เป็นรายการสนับสนุนธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขการค้าทั่วไป

16. งานบริการด้านความปลอดภัย

ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (ล้านบาท)		เหตุผลและความจำเป็น
	ปี 2564 (6 เดือน)	ปี 2563 (12 เดือน)	
ไทยแอร์เอเชีย จ่ายค่าบริการรักษาความปลอดภัย สำหรับเที่ยวบิน FD ที่สนามบินโคชิน (COK) เบงกอลูร์ (BLR) โกลกาตา (CCU) ชัยปุระ (JAI) เซนไน (MAA) ภูวนศวร (BBI) และ วิชาคาปัทนัม (VTZ)			ไทยแอร์เอเชีย เข้าทำสัญญาการให้บริการรักษาความปลอดภัย เพื่อให้เป็นไปตามกฎหมายและข้อบังคับของประเทศอินเดีย การกำหนดราคา: อัตราค่าธรรมเนียมเป็นราคาตามสัญญาที่ตกลงไว้ การชำระเงิน: ภายใน 30 วัน ลักษณะรายการในอนาคต:
งานบริการด้านความปลอดภัย เจ้าหน้าที่งานบริการด้านความปลอดภัย	0.14 32.28	3.28 30.86	รายการดังกล่าวจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง เป็นไปตามเงื่อนไขที่ระบุไว้ในสัญญา เป็นรายการสนับสนุนธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการตรวจสอบ

17. ค่าใช้จ่ายด้านการตลาด

ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (ล้านบาท)		เหตุผลและความจำเป็น
	ปี 2564 (6 เดือน)	ปี 2563 (12 เดือน)	
ไทยแอร์เอเชีย ได้ใช้บริการด้านการตลาดเพื่อทำการตลาดในประเทศจีน			ไทยแอร์เอเชีย ใช้บริการด้านการตลาดจากบริษัทในกลุ่มแอร์เอเชีย เพื่อทำการตลาดในประเทศจีน การกำหนดราคา: อัตราค่าธรรมเนียมเป็นราคาตามสัญญาที่ตกลงไว้ ซึ่งจะเรียกเก็บล่วงหน้าเป็นรายไตรมาส

ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (ล้านบาท)		เหตุผลและความจำเป็น
	ปี 2564 (6 เดือน)	ปี 2563 (12 เดือน)	
ค่าใช้จ่ายด้านการตลาด เจ้าหน้าที่ค่าใช้จ่ายด้านการตลาด	- -	79.38 14.28	การชำระเงิน: ภายใน 30 วัน ลักษณะรายการในอนาคต: รายการดังกล่าวจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง เป็นไปตามเงื่อนไขที่ระบุไว้ในสัญญา เป็นรายการสนับสนุนธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการตรวจสอบ

18. งานบริการภาคพื้น

ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (ล้านบาท)		เหตุผลและความจำเป็น
	ปี 2564 (6 เดือน)	ปี 2563 (12 เดือน)	
ไทยแอร์เอเชีย ได้ใช้บริการภาคพื้นกับบริษัทในกลุ่มแอร์เอเชีย ค่าบริการภาคพื้น เจ้าหน้าที่ค่าบริการภาคพื้น	 44.67 38.02	 11.45 21.77	ไทยแอร์เอเชีย เข้าทำสัญญาการใช้บริการภาคพื้นกับบริษัทในกลุ่มแอร์เอเชีย การกำหนดราคา: อัตราค่าธรรมเนียมเป็นราคาตามสัญญาที่ตกลงไว้ การชำระเงิน: ภายใน 30 วัน ลักษณะรายการในอนาคต: รายการดังกล่าวจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง เป็นไปตามเงื่อนไขที่ระบุไว้ในสัญญา เป็นรายการสนับสนุนธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการตรวจสอบ

19. งานบริการอื่นๆ

ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (ล้านบาท)		เหตุผลและความจำเป็น
	ปี 2564 (6 เดือน)	ปี 2563 (12 เดือน)	
ไทยแอร์เอเชีย ให้บริการทางด้านการบริหารจัดการคลังสินค้าสำหรับสินค้าและบริการบนเครื่องบิน การบริหารบุคลากร การจัดการสารสนเทศ และอื่นๆ รายได้ค่าบริการอื่นๆ ลูกหนี้ค่าบริการอื่นๆ	0.04 6.22	6.19 6.19	ไทยแอร์เอเชีย ให้บริการทางด้านการบริหารจัดการคลังสินค้าสำหรับสินค้าและบริการบนเครื่องบิน การบริหารบุคลากร การจัดการสารสนเทศ และอื่นๆ การกำหนดราคา: อัตราค่าธรรมเนียมเป็นราคาตามสัญญาที่ตกลงไว้ การชำระเงิน: ภายใน 30 วัน ลักษณะรายการในอนาคต: รายการดังกล่าวจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง เป็นไปตามเงื่อนไขที่ระบุไว้ในสัญญา เป็นรายการสนับสนุนธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการตรวจสอบ

20. รายได้ค่าโฆษณา

ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (ล้านบาท)		เหตุผลและความจำเป็น
	ปี 2564 (6 เดือน)	ปี 2563 (12 เดือน)	
ไทยแอร์เอเชีย ได้ให้บริการ โฆษณา และเป็นตัวแทนในการจัดการและจัดจำหน่ายพื้นที่โฆษณาบนเครื่องบินของ TAA และนิตยสาร 3sixty รายได้ค่าโฆษณา ลูกหนี้ค่าโฆษณา	- -	0.93 0.91	ไทยแอร์เอเชีย ได้ให้บริการ โฆษณา และเป็นตัวแทนในการจัดการและจัดจำหน่ายพื้นที่โฆษณาบนเครื่องบินของ TAA และนิตยสาร 3sixty การกำหนดราคา: อัตราค่าธรรมเนียมเป็นราคาตามสัญญาที่ตกลงไว้ การชำระเงิน: ภายใน 30 วัน ลักษณะรายการในอนาคต: รายการดังกล่าวจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง เป็นรายการสนับสนุนธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการตรวจสอบ

21. ค่าบริการอื่น

ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (ล้านบาท)		เหตุผลและความจำเป็น
	ปี 2564 (6 เดือน)	ปี 2563 (12 เดือน)	
รับบริการพื้นที่จัดจำหน่ายและรับชำระเงินสำหรับการขายตั๋วโดยสารแบบ Unlimited Pass ค่าบริการอื่น เจ้าหน้าที่ค่าบริการอื่น	76.53 69.64	2.63 2.63	รับบริการพื้นที่จัดจำหน่ายและรับชำระเงินสำหรับการขายตั๋วโดยสารแบบ Unlimited Pass <u>การกำหนดราคา:</u> อัตราค่าธรรมเนียมเป็นราคาตามสัญญาที่ตกลงไว้ <u>การชำระเงิน:</u> ภายใน 30 วัน <u>ลักษณะรายการในอนาคต:</u> รายการดังกล่าวจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง เป็นรายการสนับสนุนธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการตรวจสอบ

22. รายได้ค่าขนส่ง

ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (ล้านบาท)		เหตุผลและความจำเป็น
	ปี 2564 (6 เดือน)	ปี 2563 (12 เดือน)	
TAA แต่งตั้งให้บริษัทในกลุ่มแอร์เอเชียเป็นนายหน้าสำหรับการขนส่ง การบริการที่เกี่ยวข้อง และจำหน่ายพื้นที่สำหรับขนส่งในเที่ยวบินของ TAA รายได้ค่าขนส่ง ลูกหนี้ค่าขนส่ง	149.94 85.84	146.43 63.22	TAA แต่งตั้งให้บริษัทในกลุ่มแอร์เอเชียเป็นนายหน้าสำหรับการขนส่ง การบริการที่เกี่ยวข้อง และจำหน่ายพื้นที่สำหรับขนส่งในเที่ยวบินของ TAA <u>การกำหนดราคา:</u> อัตราค่าธรรมเนียมเป็นราคาตามสัญญาที่ตกลงไว้ <u>การชำระเงิน:</u> ภายใน 30 วัน <u>ลักษณะรายการในอนาคต:</u> รายการดังกล่าวจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง เป็นรายการสนับสนุนธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการตรวจสอบ

23. รายได้ค่าบริการวิศวกรรม

ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (ล้านบาท)		เหตุผลและความจำเป็น
	ปี 2564 (6 เดือน)	ปี 2563 (12 เดือน)	
TAA ให้บริการเกี่ยวกับวิศวกรรมแก่บริษัทในกลุ่มแอร์เอเชีย รายได้ค่าบริการวิศวกรรม ลูกหนี้ค่าบริการวิศวกรรม	13.72 109.50	32.04 101.84	TAA ให้บริการเกี่ยวกับวิศวกรรมแก่บริษัทในกลุ่มแอร์เอเชีย <u>การกำหนดราคา:</u> อัตราค่าธรรมเนียมเป็นราคาตามสัญญาที่ตกลงไว้ <u>การชำระเงิน:</u> ภายใน 30 วัน <u>ลักษณะรายการในอนาคต:</u> รายการดังกล่าวจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง เป็นรายการสนับสนุนธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการตรวจสอบ

ภายหลังจากการได้มาซึ่งหลักทรัพย์ตามที่ได้ระบุไว้ข้างต้น ผู้ขอผ่อนผันไม่มีแผนการเปลี่ยนแปลงนโยบายในอนาคตในการเข้าทำรายการระหว่างกันซึ่งกิจการกำหนดไว้แต่เดิมอย่างมีนัยสำคัญ ทั้งนี้ ในกรณีที่รายการระหว่างกันเกิดขึ้นในอนาคตภายหลังจากที่ผู้ขอผ่อนผันเข้าเป็นผู้ถือหุ้นของกิจการแล้ว กิจการและผู้ขอผ่อนผันจะพิจารณาเรื่องการเข้าทำรายการระหว่างกันเพื่อให้มีข้อตกลงและเงื่อนไขเป็นไปตามธุรกิจปกติของกิจการและเป็นไปตามเงื่อนไขทางการค้าทั่วไป รวมถึงจะปฏิบัติตามกฎเกณฑ์ที่เกี่ยวข้องของสำนักงาน ก.ล.ต. และตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

5.5. สัดส่วนการถือหุ้นของผู้ขอผ่อนผัน

จากทะเบียนผู้ถือหุ้นของบริษัท ณ วันที่ 11 มีนาคม 2564 ผู้ขอผ่อนผันถือหุ้นใน AAV 0 หุ้น คิดเป็นร้อยละ 0 ของจำนวนหุ้นที่ชำระแล้วทั้งหมดของบริษัทฯ คือ 458,000,000 หุ้น ดังนั้นในกรณีที่ประชุมวิสามัญผู้ถือหุ้นครั้งที่ 1/2564 ซึ่งจะจัดประชุมในวันที่ 26 พฤศจิกายน มีมติอนุมัติให้บริษัทฯ ดำเนินการดังนี้

- 1) เสนอขายหุ้นสามัญเพิ่มทุนให้แก่บุคคลในวงจำกัด (Private Placement) ให้กับผู้ขอผ่อนผัน จำนวน 4,457,142,857 หุ้น
- 2) และเสนอขายหุ้นสามัญเพิ่มทุนให้แก่ผู้ถือหุ้นเดิมตามสัดส่วน (Right Offering) จำนวน 1,714,285,714 หุ้นโดยผู้ขอผ่อนผันมีสิทธิตามสัดส่วน 773,473,814 หุ้น

จากตารางผลกระทบต่อผู้ถือหุ้น (Dilution Effect) ในข้อ 2 จะเห็นได้ว่า AAA จะมีสัดส่วนการถือหุ้นใน AAV เพิ่มขึ้นจากร้อยละ 0 เป็นร้อยละ 40.71 – 45.12 ของจำนวนหุ้นที่ชำระแล้ว และมีสิทธิออกเสียงทั้งหมดของบริษัทฯ (แล้วแต่กรณี) ดังนั้น ภายหลังจากการขอผ่อนผัน AAA จะสามารถถือหุ้นเพิ่มขึ้นได้อีกประมาณร้อยละ 3.05 – 7.46 ของจำนวนหุ้นที่ชำระแล้ว และมีสิทธิออกเสียงทั้งหมดของบริษัทฯ (แล้วแต่กรณี) ซึ่งจะทำให้ผู้ขอผ่อนผันถือหุ้นของบริษัทฯ ไม่ถึงหรือไม่เข้ามามีจุดข้อบังคับฉบับแก้ไขใหม่ของบริษัทฯ ที่ ร้อยละ 48.17 ของหุ้นที่จำหน่ายได้แล้วทั้งหมดของบริษัท

5.6. สิทธิออกเสียงทั้งหมดของผู้ขอผ่อนผันจะมีภายหลังจากได้มาซึ่งหลักทรัพย์ และที่จะสามารถได้มาเพิ่มเติมในอนาคตโดยไม่เกิดหน้าที่ในการทำข้อเสนอซื้อหลักทรัพย์ทั้งหมดกิจการ

ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2564 AAA ไม่มีการถือหุ้น AAV หากมติที่ประชุมวิสามัญผู้ถือหุ้นครั้งที่ 1/2564 มีมติอนุมัติการเพิ่มทุนใหม่โดยการออก และเสนอขายหุ้นสามัญเพิ่มทุนให้แก่ผู้ถือหุ้นเดิมตามสัดส่วน (Right Offering) และเสนอขายหุ้นสามัญเพิ่มทุนให้แก่บุคคลในวงจำกัด (Private Placement) ให้แก่ AAA และอนุมัติการขอผ่อนผันการทำข้อเสนอซื้อหลักทรัพย์ทั้งหมดของกิจการตามมติ Whitewash จะทำให้ผู้ขอผ่อนผันได้รับหุ้นสามัญของบริษัทฯ จากที่ไม่เคยมีหุ้นในบริษัทฯ เพิ่มเป็นไม่เกิน 5,230,616,671 หุ้น (ซึ่งแบ่งเป็นหุ้นสามัญเพิ่มทุนที่ AAA จะได้รับการจัดสรรจากการเป็นบุคคลในวงจำกัด จำนวน 4,457,142,857 หุ้นและการจัดสรรให้แก่ผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ ตามสัดส่วนการถือหุ้น จำนวน 773,473,814 หุ้น) หรือคิดเป็นร้อยละ 45.12 ของจำนวนหุ้นที่ชำระแล้วทั้งหมดของบริษัทฯ หลังจากการเพิ่มทุน

ทั้งนี้ ภายหลังจากผู้ถือหุ้นมีมติอนุมัติการขอผ่อนผันการทำข้อเสนอซื้อหลักทรัพย์ทั้งหมดของกิจการ โดยอาศัยมติที่ประชุมผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ แล้ว ผู้ขอผ่อนผันสามารถเพิ่มสัดส่วนการถือหุ้นสามัญของบริษัทฯ ได้อีก โดยไม่เข้ามามีจุดข้อบังคับฉบับแก้ไขใหม่ของบริษัทฯ ได้ไม่เกินร้อยละ 48.17 ของหุ้นที่ชำระแล้วทั้งหมดของบริษัทฯ หลังจากการเพิ่มทุนหรืออีกประมาณร้อยละ 3.05 – 7.46 ซึ่งข้อบังคับฉบับแก้ไขใหม่ของบริษัทฯ มีข้อกำหนดสัดส่วนการถือหุ้นสามัญที่ต่ำกว่าสัดส่วนที่ทำให้เกิดหน้าที่ในการทำข้อเสนอซื้อหลักทรัพย์ทั้งหมดของกิจการในลำดับถัดไปที่ไม่เกินร้อยละ 50.00 และ 75.00 ของทุนจดทะเบียนที่ชำระแล้ว ตามการเข้าถือหุ้นจนทำให้บุคคลใดมีอำนาจควบคุมบริษัทมหาชนที่จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ ในสัดส่วนที่มีนัยสำคัญ

5.7. ประโยชน์ที่บริษัทฯ และผู้ถือหุ้นจะพึงได้รับจากการอนุมัติการผ่อนผัน Whitewash

ในการออกหุ้นสามัญเพิ่มทุนจำนวน 8,000,000,000 หุ้น เพื่อออกและเสนอขายให้แก่ผู้ถือหุ้นเดิมของบริษัทฯ ตามสัดส่วนการถือหุ้น (Rights Offering) เป็นจำนวนไม่เกิน 1,714,285,714 หุ้น บุคคลในวงจำกัด (Private Placement) เป็นจำนวนไม่เกิน 5,028,571,429 หุ้น และ Convertible Bond จำนวนไม่เกิน 1,257,142,857 หุ้น จะทำให้บริษัทฯ ได้รับเงินเพิ่มทุนทั้งสิ้นประมาณ 14,000.00 ล้านบาท เพื่อใช้เป็นส่วนเพิ่มของส่วนของผู้ถือหุ้น ซึ่งมีความจำเป็นอย่างมากในการที่จะทำให้บริษัทฯ สามารถดำเนินธุรกิจต่อไปได้ รายละเอียดเป็นไปตามข้อ 5.3

งบแสดงฐานะการเงิน

หน่วย: ล้านบาท	ก่อน	หลัง
	ไตรมาส 2 ปี 2564	ไตรมาส 2 ปี 2564
สินทรัพย์		
สินทรัพย์หมุนเวียน		
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	233.53	10,333.53 ^{1/}
ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น	267.05	267.05
ลูกหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน	863.60	863.60
สินค้าคงเหลือ	214.47	214.47
สินทรัพย์ภาษีเงินได้ของงวดปัจจุบัน	18.69	18.69
ค่าใช้จ่ายจ่ายล่วงหน้า	110.92	110.92
สินทรัพย์ตราสารอนุพันธ์	6.64	6.64
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	-	-
รวมสินทรัพย์หมุนเวียน	1,714.91	11,814.91
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน		
สินทรัพย์ทางการเงินไม่หมุนเวียนอื่น	886.45	886.45
สินทรัพย์ตราสารอนุพันธ์	10.12	10.12
เงินลงทุนระยะยาว	-	-
เงินสำรองบำรุงรักษาเครื่องบิน	5,623.66	5,623.66
ที่ดิน เครื่องบิน ส่วนปรับปรุงอาคารเช่าและอุปกรณ์	5,899.45	5,899.45
สินทรัพย์สิทธิการใช้	26,624.01	26,624.01
สินทรัพย์ไม่มีตัวตน	14,866.90	14,866.90
อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน	151	151
ค่าความนิยม	8,824.83	8,824.83
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น	-	-
รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน	62,886.42	62,886.42
รวมสินทรัพย์	64,601.33	74,701.33
หนี้สิน		
หนี้สินหมุนเวียน		
เงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงิน	1,383.38	1,383.38
เจ้าหนี้การค้า	813.48	813.48
เจ้าหนี้อื่น	391.57	391.57
เจ้าหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน	4,549.93	649.93 ^{2/}

หน่วย: ล้านบาท	ก่อน	หลัง
	ไตรมาส 2 ปี 2564	ไตรมาส 2 ปี 2564
เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน - ส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	459.91	459.91
หุ้นกู้ระยะยาว - ส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	1,799.76	1,799.76
หนี้สินตามสัญญาเช่า - ส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	7,829.49	7,829.49
หนี้สินตามสัญญาเช่าการเงิน - ส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	-	-
รายได้รับล่วงหน้า	2,431.07	2,431.07
ภาษีเงินได้ค้างจ่าย	1.09	1.09
ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย	1,946.49	1,946.49
หนี้สินตราสารอนุพันธ์	73.90	73.90
หนี้สินหมุนเวียนอื่น	-	-
รวมหนี้สินหมุนเวียน	21,680.05	21,680.05
หนี้สินไม่หมุนเวียน		
เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน - สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	3,599.12	3,599.12
หุ้นกู้ระยะยาว - สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	999.01	999.01
หนี้สินตามสัญญาเช่า - สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	24,374.49	24,374.49
หนี้สินตามสัญญาเช่าการเงิน - สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	-	-
สำรองผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงาน	915.29	915.29
หนี้สินตราสารอนุพันธ์	289.48	289.48
หนี้สินภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี	1,652.14	1,652.14
รวมหนี้สินไม่หมุนเวียน	31,829.52	31,829.52
รวมหนี้สิน	53,509.57	49,609.57
ส่วนของผู้ถือหุ้น		
ทุนเรือนหุ้น		
ทุนจดทะเบียน		
หุ้นสามัญ 4,850,000,000 หุ้น มูลค่าหุ้นละ 0.1 บาท	485.00	1,285.00 ^{3/}
ทุนที่ออกชำระแล้ว		
หุ้นสามัญ 4,850,000,000 หุ้น มูลค่าหุ้นละ 0.1 บาท	485.00	1,285.00 ^{3/}
ส่วนเกินมูลค่าหุ้นสามัญ	2,599.81	15,799.81 ^{4/}
กำไรสะสม		
จัดสรรแล้ว - สรรองตามกฎหมาย	48.50	48.50
ยังไม่ได้จัดสรร	7,780.70	8,052.86 ^{5/}
องค์ประกอบอื่นของส่วนของผู้ถือหุ้น	(94.41)	(94.41)
ส่วนของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ	10,819.60	25,091.76
ส่วนของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมของบริษัทย่อย	272.16	- ^{5/}
รวมส่วนของผู้ถือหุ้น	11,091.76	25,091.76
รวมหนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น	64,601.33	74,701.33

ที่มา : บริษัทฯ
หมายเหตุ :

- 1/ เงินสดรับเพิ่มขึ้นจากเงินเพิ่มทุนรวมเป็นจำนวน 14,000 ล้านบาท และลดลงในภายหลังจากการชำระคืนหนี้สินคงค้างกับกลุ่มบริษัทของ AAGB จำนวน 3,900 ล้านบาท
- 2/ เจ้าหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกันลดลงจากการชำระคืนหนี้สินคงค้างกับกลุ่มบริษัทของ AAGB จำนวน 3,900 ล้านบาท
- 3/ ทุนจดทะเบียนและชำระแล้วของบริษัทฯ เพิ่มขึ้นจาก 1) การจัดสรรหุ้นสามัญเพิ่มทุนให้แก่บุคคลในวงจำกัด (PP) จำนวน 5,028,571,429 หุ้น 2) การจัดสรรหุ้นสามัญเพิ่มทุนตามสัดส่วนการถือหุ้น จำนวน 1,714,285,714 หุ้น และ 3) การออกหุ้นสามัญเพิ่มทุนจากการแปลงสภาพของหุ้นกู้แปลงสภาพซึ่งเสนอขายให้แก่บุคคลในวงจำกัด (PP) จำนวน 1,257,142,857 โดยมีราคาพาร์ที่หุ้นละ 0.1 บาท
- 4/ ส่วนเกินมูลค่าหุ้นสามัญเพิ่มขึ้นจากเสนอขาย 1) หุ้นสามัญเพิ่มทุนให้แก่บุคคลในวงจำกัด (PP) จำนวน 5,028,571,429 หุ้น และ 2) หุ้นสามัญเพิ่มทุนตามสัดส่วนการถือหุ้น จำนวน 1,714,285,714 หุ้น และ 3) หุ้นสามัญเพิ่มทุนจากการแปลงสภาพของหุ้นกู้แปลงสภาพซึ่งเสนอขายให้แก่บุคคลในวงจำกัด (PP) จำนวน 1,257,142,857 ในราคาเสนอขายที่ 1.75 บาทต่อหุ้น โดยมีราคาพาร์ที่หุ้นละ 0.1 บาท
- 5/ ส่วนของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมของบริษัทย่อยจะถูกสะท้อนในกำไรสะสมที่ยังไม่ได้จัดสรรของบริษัทฯ จากการที่ภายหลังการปรับโครงสร้าง บริษัทฯ จะมีสัดส่วนการถือหุ้นใน TAA เป็นร้อยละ 100

ทั้งนี้ ภายหลังการปรับโครงสร้างจะส่งผลให้กิจการเป็นผู้ถือหุ้นร้อยละ 100 ใน TAA ซึ่งก่อให้เกิดผลดีแก่กิจการในแง่ของการรับรู้ผลประโยชน์ประกอบกิจการของบริษัทย่อย โดยหากสถานการณ์การแพร่ระบาดของ COVID-19 คลี่คลาย และมีการเดินทางและการท่องเที่ยวกลับมาเป็นปกติ จะส่งผลให้ผลประโยชน์ประกอบกิจการของ TAA กลับมาเติบโต และกิจการสามารถรับรู้ผลประโยชน์ประกอบกิจการดังกล่าวได้เต็มจำนวน อย่างไรก็ตาม หากพิจารณาผลประโยชน์ประกอบกิจการของกิจการ และ TAA ในงวดปี 2563 และงวดหกเดือนปี 2564 จะมีกำไร (ขาดทุน) ต่อส่วนของผู้ถือหุ้นของกิจการก่อนและหลังการปรับโครงสร้างเป็นดังนี้

กำไร (ขาดทุน) ของส่วนของผู้ถือหุ้นของกิจการ – อ้างอิงจากข้อมูลงวดปี 2563 ⁽¹⁾	
กำไร (ขาดทุน) ส่วนของผู้ถือหุ้นที่เป็นของกิจการ - ก่อนการปรับโครงสร้าง (ล้านบาท)	(4,764.09)
(+) กำไร (ขาดทุน) ส่วนที่เป็นของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมของบริษัทย่อย (ล้านบาท)	(3,902.84)
กำไร (ขาดทุน) ส่วนของผู้ถือหุ้นที่เป็นของกิจการ - หลังการปรับโครงสร้าง (ล้านบาท)	(8,666.93)
กำไร (ขาดทุน) ของส่วนของผู้ถือหุ้นของกิจการ – อ้างอิงจากข้อมูลงวดหกเดือนปี 2564 ⁽¹⁾	
กำไร (ขาดทุน) ส่วนของผู้ถือหุ้นที่เป็นของกิจการ - ก่อนการปรับโครงสร้าง (ล้านบาท)	(3,556.46)
(+) กำไร (ขาดทุน) ส่วนที่เป็นของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมของบริษัทย่อย (ล้านบาท)	(2,912.00)
กำไร (ขาดทุน) ส่วนของผู้ถือหุ้นที่เป็นของกิจการ - หลังการปรับโครงสร้าง (ล้านบาท)	(6,468.46)

หมายเหตุ:(1) ข้อมูลข้างต้นเป็นการแสดงผลกระทบด้านโครงสร้างทางการเงินโดยอ้างอิงข้อมูลจากงบการเงินสำหรับงวดปี สิ้นสุด ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 และงวดหกเดือนสิ้นสุด ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2564 โดยภายหลังการปรับ โครงสร้างข้อมูลข้างต้นจะเปลี่ยนแปลงไปตามงบการเงิน ณ งวดที่มีการปรับโครงสร้างสำเร็จ

นอกจากนี้ ภายหลังการปรับโครงสร้างของกิจการ จะส่งผลให้กิจการและ TAA มีส่วนของผู้ถือหุ้นเพิ่มขึ้น และมีหนี้สินลดลง โดยมีรายละเอียดส่วนของผู้ถือหุ้น หนี้สินรวม และอัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (D/E ratio) ก่อนและหลังการปรับโครงสร้างเป็นดังนี้

โครงสร้างทางการเงินของกิจการ - อ้างอิงจากข้อมูล ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2564 ⁽¹⁾	
ก่อนการปรับโครงสร้าง	
ส่วนของผู้ถือหุ้นที่เป็นของกิจการ (ล้านบาท)	10,819.6
หนี้สินรวม (ล้านบาท)	53,509.6
อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (เท่า)	4.9
หลังการปรับโครงสร้าง	
ส่วนของผู้ถือหุ้นที่เป็นของกิจการ - ก่อนการปรับโครงสร้าง (ล้านบาท)	10,819.6

โครงสร้างทางการเงินของกิจการ - อ้างอิงจากข้อมูล ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2564 ⁽¹⁾	
(+) ทุนชำระแล้วและส่วนเกินมูลค่าหุ้นจากการเสนอขายหุ้นสามัญเพิ่มทุน PP (ล้านบาท)	8,800.0
(+) ทุนชำระแล้วและส่วนเกินมูลค่าหุ้นจากการเสนอขายหุ้นสามัญเพิ่มทุน RO (ล้านบาท)	3,000.0
(+) ทุนชำระแล้วและส่วนเกินมูลค่าหุ้นจากแปลงสภาพของหุ้นกู้แปลงสภาพ ⁽²⁾ (ล้านบาท)	2,200.0
(+) ส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุม (ร้อยละ 45 ของ TAA) (ล้านบาท)	272.2
ส่วนของผู้ถือหุ้นที่เป็นของกิจการ - หลังการปรับโครงสร้าง (ล้านบาท)	25,091.8
หนี้สินรวม - ก่อนการปรับโครงสร้าง (ล้านบาท)	53,509.6
(-) ชำระคืนหนี้แก่กลุ่ม AAGB (ล้านบาท)	(3,900.0)
หนี้สินรวม - หลังการปรับโครงสร้าง (ล้านบาท)	49,609.6
อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น - หลังการปรับโครงสร้าง (เท่า)	2.0

หมายเหตุ:(1) ข้อมูลข้างต้นเป็นการแสดงผลกระทบด้านโครงสร้างทางการเงินโดยอ้างอิงข้อมูลจากงบการเงินสำหรับงวดหกเดือน สิ้นสุด ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2564 โดยภายหลังการปรับโครงสร้างข้อมูลข้างต้นจะเปลี่ยนแปลงไปตามงบการเงิน ณ งวดที่มีการปรับโครงสร้างสำเร็จ

(2) ในกรณีที่ผู้ที่ได้รับการจัดสรรหุ้นกู้แปลงสภาพมีการแปลงสภาพเป็นหุ้นสามัญของกิจการทั้งจำนวนในทันที

โครงสร้างทางการเงินของ TAA - อ้างอิงจากข้อมูล ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2564 ⁽¹⁾	
ก่อนการปรับโครงสร้าง	
ส่วนของผู้ถือหุ้น (ล้านบาท)	(9,722.0)
หนี้สินรวม (ล้านบาท)	51,961.4
อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (เท่า)	ไม่สามารถคำนวณได้
หลังการปรับโครงสร้าง	
ส่วนของผู้ถือหุ้น - ก่อนการปรับโครงสร้าง (ล้านบาท)	(9,722.0)
(+) ทุนชำระแล้วและส่วนเกินมูลค่าหุ้นจากการเพิ่มทุนโดยกิจการครั้งที่ 1 (ล้านบาท)	3,900.0
(+) ทุนชำระแล้วและส่วนเกินมูลค่าหุ้นจากการเพิ่มทุนโดยกิจการครั้งที่ 2 ⁽²⁾ (ล้านบาท)	6,200.0
ส่วนของผู้ถือหุ้น - หลังการปรับโครงสร้าง (ล้านบาท)	378.0
หนี้สินรวม - ก่อนการปรับโครงสร้าง (ล้านบาท)	51,961.4
(-) ชำระคืนหนี้แก่กลุ่ม AAGB (ล้านบาท)	(3,900.0)
หนี้สินรวม - หลังการปรับโครงสร้าง (ล้านบาท)	48,061.4
อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น - หลังการปรับโครงสร้าง (เท่า)	127.2

หมายเหตุ:(1) ข้อมูลข้างต้นเป็นการแสดงผลกระทบด้านโครงสร้างทางการเงินโดยอ้างอิงข้อมูลจากงบการเงินสำหรับงวดหกเดือน สิ้นสุด ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2564 โดยภายหลังการปรับโครงสร้างข้อมูลข้างต้นจะเปลี่ยนแปลงไปตามงบการเงิน ณ งวดที่มีการปรับโครงสร้างสำเร็จ

(2) ในกรณีที่กิจการมีการนำเงินส่วนที่เหลือจากการปรับโครงสร้างในครั้งนี้อำนาจ 6,200 ล้านบาท ไปเพิ่มทุนใน TAA ทั้งจำนวน

5.8. ข้อดีของการเข้าทำรายการ

5.8.1. ช่วยให้บริษัทฯ สามารถดำเนินธุรกิจต่อไปได้

เนื่องจากปัจจุบันบริษัทฯ ยังคงได้รับผลกระทบจาก COVID-19 อย่างต่อเนื่องทั้งในส่วนของรายได้ (รายละเอียดในข้อ

1.1.2.1) และกระแสเงินสดในการดำเนินงานที่ไม่เพียงพอ (รายละเอียดในข้อ 1.1.2.2) ดังนั้น หากบริษัทฯ ไม่สามารถเพิ่มทุนจุด

ทะเบียน (ทั้งในส่วนของการเพิ่มทุนจดทะเบียนให้กับบุคคลในวงจำกัด (PP) และการเพิ่มทุนจดทะเบียนตามสัดส่วน (RO)) บริษัทฯ อาจไม่สามารถดำเนินการกิจการต่อไปได้ ซึ่งจะส่งผลเสียโดยตรงต่อผู้ถือหุ้น และเจ้าหน้าที่ทั้งหมดของบริษัทฯ โดยตรง

5.8.2. ช่วยให้บริษัทฯ สามารถเติบโตได้ในอนาคต

ในปัจจุบันแม้บริษัทฯ จะยังไม่สามารถประมาณการ อัตราการเติบโตของรายได้ได้อย่างชัดเจน แต่จากการประมาณการของที่ปรึกษาทางการเงินอิสระ คาดการณ์ว่าในปี 2567 บริษัทฯ น่าจะมีรายได้กลับมาในระดับเดียวกับรายได้ก่อนเกิด COVID-19 คือ ประมาณ 39,442.40 ล้านบาท โดยอ้างอิงจากประมาณการรายได้จากการขายและการบริการใน ข้อ 4.7.3. – 4.7.4.

หน่วย: ล้านบาท	2561A	2562A	2563A	2564F	2565F	2566F	2567F	2568F	2569F
รวมรายได้จากการขายและบริการ	38,904.85	40,180.65	13,633.87	4,143.18	16,840.61	28,575.32	39,442.40	43,687.40	44,477.57
อัตราการเติบโต		3.28%	-66.07%	-69.61%	306.47%	69.68%	38.03%	10.76%	1.81%

อย่างไรก็ดี การเติบโตในอนาคตของบริษัทฯ น่าจะมีความยั่งยืนในส่วนของการรายได้ และกำไรมากขึ้นจากปัจจัยหลัก 2 ปัจจัย คือ 1. คู่แข่งที่สำคัญของบริษัทฯ ที่เป็นบริษัทสายการบินของไทยเช่น NOK และ THAI ไม่น่าจะมีศักยภาพในการแข่งขันมากเท่าเดิมจากการที่ทั้งสองบริษัทได้ทำการยื่นคำร้องขอฟื้นฟูกิจการต่อศาลล้มละลายกลางในปี 2563 และ 2. คู่แข่งที่สำคัญที่เป็นสายการบินต่างประเทศไม่ว่าจะเป็น THAI LION และ VEJ น่าจะได้รับผลกระทบจาก COVID-19 เช่นเดียวกับบริษัทฯ ดังนั้น ในอนาคตการแข่งขันด้านราคาน่าจะลดลงอย่างมีนัยสำคัญ ส่งผลให้ศักยภาพในการทำกำไรของบริษัทฯ น่าจะดีขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ

5.8.3. ช่วยให้บริษัทฯ มีความน่าเชื่อถือดีขึ้น (Rating)

เนื่องจากปัจจุบัน TAA ได้รับการจัดลำดับความน่าเชื่อถืออยู่ที่ B (TRIS) (ความเสี่ยงสูงมากที่จะไม่สามารถชำระหนี้ได้) โดยในปี 2562 TAA ได้รับการจัดอันดับความน่าเชื่อถืออยู่ที่ A- ดังนั้น หากบริษัทฯ สามารถเพิ่มทุนให้ผู้ถือหุ้นได้ทั้งหมด (เพิ่มทุน PP จำนวน 5,028,571,429 หุ้นเป็นเงิน 8,800.00 ล้านบาท เพิ่มทุน RO 1,714,285,714 หุ้นเป็นเงิน 3,000.00 ล้านบาท และเพิ่มทุนเพื่อรองรับการใช้สิทธิแปลงสภาพของหุ้นกู้แปลงสภาพ 1,257,142,857 หุ้นเป็นเงิน 2,200.00 ล้านบาท) รวมทั้งสามารถปรับโครงสร้างผู้ถือหุ้น และโครงสร้างทางการเงินได้ตามที่ได้ระบุไว้ในสารสนเทศรายการที่ 1 จะทำให้กลุ่มบริษัทฯ รวมทั้ง TAA มีความน่าเชื่อถือมากขึ้น ซึ่งจะส่งผลต่ออัตราดอกเบี้ยที่ TAA และบริษัทฯ จะได้รับจากการออกหุ้นกู้ และ/หรือ กู้เงินจากสถาบันการเงิน มีอัตราลดลงจากปัจจุบัน ซึ่งการที่บริษัทฯ สามารถเข้าถึงแหล่งเงินทุนที่ราคาถูกลง น่าจะส่งผลดีต่อการเติบโตของบริษัทฯ ในอนาคต ซึ่งจะส่งผลโดยตรงต่อประโยชน์ของผู้ถือหุ้น

5.8.4. ช่วยให้บริษัทฯ ไม่ต้องเข้าสู่แผนฟื้นฟูกิจการ หรือถูกฟ้องร้องดำเนินคดีทางกฎหมาย

จากรายละเอียดของงบการเงินของบริษัทฯ จะเห็นได้ว่าหากบริษัทฯ ไม่สามารถเพิ่มทุนตามที่ตั้งใจไว้ได้ (เพิ่มทุน PP จำนวน 5,028,571,429 หุ้นเป็นเงิน 8,800.00 ล้านบาท เพิ่มทุน RO 1,714,285,714 หุ้นเป็นเงิน 3,000.00 ล้านบาท และเพิ่มทุนเพื่อรองรับการใช้สิทธิแปลงสภาพของหุ้นกู้แปลงสภาพ 1,257,142,857 หุ้นเป็นเงิน 2,200.00 ล้านบาท) บริษัทฯ ไม่น่าจะแก้ปัญหาสภาพคล่องและการผิดสัญญากับธนาคาร ได้ ส่งผลให้บริษัทฯ อาจต้องยื่นคำร้องต่อศาลเพื่อขอฟื้นฟูกิจการ หรือถูกฟ้องร้องดำเนินคดีทางกฎหมาย ซึ่งหากเกิดเหตุการณ์ดังกล่าวขึ้นจะส่งผลกระทบต่อผู้ถือหุ้น ผู้ถือหุ้นกู้ เจ้าหนี้ และผู้บริหารอย่างมีนัยสำคัญ

จากสถานการณ์ COVID-19 ส่งผลกระทบให้จำนวนไฟล์ทบินและผู้โดยสารลดลง ทำให้รายได้ที่ได้รับไม่มากพอที่จะครอบคลุมต้นทุนและค่าใช้จ่ายที่บริษัทฯ ต้องแบกรับ เช่น ค่าตอบแทนพนักงาน ส่งผลให้กระแสเงินสดจากการดำเนินงานติดลบ จนไม่สามารถจ่ายเงินเดือนพนักงานได้ตั้งแต่เดือนสิงหาคม 2564 ประกอบกับ TAA มีเงินกู้ยืมจากสถาบันการเงินและหุ้นกู้ ซึ่งพันทกกำหนดชำระแล้วหลายวงเงิน (ส่วนใหญ่อยู่ระหว่างขอพักชำระการจ่ายเงินต้นและดอกเบี้ย) และไม่สามารถปฏิบัติตามเงื่อนไขบางประการของสัญญาเงินกู้ได้ เช่น การดำรงอัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยจ่ายต่อส่วนของผู้ถือหุ้น และเนื่องจากบริษัทฯ ไม่มี

ทรัพย์สินและการประกอบธุรกิจอื่นใดที่มีนัยสำคัญนอกเหนือไปจากการถือหุ้นใน TAA ทำให้การจัดหาเงินผ่านการกู้ยืมทำได้ยาก บริษัทฯ จึงตกอยู่ในสภาวะขาดสภาพคล่องอย่างรุนแรง ซึ่งหากบริษัทฯ ไม่ดำเนินการตามแผนการปรับโครงสร้างการถือหุ้นของ บริษัทฯ และ TAA ข้างต้น บริษัทฯ จะไม่สามารถดำเนินการต่อไปได้ ส่งผลให้เจ้าหนี้ขาดความเชื่อมั่นถึงความสามารถในการชำระหนี้ของบริษัทฯ ในอนาคต โดยเหตุการณ์ดังกล่าวอาจทำให้บริษัทฯ ตกอยู่ในสภาวะล้มละลาย ซึ่งจะสร้างความเสียหายต่อผู้ถือหุ้นอย่างมีนัยสำคัญ

5.8.5. ขวัญให้บริษัทฯ มีส่วนของผู้ถือหุ้นเพิ่มขึ้น

ตามงบการเงิน ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2564 บริษัทฯ มีส่วนของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ (ไม่รวมส่วนของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมของบริษัทฯ) จำนวน 10,819.60 ล้านบาท ซึ่งสามารถคำนวณเป็นมูลค่าตามบัญชีต่อหุ้นเท่ากับ 2.23 บาท (คำนวณจากจำนวนหุ้น 4,850 ล้านหุ้น) ดังนั้น หากบริษัทฯ เข้าทำรายการในครั้งนี้ได้สำเร็จ จะส่งผลให้บริษัทฯ มีส่วนของผู้ถือหุ้นเพิ่มขึ้นเป็น 25,901.76 ล้านบาทหรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 131.91 มีอัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้นภายหลังการปรับโครงสร้างเท่ากับ 2.0 เท่า ซึ่งลดลงจากเดิมที่ 4.82 เท่า และสามารถคำนวณเป็นมูลค่าตามบัญชีต่อหุ้นเท่ากับ 1.95 บาท (คำนวณจากจำนวนหุ้นภายหลังการเพิ่มทุนฯ 12,850 ล้านหุ้น) ดังนั้น การดำเนินการดังกล่าวข้างต้นเป็นการทำให้ส่วนของผู้ถือหุ้นและมูลค่าตามบัญชีของบริษัทฯ เพิ่มขึ้น โดยรายละเอียดแผนการปรับโครงสร้างทางการเงิน แสดงตามข้อ 5.2.1. (4)

5.8.6. การออกและเสนอขายหุ้นเพิ่มทุนในครั้งนี้จะพอเพียงสำหรับการแก้ปัญหาสำคัญของบริษัทฯ

จากแผนงานของบริษัทฯ ถึงแม้ว่าในการเข้าทำรายการที่-1 จะเป็นเพียงจุดเริ่มต้นของการแก้ปัญหาสภาพคล่อง และหนี้สินโดยรวมของบริษัทฯ แต่จากการสัมภาษณ์ผู้บริหารของบริษัทฯ และประมาณการทางการเงินโดยที่ปรึกษาทางการเงินอิสระ พบว่าการออกหุ้นสามัญเพิ่มทุนจำนวน 8,000,000,000 หุ้น (ได้รับเงินเพิ่มทุนทั้งสิ้นประมาณ 14,000 ล้านบาท) จะทำให้บริษัทฯ มีเงินทุนเพียงพอในการบริหารงาน และดำเนินกิจการต่อไปได้ อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ อาจต้องทำการแก้ปัญหานี้สินอื่นๆ โดยเฉพาะหนี้สินในส่วนของบริษัทฯ ในอนาคต หนี้เงินกู้จากสถาบันการเงิน และหนี้กู้ เนื่องจากเงินที่ได้จากการเพิ่มทุนในครั้งนี้จะถูกนำไปชำระหนี้คืนแก่กลุ่ม AAGB จำนวน 3,900 ล้านบาทเท่านั้น

หนี้สินรวมของบริษัทฯ สามารถแบ่งออกตามประเภทหนี้สินดังนี้:

รายละเอียด	ณ 31 ธันวาคม 2562	ณ 31 ธันวาคม 2563	ณ 30 มิถุนายน 2564
เจ้าหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน	373.82	3,060.17	4,549.93
เงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงิน	1,750.00	1,000.00	1,383.38
เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน	4,639.48	3,859.79	4,059.02
หุ้นกู้ระยะยาว	4,096.73	3,098.13	2,798.77
หนี้สินตามสัญญาเช่า	-	30,700.58	32,203.97
หนี้สินตามสัญญาเช่าการเงิน	11,493.61	-	-
รายได้รับล่วงหน้า	4,648.34	2,372.60	2,431.07
ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย	2,704.53	1,718.56	1,946.49
หนี้สินภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี	3,047.15	1,989.25	1,652.14
หนี้สินอื่น	2,460.42	2,818.27	2,484.82
รวมหนี้สิน	35,214.09	50,617.36	53,509.57

ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2564 บริษัทฯ มีเจ้าหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน ซึ่งเกิดจากรายได้รับล่วงหน้า ค่าเช่าเครื่องบินค้างจ่าย และค่าซ่อมแซมบำรุงรักษาเครื่องบินค้างจ่าย เป็นต้น โดยทั้งหมดมาจากบริษัทในเครือของ AAGB

ทั้งนี้ สรุปแผนการใช้จ่ายเงินตามแผนการปรับโครงสร้างการถือหุ้นของบริษัทฯ และ TAA โดยสังเขปเป็นไปตามข้อ 1.1.4.

5.9. ข้อดีของการทำรายการกับ AAA

5.9.1. สามารถรักษาความลับในการเจรจาต่อรองได้

เนื่องจากธุรกิจสายการบินเป็นธุรกิจที่มีผู้ดำเนินธุรกิจน้อยรายในประเทศไทย และการเพิ่มทุนในครั้งนี้ของบริษัทฯ ต้องการเงินมากถึง 14,000 ล้านบาท ดังนั้น การที่บริษัทฯ ทำการเจรจากับสายการบินอื่น หรือนักลงทุนที่มีความรู้ในธุรกิจการบินหลายราย อาจส่งผลกระทบกับการทำธุรกิจของบริษัทฯ ทั้งในปัจจุบันและอนาคต เนื่องจากบริษัทฯ จะต้องเปิดเผยข้อมูลรายละเอียดให้กับนักลงทุนเหล่านั้น อีกทั้งในเชิงธุรกิจ การที่ AAA แผลงหนี้เป็นทุนเช่นเดียวกับการทำรายการในครั้งนี้ เป็นการแก้ปัญหา 2 ปัญหาในเวลาเดียวกัน (ปัญหาหนี้สินที่มากเกินไป และปัญหาส่วนทุนที่น้อยเกินไป) ซึ่งการแก้ปัญหาดังกล่าวทำได้ยากเนื่องจากบริษัทที่เป็นเจ้าหนี้ต้องเป็นบริษัทมีความรู้ และเข้าใจในธุรกิจของบริษัทฯ เป็นอย่างดี ดังนั้น การเข้าทำรายการที่-1 กับ AAA น่าจะทำให้บริษัทฯ ได้ประโยชน์สูงสุด

5.9.2. การเจรจาดกกลางสามารถทำได้รวดเร็ว

เนื่องจากปัจจุบัน TAA มีส่วนของผู้ถือหุ้นน้อยกว่า 0 และขาดสภาพคล่องจนไม่สามารถจ่ายเงินเดือนพนักงานได้ ดังนั้น การที่บริษัทฯ เสร็จกับ AAA ซึ่งมีความสัมพันธ์อันดีกับบริษัทฯ มีความเข้าใจทั้งการดำเนินธุรกิจ และที่ผ่านมาได้ให้ความช่วยเหลือบริษัทฯ จากผลกระทบที่เกิดขึ้นจาก COVID-19 เป็นอย่างดี น่าจะทำให้บริษัทฯ สามารถบรรลุถึงข้อตกลงได้ในเวลาที่สั้นที่สุด ซึ่งถือเป็นความจำเป็น และทำให้บริษัทฯ ได้ประโยชน์สูงสุด

5.9.3. AAA เป็นบริษัทในเครือ AAGB ซึ่งเป็นบริษัทที่มีความเข้าใจในธุรกิจ เป็นเจ้าของตราสินค้า และไม่มียอบายในการครอบงำกิจการ

การที่ AAGB ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นเดิมของบริษัทในเครือ (TAA) ผ่าน AAA มานานกว่า 10 ปี และ AAA เข้ามาช่วยซื้อหุ้นเพิ่มทุนในส่วนของการเสนอขายหุ้นเพิ่มทุนในวงจำกัด (Private Placement) แต่ไม่ได้มีการทำสัญญาระหว่างผู้ถือหุ้น (Shareholders' Agreement) จากคำบอกกล่าวของบริษัทฯ ซึ่งโดยทั่วไปสัญญาดังกล่าวจะเป็นสัญญาที่ให้ผู้ถือหุ้นรายใหญ่มีอำนาจในการบริหารมากขึ้น โดยในกรณีของ AAA มีเพียงรายละเอียดที่ AAA เปิดเผยในแบบ 247-7 ว่าจะขอส่งตัวแทนมาเป็นกรรมการบริษัทฯ 3 ตำแหน่ง ทั้งนี้ จากรายงานแบบ 247-7 AAA แสดงให้เห็นชัดเจนในเจตนาที่จะถือหุ้นของบริษัทฯ เพื่อเป็นการลงทุนระยะยาว ซึ่งมีไม่เรื่องง่ายที่บริษัทฯ จะหาผู้ลงทุนในลักษณะดังกล่าวในระยะเวลาที่จำกัด

ทั้งนี้ ความเสี่ยงจากการยกเลิกสัญญาระหว่างผู้ถือหุ้นของ TAA และความขัดแย้งทางผลประโยชน์มีรายละเอียดตามข้อ

5.11.5.

5.9.4. บริษัทฯ ได้รับผลประโยชน์จากเงินทุนที่ได้รับเพื่อแก้ปัญหาสภาพคล่องทางการเงิน

ในการเจรจาในครั้งนี้บริษัทฯ ได้ผลประโยชน์โดย TAA สามารถเปลี่ยนหนี้เป็นทุนประมาณ 3,900 ล้านบาท ซึ่งจะถูกลดทอนในงบการเงินรวมของบริษัทฯ และ AAA ยังเพิ่มทุนให้กับบริษัทฯ อีก 3,900 ล้านบาท รวมเป็นเงินทั้งสิ้น 7,800 ล้านบาท ซึ่งเมื่อรวมกับการเพิ่มทุนทั้งหมดของบริษัทฯ (การออกหุ้นสามัญเพิ่มทุนทั้งในรูปของ PP, RO และ Convertible Bond) จะทำให้บริษัทฯ ได้รับเงินประมาณ 14,000 ล้านบาท ซึ่งเงินจำนวนดังกล่าว น่าจะทำให้บริษัทฯ สามารถแก้ปัญหาสภาพคล่องทางการเงิน และสามารถดำเนินธุรกิจต่อไปได้ ซึ่งบริษัทฯ คาดว่าเงินจำนวนดังกล่าวจะเพียงพอสำหรับการดำเนินงานภายในเวลา 18 – 24 เดือนข้างหน้า

5.10. ข้อดีของการเข้าทำรายการ

5.10.1. ผลกระทบต่อสัดส่วนผู้ถือหุ้นของผู้ถือหุ้นเดิม (Control Dilution) ผลกระทบต่อราคา (Price Dilution) และผลกระทบต่อส่วนแบ่งกำไร (Earning Dilution)

ภายหลังการเพิ่มทุน บริษัทฯ อาจมีหุ้นสามัญที่จำหน่ายได้แล้วทั้งหมดมากที่สุดเท่ากับ 12,850.00 ล้านหุ้น (จากเดิม 4,850 ล้านหุ้น) โดยสัดส่วนของผู้ถือหุ้นเดิมรายอื่น (ไม่นับรวม AAA และผู้ร่วมลงทุนรายใหม่) ภายหลังการเพิ่มทุนจะลดลงจากร้อยละ 100 เหลือร้อยละ 37.74 (หากไม่มีผู้ถือหุ้นเดิมรายใดจองซื้อหุ้นเพิ่มทุน RO และมีบุคคลจองซื้อหุ้นเพิ่มทุน RO เกินสิทธิทั้งจำนวน) ทั้งนี้ สัดส่วนการถือครองหุ้นที่ลดลง หมายถึงสัดส่วนการควบคุมที่ลดลง อย่างไรก็ตาม หากพิจารณาถึงประโยชน์ที่ผู้ถือหุ้นเดิมจะได้รับจากการที่บริษัทฯ สามารถดำเนินธุรกิจต่อไปได้ และมีโอกาสเติบโตได้ในอนาคต ที่ปรึกษาทางการเงินอิสระมีความเห็นว่ามีผล สมเหตุสมผล

5.10.2. ผู้ถือหุ้นใหม่ (บุคคลในวงจำกัด) จะมีสิทธิคัดค้านมติที่ประชุมผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ ในส่วนที่เกี่ยวกับวาระพิเศษ และ/หรือวาระสำคัญต่างๆ ที่ต้องใช้คะแนนเสียงไม่น้อยกว่า 3 ใน 4 ของผู้ถือหุ้นที่มาประชุมและมีสิทธิออกเสียง

ภายหลังจากการเสนอขายหุ้นสามัญเพิ่มทุนให้กับนักลงทุนในวงจำกัดให้แก่ AAA จำนวน 4,457.14 ล้านหุ้น (และหากรวมกับการเพิ่มทุน RO, AAA จะได้รับหุ้น จำนวน 5,230.62 ล้านหุ้น) จะส่งผลให้ AAA ถือหุ้นในบริษัทเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 40.71 – 45.12 ของสิทธิออกเสียงทั้งหมด จากที่มีอยู่เดิมร้อยละ 0.00 ของสิทธิออกเสียงทั้งหมด (ขึ้นอยู่กับมติการตัดสินใจของผู้ถือหุ้นเดิมในส่วนของ การจัดสรรหุ้นเพิ่มทุนให้กับผู้ถือหุ้นเดิมในอัตราส่วน 5.7625 หุ้นเดิมต่อ 1 หุ้นใหม่) การถือหุ้นดังกล่าวมีสัดส่วนมากกว่าร้อยละ 25 หรือ 1 ใน 4 ของสิทธิออกเสียงทั้งหมดของบริษัทฯ และทำให้ AAA สามารถใช้สิทธิคัดค้านหรือไม่สนับสนุนในวาระพิเศษ และ/หรือวาระสำคัญต่างๆ ของบริษัทฯ ที่ต้องใช้คะแนนเสียงไม่น้อยกว่า 3 ใน 4 ของผู้ถือหุ้นที่มาประชุมและมีสิทธิออกเสียงซึ่งจะส่งผลให้ วาระพิเศษ และ/หรือวาระสำคัญนั้นๆ ไม่ได้รับการอนุมัติจากที่ประชุมผู้ถือหุ้นข้อสรุปในส่วนของวาระพิเศษและ/หรือวาระสำคัญ ที่ ต้องมีการอนุมัติโดยที่ประชุมผู้ถือหุ้นด้วยคะแนนเสียงไม่น้อยกว่า 3 ใน 4 ตามข้อกำหนดที่เกี่ยวข้องมีดังนี้:

กฎหมายและข้อบังคับที่เกี่ยวข้อง	วาระพิเศษ/วาระสำคัญ	คะแนนเสียงเห็นชอบในที่ประชุมผู้ถือหุ้น
พระราชบัญญัติบริษัทมหาชน จำกัด และข้อบังคับบริษัท	- การขายหรือโอนกิจการของบริษัททั้งหมดหรือบางส่วนที่สำคัญแก่บุคคลอื่น การซื้อหรือการรับโอนกิจการของบริษัทอื่นหรือบริษัทเอกชนมาเป็นของบริษัท - การทำ แก๊ซ หรือเลิกสัญญาเกี่ยวกับการให้เข้ากิจการของบริษัททั้งหมดหรือบางส่วนที่สำคัญ - การมอบหมายให้บุคคลอื่นเข้าจัดการธุรกิจของบริษัท - การรวมกิจการกับบุคคลอื่นโดยมีวัตถุประสงค์จะแบ่งกำไรขาดทุนกัน - การแก้ไขเพิ่มเติมหนังสือบริคณห์สนธิและข้อบังคับบริษัท - การเพิ่มทุนจดทะเบียนหรือการลดทุนจดทะเบียนของบริษัท - การออกหุ้นกู้ - การควบ หรือเลิกบริษัท	คะแนนเสียงเห็นชอบไม่น้อยกว่า 3 ใน 4 ของจำนวนเสียงทั้งหมดของผู้ถือหุ้น ซึ่งมาประชุมและมีสิทธิออกเสียง
ประกาศสำนักงาน ก.ล.ต.	- การขอผ่อนผันเพื่อให้ได้มาซึ่งหุ้นสามัญเพิ่มทุนโดยไม่ต้องทำคำเสนอซื้อหลักทรัพย์ทั้งหมดของกิจการ โดยอาศัยมติที่ประชุมผู้ถือหุ้น (Whitewash)	คะแนนเสียงเห็นชอบไม่น้อยกว่า 3 ใน 4 ของจำนวนเสียงทั้งหมดของผู้ถือหุ้น ซึ่งมาประชุมและมีสิทธิออกเสียง และไม่มีผู้ถือหุ้นรวมกันตั้งแต่ร้อยละ 5 ของจำนวนเสียงทั้งหมดของผู้ถือหุ้นที่มาประชุมออกเสียงคัดค้าน (แล้วแต่กรณี)

กฎหมายและข้อบังคับที่เกี่ยวข้อง	วาระพิเศษ/วาระสำคัญ	คะแนนเสียงเห็นชอบในที่ประชุมผู้ถือหุ้น
	- การทำรายการที่เกี่ยวข้องกัน - การทำรายการที่มีนัยสำคัญที่เข้าข่ายเป็นรายการได้มาหรือจำหน่ายไปซึ่งทรัพย์สิน	คะแนนเสียงเห็นชอบไม่น้อยกว่า 3 ใน 4 ของจำนวนเสียงทั้งหมดของผู้ถือหุ้น ซึ่งมาประชุมและมีสิทธิออกเสียง
	- การออกหลักทรัพย์ให้แก่กรรมการ หรือพนักงาน (ESOP) - การเสนอขายหุ้นที่ออกใหม่ให้แก่บุคคลในวงจำกัดในราคาที่ต่ำกว่าร้อยละ 90.00 ของราคาตลาด	คะแนนเสียงเห็นชอบไม่น้อยกว่า 3 ใน 4 ของจำนวนเสียงทั้งหมดของผู้ถือหุ้น ซึ่งมาประชุมและมีสิทธิออกเสียง และไม่มีผู้ถือหุ้นรวมกันตั้งแต่ร้อยละ 5 หรือร้อยละ 10 (แล้วแต่กรณี) ของจำนวนเสียงทั้งหมดของผู้ถือหุ้นที่มาประชุมออกเสียงคัดค้านการเสนอขายหุ้นนั้น
ประกาศตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย	- การขอเพิกถอนหลักทรัพย์ออกจากการเป็นหลักทรัพย์จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ หรือ mai	คะแนนเสียงเห็นชอบไม่น้อยกว่า 3 ใน 4 ของจำนวนหุ้นที่ออกจำหน่ายแล้วทั้งหมดและไม่มีผู้ถือหุ้นรวมกันตั้งแต่ร้อยละ 10 ของจำนวนหุ้นที่ออกจำหน่ายแล้วทั้งหมดของบริษัทคัดค้านการขอเพิกถอนหลักทรัพย์ออกจากการเป็นหลักทรัพย์จดทะเบียน

ที่มา: www.set.or.th

หมายเหตุ: วาระที่ต้องใช้คะแนนเสียงไม่น้อยกว่า 3 ใน 4 ข้างต้นเป็นเพียงตัวอย่าง และอาจมีการเปลี่ยนแปลงได้ขึ้นอยู่กับ กระทรวงพาณิชย์ สำนักงาน ก.ล.ต. และตลาดหลักทรัพย์ฯ

นอกจากนี้ การที่ AAA ขอสิทธิในการส่งกรรมการจำนวน 3 ท่านเพิ่มเติมจากเดิม 9 ท่าน รวมทั้งหมดเป็น 12 ท่าน มาเป็นคณะกรรมการบริษัทฯ ซึ่งไม่เป็นไปตามสัดส่วนการถือหุ้นของผู้ถือหุ้นในกิจการ เนื่องจากมีข้อจำกัดตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 และที่แก้ไขเพิ่มเติม รวมถึงกฎหมายลำดับรองที่เกี่ยวข้อง (“พรบ. การเดินอากาศ”) ซึ่งกำหนดให้กิจการต้องมีกรรมการเป็นคนไทยอย่างน้อย 2 ใน 3 ของกรรมการทั้งหมดของกิจการรวมทั้งจะเปลี่ยนแปลงกรรมการผู้มีอำนาจผูกผันกระทำการแทนของกิจการ เพื่อให้สอดคล้องกับโครงสร้างการถือหุ้นและโครงสร้างกรรมการของกิจการที่เปลี่ยนแปลงไปภายหลังการเข้าถือหุ้นของกิจการโดยผู้ถือหุ้น (โดยมิได้มีการทำสัญญาระหว่างผู้ถือหุ้น (Shareholders’ Agreement) และไม่มีภาระระบุจำนวนกรรมการที่ AAA จะสามารถแต่งตั้งใน AAV ได้ ทั้งนี้ ที่ปรึกษาทางการเงินอิสระพบเพียงรายละเอียดที่ AAA เปิดเผยในแบบ 247-7 ว่าจะขอส่งตัวแทนมาเป็นกรรมการบริษัทฯ 3 ตำแหน่ง)

5.10.3. ความจำเป็นที่ต้องทำรายการกับ AAA

บริษัทฯ จำเป็นต้องทำรายการกับ AAA เนื่องจากแผนการปรับโครงสร้างการถือหุ้นของบริษัทฯ และ TAA ดังกล่าวนั้น ได้ผ่านการเจรจาและเห็นชอบร่วมกัน โดยสถาบันการเงินผู้ให้กู้ยืมเงิน ผู้ร่วมลงทุนรายใหม่ (ผู้จองซื้อหุ้นใหม่และผู้จองซื้อหุ้นกู้แปลงสภาพ) และ AAA และกลุ่มเจ้าหนี้หลักของ TAA (AAGB) เรียบร้อยแล้ว และบุคคลต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องต่างได้ลงนามในสรุปสาระสำคัญของบันทึกความเข้าใจเบื้องต้น (Preliminary Summary of Terms) กับบริษัทฯ เรียบร้อยแล้ว หากบริษัทฯ ไม่ดำเนินการตามแผนการปรับโครงสร้างการถือหุ้นของบริษัทฯ และ TAA ข้างต้น (เช่น บริษัทฯ ไม่เข้าซื้อหุ้นของ TAA เพื่อเป็นผู้ถือหุ้นเกือบทั้งสิ้นของ TAA เป็นต้น) สถาบันการเงินผู้ให้กู้ยืมเงิน ผู้ร่วมลงทุนรายใหม่ 8 ราย (ผู้จองซื้อหุ้นใหม่และผู้จองซื้อหุ้นกู้แปลงสภาพ) และ AAA ก็ไม่ยินดีที่จะจองซื้อหุ้นเพิ่มทุนและหุ้นกู้แปลงสภาพของบริษัทฯ และทำให้บริษัทฯ อาจไม่ได้รับความช่วยเหลือทางการเงินเพื่อแก้ปัญหาการขาดสภาพคล่องของกลุ่มบริษัทฯ

5.11. ความเสี่ยงของการเข้าทำรายการ

5.11.1. ความเสี่ยงเกี่ยวกับการปฏิบัติตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง

เนื่องจากการปรับโครงสร้างการถือหุ้นของ AAV ในครั้งนี้จะมีผลโดยตรงต่อการปฏิบัติตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง ทั้งในส่วน บุคคลธรรมดาสัญชาติไทยที่ต้องถือหุ้นรวมกันไม่น้อยกว่าร้อยละ 51 ของหุ้นทั้งหมด และ นอกจากนี้ พรบ. การเดินอากาศ ได้กำหนดข้อห้ามสำหรับผู้ที่ได้รับใบอนุญาตการบิน เช่น TAA เกี่ยวกับบุคคลที่ไม่มีสัญชาติไทย เช่น ผู้รับใบอนุญาตจะต้องมีความเป็นเจ้าของ และมีกรรมสิทธิ์ส่วนสาระสำคัญ และอำนาจในการบริหารกิจการที่แท้จริง (Effective Control) เป็นของบุคคลผู้มีสัญชาติไทย หรือต้องไม่มีการครอบงำกิจการผ่านบุคคลที่ไม่มีสัญชาติไทยในลักษณะอย่างหนึ่งอย่างใดตามที่ พรบ. การเดินอากาศ กำหนด โดยสรุป พรบ. การเดินอากาศ กำหนดให้ TAA จะต้องมิบุคคลที่มีได้เป็น Eligible Persons และบุคคลที่มีได้มีสัญชาติไทยถือหุ้นโดยตรงและโดยอ้อมใน TAA ไม่เกินร้อยละ 49 ของหุ้นทั้งหมดของ TAA ซึ่งในกรณีนี้ บริษัทฯ ประสงค์จะแก้ไขข้อบังคับของบริษัทฯ เพื่อขยายสัดส่วนข้อจำกัดการถือหุ้นของบุคคลที่มีได้มีสัญชาติไทย เพื่อรองรับการที่บุคคลที่มีได้มีสัญชาติไทยจะได้รับจัดสรรหุ้นสามัญเพิ่มทุน และหุ้นสามัญเพิ่มทุนจากการแปลงสภาพ ของหุ้นกู้แปลงสภาพ ตามมติที่ประชุมวิสามัญผู้ถือหุ้นครั้งที่ 1/2564 โดยเมื่อรวมกับสัดส่วนการถือหุ้นของบุคคลที่มีได้มีสัญชาติไทยเดิมแล้วจะต้องไม่เกินกว่าร้อยละ 48.17 ได้ ของจำนวนหุ้นที่จำหน่ายได้ทั้งหมดของบริษัทฯ สำหรับประเด็นเรื่อง Eligible Persons นั้น บริษัทฯ ได้ระบุในข้อบังคับของบริษัทฯ เช่นกันว่าบริษัทฯ สงวนสิทธิ์ที่จะปฏิเสธการรับจดทะเบียนการโอนหุ้นใด ๆ หรือการรับจดทะเบียนบุคคลใดเป็นผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ หากการรับจดทะเบียนดังกล่าวจะทำให้บริษัทฯ หรือกลุ่มบริษัทฯ เสียสิทธิตามที่ พรบ. การเดินอากาศ กล่าวคือ หากจะทำให้บุคคลที่มีได้เป็น Eligible Persons ถือหุ้นโดยตรงและโดยอ้อมใน TAA เกินร้อยละ 49 ของหุ้นทั้งหมดของ TAA ดังนั้น เพื่อให้มั่นใจว่าทุก ๆ ครั้งที่บริษัทฯ ปิดสมุดทะเบียน บริษัทฯ จะไม่มีผู้ถือหุ้นซึ่งไม่เป็น Eligible Persons เกินกว่าร้อยละ 49 ก่อนบริษัทฯ จะปิดสมุดทะเบียน บริษัทฯ จะแนะนำในทุก ๆ ช่องทางให้ผู้ลงทุนจำหน่ายโอนหุ้นของบริษัทฯ ออกไป เพื่อมิให้ผู้ลงทุนต้องเสียสิทธิใดๆ หรือแนะนำผู้ลงทุนลงทุนในใบสำคัญแสดงสิทธิที่เกิดจากหลักทรัพย์อ้างอิงไทย (NVDR) แทนหุ้นของบริษัทฯ ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้กำหนดขั้นตอนการดำเนินการในเรื่องดังกล่าวไว้ในเอกสารแนบท้าย 1 ของสารสนเทศเกี่ยวกับการออกและเสนอขายหุ้นสามัญเพิ่มทุนให้แก่บุคคลในวงจำกัด และผู้ถือหุ้นเดิมตามสัดส่วนการถือหุ้นของ AAV นอกจากนี้ พรบ. การเดินอากาศ ได้กำหนดข้อห้ามสำหรับผู้ที่ได้รับใบอนุญาตการบิน เช่น TAA เกี่ยวกับบุคคลที่ไม่มีสัญชาติไทย เช่น ผู้รับใบอนุญาตจะต้องมีความเป็นเจ้าของ และมีกรรมสิทธิ์ส่วนสาระสำคัญ และอำนาจในการบริหารกิจการที่แท้จริง (Effective Control) เป็นของบุคคลผู้มีสัญชาติไทย หรือต้องไม่มีการครอบงำกิจการผ่านบุคคลที่ไม่มีสัญชาติไทยในลักษณะอย่างหนึ่งอย่างใดตามที่ พรบ. การเดินอากาศ กำหนดการเดินอากาศ กำหนด ซึ่งบริษัทฯ จะแก้ไขสัดส่วนการถือหุ้นของบุคคลที่มีได้มีสัญชาติไทยในบริษัทฯ ไม่เกินกว่าร้อยละ 48.17 และบริษัทฯ จะถือหุ้นเกินร้อยละ 100 ใน TAA ดังนั้น ความเป็นเจ้าของ และกรรมสิทธิ์ส่วนสาระสำคัญ จึงยังคงเป็นของบุคคลที่มีสัญชาติไทย นอกจากนี้ บริษัทฯ เห็นว่าบริษัทฯ ไม่ได้มีการบริหารจัดการที่มีลักษณะเป็นการครอบงำกิจการโดยคนต่างด้าว

อย่างไรก็ดี ในปัจจุบัน ยังไม่มีการตีความ พรบ. การเดินอากาศ หรือแนวคำพิพากษาของศาลฎีกาในเรื่องนี้ ทำให้บริษัทฯ และ TAA ยังคงต้องเผชิญกับความเสี่ยงดังกล่าวในการประกอบกิจการของบริษัทฯ และ TAA

บริษัทฯ และ TAA ไม่สามารถประเมินหรือคาดการณ์ผลกระทบจากการใช้บังคับ หรือการตีความบทบัญญัติดังกล่าวที่อาจมีต่อบริษัทฯ และ TAA (รายละเอียดตาม มติที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ครั้งที่ 6/2564 เมื่อวันที่ 19 ตุลาคม 2564) นอกจากนี้ แม้ว่าบริษัทฯ จะได้ดำเนินการตามมาตรการต่าง ๆ อย่างเต็มที่แล้ว เพื่อให้บริษัทฯ ไม่มีผู้ถือหุ้นที่ไม่เป็นไปตามข้อบังคับของบริษัทฯ เกินกว่าสัดส่วนที่ระบุไว้ในข้อบังคับของบริษัทฯ และ พรบ. การเดินอากาศ บริษัทฯ และ TAA ก็ยังคงต้องเผชิญกับความเสี่ยงหากบริษัทฯ มีผู้ถือหุ้นที่ไม่เป็นไปตามข้อบังคับของบริษัทฯ เกินกว่าสัดส่วนที่ระบุไว้ ซึ่งอาจส่งผลกระทบในทางลบอย่างร้ายแรงต่อการประกอบธุรกิจของบริษัทฯ โดยผลของการที่สัดส่วนการถือหุ้นของบริษัทฯ ไม่เป็นไปตาม พรบ. การเดินอากาศ มีรายละเอียดดังนี้

ผลของการขาดคุณสมบัติเรื่องการถือหุ้นและคนต่างด้าว

1. ใบอนุญาตประกอบกิจการการบินพลเรือน (มาตรา 16)

รัฐมนตรีโดยความเห็นชอบของคณะกรรมการการบินพลเรือนมีอำนาจสั่งให้เพิกถอนใบอนุญาต (ข้อบังคับ กปร. 97 ข้อ 50 (1))

2. ใบสำคัญการจดทะเบียนอากาศยาน

ใบสำคัญการจดทะเบียนอากาศยานเป็นอันใช้ไม่ได้ และ ให้ผู้จดทะเบียนอากาศยานนั้นส่งคืนใบสำคัญการจดทะเบียน แก่พนักงานเจ้าหน้าที่โดยไม่ชักช้า(มาตรา 32 (2)) (มีผลทันที โดยไม่ต้องรอการเพิกถอน)

ผลของการไม่มีใบอนุญาต

1. ใบอนุญาตประกอบกิจการการบินพลเรือน

ผู้ประกอบการการบินพลเรือนโดยไม่ได้รับใบอนุญาตประกอบกิจการการบินพลเรือน ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 5 ปีหรือปรับไม่เกิน 1,000,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ (มาตรา 67/14(7))

2. ใบสำคัญการจดทะเบียนอากาศยาน

ถ้าผู้ใดนำอากาศยานทำการบิน โดยไม่นำใบสำคัญการจดทะเบียนติดไปกับอากาศยาน ต้องระวางโทษปรับไม่เกิน 100,000 บาท (มาตรา 68(1))

ผู้ใดนำอากาศยานทำการบิน โดยอากาศยานนั้นไม่ได้จดทะเบียนอากาศยาน ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 1 ปีหรือปรับไม่เกิน 40,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ (มาตรา 68 วรรค 2)

3. กรณีที่ผู้กระทำความผิดเป็นนิติบุคคล ถ้าการกระทำความผิดของนิติบุคคลนั้นเกิดจากการสั่งการหรือกระทำการของกรรมการหรือผู้จัดการหรือนุคคลใดซึ่งรับผิดชอบในการดำเนินงาน หรือในกรณีที่บุคคลดังกล่าวมีหน้าที่ต้องสั่งการหรือกระทำการและละเว้นไม่สั่งการหรือไม่กระทำการจนเป็นเหตุให้นิติบุคคลนั้นกระทำความผิด ผู้นั้นต้องรับโทษตามที่บัญญัติไว้สำหรับความผิดนั้นด้วย (มาตรา 118)

4. ความผิดที่มีโทษปรับสถานเดียว หรือโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งปีหรือปรับ สามารถเปรียบเทียบปรับได้ (มาตรา 119)

ที่มา: บริษัทฯ

อนึ่ง ในกรณีนี้ TAA ได้หารือกับหน่วยงานกำกับดูแลด้านการบินพลเรือน (สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย หรือ กพท.) แล้วในรูปแบบการประชุมหารือ ซึ่งจากการหารือ หน่วยงานกำกับไม่ได้ขัดข้องกับแผนการปรับโครงสร้างการถือหุ้นของบริษัทฯ และ TAA และแนวทางการดำเนินการตามที่บริษัทฯ จะดำเนินการตามที่ได้ชี้แจงข้างต้น ทั้งนี้ บริษัทฯ อยู่ระหว่างการรอหนังสือตอบกลับอย่างเป็นทางการจาก กพท. ซึ่งคาดว่าจะได้รับภายในปี 2564

5.11.2. ความเสี่ยงเกี่ยวกับการไม่ได้รับจดทะเบียนเป็นผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ และการลงทุนในใบแสดงสิทธิในผลประโยชน์ที่เกิดจากหลักทรัพย์อ้างอิงไทย (NVDRs)

เนื่องจาก พรบ. การเดินอากาศ กำหนดให้ TAA จะต้องมิบุคคลที่มีได้เป็น Eligible Persons และบุคคลที่มีได้มีสัญชาติไทยถือหุ้นโดยตรงและโดยอ้อมใน TAA ไม่เกินร้อยละ 49 ของหุ้นทั้งหมดของ TAA ทำให้บริษัทฯ ต้องระบุในข้อบังคับของบริษัทฯ สงวนสิทธิที่จะปฏิเสธการรับจดทะเบียนการถือหุ้นใด ๆ หรือการรับจดทะเบียนบุคคลใดเป็นผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ หากการรับจดทะเบียนดังกล่าวจะทำให้บริษัทฯ หรือกลุ่มบริษัทฯ เสี่ยงสิทธิตาม พรบ. การเดินอากาศ กล่าวคือ หากจะทำให้บุคคลที่มีได้เป็น Eligible Persons ถือหุ้นโดยตรงและโดยอ้อมใน TAA เกินร้อยละ 49 ของหุ้นทั้งหมดของ TAA ดังนั้น ผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ อาจถูกปฏิเสธการรับจดทะเบียนเป็นผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ หากผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ ดังกล่าวได้หุ้นของบริษัทฯ มาหรือได้หุ้นเพิ่มเติมมาในภายหลังและไม่ได้เข้าหลักเกณฑ์ตามที่ระบุไว้ในเอกสารแนบท้าย 1 ของสารสนเทศเกี่ยวกับการออกและเสนอขายหุ้นสามัญเพิ่มทุนให้แก่บุคคลในวงจำกัด และผู้ถือหุ้นเดิมตามสัดส่วนการถือหุ้นของ AAV และจะต้องเสียสิทธิที่พึงมี เช่น สิทธิในการเข้าประชุมผู้ถือหุ้นเพื่อออกเสียงลงคะแนน สิทธิในการได้รับเงินปันผล สิทธิในการได้รับสิทธิประโยชน์ใด ๆ จากบริษัท เช่น หุ้นเพิ่มทุน หรือหลักทรัพย์แปลงสภาพ เป็นต้น และเนื่องด้วยความเสี่ยงดังกล่าว บริษัทฯ จะแนะนำให้ผู้ลงทุนในหุ้นของบริษัทฯ ลงทุนในใบแสดงสิทธิในผลประโยชน์

ที่เกิดจากหลักทรัพย์อ้างอิงไทย ซึ่งออกโดย บริษัท ไทยเอ็นวีดีอาร์ จำกัด (Thai NVDR Company Limited) (หรือที่เรียกกันโดยทั่วไปว่า NVDRs) โดยผู้ถือ NVDR จะไม่มีสิทธิในการออกเสียงในที่ประชุมของบริษัทฯ (Non-Voting Rights) แต่จะได้รับสิทธิประโยชน์ทางการเงิน เช่น เงินปันผล และสิทธิในการซื้อหุ้นเพิ่มทุน เช่นเดียวกับการลงทุนในหุ้นของบริษัทฯ

5.11.3. ความเสี่ยงกรณี พรบ. การเดินอากาศ และข้อบังคับของบริษัทฯ มีข้อจำกัดการถือหุ้นของคนต่างด้าว และบุคคลที่มีได้มีคุณสมบัติตาม พรบ. การเดินอากาศ ซึ่งอาจมีผลต่อสภาพคล่องและราคาตลาดของหุ้นของบริษัทฯ^๒

บริษัทฯ ประสงค์จะแก้ไขข้อบังคับของบริษัทฯ เพื่อขยายสัดส่วนข้อจำกัดการถือหุ้นของบุคคลที่มีได้มีสัญชาติไทย เพื่อรองรับการที่บุคคลที่มีได้มีสัญชาติไทยจะได้รับจัดสรรหุ้นสามัญเพิ่มทุน และหุ้นสามัญเพิ่มทุนจากการแปลงสภาพของหุ้นกู้แปลงสภาพตามมติที่ประชุมวิสามัญผู้ถือหุ้นครั้งที่ 1/2564 โดยเมื่อรวมกับสัดส่วนการถือหุ้นของบุคคลที่มีได้มีสัญชาติไทยเดิมแล้วจะต้องไม่เกินกว่าร้อยละ 48.17 ของจำนวนหุ้นที่จำหน่ายได้แล้วทั้งหมดของบริษัทฯ

ข้อบังคับของบริษัทฯ จำกัดสัดส่วนการเป็นเจ้าของหุ้นสามัญที่จำหน่ายได้แล้วทั้งหมดในบริษัทฯ ของบุคคลที่ไม่ได้มีสัญชาติไทยไว้ที่ไม่เกินกว่าร้อยละ 0.1 ของจำนวนหุ้นที่จำหน่ายได้แล้วทั้งหมดของบริษัทฯ และได้มีการขยายสัดส่วนข้อจำกัดดังกล่าวเพื่อรองรับ AAA (ผู้ถือหุ้นเพิ่มทุนในวงจำกัด) และ NHTPE (ผู้ถือหุ้นกู้แปลงสภาพ) (และบุคคลที่ไม่ได้มีสัญชาติไทยซึ่งรับโอนหุ้นจากบุคคลดังกล่าว) ตามมติที่ประชุมวิสามัญผู้ถือหุ้นครั้งที่ 1/2564 โดยเมื่อรวมกับสัดส่วนการถือหุ้นของบุคคลที่มีได้มีสัญชาติไทยเดิมแล้วจะต้องไม่เกินกว่าร้อยละ 48.17 ของจำนวนหุ้นที่จำหน่ายได้แล้วทั้งหมดของบริษัทฯ นอกจากนี้ การเข้าถือหุ้นของบุคคลที่ไม่ได้มีสัญชาติไทยและบุคคลที่มีได้มีคุณสมบัติตาม พรบ. การเดินอากาศ ยังถูกจำกัดไว้โดย พรบ. การเดินอากาศ และข้อบังคับของบริษัทฯ ดังนั้น สภาพคล่องและราคาตลาดของหุ้นสามัญของบริษัทฯ อาจได้รับผลกระทบจากข้อจำกัดดังกล่าว โดยเฉพาะอย่างยิ่งเมื่อการถือหุ้นของบุคคลที่ไม่ได้มีสัญชาติไทย และบุคคลที่มีได้มีคุณสมบัติตาม พรบ. การเดินอากาศ เพิ่มขึ้นถึงเพดานที่กำหนดไว้ ผู้ถือหุ้นที่มีสัญชาติไทยอาจไม่สามารถโอนหุ้นของตนให้บุคคลอื่นซึ่งมิได้มีสัญชาติไทย หรือบุคคลที่มีได้มีคุณสมบัติตาม พรบ. การเดินอากาศ ได้ นอกจากนี้ ผู้ถือหุ้นซึ่งมิได้มีสัญชาติไทย หรือบุคคลที่มีได้มีคุณสมบัติตาม พรบ. การเดินอากาศ อาจไม่สามารถทราบได้ล่วงหน้าว่าหุ้นสามัญนั้นจะตกอยู่ในข้อจำกัดจากสัดส่วนการถือหุ้นหรือไม่ และหุ้นดังกล่าวจะสามารถจดทะเบียนในนามของผู้ซื้อได้หรือไม่ หรือนายทะเบียนหลักทรัพย์จะปฏิเสธการจดทะเบียนโอนหุ้นสามัญนั้นหรือไม่เช่นกัน

5.11.4. ความเสี่ยงด้านบริหารจัดการของผู้ถือหุ้นรายใหญ่

ภายหลังจากแผนการปรับโครงสร้างการถือหุ้นของบริษัทฯ และ TAA สำเร็จ บริษัทฯ จะมีผู้ถือหุ้นรายใหญ่คือ AAA ซึ่งจะถือหุ้นร้อยละ 45.12 ในบริษัทฯ²⁸ และอาจถือหุ้นจำนวนสูงสุดร้อยละ 47.16 ในบริษัทฯ ในกรณีที่ นายธรรดพลฐ์ แบเลเวลด์ AAA และกลุ่มนักลงทุนรายใหญ่บุคคลธรรมดา จำนวน 6 ราย ที่ได้รับการจัดสรรหุ้นสามัญเพิ่มทุนที่เสนอขายแก่บุคคลในวงจำกัด (PP) มีการจองซื้อหุ้นสามัญเพิ่มทุนที่เสนอขายให้แก่ผู้ถือหุ้นเดิมตามสัดส่วน (RO) ตามสิทธิ โดยที่ผู้ถือหุ้นรายย่อยอื่นๆ ไม่จองซื้อหุ้นสามัญเพิ่มทุนดังกล่าวและได้ตัดจำนวนหุ้นส่วนที่เหลือทิ้ง ทำให้ AAA มีอำนาจในการควบคุมการบริหารจัดการกลุ่มบริษัทฯ รวมถึงอาจควบคุมเสียงของที่ประชุมผู้ถือหุ้นได้เป็นส่วนใหญ่ (หากผู้ถือหุ้นรายย่อยไม่ได้มาประชุมกันโดยครบถ้วน ไม่ว่าโดยตัวแทนหรือโดยการมอบฉันทะ) ไม่ว่าจะเป็นเรื่องการแต่งตั้งกรรมการ หรือการขออนุมัติในเรื่องอื่นที่ต้องใช้เสียงส่วนใหญ่ของที่ประชุมผู้ถือหุ้น ยกเว้นเรื่องที่กฎหมายหรือข้อบังคับของบริษัทฯ กำหนดให้ต้องได้รับเสียงไม่น้อยกว่าสามในสี่จากผู้ถือหุ้นที่มาประชุมและมีสิทธิออกเสียง ดังนั้น ผู้ถือหุ้นรายย่อยอาจไม่สามารถรวบรวมคะแนนเสียงเพื่อตรวจสอบและถ่วงดุลเรื่องที่กลุ่มผู้ถือหุ้นใหญ่เสนอได้ อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ ได้มีการจัดโครงสร้างการบริหารจัดการโดยบุคคลากรที่มีความรู้ ความสามารถ และได้มีการกำหนดขอบเขตในการดำเนินงาน หน้าที่ และความรับผิดชอบ การมอบอำนาจให้แก่กรรมการและผู้บริหารอย่างชัดเจนและโปร่งใส และมีการกำหนดมาตรการทำรายการที่เกี่ยวข้องกับกรรมการ และผู้ถือหุ้นรายใหญ่ รวมถึงบุคคลที่มีความขัดแย้ง โดยบุคคลดังกล่าวจะไม่มีสิทธิใน

²⁸ AAA เป็นนิติบุคคลที่จัดตั้งขึ้นในต่างประเทศ และมีได้มีสัญชาติไทย และไม่ถือเป็น Eligible Persons

การออกเสียงในการอนุมัติรายการนั้น ๆ เพื่อให้การดำเนินธุรกิจของกลุ่มบริษัทฯ เป็นไปอย่างโปร่งใส นอกจากนี้ โครงสร้างคณะกรรมการของบริษัทฯ ประกอบไปด้วยกรรมการอิสระจำนวน 3 ท่าน โดย กรรมการอิสระทั้งสามท่านยังดำรงตำแหน่งเป็นกรรมการตรวจสอบของบริษัทฯ บริษัทฯ แต่งตั้งกรรมการอิสระดังกล่าว เพื่อทำหน้าที่ตรวจสอบ ถ่วงดุลการตัดสินใจ และพิจารณารายการต่างๆ ก่อนนำเสนอต่อที่ประชุมผู้ถือหุ้น เพื่อสร้างความมั่นใจให้แก่ผู้ถือหุ้นรายย่อย และผู้มีส่วนได้เสียอื่น ๆ ว่าโครงสร้างการบริหารจัดการของกลุ่มบริษัทฯ มีการถ่วงดุล อำนาจ โปร่งใส มีการบริหารงานที่มีประสิทธิภาพ และการดำเนินการหรือเข้าทำรายการใดๆ เป็นไปเพื่อประโยชน์สูงสุดของกลุ่มบริษัทฯ

5.11.5. การยกเลิกสัญญาระหว่างผู้ถือหุ้นของ TAA และความขัดแย้งทางผลประโยชน์

บริษัทฯ TAA AAA และ AAB ได้เข้าทำสัญญาระหว่างผู้ถือหุ้นของ TAA เพื่อกำหนดสิทธิและหน้าที่ในเรื่องต่าง ๆ เช่น การดำเนินธุรกิจและการบริหารจัดการ การโอนหุ้น และการไม่ทำธุรกิจแข่งขันกับ TAA เป็นต้น

ทั้งนี้ เมื่อ AAA ขายหุ้นทั้งหมดใน TAA และไม่ได้มีสถานะเป็นผู้ถือหุ้นของ TAA แล้ว จะส่งผลให้สัญญาระหว่างผู้ถือหุ้นของ TAA ถูกยกเลิกไปตามข้อกำหนดของสัญญา ซึ่งการจัดการของ TAA จะดำเนินการโดยคณะกรรมการของ TAA ภายใต้การควบคุมของผู้ถือหุ้นซึ่งก็คือบริษัทฯ

อย่างไรก็ดี สัญญาระหว่างผู้ถือหุ้นของ TAA ได้มีข้อกำหนดการไม่แข่งขัน กล่าวคือ ผู้ถือหุ้นแต่ละฝ่ายตกลงที่จะไม่เข้าไปเกี่ยวข้องกับธุรกิจใด ๆ ซึ่งดำเนินการในประเทศไทย อันเป็นการแข่งขันโดยตรงหรือมีลักษณะเป็นการแข่งขันกับธุรกิจของ TAA และจะไม่ก่อตั้งหรือช่วยเหลือในการก่อตั้งนิติบุคคลใด ๆ ที่แข่งขันโดยตรงหรือมีลักษณะที่จะเป็นการแข่งขันกับธุรกิจของ TAA ในประเทศไทยหรือมาเลเซีย ซึ่งเมื่อสัญญาระหว่างผู้ถือหุ้นของ TAA ได้ยกเลิกไปแล้ว AAA AAGB บริษัทฯ และ TAA จะเข้าทำสัญญากระทำการ (Undertaking Agreement) โดยมีเนื้อหาข้อกำหนดการไม่แข่งขันที่เหมือนกันกับข้อความดังกล่าวในสัญญาระหว่างผู้ถือหุ้นของ TAA จึงไม่มีประเด็นการประกอบธุรกิจแข่งขันกันระหว่าง AAA และ/หรือ AAGB กับ TAA ในประเทศไทยแต่อย่างใด

สำหรับเรื่องความขัดแย้งทางผลประโยชน์กับกลุ่ม AirAsia X Berhad ("AAX") ซึ่งมีผู้ถือหุ้นกลุ่มเดียวกันกับ AAGB และ AAX เป็นผู้ถือหุ้นร้อยละ 49 ในบริษัท ไทยแอร์เอเชีย เอ็กซ์ จำกัด ("TAAX") โดยการดำเนินธุรกิจของ TAAX ไม่ถือเป็นการแข่งขันทางธุรกิจกับ TAA เนื่องจากมีความแตกต่างกันของเส้นทางการบิน ซึ่งทำให้ลูกค้าของ TAA และ TAAX แยกจากกันตามเป้าหมายการเดินทาง โดยความแตกต่างของเส้นทางการบินของ TAA และ TAAX เป็นดังนี้

- TAA : เป็นผู้ให้บริการสายการบินราคาประหยัดที่มุ่งเน้นเส้นทางการบินระยะใกล้ (Short Haul) ซึ่งใช้เวลาเดินทางไม่เกิน 4 ชั่วโมง 30 นาที จากฐานปฏิบัติการการบิน
- TAAX: เป็นผู้ให้บริการสายการบินราคาประหยัดที่มุ่งเน้นเส้นทางการบินระยะกลางและระยะไกล (Medium - Long Haul) ซึ่งใช้เวลาเดินทางประมาณ 4 ชั่วโมง 30 นาที ขึ้นไปจากฐานปฏิบัติการการบิน

5.11.6. ความเสี่ยงจาก AAA แต่งตั้งกรรมการบริษัทฯ มากกว่าที่ได้ตกลงกันได้

จากการข้อมูลของบริษัทฯ และ AAA บริษัทฯ มิได้มีการทำสัญญาระหว่างผู้ถือหุ้น (Shareholders' Agreement) และไม่มีภาระบุญจำนวนกรรมการที่ AAA จะสามารถแต่งตั้งใน AAV ได้ ทั้งนี้ ที่ปรึกษาทางการเงินอิสระพบเพียงรายละเอียดที่ AAA เปิดเผยในรูปแบบ 247-7 ว่าจะขอส่งตัวแทนมาเป็นกรรมการบริษัทฯ 3 ตำแหน่ง อย่างไรก็ตาม การที่ AAA จะมีสัดส่วนการถือหุ้นในบริษัทฯ ที่อัตราสูงสุดร้อยละ 45.12 ของสิทธิออกเสียงทั้งหมดของบริษัทฯ ภายหลังจากการเพิ่มทุนโดยการออกและจัดสรรหุ้นสามัญเพิ่มทุนให้แก่บุคคลในวงจำกัด และการเสนอขายให้แก่ผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ ตามสัดส่วนการถือหุ้น ซึ่งด้วยสัดส่วนการถือหุ้นของ AAA เมื่อเปรียบเทียบกับผู้ถือหุ้นอื่นใน AAV จะส่งผลให้ AAA อาจสามารถแต่งตั้งคณะกรรมการของตนเองได้มากกว่า 3 ตำแหน่งตามที่ผู้ขอผ่อนผันเปิดเผยไว้ในแบบ 247-7 อย่างไรก็ตาม หากคณะกรรมการบริษัทฯ เป็นตัวแทนจาก AAA มากกว่าที่ AAA เปิดเผยไว้ตามแบบ 247-7 จะทำให้ AAV ทำผิดพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 และที่แก้ไขเพิ่มเติม รวมถึงกฎหมายลำดับรองที่เกี่ยวข้อง

(“พรบ. การเดินอากาศ”) ซึ่งกำหนดให้กิจการต้องมีกรรมการเป็นคนไทยอย่างน้อย 2 ใน 3 ของกรรมการทั้งหมดของกิจการซึ่งอาจทำให้ AAV เสียสิทธิตามพรบ. การเดินอากาศและอาจส่งผลกระทบต่อการประกอบธุรกิจของบริษัทฯ รวมถึงส่งผลให้ผู้ถือหุ้นทั้งหมดเสียผลประโยชน์ (รวมทั้งผู้ถือหุ้นผ่านด้วย) โดยผลของการขาดคุณสมบัติเรื่องการถือหุ้นและคนต่างด้าวและผลของการไม่มีใบอนุญาตแสดงตามข้อ 5.11.1.

5.11.7. บริษัทฯ อาจไม่ได้รับเงินเพิ่มทุนตามต้องการได้ทันเวลา

เนื่องจากการเพิ่มทุนในครั้งนี้ ยังมีขั้นตอนในการขออนุมัติจากหลายขั้นตอนก่อนที่บริษัทฯ จะสามารถเสนอขายหุ้นสามัญเพิ่มทุนไม่ว่าจะเป็นหุ้นสามัญเพิ่มทุนให้กับนักลงทุนแบบเฉพาะเจาะจง (PP) การออกหุ้นเพิ่มทุนให้กับผู้ถือหุ้นเดิมตามสัดส่วน (RO) และหุ้นกู้แปลงสภาพ (Convertible Bond) ดังนั้น จึงมีโอกาสเป็นไปได้ที่บริษัทฯ จะได้รับเงินเพิ่มทุนในส่วนของการขายหุ้นสามัญเพิ่มทุนล่าช้า กว่าไตรมาสแรกของปี 2565 ซึ่งอาจส่งผลให้เงินเพิ่มทุนบางส่วน หรือทั้งหมดที่บริษัทฯ คาดว่าจะนำมาใช้เพื่อเพิ่มสภาพคล่อง และเป็นเงินทุนหมุนเวียนในการดำเนินธุรกิจก่อนอาจมาไม่ทันเวลา ส่งผลให้บริษัทฯ อาจต้องพึ่งพาบริษัทที่เกี่ยวข้องในการขอวงเงินกู้เพื่อใช้เป็นเงินทุนหมุนเวียนจนกว่าบริษัทฯ จะได้รับเงินจากการเสนอขายหุ้นสามัญเพิ่มทุนในครั้งนี้ เนื่องจาก TAA มีเงินกู้จากสถาบันการเงินหลายวงเงินที่ครบกำหนดชำระแล้ว ประกอบกับมีหุ้นกู้จะครบกำหนดชำระในวันที่ 26 เมษายน 2565 มูลค่า 1,200 ล้านบาท และในวันที่ 19 พฤษภาคม 2565 จำนวน 1,000 ล้านบาท รวมถึงการดำเนินงานของบริษัทฯ ที่จำเป็นต้องใช้กระแสเงินสดดำเนินงาน ทั้งนี้ จากการประมาณการของที่ปรึกษาทางการเงินอิสระตามวิธีมูลค่าปัจจุบันสุทธิของกระแสเงินสด ข้อ 4.7 ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 TAA อาจมีผลการดำเนินงานขาดทุนสุทธิประมาณ 10,354.24 ล้านบาท ส่งผลให้ TAA อาจมีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดลดลงอีก 7,573.84 ล้านบาท ซึ่งอาจทำให้ TAA และบริษัทฯ เผชิญสภาวะการขาดสภาพคล่องทางการเงินในอนาคต

5.11.8. โครงสร้างการเพิ่มทุนในครั้งนี้มีความซับซ้อน

เนื่องจากการเพิ่มทุนและปรับโครงสร้างของบริษัทฯ ในครั้งนี้ มีนักลงทุนอีกหลายราย รวมถึงสถาบันการเงินที่ต้องมีการปล่อยเงินกู้ และลงทุนใน CB เพื่อช่วยในการปรับโครงสร้าง ส่งผลให้สัญญาที่เกี่ยวข้องกับการทำรายการทั้งหมดมีความซับซ้อน ดังนั้น จากโครงสร้างการเพิ่มทุนที่ซับซ้อนนี้อาจก่อให้เกิดปัญหาในทางปฏิบัติ เช่น 1) สถาบันการเงินไม่ให้สินเชื่อแก่บริษัทฯ จำนวน 3,900 ล้านบาทในการซื้อหุ้น TAA 2) สถาบันการเงินและ/หรือ NHTPE ไม่จองซื้อหุ้นกู้แปลงสภาพ หรือ 3) แผนการปรับโครงสร้างในครั้งนี้ไม่ได้รับการอนุมัติจากผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ ในวาระใดวาระหนึ่ง จะส่งผลให้การเพิ่มทุนและปรับโครงสร้างในครั้งนี้ไม่ประสบความสำเร็จ

5.11.9. ความเสี่ยงจาก COVID-19 ที่ยืดเยื้อทำให้การเพิ่มทุนในครั้งนี้ไม่เพียงพอ

ถึงแม้ว่าปัจจุบันสถานการณ์การระบาดของ COVID-19 จะเริ่มดีขึ้น แต่สถานการณ์การระบาดยังคงไม่สามารถคาดเดาได้ ทั้งนี้ หากในอนาคตสถานการณ์การระบาดของ COVID-19 กลับมามีความรุนแรงมากขึ้นจนส่งผลให้รัฐบาลต้องใช้มาตรการจำกัดการเดินทาง (Lockdown) อีกครั้ง อาจส่งผลกระทบต่อการทำงานของกิจการของบริษัทฯ ทำให้การเพิ่มทุนในครั้งนี้อาจไม่เพียงพอในการรักษาสภาพคล่องเพื่อให้บริษัทฯ สามารถดำเนินการต่อไปได้

ทั้งนี้ จากงบการเงินสิ้นสุด ณ 30 มิถุนายน 2564 AAV และ TAA เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดจำนวน 233.53 และ 232.70 ล้านบาท ตามลำดับ (ในปี 2562 ซึ่งเป็นปีก่อนการแพร่ระบาดของ COVID – 19 AAV และ TAA เคยมีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดจำนวน 3,982.23 และ 3,889.58 ล้านบาท ตามลำดับ) ทั้งนี้ หากสถานการณ์การระบาดของ COVID-19 ยืดเยื้อและบริษัทฯ มิได้รับการเพิ่มทุนภายในปี 2564 AAV และ TAA อาจประสบปัญหาขาดสภาพคล่องในการดำเนินธุรกิจได้

5.11.10. ผู้ถือหุ้นไม่อนุมัติการเพิ่มทุน PP เพิ่มทุน RO Whitewash หรือรายการที่เกี่ยวข้องกับการปรับโครงสร้าง รายการใดรายการหนึ่ง จะทำให้บริษัทฯ ไม่สามารถเข้าทำรายการใดๆ ได้เลย

ในการอนุมัติให้บริษัทฯ สามารถเสนอขายหุ้นเพิ่มทุน PP ในราคาต่ำ จะต้องได้รับเสียงอนุมัติจากผู้ถือหุ้นด้วยเสียงข้างมากของผู้ที่มาประชุมและออกเสียงลงคะแนน และไม่มีผู้ถือหุ้นรวมกันตั้งแต่ร้อยละ 10 ของจำนวนเสียงทั้งหมดของผู้ถือหุ้นที่มาประชุมออกเสียงคัดค้านการเสนอขายหุ้น โดยไม่นับส่วนของผู้ถือหุ้นที่มีส่วนได้เสีย

การอนุมัติการผ่อนผันการทำคำเสนอซื้อหลักทรัพย์ทั้งหมดของกิจการ Whitewash ต้องได้รับเสียงอนุมัติจากผู้ถือหุ้นไม่น้อยกว่า 3 ใน 4 ของจำนวนเสียงทั้งหมดของผู้ถือหุ้นที่มาประชุม และมีสิทธิออกเสียงลงคะแนน โดยไม่นับส่วนของผู้ถือหุ้นที่มีส่วนได้เสีย (สำหรับการจัดสรรหุ้นสามัญเพิ่มทุนของบริษัทฯ การอนุมัติต้องไม่มีผู้ถือหุ้นรวมกันตั้งแต่ร้อยละ 10 ของจำนวนเสียงทั้งหมดของผู้ถือหุ้นที่มาประชุมออกเสียงคัดค้านการเสนอขายหุ้น โดยไม่นับส่วนของผู้ถือหุ้นที่มีส่วนได้เสีย โดยจะจัดทำรายงานการเปิดเผยสารสนเทศของรายการดังกล่าวประกอบการพิจารณา) ซึ่งการอนุมัติการเข้าทำรายการในครั้งนี้ผู้ถือหุ้นต้องอนุมัติการเข้าทำรายการทุกวาระที่เกี่ยวข้อง (วาระที่ 1- วาระที่ 8) บริษัทฯ จึงจะสามารถเข้าทำธุรกรรมในครั้งนี้ได้ โดยหากที่ประชุมผู้ถือหุ้นไม่อนุมัติรายการใดรายการหนึ่ง จะไม่มีการเข้าทำรายการทั้งหมดได้

5.12. บริษัทฯ สามารถดำเนินธุรกิจภายใต้แผนงาน และนโยบายเดิมได้อย่างต่อเนื่อง

ถึงแม้ว่า AAA จะมีได้เป็นผู้ถือหุ้นเดิมของบริษัทฯ แต่ AAA เป็นผู้ถือหุ้นร้อยละ 45 ใน TAA ซึ่งเป็นบริษัทที่ประกอบกิจการหลัก นอกจากนี้ AAGB ซึ่งเป็นบริษัทแม่ของ AAA ยังส่วนช่วยในการบริหารงานมาตลอดตั้งแต่เริ่มมีการก่อตั้งบริษัทฯ และในช่วง 2 ปีที่ผ่านมา บริษัทฯ ในเครือ AAGB ยังให้สนับสนุนด้านเงินทุนให้แก่บริษัทฯ ในการขอผ่อนผันการทำคำเสนอซื้อหลักทรัพย์ทั้งหมดของกิจการ (Whitewash) ครั้งนี้ AAA ไม่มีแผนที่จะเปลี่ยนแปลงธุรกิจหลักและนโยบายของบริษัทฯ ภายในระยะเวลา 12 เดือนแต่อย่างใด อีกทั้งตัวแทนของผู้ผ่อนผัน ซึ่งจะมาเป็นกรรมการของบริษัทฯ ก็มีความเชี่ยวชาญและมีความสามารถ ซึ่งที่ผ่านมาได้ช่วยแนะนำให้บริษัทฯ ดำเนินการแก้ไขปัญหาอันเกิดจากสถานะการณที่เกิดขึ้นได้ อีกทั้งแผนการเติบโตในอนาคตของบริษัทฯ จำต้องมีผู้บริหารที่มีประสบการณ์ในระดับโลกมาช่วยให้คำแนะนำเพื่อให้บริษัทฯ สามารถแข่งขันได้อย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด และดำเนินงานตามแผนธุรกิจได้อย่างต่อเนื่อง

อีกทั้ง บริษัทฯ จำเป็นต้องทำรายการกับ AAA เนื่องจากแผนการปรับโครงสร้างการถือหุ้นของบริษัทฯ และ TAA ดังกล่าวนั้นได้ผ่านการเจรจาและเห็นชอบร่วมกัน โดยสถาบันการเงินผู้ให้กู้ยืมเงิน ผู้ร่วมลงทุนรายใหม่ (ผู้จองซื้อหุ้นใหม่และผู้จองซื้อหุ้นกู้แปลงสภาพ) และ AAA และกลุ่มเจ้าหนี้หลักของ TAA (AAGB) เรียบร้อยแล้ว และบุคคลต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องต่างได้ลงนามในสรุปสาระสำคัญของบันทึกความเข้าใจเบื้องต้น (Preliminary Summary of Terms) กับบริษัทฯ เรียบร้อยแล้ว หากบริษัทฯ ไม่ดำเนินการตามแผนการปรับโครงสร้างการถือหุ้นของบริษัทฯ และ TAA ข้างต้น (เช่น บริษัทฯ ไม่เข้าซื้อหุ้นของ TAA เพื่อเป็นผู้ถือหุ้นเกือบทั้งสิ้นของ TAA เป็นต้น) สถาบันการเงินผู้ให้กู้ยืมเงิน ผู้ร่วมลงทุนรายใหม่ (ผู้จองซื้อหุ้นใหม่และผู้จองซื้อหุ้นกู้แปลงสภาพ) และ AAA ก็ไม่ยินดีที่จะจองซื้อหุ้นเพิ่มทุนและหุ้นกู้แปลงสภาพของบริษัทฯ และทำให้บริษัทฯ อาจไม่ได้รับความช่วยเหลือทางการเงินเพื่อแก้ปัญหาการขาดสภาพคล่องของกลุ่มบริษัทฯ

5.13. ความเหมาะสมของราคาหุ้นสามัญเพิ่มทุนที่ออกใหม่โดยกิจการ

ในการพิจารณาความเหมาะสมของราคาหุ้นสามัญเพิ่มทุนที่ออกใหม่ ซึ่งบริษัทจะเสนอขายให้แก่ผู้ขอผ่อนผัน ที่ราคา 1.75 บาทต่อหุ้น ที่ปรึกษาทางการเงินอิสระพิจารณาแล้วมีความเห็นว่าถึงแม้ว่าราคาจะต่ำกว่าราคาเหมาะสมที่ประเมินโดยที่ปรึกษาทางการเงินอิสระ โดยวิธีมูลค่าหุ้นตามราคาตลาดซึ่งอยู่ระหว่าง 2.38 – 3.03 บาทต่อหุ้น ซึ่งเป็นราคาที่ต่ำกว่าช่วงราคาที่ยุติธรรมที่ประเมินโดยที่ปรึกษาทางการเงินอิสระและอาจส่งผลกระทบต่อราคาหุ้นสามัญของบริษัทฯ ราคาที่เสนอขายแก่บุคคลในวงจำกัดจึงมีราคาต่ำกว่าราคาเหมาะสมที่ประเมินโดยที่ปรึกษาทางการเงินอิสระ อย่างไรก็ตาม ราคาหุ้นสามัญเพิ่มทุนให้แก่บุคคลในวงจำกัด (Private Placement) ที่จะเสนอขายในครั้งนี้เป็นราคาเดียวกับที่บริษัทฯ เสนอขายหุ้นสามัญเพิ่มทุนให้กับผู้ถือหุ้นเดิม

รายชื่อผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ ณ วันที่ 11 มีนาคม 2564 ผู้ขอผ่อนผันไม่มีบุคคลที่เกี่ยวข้องตามมาตรา 258 ของผู้ขอผ่อนผัน บุคคลที่กระทำการร่วมกัน (Concert Party) ของผู้ขอผ่อนผัน และบุคคลตามมาตรา 258 ของบุคคลที่กระทำการร่วมกัน (Concert Party) ของผู้ขอผ่อนผัน ถือหุ้นในบริษัทฯ แต่อย่างใด ตามมาตรา 258 ของพระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ พ.ศ. 2535 (และที่แก้ไขเพิ่มเติม) ("พรบ. หลักทรัพย์") ทั้งนี้ ที่ปรึกษาทางการเงินอิสระได้ทำการสอบทานบัญชีรายชื่อผู้ถือหุ้นของ บริษัทฯ สืบค้นข้อมูลการถือหุ้นที่เปิดเผยสู่สาธารณะของผู้ขอผ่อนผัน และให้บริษัทฯ ยืนยันเพิ่มเติมถึงความไม่เกี่ยวโยงของ บริษัทฯ กับผู้ขอผ่อนผัน

การขอผ่อนผันการทำคำเสนอซื้อหลักทรัพย์ทั้งหมดของกิจการ โดยอาศัยมติที่ประชุมผู้ถือหุ้น (Whitewash) ของ AAA โดย AAA จะถือหุ้นสามัญของบริษัท สูงสุดจำนวนไม่เกิน 5,230,616,671 หุ้น (ซึ่งแบ่งเป็นหุ้นสามัญเพิ่มทุนที่ AAA จะได้รับการจัดสรรจากการเป็นบุคคลในวงจำกัด จำนวน 4,457,142,857 หุ้นและการจัดสรรให้แก่ผู้ถือหุ้นของบริษัท ตามสัดส่วนการถือหุ้น จำนวน 773,473,814 หุ้น) หรือคิดเป็นร้อยละ 45.12 ของจำนวนหุ้นที่ชำระแล้วทั้งหมดของบริษัท ซึ่งสูงกว่าร้อยละ 25 ของจำนวนหุ้นที่ชำระแล้วทั้งหมด ส่งผลให้ AAA ต้องทำคำเสนอซื้อหลักทรัพย์ทั้งหมดของบริษัท (Tender Offer) ดังนั้น AAA จึงมีความประสงค์ที่จะขอผ่อนผันการทำคำเสนอซื้อหลักทรัพย์ทั้งหมดของกิจการ โดยอาศัยมติที่ประชุมผู้ถือหุ้นของกิจการ (Whitewash)

จากข้อดี ข้อด้วย ความเสี่ยง และความจำเป็นอื่นๆ ของบริษัทฯ ที่ต้องทำการเพิ่มทุน RO และ PP ในครั้งนี้ที่ปรึกษาทางการเงินอิสระมีความเห็นว่าผู้ถือหุ้นควรลงมติการขอผ่อนผันการทำคำเสนอซื้อหลักทรัพย์ทั้งหมดของกิจการให้ผู้ขอผ่อนผัน เนื่องจากการเพิ่มทุนในครั้งนี้เป็นลักษณะการปรับโครงสร้างบริษัทฯ เนื่องจากผู้ขอผ่อนผันเป็นผู้ถือหุ้นใหญ่ของ TAA (ถือหุ้นก่อนการปรับโครงสร้างร้อยละ 45 ของหุ้นที่ออกและจำหน่ายแล้วทั้งหมดของ TAA) นอกจากนี้ ผู้ขอผ่อนผันยังเป็นเจ้าของเครื่องหมายการค้า และให้บริการด้านเทคนิค และการซ่อมบำรุงแก่บริษัทฯ ซึ่งถือว่ามีความจำเป็นอย่างมากในการประกอบกิจการของบริษัทฯ นอกจากนี้ผู้ขอผ่อนผันไม่มีนโยบายในการเปลี่ยนแปลงอำนาจ และนโยบายการบริหารของบริษัทฯ อีกทั้งจะก่อให้เกิดประโยชน์ต่อบริษัทฯ เนื่องจากบริษัทฯ มีความจำเป็นเร่งด่วนในการเพิ่มทุน เพื่อให้สามารถดำเนินการปรับปรุงฐานะทางการเงินให้บริษัทฯ สามารถกลับมาดำเนินธุรกิจต่อไปได้ และปฏิบัติตามเงื่อนไขของสัญญาเงินกู้หรือเป็นเหตุให้บริษัทฯ ได้รับการผ่อนผันการทำผิดเงื่อนไขสัญญาเงินกู้ในอนาคตเมื่อสถานการณ์การแพร่ระบาดของ COVID-19 คลี่คลาย แม้ว่าการเข้าทำรายการดังกล่าวจะส่งผลให้สัดส่วนการถือหุ้นและสิทธิในการออกเสียงของผู้ถือหุ้นเดิมรายอื่น (Control Dilution) ลดลงร้อยละ 62.3 และส่งผลต่อกำไรสุทธิต่อหุ้นของผู้ถือหุ้นเดิม (Earning Dilution) ลดลงร้อยละ 62.3 แต่การที่ AAA เข้ามาเพิ่มทุนในบริษัทฯ จะทำให้บริษัทฯ สามารถดำเนินธุรกิจต่อไปได้ ซึ่งจะเป็นผลดีกับผู้ถือหุ้นเดิม

การเพิ่มทุนในครั้งนี้ ผู้ขอผ่อนผันไม่มีนโยบายในการเปลี่ยนแปลงอำนาจการบริหารและนโยบายของบริษัทฯ ทั้งนี้ ภายหลังการเพิ่มทุนผู้ขอผ่อนผันจะขอสิทธิส่งตัวแทนของตนเข้ามาดำรงตำแหน่งกรรมการบริษัทฯ เพิ่มเติม 3 ราย (เพิ่มจาก 9 ราย รวมเป็น 12 ราย) และตัวแทนของผู้ขอผ่อนผันก็ไม่ได้เป็นเสียงข้างมากที่สามารถทำการเปลี่ยนแปลงนโยบายการดำเนินงานและการบริหารงานของบริษัทฯ ได้ ดังนั้น ที่ปรึกษาทางการเงินอิสระจึงมีความเห็นว่าการเพิ่มทุนในครั้งนี้ผู้ขอผ่อนผันจะก่อให้เกิดประโยชน์ต่อบริษัทฯ เนื่องจากบริษัทฯ มีความจำเป็นเร่งด่วนในการเพิ่มทุนเพื่อให้บริษัทฯ สามารถดำเนินงานได้ แม้ว่าการเข้าทำรายการดังกล่าวจะส่งผลกระทบต่อสัดส่วนการถือหุ้นและสิทธิในการออกเสียงของผู้ถือหุ้นเดิม (Control Dilution) และส่งผลกระทบต่อหุ้นของผู้ถือหุ้นเดิม (Earning Dilution) ที่จะลดลง แต่ทั้งนี้การที่ AAA เข้ามาเพิ่มทุนในบริษัทฯ จะทำให้บริษัทฯ สามารถดำเนิน

ธุรกิจต่อไปได้ ซึ่งจะเป็นผลดีกับผู้ถือหุ้นเดิม นอกจากนี้ การเข้าร่วมเป็นผู้ถือหุ้นใหญ่ของผู้ขอผ่อนผันในครั้งนี้ผู้ขอผ่อนผันน่าจะนำความรู้และความเข้าใจในการบริหารธุรกิจสายการบิน ให้กับบริษัทฯ ได้ เนื่องจากผู้ถือหุ้นใหญ่ของผู้ขอผ่อนผันมีธุรกิจสายการบินที่ครบวงจร ทำให้สามารถการแลกเปลี่ยนความรู้ระหว่างผู้ขอผ่อนผันและบริษัทฯ ซึ่งจะส่งผลให้บริษัทฯ สามารถปรับแผนการดำเนินงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งจะส่งผลดีทางธุรกิจของบริษัทฯในระยะยาว

ตารางสรุปเปรียบเทียบมูลค่าหุ้นของบริษัทตามการประเมินมูลค่าหุ้นด้วยวิธีต่างๆ กับราคาเสนอขาย

(หน่วย: บาทต่อหุ้น)

วิธีการประเมินมูลค่าหุ้น	มูลค่ายุติธรรม ^{1/}	ราคาเสนอขายหุ้น PP	สูงกว่า (ต่ำกว่า) ราคาซื้อขาย	สูงกว่า (ต่ำกว่า) ราคาซื้อขายร้อยละ
1) วิธีมูลค่าหุ้นตามบัญชี	2.23	1.75	0.48	27.48
2) วิธีปรับปรุงมูลค่าตามบัญชี	2.23	1.75	0.48	27.48
3) วิธีมูลค่าหุ้นตามราคาตลาด	2.38 – 3.03	1.75	0.63 – 1.28	35.78 – 73.15
4) วิธีอัตราส่วนราคาต่อมูลค่าตามบัญชี (P/BV Ratio)	6.28 – 8.84	1.75	4.53 – 7.09	259.11 – 405.04
5) วิธีอัตราส่วนราคาต่อกำไรต่อหุ้น (P/E)	ไม่สามารถประเมินมูลค่าหุ้นด้วยวิธีนี้ได้			
6) วิธีเปรียบเทียบกับรายการซื้อขายกิจการที่ผ่านมา	ไม่สามารถประเมินมูลค่าหุ้นด้วยวิธีนี้ได้			
7) วิธีมูลค่าปัจจุบันสุทธิของกระแสเงินสด	ไม่สามารถประเมินมูลค่าหุ้นด้วยวิธีนี้ได้			

สำหรับราคาเสนอขายหุ้นสามัญเพิ่มทุนในวงจำกัด (Private Placement) ให้กับผู้ขอผ่อนผันจำนวนไม่เกิน 5,230,616,671 หุ้น (ซึ่งแบ่งเป็นหุ้นสามัญเพิ่มทุนที่ AAA จะได้รับการจัดสรรจากการเป็นบุคคลในวงจำกัด จำนวน 4,457,142,857 หุ้นและการจัดสรรให้แก่ผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ ตามสัดส่วนการถือหุ้น จำนวน 773,473,814 หุ้น) มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 0.10 บาท ในราคาหุ้นละ 1.75 บาท เมื่อเปรียบเทียบกับราคาที่ประเมินได้ด้วยวิธีต่างๆ มูลค่าหุ้นของบริษัทอยู่ระหว่าง 2.23 – 8.84 บาทต่อหุ้น อย่างไรก็ตาม ที่ปรึกษาทางการเงินอิสระพิจารณาแล้วมีความเห็นว่าราคามูลค่าหุ้นของบริษัทฯ ที่เหมาะสมอยู่ระหว่าง 2.38 – 3.03 บาทต่อหุ้น (จากวิธีมูลค่าหุ้นตามราคาตลาด) ดังนั้นราคาเสนอขายที่ 1.75 บาทต่อหุ้น จึงอยู่ในช่วงราคาต่ำกว่าราคายุติธรรมที่ประเมินโดยที่ปรึกษาทางการเงินอิสระ ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อราคาตามทฤษฎีของหุ้นสามัญของบริษัทฯ โดยภายหลังจากบริษัทฯ เสนอขายหุ้นสามัญเพิ่มทุนให้แก่ผู้ถือหุ้นเดิมตามสัดส่วน (Right Offering) และเสนอขายหุ้นสามัญเพิ่มทุนให้แก่บุคคลในวงจำกัด (Private Placement) แล้วจะทำให้ราคาดัชนีภายหลังการเพิ่มทุนลดลงจากราคาตลาด 0.75 บาทหรือลดลงร้อยละ 25.5 (รายละเอียดตามข้อ 2.3 price dilution) ซึ่งเมื่อคำนวณผลกระทบจากในส่วนของผู้ถือหุ้นเดิมจะทำให้ผู้ถือหุ้นเดิมเสียประโยชน์ประมาณ 3,637.50 ล้านบาท (มูลค่าหุ้นที่ผู้ถือหุ้นเดิมถืออยู่ลดลง = ราคาหุ้นภายหลังการเพิ่มทุนตามทฤษฎีลดลงจากราคาตลาด x จำนวนหุ้นก่อนการเพิ่มทุน) โดยราคาเสนอดังกล่าวเป็นราคาเดียวกับราคาที่บริษัทฯ ได้เพิ่มทุนให้แก่ผู้ถือหุ้นเดิมในเสนอขายในครั้งนี้ นอกจากนี้ ราคาที่บริษัทฯ เสนอขายหุ้นสามัญเพิ่มทุนแก่บุคคลในวงจำกัด (Private Placement) ให้แก่ AAA ยังเป็นราคาที่ต่ำกว่ามูลค่าหุ้นตามบัญชีของบริษัทฯ อย่างไรก็ตาม ที่ปรึกษาทางการเงินอิสระมีความเห็นว่าวิธีประเมินมูลค่าหุ้นตามบัญชีไม่เหมาะสมสำหรับการประเมินมูลค่าของบริษัทฯ ในครั้งนี้ เนื่องจากบ่งแสดงฐานะการเงินรวมของบริษัทฯ มีส่วนของผู้ถือหุ้นเป็นบวกจากการมีค่าความนิยมและสินทรัพย์ไม่มีตัวตน คิดเป็นมูลค่าประมาณ 23,691.7 ล้านบาท ซึ่งมาจากค่าความนิยมจากการเข้าลงทุนใน TAA และสิทธิในการนำเครื่องบินลงจอดเป็นหลัก ซึ่งอาจมีการเปลี่ยนแปลงอย่างมีนัยสำคัญ หากผลกระทบจาก COVID-19 ส่งผลกระทบต่อมูลค่าของสินทรัพย์ไม่มีตัวตนของบริษัทฯ ในทางลบ อย่างไรก็ตาม ผู้สอบบัญชีของ AAV ยังไม่สามารถประมาณผลกระทบจาก COVID-19 ได้อย่างสมเหตุสมผล ทั้งนี้ ฝ่ายบริหารของกลุ่มบริษัทฯ มีการติดตามความคืบหน้าของสถานการณ์ผลกระทบจาก COVID-19 และประเมินผลกระทบทางการเงินเกี่ยวกับมูลค่าของสินทรัพย์ ประมาณการหนี้สินและหนี้สินที่อาจเกิดขึ้นอย่างต่อเนื่อง และจะพิจารณารับทบทวนผลกระทบดังกล่าวเมื่อสามารถทำได้

อย่างไรก็ดี ที่ปรึกษาทางการเงินอิสระมีความเห็นว่าผู้ถือหุ้นควรลงมติถอนแผนการทำคำเสนอซื้อหลักทรัพย์ทั้งหมดของกิจการให้ผู้ขอถอนแผน เนื่องจากมีความจำเป็นเพื่อให้บริษัทฯ สามารถดำเนินกิจการได้ และเป็นการแก้ปัญหาระยะยาว เพื่อให้บริษัทฯ มีความสามารถในการแข่งขัน ถึงแม้ว่าจะทำให้ผู้ถือหุ้นเดิมเสียประโยชน์จากการผลกระทบของราคาหุ้นเฉลี่ยที่ลดลงในทางทฤษฎี แต่หากบริษัทฯ ไม่ได้รับเงินจากการเพิ่มทุนในครั้งนี้บริษัทฯ จะไม่สามารถดำเนินกิจการต่อไปได้ซึ่งจะส่งผลเสียต่อผู้ถือหุ้น ผู้ถือหุ้นกู้ เจ้าหนี้ และประชาชนทั่วไปมากกว่า

6. สรุปความเห็นของที่ปรึกษาทางการเงินอิสระ

ที่ปรึกษาทางการเงินอิสระมีความเห็นว่าการขอผ่อนผัน Whitewash มีความเหมาะสมในส่วนของ เงื่อนไข และความจำเป็น ในการทำรายการ จากสถานการณ์ COVID-19 ส่งผลกระทบให้จำนวนไฟล์ทบินและผู้โดยสารลดลง ทำให้รายได้ที่ได้รับไม่มากพอที่จะครอบคลุมต้นทุนและค่าใช้จ่ายที่บริษัท ต้องแบกรับ เช่น ค่าตอบแทนพนักงาน ส่งผลให้กระแสเงินสดจากการดำเนินงานติดลบ จนไม่สามารถจ่ายเงินเดือนพนักงานได้ตั้งแต่เดือนสิงหาคม 2564 ประกอบกับ TAA มีเงินกู้ยืมจากสถาบันการเงินและหุ้นกู้ ซึ่งมีพันธกำหนดชำระแล้วหลายวงเงิน (ส่วนใหญ่อยู่ระหว่างขอพักชำระการจ่ายเงินต้นและดอกเบี้ย) และไม่สามารถปฏิบัติตามเงื่อนไขบางประการของสัญญาเงินกู้ได้ เช่น การดำรงอัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยจ่ายต่อส่วนของผู้ถือหุ้น และเนื่องจากบริษัท ไม่มีทรัพย์สินและการประกอบธุรกิจอื่นใดที่มีนัยสำคัญนอกเหนือไปจากการถือหุ้นใน TAA ทำให้การจัดหาเงินผ่านการกู้ยืมทำได้ยาก บริษัทฯ จึงตกอยู่ในสภาวะขาดสภาพคล่องอย่างรุนแรง ซึ่งหากบริษัทฯ ไม่ดำเนินการตามแผนการปรับโครงสร้างการถือหุ้นของบริษัทฯ และ TAA ข้างต้น บริษัทฯ จะไม่สามารถดำเนินการต่อไปได้ ส่งผลให้เจ้านี้ขาดความเชื่อมั่นถึงความสามารถในการชำระหนี้ของบริษัทฯ ในอนาคต โดยเหตุการณ์ดังกล่าวอาจทำให้บริษัทฯ ตกอยู่ในสภาวะล้มละลาย ซึ่งจะสร้างความเสียหายต่อผู้ถือหุ้นอย่างมีนัยสำคัญ อย่างไรก็ตาม ราคาที่เสนอขายแก่บุคคลในวงจำกัดมีราคาต่ำกว่าราคาที่เหมาะสมที่ประเมินโดยที่ปรึกษาทางการเงินอิสระ

การทำรายการในครั้งนี้ ถือเป็นการแก้ปัญหาสภาพคล่อง ซึ่งจะช่วยให้บริษัทฯ และบริษัทฯ ในเครือสามารถดำเนินการปรับปรุงฐานะทางการเงินให้สามารถดำเนินกิจการต่อไปได้ และสามารถปฏิบัติตามเงื่อนไขของสัญญาเงินกู้หรือเป็นเหตุให้บริษัทฯ ได้รับการผ่อนผันการทำผิดเงื่อนไขสัญญาเงินกู้ ในอนาคตเมื่อสถานการณ์การแพร่ระบาดของ COVID-19 คลี่คลาย

ทั้งนี้ ความเห็นของที่ปรึกษาทางการเงินอิสระตั้งอยู่บนข้อสมมติฐานว่า ข้อมูลและเอกสารที่ได้รับ ณ ช่วงที่ทำการตรวจสอบสถานะและออกรายงานฉบับนี้เป็นข้อมูลที่ถูกต้องตามความเป็นจริงและสมบูรณ์ ดังนั้น เมื่อพิจารณาด้านความสมเหตุสมผลของการเข้าทำรายการ ควบคู่ไปกับความเหมาะสมของราคาและเงื่อนไข ที่ปรึกษาทางการเงินอิสระมีความเห็นว่า ผู้ถือหุ้นควรอนุมัติ การทำการขอผ่อนผันการทำคำเสนอซื้อ (Whitewash) และรายการที่เกี่ยวข้อง เนื่องจากหากผู้ถือหุ้นไม่อนุมัติการขอผ่อนผันการทำคำเสนอซื้อ (Whitewash) ให้ AAA ในครั้งนี้ ผู้ร่วมลงทุนรายใหม่ (ผู้จองซื้อหุ้นใหม่และผู้จองซื้อหุ้นกู้แปลงสภาพ) ก็ไม่ยินดีที่จะจองซื้อหุ้นเพิ่มทุนและหุ้นกู้แปลงสภาพของบริษัทฯ และหากบริษัทฯ ไม่ดำเนินการตามแผนการปรับโครงสร้างการถือหุ้นของบริษัทฯ และ TAA ข้างต้น บริษัทฯ จะไม่สามารถดำเนินการต่อไปได้ ส่งผลให้เจ้านี้ขาดความเชื่อมั่นถึงความสามารถในการชำระหนี้ของบริษัทฯ ในอนาคต โดยเหตุการณ์ดังกล่าวอาจทำให้บริษัทฯ ตกอยู่ในสภาวะล้มละลาย ซึ่งจะสร้างความเสียหายต่อผู้ถือหุ้นอย่างมีนัยสำคัญ

อนึ่ง ในการพิจารณาอนุมัติหรือไม่อนุมัติการเข้าทำรายการในครั้งนี้ ผู้ถือหุ้นสามารถพิจารณาข้อมูล เหตุผลประกอบ และความเห็นในประเด็นต่างๆ ตามที่ที่ปรึกษาทางการเงินอิสระได้นำเสนอไว้ในรายงานฉบับนี้

การเข้าทำรายการในครั้งนี้นี้ยังมีความเสี่ยงที่ผู้ถือหุ้นควรต้องพิจารณาอย่างละเอียดเนื่องจากความเสี่ยงดังกล่าวอาจส่งผลถึงผลประโยชน์ในอนาคตของบริษัทฯ ทั้งนี้การตัดสินใจลงคะแนนเสียงอนุมัติในการเข้าทำรายการขึ้นอยู่กับดุลพินิจของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ โดยผู้ถือหุ้นควรศึกษาข้อมูลในเอกสารต่างๆ ที่แนบมากับหนังสือเชิญประชุมวิสามัญผู้ถือหุ้นครั้งที่ 1/2564 ในครั้งนี้ด้วยเพื่อใช้ในการประกอบการพิจารณาตัดสินใจลงมติได้อย่างเหมาะสม

บริษัท ดิสคัฟเวอร์ แมเนจเม้นท์ จำกัด ในฐานะที่ปรึกษาทางการเงินอิสระ ขอรับรองว่าได้พิจารณา และให้ความเห็นข้างต้น ด้วยความรอบคอบตามหลักมาตรฐานวิชาชีพ โดยคำนึงถึงผลประโยชน์ของผู้ถือหุ้นรายย่อยเป็นสำคัญ

ขอแสดงความนับถือ

บริษัท ดิสคัฟเวอร์ แมเนจเม้นท์ จำกัด



(นายวุฒิชัย ธรรมสาโรช)

กรรมการ



(นางสาวกนกพร พงศ์เจตน์พงศ์)

กรรมการ





(นายวุฒิชัย ธรรมสาโรช)

ผู้ควบคุมการปฏิบัติงาน

ติดต่อ: บริษัท ดิสคัฟเวอร์ แมเนจเม้นท์ จำกัด

02-651-4447

info@discoverym.com

เอกสารแนบ 1
สรุปข้อมูลของ
บริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน)
และ บริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด

1. ข้อมูลเบื้องต้น

1.1 ข้อมูลทั่วไปของบริษัท

ชื่อบริษัท : บริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน) (“บริษัทฯ” หรือ “AAV”)
ASIA AVIATION PUBLIC COMPANY LIMITED
ที่ตั้งสำนักงานใหญ่ : 222 ท่าอากาศยานดอนเมือง อาคารส่วนกลาง ชั้นที่ 3 ห้องเลขที่ 3200 ถนนวิภาวดีรังสิต
แขวงสนามบิน เขตดอนเมือง กรุงเทพมหานคร 10210
โทรศัพท์ : 02-562-5700
โทรสาร : 02-562-5705
ประเภทธุรกิจ : ประกอบธุรกิจด้านการลงทุนโดยการถือหุ้นในบริษัท (Holding Company) ที่ประกอบธุรกิจ
สายการบิน ราคาประหยัด หรือธุรกิจอื่นที่เกี่ยวข้องกับสายการบิน
เลขทะเบียนบริษัท : 0107554000313
เว็บไซต์ : <http://www.aavplc.com/>
ทุนจดทะเบียน : 485,000,000 บาท
ทุนที่ชำระแล้ว : 485,000,000 บาท
ราคาพาร์ : 0.10 บาทต่อหุ้น
จำนวนหุ้นที่ชำระแล้ว : หุ้นสามัญ 4,850,000,000 หุ้น

1.2 ข้อมูลทั่วไปของบริษัทย่อย

ชื่อบริษัท : บริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด (“TAA”)
THAI AIRASIA COMPANY LIMITED
ที่ตั้งสำนักงานใหญ่ : 222 ท่าอากาศยานดอนเมือง อาคารส่วนกลาง ชั้นที่ 3 ห้องเลขที่ 3200 ถนนวิภาวดีรังสิต
แขวงสนามบิน เขตดอนเมือง กรุงเทพมหานคร 10210
โทรศัพท์ : 02-562-5700
โทรสาร : 02-562-5705
ประเภทธุรกิจ : ประกอบธุรกิจสายการบินราคาประหยัด หรือธุรกิจอื่นที่เกี่ยวข้องกับสายการบิน
เลขทะเบียนบริษัท : 0107554000313
เว็บไซต์ : <http://www.airasia.com/>
ทุนที่ชำระแล้ว : 435,555,600 บาท
ราคาพาร์ : 10.00 บาทต่อหุ้น

จำนวนหุ้นที่ชำระแล้ว : หุ้นสามัญ 43,555,560 หุ้น

สัดส่วนการถือหุ้น : ร้อยละ 55.00

2. ข้อมูลการประกอบธุรกิจ

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น (“บริษัท”) เป็นบริษัทที่ประกอบธุรกิจด้านการลงทุนโดยการถือหุ้นในบริษัทอื่น (Holding Company) โดยปัจจุบันถือหุ้นใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย เพียงแห่งเดียว ดังนั้น ภาพรวมการประกอบธุรกิจจะพิจารณาจากบริษัทที่ดำเนินธุรกิจหลัก (Operating Company) หรือ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เท่านั้น

บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีวิสัยทัศน์เป็นบริษัทชั้นนำทางด้านเทคโนโลยีดิจิทัลเพื่อการเดินทางที่ยั่งยืนในเอเชีย พร้อมให้บริการที่คุ้มค่ามากกว่าราคา อีกทั้งมีพันธมิตรที่นำเสนอผลิตภัณฑ์ที่มีคุณภาพสูงสุด โดยใช้เทคโนโลยีจัดการต้นทุนและเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการ สร้างการจ้างงานในภูมิภาค และเป็นบริษัทชั้นนำที่ทำให้ความฝันของทุกคนเป็นจริง ดูแลผู้มีส่วนได้เสียทุกภาคส่วน ตั้งแต่พนักงาน Allstars ลูกค้า พันธมิตรทางธุรกิจ นักลงทุน ครอบคลุมถึงชุมชนและภาครัฐ ผลักดัน “แอร์เอเชีย” ให้เป็นแบรนด์อาเซียนที่ได้รับการยอมรับระดับโลก ตอกย้ำคุณค่าที่ยั่งยืนต่อเศรษฐกิจสังคมและสิ่งแวดล้อม และเปิดโอกาสให้ “ใคร ใคร... ก็บินได้” นอกจากนี้ยังมุ่งเน้นการให้บริการที่หลากหลายเส้นทางบินและเพิ่มความถี่ของเที่ยวบินทั้งเส้นทางบินระหว่างประเทศและภายในประเทศ ที่ใช้เวลาเดินทางต่อเที่ยวบินไม่เกิน 4 ชั่วโมง 30 นาที จากฐานปฏิบัติการบิน (Hub) แต่ละแห่งในประเทศไทยได้แก่ กรุงเทพมหานคร (ท่าอากาศยานดอนเมือง) กรุงเทพฯ (ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ) ภูเก็ต และเชียงใหม่ ซึ่งทำให้สายการบินไทยแอร์เอเชีย สามารถเข้าถึงประชากรในประเทศและในแถบเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เอเชียใต้ ตอนใต้ของประเทศไทยและญี่ปุ่น ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มุ่งเน้นการให้บริการกลุ่มผู้โดยสารที่เลือกใช้บริการสายการบินเพื่อการท่องเที่ยวและเพื่อวัตถุประสงค์ทางธุรกิจโดยคำนึงถึงราคาโดยผู้โดยสาร เที่ยวบินที่หลากหลาย และตรงต่อเวลาเป็นสำคัญ

บจ. ไทยแอร์เอเชีย นำรูปแบบธุรกิจ (Business Model) ของ AirAsia Berhad “AAB” มาใช้ โดย AAB ซึ่งเป็นผู้ให้บริการสายการบินราคาประหยัดภายใต้ชื่อทางการค้า “AirAsia” ในประเทศมาเลเซีย โดยบริษัทฯ เชื่อว่าการให้บริการการเดินทางโดยขึ้นบินประเภทเดียว ผู้บินที่ประกอบด้วยเครื่องบินตระกูลเดียว การให้บริการแบบไม่มีการเชื่อมต่อ (Point-to-Point) มีอัตราการใช้เครื่องบินต่อลำในระดับสูง การประหยัดต่อขนาด ช่องทางการจัดจำหน่าย โปรแกรมสมาชิกแอร์เอเชียบีก และเครือข่ายเส้นทางบินที่ครอบคลุม ทำให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย สามารถให้บริการด้วยต้นทุนที่ต่ำกว่าสายการบินอื่นในประเทศไทย และในระดับต้นทุนที่น่าพอใจเมื่อเทียบกับผู้ประกอบการสายการบินราคาประหยัดรายอื่นทั่วโลก ดังนั้น ด้วยต้นทุนที่ต่ำ ราคาโดยผู้โดยสารที่ประหยัด ชื่อทางการค้าและการตลาดที่แข็งแกร่งของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย รวมถึงการให้บริการที่เชื่อถือได้ ทำให้ธุรกิจของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เติบโตขึ้นอย่างต่อเนื่องนับตั้งแต่เริ่มประกอบธุรกิจเมื่อปี 2547

2.1 พัฒนาการที่สำคัญของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ก่อตั้งขึ้นเมื่อวันที่ 14 กุมภาพันธ์ 2549 ในรูปบริษัทจำกัดด้วยทุนจดทะเบียนจำนวน 410,000,000 บาท เป็นหุ้นสามัญจำนวน 41,000,000 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 10 บาท ประกอบธุรกิจด้านการลงทุนด้วยการถือหุ้นในบริษัทอื่น (Holding Company) โดยถือหุ้นในบริษัทที่ประกอบธุรกิจสายการบินราคาประหยัดเพียงแห่งเดียว คือ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ในสัดส่วนร้อยละ 50 ในสมัยนั้น

ในวันที่ 21 มิถุนายน 2550 กลุ่มผู้บริหารไทยซึ่งประกอบไปด้วยประธานเจ้าหน้าที่บริหารและผู้บริหารระดับสูงได้เข้าซื้อหุ้นทั้งหมดของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น จากผู้ถือหุ้นเดิม เนื่องจากกลุ่มผู้บริหารไทยเล็งเห็นถึงศักยภาพของธุรกิจนี้

ในเดือนพฤศจิกายน 2554 บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เข้าซื้อหุ้นอีกร้อยละ 1 ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จาก

นายธรรพลฐ์ แบเลเวลด์ ทำให้ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ถือหุ้นร้อยละ 51 ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ต่อมา บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ได้จดทะเบียนแปรสภาพเป็นบริษัทมหาชนจำกัด เมื่อวันที่ 26 ธันวาคม 2554 บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มีทุนจดทะเบียนจำนวน 485,000,000 บาท และมีทุนชำระแล้วจำนวน 410,000,000 บาท เป็นหุ้นสามัญจำนวน 4,100,000,000 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 0.10 บาท

ในวันที่ 31 พฤษภาคม 2555 บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เข้าจดทะเบียนบริษัทในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยภายใต้ชื่อย่อ “AAV” และมีทุนจดทะเบียนครบชำระแล้ว โดย บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ได้นำเงินที่ได้รับจากการเสนอขายหุ้นสามัญต่อประชาชน (Initial Public Offering - IPO) มาจองซื้อหุ้นสามัญที่ออกใหม่ทั้งหมดของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยส่งผลให้ ปัจจุบัน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ถือหุ้นร้อยละ 55 ใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย

สำหรับ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ก่อตั้งขึ้นเมื่อวันที่ 19 กันยายน 2546 เพื่อดำเนินธุรกิจสายการบินราคาประหยัด ด้วยทุนจดทะเบียนจำนวน 400,000,000 บาท โดย บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ถือหุ้น ร้อยละ 51 ของจำนวนทุนจดทะเบียนของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย (ก่อน IPO) และ AirAsia Aviation Limited “AAA” ถือหุ้นร้อยละ 49 โดย AAA เป็นบริษัทที่ประกอบธุรกิจด้านการลงทุนด้วยการถือหุ้นในบริษัทอื่น (Holding Company) โดยมี AAB ถือหุ้นร้อยละ 100 ซึ่ง AAB เป็นบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ของประเทศมาเลเซีย โดยเป็นผู้ให้บริการสายการบินแอร์เอเชียในประเทศมาเลเซีย ต่อมาในวันที่ 29 พฤษภาคม 2555 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้เพิ่มทุนจดทะเบียนเป็นจำนวน 435,555,600 บาท เป็นหุ้นสามัญจำนวน 43,555,560 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 10 บาท โดย บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ได้จองหุ้นเพิ่มทุนดังกล่าว ส่งผลให้มีสัดส่วนการถือหุ้นเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 55 และ AAA มีสัดส่วนการถือหุ้นลดลงเหลือร้อยละ 45

ในวันที่ 16 เมษายน 2561 กลุ่มแอร์เอเชียปรับโครงสร้างการถือหุ้น โดยจัดตั้ง AirAsia Group Berhad (“AAGB”) เพื่อเข้าถือหุ้นใน AAA โดยมีสัดส่วนการถือหุ้นร้อยละ 100 แทน AAB

ในวันที่ 27 มกราคม 2564 บจ. ไทยแอร์เอเชีย จัดตั้งบริษัทย่อย บจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เซ็นเตอร์ โดยมีสัดส่วนการถือหุ้นร้อยละ 100 เพื่อเป็นสถาบันฝึกอบรมพัฒนาความสามารถและสร้างทักษะการเรียนรู้แก่นักบินในอุตสาหกรรมการบิน การท่องเที่ยวและบริการ

2.2 ลักษณะการประกอบธุรกิจ

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ประกอบธุรกิจด้านการลงทุนโดยการถือหุ้นในบริษัทอื่น (Holding Company) ในปัจจุบัน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ถือหุ้นใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย เพียงแห่งเดียว

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ประกอบธุรกิจให้บริการสายการบินราคาประหยัดด้วยเครื่องบินตระกูลแอร์บัสในขนาดรุ่น A320 และ A321 โดยมีรายได้หลักจากการให้บริการขนส่งผู้โดยสารแบบประจำ (Scheduled Passenger Services) และการให้บริการเสริม (Ancillary Services)

2.2.1 บริการขนส่งผู้โดยสารแบบประจำของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้บริการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศแบบประจำด้วยราคาค่าโดยสารที่ประหยัดกว่าค่าโดยสารของสายการบินที่ให้บริการแบบเต็มรูปแบบ โดยค่าโดยสารดังกล่าวไม่รวมถึงบริการเสริมต่างๆ อาทิเช่น ค่าบริการฝากสัมภาระใต้ท้องเครื่อง ค่าเลือกที่นั่ง ค่าอาหารและเครื่องดื่มบนเครื่อง และบริการอื่นๆ ซึ่งหากผู้โดยสารมีความประสงค์ใช้บริการดังกล่าว ผู้โดยสารสามารถซื้อเพิ่มเติมได้ตามต้องการ โดยรายได้จะอยู่ในส่วนของการให้บริการเสริม (Ancillary Services) นอกจากนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ควบคุมดูแลความตรงต่อเวลาของเที่ยวบินอย่างต่อเนื่อง โดยมีประสิทธิภาพในการตรงต่อเวลา (ซึ่งประเมินตามสัดส่วนของเที่ยวบินที่ออกเดินทางภายใน 15 นาทีของกำหนดการเดินทาง) อยู่ที่ร้อยละ 96

ในปี 2563 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้บริการขนส่งผู้โดยสารประมาณ 9.5 ล้านคน โดยร้อยละ 85 เป็นผู้โดยสารเส้นทางบินภายในประเทศและร้อยละ 15 เป็นผู้โดยสารในเส้นทางบินระหว่างประเทศ



ตารางต่อไปนี้แสดงข้อมูลการดำเนินงานของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย สำหรับช่วงเวลาที่ผ่านมา

	ปีสิ้นสุด ณ วันที่ 31 ธันวาคม			6 เดือน สิ้นสุด ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2564
	2561	2562	2563	
ปริมาณที่นั่ง (ล้านที่นั่ง)	25.2	26.1	12.6	2.7
จำนวนผู้โดยสาร (ล้านคน)	21.6	22.1	9.5	1.7
อัตราส่วนการขนส่งผู้โดยสาร (Load Factor) (ร้อยละ) ⁽¹⁾	85	85	75	64
ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ASK) (ล้านที่นั่ง – กม.) ⁽²⁾	25,019	26,940	10,174	1,873
ปริมาณการขนส่งด้านผู้โดยสาร (RPK) (ล้านที่นั่ง – กม.) ⁽³⁾	21,243	22,670	7,735	1,236
ค่าโดยสารเฉลี่ย (บาท) ⁽⁴⁾	1,477	1,478	1,199	1,027
รายได้ต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (RASK) (บาท) ⁽⁵⁾	1.56	1.49	1.34	1.14
ต้นทุนต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (CASK) (บาท) ⁽⁶⁾	1.58	1.55	2.31	3.56
ต้นทุนต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ไม่รวมน้ำมันเชื้อเพลิง) (บาท) ⁽⁷⁾	1.00	1.03	1.68	3.16
จำนวนเครื่องบิน ณ สิ้นงวด	62	63	62	60
จำนวนเที่ยวบิน	139,848	144,421	69,368	14,900
ระหว่างประเทศ	54,142	61,406	10,320	N/A
ภายในประเทศ	85,706	83,015	59,048	N/A
ระยะทางบินโดยเฉลี่ย (กิโลเมตร) ⁽⁸⁾	991	1,033	804	691
อัตราการใช้เครื่องบินต่อลำ (ชั่วโมงปฏิบัติการบินต่อวัน) ⁽⁹⁾	12.0	12.3	7.4	6.0
รายได้จากบริการเสริม (ล้านบาท)	7,134	7,511	2,285	N/A
รายได้จากบริการเสริมต่อผู้โดยสาร (บาท)	331	339	241	N/A

	ปีสิ้นสุด ณ วันที่ 31 ธันวาคม			6 เดือน สิ้นสุด ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2564
	2561	2562	2563	
ปริมาณการใช้น้ำมันเชื้อเพลิง (ล้านบาร์เรล)	4.57	4.94	1.76	N/A
ราคาถัวเฉลี่ยน้ำมันเชื้อเพลิงในตลาด (ดอลลาร์สหรัฐฯ ต่อบาร์เรล) ⁽¹⁰⁾	85.2	77.1	46.7	N/A
ประสิทธิภาพในการตรงต่อเวลา (ร้อยละ) ⁽¹¹⁾	86	86	96	N/A

หมายเหตุ:

- (1) หมายถึงจำนวนผู้โดยสารเทียบเป็นสัดส่วนกับปริมาณที่นั่ง ซึ่งเป็นจำนวนที่นั่งผู้โดยสารที่มีอยู่
- (2) ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (Available Seat Kilometers) คือ จำนวนที่นั่งบนเที่ยวบินทั้งหมด คูณด้วยจำนวนกิโลเมตรที่ทำการบินบนที่นั่งเหล่านั้น (ปี 2563 ระยะทางที่ทำการบินจริง; ปี 2561-2562 ระยะทางที่ทำการบินมาตรฐาน)
- (3) ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (Revenue Passenger Kilometers) คือจำนวนบรรทุกผู้โดยสารที่จ่ายค่าโดยสารของเที่ยวบินทั้งหมด คูณด้วยจำนวนกิโลเมตรที่ทำการบินบนที่นั่งเหล่านั้น (ปี 2563 ระยะทางที่ทำการบินจริง; ปี 2561-2562 ระยะทางที่ทำการบินมาตรฐาน)
- (4) คำนวณโดยนำรายได้ค่าโดยสาร ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย หารด้วยจำนวนผู้โดยสาร
- (5) คำนวณโดยนำรายได้ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย หารด้วยปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร
- (6) คำนวณโดยนำผลรวมของต้นทุนจากการดำเนินงาน และค่าใช้จ่าย ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย (แต่ไม่รวมค่าใช้จ่ายอื่น) หารด้วยปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร
- (7) คำนวณโดยนำผลรวมของต้นทุนจากการดำเนินงาน และค่าใช้จ่ายของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย (แต่ไม่รวมค่าใช้จ่ายอื่น) หักด้วยค่าน้ำมันเชื้อเพลิง หารด้วยปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร
- (8) หมายถึงจำนวนกิโลเมตรที่ทำการบินเฉลี่ยต่อเที่ยวบิน
- (9) หมายถึงจำนวนชั่วโมงปฏิบัติการบินเฉลี่ยต่อวันต่อลำในช่วงระยะเวลาที่เกี่ยวข้อง โดยจำนวนชั่วโมงปฏิบัติการบินเริ่มนับตั้งแต่ช่วงขณะที่เครื่องบินเคลื่อนที่ ณ สนามบินหนึ่ง ถึงเครื่องบินหยุดนิ่ง ณ สนามบินอีกแห่งหนึ่ง
- (10) คำนวณโดยใช้ราคาตลาดถัวเฉลี่ยของน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยาน (Jet Kerosene) ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย สำหรับช่วงเวลาที่เราสนใจ (ราคาเฉลี่ยอ้างอิงของ Platt ที่สิงคโปร์ MOPS)
- (11) เที่ยวบินจะถือว่า “ตรงเวลา” เมื่อเครื่องบินออกเดินทางไม่เกินกว่า 15 นาทีของเวลาออกเดินทางตาม กำหนดการ

2.2.1.1. เครือข่ายเส้นทางการบินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย (GRI 102-4, 102-6)

บจ. ไทยแอร์เอเชีย เน้นให้บริการเส้นทางบินระยะใกล้ไปยังท่าอากาศยานที่อยู่ในและใกล้เคียงกับบริเวณที่มีประชากรหนาแน่นและจุดหมายปลายทางในการท่องเที่ยว ซึ่งโดยปกติอยู่ในรัศมีไม่เกิน 3,500 กิโลเมตร และระยะเวลาของเที่ยวบินไม่เกิน 4 ชั่วโมง 30 นาที จากฐานปฏิบัติการบินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้บริการเส้นทางบินแบบไม่มีการเชื่อมต่อ (Point-to-Point) โดยจะไม่จัดเที่ยวบินที่จะต้องจอดเครื่องบินค้างคืนที่ท่าอากาศยาน ยกเว้นการจอดเครื่องบินค้างคืนในท่าอากาศยานที่เป็นฐานปฏิบัติการบินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 มีจำนวน 4 แห่งประกอบไปด้วยกรุงเทพฯ (ดอนเมือง) กรุงเทพฯ (สุวรรณภูมิ) ภูเก็ต และ เชียงใหม่

บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีเครือข่ายเส้นทางบินครอบคลุม 67 เมือง ในทวีปเอเชีย โดยมีเครือข่ายเส้นทางบินไปยังจุดหมายปลายทางภายในประเทศจำนวน 25 เมือง และจุดหมายปลายทางระหว่างประเทศจำนวน 42 เมือง (ก่อนหยุดให้บริการชั่วคราว) พร้อมด้วยเส้นทางบินภายในประเทศ 40 เส้นทาง และเส้นทางบินระหว่างประเทศ 58 เส้นทาง (ก่อนหยุดให้บริการ

ชั่วคราว) รวมทั้งสิ้น 98 เส้นทางบิน นอกจากนี้ ผู้โดยสารของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย สามารถใช้บริการเดินทางเชื่อมต่อในเครือข่ายเส้นทางบินของสายการบินในกลุ่มแอร์เอเชียในประเทศมาเลเซีย อินโดนีเซีย ฟิลิปปินส์ และอินเดีย

2.2.1.2. การขยายเส้นทางบิน

ในการพิจารณาเปิดให้บริการเส้นทางบินใหม่ในเครือข่ายเส้นทางบิน บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะพิจารณาปัจจัยต่างๆ เช่น ศักยภาพในการเพิ่มอัตราส่วนการขนส่งผู้โดยสาร (Load Factor) ความหนาแน่นของประชากรและอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว ต้นทางและจุดหมายปลายทาง ศักยภาพทางเศรษฐกิจ รวมทั้งภาวะการแข่งขันทั้งในปัจจุบันและในอนาคต ค่าธรรมเนียมท่าอากาศยาน สิทธิการบิน และระยะทางบิน ซึ่งกระบวนการพิจารณาการเปิดเส้นทางบินใหม่โดยปกติใช้เวลาประมาณ 3 เดือน และเส้นทางบินใหม่จะได้รับการอนุมัติโดยคณะกรรมการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ในการพิจารณาอนุมัติงบประมาณของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยหากเส้นทางบินใหม่ไม่สามารถทำได้หลังจากช่วงทดลองดำเนินการระหว่าง 6 - 8 เดือน บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะพิจารณาลดจำนวนความถี่ของเที่ยวบินในเส้นทางบินหรือระงับ/ยกเลิกเส้นทางบิน

ในปี 2563 อุตสาหกรรมการบินได้เผชิญกับความท้าทายจากการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัส Covid-19 ส่งผลให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย หยุดให้บริการบินชั่วคราวในเส้นทางบินระหว่างประเทศตั้งแต่วันที่ 22 มีนาคม 2563 อย่างไม่มีกำหนด และเส้นทางการบินในประเทศในช่วง 1 - 30 เมษายน 2563 นั้น บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้กลับมาทำการบินในเส้นทางภายในประเทศ บางเส้นทาง ตั้งแต่วันที่ 1 พฤษภาคม 2563 เป็นต้นมา โดยปรับความถี่เที่ยวบินให้สอดคล้องกับความต้องการเดินทาง ในระหว่างปี 2563 บจ. ไทยแอร์เอเชีย เปิดเส้นทางบินข้ามภาคในประเทศ ประกอบด้วย เชียงใหม่ สุโขทัย และ หัวหิน สู่อุตรธานี นอกจากนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เปิดฐานปฏิบัติการบินที่ทำอากาศยานสุวรรณภูมิโดยเพิ่มเส้นทางการบินในประเทศ ดังนี้ กรุงเทพฯ (สุวรรณภูมิ) สู่อุตรธานี, เชียงใหม่, ภูเก็ต, หาดใหญ่, น่าน และนครศรีธรรมราช อีกทั้งเพิ่มความถี่ของเที่ยวบินอย่างต่อเนื่องในจุดหมายปลายทางที่สำคัญภายในประเทศ ส่งผลให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีปริมาณที่นั่งในประเทศกลับมามากกว่าก่อนการแพร่ระบาดในปลายปี อย่างไรก็ตามเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการทำการบินและบริหารการใช้เครื่องบินให้สอดคล้องกับความต้องการเดินทางนั้น บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ยกเลิกการให้บริการเส้นทางบิน อาทิเช่น หาดใหญ่ สู่อุตรธานี และ อุตรธานี (พญา) สู่อุตรธานี ในระหว่างปี 2563

ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีเป้าหมายที่จะเป็นผู้นำตลาดในเส้นทางบินหลักและรอง เพื่อให้ได้รับผลตอบแทนที่สูงขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งในตลาดภายในประเทศและเตรียมพร้อมรองรับการเติบโตของจำนวนผู้โดยสารเพื่อเชื่อมต่อการเดินทางในประเทศและในภูมิภาค นอกจากนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เปิดฐานปฏิบัติการบินใหม่ที่ทำอากาศยานสุวรรณภูมิในเดือนกันยายน เพื่อสร้างโอกาสขยายฐานลูกค้ารวมถึงการให้บริการขนส่งสินค้า ส่งผลให้ยังคงรักษาความเป็นผู้นำตลาดในประเทศ

2.2.1.3. บริการเสริม (Ancillary Services)

บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีบริการเสริมที่หลากหลายให้แก่ผู้โดยสาร ซึ่งเริ่มตั้งแต่การให้บริการเสริมก่อนขึ้นเครื่อง บริการเสริมบนเครื่อง และรวมถึงสินค้าและบริการอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศ โดยถือเป็นรายได้อีกหนึ่งนอกเหนือจากรายได้จากการให้บริการขนส่งผู้โดยสารแบบประจำซึ่งเป็นธุรกิจหลักของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทั้งนี้ รายได้จากบริการเสริมคิดเป็นสัดส่วน ร้อยละ 18 ร้อยละ 19 และร้อยละ 17 ของรายได้จากการขายและให้บริการทั้งหมดของ บจ. ไทยแอร์เอเชียในปี 2561 ปี 2562 และปี 2563 ตามลำดับ โดยบริการเสริมสามารถแบ่งเป็นกลุ่มต่างๆ ดังนี้

2.2.1.4. บริการเสริมก่อนขึ้นเครื่องและค่าธรรมเนียม

บจ. ไทยแอร์เอเชีย เสนอสินค้าและบริการเพิ่มเติมให้แก่ผู้โดยสาร ซึ่งสามารถเลือกซื้อได้ผ่านเว็บไซต์ของแอร์เอเชีย และเคาน์เตอร์จำหน่ายบัตรโดยสารของแอร์เอเชีย ได้แก่

- **บริการฝากสัมภาระใต้ท้องเครื่อง (Checked Baggage):** อัตราค่าธรรมเนียมขึ้นอยู่กับน้ำหนักของสัมภาระที่ต้องการใช้บริการเส้นทางการบิน และช่วงเวลาในการเลือกซื้อบริการ และช่วงเวลาเดินทาง การซื้อบริการฝากสัมภาระใต้ท้องเครื่องพร้อมบัตรโดยสารจะมีค่าธรรมเนียมที่ประหยัดกว่า หากผู้โดยสารมีน้ำหนักสัมภาระเกินกว่าที่ซื้อบริการไว้ ผู้โดยสารจะต้องชำระค่าธรรมเนียมน้ำหนักส่วนเพิ่มตามน้ำหนักที่เกิน
- **การเลือกที่นั่ง (Seat Selection):** ผู้โดยสารสามารถเลือกที่นั่งบนเที่ยวบินตามที่ต้องการได้โดยชำระค่าธรรมเนียมในการเลือกที่นั่งที่อาจแตกต่างกันขึ้นอยู่กับโซนแถวที่นั่งที่ผู้โดยสารเลือก เส้นทางการบินและช่วงเวลาในการเลือกซื้อบริการ การจองที่นั่งบนเที่ยวบินพร้อมบัตรโดยสารจะมีค่าธรรมเนียมที่ประหยัดกว่า
- **บริการฝากสัมภาระอุปกรณ์กีฬาใต้ท้องเครื่อง (Checked Sports Equipment):** ผู้โดยสารสามารถฝากสัมภาระอุปกรณ์กีฬาใต้ท้องเครื่อง เช่น ถุงกอล์ฟ อุปกรณ์ดำน้ำ กระดานโต้คลื่น และจักรยาน โดยอัตราค่าธรรมเนียมจะขึ้นอยู่กับน้ำหนักของสัมภาระอุปกรณ์กีฬาที่ต้องการใช้บริการ เส้นทางการบินและช่วงเวลาในการเลือกซื้อบริการ รวมถึงช่วงเวลาเดินทาง การซื้อบริการฝากสัมภาระอุปกรณ์กีฬาใต้ท้องเครื่องพร้อมบัตรโดยสารจะมีค่าธรรมเนียมที่ประหยัดกว่าหากผู้โดยสารมีน้ำหนักอุปกรณ์กีฬาเกินกว่าที่ซื้อไว้ ผู้โดยสารจะต้องชำระค่าธรรมเนียมส่วนเพิ่มตามน้ำหนักที่เกิน
- **การสำรองที่นั่งและการเปลี่ยนแปลงการสำรองที่นั่ง (Bookings and Amendments):** ผู้โดยสารสามารถทำการสำรองที่นั่งผ่านเคาน์เตอร์จำหน่ายบัตรโดยสารของแอร์เอเชีย โดยมีค่าธรรมเนียมการสำรองที่นั่ง ทั้งนี้ ผู้โดยสารสามารถทำการเปลี่ยนแปลงกำหนดการเดินทางไม่น้อยกว่า 48 ชั่วโมงก่อนเวลาออกเดินทางของเที่ยวบิน (ไม่สามารถเปลี่ยนชื่อและเส้นทางได้) อย่างไรก็ตาม บจ. ไทยแอร์เอเชียอาจเรียกเก็บค่าธรรมเนียมอื่นๆ เพิ่มเติมแล้วแต่กรณี
- **ค่าธรรมเนียมการชำระเงิน (Payment Processing Fees):** การซื้อบัตรโดยสารผ่านเว็บไซต์ของแอร์เอเชีย หรือเคาน์เตอร์จำหน่ายตั๋ว ณ สนามบิน ผู้โดยสารสามารถเลือกชำระค่าบัตรโดยสารได้หลากหลายช่องทาง อาทิ บัตรเครดิต, เดบิต, หักบัญชีธนาคาร, ตู้เอทีเอ็ม (ATM), เคาน์เตอร์เซอร์วิส, พร้อมเพย์ และ QR Code ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จัดเก็บค่าธรรมเนียมในการรับชำระเงินในกรณีดังกล่าว
- **การประกันภัยการเดินทาง (Tune Protect):** ผู้โดยสารสามารถเลือกรับความคุ้มครองเพิ่มเติมโดยซื้อประกันภัยการเดินทางของ Tune Protect จากแอร์เอเชีย ซึ่งจะรวมถึงความคุ้มครองจากการประกันการเสียชีวิตและการสูญเสียอวัยวะจากอุบัติเหตุ ค่ารักษาพยาบาลกรณีเจ็บป่วยหรือเกิดอุบัติเหตุ การยกเลิกเที่ยวบิน ความล่าช้าของเที่ยวบิน ความเสียหายต่อกระเป๋าเดินทางและทรัพย์สินส่วนตัว รวมถึงความคุ้มครอง COVID-19 และอื่นๆ ซึ่ง บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ร่วมมือกับ บริษัท ทุนประกันภัย จำกัด (มหาชน) ในการให้บริการดังกล่าว ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีรายได้จากค่าธรรมเนียมการขายประกันภัยการเดินทางดังกล่าวผ่านเว็บไซต์ของแอร์เอเชีย

- **บริการต่อเที่ยวบิน (Fly-Thru):** ผู้โดยสารสามารถเลือกใช้บริการต่อเที่ยวบิน ในเส้นทางที่มีให้บริการ ทั้งเที่ยวบินภายในประเทศและระหว่างประเทศ ซึ่งบริการนี้จะอำนวยความสะดวกสบายให้แก่ผู้โดยสารโดยไม่ต้องรอรับสัมภาระ ณ จุดเปลี่ยนเครื่อง สัมภาระจะถูกนำส่งไปยังจุดหมายปลายทางสุดท้ายของผู้โดยสาร ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จัดเก็บค่าธรรมเนียมในการดำเนินการเพิ่มเติม
- **บริการ Red Carpet:** ผู้โดยสารสามารถเลือกใช้บริการพิเศษเพื่อเพิ่มความสะดวกสบายรวดเร็วในการเดินทาง ครอบคลุมทั้งการเช็คอินที่เคาน์เตอร์เช็คอินพิเศษ พักผ่อนพร้อมอาหารและเครื่องดื่มในห้องรับรองพิเศษก่อนขึ้นเครื่อง รวมทั้งบริการเรียกขึ้นเครื่องก่อนและรับสัมภาระรวดเร็วก่อนใครที่สนามบินปลายทาง พร้อมให้บริการให้กับผู้โดยสารที่เดินทางออกจากสนามบินดอนเมือง ภูเก็ต เชียงใหม่ (เที่ยวบินภายในและระหว่างประเทศ) และสนามบินอุดรธานี หาดใหญ่ เชียงราย (เที่ยวบินภายในประเทศ) ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะมียาได้จากค่าธรรมเนียมในการดำเนินการเพิ่มเติม
- **แพ็คเกจสุดคุ้ม (Value Pack):** ผู้โดยสารสามารถเลือกจองเที่ยวบินประหยัดพร้อมบริการเสริมแบบคุ้มค่าที่สุด ด้วยแพ็คเกจสุดคุ้ม ที่จัดให้ครบทุกสิ่งจำเป็นในการเดินทาง ประกอบไปด้วย น้ำหนักสัมภาระได้ท้องเครื่อง 20 กิโลกรัม เลือกที่นั่งมาตรฐาน บริการอาหารบนเที่ยวบิน พร้อมรับความคุ้มครองการล่าช้าของเที่ยวบินและความคุ้มครองการล่าช้าของสัมภาระบริการเสริมที่กล่าวมาทั้งหมดจะรวมอยู่ด้วยกันในราคาสุดประหยัด

2.2.1.5. บริการเสริมบนเครื่องบิน

หนึ่งในบริการเสริมบนเครื่องบินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย คือการจำหน่ายเครื่องดื่มและอาหารให้แก่ผู้โดยสาร หากผู้โดยสารได้ทำการสั่งจองอาหารล่วงหน้าขณะที่ทำการสำรองที่นั่งทางออนไลน์ หรือผ่าน ช่องทางจัดการบู๊คกิ้ง (Manage My Booking) ผู้โดยสารจะมีรายการอาหารที่หลากหลายให้เลือกพร้อมทั้งยังจะได้รับส่วนลดเพิ่มจากราคาอาหารที่จำหน่ายบนเครื่องบิน และจะได้รับบริการก่อนที่บริการจำหน่ายอาหารและเครื่องดื่มบนเครื่องบินจะเริ่มขึ้น โดยผู้โดยสารสามารถสั่งซื้อบริการดังกล่าวอย่างน้อย 24 ชั่วโมงก่อนถึงเวลาเดินทาง

นอกจากนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังจำหน่ายสินค้าซึ่งรวมถึงของที่ระลึก (เช่น เครื่องบินจำลองและเสื้อโปโล) อุปกรณ์เดินทางแบบพกพา (เช่น สายชาร์จแบตเตอรี่โทรศัพท์มือถือและหูฟัง) สินค้าตามฤดูกาลหรือเทศกาล สิ่งจำเป็นสำหรับการเดินทาง (เช่น แม่ก๊วยแอลกอฮอล์สัมภาระและหมอนกับชุดเครื่องนอนสำหรับการเดินทาง)

2.2.1.6. บริการอื่น ๆ

- **บัตรเครดิตแอร์เอเชีย แพลทินัม มาสเตอร์การ์ด ธนาคารกรุงเทพ:** บจ. ไทยแอร์เอเชีย ร่วมมือกับธนาคารกรุงเทพ ให้บริการบัตรเครดิตร่วม ที่มีอภิสถิติประโยชน์มากมาย อาทิ ทุกการใช้จ่ายผ่านบัตร 20 บาท รับ 1 คะแนนสะสมแอร์เอเชียบีก เพื่อใช้แทนเงินจ่ายค่าเที่ยวบินได้โดยเมื่อใช้บัตรที่แอร์เอเชีย รับคะแนนสะสมแอร์เอเชียบีกสูงสุด 10 เท่า จากการเป็นสมาชิกระดับแพลทินัมของแอร์เอเชียบีก บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะได้รับส่วนแบ่งรายได้ทุกยอดใช้จ่ายผ่านบัตรเครดิตร่วมดังกล่าวจากธนาคาร
- **พื้นที่ระวางสินค้า (AirAsia Cargo):** บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีรายได้จากบริการขนส่งสินค้า และไปรษณีย์ ดังนั้น บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะสามารถให้บริการดังกล่าวได้เมื่อมีพื้นที่และระวางน้ำหนักสำหรับขนส่งสินค้าได้เท่านั้น

- การให้บริการเชื่อมต่อไปยังเกาะและเมืองต่าง ๆ: บจ. ไทยแอร์เอเชียมีรายได้จากการบริการเชื่อมต่อการเดินทางไปยังสถานที่ต่างๆ โดยร่วมมือกับผู้ดำเนินธุรกิจให้บริการรถโดยสารระหว่างสนามบินไปยังเมืองต่างๆ เช่น เมืองปาย เชียงคาน เมืองภูเก็ต ปาดอง สุโขทัย และสุรินทร์ รวมถึงบริษัทผู้ให้บริการเรือเฟอร์รี่ไปยังหมู่เกาะต่างๆ เช่น เกาะลันตา เกาะหลีเป๊ะ เกาะพะงัน เกาะพีพี และเกาะสมุย เพื่อให้ผู้โดยสารสามารถวางแผนการเดินทางท่องเที่ยวได้ง่าย

2.2.2 การกำหนดราคา

บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีการกำหนดโครงสร้างค่าโดยสารหลายระดับต่อเส้นทางบิน (Dynamic Pricing) เพื่อบริหารให้เกิดรายได้รวมสูงสุดในแต่ละเที่ยวบิน ในการกำหนดจำนวนที่นั่งในแต่ละระดับค่าโดยสาร แต่ละเที่ยวบิน แต่ละวันเดินทางนั้น บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้พิจารณาปัจจัยต่างๆ ซึ่งรวมถึงอุปสงค์และอุปทานในตลาด การแข่งขัน ผลประกอบการในอดีต และการประมาณการจากสภาพเศรษฐกิจทั้งภายในและภายนอกประเทศ

โดยปกติที่นั่งที่มีค่าโดยสารระดับต่ำนั้นมีจำนวนจำกัด ดังนั้น ผู้โดยสารสำรองที่นั่งล่วงหน้าเร็ว ผู้โดยสารจึงมีโอกาที่จะซื้อบัตรโดยสารในราคาต่ำที่สุดตามที่ประกาศไว้ได้มากขึ้น ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย กำหนดค่าโดยสารทั้งแบบการเดินทางเที่ยวเดียว และการเดินทางเชื่อมเส้นทางระหว่างเมือง การสำรองที่นั่งจะได้รับการยืนยันหลังจากที่ท่านได้ชำระเงินค่าโดยสารเต็มจำนวนนั้น ไม่สามารถขอคืนค่าโดยสารได้ แต่ผู้โดยสารสามารถดำเนินการขอคืนเงินในส่วนของภาษีสนามบินได้ ในส่วนของการเปลี่ยนแปลงการเดินทาง ผู้โดยสารไม่สามารถเปลี่ยนแปลงเส้นทางบิน แต่สามารถเปลี่ยนแปลงวันและเวลาการเดินทางล่วงหน้าได้อย่างน้อย 48 ชั่วโมงก่อนกำหนดเดินทางได้ (ยกเว้นในกรณีค่าโดยสารราคาพิเศษ) โดยชำระค่าธรรมเนียมการจัดการและชำระส่วนต่างของราคาค่าโดยสารเพิ่มเติมแล้วแต่กรณี

เพื่อให้บรรลุเป้าหมายในการเพิ่มรายได้ให้สูงที่สุด บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีการบริหารจัดการต้นทุนที่ดี ทำให้โครงสร้างต้นทุนของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ต่ำพอที่จะสามารถเสนอขายบัตรโดยสารในราคาเฉลี่ยที่ประหยัดกว่าคู่แข่ง ในเส้นทางบินเดียวกันได้ นอกจากนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังได้เสนอขายบัตรโดยสารราคาพิเศษขึ้นไปอีกนั้น เป็นส่วนหนึ่งของการจัดโปรโมชั่นที่จัดเป็นครั้งคราว เพื่อเป็นการส่งเสริมการขายบัตรโดยสารสำหรับเส้นทางบินที่ได้รับความนิยมน้อยกว่า

2.2.3 การจำหน่ายและช่องทางการจัดจำหน่าย

บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีช่องทางการจัดจำหน่ายหลัก 3 ช่องทาง ได้แก่ ทางอินเทอร์เน็ต การขายตรงโดยผ่านสำนักงานขายของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย และการขายทางอ้อมโดยผ่านตัวแทนจำหน่ายหรือตัวกลางในการสำรองที่นั่ง โดยการเดินทางทั้งหมดทางบริษัทจะดำเนินการจัดส่งบัตรโดยสารอิเล็กทรอนิกส์ (Confirmation Itinerary) ซึ่งช่วยลดต้นทุนที่เกี่ยวข้องกับการพิมพ์ การส่งไปรษณีย์ และการแก้ไขบัตรโดยสาร รวมถึงการออกบัตรโดยสารใหม่ทดแทนบัตรโดยสารที่สูญหายหรือถูกขโมย โดยในรอบปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2563 บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีสัดส่วนของการสำรองที่นั่งผ่านทางเว็บไซต์และแอปพลิเคชันของกลุ่มแอร์เอเชียอยู่ที่ร้อยละ 68.6 ช่องทางขายตรงที่ร้อยละ 3.0 และช่องทางขายทางอ้อมที่ร้อยละ 28.4

2.2.3.1. การขายทางอินเทอร์เน็ต

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ขายบัตรโดยสารทางอินเทอร์เน็ต ผ่านทางเว็บไซต์ www.airasia.com ซึ่งเป็นเว็บไซต์ของกลุ่มแอร์เอเชียและการสำรองที่นั่งผ่านโมบายแอปพลิเคชัน AirAsia (Application) บนโทรศัพท์เคลื่อนที่แบบสมาร์ตโฟน ซึ่งปัจจุบันแอปพลิเคชันของกลุ่มแอร์เอเชีย ครอบคลุมระบบปฏิบัติการทั้งแบบ iOS และ Android ในการสำรองที่นั่งทางออนไลน์นั้น จะสามารถเลือกชำระเงินผ่านบัตรเครดิต การหักบัญชีอัตโนมัติ (Direct Debit and Internet Banking) การชำระผ่านตู้เอทีเอ็ม (ATM) โมบายแบงก์กิ้ง (Mobile Banking) และการชำระเงินสดผ่านเคาน์เตอร์บริการ อันได้แก่ เคาน์เตอร์เซอร์วิส เทสโก้โลตัส บิ๊กซีซูเปอร์เซ็นเตอร์ไปรษณีย์ไทย ท็อปซูเปอร์มาร์เก็ต ทรูมันนี่ และอื่นๆ ทั่วประเทศ ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ส่งเสริมการสำรองที่นั่งทางอินเทอร์เน็ต โดยเสนอค่าโดยสารราคาต่ำสุด (ซึ่งรวมถึงค่าโดยสารราคาพิเศษ) ผ่านเว็บไซต์และแอปพลิเคชันของกลุ่มแอร์เอเชีย ซึ่ง บจ. ไทยแอร์เอเชีย คาดว่าแนวโน้มดังกล่าวจะคงดำเนินไปอย่างต่อเนื่องในอนาคต อีกทั้งการสำรองที่นั่งทางออนไลน์ช่วยลดต้นทุนการดำเนินงานของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จึงเป็นช่องทางการจัดจำหน่ายที่มีต้นทุนการดำเนินงานต่ำที่สุดของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

2.2.3.2. การขายทางตรง

บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีการขายบัตรโดยสารผ่านช่องทางขายตรงที่สำนักงานขายเคาน์เตอร์ประจำท่าอากาศยานทุกท่าอากาศยานที่มีเที่ยวบินให้บริการ โดยสามารถทำการชำระเงินในรูปแบบเงินสด บัตรเครดิต พรีมียมเพย์ และ QR Code รวมถึงการชำระด้วยเงินสดผ่านทางจุดรับชำระเงินของเคาน์เตอร์เซอร์วิสที่ให้บริการ

2.2.3.3. การขายทางอ้อม

การขายทางอ้อมโดยผ่านตัวแทนจำหน่ายหรือตัวกลางในการสำรองที่นั่ง อันประกอบด้วย การจองที่นั่งของผู้โดยสารผ่านตัวแทนจำหน่าย ทั้งในรูปแบบออนไลน์ (Online Travel Agents-OTA) และออฟไลน์ (ผ่านตัวแทนจำหน่ายในรูปแบบอื่นๆ)

- **การสำรองที่นั่งผ่านตัวแทนจำหน่ายซึ่งเป็นบุคคลภายนอก:** บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีเครือข่ายหลายประเภท ได้แก่ “ตัวแทนจำหน่ายประเภทจดทะเบียน” ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย คือตัวแทนจำหน่ายที่จดทะเบียนและคงบัญชีประเภทวางเงินล่วงหน้ากับ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งใช้ในการหักบัญชีสำหรับลูกค้าที่สำรองที่นั่งผ่านตัวแทนดังกล่าว และ “ตัวแทนจำหน่ายประเภทบีเอสพี” คือตัวแทนที่เป็นสมาชิกและมีวงเงินเครดิตกับสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA) ทั้งนี้ รูปแบบการดำเนินธุรกิจของตัวแทนจำหน่ายภายนอกได้มีการขยายธุรกิจไปยังรูปแบบออนไลน์นั้น บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้รับรายได้จากตัวแทนจำหน่ายรูปแบบออนไลน์ในส่วนของค่าบัตรโดยสาร ที่เป็นส่วนหนึ่งของแพ็คเกจท่องเที่ยวหรือเพียงบัตรโดยสารเท่านั้น
- **การสำรองที่นั่งผ่านโครงการ MyCorporate:** บจ. ไทยแอร์เอเชีย เสนอโครงการ MyCorporate ให้แก่ผู้เดินทางเพื่อธุรกิจซึ่งคงบัญชีองค์กรไว้กับ บจ. ไทยแอร์เอเชีย
- **การสำรองที่นั่งผ่านโครงการ GoGovernment:** บจ. ไทยแอร์เอเชียเสนอโครงการ GoGovernment ให้แก่ผู้เดินทางภาครัฐและรัฐวิสาหกิจ โดยสามารถใช้สิทธิการซื้อผ่านทางเคาน์เตอร์จำหน่ายบัตรโดยสารที่สนามบินในประเทศไทย หรือ ผ่านทางตัวแทนจำหน่ายตัวโดยสารที่ร่วมโครงการ

- **การสำรองที่นั่งผ่านโครงการ Book and Pay:** บจ. ไทยแอร์เอเชียร่วมกับ เคาน์เตอร์เซอร์วิส ได้บริการสำรองที่นั่งและชำระผ่านเคาน์เตอร์เซอร์วิสทุกสาขาทั่วประเทศ อาทิ ร้านสะดวกซื้อ ห้างสรรพสินค้าและซูเปอร์มาร์เก็ต เพื่อขยายฐานผู้ใช้บริการให้ครอบคลุมทั่วประเทศ การสำรองที่นั่งและชำระค่าบริการสามารถทำล่วงหน้า 24 ชั่วโมงสำหรับการเดินทางทุกเส้นทางบินภายในประเทศและระหว่างประเทศ ทั้งแบบเที่ยวเดียวและไปกลับ

2.2.3.4. การโฆษณาและการส่งเสริมการขาย

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้รับอนุญาตจาก AAB ให้ใช้ชื่อ “AirAsia” เป็นชื่อทางการค้า ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย และ AAB มีข้อตกลงร่วมกัน โดย บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะชำระค่าธรรมเนียมแก่ AAB และ AAB จะให้แนวทางในการทำการตลาดที่เป็นประโยชน์แก่ธุรกิจการบินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ทำการจัดสรรงบประมาณในสัดส่วนที่เหมาะสมสำหรับการทำแผนการสื่อสารและกิจกรรมทางการตลาด โดยจะทำการเลือกสื่อโฆษณาที่เข้าถึงผู้บริโภคตามวัตถุประสงค์ที่แตกต่างกัน เพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุด กล่าวคือ บจ. ไทยแอร์เอเชียจะเลือกใช้ สื่อโฆษณาทางโทรทัศน์ สื่อกลางแจ้ง (Billboard) จอแอลอีดีภายในท่าอากาศยาน จอแอลอีดีภายนอกอาคาร เสริมด้วยสื่อวิทยุ เพื่อเข้าถึงผู้บริโภคในวงกว้างและเลือกใช้สื่อโฆษณาออนไลน์เพื่อเข้าถึงผู้บริโภคยุคใหม่

ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีการวางแผนการทำการตลาดอย่างต่อเนื่องตลอดทั้งปี โดยจัดให้มีโปรโมชั่นบัตรโดยสารราคาพิเศษเป็นประจำ และมักจะมีการจัดโปรโมชั่นครั้งใหญ่ปีละ 3 - 4 ครั้ง ซึ่งราคาบัตรโดยสาร ในช่วงเวลาดังกล่าวจะเป็นราคาที่ให้ส่วนลดเพิ่มเติมจากค่าโดยสารที่ประหยัดอยู่แล้ว ซึ่งค่าบัตรโดยสารในช่วงเวลานี้ อาจต่ำจนเหลือ 0 บาทเพื่อกระตุ้นให้เกิดการจองบัตรโดยสารล่วงหน้า

2.2.4 ฝ่ายบริการลูกค้า

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้ความสำคัญกับผู้โดยสาร และได้มีการเปิดช่องทางการติดต่อ เพื่อให้ข้อมูล ให้ความช่วยเหลือ รวมถึงรับฟังข้อเสนอแนะและคำติชมจากผู้โดยสารโดยสามารถติดต่อที่บริการช่วยเหลือของแอร์เอเชียผ่านหน้าเว็บไซต์ www.airasia.com ซึ่งที่ผ่านมาเรามีช่องทางการติดต่อที่หลากหลาย เพื่ออำนวยความสะดวกให้กับผู้โดยสาร เนื่องด้วยการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง ฝ่ายบริการลูกค้าได้ใช้เทคโนโลยีต่างๆช่วยให้สามารถจัดการช่วยเหลือผู้โดยสารด้วยความรวดเร็ว ทันทั่วถึง และในปีได้นำเสนอเทคโนโลยี Chatbot ซึ่งสามารถจัดการให้ข้อมูลที่ถูกต้องอย่างรวดเร็ว ทุกวันตลอด 24 ชั่วโมง

เพื่อให้การบริการลูกค้าเป็นไปอย่างมีคุณภาพสูงสุด พนักงานจะได้รับการคัดเลือกโดยผ่านกระบวนการสรรหาอย่างเข้มงวด หลังจากนั้นจะได้รับการฝึกอบรมและประเมินผลการปฏิบัติงานอย่างครอบคลุมและต่อเนื่อง ซึ่งในแต่ละปี บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้จัดสรรงบประมาณเฉพาะสำหรับการฝึกอบรมเจ้าหน้าที่ฝ่ายบริการลูกค้าแต่ละคน เพื่อให้เกิดความมั่นใจว่าพนักงานมีความพร้อมอย่างเต็มที่ในการช่วยเหลือและบริการผู้โดยสารอย่างมีประสิทธิภาพ

2.3 การจัดหาผลิตภัณฑ์หรือบริการ

2.3.1 ฝูงบินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีเครื่องบินตระกูลแอร์บัส A320 จำนวน 62 ลำ โดย บจ. ไทยแอร์เอเชีย เช่าเครื่องบินในลักษณะสัญญาเช่าดำเนินงานรวมทั้งหมด 51 ลำ เช่าจาก AAM ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของ AAB จำนวน 14 ลำ และเช่าจากบุคคลภายนอก (Third Party) จำนวน 37 ลำ รวมถึงเช่าเครื่องบินในลักษณะสัญญาเช่าการเงินจากสถาบันทางการเงิน 7 ลำ และกรรมสิทธิ์ของบริษัทอีก 4 ลำ ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีเครื่องบินอยู่ระหว่างรอคืนเนื่องจากหมดอายุสัญญาเช่าภายในปี 2563 จำนวน 3 ลำ สำหรับปี 2564 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ไม่มีแผนจะรับมอบเครื่องบินเพิ่มเติม อีกทั้งมีแผนจะทำการคืนเครื่องบินที่หมดอายุตามสัญญาเช่าและหมุนเวียนเครื่องบินภายในกลุ่มแอร์เอเชียส่งผลให้มีเครื่องบิน ณ สิ้นปี จำนวน 54 ลำ

เครื่องบินตระกูลแอร์บัส A320 เป็นเครื่องบินที่ได้รับการพิสูจน์แล้วว่ามีความน่าเชื่อถือในการให้บริการเส้นทางบินระยะสั้นที่มีความถี่ของเที่ยวบินสูงและรองรับจำนวนผู้โดยสารต่อเที่ยวบินอย่างเหมาะสม ทั้งนี้ ฝูงบินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ในตระกูลแอร์บัส A320 ประกอบไปด้วยขนาดแอร์บัส A320 จำนวน 49 ลำ แอร์บัส A320 นีโอ จำนวน 11 ลำ และแอร์บัส A321 นีโอ จำนวน 2 ลำ โดยมีอายุการใช้งานโดยเฉลี่ยของฝูงบินอยู่ที่ 7.5 ปี และตลอดปี 2563 มีอัตราการใช้เครื่องบินต่อลำต่อวันโดยเฉลี่ยที่ 7.4 ชั่วโมงปฏิบัติการบินต่อวัน

ในการจัดหาเครื่องบิน บจ. ไทยแอร์เอเชีย วิเคราะห์ความต้องการเครื่องบินอย่างเป็นอิสระจากสายการบินอื่นในกลุ่มแอร์เอเชีย โดย AAB เป็นผู้รวบรวมจำนวนเครื่องบินที่สายการบินในกลุ่มแอร์เอเชียแต่ละสายต้องการ และส่งคำสั่งซื้อเครื่องบินแบบรวบยอดให้กับแอร์บัส (บริษัทผู้ผลิตเครื่องบิน) ซึ่งการซื้อเครื่องบินแบบเป็นกลุ่มเช่นนี้ทำให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้รับส่วนลดจากราคาอย่างเป็นทางการของเครื่องบินเนื่องจากซื้อในจำนวนมาก

สำหรับสิทธิประโยชน์ทางภาษีจากคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (BOI) นั้น ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้รับสิทธิประโยชน์ 9 บัตร สำหรับเครื่องบินจำนวน 39 ลำ โดยมีสิทธิประโยชน์ (ก) ได้รับยกเว้นอากรขาเข้าสำหรับเครื่องจักรตามที่คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนอนุมัติ (ข) ได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับกำไรสุทธิที่ได้รับจากการประกอบกิจการที่ได้รับการส่งเสริมเป็นเวลา 5 - 8 ปีนับแต่วันที่เริ่มมีรายได้จากการประกอบกิจการนั้น โดยโครงการแรก มีมูลค่า 415.0 ล้านบาท โครงการที่ 2 มีมูลค่า 13,360.1 ล้านบาท โครงการที่ 3 - 9 มีมูลค่าอยู่ระหว่าง 1,409.0 - 1,531.7 ล้านบาท ต่อโครงการแล้วแต่กรณี (ค) ได้รับอนุญาตให้นำผลขาดทุนประจำปีที่เกิดขึ้นในระหว่างเวลาที่ได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลไปหักออกจากกำไรสุทธิที่เกิดขึ้นภายหลังระยะเวลาที่ได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล โดยมีกำหนดเวลาไม่เกิน 5 ปีนับแต่วันพ้นกำหนดเวลานั้นแต่ไม่เกิน 8 ปี และ (ง) ได้รับยกเว้นไม่ต้องนำเงินปันผลจากกิจการที่ได้รับการส่งเสริมไปรวมคำนวณเพื่อเสียภาษีเงินได้ตลอดระยะเวลาที่ผู้ได้รับการส่งเสริมได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลนั้น ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขหลายประการตามที่คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนกำหนด เพื่อที่จะได้มาซึ่งสิทธิประโยชน์ดังกล่าว สำหรับเครื่องบินใหม่ในอนาคตที่จะเข้ามาประจำฝูงบินนั้น บจ. ไทยแอร์เอเชีย อยู่ระหว่างการวางแผนที่จะทำเรื่องขอให้คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน พิจารณานุมัติและออกบัตรส่งเสริมเพื่อให้สิทธิประโยชน์เช่นเดียวกัน

2.3.2 น้ำมันเชื้อเพลิง

น้ำมันเชื้อเพลิงเป็นองค์ประกอบหลักของต้นทุนสำหรับสายการบินต่างๆ โดยค่าใช้จ่ายน้ำมันเชื้อเพลิงของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ในปี 2561 ปี 2562 และปี 2563 มีจำนวน 14,635.6 ล้านบาท 13,962.8 ล้านบาท และ 6,398.7 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 37 ร้อยละ 34 และร้อยละ 27 ของรวมต้นทุนขายและบริการ ค่าใช้จ่ายในการขายและจัดจำหน่าย และค่าใช้จ่ายในการบริหาร ตามลำดับ

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซื้อน้ำมันเชื้อเพลิงโดยส่วนใหญ่จาก บมจ. ปตท. น้ำมันและการค้าปลีก และ บจ. เชลล์แห่งประเทศไทย ซึ่งมีราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่ปรับเกณฑ์มาตรฐานตามราคาเฉลี่ยอ้างอิง MOPS (Mean of Platts Singapore: MOPS) โดยราคาน้ำมันเชื้อเพลิงเครื่องบินมีความผันผวนสูงขึ้นอยู่กับปัจจัยทางเศรษฐกิจและภูมิศาสตร์ของโลก บจ. ไทยแอร์เอเชีย จึงปรับใช้ กลยุทธ์บริหารจัดการน้ำมันเชื้อเพลิงที่หลากหลาย เพื่อบริหารความเสี่ยงของราคาน้ำมันเชื้อเพลิง โดย บจ. ไทยแอร์เอเชีย ร่วมทำรายการกับ AAB ในการทำสัญญาป้องกันความเสี่ยง เพื่อบริหารความเสี่ยงจากความผันผวน ของราคาน้ำมันเชื้อเพลิงในตลาดโลก

นอกจากการป้องกันความเสี่ยงราคาน้ำมันเชื้อเพลิงแล้ว บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังมีนโยบายลดต้นทุนและลดความเสี่ยงตามปกติให้อยู่ในระดับต่ำที่สุด โดยใช้กลยุทธ์การบริหารจัดการน้ำมันเชื้อเพลิงดังต่อไปนี้

- **การจัดหาน้ำมันเชื้อเพลิง:** บจ. ไทยแอร์เอเชีย จัดหาน้ำมันเชื้อเพลิงจากแหล่งที่มีราคาถูกที่สุด และจัดหาน้ำมันเชื้อเพลิงปริมาณมากในแต่ละครั้ง ภายใต้ข้อจำกัดทางการขนส่งที่เหมาะสมและเป็นไปตามระเบียบข้อบังคับ ทั้งนี้ เพื่อให้ต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิงต่ำที่สุด
- **การชำระเงินล่วงหน้า:** การชำระเงินล่วงหน้าสำหรับการซื้อทำให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีอำนาจต่อรองเพื่อให้ได้ราคาที่ดีขึ้น
- **การใช้น้ำมันเชื้อเพลิง:** บจ. ไทยแอร์เอเชีย พยายามลดการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงให้ต่ำที่สุด ด้วยการกำหนดแนวทางอย่างชัดเจนที่ครอบคลุมทุกแง่มุมของการดำเนินการด้านการบิน เพื่อให้สามารถคงอัตราการใช้ไหม้ น้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับเครื่องบินให้อยู่ในระดับต่ำที่สุดสำหรับการปฏิบัติการ

2.3.3 ลูกค้ายหลัก

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ไม่มีการพึ่งพิงลูกค้ารายใดในสัดส่วนเกินกว่าร้อยละ 30 ของรายได้รวมของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ในปี 2561 ปี 2562 และปี 2563 โดยลูกค้าของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยส่วนใหญ่เป็นผู้โดยสารรายย่อย

2.3.4 ผู้จัดจำหน่ายหลัก

ในปี 2561 ปี 2562 และปี 2563 ไม่มีผู้จัดจำหน่ายที่มีสัดส่วนการจัดหาสินค้าร้อยละ 30 หรือมากกว่า ของต้นทุนการดำเนินงานและค่าใช้จ่ายรวมของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

2.3.5 การซ่อมบำรุงและชิ้นส่วนอะไหล่

2.3.5.1. การซ่อมบำรุง

ในการซ่อมบำรุงเครื่องบินชั้นลานจอดและการซ่อมบำรุงย่อย (ต่ำกว่า C-Check) บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะเป็นผู้ดำเนินการเอง สำหรับการซ่อมบำรุงใหญ่ (ตั้งแต่ C-Check ขึ้นไป) หรือการซ่อมแซมโครงสร้าง บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะว่าจ้างผู้ให้บริการรายอื่นๆ (Maintenance Repair and Overhaul - MRO) ที่ได้รับการรับรองจากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย เป็นผู้ดำเนินการ เช่น บมจ. การบินไทย และ บจ. อุตสาหกรรมการบิน (ประเทศไทย) หรือ ST Aerospace (Guangzhou) Aviation Services Co., Ltd (ประเทศจีน) หรือ Sepang Aircraft Engineering (ประเทศมาเลเซีย) หรือ FL Technics (ประเทศอินโดนีเซีย) ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย สามารถพึ่งพาการรับประกันของผู้ผลิตและการสนับสนุนด้านอะไหล่และอุปกรณ์ที่ AAB ได้รับ ผ่านทางสัญญาเช่าช่วงเครื่องบินแอร์เอเชีย

2.3.5.2. ชิ้นส่วนอะไหล่

บจ. ไทยแอร์เอเชีย เก็บสินค้าคงคลังประเภทชิ้นส่วนอะไหล่เครื่องบินที่ศูนย์ปฏิบัติการการบินโดยส่วนใหญ่ถูกจัดเก็บที่กรุงเทพฯ โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 บจ. ไทยแอร์เอเชีย เก็บชิ้นส่วนอะไหล่เครื่องบินคิดเป็นมูลค่าสุทธิ 531.8 ล้านบาท

2.4 การดำเนินการอื่นๆ

2.4.1 ความปลอดภัยและความมั่นคง

บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีความมุ่งมั่นอย่างเต็มที่ในการดำเนินการเพื่อให้เกิดความปลอดภัยแก่ผู้โดยสารและพนักงาน ความมุ่งมั่นดังกล่าวสะท้อนให้เห็นจากระบบซ่อมบำรุงอากาศยาน และระบบฝึกอบรมด้านความปลอดภัยอย่างครอบคลุมแก่นักบิน ลูกเรือ และพนักงาน รวมทั้งนโยบายและแนวทางการปฏิบัติอันเข้มงวดเพื่อให้สอดคล้องกับระเบียบข้อบังคับทั้งในประเทศและระหว่างประเทศ และสอดคล้องกับแนวทางปฏิบัติทางธุรกิจการดำเนินการอากาศยานที่เหมาะสมที่สุดในทุกแง่มุม

2.4.1.1. ความปลอดภัยในการให้บริการการบิน

ความปลอดภัยถือเป็นหัวใจหลัก ในการดำเนินธุรกิจของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยเรามุ่งมั่นในการพัฒนา การนำไปสู่การปฏิบัติ การดำรงตามกลยุทธ์และกระบวนการดำเนินงาน ตลอดจนการปรับเปลี่ยนกลยุทธ์และกระบวนการดังกล่าวอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้มั่นใจว่าการจัดสรรทรัพยากรอย่างเหมาะสมให้กับการปฏิบัติงาน เพื่อนำไปสู่สมรรถนะสูงสุดด้านความปลอดภัย และเป็นไปตามมาตรฐานของประเทศ ตลอดจนมาตรฐานในระดับสากล พร้อมกับการให้บริการเที่ยวบินกับลูกค้า ด้วยราคาประหยัด อย่างมีความน่าเชื่อถือ และได้รับความสะดวกสบาย ถือเป็นภาระรับผิดชอบอย่างยั่งยืนของผู้บริหารทุกระดับ และพนักงานทุกคนขององค์กร ในการสร้างให้เกิดสมรรถนะสูงสุดด้านความปลอดภัย เริ่มตั้งแต่ประธานเจ้าหน้าที่บริหารของบริษัทฯ ลงไป

พันธกิจของเราคือ

- **สนับสนุน** การจัดการด้านความปลอดภัย ผ่านการจัดสรรทรัพยากรที่เหมาะสม ซึ่งจะก่อให้เกิดผลลัพธ์ในการสร้างวัฒนธรรมขององค์กร ที่ส่งเสริมการปฏิบัติงานอย่างปลอดภัย กระตุ้นให้เกิดการรายงาน และการสื่อสาร

อย่างมีประสิทธิภาพ ตลอดจนการจัดการความปลอดภัยอย่างจริงจัง ด้วยความใส่ใจเพื่อให้เกิดผลดีต่อกับของระบบการจัดการด้านอื่นขององค์กร

- **บังคับใช้** ให้การจัดการด้านความปลอดภัยเป็นความรับผิดชอบหลัก ของผู้จัดการ และพนักงานทุกคน
- **กำหนดให้ชัดเจน** เกี่ยวกับภาระรับผิดชอบ และหน้าที่รับผิดชอบ ของผู้จัดการ พนักงาน และลูกจ้างทุกคน ในการดำเนินการให้ได้ตามสมรรถนะด้านความปลอดภัยของแต่ละหน่วยงาน และสมรรถนะของระบบการจัดการด้านความปลอดภัยโดยภาพรวม
- **จัดให้มีและปฏิบัติ** ตามกระบวนการชี้บ่งอันตรายและจัดการความเสี่ยง รวมถึงระบบการรายงานอันตราย เพื่อที่จะกำจัด หรือลดความเสี่ยง ของผลที่อาจเกิดขึ้นจากอันตรายที่มีอยู่ในระหว่างการดำเนินการ หรือการปฏิบัติ เพื่อลดความเสี่ยงลงไปสู่ระดับที่น้อยที่สุดที่สามารถจะปฏิบัติได้จริงตามหลักเหตุผล
- **ยืนยันว่า** บริษัทฯ จะไม่มีมาตรการทางวินัยกับพนักงานที่เปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับความปลอดภัยผ่านทางระบบรายงานอันตราย ถ้าการรายงานหรือการปฏิบัติ นั้น ไม่ใช่การกระทำที่ขาดเหตุผล การทำผิดกฎหมาย การประมาทร้ายแรง หรือการตั้งใจฝ่าฝืนกฎระเบียบ หรือข้อปฏิบัติ
- **ปฏิบัติตาม** ข้อกำหนดกฎหมาย และมาตรฐาน หากเป็นไปได้ปฏิบัติให้เกินกว่ามาตรฐานที่กฎหมายกำหนด
- **สร้างความมั่นใจว่า** ทรัพยากรบุคคลของบริษัทฯ ที่ได้รับการฝึกอบรม และมีทักษะที่เหมาะสม มีจำนวนเพียงพอที่จะปฏิบัติตามกลยุทธ์และกระบวนการดำเนินงานด้านความปลอดภัย
- **สร้างความมั่นใจว่า** พนักงานทุกคนได้รับข้อมูลด้านความปลอดภัยการบิน ได้รับการฝึกอบรมอย่างเพียงพอเหมาะสม และมีความสามารถที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัย ตลอดจนมีการจัดสรรพนักงานดังกล่าวให้ปฏิบัติงานได้อย่างเหมาะสมกับความชำนาญของตนเอง
- **กำหนดให้มี และวัดผล** สมรรถนะทางด้านความปลอดภัย ตามดัชนีชี้วัดและเป้าหมายด้านความปลอดภัยที่สะท้อนกับความเป็นจริง
- **ปรับปรุงอย่างต่อเนื่อง** เกี่ยวกับสมรรถนะด้านความปลอดภัย โดยผ่านกระบวนการจัดการที่รับประกันได้ว่าการปฏิบัติที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ
- **สร้างความมั่นใจว่า** ระบบการส่งเสริมและการบริการจากภายนอก ที่สนับสนุนการปฏิบัติงานของบริษัทฯ มีสมรรถนะเป็นไปตามมาตรฐานด้านความปลอดภัย และ
- **สร้างความเชื่อมั่น** ด้านการสื่อสารข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยภายในองค์กร สนับสนุนส่งเสริมให้ทุกคนมีความตระหนักรู้ด้านความปลอดภัยและมีการจัดสรรทรัพยากรที่จำเป็นในการปฏิบัติงาน เพื่อให้สอดคล้องกับนโยบายด้านความปลอดภัย

2.4.1.2. มาตรการด้านการรักษาความปลอดภัยทางการบิน

ถึงแม้ว่าผู้ประกอบการกิจการท่าอากาศยานที่เกี่ยวข้องจะรับผิดชอบดูแลด้านความมั่นคงปลอดภัยของผู้โดยสารและสัมภาระ ณ จุดหมายปลายทางภายในประเทศและระหว่างประเทศ แต่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังคงฝึกอบรมพนักงานให้มีความรอบคอบอยู่เสมอเพื่อให้สามารถรับรู้ถึงความไม่มั่นคงปลอดภัยที่อาจเกิดขึ้น ซึ่งรวมถึงให้สามารถจัดการกับผู้โดยสารที่

ประพัตินไม่เหมาะสม บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะทำการตรวจสอบประวัติดูแลหลังของพนักงานที่จะรับเข้าทำงานทุกคนก่อนได้รับการว่าจ้าง

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้การฝึกอบรมพนักงานอย่างเข้มงวดเพื่อให้เกิดความมั่นใจว่า พนักงานมีทักษะที่เหมาะสมในการปฏิบัติหน้าที่ที่เกี่ยวข้องตามที่ระบุไว้ในคู่มือพนักงาน ทั้งนี้ ลูกเรือและพนักงานภาคพื้นดินทุกคนต้องผ่านการฝึกอบรมด้านความตระหนักรู้ในสินค้าอันตราย เพื่อให้สามารถระบุสินค้าและวัตถุที่อาจมีอันตรายซึ่งเป็นภัยคุกคามต่อความปลอดภัยของเที่ยวบิน (วัตถุเหล่านี้รวมถึงสารเหลวที่ติดไฟได้และภาชนะที่อาจระเบิดภายใต้แรงดัน)

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ปฏิบัติตามระเบียบข้อบังคับทั้งหมดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) และองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) อย่างเคร่งครัด รวมทั้งติดตั้งประตูเสริมความแข็งแรงและกันกระสุนแก่ห้องนักบินในเครื่องบินทุกลำ

2.4.2 เทคโนโลยีสารสนเทศ

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ใช้เทคโนโลยีสารสนเทศในการปฏิบัติงานร่วมกับสายการบินอื่นในกลุ่มแอร์เอเชีย โดย AAB ลงทุนในเทคโนโลยีสารสนเทศซึ่งช่วยลดต้นทุนของกลุ่มแอร์เอเชียโดยตรง ช่วยให้การปรับขยายการดำเนินงานได้ รวมถึงช่วยปรับปรุงประสิทธิภาพและความปลอดภัย โดยที่ระบบซอฟต์แวร์หลัก (มีศูนย์กลางอยู่ในกัวลาลัมเปอร์ ประเทศมาเลเซีย) ที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ใช้ดำเนินการได้แก่ (1) NewSkies 4.2 ซึ่งพัฒนาโดย Navitaire ใช้สำหรับการบริหารจัดการ/การสำรองสินค้าคงคลังและการขาย (2) Oracle Cloud Application ใช้สำหรับการดำเนินการด้านการเงิน และการจัดซื้อจัดจ้าง (3) AIMS ใช้สำหรับการกำหนดตารางบินและการจัดตารางบินของลูกเรือ (4) Navtech ใช้สำหรับการวางแผนการบิน และ (5) Swiss Aviation Software Ltd.'s AMOS operating system ใช้สำหรับการบริหารจัดการวิศวกรรมการซ่อมบำรุงอากาศยาน และการขนส่ง

2.4.3 การดำเนินการ ณ ท่าอากาศยาน

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้บริการลูกค้าภาคพื้นดินและบริการสนับสนุนภาคพื้นดิน รวมถึงบริการลานจอด ณ ท่าอากาศยานภายในประเทศส่วนใหญ่ด้วยตนเอง สำหรับจุดหมายปลายทางระหว่างประเทศ บจ. ไทยแอร์เอเชียได้ร่วมมือกับสายการบินในเครือข่ายที่บินไปยังจุดหมายปลายทางเดียวกัน ร่วมกันต่อรองจัดหาบริษัทภายนอกที่มีชื่อเสียงเป็นที่ยอมรับเป็นผู้ให้บริการแทน เพื่อประโยชน์ในการบริหารต้นทุนอย่างมีประสิทธิภาพ ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เชื่อว่าการให้บริการลูกค้าภาคพื้นดินและบริการสนับสนุนภาคพื้นดินด้วยตนเองจะเป็นหลักประกันว่า บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะคงต้นทุนในระดับต่ำและคงผลิตผลในระดับสูงอยู่เสมอ

ในด้านการให้บริการท่าอากาศยาน บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้เล็งเห็นถึงความสำคัญของการให้บริการอย่างสะดวกรวดเร็ว โดยมีการพัฒนาเทคโนโลยีด้านการเช็คอินด้วยตนเอง (ตู้เช็คอินอัตโนมัติ หรือ Kiosk และเคาน์เตอร์โหลดสัมภาระด้วยตนเอง หรือ Self Bag Drop) มาให้บริการ เพื่อตอบสนองการเดินทางของผู้โดยสารที่ต้องการความสะดวกและรวดเร็วในการเดินทางอย่างต่อเนื่อง ทั้งยังเป็นการลดต้นทุนได้อย่างมีประสิทธิภาพอีกด้วย

ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชียยังคงพัฒนาด้านการให้บริการพร้อมลดต้นทุนอย่างต่อเนื่อง โดยได้มีการศึกษาพัฒนาเทคโนโลยีนอกเหนือจากเทคโนโลยีด้านการเช็คอินด้วยตนเองตามที่กล่าวข้างต้น ยังได้มีการศึกษาเพิ่มเติมในเทคโนโลยีด้าน

F.A.C.E.S หรือ Fast Airport Clearance Experience System โดยจะนำเทคโนโลยีการสแกนใบหน้ามาใช้ในการตรวจสอบการเรียกผู้โดยสารขึ้นเครื่อง (Boarding) เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและลดการทำงานของเจ้าหน้าที่บริการภาคพื้นดิน ซึ่งปัจจุบันอยู่ในระหว่างการปรับปรุงระบบและขออนุญาตจากหน่วยงานราชการ นอกจากนี้ หน่วยงานบริการลานจอดได้เริ่มทำการศึกษาระบบ Baggage Reconciliation System (BRS) เพื่อนำมาจัดการสัมภาระผู้โดยสารในแต่ละเที่ยวบิน โดยจะพิจารณาเริ่มจากเที่ยวบินภายในประเทศก่อน ซึ่งระบบ BRS จะช่วยให้การตรวจสอบสัมภาระของผู้โดยสารในแต่ละเที่ยวบินทำได้ง่ายและมีความแม่นยำมากขึ้น รวมถึงสามารถลดความผิดพลาดในการตกหล่นของสัมภาระให้เกิดน้อยที่สุด โดยระบบจะสามารถตรวจสอบได้ตั้งแต่ขั้นตอนออกบัตรโดยสาร ณ สนามบิน ผ่านการลงทะเบียนและนำส่งผ่านสายพานลำเลียง และตรวจสอบความถูกต้องก่อนนำกระเป๋าสัมภาระไปยังเครื่องบิน ซึ่งจะช่วยลดความเสี่ยงที่สัมภาระจะถูกลำเลียงไปผิดเที่ยวบิน ทั้งนี้ยังมีการแสดงผลการทำงานผ่านหน้าจอแสดงผลแบบทันที (Dashboard) เพื่อให้ผู้ควบคุมงานเห็นได้ชัดเจนมากขึ้น

2.4.4 การประกันภัย

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้รับความคุ้มครองตามกรมธรรม์ประกันภัยทั้งในส่วนธุรกิจการบินและส่วนที่ไม่ใช่ธุรกิจการบินที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยเชื่อว่าความคุ้มครองตามกรมธรรม์ประกันภัยโดยรวมของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย สอดคล้องกับแนวทางปฏิบัติของอุตสาหกรรมการบินและวงเงินประกันภัยอยู่ในระดับที่เหมาะสมเพียงพอ ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้จัดทำกรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดชอบต่อผู้โดยสารและบุคคลภายนอก ซึ่งกรมธรรม์ประกันภัยดังกล่าวเป็นไปตามข้อกำหนดของสัญญาเช่าเครื่องบินและสอดคล้องกับแนวทางปฏิบัติของอุตสาหกรรมการบินภายใต้วงเงินความคุ้มครองชุดใช้รวม (กรณีการบาดเจ็บทางร่างกาย / ทรัพย์สินเสียหาย) จำนวน 750 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ต่อเหตุการณ์และต่อเครื่องบินหนึ่งลำ โดยไม่จำกัดจำนวนครั้ง แต่สำหรับความรับผิดซึ่งเกิดจากผลิตภัณฑ์ รวมถึงความรับผิดขอชดเชยเนื่องมาจากการปฏิบัติการภาคพื้นดิน เป็นจำนวนเงิน 125 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ต่อการจอดภาคพื้น นอกจากนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังได้จัดทำกรมธรรม์แบบกำหนดมูลค่าเพื่อคุ้มครองความเสียหายต่อเครื่องบินสำหรับความเสี่ยงภัยทุกประเภท โดยมีการกำหนดวงเงินความรับผิดส่วนแรกสำหรับผู้เอาประกันภัยต้องรับผิดชอบเอง มูลค่า 750,000 ดอลลาร์สหรัฐฯ ต่อเหตุการณ์ แต่ไม่รวมถึงเหตุการณ์ความเสียหายโดยสิ้นเชิง ความเสียหายเสมือนหนึ่งเสียหายโดยสิ้นเชิง และความเสียหายโดยสิ้นเชิงของตัวเครื่องบิน ตามข้อตกลง

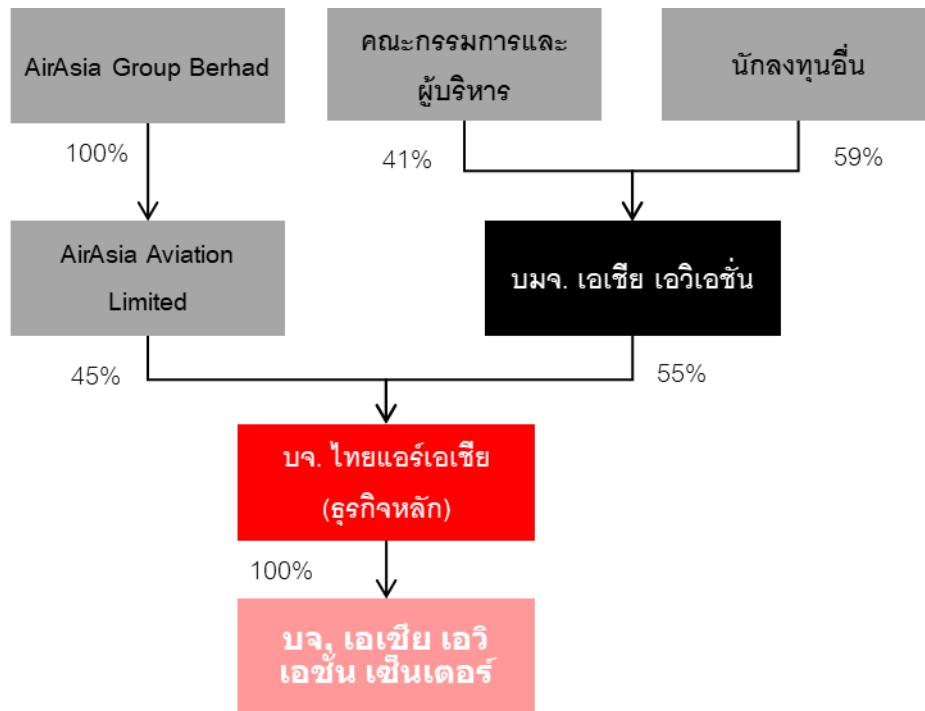
อย่างไรก็ตาม บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังได้จัดทำประกันวงเงินค่าความเสียหายส่วนแรกเพื่อคุ้มครองต่อความเสียหายของตัวเครื่องบิน เครื่องยนต์สำรองและอะไหล่ทั้งหมด แก่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ในส่วนต่างของจำนวนความเสียหายส่วนแรกที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะต้องรับผิดชอบที่วงเงินระหว่าง 750,000 ดอลลาร์สหรัฐฯ และ 50,000 ดอลลาร์สหรัฐฯ ต่อเหตุการณ์ โดยจัดทำวงเงินประกันค่าความเสียหายส่วนแรกของกลุ่มแอร์เอเชียรวมต่อปีจำนวน 10,000,000 ดอลลาร์สหรัฐฯ สำหรับเครื่องบิน เครื่องยนต์สำรองและอะไหล่ทั้งหมดรวมกันและตลอดระยะเวลาเอาประกันภัย

นอกเหนือจากที่กล่าวข้างต้น บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้จัดทำประกันภัยเพื่อคุ้มครองความเสียหายต่อเครื่องบินอันมีสาเหตุจากภัยสงครามรวมทั้งภัยอันตรายที่เกี่ยวข้อง เว้นแต่ภัยสงคราม การจี้เครื่องบิน และภัยอันตรายอื่นๆ ที่ระบุไว้ในข้อยกเว้น (AVN 48B) ภายใต้ความคุ้มครองกรมธรรม์ประกันภัยคุ้มครองความเสียหายต่อตัวเครื่องบินแบบเสี่ยงภัยทุกประเภทในขอบเขตที่จะสามารถคุ้มครองได้ซึ่งเป็นไปตามแบบกรมธรรม์ LSW555D ครอบคลุมมูลค่าเครื่องบินตามที่ได้ตกลงไว้ โดยความคุ้มครองดังกล่าวอยู่ภายใต้วงเงินรวมต่อปี จำนวน 1,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ต่อเหตุการณ์

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังได้จัดซื้อกรรมสิทธิ์คุ้มครองความรับผิดสำหรับภัยสงคราม การจี้เครื่องบินและภัยอันตรายอื่นๆ ที่เกี่ยวเนื่อง (AVN52E) ซึ่งมีวงเงินคุ้มครองรวมต่อปีไม่เกิน 750 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ต่อเหตุการณ์และตลอดระยะเวลาเอาประกันภัย

2.5 โครงสร้างการถือหุ้นของบริษัทฯ

โครงสร้างการถือหุ้นของบริษัท ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 เป็นดังนี้



2.6 การดำเนินธุรกิจของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ต้องพึ่งพาความสัมพันธ์ของบริษัทกับ AirAsia Berhad

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้รับการสนับสนุนจาก AAB ในหลายด้าน รวมถึงอนุญาตให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีสิทธิแต่เพียงผู้เดียวในประเทศไทยสำหรับการใช้ชื่อทางการค้า “AirAsia” เพื่อการดำเนินธุรกิจของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย และการเข้าถึงทักษะความรู้ทางด้านการตลาด การประกอบธุรกิจและการบริการลูกค้า นอกจากนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เข้าเครื่องบินในลักษณะสัญญาเช่าดำเนินงานจาก AirAsia Mauritius “AAM” ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของ AAB รวมทั้งพึ่งพาเทคโนโลยีสารสนเทศที่ใช้ในกลุ่มแอร์เอเชียซึ่งระบบซอฟต์แวร์หลักของบริษัทมีศูนย์กลางอยู่ในกัวลาลัมเปอร์ ประเทศมาเลเซีย

นอกจากนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังมีช่องทางในการได้รับชิ้นส่วนอะไหล่ที่จัดเก็บโดย AAB และได้รับประโยชน์จากบริการประจำท่าอากาศยานซึ่งให้บริการโดยสมาชิกในกลุ่มแอร์เอเชียในบางท่าอากาศยาน รวมทั้งให้บริการและได้รับบริการอื่นๆ จาก AAB และสมาชิกของกลุ่มแอร์เอเชีย อาทิ การซ่อมบำรุง การป้องกันความเสี่ยงจากน้ำมันเชื้อเพลิง เว็บไซต์แอร์เอเชียสำหรับการขายบัตรโดยสารทางอินเทอร์เน็ต ซอฟต์แวร์สำรองที่นั่ง และโปรแกรมสมาชิกแอร์เอเชียบีก เป็นต้น อย่างไรก็ตาม อย่างไรก็ตามการตัดสินใจในการเข้าทำรายการดังกล่าวเป็นของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยต้องผ่านการอนุมัติจากคณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการตรวจสอบ

2.7 โครงสร้างรายได้

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เป็นบริษัทที่ประกอบธุรกิจด้านการลงทุนโดยการถือหุ้นในบริษัทอื่น (Holding Company) ในปัจจุบัน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ถือหุ้นใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย เพียงแห่งเดียว เนื่องจาก บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ไม่มีรายได้จากการดำเนินธุรกิจอื่น ดังนั้น ในการพิจารณาโครงสร้างรายได้ของบริษัทจะต้องพิจารณาจากโครงสร้างรายได้ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งเป็นบริษัทที่ดำเนินธุรกิจหลัก

	รอบปีบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม						รอบปีบัญชีสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน	
	2561 ^{1/}		2562 ^{1/}		2563		2564	
	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ
รายได้จากการขายและให้บริการ								
รายได้ค่าโดยสาร	29,072.8	72.4	31,506.4	75.9	11,123.4	68.5	1,740.1	71.6
รายได้ค่าน้ำหนักสัมภาระและค่าบริการอื่น	7,853.1	19.6	6,599.4	15.9	1,902.8	11.7	242.3	10.0
รายได้จากเที่ยวบินเช่าเหมาลำ	1,064.7	2.7	1,174.8	2.8	252.9	1.6	5.9	0.2
รายได้จากการขายสินค้าบนเครื่องบิน	606.7	1.5	589.0	1.4	201	1.2	44.7	1.8
รายได้ค่าระวางขนส่ง	270.0	0.7	286.8	0.7	146.4	0.9	93.4	3.8
รายได้ค่าโฆษณา	37.5	0.1	24.2	0.1	7.3	0.1	3.3	0.1
รวมรายได้จากการขายและให้บริการ	38,904.8	97.0	40,180.6	96.8	13,633.8	84.0	2,129.7	87.6
รายได้อื่น								
กำไรจากการจำหน่ายเครื่องบินและส่วนปรับปรุงอาคารเช่า	-	-	-	-	1,331.8	8.2	0.1	0.0
กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยน	250.4	0.5	350.5	0.8	545.6	3.3	237.6	9.8
รายได้อื่น	985.7	2.5	998.1	2.4	725.1	4.5	64.1	2.6
รวมรายได้อื่น	1,236.1	3.0	1,348.6	3.2	2,602.5	16.0	301.7	12.4
รวมรายได้	40,140.9	100.0	41,529.2	100.0	16,236.3	100.0	2,431.4	100.0

หมายเหตุ: 1/ จัดประเภทรายการในงบการเงินใหม่

3. ผู้ถือหุ้นและคณะกรรมการบริษัทฯ

3.1 ผู้ถือหุ้น

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น

ณ วันที่ 11 มีนาคม 2564 บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มีทุนจดทะเบียนที่ออกและชำระแล้วจำนวน 485,000,000 บาท เป็นหุ้นสามัญจำนวน 4,850,000,000 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 0.10 บาท โดย เมื่อวันที่ 31 พฤษภาคม 2555 บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ได้จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยภายใต้ชื่อย่อ “AAV”

บจ. ไทยแอร์เอเชีย (บริษัทย่อย)

ณ วันที่ 16 สิงหาคม 2564 บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีทุนจดทะเบียนที่ออกและชำระแล้วจำนวน 435,555,600 บาท เป็นหุ้นสามัญจำนวน 43,555,560 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 10 บาท โดย บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ได้นำเงินที่ได้จากการเสนอขายหุ้นต่อประชาชนทั่วไป (Initial Public Offering) มาซื้อหุ้นเพิ่มทุนใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย ส่งผลให้ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มีส่วนการถือหุ้นเพิ่มขึ้นจากร้อยละ 51 เป็นร้อยละ 55

ผู้ถือหุ้น

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น

ณ วันที่ 2 พฤศจิกายน 2564 บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มีผู้ถือหุ้นสูงสุด 10 รายแรก โดยมีรายละเอียดจำนวนหุ้นและสัดส่วนการถือหุ้นดังนี้

ลำดับ	ผู้ถือหุ้นรายใหญ่	จำนวนหุ้น	ร้อยละ
1	นาย ธรศพลฐ์ แบลเวลด์	1,965,088,286	40.52
2	กองทุนเปิด บัวหลวงหุ้นระยะยาว	227,232,400	4.69
3	นาย ธนวิทย์ พวงศ์	180,860,800	3.73
4	บริษัท ไทยเอ็นวีดีอาร์ จำกัด	171,047,162	3.53
5	กองทุนสำรองเลี้ยงชีพ เค มาสเตอร์ พูล ฟันด์	134,530,300	2.77
6	กองทุนเปิด บัวหลวงหุ้นระยะยาว 75/25	94,186,700	1.94
7	กองทุนเปิด เค หุ้นทุนบริพัตรเพื่อการเลี้ยงชีพ	82,313,800	1.70
8	กองทุนเปิด บัวหลวงเฟล็กซิเบิลเพื่อการเลี้ยงชีพ	61,187,800	1.26
9	กองทุนเปิด บัวหลวงตราสารทุนเพื่อการเลี้ยงชีพ	48,808,500	1.01
10	กองทุนเปิด บัวหลวงโครงสร้างพื้นฐานเพื่อการเลี้ยงชีพ	38,615,800	0.80
	รวมผู้ถือหุ้นใหญ่ 10 อันดับแรก	3,003,871,548	61.94
	ผู้ถือหุ้นอื่น	1,846,128,452	38.06
	รวมทั้งหมด	4,850,000,000	100.00

ที่มา: บริษัทฯ

บจ. ไทยแอร์เอเชีย

ณ วันที่ 16 สิงหาคม 2564 ผู้ถือหุ้นของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีจำนวน 8 ราย โดยมีรายละเอียดจำนวนหุ้นและสัดส่วนการถือหุ้นดังนี้

ลำดับ	ผู้ถือหุ้นรายใหญ่	จำนวนหุ้น	ร้อยละ
1	บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น	23,955,553	55.00
2	AirAsia Aviation Ltd. ^{1/2/}	19,600,000	45.00
3	นายบรรพตพลูร์ แบเลเวิลด์	2	0
4	นาวาอากาศเอกธนภัทร งามปลั่ง	1	0
5	นายปริญญา วัศมีธานินทร์	1	0
6	หม่อมหลวงบวรนวเทพ เทวกุล	1	0
7	นายสันติสุข คล่องใช้ยา	1	0
8	นางหทัยมาศ เอกลักษณ์ดิศกุล	1	0
	รวม	43,555,560	100.00

ที่มา: บริษัทฯ

หมายเหตุ: 1/ AirAsia Aviation Limited (“AAA”) เป็นบริษัทย่อยในกลุ่มแอร์เอเชียซึ่งจดทะเบียนจัดตั้งขึ้นตามกฎหมายของประเทศไทย โดยมี AirAsia Group Berhad ถือหุ้นร้อยละ 100

2/ AirAsia Group Berhad (“AAGB”) ประกอบธุรกิจลงทุนโดยการถือหุ้นในบริษัทอื่นซึ่งเป็นบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์เบอร์ซา ประเทศมาเลเซีย

บริษัท แอร์เอเชีย กรุ๊ป เบอร์ฮาด

ณ วันที่ 28 มิถุนายน 2564 การถือหุ้นโดยตรงและโดยอ้อมของผู้ถือหุ้นที่ถือหุ้นมากกว่า 5% ใน บริษัท แอร์เอเชีย กรุ๊ป เบอร์ฮาด ตามทะเบียนของผู้ถือหุ้นรายใหญ่นี้มีดังนี้

ลำดับ	ชื่อ	ทางตรง		ทางอ้อม	
		จำนวนหุ้น	สัดส่วนการถือหุ้น (ร้อยละ)	จำนวนหุ้น	สัดส่วนการถือหุ้น (ร้อยละ)
1	Tune Live Sdn. Bhd. (“TLSB”)	509,000,000 ^{1/}	13.06	-	-
2	Tune Air Sdn. Bhd. (“TASB”)	516,485,082 ^{2/}	13.25	-	-
3	Positive Boom Limited (“PBL”)	332,240,504 ^{3/}	8.53	-	-
4	นายแอนโทนี ฟรานซิส เพอร์นันเดส	1,600,000 ^{4/}	0.04	1,025,485,082 ^{6/}	26.31
5	นายคามารูดิน บิน เมอรานัน	2,000,000 ^{5/}	0.05	1,025,485,082 ^{6/}	26.31
6	Choi Chui Fei, Stanley	-	-	332,240,504 ^{7/}	8.53
7	Permodalan Nasional Berhad	258,776,900 ^{8/}	6.64	-	-
8	Urusharta Jamaah	139,445,770	3.58	-	-
9	Aimia	121,474,409	3.12	-	-
10	Calvin Lau Chuen Yien	100,000,000	2.57	-	-

ที่มา: บริษัทฯ

หมายเหตุ:

- 1/ Tune Live Sdn. Bhd. ภายใต้การถือหุ้นโดย RHB Capital Nominees (Tempatan) Sdn. Bhd. และ HSBC Nominees (Tempatan) Sdn. Bhd.
- 2/ Tune Air Sdn. Bhd. ภายใต้การถือหุ้นโดย HSBC Nominees (Tempatan) Sdn. Bhd.
- 3/ Positive Boom Limited ภายใต้การถือหุ้นในชื่อ Positive Boom Limited และโดย Kenanga Nominees (Asing) Sdn. Bhd.
- 4/ นายแอนโทนี ฟรานซิส เพอร์นันเดส ภายใต้การถือหุ้นโดย HSBC Nominees (Tempatan) Sdn. Bhd.
- 5/ นายคามารุดิน บิน เมอรานัน ภายใต้การถือหุ้นโดย HSBC Nominees (Tempatan) Sdn. Bhd.
- 6/ ถือโดยการตีความจากมาตรา 8 แห่งพระราชบัญญัติบริษัท 2016 ของประเทศมาเลเซีย ด้วยสัดส่วนการถือหุ้นมากกว่าร้อยละ 20 ใน Tune Live Sdn. Bhd. และ Tune Air Sdn. Bhd.
- 7/ ถือโดยการตีความจากมาตรา 8 แห่งพระราชบัญญัติบริษัท 2016 ของประเทศมาเลเซีย ด้วยสัดส่วนการถือหุ้นมากกว่าร้อยละ 20 ใน Positive Boom Limited
- 8/ ถือโดย Permodalan Nasional Berhad ผ่านกองทุนดังต่อไปนี้
 - (i) Amanah Saham Bumiputera จำนวน 155,159,000 หุ้น
 - (ii) Amanah Saham Bumiputera 2 จำนวน 30,500,000 หุ้น
 - (iii) Amanah Saham Malaysia 2 – Wawasan จำนวน 20,000,000 หุ้น
 - (iv) Amanah Saham Malaysia จำนวน 18,498,000 หุ้น
 - (v) Amanah Saham Malaysia 3 จำนวน 14,639,100 หุ้น
 - (vi) ASN Umbrella For ASN Equity 3 จำนวน 8,022,200 หุ้น
 - (vii) Amanah Saham Nasional จำนวน 5,592,300 หุ้น
 - (viii) ASN Ambang (Mixed Asset Balanced) 1 จำนวน 5,109,100 หุ้น
 - (ix) ASN Equity 2 จำนวน 1,256,400 หุ้น

3.2 นโยบายการจ่ายเงินปันผล

คณะกรรมการ บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น อาจพิจารณาจ่ายเงินปันผลประจำปีให้แก่ผู้ถือหุ้น โดยจะต้องได้รับความเห็นชอบจากที่ประชุมผู้ถือหุ้น เว้นแต่เป็นการจ่ายเงินปันผลระหว่างกาลซึ่งคณะกรรมการมีอำนาจอนุมัติให้จ่ายเงินปันผล ได้เป็นครั้งคราวเมื่อเห็นว่า บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น มีกำไรสมควรพอจะทำเช่นนั้น แล้วให้รายงานให้ที่ประชุมผู้ถือหุ้นทราบในการประชุมคราวต่อไป

นโยบายการจ่ายเงินปันผลของ บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น

ในการพิจารณาจ่ายเงินปันผลของ บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น จะคำนึงถึงผลการดำเนินงาน สภาพคล่อง กระแสเงินสด และสถานะทางการเงินของ บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น เงื่อนไขและข้อจำกัดในการจ่ายเงินปันผลตามที่กำหนดไว้ในสัญญาเงินกู้ หุ้นกู้ หรือสัญญาต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง ที่กำหนดให้ บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น ต้องปฏิบัติตาม แผนธุรกิจในอนาคต และความจำเป็นในการใช้เงินลงทุน รวมถึงปัจจัยอื่นๆ ตามที่คณะกรรมการ บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น เห็นสมควร ทั้งนี้ ในปี 2563 บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น ไม่มีการจ่ายปันผล

นโยบายการจ่ายเงินปันผลของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

ในการพิจารณาจ่ายเงินปันผลของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะคำนึงถึงผลการดำเนินงาน สภาพคล่อง กระแสเงินสด และสถานะทางการเงินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เงื่อนไขและข้อจำกัดในการจ่ายเงินปันผลตามที่กำหนดไว้ในสัญญาเงินกู้ หุ้นกู้ หรือสัญญาต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง ที่กำหนดให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ต้องปฏิบัติตาม แผนธุรกิจในอนาคต และความจำเป็นในการใช้เงินลงทุน รวมถึงปัจจัยอื่นๆ ตามที่คณะกรรมการ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เห็นสมควร ทั้งนี้ ในปี 2563 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ไม่มีการจ่ายปันผล

3.3 คณะกรรมการบริษัทฯ

ณ วันที่ 1 กรกฎาคม 2564 คณะกรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ประกอบด้วยกรรมการจำนวน 9 ท่าน โดยเป็นกรรมการอิสระจำนวน 3 ท่าน ซึ่งคิดเป็นหนึ่งในสาม (1/3) หรือร้อยละ 33 ของจำนวนกรรมการทั้งหมด และมีกรรมการที่ไม่ได้เป็นผู้บริหารจำนวน 2 ท่าน คิดเป็นร้อยละ 22 ของจำนวนกรรมการทั้งหมด

ชื่อ	ตำแหน่ง
1 นายวิเชฐ ตันติวานิช	ประธานกรรมการ กรรมการอิสระ ประธานกรรมการตรวจสอบ
2 นายณัฐวุฒิ เกาโบรมย์	กรรมการอิสระ กรรมการตรวจสอบ
3 นายวีรยุทธ โพธารามิก	กรรมการ กรรมการอิสระ กรรมการตรวจสอบ
4 นายธรรพลฐ์ แบลเวิลด์	ประธานกรรมการบริหาร กรรมการผู้มีอำนาจลงนาม
5 นายสันติสุข คล่องใช้ยา	ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร กรรมการผู้มีอำนาจลงนาม
6 นายไพรัชล์ พรพัฒนนางกูร	กรรมการผู้มีอำนาจลงนาม
7 หม่อมหลวงบวรเทพ เทวกุล	กรรมการผู้มีอำนาจลงนาม
8 นาวาอากาศเอกธนภัทร งามปลั่ง	กรรมการผู้มีอำนาจลงนาม
9 นายปรีชญา รัศมีธานินนทร์	กรรมการผู้มีอำนาจลงนาม

ที่มา: SET

3.4 คณะผู้บริหารระดับสูง

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 รายชื่อผู้บริหารของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีดังต่อไปนี้

ชื่อ	ตำแหน่ง
1 นายธรรพลฐ์ แบลเวิลด์	ประธานกรรมการบริหาร

ชื่อ	ตำแหน่ง
2 นายสันติสุข คล่องใช้ยา	ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร
3 หม่อมหลวงบวรนวเทพ เทวกุล	รองประธานเจ้าหน้าที่บริหาร
4 นายไพรัชล์ พรพัฒน์นางกูร	ประธานเจ้าหน้าที่บริหารการเงิน
5 นายบัญญัติ หรรษกุล	ผู้อำนวยการฝ่ายวิศวกรรม
6 นางธิลฎี พันธุ์จินดา	ผู้อำนวยการฝ่ายทรัพยากรบุคคล
7 นางสาววิษุณี กันตะเพ็ง	ผู้อำนวยการฝ่ายปฏิบัติการภาคพื้น
8 นายพิพัฒน์ คุณประคูลก์	ผู้อำนวยการฝ่ายนวัตกรรมเชิงพาณิชย์และเทคโนโลยี
9 นางสาวณัฐฐิณี ตะวันชูลี	ผู้อำนวยการฝ่ายการตลาด
10 นางสาวอรอนงค์ เมธาทิพัฒน์กุล	ผู้อำนวยการฝ่ายสินค้าและบริการบนเครื่องบิน
11 นางสาวทอบัติ สุบรรณรักษ์	ผู้อำนวยการฝ่ายความยั่งยืนและสื่อสารองค์กร
12 นายจตุพงษ์ หงษ์วิเศษ	ผู้อำนวยการฝ่ายบริการลานจอดรถและอุปกรณ์ภาคพื้น
13 นาวาอากาศตรี ดำรง ภาสนพิพัฒน์กุล	ผู้อำนวยการฝ่ายปฏิบัติการบิน
14 นายบัณฑิต พรสารโรจน์	ผู้อำนวยการฝ่ายควบคุมคุณภาพองค์กร

ที่มา: รายงานประจำปี 2563 บริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน)

4. สรุปรายการสำคัญในงบการเงินของบริษัทฯ

4.1 งบแสดงฐานะการเงินรวมของบริษัทฯ

(หน่วย: ล้านบาท)

งบแสดงฐานะการเงินรวม (AAV)	ณ 31 ธันวาคม 2561	สัดส่วน (ร้อยละ)	ณ 31 ธันวาคม 2562	สัดส่วน (ร้อยละ)	ณ 31 ธันวาคม 2563	สัดส่วน (ร้อยละ)	ณ 30 มิถุนายน 2564	สัดส่วน (ร้อยละ)
สินทรัพย์								
สินทรัพย์หมุนเวียน								
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	4,122.62	6.68	3,982.23	6.33	1,110.37	1.63	233.53	0.36
ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น	492.72	0.80	597.45	0.95	284.46	0.42	267.05	0.41
ลูกหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน	872.37	1.41	1,920.16	3.05	815.57	1.20	863.60	1.34
สินค้าคงเหลือ	188.32	0.30	294.64	0.47	240.24	0.35	214.47	0.33
สินทรัพย์ภาษีเงินได้ของงวดปัจจุบัน	24.75	0.04	24.18	0.04	20.81	0.03	18.69	0.03
ค่าใช้จ่ายจ่ายล่วงหน้า	423.90	0.69	356.81	0.57	288.71	0.42	110.92	0.17
สินทรัพย์ตราสารอนุพันธ์	-	-	-	-	-	-	6.64	0.01
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	240.79	0.39	251.41	0.40	-	-	-	-
รวมสินทรัพย์หมุนเวียน	6,365.48	10.31	7,426.88	11.81	2,760.17	4.06	1,714.91	2.65
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน								
สินทรัพย์ทางการเงินไม่หมุนเวียน	-	-	-	-	907.60	1.34	886.45	1.37
อื่น	-	-	-	-	-	-	10.12	0.02
สินทรัพย์ตราสารอนุพันธ์	-	-	-	-	-	-	-	-
เงินลงทุนระยะยาว	12.59	0.02	13.19	0.02	-	-	-	-

งบแสดงฐานะการเงินรวม (AAV)	ณ 31 ธันวาคม 2561	สัดส่วน (ร้อยละ)	ณ 31 ธันวาคม 2562	สัดส่วน (ร้อยละ)	ณ 31 ธันวาคม 2563	สัดส่วน (ร้อยละ)	ณ 30 มิถุนายน 2564	สัดส่วน (ร้อยละ)
เงินสำรองบำรุงรักษาเครื่องบิน	4,532.74	7.34	5,963.21	9.48	5,856.11	8.61	5,623.66	8.71
ที่ดิน เครื่องบิน ส่วนปรับปรุงอาคาร	26,185.18	42.41	24,877.26	39.55	6,230.42	9.17	5,899.45	9.13
เช่าและอุปกรณ์	-	-	-	-	28,527.35	41.97	26,624.01	41.21
สินทรัพย์ไม่มีตัวตน	14,882.99	24.10	14,878.77	23.65	14,871.20	21.88	14,866.90	23.01
อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน	-	-	-	-	-	-	151.00	0.23
ค่าความนิยม	8,824.83	14.29	8,824.83	14.03	8,824.83	12.98	8,824.83	13.66
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น	942.90	1.53	918.42	1.46	-	-	-	-
รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน	55,381.24	89.69	55,475.68	88.19	65,217.51	95.94	62,886.42	97.35
รวมสินทรัพย์	61,746.72	100.00	62,902.56	100.00	67,977.67	100.00	64,601.33	100.00
หนี้สิน								
หนี้สินหมุนเวียน								
เงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงิน	650.00	1.05	1,750.00	2.78	1,000.00	1.47	1,383.38	2.14
เจ้าหนี้การค้า	159.68	0.26	915.10	1.45	756.52	1.11	813.48	1.26
เจ้าหนี้อื่น	393.23	0.64	639.62	1.02	292.45	0.43	391.57	0.61
เจ้าหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน	699.19	1.13	373.82	0.59	3,060.17	4.50	4,549.93	7.04
เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบัน								
การเงิน - ส่วนที่ถึงกำหนดชำระ	213.77	0.35	353.60	0.56	786.53	1.16	459.91	0.71
ภายในหนึ่งปี								
หุ้นกู้ระยะยาว - ส่วนที่ถึงกำหนด	-	-	999.87	1.59	1,499.76	2.21	1,799.76	2.79
ชำระภายในหนึ่งปี								
หนี้สินตามสัญญาเช่า - ส่วนที่ถึง	-	-	-	-	6,025.97	8.86	7,829.49	12.12
กำหนดชำระภายในหนึ่งปี								
หนี้สินตามสัญญาเช่าการเงิน - ส่วน	1,300.08	2.11	1,334.74	2.12	-	-	-	-
ที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี								
รายได้รับล่วงหน้า	4,986.93	8.08	4,648.34	7.39	2,372.60	3.49	2,431.07	3.76
ภาษีเงินได้ค้างจ่าย	-	-	0.62	0.00	0.84	0.00	1.09	0.00
ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย	2,561.64	4.15	2,704.53	4.30	1,718.56	2.53	1,946.49	3.01
หนี้สินตราสารอนุพันธ์	-	-	-	-	309.89	0.46	73.90	0.11
หนี้สินหมุนเวียนอื่น	57.63	0.09	238.78	0.38	-	-	-	-
รวมหนี้สินหมุนเวียน	11,022.16	17.85	13,959.03	22.19	17,823.28	26.22	21,680.05	33.56
หนี้สินไม่หมุนเวียน								
เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบัน								
การเงิน - สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนด	2,624.16	4.25	4,285.88	6.81	3,073.26	4.52	3,599.12	5.57
ชำระภายในหนึ่งปี								
หุ้นกู้ระยะยาว - สุทธิจากส่วนที่ถึง	4,095.13	6.63	3,096.86	4.92	1,598.38	2.35	999.01	1.55
กำหนดชำระภายในหนึ่งปี								

งบแสดงฐานะการเงินรวม (AAV)	ณ 31 ธันวาคม 2561	สัดส่วน (ร้อยละ)	ณ 31 ธันวาคม 2562	สัดส่วน (ร้อยละ)	ณ 31 ธันวาคม 2563	สัดส่วน (ร้อยละ)	ณ 30 มิถุนายน 2564	สัดส่วน (ร้อยละ)
หนี้สินตามสัญญาเช่า - สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	-	-	-	-	24,674.61	36.30	24,374.49	37.73
หนี้สินตามสัญญาเช่าการเงิน - สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	11,919.25	19.30	10,158.88	16.15	-	-	-	-
สำรองผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงาน	422.55	0.68	666.30	1.06	849.33	1.25	915.29	1.42
หนี้สินตราสารอนุพันธ์	-	-	-	-	609.25	0.90	289.48	0.45
หนี้สินภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี	3,040.68	4.92	3,047.15	4.84	1,989.25	2.93	1,652.14	2.56
รวมหนี้สินไม่หมุนเวียน	22,101.76	35.79	21,255.06	33.79	32,794.08	48.24	31,829.52	49.27
รวมหนี้สิน	33,123.92	53.64	35,214.09	55.98	50,617.36	74.46	53,509.57	82.83
ส่วนของผู้ถือหุ้น								
ทุนเรือนหุ้น								
ทุนจดทะเบียน								
หุ้นสามัญ 4,850,000,000 หุ้น								
มูลค่าหุ้นละ 0.1 บาท	485.00	0.79	485.00	0.77	485.00	0.71	485.00	0.75
ทุนที่ออกชำระแล้ว								
หุ้นสามัญ 4,850,000,000 หุ้น								
มูลค่าหุ้นละ 0.1 บาท	485.00	0.79	485.00	0.77	485.00	0.71	485.00	0.75
ส่วนเกินมูลค่าหุ้นสามัญ	2,599.81	4.21	2,599.81	4.13	2,599.81	3.82	2,599.81	4.02
กำไรสะสม								
จัดสรรแล้ว - สำรองตาม	48.50	0.08	48.50	0.08	48.50	0.07	48.50	0.08
กฎหมาย								
ยังไม่ได้จัดสรร	17,322.06	28.05	16,810.57	26.72	11,337.16	16.68	7,780.70	12.04
องค์ประกอบอื่นของส่วนของผู้ถือหุ้น	-	-	-	-	(204.36)	(0.30)	(94.41)	(0.15)
ส่วนของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ	20,455.36	33.13	19,943.88	31.71	14,266.11	20.99	10,819.60	16.75
ส่วนของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมของบริษัทย่อย	8,167.43	13.23	7,744.60	12.31	3,094.21	4.55	272.16	0.42
รวมส่วนของผู้ถือหุ้น	28,622.79	46.36	27,688.47	44.02	17,360.32	25.54	11,091.76	17.17
รวมหนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น	61,746.72	100.00	62,902.56	100.00	67,977.67	100.00	64,601.33	100.00

ที่มา: บริษัทฯ

4.2 งบกำไรขาดทุนของบริษัทฯ

(หน่วย: ล้านบาท)

งบกำไรขาดทุนรวม (AAV)	งวด 12 เดือน สิ้นสุด ณ 31 ธันวาคม2561	สัดส่วน (ร้อยละ)	งวด 12 เดือน สิ้นสุด ณ 31 ธันวาคม2562	สัดส่วน (ร้อยละ)	งวด 12 เดือน สิ้นสุด ณ 31 ธันวาคม2563	สัดส่วน (ร้อยละ)	งวด 6 เดือน สิ้นสุด ณ 30 มิถุนายน2564	สัดส่วน (ร้อยละ)
กำไรหรือขาดทุน:								
รายได้								
รายได้จากการขายและบริการ	38,904.85	96.78	40,180.65	96.75	13,633.87	83.97	2,129.70	87.59
กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยน	250.40	0.62	-	-	-	-	-	-
รายได้อื่น	1,044.96	2.60	1,350.26	3.25	2,603.47	16.03	301.72	12.41
รวมรายได้	40,200.21	100.00	41,530.91	100.00	16,237.34	100.00	2,431.43	100.00
ค่าใช้จ่าย								
ต้นทุนขายและบริการ	36,423.96	90.61	38,358.53	92.36	20,484.16	126.15	5,605.95	230.56
ค่าใช้จ่ายในการขายและจัดจำหน่าย	1,627.58	4.05	1,671.20	4.02	797.20	4.91	116.21	4.78
ค่าใช้จ่ายในการบริหาร	1,488.53	3.70	1,623.40	3.91	1,053.56	6.49	500.97	20.60
ค่าใช้จ่ายอื่น	-	-	-	-	1,453.15	8.95	2,228.03	91.63
รวมค่าใช้จ่าย	39,540.07	98.36	41,653.13	100.29	23,788.08	146.50	8,451.16	347.58
กำไร(ขาดทุน)ก่อนต้นทุน ทางการเงินและค่าใช้จ่ายภาษี เงินได้	660.14	1.64	(122.22)	(0.29)	(7,550.74)	(46.50)	(6,019.73)	(247.58)
รายได้ทางการเงิน	-	-	22.19	0.05	23.62	0.15	38.14	1.57
ต้นทุนทางการเงิน	(743.71)	(1.85)	(765.53)	(1.84)	(1,799.78)	(11.08)	(850.49)	(34.98)
กำไร(ขาดทุน)ก่อนค่าใช้จ่ายภาษี เงินได้	(83.57)	(0.21)	(865.56)	(2.08)	(9,326.91)	(57.44)	(6,832.08)	(280.99)
ค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้	210.93	0.52	(0.60)	(0.00)	659.98	4.06	363.62	14.95
กำไร(ขาดทุน)สำหรับงวด	127.36	0.32	(866.16)	(2.09)	(8,666.93)	(53.38)	(6,468.46)	(266.04)

ที่มา: บริษัทฯ

4.3 งบกระแสเงินสดของบริษัทฯ

(หน่วย: ล้านบาท)

งบกระแสเงินสดรวม (AAV)	งวด 12 เดือน สิ้นสุด ณ 31 ธันวาคม 2561	งวด 12 เดือน สิ้นสุด ณ 31 ธันวาคม 2562	งวด 12 เดือน สิ้นสุด ณ 31 ธันวาคม 2563	งวด 6 เดือน สิ้นสุด ณ 30 มิถุนายน 2564
กระแสเงินสดจากกิจกรรมดำเนินงาน				
กำไร (ขาดทุน) ก่อนภาษี	(83.57)	(865.56)	(9,326.91)	(6,832.08)
ค่าตัดจำหน่ายหนี้สูญ	2.24	-	-	-
ขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์ทางการเงิน	-	-	147.61	-
ขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์สิทธิการใช้	-	-	1,415.96	-

งบกระแสเงินสดรวม (AAV)	งวด 12 เดือน สิ้นสุด ณ 31 ธันวาคม 2561	งวด 12 เดือน สิ้นสุด ณ 31 ธันวาคม 2562	งวด 12 เดือน สิ้นสุด ณ 31 ธันวาคม 2563	งวด 6 เดือน สิ้นสุด ณ 30 มิถุนายน 2564
ค่าเผื่อผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้น (โอนกลับ)	-	-	-	88.43
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	1,666.75	1,716.75	5,738.99	2,428.51
กำไรจากการจำหน่ายและตัดจำหน่ายเครื่องบิน	(0.36)	(0.29)	(1,331.76)	(0.07)
ส่วนปรับปรุงอาคารเช่าและอุปกรณ์	-	-	616.03	-
ค่าตัดจำหน่ายเงินสำรองบำรุงรักษาเครื่องบิน	85.48	334.97	154.82	79.83
ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงาน (กำไร) ขาดทุนจากตราสารอนุพันธ์	-	-	37.19	(237.59)
ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนที่ยังไม่เกิดขึ้นจริง	1.58	(249.48)	(184.52)	2,124.20
ดอกเบี้ยรับ	(58.71)	(22.19)	(23.62)	(38.14)
ค่าใช้จ่ายดอกเบี้ย	743.71	765.53	1,799.78	850.49
กำไร (ขาดทุน) จากการดำเนินงานก่อนการ เปลี่ยนแปลงในสินทรัพย์และหนี้สินดำเนินงาน	2,357.13	1,679.72	(956.41)	(1,536.42)
สินทรัพย์ดำเนินงาน (เพิ่มขึ้น) ลดลง				
ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น	(47.52)	(103.89)	532.60	12.58
ลูกหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน	75.21	(1,075.32)	990.13	(129.58)
สินค้าคงเหลือ	(39.52)	(106.32)	54.40	25.77
ค่าใช้จ่ายจ่ายล่วงหน้า	(52.61)	67.10	(74.43)	177.79
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	43.77	(2.07)	-	-
สินทรัพย์ทางการเงินไม่หมุนเวียนอื่น	-	-	(79.37)	27.23
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น	(69.11)	24.48	-	-
หนี้สินดำเนินงานเพิ่มขึ้น (ลดลง)				
เจ้าหนี้การค้า	(150.98)	755.42	(160.11)	53.25
เจ้าหนี้อื่น	(85.09)	246.38	(592.01)	85.56
เจ้าหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน	529.10	(325.37)	2,686.35	739.97
รายได้รับล่วงหน้า	165.95	(481.19)	(2,275.75)	58.47
หนี้สินหมุนเวียนอื่น	200.03	181.15	-	-
ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย	(48.97)	123.87	(999.73)	57.41
จ่ายผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงาน	-	(9.50)	(19.47)	(13.86)
เงินสดจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมดำเนินงาน	2,877.40	974.46	(893.79)	(441.81)
จ่ายภาษีเงินได้	(8.12)	(9.54)	(4.11)	(1.38)
รับคืนภาษีเงินได้	-	0.76	-	2.50
เงินสดสุทธิ ที่ใช้ในการดำเนินงาน	2,869.29	965.68	(897.90)	(440.70)
กระแสเงินสดจากกิจกรรมการลงทุน				
เงินลงทุนชั่วคราวลดลง	1,493.25	-	-	-
เงินลงทุนระยะยาวเพิ่มขึ้น	(0.71)	(0.60)	-	-

งบกระแสเงินสดรวม (AAV)	งวด 12 เดือน สิ้นสุด ณ 31 ธันวาคม 2561	งวด 12 เดือน สิ้นสุด ณ 31 ธันวาคม 2562	งวด 12 เดือน สิ้นสุด ณ 31 ธันวาคม 2563	งวด 6 เดือน สิ้นสุด ณ 30 มิถุนายน 2564
จ่ายเงินสำรองบำรุงรักษาเครื่องบิน	(880.48)	(1,430.47)	(508.93)	-
เงินสดจ่ายเพื่องานระหว่างก่อสร้างและปรับปรุง อาคารเช่าและซื้ออุปกรณ์	(2,406.63)	(379.85)	(820.76)	(102.42)
ซื้อสินทรัพย์ไม่มีตัวตน	(4.16)	(5.37)	(1.99)	-
ดอกเบี้ยรับ	64.01	21.30	23.62	38.12
เงินสดรับจากการจำหน่ายเครื่องบินและอุปกรณ์	1.40	1.12	13,372.41	0.09
กระแสเงินสดสุทธิที่ใช้ในกิจกรรมการลงทุน	(1,733.32)	(1,793.86)	12,064.36	(64.21)
กระแสเงินสดจากกิจกรรมการหาเงิน				
เงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงินเพิ่มขึ้น (ลดลง) สุทธิ	650.00	1,100.00	(150.00)	632.10
เงินสดรับจากเงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบัน การเงิน	1,226.19	2,016.70	847.32	-
เงินสดจ่ายค่าธรรมเนียมกู้ยืมเงินระยะยาวจาก สถาบันการเงิน	-	(1.50)	-	-
ชำระคืนเงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน	(1,721.81)	(214.68)	(48.27)	(50.84)
เงินสดรับจากการออกหุ้นกู้ระยะยาว	2,500.00			
เงินสดจ่ายค่าธรรมเนียมการออกหุ้นกู้ระยะยาว	(4.00)			
เงินสดจ่ายเพื่อยกเลิกสัญญากู้ยืมเงินระยะยาว จากสถาบันการเงินก่อนถึงเวลาที่กำหนด	-	-	(2,180.02)	-
ชำระคืนหุ้นกู้ระยะยาว	-	-	(1,000.00)	(300.00)
ชำระหนี้สินภายใต้สัญญาเช่า	(1,291.55)	(1,310.57)	(4,105.72)	(304.97)
เงินสดจ่ายเพื่อยกเลิกสัญญาเช่าก่อนถึงเวลาที่ กำหนด	-	-	(7,084.71)	-
ดอกเบี้ยจ่าย	(681.76)	(761.19)	(309.99)	(355.41)
เงินปันผลจ่าย	(2,965.35)	-	-	-
เงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมจัดหาเงิน	(2,288.29)	828.76	(14,031.39)	(379.12)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น (ลดลง) สุทธิ	(1,152.32)	0.57	(2,864.94)	(884.03)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดต้นงวด	5,337.96	4,122.62	3,982.23	1,110.37
กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนที่ยังไม่เกิดขึ้นจริงของ เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	(63.01)	(140.97)	(6.93)	7.19
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดปลายงวด/ ปี	4,122.62	3,982.23	1,110.37	233.53

ที่มา: บริษัทฯ

4.4 อัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญของบริษัทฯ

		ปี 2561	ปี 2562	ปี 2563	ไตรมาส 2 ปี 2564
อัตราส่วนสภาพคล่อง (Liquidity Ratio)					
อัตราส่วนสภาพคล่อง	เท่า	0.6	0.5	0.2	0.1
อัตราส่วนสภาพคล่องหมุนเร็ว	เท่า	0.5	0.5	0.1	0.1
อัตราส่วนสภาพคล่องกระแสเงินสด	เท่า	0.3	0.1	(0.1)	N/A
อัตราส่วนหมุนเวียนลูกหนี้การค้า	เท่า	82.0	73.7	29.6	N/A
ระยะเวลาเก็บหนี้เฉลี่ย	วัน	4.4	4.9	12.3	N/A
อัตราส่วนหมุนเวียนสินค้าคงเหลือ	เท่า	216.1	158.8	76.6	N/A
ระยะเวลาขายสินค้าเฉลี่ย	วัน	1.7	2.3	4.8	N/A
อัตราส่วนหมุนเวียนเจ้าหนี้	เท่า	154.9	71.4	24.5	N/A
ระยะเวลาชำระหนี้	วัน	2.3	5.1	14.9	N/A
Cash Cycle	วัน	3.8	2.1	2.2	N/A
อัตราส่วนแสดงความสามารถในการทำกำไร (Profitability Ratio)					
อัตรากำไรขั้นต้น ^{1/}	ร้อยละ	6.4	4.5	(50.2)	(163.2)
อัตรากำไร (ขาดทุน) จากการดำเนินงาน ^{1/}	ร้อยละ	1.5	(0.3)	(55.4)	(282.7)
อัตรากำไรอื่นต่อรายได้รวม	ร้อยละ	3.1	3.3	16.0	N/A
อัตรากำไร (ขาดทุน) สุทธิ ^{2/}	ร้อยละ	0.2	(1.2)	(34.9)	(167.0)
อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น	ร้อยละ	0.3	(2.3)	(27.9)	(47.7)
อัตราส่วนแสดงประสิทธิภาพในการดำเนินงาน (Efficiency Ratio)					
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์	ร้อยละ	0.1	(0.8)	(7.3)	(9.4)
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ถาวร	ร้อยละ	6.7	4.8	4.9	N/A
อัตรากาหมุนของสินทรัพย์	เท่า	0.6	0.7	0.2	N/A
อัตราส่วนวิเคราะห์นโยบายทางการเงิน (Financial Policy Ratio)					
อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น	เท่า	1.6	1.8	3.5	4.9
อัตราส่วนความสามารถชำระดอกเบี้ย	เท่า	5.0	2.3	0.8	N/A
อัตราส่วนความสามารถชำระภาระผูกพัน ^{3/} (Cash Basis)	เท่า	0.9	0.3	(0.2)	N/A
อัตรากาจ่ายเงินปันผล	ร้อยละ	2,322	-	-	-

หมายเหตุ:

1/ กำไร (ขาดทุน) ก่อนต้นทุนทางการเงินและภาษีเงินได้หารด้วยรายได้จากการขายและให้บริการ

2/ กำไร (ขาดทุน) สุทธิส่วนที่เป็นของผู้เป็นเจ้าของของบริษัทใหญ่หารด้วยรายได้จากการขายและให้บริการ

3/ กำไรก่อนหักดอกเบี้ย ภาษี ค่าเสื่อมราคา และค่าตัดจำหน่าย (EBITDA) (ไม่รวมรายได้เงินปันผล กำไร (ขาดทุน) จากการขายทรัพย์สินและการลงทุน ดอกเบี้ยรับ กำไร (ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยน และกำไร (ขาดทุน) จากตราสารอนุพันธ์)

5. คำอธิบายและการวิเคราะห์ฐานะการเงินและผลการดำเนินงานของ บมจ. เอเชีย เออีเอ

5.1 งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ

ปี 2561

สำหรับผลการดำเนินงานในปี 2561 บมจ. เอเชีย เออีเอ มีรายได้รวมทั้งสิ้น 40,200.2 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 2,917.9 ล้านบาท หรือร้อยละ 8 จากช่วงเดียวกันของปีก่อน และมีกำไรก่อนค่าใช้จ่ายทางการเงินและภาษีเงินได้จำนวน 660.1 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 80 จากช่วงเดียวกันของปีก่อน คำอธิบายและการวิเคราะห์ผลการดำเนินงานของฝ่ายจัดการ ปีก่อน ส่งผลให้ปี 2561 มีกำไรสำหรับปีในส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัท มีจำนวน 70.0 ล้านบาท ลดลง 1,407.5 ล้านบาท หรือร้อยละ 95 จากช่วงเดียวกันของปีก่อน คิดเป็นอัตรากำไรสุทธิที่ร้อยละ 0.2 และมีกำไรต่อหุ้นขั้นพื้นฐานอยู่ที่ 0.0144 บาท ทั้งนี้ กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปีในส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัท มีจำนวน 74.2 ล้านบาท จากการวัดมูลค่าใหม่ของการระดมทุนผลประโยชน์พนักงานจำนวน 9.6 ล้านบาท และภาษีเงินได้ของรายการที่จะไม่จัดประเภทรายการใหม่เข้าไปไว้ในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จจำนวน 1.9 ล้านบาท

ปี 2562

สำหรับผลการดำเนินงานในปี 2562 บมจ. เอเชีย เออีเอ มีรายได้ รวมทั้งสิ้น 41,530.9 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 1,330.7 ล้านบาท หรือร้อยละ 3 จากช่วงเดียวกันของปีก่อน และมีขาดทุนก่อนค่าใช้จ่ายทางการเงินและภาษีเงินได้จำนวน 100.0 ล้านบาท พลิกจากกำไรก่อนค่าใช้จ่ายทางการเงินและภาษีเงินได้จำนวน 660.1 ล้านบาทในปีก่อน ส่งผลให้ปี 2562 มีขาดทุนสำหรับปีในส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทมีจำนวน 474.0 ล้านบาท พลิกจากกำไรสำหรับปีที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทจำนวน 70.0 ล้านบาท ในปี 2561 หรือคิดเป็นอัตราขาดทุนสุทธิที่ร้อยละ 1 และมีขาดทุนต่อหุ้นขั้นพื้นฐานอยู่ที่ 0.0977 บาท ทั้งนี้ ขาดทุนในงบกำไร ขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปีในส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทมีจำนวน 438.0 ล้านบาท คำนวณจากการรวมการวัดมูลค่าใหม่ของการระดมทุนผลประโยชน์พนักงานจำนวน 81.7 ล้านบาท และสุทธิภาษีเงินได้ จำนวน 16.3 ล้านบาท

ปี 2563

สำหรับผลการดำเนินงานปี 2563 บมจ. เอเชีย เออีเอ มีรายได้รวมทั้งสิ้น 16,237.3 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 61 จากช่วงเดียวกันของปีก่อน ขณะที่ค่าใช้จ่ายรวมทั้งสิ้น 23,788.1 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 43 จากช่วงเดียวกันของปีก่อน ส่งผลให้ในปี 2563 มีขาดทุนสุทธิสำหรับปีในส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทจำนวน 4,764.1 ล้านบาท จากขาดทุนสุทธิจำนวน 474.0 ล้านบาทในปี 2562 และมีขาดทุนต่อหุ้นขั้นพื้นฐานอยู่ที่ 0.9823 บาท อีกทั้งมีผลขาดทุนในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นจากการป้องกันความเสี่ยงกระแสเงินสดจำนวน 170.0 ล้านบาท รวมถึงผลขาดทุนจากการประมาณการการระดมทุนผลประโยชน์พนักงานสุทธิภาษีจำนวน 45.7 ล้านบาท ส่งผลให้มีขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมสำหรับงวดในส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทจำนวน 4,882.8 ล้านบาท จากขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมสำหรับงวดจำนวน 438.0 ล้านบาท ในปี 2562

ไตรมาส 2 ปี 2564

สำหรับผลการดำเนินงานในช่วงครึ่งปีแรกปี 2564 บมจ. เอเชีย เออีซี มีรายได้รวมทั้งสิ้น 2,431.4 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 75 จากช่วงเดียวกันของปีก่อนขณะที่มีค่าใช้จ่ายรวมทั้งสิ้น 8,451.1 ลดลงร้อยละ 34 จากช่วงเดียวกันของปีก่อนส่งผลให้ในครึ่งปีแรกปี 2564 มีขาดทุนสุทธิสำหรับงวดในส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทจำนวน 3,556.5 ล้านบาท จากขาดทุน 1,812.8 ล้านบาท ในครึ่งปีแรกปี 2563 และมีขาดทุนต่อหุ้นขั้นพื้นฐานอยู่ที่ 0.7333 บาท และมีผลกำไรในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นจากการป้องกันความเสี่ยงกระแสเงินสดสุทธิภาษีเงินจำนวน 199.9 ล้านบาท ส่งผลให้มีขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมสำหรับงวดในส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทจำนวน 3,446.5 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากครึ่งปีแรกปี 2563 จำนวน 2,677.6 ล้านบาท

5.2 การวิเคราะห์ฐานะทางการเงิน

5.2.1 สินทรัพย์

ปี 2561

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 สินทรัพย์มีจำนวน 61,746.7 ล้านบาท ลดลง 1,026.9 ล้านบาท หรือร้อยละ 2 เทียบจากสิ้นปีก่อน และมีอัตราผลตอบแทนสินทรัพย์อยู่ที่ร้อยละ 0.1 ซึ่งเป็นผลมาจาก

- 1) สินทรัพย์หมุนเวียนลดลง 2,683.5 ล้านบาท มาจากเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดลดลงจำนวน 1,215.3 ล้านบาท โดยหลักจากเงินปันผลจ่ายระหว่างกาล สำหรับปี 2561 และเงินฝากประจำครบกำหนดจำนวน 1,489.0 ล้านบาท
- 2) สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนเพิ่มขึ้น 1,656.6 ล้านบาท มาจากเครื่องบิน ส่วนปรับปรุงอาคารเช่าและอุปกรณ์ เพิ่มขึ้นจำนวน 712.4 ล้านบาท โดยหลักมาจากการซื้อที่ดินเพื่อก่อสร้างศูนย์ฝึกอบรม ขณะที่เงินสำรองบำรุงรักษาเครื่องบินเพิ่มขึ้น 880.5 ล้านบาท ตามชั่วโมงการปฏิบัติการบินที่เพิ่มขึ้น

ปี 2562

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 สินทรัพย์มีจำนวน 62,902.6 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 1,155.8 ล้านบาท หรือร้อยละ 2 เทียบจากสิ้นปีก่อน ซึ่งเป็นผลมาจาก

- 1) สินทรัพย์หมุนเวียนเพิ่มขึ้นจำนวน 1,061.4 ล้านบาท มาจากลูกหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกันเพิ่มขึ้นจำนวน 1,047.8 ล้านบาท ในขณะที่เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดลดลงจำนวน 140.4 ล้านบาท
- 2) สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนเพิ่มขึ้นจำนวน 94.4 ล้านบาท มาจากเงินสำรองบำรุงรักษาเครื่องบินเพิ่มขึ้นจำนวน 1,430.5 ล้านบาท ตามชั่วโมงปฏิบัติการบิน ในขณะที่เครื่องบิน ส่วนปรับปรุงอาคารเช่าและอุปกรณ์ลดลงจำนวน 1,307.9 ล้านบาทส่วนใหญ่มาจากค่าเสื่อมราคาสะสมที่เพิ่มขึ้น

ปี 2563

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 สินทรัพย์มีจำนวน 67,977.7 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 8 เทียบจากสิ้นปีก่อน ซึ่งเป็นผลมาจาก

1) สิ้นทรัพย์หมุนเวียนลดลงจำนวน 4,666.7 ล้านบาท มาจากเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดลดลงจำนวน 2,871.9 ล้านบาท โดยหลักจากการไถ่ถอนหุ้นกู้จำนวน 1,000.0 ล้านบาท ในขณะที่ลูกหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกันลดลงจำนวน 1,104.6 ล้านบาท

2) สิ้นทรัพย์ไม่หมุนเวียนเพิ่มขึ้นจำนวน 9,741.8 ล้านบาท มาจากการรับรู้สินทรัพย์สิทธิการใช้อย่างจำนวน 28,527.3 ล้านบาท มาจากการนำมาตราฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 16 มาใช้ ในขณะที่เครื่องบิน ส่วนปรับปรุงอาคารเช่าและอุปกรณ์ลดลงจำนวน 18,646.8 ล้านบาท โดยหลักจากการขายเครื่องบินจำนวน 10 ลำ

ไตรมาส 2 ปี 2564

ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2564 สิ้นทรัพย์มีจำนวน 64,601.4 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 5 เทียบจากสิ้นปีก่อน ซึ่งเป็นผลมาจาก

1) สิ้นทรัพย์หมุนเวียนลดลงจำนวน 1,045.3 ล้านบาท ส่วนใหญ่มาจากเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดลดลงจำนวน 876.8 ล้านบาท จากจำนวนผู้โดยสารที่ลดลงและการชำระคืนหุ้นกู้บางส่วน และค่าใช้จ่ายล่วงหน้าลดลงจำนวน 177.8 ล้านบาท จากการรับเงินชำระค่าน้ำมันเชื้อเพลิงล่วงหน้าคืน

2) สิ้นทรัพย์ไม่หมุนเวียนลดลงจำนวน 2,331.1 ล้านบาท ส่วนใหญ่มาจากสินทรัพย์สิทธิการใช้และที่ดินเครื่องบิน ส่วนปรับปรุงอาคารเช่าและอุปกรณ์ ลดลงจากค่าเสื่อมราคาสะสมที่เพิ่มขึ้น

5.2.2 หนี้สิน

ปี 2561

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 หนี้สินมีจำนวน 33,123.9 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 1,803.5 ล้านบาท หรือร้อยละ 6 เทียบจากสิ้นปีก่อนซึ่งเป็นผลมาจาก

1) หนี้สินหมุนเวียนเพิ่มขึ้น 112.0 ล้านบาท ส่วนใหญ่มาจากรายได้รับล่วงหน้าเพิ่มขึ้น 165.9 ล้านบาท เนื่องจากเข้าสู่ช่วงฤดูกาลท่องเที่ยว

2) หนี้สินไม่หมุนเวียนเพิ่มขึ้น 1,691.4 ล้านบาท ส่วนใหญ่มาจากการออกหุ้นกู้จำนวน 2,500.0 ล้านบาท เพื่อลงทุนในกิจการทั่วไป และ/หรือใช้เป็นเงินทุนหมุนเวียนในกิจการ

ปี 2562

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 หนี้สินมีจำนวน 35,214.1 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 2,090.2 ล้านบาท หรือร้อยละ 6 เทียบจากสิ้นปีก่อนซึ่งเป็นผลมาจาก

1) หนี้สินหมุนเวียนเพิ่มขึ้นจำนวน 2,936.9 ล้านบาท ส่วนใหญ่มาจากเงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงินเพิ่มขึ้นจำนวน 1,100.0 ล้านบาท สำหรับเงินทุนหมุนเวียนในกิจการ และหุ้นกู้ระยะยาวมีกำหนดไถ่ถอนในเดือนพฤษภาคม ปี 2563 จำนวน 1,000.0 ล้านบาท รวมถึงเจ้าหนี้การค้าเพิ่มขึ้นจำนวน 755.4 ล้านบาท

2) หนี้สินไม่หมุนเวียนลดลงจำนวน 846.7 ล้านบาท ส่วนใหญ่มาจากการชำระคืนหนี้สินตามสัญญาเช่าการเงินจำนวน 1,760.4 ล้านบาท ในขณะที่เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงินเพิ่มขึ้นจำนวน 1,661.7 ล้านบาท โดยหลักเพื่อจัดหาที่ดินพร้อมสิ่งปลูกสร้าง

ปี 2563

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 หนี้สินมีจำนวน 50,617.4 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 44 เทียบจากสิ้นปีก่อนซึ่งเป็นผลมาจาก

1) หนี้สินหมุนเวียนเพิ่มขึ้นจำนวน 3,864.3 ล้านบาท ส่วนใหญ่มาจากการเพิ่มขึ้นของหนี้สินตามสัญญาเช่าสุทธิจากหนี้สินตามสัญญาเช่าการเงินจำนวน 4,691.2 ล้านบาท โดยหลักมาจากการนำมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 16 มาใช้ ขณะที่มียาได้รับล่วงหน้าลดลงจำนวน 2,275.7 ล้านบาท เนื่องจากการจัดการเดินทาง ส่งผลต่อยอดการจองล่วงหน้า อีกทั้งได้มีการจัดประเภทหนี้กู้ระยะยาวจำนวน 1,500.0 ล้านบาท จากหนี้สินไม่หมุนเวียนเป็นหนี้สินหมุนเวียน

2) หนี้สินไม่หมุนเวียนเพิ่มขึ้นจำนวน 11,539.0 ล้านบาท ส่วนใหญ่มาจากการเพิ่มขึ้นของหนี้สินตามสัญญาเช่าสุทธิจากหนี้สินตามสัญญาเช่าการเงินจำนวน 14,515.7 ล้านบาท โดยหลักมาจากการนำมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 16 มาใช้ ในขณะที่เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงินลดลงจำนวน 1,212.6 ล้านบาท ตามการชำระคืนหนี้สินและดอกเบี้ยจ่าย

ไตรมาส 2 ปี 2564

ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2564 หนี้สินมีจำนวน 53,509.6 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 6 เทียบจากสิ้นปีก่อนซึ่งเป็นผลมาจาก

1) หนี้สินหมุนเวียนเพิ่มขึ้นจำนวน 3,856.8 ล้านบาท ส่วนใหญ่มาจากการเพิ่มขึ้นของหนี้สินตามสัญญาเช่าจำนวน 1,803.5 ล้านบาท จากการปรับหนี้สินไม่หมุนเวียนเป็นหนี้สินหมุนเวียน และเจ้าหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องเพิ่มขึ้นจำนวน 1,489.8 ล้านบาท โดยหลักจากค่าเช่าเครื่องบินจากบริษัทในเครือ ในขณะที่หนี้กู้ระยะยาวเพิ่มขึ้น 300 ล้านบาท จากหนี้กู้ระยะยาวที่มีกำหนดชำระคืนในเดือนพฤษภาคม 2565 จำนวน 600 ล้านบาทและการชำระคืนหนี้บางส่วนที่มีกำหนดชำระในเดือนมิถุนายน 2564 จำนวน 300 ล้านบาท

2) หนี้สินไม่หมุนเวียนลดลงจำนวน 964.6 ล้านบาท ส่วนใหญ่มาจากหนี้สินจากตราสารอนุพันธ์ลดลงจำนวน 319.8 ล้านบาท โดยหลักจากสัญญาแลกเปลี่ยนสกุลเงินล่วงหน้า

5.2.3 ส่วนของผู้ถือหุ้น

ปี 2561

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 ส่วนของผู้ถือหุ้นมีจำนวน 28,622.8 ล้านบาท ลดลง 2,830.3 ล้านบาท หรือร้อยละ 9 เทียบจากสิ้นปีก่อน โดยหลักมาจากการประกาศจ่ายเงินปันผลระหว่างกาลสำหรับปี 2561 ตามที่ประชุมคณะกรรมการบริษัท

ได้อนุมัติเมื่อวันที่ 11 พฤษภาคม 2561 และ 12 กันยายน 2561 ในอัตราหุ้นละ 0.20 บาท และ 0.135 บาท คิดเป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น 970.0 ล้านบาท และ 654.7 ล้านบาท ตามลำดับ ทั้งนี้ส่วนของผู้ถือหุ้นของบริษัทและส่วนของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมของบริษัทย่อย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 มีจำนวน 20,455.4 ล้านบาท และ 8,167.4 ล้านบาท ตามลำดับ โดยมีอัตราผลตอบแทนผู้ถือหุ้นอยู่ที่ร้อยละ 0.3

ปี 2562

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 ส่วนของผู้ถือหุ้นมีจำนวน 27,688.5 ล้านบาท ลดลง 934.3 ล้านบาท หรือร้อยละ 3 เทียบจากสิ้นปีก่อน ซึ่งเป็นผลจากขาดทุนจากการดำเนินงานสำหรับงวดจำนวน 866.2 ล้านบาท ผลกระทบสะสมจากการเปลี่ยนแปลงนโยบายการบัญชีเกี่ยวกับการรับรู้รายได้จำนวน 133.5 ล้านบาท และกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นสำหรับปีจำนวน 65.4 ล้านบาท ทั้งนี้ส่วนของผู้ถือหุ้นของบริษัทและส่วนของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมของบริษัทย่อย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 มีจำนวน 19,943.9 ล้านบาท และ 7,744.6 ล้านบาท ตามลำดับ

ปี 2563

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 ส่วนของผู้ถือหุ้นมีจำนวน 17,360.3 ล้านบาท ลดลง 10,328.2 ล้านบาท หรือร้อยละ 37 เทียบจากสิ้นปีก่อน โดยหลักเป็นผลจากขาดทุนจากการดำเนินงานสำหรับปีและผลขาดทุนจากการด้อยค่าสินทรัพย์สิทธิการใช้ ทั้งนี้ส่วนของผู้ถือหุ้นของบริษัทและส่วนของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมของบริษัทย่อย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 มีจำนวน 14,266.1 ล้านบาท และ 3,094.2 ล้านบาท ตามลำดับ โดยมีอัตราส่วนตอบแทนผู้ถือหุ้นอยู่ที่ร้อยละ -27.9

ไตรมาส 2 ปี 2564

ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2564 ส่วนของผู้ถือหุ้นมีจำนวน 11,091.8 ล้านบาท ลดลง 6,268.6 ล้านบาท หรือร้อยละ 36 เมื่อเทียบกับสิ้นปีก่อน โดยหลักเป็นผลจากขาดทุนจากการดำเนินงานสำหรับงวดทั้งนี้ส่วนของผู้ถือหุ้นของบริษัทและส่วนของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมของบริษัทย่อย ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2564 มีจำนวน 10,819.6 ล้านบาท และ 272.2 ล้านบาท ตามลำดับ โดยมีอัตราส่วนตอบแทนผู้ถือหุ้นอยู่ที่ร้อยละ -47.7

5.2.4 งบกระแสเงินสด

ปี 2561

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2561 บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น มีเงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมดำเนินงานจำนวน 2,869.3 ล้านบาท โดยรายการหลักที่ทำให้กระแสเงินสดเปลี่ยนแปลงมาจากผลการดำเนินงานสำหรับปี ค่าเสื่อมราคา และค่าตัดจำหน่าย รวมถึงค่าใช้จ่ายทางการเงิน ในส่วนของเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุนมีจำนวน 1,733.3 ล้านบาท ส่วนใหญ่เป็นเป็นการซื้อเครื่องบินและเงินสำรองบำรุงรักษาเครื่องบินตามชั่วโมงปฏิบัติการบินที่เพิ่มขึ้น ขณะที่เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงินมีจำนวน 2,288.3 ล้านบาท โดยหลักการจ่ายเงินปันผลและจ่ายเงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงินเพื่อปิดสัญญาเงินกู้จำนวน 2 ฉบับ แม้ว่าปีมีเงินสดรับจากการออกหุ้นกู้จำนวน 2,500.0 ล้านบาท เพื่อลงทุนในกิจการทั่วไป และ/หรือ

ใช้เป็นเงินทุนหมุนเวียนในกิจการ ส่งผลให้ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดลดลงสุทธิจำนวน 1,152.3 ล้านบาท ในขณะที่มีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดปลายปีอยู่ที่ 4,122.6 ล้านบาท

ปี 2562

สำหรับงวดปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2562 บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มีเงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมดำเนินงานจำนวน 965.7 ล้านบาท ส่วนใหญ่ มาจากเจ้าหน้าการค่าเพิ่มขึ้นในงวดนี้ ในส่วนของเงินสดสุทธิใช้ไปใน กิจกรรมลงทุนมีจำนวน 1,793.9 ล้านบาท ส่วนใหญ่เป็นเงินสดจ่ายเงินสำรองบำรุงรักษาเครื่องบินตามชั่วโมงการปฏิบัติการบิน ขณะที่เงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมจัดหาเงินมีจำนวน 828.8 ล้านบาท โดยหลักมาจากเงินสดจากการกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงินเพื่อใช้ในการจัดหาที่ดินพร้อมสิ่งปลูกสร้าง และเงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงินสำหรับเงินลงทุนหมุนเวียนในกิจการ แม้ว่าจะมีการชำระหนี้สินภายใต้สัญญาเช่าการเงินและจ่ายดอกเบี้ย ส่งผลให้ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มีเงินสดและรายการ เทียบเท่าเงินสด เพิ่มขึ้นสุทธิจำนวน 0.6 ล้านบาท ในขณะที่มีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดปลายงวดอยู่ที่ 3,982.2 ล้านบาท

ปี 2563

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2563 บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มีเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมดำเนินงานจำนวน 897.9 ล้านบาท โดยหลักจากผลขาดทุนจากการดำเนินงานสำหรับปี ในส่วนของเงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมลงทุนมีจำนวน 12,064.4 ล้านบาท ส่วนใหญ่เป็นเงินสดรับจากการขายเครื่องบินจำนวน 10 ลำ ขณะที่เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงินมีจำนวน 14,031.4 ล้านบาท โดยหลักมีการชำระหนี้เพื่อยกเลิกสัญญาเช่าการเงินและสัญญาเงินกู้ระยะยาวก่อนถึงเวลาที่กำหนด รวมถึงการชำระหนี้สินภายใต้สัญญาเช่าและจ่ายดอกเบี้ยและชำระหนี้กู้ระยะยาว ส่งผลให้มีเงินสดและรายการ เทียบเท่าเงินสดลดลงสุทธิจำนวน 2,864.9 ล้านบาท โดยมีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดปลายงวดอยู่ที่ 1,110.4 ล้านบาท

ไตรมาส 2 ปี 2564

สำหรับงวดหกเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2564 บมจ.เอเชีย เอวิเอชั่น เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมดำเนินงานจำนวน 440.7 ล้านบาท โดยหลักจากผลขาดทุนจากการดำเนินงานสำหรับงวดในส่วนของเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุนมีจำนวน 64.2 ล้านบาท ส่วนใหญ่มาจากค่าใช้จ่ายก่อสร้างศูนย์ฝึกอบรมพนักงานขณะที่เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงินมีจำนวน 379.1 ล้านบาท โดยหลักจากการชำระหนี้ภายใต้สัญญาเช่าและดอกเบี้ยจ่าย รวมถึงการชำระคืนหุ้นกู้บางส่วนส่งผลให้มีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดลดลงสุทธิจำนวน 884.0 ล้านบาทโดยมีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดปลายงวดอยู่ที่ 233.5 ล้านบาท

5.2.5 อัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญ

ปี 2561

ในปี 2561 บริษัท มีอัตราส่วนสภาพคล่องมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 0.6 เท่า โดยอัตราส่วนสภาพคล่องหมุนเร็วมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 0.5 เท่า อัตรากำไรขั้นต้นมีค่าเฉลี่ยเท่ากับร้อยละ 6.4 อัตรากำไร (ขาดทุน) จากการดำเนินงานมีค่าเฉลี่ยเท่ากับร้อยละ

1.5 อัตรากำไร (ขาดทุน) สุทธิค่าเฉลี่ยเท่ากับร้อยละ 0.2 อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้นค่าเฉลี่ยเท่ากับร้อยละ 0.3 อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์มีค่าเฉลี่ยเท่ากับร้อยละ 0.1 และอัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้นค่าเฉลี่ยเท่ากับร้อยละ 1.6

ปี 2562

ในปี 2562 บริษัท มีอัตราส่วนสภาพคล่องมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 0.5 เท่า ลดลง 0.1 เท่าจากปี 2561 โดยอัตราส่วนสภาพคล่องหมุนเร็วมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 0.5 เท่า ซึ่งเท่ากับในปี 2561 ที่ 0.5 อัตรากำไรขั้นต้นมีค่าเฉลี่ยเท่ากับร้อยละ 4.5 ลดลงร้อยละ 1.9 จากปี 2561 อัตรากำไร (ขาดทุน) จากการดำเนินงานมีค่าเฉลี่ยเท่ากับร้อยละ (0.3) ลดลงร้อยละ 1.8 จากปี 2561 อัตรากำไร (ขาดทุน) สุทธิค่าเฉลี่ยเท่ากับร้อยละ (1.2) ลดลงร้อยละ 1.4 จากปี 2561 อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้นค่าเฉลี่ยเท่ากับร้อยละ (2.3) ลดลงร้อยละ 2.6 จากปี 2561 อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์มีค่าเฉลี่ยเท่ากับร้อยละ (0.8) ลดลงร้อยละ 0.9 จากปี 2561 และอัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้นค่าเฉลี่ยเท่ากับร้อยละ 1.8 เพิ่มขึ้นร้อยละ 0.2 จากปี 2561

ปี 2563

ในปี 2563 บริษัท มีอัตราส่วนสภาพคล่องมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 0.2 เท่า ลดลง 0.3 เท่าจากปี 2562 โดยอัตราส่วนสภาพคล่องหมุนเร็วมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 0.1 เท่า ลดลง 0.4 เท่าจากปี 2562 อัตรากำไรขั้นต้นมีค่าเฉลี่ยเท่ากับร้อยละ (50.2) ลดลงร้อยละ 54.7 จากปี 2562 อัตรากำไร (ขาดทุน) จากการดำเนินงานมีค่าเฉลี่ยเท่ากับร้อยละ (55.4) ลดลงร้อยละ 55.1 จากปี 2562 อัตรากำไร (ขาดทุน) สุทธิค่าเฉลี่ยเท่ากับร้อยละ (34.9) ลดลงร้อยละ 33.7 จากปี 2562 อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้นค่าเฉลี่ยเท่ากับร้อยละ (27.9) ลดลงร้อยละ 25.6 จากปี 2562 อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์มีค่าเฉลี่ยเท่ากับร้อยละ (7.3) ลดลงร้อยละ 6.5 จากปี 2562 และอัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้นค่าเฉลี่ยเท่ากับร้อยละ 3.5 เพิ่มขึ้นร้อยละ 1.7 จากปี 2562

ไตรมาส 2 ปี 2564

ณ วันที่ 30 มิถุนายน ปี 2564 บริษัท มีอัตราส่วนสภาพคล่องมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 0.1 เท่า ลดลง 0.1 เท่าจากเมื่อสิ้นปี 2563 โดยอัตราส่วนสภาพคล่องหมุนเร็วมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 0.1 เท่า เท่ากับเมื่อสิ้นปี 2563 ที่ 0.1 อัตรากำไรขั้นต้นมีค่าเฉลี่ยเท่ากับร้อยละ (163.2) ลดลงร้อยละ 113 จากเมื่อสิ้นปี 2563 อัตรากำไร (ขาดทุน) จากการดำเนินงานมีค่าเฉลี่ยเท่ากับร้อยละ (282.7) ลดลงร้อยละ 227.3 จากเมื่อสิ้นปี 2563 อัตรากำไร (ขาดทุน) สุทธิค่าเฉลี่ยเท่ากับร้อยละ (167.0) ลดลงร้อยละ 132.1 จากเมื่อสิ้นปี 2563 อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้นค่าเฉลี่ยเท่ากับร้อยละ (27.9) ลดลงร้อยละ 19.8 จากเมื่อสิ้นปี 2563 อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์มีค่าเฉลี่ยเท่ากับร้อยละ (9.4) ลดลงร้อยละ 2.1 จากเมื่อสิ้นปี 2563 และอัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้นค่าเฉลี่ยเท่ากับร้อยละ 4.9 เพิ่มขึ้นร้อยละ 1.4 จากเมื่อสิ้นปี 2563

6. สรุปรายการสำคัญในงบการเงินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

6.1 งบแสดงฐานะการเงินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

(หน่วย: ล้านบาท)

งบแสดงฐานะการเงิน (TAA)	ณ 31 ธันวาคม 2561	สัดส่วน (ร้อยละ)	ณ 31 ธันวาคม 2562	สัดส่วน (ร้อยละ)	ณ 31 ธันวาคม 2563	สัดส่วน (ร้อยละ)	ณ 30 มิถุนายน 2564	สัดส่วน (ร้อยละ)
สินทรัพย์								
สินทรัพย์หมุนเวียน								
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	4,036.98	10.65	3,889.58	9.96	1,012.09	2.24	232.70	0.55

งบแสดงฐานะการเงิน (TAA)	ณ 31 ธันวาคม 2561	สัดส่วน (ร้อยละ)	ณ 31 ธันวาคม 2562	สัดส่วน (ร้อยละ)	ณ 31 ธันวาคม 2563	สัดส่วน (ร้อยละ)	ณ 30 มิถุนายน 2564	สัดส่วน (ร้อยละ)
ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น	492.27	1.30	596.85	1.53	284.06	0.63	266.42	0.63
ลูกหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน	872.22	2.30	1,919.71	4.91	815.12	1.81	863.60	2.04
สินค้าคงเหลือ	188.32	0.50	294.64	0.75	240.24	0.53	214.47	0.51
สินทรัพย์ภาษีเงินได้ของงวดปัจจุบัน	21.49	0.06	24.18	0.06	18.31	0.04	18.69	0.04
ค่าใช้จ่ายจ่ายล่วงหน้า	423.09	1.12	355.88	0.91	287.45	0.64	110.82	0.26
สินทรัพย์ตราสารอนุพันธ์	-	-	-	-	-	-	6.64	0.02
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	240.74	0.63	251.41	0.64	-	-	-	-
รวมสินทรัพย์หมุนเวียน	6,275.11	16.55	7,332.25	18.77	2,657.28	5.89	1,713.34	4.06
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน								
สินทรัพย์ทางการเงินไม่หมุนเวียนอื่น	-	-	-	-	906.14	2.01	884.99	2.10
สินทรัพย์ตราสารอนุพันธ์	-	-	-	-	-	-	10.12	0.02
เงินลงทุนระยะยาว	11.13	0.03	11.73	0.03	-	-	-	-
เงินลงทุนในบริษัทย่อย	-	-	-	-	-	-	2.50	0.01
เงินสำรองบำรุงรักษาเครื่องบิน	4,532.74	11.95	5,963.21	15.26	5,856.11	12.98	5,623.66	13.31
ที่ดิน เครื่องบิน ส่วนปรับปรุงอาคาร เช่าและอุปกรณ์	26,129.01	68.91	24,821.09	63.53	6,174.26	13.68	5,899.45	13.97
สินทรัพย์สิทธิการใช้	-	-	-	-	28,527.35	63.21	26,624.01	63.03
สินทรัพย์ไม่มีตัวตน	26.99	0.07	22.77	0.06	15.20	0.03	10.90	0.03
อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน	-	-	-	-	-	-	151.00	0.36
สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี	-	-	-	-	993.47	2.20	1,319.36	3.12
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น	942.90	2.49	915.92	2.34	-	-	-	-
รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน	31,642.78	83.45	31,734.73	81.23	42,472.53	94.11	40,526.00	95.94
รวมสินทรัพย์	37,917.89	100.00	39,066.99	100.00	45,129.81	100.00	42,239.34	100.00
หนี้สิน								
หนี้สินหมุนเวียนอื่น								
เงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงิน	650.00	1.71	1,750.00	4.48	1,000.00	2.22	1,383.38	3.28
เงินกู้ยืมระยะสั้นจากบริษัทใหญ่	-	-	-	-	-	-	97.66	0.23
เจ้าหนี้การค้า	159.68	0.42	915.10	2.34	756.52	1.68	813.48	1.93
เจ้าหนี้อื่น	392.71	1.04	639.62	1.64	291.88	0.65	390.41	0.92
เจ้าหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน	699.19	1.84	373.82	0.96	3,060.17	6.78	4,556.63	10.79
เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบัน การเงิน - ส่วนที่ถึงกำหนดชำระ ภายในหนึ่งปี	213.77	0.56	353.60	0.91	786.53	1.74	459.91	1.09
หุ้นกู้ระยะยาว - ส่วนที่ถึงกำหนด ชำระภายในหนึ่งปี	-	-	999.87	2.56	1,499.76	3.32	1,799.76	4.26

งบแสดงฐานะการเงิน (TAA)	ณ 31 ธันวาคม 2561	สัดส่วน (ร้อยละ)	ณ 31 ธันวาคม 2562	สัดส่วน (ร้อยละ)	ณ 31 ธันวาคม 2563	สัดส่วน (ร้อยละ)	ณ 30 มิถุนายน 2564	สัดส่วน (ร้อยละ)
หนี้สินตามสัญญาเช่า - ส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	-	-	-	-	6,025.97	13.35	7,829.49	18.54
หนี้สินตามสัญญาเช่าการเงิน - ส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	1,300.08	3.43	1,334.74	3.42	-	-	-	-
รายได้รับล่วงหน้า	4,986.93	13.15	4,648.34	11.90	2,372.60	5.26	2,431.07	5.76
ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย	2,560.89	6.75	2,702.96	6.92	1,717.44	3.81	1,948.31	4.61
หนี้สินตราสารอนุพันธ์	-	-	-	-	309.89	0.69	73.90	0.17
หนี้สินหมุนเวียนอื่น	57.19	0.15	238.16	0.61	-	-	-	-
รวมหนี้สินหมุนเวียน	11,020.44	29.06	13,956.22	35.72	17,820.75	39.49	21,784.00	51.57
หนี้สินไม่หมุนเวียน								
เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน - สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	2,624.16	6.92	4,285.88	10.97	3,073.26	6.81	3,599.12	8.52
หุ้นกู้ระยะยาว - สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	4,095.13	10.80	3,096.86	7.93	1,598.38	3.54	999.01	2.37
หนี้สินตามสัญญาเช่า - สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	-	-	-	-	24,674.61	54.67	24,374.49	57.71
หนี้สินตามสัญญาเช่าการเงิน - สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	11,919.25	31.43	10,158.88	26.00	-	-	-	-
สำรองผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงาน	422.55	1.11	666.30	1.71	849.33	1.88	915.29	2.17
หนี้สินตราสารอนุพันธ์	-	-	-	-	609.25	1.35	289.48	0.69
หนี้สินภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี	58.30	0.15	64.42	0.16	-	-	-	-
รายหนี้สินไม่หมุนเวียน	19,119.38	50.42	18,272.34	46.77	30,804.82	68.26	30,177.39	71.44
รวมหนี้สิน	30,139.83	79.49	32,228.55	82.50	48,625.57	107.75	51,961.38	123.02
ส่วนของผู้ถือหุ้น								
ทุนเรือนหุ้น								
ทุนจดทะเบียน								
หุ้นสามัญ 43,555,560 มูลค่าหุ้นละ 10 บาท	435.56	1.15	435.56	1.11	435.56	0.97	435.56	1.03
ทุนออกจำหน่ายและชำระเต็มมูลค่าแล้ว								
หุ้นสามัญ 43,555,560 มูลค่าหุ้นละ 10 บาท	435.56	1.15	435.56	1.11	435.56	0.97	435.56	1.03
ส่วนเกินมูลค่าหุ้นสามัญ	2,628.79	6.93	2,628.79	6.73	2,628.79	5.82	2,628.79	6.22
กำไรสะสม								

งบแสดงฐานะการเงิน (TAA)	ณ 31 ธันวาคม 2561	สัดส่วน (ร้อยละ)	ณ 31 ธันวาคม 2562	สัดส่วน (ร้อยละ)	ณ 31 ธันวาคม 2563	สัดส่วน (ร้อยละ)	ณ 30 มิถุนายน 2564	สัดส่วน (ร้อยละ)
จัดสรรแล้ว - สํารองตาม กฎหมาย	43.56	0.11	43.56	0.11	43.56	0.10	43.56	0.10
ยังไม่ได้จัดสรร	4,670.17	12.32	3,730.54	9.55	(6,232.10)	(13.81)	(12,658.29)	(29.97)
องค์ประกอบอื่นของส่วนของผู้ถือหุ้น	-	-	-	-	(371.56)	(0.82)	(171.65)	(0.41)
รวมส่วนของผู้ถือหุ้น	7,778.07	20.51	6,838.44	17.50	(3,495.76)	(7.75)	(9,722.04)	(23.02)
รวมหนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น	37,917.89	100.00	39,066.99	100.00	45,129.81	100.00	42,239.34	100.00

ที่มา : บริษัทฯ

6.2 งบกำไรขาดทุนของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

(หน่วย: ล้านบาท)

งบกำไรขาดทุน (TAA)	งวด 12 เดือน สิ้นสุด ณ 31 ธันวาคม2561	สัดส่วน (ร้อยละ)	งวด 12 เดือน สิ้นสุด ณ 31 ธันวาคม2562	สัดส่วน (ร้อยละ)	งวด 12 เดือน สิ้นสุด ณ 31 ธันวาคม2563	สัดส่วน (ร้อยละ)	งวด 6 เดือน สิ้นสุด ณ 30 มิถุนายน2564	สัดส่วน (ร้อยละ)
กำไรหรือขาดทุน:								
รายได้								
รายได้จากการขายและบริการ	38,904.85	96.78	40,180.65	96.75	13,633.87	83.97	2,129.70	87.62
รายได้อื่น	1,294.58	3.22	1,348.61	3.25	2,602.47	16.03	300.99	12.38
รวมรายได้	40,199.43	100.00	41,529.26	100.00	16,236.34	100.00	2,430.70	100.00
ค่าใช้จ่าย								
ต้นทุนการขายและบริการ	36,423.96	90.61	38,358.53	92.37	20,484.16	126.16	5,549.78	228.32
ค่าใช้จ่ายในการขายและจัด จำหน่าย	1,627.58	4.05	1,671.20	4.02	797.20	4.91	116.21	4.78
ค่าใช้จ่ายในการบริหาร	1,487.70	3.70	1,628.72	3.92	1,060.12	6.53	504.14	20.74
ค่าใช้จ่ายอื่น	-	-	-	-	1,453.15	8.95	2,228.03	91.66
รวมค่าใช้จ่าย	39,539.23	98.36	41,658.45	100.31	23,794.64	146.55	8,398.15	345.50
กำไร(ขาดทุน)ก่อนค่าใช้จ่าย ทางการเงินและรายได้ภาษีเงิน ได้	660.20	1.64	(129.19)	(0.31)	(7,558.30)	(46.55)	(5,967.46)	(245.50)
รายได้ทางการเงิน	-	-	22.08	0.05	23.58	0.15	38.13	1.57
ค่าใช้จ่ายทางการเงิน	(743.71)	(1.85)	(765.53)	(1.84)	(1,799.78)	(11.08)	(850.49)	(34.99)
ขาดทุนก่อนรายได้ภาษีเงินได้	(83.51)	(0.21)	(872.64)	(2.10)	(9,334.50)	(57.49)	(6,779.82)	(278.92)
รายได้ภาษีเงินได้	211.05	0.53	1.17	0.00	661.53	4.07	353.63	14.55
กำไร(ขาดทุน)สำหรับปี	127.54	0.32	(871.47)	(2.10)	(8,672.97)	(53.42)	(6,426.18)	(264.38)
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น								
รายการที่จะไม่ถูกบันทึกในส่วนของ กำไรหรือขาดทุนในภายหลัง								

งบกำไรขาดทุน (TAA)	งวด 12 เดือน สิ้นสุด ณ 31 ธันวาคม 2561	สัดส่วน (ร้อยละ)	งวด 12 เดือน สิ้นสุด ณ 31 ธันวาคม 2562	สัดส่วน (ร้อยละ)	งวด 12 เดือน สิ้นสุด ณ 31 ธันวาคม 2563	สัดส่วน (ร้อยละ)	งวด 6 เดือน สิ้นสุด ณ 30 มิถุนายน 2564	สัดส่วน (ร้อยละ)
ผลกำไรจากการประมาณการตาม หลักคณิตศาสตร์ประกันภัย	9.61	0.02	81.72	0.20	(187.57)	(1.16)	200.59	8.25
หัก: ผลกระทบของภาษีเงินได้	(1.92)	(0.00)	(16.34)	(0.04)	17.57	0.11	(0.68)	(0.03)
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จสำหรับ งวด	7.69	0.02	65.38	0.16	(169.99)	(1.05)	199.90	8.22
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นสำหรับปี	-	-	-	-	(45.75)	(0.28)	-	-
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี	135.23	0.34	(806.09)	(1.94)	(8,888.71)	(54.75)	(6,226.28)	(256.15)

ที่มา : บริษัทฯ

6.3 งบกระแสเงินสดของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

(หน่วย: ล้านบาท)

งบกระแสเงินสด (TAA)	งวด 12 เดือน สิ้นสุด ณ 31 ธันวาคม 2561	งวด 12 เดือน สิ้นสุด ณ 31 ธันวาคม 2562	งวด 12 เดือน สิ้นสุด ณ 31 ธันวาคม 2563	งวด 6 เดือน สิ้นสุด ณ 30 มิถุนายน 2564
กระแสเงินสดจากกิจกรรมดำเนินงาน				
ขาดทุนก่อนภาษี	(83.51)	(872.64)	(9,334.50)	(6,779.82)
ค่าเผื่อผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้น (โอนกลับ)	-	-	-	88.43
ค่าตัดจำหน่ายหนี้สูญ	2.24	-	-	-
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	1,666.75	1,716.74	5,738.99	2,372.35
กำไรจากการจำหน่ายและตัดจำหน่ายส่วน ปรับปรุงอาคารเช่าอุปกรณ์และสินทรัพย์ไม่มี ตัวตน	-	-	-	(0.07)
(กำไร)ขาดทุนจากตราสารอนุพันธ์	-	-	37.19	(237.59)
(กำไร)ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนที่ยังไม่ เกิดขึ้นจริง	1.58	(249.48)	(184.52)	2,124.20
ดอกเบี้ยรับ	(58.52)	(22.08)	(23.58)	(38.13)
ค่าใช้จ่ายทางการเงิน	743.71	765.53	1,799.78	850.49
ขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์ทาง การเงิน	-	-	147.61	-
ขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์สิทธิการใช้	-	-	1,415.96	-
กำไรจากการจำหน่ายและตัดจำหน่ายเครื่องบิน ส่วนปรับปรุงอาคารเช่าและอุปกรณ์	(0.36)	(0.29)	(1,331.76)	-
ค่าตัดจำหน่ายเงินสำรองบำรุงรักษาเครื่องบิน	-	-	616.03	-
ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงาน	85.48	334.97	154.82	79.83

งบกระแสเงินสด (TAA)	งวด 12 เดือน สิ้นสุด ณ 31 ธันวาคม 2561	งวด 12 เดือน สิ้นสุด ณ 31 ธันวาคม 2562	งวด 12 เดือน สิ้นสุด ณ 31 ธันวาคม 2563	งวด 6 เดือน สิ้นสุด ณ 30 มิถุนายน 2564
กำไรจากการดำเนินงานก่อนการ เปลี่ยนแปลงในสินทรัพย์และหนี้สิน ดำเนินงาน	2,357.37	1,672.75	(963.97)	(1,540.31)
สินทรัพย์ดำเนินงาน(เพิ่มขึ้น)ลดลง				
ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น	(48.42)	(103.74)	532.40	12.82
ลูกหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน	75.24	(1,075.02)	990.13	(130.05)
สินค้าคงเหลือ	(39.52)	(106.32)	54.40	25.77
ค่าใช้จ่ายจ่ายล่วงหน้า	(53.61)	67.21	(74.09)	176.63
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	43.98	(4.62)	-	-
สินทรัพย์ทางการเงินไม่หมุนเวียนอื่น	-	-	(79.37)	27.23
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น	(69.11)	26.98	-	-
หนี้สินดำเนินงานเพิ่มขึ้น(ลดลง)				
เจ้าหนี้การค้า	(150.98)	755.42	(160.11)	53.25
เจ้าหนี้อื่น	(85.03)	246.90	(591.96)	84.97
เจ้าหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน	529.10	(325.37)	2,686.35	746.68
รายได้รับล่วงหน้า	165.95	(481.19)	(2,275.75)	58.47
ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย	202.31	123.05	(999.28)	57.86
จ่ายผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงาน	-	(9.50)	(19.47)	(13.86)
หนี้สินหมุนเวียนอื่น	4.88	180.97	-	-
เงินสดจากกิจกรรมการดำเนินงาน	2,932.17	967.53	(900.71)	(440.54)
จ่ายภาษีเงินได้	(7.16)	(8.74)	(2.78)	(0.38)
เงินสดสุทธิจากกิจกรรมการดำเนินงาน	2,925.01	958.79	(903.49)	(440.92)
กระแสเงินสดจากกิจกรรมลงทุน				
จ่ายเงินสำรองบำรุงรักษาเครื่องบิน	(880.48)	(1,430.47)	(508.93)	-
เงินสดจ่ายเพื่อปรับปรุงอาคารเช่าและซื้ออุปกรณ์	(2,406.63)	(379.85)	(820.76)	(102.42)
ซื้อสินทรัพย์ไม่มีตัวตน	(4.16)	(5.37)	(1.99)	-
ดอกเบี้ยรับ	63.82	21.20	23.58	38.13
เงินสดรับจากการจำหน่ายอุปกรณ์	1.40	1.12	13,372.41	0.09
เงินลงทุนระยะยาวเพิ่มขึ้น	(0.71)	(0.60)	-	-
เงินลงทุนชั่วคราวลดลง	1,493.25	-	-	-
เงินสดสุทธิใช้ไปกิจกรรมลงทุน	(1,733.51)	(1,793.97)	12,064.32	(64.20)
กระแสเงินสดจากกิจกรรมจัดหาเงิน				
เงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงินเพิ่มขึ้น	650.00	1,100.00	(150.00)	632.10

งบกระแสเงินสด (TAA)	งวด 12 เดือน สิ้นสุด ณ 31 ธันวาคม 2561	งวด 12 เดือน สิ้นสุด ณ 31 ธันวาคม 2562	งวด 12 เดือน สิ้นสุด ณ 31 ธันวาคม 2563	งวด 6 เดือน สิ้นสุด ณ 30 มิถุนายน 2564
เงินสดรับจากเงินกู้ยืมระยะสั้นจากบริษัทใหญ่ เพิ่มขึ้น	-	-	-	97.66
เงินสดรับจากเงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบัน การเงิน	1,226.19	2,016.70	847.32	-
เงินสดจ่ายค่าธรรมเนียมกู้ยืมเงินระยะยาวจาก สถาบันการเงิน	-	(1.50)	-	-
ชำระคืนเงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน	(1,721.81)	(214.68)	(48.27)	(50.84)
เงินสดจ่ายเพื่อยกเลิกสัญญากู้ยืมเงินระยะยาว ก่อนถึงเวลากำหนด	-	-	(2,180.02)	-
เงินสดรับจากการออกหุ้นกู้ระยะยาว	2,500.00	-	-	-
เงินสดจ่ายค่าธรรมเนียมการออกหุ้นกู้ระยะยาว	(4.00)	-	(1,000.00)	(300.00)
ชำระหนี้สินภายใต้สัญญาเช่าการเงิน	(1,291.55)	(1,310.57)	(4,105.72)	(304.97)
เงินสดจ่ายเพื่อยกเลิกสัญญาเช่าก่อนถึงเวลา กำหนด	-	-	(7,084.71)	-
ดอกเบี้ยจ่าย	(681.76)	(761.19)	(309.99)	(355.41)
เงินปันผลจ่าย	(2,979.20)	-	-	-
เงินสดสุทธิ(ใช้ไปใน)กิจกรรมจัดหาเงิน	(2,302.13)	828.76	(14,031.39)	(281.46)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดลดลงสุทธิ	(1,110.63)	(6.43)	(2,870.56)	(786.58)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดต้นปี	5,210.62	4,036.98	3,889.58	1,012.09
ขาดทุนจากอัตราและเปลี่ยนแปลงที่ยังไม่เกิดขึ้นจริง ของเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	(63.01)	(140.97)	(6.93)	7.19
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดปลายปี	4,036.98	3,889.58	1,012.09	232.70

ที่มา: บริษัทฯ

6.4 อัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

		ปี 2561	ปี 2562	ปี 2563	ไตรมาส 2 ปี 2564
อัตราส่วนสภาพคล่อง (Liquidity Ratio)					
อัตราส่วนสภาพคล่อง	เท่า	0.6	0.5	0.1	0.1
อัตราส่วนสภาพคล่องหมุนเร็ว	เท่า	0.5	0.5	0.1	0.1
อัตราส่วนสภาพคล่องกระแสเงินสด	เท่า	0.3	0.1	(0.1)	N/A
อัตราส่วนหมุนเวียนลูกหนี้การค้า	เท่า	82.2	73.8	29.6	N/A
ระยะเวลาเก็บหนี้เฉลี่ย	วัน	4.4	4.9	12.3	N/A
อัตราส่วนหมุนเวียนสินค้าคงเหลือ	เท่า	216.1	158.8	76.6	N/A
ระยะเวลาขายสินค้าเฉลี่ย	วัน	1.7	2.3	4.8	N/A
อัตราส่วนหมุนเวียนเจ้าหนี้	เท่า	154.9	71.4	24.5	N/A

		ปี 2561	ปี 2562	ปี 2563	ไตรมาส 2 ปี 2564
ระยะเวลาชำระหนี้	วัน	2.3	5.1	14.9	N/A
Cash Cycle	วัน	3.8	2.1	2.2	N/A
อัตราส่วนแสดงความสามารถในการทำกำไร (Profitability Ratio)					
อัตรากำไรขั้นต้น	ร้อยละ	6.4	4.5	(50.2)	(160.6)
อัตรากำไร (ขาดทุน) จากการดำเนินงาน	ร้อยละ	1.5	(0.3)	(55.4)	(245.5)
อัตรากำไรอื่นต่อรายได้รวม	ร้อยละ	3.1	3.2	16.0	N/A
อัตรากำไร (ขาดทุน) สุทธิ	ร้อยละ	0.3	(2.2)	(63.6)	(301.7)
อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น	ร้อยละ	1.4	(11.9)	(518.9)	N/A
อัตราส่วนแสดงประสิทธิภาพในการดำเนินงาน (Efficiency Ratio)					
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์	ร้อยละ	0.3	(2.3)	(20.6)	N/A
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ถาวร	ร้อยละ	6.9	3.3	(14.8)	N/A
อัตราการหมุนของสินทรัพย์	เท่า	1.0	1.1	0.4	N/A
อัตราส่วนวิเคราะห์นโยบายทางการเงิน (Financial Policy Ratio)					
อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น	เท่า	3.9	4.5	(13.9)	(5.3)
อัตราส่วนต่อความสามารถชำระดอกเบี้ย	เท่า	4.6	2.3	0.1	N/A
อัตราส่วนความสามารถชำระภาระผูกพัน (Cash Basis)	เท่า	0.9	0.3	(0.2)	N/A
อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น	ร้อยละ	2,336	-	-	-

ที่มา : บริษัทฯ

7. คำอธิบายและการวิเคราะห์ฐานะการเงินและผลการดำเนินงานของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

7.1 งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ

ปี 2561

สำหรับผลการดำเนินงานในปี 2561 บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีรายได้รวมทั้งสิ้น 40,199.4 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 8 จากปี 2560 ที่เท่ากับ 37,280.1 ล้านบาท โดยหลักมาจากรายได้จากการขายและการให้บริการจำนวน 38,904.8 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 8 จากปี 2560 ที่เท่ากับ 36,002.8 ล้านบาท หนุนด้วยปริมาณผู้โดยสารเพิ่มขึ้นร้อยละ 9 มาอยู่ที่ 21.6 ล้านคน ในปี 2561 โดยมีอัตราส่วนการขนส่งผู้โดยสารอยู่ที่ร้อยละ 85 ลดลง 2 จุด จากช่วงเดียวกันของปีก่อน เนื่องจากการเติบโตอย่างชะลอตัวของ นักท่องเที่ยวจีนและการเพิ่มปริมาณที่นั่งในระหว่างปี ในขณะที่รายได้ของ ส่วนงานการบินเข้าหาลำอยู่ที่ 1,064.7 ล้านบาท ลดลง 550.5 ล้านบาท เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อนจากการลดจำนวนเที่ยวบินแบบ เข้าหาลำส่งผลให้ราคาค่าโดยสารเฉลี่ยสำหรับปี 2561 ลดลงร้อยละ 2 จากช่วงเดียวกันของปีก่อนมาอยู่ที่ 1,477 บาทต่อคน

รายได้บริการเสริมสำหรับปี 2561 มีจำนวน 7,134.1 ล้านบาท เพิ่มขึ้น ร้อยละ 13 จากปี 2560 ที่เท่ากับ 6,315.5 ล้านบาท ซึ่งเติบโตมากกว่า การขยายตัวของจำนวนผู้โดยสารตามที่กล่าวข้างต้น ส่งผลให้รายได้เสริม ต่อคนอยู่ที่ 331 บาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 4 จากช่วงเดียวกันของปีก่อน โดย การปรับโครงสร้างค่าธรรมเนียมและบริการเสริมแพ็คเกจ (Value Pack) หนุนให้ค่าธรรมเนียมในการเลือกที่นั่งและค่าธรรมเนียมอื่นๆ รวมถึง รายได้จากการขายอาหารและเครื่องดื่มบนเครื่องบิน เพิ่มขึ้นจากช่วง เดียวกันของปีก่อน

สำหรับปี 2561 บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีค่าใช้จ่ายรวมทั้งสิ้น 39,539.2 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 16 จากช่วงเดียวกันของปีก่อนที่เท่ากับ 33,972.5 ล้านบาท โดยค่าใช้จ่ายหลักมาจากการดำเนินงานและการบริการจำนวน 36,424.0 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 17 จากปี 2560 ที่เท่ากับ 31,023.5 ล้านบาท ซึ่งมีค่าใช้จ่ายน้ำมันเชื้อเพลิงจำนวน 14,635.6 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 37 ของค่าใช้จ่ายทั้งหมด โดยราคาน้ำมันเชื้อเพลิงอ้างอิงสำหรับปี 2561 อยู่ที่ 85.2 ดอลลาร์สหรัฐฯ ต่อบาร์เรล หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 32 จาก 64.3 ดอลลาร์สหรัฐฯ ต่อบาร์เรลสำหรับปี 2560 นอกจากนี้ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับ ค่าซ่อมแซม พนักงาน ค่าเช่าเครื่องบิน ค่าบริการในสนามบินและ ลานจอดเพิ่มขึ้นตามฝูงบินที่ขยายตัว ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ควบคุม การตรงต่อเวลาของเที่ยวบินอย่างต่อเนื่องโดยมีอัตราการตรงต่อเวลา สำหรับปี 2561 เพิ่มขึ้นมาอยู่ที่ร้อยละ 86 จากร้อยละ 83 เมื่อเทียบกับ ปีก่อน อีกทั้งการบริหารการใช้เครื่องบินอย่างมีประสิทธิภาพ ส่งผลให้ อัตราการใช้เครื่องบินต่อลำเพิ่มขึ้นอยู่ที่ 12.0 ชั่วโมงปฏิบัติการบินต่อวัน จาก 11.9 ชั่วโมงปฏิบัติการบินต่อวันในปี 2560

สำหรับปี 2561 บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีกำไรที่เกิดขึ้นจริงจากอัตราแลกเปลี่ยน สุทธิจำนวน 250.4 ล้านบาท จากค่าเงินบาทที่แข็งค่าเมื่อเทียบกับปีที่แล้ว และมีอัตรากำไรก่อนค่าใช้จ่ายทางการเงิน ภาษีเงินได้ ค่าเสื่อมราคาและ ค่าตัดจำหน่าย และค่าเช่า (EBITDAR Margin) ที่ร้อยละ 19 นอกจากนี้ บริษัทได้ใช้ขาดทุนสะสมทางภาษียกมา ไปหักเป็นค่าใช้จ่ายในการคำนวณ กำไรขาดทุนทางภาษี ส่งผลให้ภาษีนิติบุคคลลดลง ดังนั้น บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีกำไรสุทธิสำหรับปี 2561 จำนวน 127.5 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 95 จาก ช่วงเดียวกันของปีก่อน และมีกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี 2561 จำนวน 135.2 ล้านบาท จากการวัดมูลค่าใหม่ของภาระผูกพันผลประโยชน์ พนักงานจำนวน 9.6 ล้านบาท และภาษีเงินได้ของรายการที่จะไม่จัด ประเภทรายการใหม่เข้าไปไว้ในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จจำนวน 1.9 ล้านบาท

ปี 2562

สำหรับปี 2562 บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีรายได้จำนวน 41,529.3 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 3 จากรายได้ในปี 2561 ที่ 40,199.4 ล้านบาท โดยหลักมาจากรายได้จากการขายและการให้บริการจำนวน 40,180.6 ล้านบาทเพิ่มขึ้นร้อยละ 3 จากช่วงเดียวกันของปีก่อน จากปริมาณผู้โดยสารในปี 2562 ที่เติบโตร้อยละ 3 มาอยู่ที่ 22.1 ล้านคน โดยมีอัตราการขนส่งผู้โดยสารอยู่ที่ร้อยละ 85 อย่างไรก็ตามค่าโดยสารเฉลี่ยอยู่ที่ 1,478 บาทต่อคน ใกล้เคียงกันกับปีก่อนเนื่องจากการปรับตัวเพิ่มขึ้นของ ค่าโดยสารเฉลี่ยของเส้นทางบินในประเทศ อย่างไรก็ตามค่าเงินบาทที่ แข็งค่าขึ้นเมื่อเทียบกับเงินหยวนและค่าเงินสกุลอื่นๆ ในภูมิภาค ส่งผลให้รายได้รับจากเส้นทางบินระหว่างประเทศภายหลังแปลงค่าในสกุลเงินบาทลดลงขณะที่รายได้บริการเสริมในปี 2562 เพิ่มขึ้นร้อยละ 5 มาอยู่ที่ 7,511.4 ล้านบาท เป็นไปตามเป้าหมายที่ตั้งไว้ โดยหลักมาจากการเพิ่มขึ้นของรายได้ในส่วนของการเลือกที่นั่ง (Seat Selection และบริการต่อเที่ยวบินกับสายการบินในกลุ่มแอร์เอเชีย (Fly-Thru) สอดคล้องกับการ เพิ่มเส้นทางบินระหว่างประเทศ ส่งผลให้รายได้เสริมต่อคนอยู่ที่ 339 บาทหรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 3 จากช่วงเดียวกันของปีก่อน นอกจากนี้ บริษัทได้รับมอบเครื่องบินใหม่รุ่นแอร์บัส A321 นี้อีกจำนวน 2 ลำ และปลดประจำการ เครื่องบินแอร์บัส A320 จำนวน 1 ลำ ส่งผลให้บริษัทมีฝูงบินจำนวนทั้งสิ้น 63 ลำ ณ สิ้นสุดเดือนธันวาคม 2562 สำหรับปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร เพิ่มขึ้นร้อยละ 8 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน จากการขยาย เส้นทางใหม่และเพิ่มความถี่ในเส้นทางบินที่ได้รับความนิยม ญี่ปุ่น จีน กลุ่มประเทศอินโดจีน และอินเดีย อีกทั้งยังสามารถเพิ่มอัตราการใช้เครื่องบินต่อลำมาอยู่ที่ 12.3 ชั่วโมงปฏิบัติการบินต่อวัน เพิ่มขึ้นจาก 12.0 ชั่วโมงปฏิบัติการบินต่อวันในปี 2561

ในปี 2562 บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีค่าใช้จ่ายรวมทั้งสิ้น 41,658.4 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 5 จากช่วงเดียวกันของปีก่อน ที่เท่ากับ 39,539.2 ล้านบาท โดยหลักมาจากค่าใช้จ่ายพนักงาน ตามจำนวนพนักงานที่เพิ่มขึ้น ผนวกกับการบันทึกรายการพิเศษจากหนี้สินสำรองผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงานที่เปลี่ยนแปลงตามกฎหมายแรงงาน นอกจากนี้ ค่าบริการในสนามบินและลานจอดเพิ่มขึ้นสอดคล้องกับการขยายจำนวนเที่ยวบิน อย่างไรก็ตาม ค่าน้ำมันเชื้อเพลิงลดลงร้อยละ 5 จากปีก่อนหน้าเนื่องจากราคาอ้างอิงน้ำมันเชื้อเพลิงโลกปรับตัวลดลงร้อยละ 10 แม้จะถูกชดเชยด้วยปริมาณการใช้น้ำมันที่เพิ่มขึ้นในอัตราเดียวกันกับการขยายปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารที่ร้อยละ 8 ทั้งนี้ รายได้ภาษีเงินได้จำนวน 1.2 ล้านบาท ลดลงจากจำนวน 211.1 ล้านบาท ในปี 2561 มีสาเหตุหลักจาก ขาดทุนสะสมยกมาจากรายได้ปีก่อนๆ ซึ่งหมดอายุทางภาษีระหว่างปี ดังนั้น บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีขาดทุนสุทธิสำหรับปี 2562 จำนวน 871.5 ล้านบาทหรือคิดเป็นอัตราขาดทุนสุทธิอยู่ที่ร้อยละ 2 ทั้งนี้ มีขาดทุนในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปีจำนวน 806.1 ล้านบาท คำนวณจากการวัดมูลค่าใหม่ของภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงานจำนวน 81.7 ล้านบาทและสุทธิภาษีเงินได้จำนวน 16.3 ล้านบาท

ปี 2563

สำหรับผลการดำเนินงานปี 2563 บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีรายได้จำนวน 16,236.3 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 61 จากรายได้ในปี 2562 ที่ 41,529.3 ล้านบาท โดยหลักมาจากรายได้จากการขายและการให้บริการจำนวน 13,633.9 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 66 จากช่วงเดียวกันของปีก่อน เนื่องมาจากการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัส COVID-19 โดย บจ. ไทยแอร์เอเชีย หยุดให้บริการบินชั่วคราวในเส้นทางบินระหว่างประเทศตั้งแต่วันที่ 22 มีนาคม 2563 อย่างไม่มีกำหนด ส่งผลให้จำนวนผู้โดยสารในปีนี้หดตัวร้อยละ 57 มาอยู่ที่ 9.49 ล้านคน โดยเฉพาะอย่างยิ่งจำนวนผู้โดยสารเส้นทางบินระหว่างประเทศหดตัวร้อยละ 84 จากปีก่อน ซึ่งเป็นไปในทิศทางเดียวกับตัวเลขอุตสาหกรรมท่องเที่ยว อย่างไรก็ตาม บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้มีการจัดการบริหารเที่ยวบินและปริมาณที่นั่งให้สอดคล้องกับความต้องการเดินทางอย่างต่อเนื่อง ส่งผลให้มีอัตราส่วนการขนส่งผู้โดยสารอยู่ที่ร้อยละ 75 ซึ่งเป็นไปตามที่ประมาณการไว้ นอกจากนี้ราคาค่าโดยสารเฉลี่ยในของปี 2563 ลดลงร้อยละ 19 จากช่วงเดียวกันของปีก่อนมาอยู่ที่ 1,199 บาทต่อคน เนื่องจากมีรายได้หลักจากเส้นทางบินในประเทศ ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีรายได้บริการเสริมในปี 2563 เท่ากับ 2,284.7 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 70 จากช่วงเดียวกันของปีก่อน โดยหลักมาจากการหดตัวของจำนวนผู้โดยสารเส้นทางบินระหว่างประเทศ ส่งผลต่อบริการฝากสัมภาระใต้ท้องเครื่อง เช่นเดียวกันกับรายได้จากค่าธรรมเนียมขนส่งที่ลดลงตามจำนวนเที่ยวบินระหว่างประเทศ อีกทั้งรายได้จากการขายสินค้าบนเครื่องบินที่ได้รับผลกระทบจากการที่สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (CAAT) ได้ประกาศห้ามจำหน่ายและให้บริการอาหารและเครื่องดื่มบนเครื่องบินตั้งแต่ไตรมาสที่ 2 แม้ว่าจะอนุญาตให้กลับมาเปิดบริการได้ในเดือนกันยายน ส่งผลให้รายได้บริการเสริมต่อคนอยู่ที่เท่ากับ 241 บาท ลดลงร้อยละ 29 จากปีก่อน

สำหรับปี 2563 บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีค่าใช้จ่ายรวมทั้งสิ้น 23,794.6 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 43 จากช่วงเดียวกันของปีก่อนที่เท่ากับ 41,658.4 ล้านบาท อย่างไรก็ตามต้นทุนขายและการบริการมีจำนวน 20,484.2 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 47 จากปี 2562 ที่เท่ากับ 38,358.5 ล้านบาท โดยหลักมาจากการปรับปริมาณเที่ยวบินให้สอดคล้องกับความต้องการเดินทาง เป็นผลให้ค่าน้ำมันเชื้อเพลิงก่อนบันทึกตราสารอนุพันธ์สัญญาแลกเปลี่ยนราคาน้ำมันลดลงกว่าร้อยละ 72 ตามปริมาณการใช้น้ำมันและราคาน้ำมันเชื้อเพลิงอ้างอิงที่ลดลง แต่ผลขาดทุนจากการทำสัญญาแลกเปลี่ยนราคาน้ำมันล่วงหน้าส่งผลให้ค่าน้ำมันเชื้อเพลิงลดลงร้อยละ 54 จากช่วงเดียวกันของปีก่อน รวมถึงค่าจ้างพนักงานซึ่งลดลงโดยหลักจากนโยบายขอความร่วมมือให้พนักงาน

ใช้สิทธิการลาโดยไม่รับค่าจ้างในระยะสั้นและระยะยาว เช่นเดียวกันกับค่าบริการในสนามบินและลานจอดจากส่วนลดค่าบริการในการขึ้นลงอากาศยาน (Landing Charge) ค่าบริการที่จอดอากาศยาน (Parking Charge) และค่าบริการการเดินอากาศ (Air Navigation Charge) รวมถึงค่าซ่อมแซมและบำรุงรักษาลดลงตามชั่วโมงบิน แม้ว่ามีสำรองบำรุงรักษาเพิ่มขึ้นจากเครื่องบินที่ขายและเช่ากลับ อย่างไรก็ตามค่าเสื่อมราคาเพิ่มขึ้นโดยหลักมาจากค่าเสื่อมราคาของสินทรัพย์สิทธิการใช้ตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 16 นอกจากนี้ค่าใช้จ่ายในการขายและการบริหารจำนวน 1,857.3 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 44 จากปีที่แล้ว โดยหลักมาจากค่าใช้จ่ายเครื่องหมายการค้าตามยอดขายสุทธิ ค่าใช้จ่ายพนักงาน และค่าใช้จ่ายการตลาด ทั้งนี้ต้นทุนไม่รวมค่าน้ำมันเชื้อเพลิงต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารอยู่ที่ 1.68 บาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 63 จากช่วงเดียวกันของปีก่อน เป็นผลมาจากการผลิตด้านผู้โดยสารลดลงร้อยละ 62 ตามการปรับแผนปริมาณที่นั่งให้สอดคล้องกับความต้องการเดินทาง ขณะที่ค่าน้ำมันเชื้อเพลิงต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารอยู่ที่ 0.63 บาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 22 จากช่วงเดียวกันของปีก่อน โดยหลักมาจากผลขาดทุนการทำสัญญาแลกเปลี่ยนราคาน้ำมันล่วงหน้า อย่างไรก็ตาม บจ. ไทยแอร์เอเชีย ควบคุมการตรงต่อเวลาของเที่ยวบินอย่างต่อเนื่องโดยมีอัตราการตรงต่อเวลาเพิ่มขึ้นมาอยู่ที่ร้อยละ 96 จากร้อยละ 86 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน อีกทั้งมีอัตราการใช้เครื่องบินต่อลำอยู่ที่ 7.4 ชั่วโมงปฏิบัติการบินต่อวันของจำนวนเครื่องบินที่ปฏิบัติการบินลดลงจาก 12.3 ชั่วโมงปฏิบัติการบินต่อวันจากปีก่อน

สำหรับปี 2563 บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีรายได้เงินจำนวน 2,602.5 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปี 2562 ที่จำนวน 1,348.6 ล้านบาท โดยหลักมาจากกำไรจากการจำหน่ายเครื่องบินและส่วนปรับปรุงอาคารเช่าจำนวน 1,331.8 ล้านบาท และกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนจำนวน 545.6 ล้านบาท ตามหนี้สินจากสัญญาเช่าที่ยังไม่รับรู้จากเงินบาทที่แข็งค่าขึ้น อย่างไรก็ตามค่าใช้จ่ายอื่นเพิ่มขึ้นโดยหลักจากผลขาดทุนจากการด้อยค่าสินทรัพย์สิทธิการใช้ที่มีมูลค่าบัญชีสูงกว่ามูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืนของสินทรัพย์จำนวน 1,416.0 ล้านบาท และผลขาดทุนจากตราสารอนุพันธ์เนื่องมาจากความไม่มีประสิทธิภาพในการป้องกันความเสี่ยงจำนวน 37.2 ล้านบาท ส่งผลให้มีผลขาดทุนจากกิจกรรมดำเนินงานในปีอยู่ที่ 7,558.3 ล้านบาท ทั้งนี้ค่าใช้จ่ายทางการเงินเพิ่มขึ้นโดยหลักจากดอกเบี้ยจ่ายตามหนี้สินตามสัญญาเช่าภายใต้มาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 16 ในขณะที่มีรายได้ภาษีเงินได้จำนวน 661.5 ล้านบาท เป็นผลมาจากการเพิ่มขึ้นของสินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี เนื่องจากการนำมาตรฐานการรายงานทางการเงินใหม่มาปฏิบัติ ส่งผลให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีขาดทุนสุทธิจำนวน 8,673.0 ล้านบาท และมีผลขาดทุนในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นจากการป้องกันความเสี่ยงกระแสเงินสดจำนวน 170.0 ล้านบาท และผลขาดทุนจากการรวมประมาณการภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงานสุทธิภาษีจำนวน 45.7 ล้านบาท ส่งผลให้มีขาดทุนจากกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปีจำนวน 8,888.7 ล้านบาท

ไตรมาส 2 ปี 2564

สำหรับครึ่งปีแรกปี 2564 บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีรายได้รวมจำนวน 2,430.7 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 75 จากรายได้ในครึ่งปีแรกปี 2563 ที่ 9,675.3 ล้านบาท โดยหลักมาจากรายได้จากการขายและการให้บริการจำนวน 2,129.7 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 74 จากช่วงเดียวกันของปีก่อนเนื่องจากการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัส COVID-19 ในช่วงปลายเดือนธันวาคม 2563 และกลางเดือนเมษายน 2564 รวมถึงมาตรการควบคุมการเดินทางที่เข้มข้น ส่งผลต่อความต้องการเดินทางของผู้โดยสารในประเทศจึงทำให้จำนวนผู้โดยสารครึ่งปีแรกปี 2564 อยู่ที่ 1.7 ล้านคนหดตัวร้อยละ 65 จากครึ่งปีแรกปี 2563 ส่งผลให้อัตราส่วนการขนส่งผู้โดยสารอยู่ที่ร้อยละ 64 หรือลดลง 17 จุดจากปีก่อนนอกจากนี้ราคาค่าโดยสารเฉลี่ยในครึ่งปีแรกปี 2564 ลดลงร้อยละ

ละ 26 จากช่วงเดียวกันของปีก่อนมาอยู่ที่ 1,027 บาทต่อคนเนื่องจากมีรายได้หลักจากเส้นทางบินในประเทศทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีรายได้เสริมในครั้งแรกปี 2564 เท่ากับ 390.9 ล้านบาท หรือ ลดลงร้อยละ 73 จากช่วงเดียวกันของปีก่อน โดยหลักมาจากการหดตัวของจำนวนผู้โดยสารทั้งในประเทศและต่างประเทศ ส่งผลต่อบริการฝากสัมภาระใต้ท้องเครื่องและค่าบริการจากการขายสินค้าบนเครื่อง แม้ว่ารายได้ค่าระวางสินค้าจะเพิ่มขึ้นตามจำนวนเที่ยวบินขนส่งสินค้า

สำหรับครึ่งปีแรกปี 2564 บจ.ไทยแอร์เอเชีย มีค่าใช้จ่ายรวมทั้งสิ้น 8,398.2 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 35 จากช่วงเดียวกันของปีก่อนที่เท่ากับ 12,846.6 ล้านบาท โดยต้นทุนขายและการบริการจำนวน 5,549.8 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 52 จากครึ่งปีแรกปี 2563 ที่เท่ากับ 11,570.7 ล้านบาท โดยหลักจากค่าน้ำมันเชื้อเพลิงที่ลดลงร้อยละ 78 จากครึ่งปีแรกปี 2563 ตามปริมาณการใช้น้ำมันที่ลดลงและไม่มีผลขาดทุนจากสัญญาแลกเปลี่ยนราคาน้ำมันเช่นเดียวกับค่าจ้างพนักงานซึ่งลดลงจากนโยบายขอความร่วมมือให้พนักงานใช้สิทธิการลาโดยไม่รับค่าจ้างในระยะสั้นและระยะยาว ค่าบริการในสนามบินและลานจอด ค่าใช้จ่ายบริการภาคพื้นและการจัดจำหน่าย และค่าซ่อมบำรุงที่ลดลงตามปริมาณเที่ยวบิน และค่าเสื่อมราคาลดลงโดยหลักเป็นผลมาจากการไม่นำค่าเสื่อมราคาของสินทรัพย์สิทธิการใช้ที่ถูกค้อยค่า ณ ปี 2563 มาคำนวณ นอกจากนี้ค่าใช้จ่ายในการขายและการบริหารลดลงร้อยละ 35 โดยหลักค่าใช้จ่ายพนักงานจากการปรับโครงสร้างองค์กรเพื่อให้เกิดความคล่องตัว ทั้งนี้ต้นทุนไม่รวมค่าน้ำมันเชื้อเพลิงต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารอยู่ที่ 3.16 บาท เพิ่มขึ้นจาก 1.87 บาทในครึ่งปีแรกปี 2563 เนื่องจากการผลิตด้านผู้โดยสารลดลงในอัตราที่สูงกว่าค่าใช้จ่ายดำเนินงานตามที่กล่าวข้างต้นส่งผลให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีอัตรการใช้เครื่องบินต่อลำอยู่ที่ 6.0 ชั่วโมงปฏิบัติการบินต่อวันของจำนวนเครื่องบินที่ปฏิบัติการบินลดลงจาก 8.8 ชั่วโมงปฏิบัติการบินต่อวันจากปีก่อนในขณะที่ค่าน้ำมันเชื้อเพลิงต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารอยู่ที่ 0.40 บาท ลดลงร้อยละ 39 จากช่วงเดียวกันของปีก่อน ตามปริมาณการใช้น้ำมันที่ลดลงและไม่มีผลขาดทุนสัญญาแลกเปลี่ยนราคาน้ำมันอย่างใดก็ดี บจ. ไทยแอร์เอเชีย ควบคุมการตรงต่อเวลาของเที่ยวบินอย่างต่อเนื่องโดยมีอัตราการตรงต่อเวลาเพิ่มขึ้นที่ร้อยละ 98 จากร้อยละ 93 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน

สำหรับครึ่งปีแรกปี 2564 บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีค่าใช้จ่ายอื่นจำนวน 2,228.0 ล้านบาท โดยหลักเป็นผลขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนจำนวน 2,120.5 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากครึ่งปีแรกปี 2563 ที่เท่ากับ 282.3 ล้านบาท เนื่องจากผลต่างจากอัตราแลกเปลี่ยนจากหนี้สินตามสัญญาเช่าที่ยังไม่รับรู้จากเงินบาทอ่อนค่าเมื่อเทียบกับดอลลาร์สหรัฐ ขณะที่มียาได้อื่นรวมจำนวน 301.0 ล้านบาท โดยหลักเป็นผลกำไรจากตราสารอนุพันธ์จำนวน 237.6 ล้านบาท พลิกจากขาดทุน 39.5 ล้านบาท และการรับรู้รายได้จากการขายเครื่องบินในครั้งแรกของปีก่อนส่งผลให้มีผลขาดทุนจากกิจกรรมดำเนินงานสำหรับครึ่งปีแรกปี 2564 อยู่ที่ 5,967.5 ล้านบาท ทั้งนี้มีต้นทุนทางการเงินจำนวน 850.5 ล้านบาทลดลงจากครั้งแรกของปี 2563 ที่เท่ากับ 942.3 ล้านบาท โดยหลักเป็นค่าธรรมเนียมเพื่อยกเลิกสัญญาการกู้ยืมเงินระยะยาวก่อนถึงเวลาที่กำหนดเมื่อปีก่อนขณะที่มียาได้อื่นจำนวน 353.6 ล้านบาท ส่วนใหญ่เป็นมาจากผลขาดทุนทางภาษีในงวดที่นำไปใช้ได้ในอนาคตส่งผลให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีขาดทุนสุทธิสำหรับงวดจำนวน 6,426.2 ล้านบาทและมีผลกำไรในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นจากการป้องกันความเสี่ยงกระแสเงินสดสุทธิจากภาษีเงินได้จำนวน 199.9 ล้านบาทส่งผลให้มีขาดทุนจากกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมสำหรับงวดจำนวน 6,226.3 ล้านบาท

7.2 การวิเคราะห์ฐานะทางการเงิน

7.2.1 สินทรัพย์

ปี 2561

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 สินทรัพย์มีจำนวน 37,917.9 ล้านบาท ลดลง 984.4 ล้านบาท เทียบจากสิ้นปีก่อน ซึ่งเป็นผลมาจาก

- 1) สินทรัพย์หมุนเวียนลดลง 2,641.1 ล้านบาท มาจากเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดลดลงจำนวน 1,173.6 ล้านบาท โดยหลักจาก เงินปันผลจ่ายระหว่างกาลสำหรับปี 2561 และเงินฝากประจำ ครอบคลุมจำนวน 1,489.0 ล้านบาท
- 2) สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนเพิ่มขึ้น 1,656.6 ล้านบาท มาจากเครื่องบิน ส่วนปรับปรุงอาคารเช่าและอุปกรณ์ เพิ่มขึ้นจำนวน 712.4 ล้านบาท โดยหลักมาจากการซื้อที่ดินเพื่อก่อสร้างศูนย์ฝึกอบรม ขณะที่ เงินสำรองบำรุงรักษาเครื่องบินเพิ่มขึ้น 880.5 ล้านบาท ตามชั่วโมง การปฏิบัติการบินที่เพิ่มขึ้น

ปี 2562

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 สินทรัพย์มีจำนวน 39,067.0 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 1,149.1 ล้านบาท หรือร้อยละ 3 เทียบจากสิ้นปีก่อน ซึ่งเป็นผลมาจาก

- 1) สินทรัพย์หมุนเวียนเพิ่มขึ้นจำนวน 1,057.1 ล้านบาท มาจากลูกหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกันเพิ่มขึ้นจำนวน 1,047.5 ล้านบาท ในขณะที่เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดลดลงจำนวน 147.4 ล้านบาท
- 2) สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนเพิ่มขึ้นจำนวน 92.0 ล้านบาท มาจากเงินสำรอง บำรุงรักษาเครื่องบินเพิ่มขึ้นจำนวน 1,430.5 ล้านบาท ตามชั่วโมงปฏิบัติการบิน ในขณะที่เครื่องบินส่วนปรับปรุงอาคารเช่าและอุปกรณ์ลดลงจำนวน 1,307.9 ล้านบาท ส่วนใหญ่มาจากค่าเสื่อมราคาสะสมที่เพิ่มขึ้น

ปี 2563

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 สินทรัพย์มีจำนวน 45,129.8 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 16 เทียบจากสิ้นปีก่อน ซึ่งเป็นผลมาจาก

- 1) สินทรัพย์หมุนเวียนลดลงจำนวน 4,675.0 ล้านบาท มาจากเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดลดลงจำนวน 2,877.5 ล้านบาท โดยหลักจากการไถ่ถอนหุ้นกู้จำนวน 1,000.0 ล้านบาท ในขณะที่ลูกหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกันลดลงจำนวน 1,104.6 ล้านบาท
- 2) สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนเพิ่มขึ้นจำนวน 10,737.8 ล้านบาท มาจากการรับรู้สินทรัพย์สิทธิการใช้จำนวน 28,527.3 ล้านบาท มาจากการนำมาตราฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 16 มาใช้ ในขณะที่เครื่องบิน ส่วนปรับปรุงอาคารเช่าและอุปกรณ์ลดลงจำนวน 18,646.8 ล้านบาท โดยหลักจากการขายเครื่องบินจำนวน 10 ลำ

ไตรมาส 2 ปี 2564

ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2564 สินทรัพย์มีจำนวน 42,239.3 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 6 เทียบจากสิ้นปีก่อน ซึ่งเป็นผลมาจาก

1) สินทรัพย์หมุนเวียนลดลงจำนวน 943.9 ล้านบาท ส่วนใหญ่มาจากเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดลดลงจำนวน 779.4 ล้านบาท จากจำนวนผู้โดยสารที่ลดลงและการชำระคืนหุ้นกู้บางส่วน และค่าใช้จ่ายล่วงหน้าลดลงจำนวน 176.6 ล้านบาทจากการรับเงินชำระค่าน้ำมันเชื้อเพลิงล่วงหน้าคืน

2) สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนลดลงจำนวน 1,946.5 ล้านบาท ส่วนใหญ่มาจากสินทรัพย์สิทธิการใช้และที่ดิน เครื่องบิน ส่วนปรับปรุงอาคารเช่าและอุปกรณ์ ลดลงจากค่าเสื่อมราคาสะสมที่เพิ่มขึ้น

7.2.2 หนี้สิน

ปี 2561

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 หนี้สินมีจำนวน 30,139.8 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 1,859.5 ล้านบาท เทียบจากสิ้นปีก่อนซึ่งเป็นผลมาจาก

1) หนี้สินหมุนเวียนเพิ่มขึ้น 168.2 ล้านบาท โดยหลักจากรายได้รับล่วงหน้าเพิ่มขึ้น 165.9 ล้านบาท เนื่องจากเข้าสู่ช่วงฤดูกาลท่องเที่ยว

2) หนี้สินไม่หมุนเวียนเพิ่มขึ้น 1,691.3 ล้านบาท ส่วนใหญ่มาจากการออกหุ้นกู้จำนวน 2,500.0 ล้านบาท เพื่อลงทุนในกิจการทั่วไป และ/หรือ ใช้เป็นเงินทุนหมุนเวียนในกิจการ

ปี 2562

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 หนี้สินมีจำนวน 32,228.6 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 2,088.7 ล้านบาท หรือร้อยละ 7 เทียบจากสิ้นปีก่อนซึ่งเป็นผลมาจาก

1) หนี้สินหมุนเวียนเพิ่มขึ้นจำนวน 2,935.8 ล้านบาท ส่วนใหญ่มาจากเงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงิน เพิ่มขึ้นจำนวน 1,100 ล้านบาท สำหรับเงินทุนหมุนเวียนในกิจการและหุ้นกู้ระยะยาวส่วนที่มีกำหนดไถ่ถอนในเดือนพฤษภาคม ปี 2563 จำนวน 1,100.0 ล้านบาท รวมถึงเจ้าหนี้การค้าเพิ่มขึ้นจำนวน 755.4 ล้านบาท

2) หนี้สินไม่หมุนเวียนลดลงจำนวน 847.0 ล้านบาท ส่วนใหญ่มาจากการชำระคืนหนี้สินตามสัญญาทางการเงินจำนวน 1,760.4 ล้านบาท ในขณะที่เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงินเพิ่มขึ้นจำนวน 1,661.7 ล้านบาท โดยหลักเพื่อการจัดหาที่ดินพร้อมสิ่งปลูกสร้าง

ปี 2563

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 หนี้สินมีจำนวน 48,625.6 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 51 เทียบจากสิ้นปีก่อนซึ่งเป็นผลมาจาก

1) หนี้สินหมุนเวียนเพิ่มขึ้นจำนวน 3,864.5 ล้านบาท ส่วนใหญ่มาจากการเพิ่มขึ้นของหนี้สินตามสัญญาเช่าสุทธิจากหนี้สินตามสัญญาเช่าการเงินจำนวน 4,691.2 ล้านบาท โดยหลักมาจากการนำมาตราฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 16 มาใช้ ขณะที่ได้รับล่วงหน้าลดลงจำนวน 2,275.7 ล้านบาท เนื่องจากการจำกัดการเดินทางส่งผลต่อยอดการจองล่วงหน้า อีกทั้งได้มีการจัดประเภทหุ้นกู้ระยะยาวจำนวน 1,500.0 ล้านบาท จากหนี้สินไม่หมุนเวียนเป็นหนี้สินหมุนเวียน

2) หนี้สินไม่หมุนเวียนเพิ่มขึ้นจำนวน 12,532.5 ล้านบาท ส่วนใหญ่มาจากการเพิ่มขึ้นของหนี้สินตามสัญญาเช่าสุทธิจากหนี้สินตามสัญญาเช่าการเงินจำนวน 14,515.7 ล้านบาท โดยหลักมาจากการนำมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 16 มาใช้ ในขณะที่เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงินลดลงจำนวน 1,212.6 ล้านบาท ตามการชำระคืนหนี้สินและดอกเบี้ยจ่าย

ไตรมาส 2 ปี 2564

ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2564 หนี้สินมีจำนวน 51,961.3 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 7 เทียบจากสิ้นปีก่อนซึ่งเป็นผลมาจาก

1) หนี้สินหมุนเวียนเพิ่มขึ้นจำนวน 3,963.2 ล้านบาท ส่วนใหญ่มาจากการเพิ่มขึ้นของหนี้สินตามสัญญาเช่าจำนวน 1,803.5 ล้านบาทจากการปรับหนี้สินไม่หมุนเวียนเป็นหนี้สินหมุนเวียน และเจ้าหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องเพิ่มขึ้นจำนวน 1,496.5 ล้านบาทโดยหลักจากค่าเช่าเครื่องบินจากบริษัทในเครือในขณะที่หุ้นกู้ระยะยาวเพิ่มขึ้น 300 ล้านบาทจากหุ้นกู้ระยะยาวที่มีกำหนดชำระคืนในเดือนพฤษภาคม 2565 จำนวน 600 ล้านบาทและการชำระคืนหุ้นกู้บางส่วนที่มีกำหนดชำระในเดือนมิถุนายน 2564 จำนวน 300 ล้านบาท

2) หนี้สินไม่หมุนเวียนลดลงจำนวน 627.4 ล้านบาท ส่วนใหญ่มาจากหนี้สินทางจากตราสารอนุพันธ์ลดลงจำนวน 319.8 ล้านบาท โดยหลักจากสัญญาแลกเปลี่ยนสกุลเงินล่วงหน้า

7.2.3 ส่วนของผู้ถือหุ้น

ปี 2561

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 ส่วนของผู้ถือหุ้นมีจำนวน 7,778.1 ล้านบาท ลดลง 2,844.0 ล้านบาท เทียบจากสิ้นปีก่อน โดยหลักมาจากการประกาศจ่ายเงินปันผลระหว่างกาลสำหรับปี 2561 ตามที่ประชุม คณะกรรมการบริษัทได้อนุมัติเมื่อวันที่ 11 พฤษภาคม 2561 และ 12 กันยายน 2561 ในอัตราหุ้นละ 41.00 บาท และ 27.40 บาท คิดเป็น จำนวนเงินทั้งสิ้น 1,785.8 ล้านบาท และ 1,193.4 ล้านบาท ตามลำดับ ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีอัตราส่วนเงินกู้ยืมต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (D/E Ratio) และอัตราส่วนเงินกู้ยืมสุทธิต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Net Gearing Ratio) วันที่ 31 ธันวาคม 2561 เท่ากับ 3.36 เท่า และ 2.16 เท่า ตามลำดับ

ปี 2562

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 ส่วนของผู้ถือหุ้นมีจำนวน 6,838.4 ล้านบาท ลดลง 939.6 ล้านบาท หรือร้อยละ 12 เทียบจากสิ้นปีก่อน ซึ่งเป็นผลจากขาดทุนจากการดำเนินงานสำหรับงวดจำนวน 871.5 ล้านบาท ผลกระทบ สะสมจากการเปลี่ยนแปลงนโยบายการบัญชีเกี่ยวกับการรับรู้รายได้จำนวน 133.5 ล้านบาท และกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นสำหรับปีจำนวน 65.4 ล้านบาท ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีอัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยจ่าย ต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (D/E Ratio) และอัตราส่วนเงินกู้ยืมสุทธิต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Net Gearing Ratio) วันที่ 31 ธันวาคม 2562 เท่ากับ 3.21 เท่า และ 2.65 เท่า

ปี 2563

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 ส่วนของผู้ถือหุ้นขาดทุนเกินทุนจำนวน 3,495.8 ล้านบาท จากสิ้นปีก่อนที่จำนวน 6,838.4 ล้านบาท โดยหลักเป็นผลจากขาดทุนจากการดำเนินงานสำหรับปีและผลขาดทุนจากการด้อยค่าสินทรัพย์สิทธิการใช้ อื่นๆ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีอัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยจ่ายต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (D/E Ratio) และอัตราส่วนเงินกู้ยืมสุทธิต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Net Gearing Ratio) ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 เท่ากับ -11.06 เท่า และ -10.77 เท่า ตามลำดับ ทั้งนี้หากไม่รวมหนี้สินตามสัญญาเช่าดำเนินงาน D/E Ratio และ Net Gearing Ratio เท่ากับ -3.41 เท่า และ -3.12 เท่า ตามลำดับ

ไตรมาส 2 ปี 2564

ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2564 ส่วนของผู้ถือหุ้นขาดทุนเกินทุนจำนวน 9,722.0 ล้านบาทจากสิ้นปีก่อนที่ขาดทุนเกินทุนจำนวน 3,495.8 ล้านบาท โดยหลักเป็นผลจากขาดทุนจากการดำเนินงานสำหรับงวดหนึ่ง บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีอัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยจ่ายต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (“D/E Ratio”) และอัตราส่วนเงินกู้ยืมสุทธิต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (“Net Gearing Ratio”) ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2564 เท่ากับ -4.17 เท่า และ -4.15 เท่า ตามลำดับ ทั้งนี้หากไม่รวมหนี้สินตามสัญญาเช่าดำเนินงาน D/E Ratio และ Net Gearing Ratio เท่ากับ -1.25 เท่า และ -1.23 เท่า ตามลำดับ

7.2.4 งบกระแสเงินสด

ปี 2561

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2561 บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีเงินสดสุทธิ ได้มาจากกิจกรรมดำเนินงานจำนวน 2,925.0 ล้านบาท โดยรายการหลัก ที่ทำให้กระแสเงินสดเปลี่ยนแปลงมาจากผลการดำเนินงานสำหรับปี ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย รวมถึงค่าใช้จ่ายทางการเงิน ในส่วนของ เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุนมีจำนวน 1,733.5 ล้านบาท ส่วนใหญ่เป็นการซื้อเครื่องบินและเงินสำรองบำรุงรักษาเครื่องบินตามชั่วโมงปฏิบัติ การบินที่เพิ่มขึ้น ในขณะที่เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงินมีจำนวน 2,302.1 ล้านบาท โดยหลักการจ่ายเงินปันผลและจ่ายเงินกู้ยืมระยะยาว จากสถาบันการเงินเพื่อปิดสัญญาเงินกู้จำนวน 2 ฉบับ แม้ว่ามีเงินสดรับ จากการออกหุ้นกู้จำนวน 2,500.0 ล้านบาท เพื่อลงทุนในกิจการทั่วไป และ/หรือ ใช้เป็นเงินทุนหมุนเวียนในกิจการ ส่งผลให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดลดลงสุทธิจำนวน 1,110.6 ล้านบาท ในขณะที่มีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดปลายปีอยู่ที่ 4,037.0 ล้านบาท

ปี 2562

สำหรับงวดปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2562 บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีเงินสดสุทธิ ได้มาจากกิจกรรมดำเนินงานจำนวน 958.8 ล้านบาท ส่วนใหญ่มาจากการจำหน่ายเครื่องบินที่เพิ่มขึ้นในงวดนี้ ในส่วนของเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรม ลงทุนมีจำนวน 1,794.0 ล้านบาท ส่วนใหญ่เป็นเงินสดจ่ายเงินสำรองบำรุงรักษาเครื่องบินตามชั่วโมงการปฏิบัติการบิน ขณะที่เงินสดสุทธิ ได้มาจากกิจกรรมจัดหาเงินมีจำนวน 828.8 ล้านบาท โดยหลักมาจากเงินสดจากการกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงินเพื่อใช้ในการจัดหาที่ดินพร้อมสิ่งปลูกสร้าง และเงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงินสำหรับเงินลงทุนหมุนเวียนในกิจการ แม้ว่าจะมีการชำระหนี้สินภายใต้สัญญาเช่าการเงินและจ่ายดอกเบี้ย ส่งผลให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดลดลงสุทธิจำนวน 6.4 ล้านบาท ในขณะที่มีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดปลายงวดอยู่ที่ 3,889.6 ล้านบาท

ปี 2563

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2563 บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมดำเนินงานจำนวน 903.5 ล้านบาทโดยหลักจากผลขาดทุนจากการดำเนินงานสำหรับปี ในส่วนของเงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมลงทุนมีจำนวน 12,064.3 ล้านบาท ส่วนใหญ่เป็นเงินสดรับจากการขายเครื่องบินจำนวน 10 ลำ ขณะที่เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงินมีจำนวน 14,031.4 ล้านบาท โดยหลักมีการชำระหนี้เพื่อยกเลิกสัญญาเช่าการเงินและสัญญาเงินกู้ระยะยาวก่อนถึงเวลาที่กำหนด รวมถึงการชำระหนี้สินภายใต้สัญญาเช่าและจ่ายดอกเบี้ยและชำระคืนหุ้นกู้ระยะยาว ส่งผลให้มีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดลดลงสุทธิจำนวน 2,870.6 ล้านบาท โดยมีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดปลายงวดอยู่ที่ 1,012.1 ล้านบาท

ไตรมาส 2 ปี 2564

สำหรับงวดหกเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2564 บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมดำเนินงานจำนวน 440.7 ล้านบาท โดยหลักจากผลขาดทุนจากการดำเนินงานสำหรับงวดในส่วนของเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุนมีจำนวน 64.2 ล้านบาท ส่วนใหญ่มาจากค่าใช้จ่ายก่อสร้างศูนย์ฝึกอบรมพนักงาน ขณะที่เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงินมีจำนวน 281.5 ล้านบาท โดยหลักจากการชำระหนี้ภายใต้สัญญาเช่าและดอกเบี้ยจ่ายรวมถึงการชำระคืนหุ้นกู้บางส่วนส่งผลให้มีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดลดลงสุทธิจำนวน 786.6 ล้านบาท โดยมีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดปลายงวดอยู่ที่ 232.7 ล้านบาท

7.2.5 อัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญ

ปี 2561

ในปี 2561 บริษัทฯ มีอัตราส่วนสภาพคล่องมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 0.6 เท่า โดยอัตราส่วนสภาพคล่องหมุนเร็วมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 0.5 เท่า อัตรากำไรขั้นต้นมีค่าเฉลี่ยเท่ากับร้อยละ 6.4 อัตรากำไร (ขาดทุน) จากการดำเนินงานมีค่าเฉลี่ยเท่ากับร้อยละ 1.5 อัตรากำไร (ขาดทุน) สุทธิค่าเฉลี่ยเท่ากับร้อยละ 0.3 และอัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้นค่าเฉลี่ยเท่ากับร้อยละ 3.9

ปี 2562

ในปี 2562 บริษัทฯ มีอัตราส่วนสภาพคล่องมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 0.5 เท่า ลดลง 0.1 เท่าจากปี 2561 โดยอัตราส่วนสภาพคล่องหมุนเร็วมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 0.5 เท่า ซึ่งเท่ากับในปี 2561 ที่ 0.5 อัตรากำไรขั้นต้นมีค่าเฉลี่ยเท่ากับร้อยละ 4.5 ลดลงร้อยละ 1.9 จากปี 2561 อัตรากำไร (ขาดทุน) จากการดำเนินงานมีค่าเฉลี่ยเท่ากับร้อยละ (0.3) ลดลงร้อยละ 1.8 จากปี 2561 อัตรากำไร (ขาดทุน) สุทธิค่าเฉลี่ยเท่ากับร้อยละ (2.2) ลดลงร้อยละ 2.5 จากปี 2561 และอัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้นค่าเฉลี่ยเท่ากับร้อยละ 4.5 เพิ่มขึ้นร้อยละ 0.6 จากปี 2561

ปี 2563

ในปี 2563 บริษัทฯ มีอัตราส่วนสภาพคล่องมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 0.1 เท่า ลดลง 0.4 เท่าจากปี 2562 โดยอัตราส่วนสภาพคล่องหมุนเร็วมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 0.1 เท่า ลดลง 0.4 เท่าจากปี 2562 อัตรากำไรขั้นต้นมีค่าเฉลี่ยเท่ากับร้อยละ (50.2) ลดลงร้อยละ 54.7 จากปี 2562 อัตรากำไร (ขาดทุน) จากการดำเนินงานมีค่าเฉลี่ยเท่ากับร้อยละ (55.4) ลดลงร้อยละ 55.1 จากปี 2562

อัตรากำไร (ขาดทุน) สุทธิค่าเฉลี่ยเท่ากับร้อยละ (63.6) ลดลงร้อยละ 65.8 จากปี 2562 และอัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้นค่าเฉลี่ยเท่ากับร้อยละ (5.3) เพิ่มขึ้นร้อยละ 8.6 จากปี 2562

ไตรมาส 2 ปี 2564

ณ วันที่ 30 มิถุนายน ปี 2564 บริษัท มีอัตราส่วนสภาพคล่องมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 0.1 เท่า เท่ากับเมื่อสิ้นปี 2563 ที่ 0.1 โดยอัตราส่วนสภาพคล่องหมุนเร็วมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 0.1 เท่า เท่ากับเมื่อสิ้นปี 2563 ที่ 0.1 อัตรากำไรขั้นต้นมีค่าเฉลี่ยเท่ากับร้อยละ (160.6) ลดลงร้อยละ 110.4 จากเมื่อสิ้นปี 2563 อัตรากำไร (ขาดทุน) จากการดำเนินงานมีค่าเฉลี่ยเท่ากับร้อยละ (245.5) ลดลงร้อยละ 190.1 จากเมื่อสิ้นปี 2563 อัตรากำไร (ขาดทุน) สุทธิค่าเฉลี่ยเท่ากับร้อยละ (301.7) ลดลงร้อยละ 238.1 จากเมื่อสิ้นปี 2563 และอัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้นค่าเฉลี่ยเท่ากับร้อยละ (5.3) เพิ่มขึ้นร้อยละจากเมื่อสิ้นปี 2563 เท่ากับ 8.6

8. ปัจจัยและอิทธิพลหลักที่อาจมีผลต่อผลการดำเนินงานหรือฐานะการเงินในอนาคต

8.1 สภาวะอุตสาหกรรมและการแข่งขัน

8.1.1 แนวโน้มเศรษฐกิจและสภาวะอุตสาหกรรม

จากรายงานเดือนมกราคม 2564 กองทุนการเงินระหว่างประเทศ (IMF) คาดการณ์การเติบโตของเศรษฐกิจโลกในปี 2564 พื้นตัวที่ร้อยละ 5.5 จากหดตัวที่ร้อยละ 3.5 ในปี 2563 โดยหลักจากการกระจายของวัคซีนซึ่งจะเป็นปัจจัยหนุนสำคัญต่อการฟื้นตัวกิจกรรมทางเศรษฐกิจ รวมถึงความเชื่อมั่นในการบริโภคและปริมาณการค้าโลกจะค่อยปรับตัวดีขึ้น นอกจากนี้การออกมาตราการกระตุ้นเศรษฐกิจจากสหรัฐอเมริกา ญี่ปุ่น และประเทศเศรษฐกิจขนาดใหญ่จะเป็นปัจจัยสำคัญต่อการฟื้นตัวของเศรษฐกิจโลกในภาพรวม ตลอดจนความสามารถของนโยบายสนับสนุนที่มีประสิทธิภาพ อย่างไรก็ตาม การฟื้นตัวของเศรษฐกิจยังคงมีปัจจัยเสี่ยง อาทิเช่น ความรุนแรงของการแพร่ระบาดของ Covid-19 รอบใหม่และการกลายพันธุ์ของไวรัส ตลอดจนความล่าช้าในการกระจายวัคซีน อาจส่งผลให้มีการกลับมาใช้มาตรการปิดเมือง

นอกจากนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย คาดว่าราคาน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยาน (Jet Kerosene) ในปี 2564 มีค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 60 - 65 ดอลลาร์สหรัฐฯ ต่อบาร์เรล มีแนวโน้มปรับตัวเพิ่มขึ้น จากการฟื้นตัวของเศรษฐกิจโลก การผลิตและการกระจายวัคซีนอย่างทั่วถึง ส่งผลให้มีการขยายตัวของกิจกรรมทางเศรษฐกิจ การขนส่งสินค้า และการท่องเที่ยว นอกจากนี้กลุ่มประเทศผู้ส่งออกน้ำมัน (OPEC) ได้มีการพิจารณาปรับลดปริมาณการผลิตน้ำมันดิบลงก็ส่งแรงหนุนต่อราคาน้ำมันอีกด้วย อย่างไรก็ตามปริมาณการผลิตน้ำมันกลุ่ม Non-OPEC คาดว่าจะผลิตเพิ่ม 1.2 ล้านบาร์เรลต่อวันในปี 2564 อาจจะเป็นปัจจัยกดดันราคาน้ำมันโลก

ในส่วนของการท่องเที่ยว สมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA) คาดการณ์จำนวนนักท่องเที่ยวทั่วโลกในปี 2564 จะเพิ่มเป็น 2,800 ล้านคน เมื่อเทียบกับ 1,800 ล้านคนในปี 2563 ทั้งนี้ธุรกิจการบินยังสูญเสียรายได้กว่า 38.7 พันล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ซึ่งน้อยกว่าปี 2563 ซึ่งสูญเสียรายได้กว่า 118.5 พันล้านดอลลาร์สหรัฐฯ จากความสำเร็จในการค้นพบและการกระจายวัคซีน รวมถึงการทยอยเปิดประเทศ แต่การแพร่ระบาดของโรครอบใหม่และการเข้มงวดในการเข้าออกประเทศ จะเป็นปัจจัยสำคัญที่ส่งผลกระทบต่อการบินของอุตสาหกรรมท่องเที่ยว

ในเดือนกุมภาพันธ์ 2564 สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) คาดการณ์แนวโน้มเศรษฐกิจไทยปี 2564 จะฟื้นตัวต่อเนื่องจากช่วงครึ่งปีหลังของปี 2563 ที่ร้อยละ 2.5 - 3.5 จากฐานที่ต่ำกว่าปกติและการ

กระจายวัคซีนในประเทศเศรษฐกิจหลัก อีกทั้งเศรษฐกิจไทยยังได้รับแรงสนับสนุนจากการฟื้นตัวของอุปสงค์ภายในประเทศ จากมาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจทั้งการเงินและการคลังของภาครัฐ อาทิเช่น โครงการคนละครึ่ง และโครงการเราเที่ยวด้วยกัน เป็นต้น รวมถึงการดำเนินงานควบคุมการแพร่ระบาดแบบจำกัดเพียงเฉพาะบางพื้นที่ตามระดับความรุนแรงการแพร่ระบาด ทำให้พื้นที่ที่มีการแพร่ระบาดน้อยสามารถดำเนินกิจกรรมทางเศรษฐกิจต่อไปได้ มองว่าค่าเงินบาทจะมีแนวโน้มแข็งค่าขึ้นอยู่ที่ 29.5 - 30.5 บาทต่อดอลลาร์สหรัฐ จากเศรษฐกิจโลกที่ฟื้นตัวขึ้นส่งผลให้เงินทุนระหว่างประเทศมีแนวโน้มไหลออกจากสินทรัพย์ปลอดภัยสู่กลุ่มประเทศเศรษฐกิจเกิดใหม่ นอกจากนี้คณะกรรมการนโยบายการเงินมีแนวโน้มให้คงอัตราดอกเบี้ยที่ร้อยละ 0.5 เพื่อเพิ่มสภาพคล่องและลดค่าใช้จ่ายด้านการชำระหนี้ให้แก่ครัวเรือนและธุรกิจที่ได้รับผลกระทบ อีกทั้งการฉีดวัคซีนนับเป็นอีกปัจจัยบวกต่อเศรษฐกิจไทย โดยมีตั้งเป้าหมายฉีดวัคซีน ไม่น้อยกว่าร้อยละ 50 ของประชากรไทย ส่วนภาคการท่องเที่ยวจะทยอยปรับตัวขึ้นในช่วงไตรมาสที่ 4 ปี 2564 ตามสัดส่วนการกระจายวัคซีนทั้งในประเทศและต่างประเทศ สำหรับการแพร่ระบาดระลอกใหม่ภายในประเทศที่เริ่มในช่วงเดือนธันวาคมปี 2563 นั้น ไม่มีความรุนแรงเท่ากับการระบาดระลอกแรก จากมาตรการควบคุมการระบาดที่ไม่เข้มงวดเท่าครั้งก่อน และคาดว่าจะใช้เวลาฟื้นตัวเร็วกว่าการระบาดครั้งที่แล้วจากมาตรการที่รวดเร็วและตรงจุดของภาครัฐ อย่างไรก็ตามการฟื้นตัวของเศรษฐกิจยังมีความไม่แน่นอน โดยขึ้นอยู่กับสถานการณ์และมาตรการควบคุมการแพร่ระบาด Covid-19 ระลอกใหม่ ประสิทธิภาพและการกระจายวัคซีน การเปิดรับนักท่องเที่ยว และความผันผวนของเศรษฐกิจและการเงินโลก

สำหรับปี 2564 การฟื้นตัวของภาคการท่องเที่ยวยังคงขึ้นอยู่กับความคืบหน้าของการกระจายวัคซีนเป็นหลัก คาดว่าปรับตัวดีขึ้นหนุนจากการกลับมาของนักท่องเที่ยวต่างชาติในไตรมาสที่ 4 ปี 2564 ตามสถานการณ์การควบคุมการแพร่ระบาดของ Covid-19 ที่ดีขึ้น การกระจายวัคซีนอย่างทั่วถึงในเกือบทุกภูมิภาค และการทำตลาดเชิงรุกด้วยแพ็คเกจท่องเที่ยว คาดว่ารัฐบาลอาจจะผ่อนคลายมาตรการควบคุมโดยลดข้อจำกัดการกักตัวลงสำหรับผู้ฉีดวัคซีนแล้วและเริ่มผ่อนปรนการเดินทางเข้าประเทศสำหรับนักท่องเที่ยวเฉพาะกลุ่ม อาทิ กองถ่ายภาพยนตร์ ผู้มาเข้าร่วมงานแสดงสินค้า กลุ่มผู้มีกำลังซื้อสูง และกลุ่มนักท่องเที่ยวต่างชาติแบบพิเศษ (Special Tourist Visa: STV) ทำให้จำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติทยอยฟื้นตัว อย่างไรก็ตามหากไม่สามารถควบคุมการแพร่ระบาดหรือได้รับวัคซีนอย่างทั่วถึง การเปิดรับนักท่องเที่ยวต่างชาติก็ต้องเลื่อนออกไป ทั้งนี้ สศช. คาดจำนวนนักท่องเที่ยวต่างประเทศที่จำนวน 3.2 ล้านคน และสร้างรายรับราว 0.32 ล้านล้านบาท ในขณะที่การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย (ททท.) คาดจำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติที่ 6.5 ล้านคน และสร้างรายได้ราว 0.35 ล้านล้านบาท สำหรับตลาดในประเทศคาดการณ์นักท่องเที่ยวชาวไทย 160 ล้านคนต่อครั้ง และสร้างรายได้ 0.87 ล้านล้านบาท รวมรายได้จากการท่องเที่ยว 1.22 ล้านล้านบาท

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้เตรียมพร้อมเพื่อรองรับการเดินทางและการท่องเที่ยวทั้งในประเทศและระหว่างประเทศ โดยมุ่งเน้นเป็นผู้นำและรักษาส่วนแบ่งทางการตลาด การจัดการเส้นทางบินที่สอดคล้องกับความต้องการเดินทางของผู้โดยสาร รวมถึงสนับสนุนการขนส่งสินค้าและกระจายวัคซีนทั้งในประเทศและในภูมิภาคนั้น เป็นส่วนช่วยฟื้นฟูเศรษฐกิจให้กลับสู่ภาวะปกติ รวมถึงความต้องการเดินทางในอุตสาหกรรมการบินและการท่องเที่ยว นอกจากนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทบทวนให้การปฏิบัติการเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและพร้อมรับโอกาสทางธุรกิจใหม่ๆ เมื่อเวลาเหมาะสม เพื่อให้ได้รับประโยชน์สูงสุด

8.1.2 การแข่งขัน

ในภาวะปัจจุบันการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัส Covid-19 ได้ส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมการบินเป็นวงกว้าง ทำให้การบินระหว่างประเทศต้องหยุดชะงัก ดังนั้นการแข่งขันในปัจจุบันจะเน้นการบินในประเทศและเจาะกลุ่มนักท่องเที่ยวไทยเป็นหลัก ในขณะที่เดียวกันก็พยายามหารายได้จากช่องทางอื่นเพื่อความอยู่รอด และเปลี่ยนกลยุทธ์ไปสู่ธุรกิจใหม่ๆ เพื่อปรับสัดส่วนรายได้ในอนาคต นอกจากนี้การแพร่ระบาดยังทำให้หลายสายการบินประสบภาวะขาดทุน ปัญหาการขาดสภาพคล่อง การประกาศล้มละลายและเข้าสู่กระบวนการฟื้นฟูกิจการ ในปี 2563 มีสายการบินทั่วโลกจำนวนกว่า 42 สายการบินที่ได้รับผลกระทบและบางสายการบินต้องปิดตัวลง สำหรับในประเทศไทยมีสายการบินเข้าสู่การฟื้นฟูกิจการได้แก่ การบินไทยและนกแอร์ อีกทั้งสายการบินนกสกู๊ตได้เลิกกิจการ

การบินไทย เป็นสายการบินแห่งชาติที่ให้บริการเต็มรูปแบบ เน้นสร้างประสบการณ์การเดินทางด้วย“เสน่ห์ความเป็นไทย”และเสนอบริการหลายระดับ รวมถึงการให้บริการอาหารบนเครื่องบิน โปรแกรมสะสมไมล์และห้องพักผ่อนในท่าอากาศยาน มีฐานปฏิบัติการบิน ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ทั้งนี้การบินไทย ได้จัดตั้งสายการบินไทยสมายล์ เพื่อรองรับการเชื่อมต่อการเดินทางในประเทศ รวมถึงการเชื่อมโยงระหว่างประเทศในกลุ่มอาเซียน นอกจากนี้มีการหารายได้เพิ่มเติม อาทิ การขายพาหนะโก๋ หนึ่ง เมื่อวันที่ 27 พฤษภาคม 2563 ศาลล้มละลายกลางได้รับคำร้องขอฟื้นฟูกิจการของการบินไทยและได้มีคำสั่งอนุมัติให้ดำเนินการฟื้นฟูกิจการเมื่อวันที่ 14 กันยายน 2563 ขณะนี้การบินไทยได้ส่งแผนฟื้นฟูกิจการต่อเจ้าพนักงานเป็นที่เรียบร้อยแล้ว

นกแอร์ เป็นสายการบินราคาประหยัด เน้นการให้บริการในกลุ่มลูกค้าที่ให้ความสำคัญกับราคาค่าโดยสาร อีกทั้งยังมีบริการให้เช่าเครื่องบิน โดยมีฐานปฏิบัติการบิน ณ ท่าอากาศยานดอนเมือง ปัจจุบันสายการบินนกแอร์ได้เข้าสู่การฟื้นฟูกิจการตามคำสั่งของศาลล้มละลายกลางในวันที่ 4 พฤศจิกายน 2563 โดยจะต้องดำเนินการจัดทำแผนฟื้นฟูกิจการภายในไตรมาส 1 ปี 2564 หนึ่ง ณ วันที่ 15 กรกฎาคม 2563 การบินไทยถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 13.3

บางกอกแอร์เวย์ส เป็นสายการบินที่เป็นทั้งเจ้าของและผู้ดำเนินการสนามบินต่างๆ เช่น สนามบินสมุย สนามบินตราด และสนามบินสุโขทัย เน้นให้บริการการบินแบบเต็มรูปแบบ โดยเฉพาะเส้นทางไปยังเกาะสมุย นอกจากนี้สายการบินให้บริการเที่ยวบินไปยังจุดหมายปลายทางที่ใช้เวลาเดินทางต่อเที่ยวบินไม่เกิน 5 ชั่วโมงจากฐานปฏิบัติการการบินแต่ละแห่งของสายการบินครอบคลุมเส้นทางทั้งในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เอเชียใต้ และอินเดีย นอกจากนี้ยังคงให้ความสำคัญกับการลงทุนโครงการเมืองการบินในเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) รวมถึงธุรกิจบริการภาคพื้น ครวการบิน และคลังสินค้า เพื่อให้ธุรกิจมีความแข็งแกร่งมากขึ้นในอนาคต

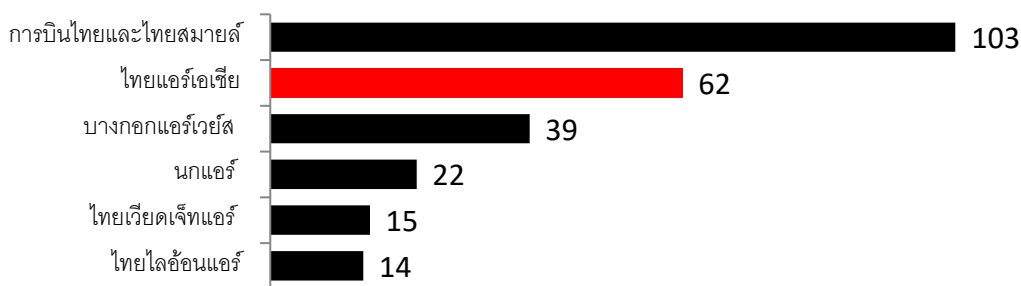
ไทยไลอ้อนแอร์ เป็นสายการบินราคาประหยัดในเครือข่ายของไลอ้อนกรุ๊ปของประเทศอินโดนีเซีย ใช้ท่าอากาศยานดอนเมืองเป็นฐานปฏิบัติการบิน โดยชุกุลยุทธ์ราคาค่าโดยสารถูกกว่าคู่แข่ง พร้อมแคมเปญในเมืองไทยคือ “อิสระในการบิน” โดยมุ่งเน้นเส้นทางบินหลักในประเทศ ในระหว่างปี 2563 สายการบินได้ทยอยปรับลดฝูงบินเหลือ 14 ลำ จาก 34 ลำในปีก่อน

ไทยเวียดเจ็ทแอร์ ซึ่งเป็นสายการบินราคาประหยัดในเครือข่ายของสายการบินเวียดเจ็ทแอร์ ประเทศเวียดนาม โดยใช้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเป็นฐานปฏิบัติการบินและได้เปิดให้บริการเที่ยวบินในประเทศตั้งแต่กันยายน 2559 นับเป็นสายการบินราคาประหยัดที่มีการเติบโตอย่างรวดเร็วไม่ว่าจะเป็นด้านการทำโปรโมชันหรือขยายเส้นทางการบิน ในระหว่างปี 2563 สายการบินรับเครื่องบินเพิ่มจำนวน 4 ลำ

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ใช้กลยุทธ์แข่งขันทางราคาที่ประหยัด ความถี่ของเที่ยวบิน คุณภาพในการให้บริการ และความตรงต่อเวลา โดย บจ. ไทยแอร์เอเชีย เชื่อว่าการเป็นสายการบินที่มีการบริหารต้นทุนอย่างมีประสิทธิภาพจะสามารถรับมือกับ

สถานการณ์ที่ราคาค่าโดยสารจะลดลงเนื่องมาจากกลยุทธ์การลดราคาของคู่แข่งหรือจากคู่แข่งรายใหม่ได้ดี ในปี 2563 ที่ผ่าน มา บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังคงเผชิญการแพร่ระบาด Covid-19 มีผลทำให้ปรับเส้นทางบิน โดยยกเลิกและลดเส้นทางบินในกลุ่ม ประเทศที่มีความเสี่ยงการแพร่ระบาด และปรับแผนปริมาณที่นั่ง เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการทำการบินและให้สอดคล้องกับ ความต้องการเดินทาง ราคาค่าโดยสารปรับตัวขึ้นจากการแข่งขันทั้งจากสายการบินราคาประหยัดและสายการบินเต็มรูปแบบ เริ่มเบาบางลงในเส้นทางหลัก อีกทั้ง บจ. ไทยแอร์เอเชีย เน้นการให้บริการในเส้นทางบินที่ไม่มีคู่แข่งเพื่อหลีกเลี่ยงการแข่งขันที่ รุนแรงและเพื่อการรักษาการเป็นผู้นำตลาดการบินในประเทศ ส่งผลให้ บจ. ไทยแอร์เอเชียสามารถเป็นผู้กำหนดราคาค่า โดยสารในเส้นทางนั้นๆ ได้ อาทิ กรุงเทพฯ สุราษฎร์ธานี และได้เปิดเส้นทางการบินในประเทศให้มีมากยิ่งขึ้นสอดคล้องกับมาตรการ กระตุ้นเศรษฐกิจจากภาครัฐและปริมาณความต้องการของผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้น รวมถึงเปิดเส้นทางบินข้ามภูมิภาค อาทิ เชียงใหม่ สุทิวหิน และอุดรธานี สุทิวหิน รวมถึงได้เปิดตัวบัตรบินแบบบุฟเฟต์ “บินทั่วไทยไม่อั้น” (AirAsia Unlimited Pass) เพื่อ เป็นการสนับสนุนการท่องเที่ยวภายในประเทศ และยังสามารถจัดทำโฆษณาพิเศษ “เที่ยวช่วยไทย” เพื่อสื่อให้เห็นถึงการปรับตัว ของภาคธุรกิจ สนับสนุนผู้ประกอบการท่องเที่ยว และการนำเสนอโปรโมชั่นต่างๆ เพื่อดึงดูดให้ทุกคนออกมาท่องเที่ยวเดินทาง ช่วยเศรษฐกิจไทยไปด้วยกัน อีกทั้งได้มีการเปิดฐานปฏิบัติการบินใหม่ที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเพื่อเพิ่มศักยภาพในการ แข่งขันและขยายฐานลูกค้าเพิ่มเติม โดยบินใน 5 จุดหมายปลายทางสู่ เชียงใหม่ ภูเก็ต หาดใหญ่ น่าน และนครศรีธรรมราช รวมถึงเชื่อมต่อกับสายการบินอื่นเพื่อส่งต่อผู้โดยสารทั้งเส้นทางในประเทศและระหว่างประเทศในภูมิภาคเอเชีย นอกจากนี้ยัง ได้ขยายไปในธุรกิจการขนส่งอาหารและธุรกิจแพลตฟอร์มเพิ่มเติม สำหรับธุรกิจการขนส่งอาหารได้นำอาหารและเครื่องดื่มบน เครื่องมาจัดส่งให้ถึงบ้าน ส่วนแพลตฟอร์มได้เปิดตัว AirAsia.com ให้กลายเป็นผู้นำด้านการท่องเที่ยวและไลฟ์สไตล์แห่ง ภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก โดยมีผลิตภัณฑ์ SNAP เพื่อเอาใจนักเดินทางให้สามารถจองตัวเครื่องบินและที่พักได้พร้อมกัน พร้อม นำเสนอแพคเกจตัวโดยสารพร้อมที่พักในราคาสุดประหยัดอีกด้วย

สายการบินที่ได้รับใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศ (AOC) จากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) ที่ ให้บริการในเส้นทางบินทั้งใน และ/หรือ ระหว่างประเทศ มีจำนวนอากาศยานที่ใช้ในการปฏิบัติการบิน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 ดังภาพที่ปรากฏด้านล่าง



ที่มา: สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยและเอกสารเผยแพร่ในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

8.1.2.1. เส้นทางบินระหว่างประเทศ

คู่แข่งหลักในเส้นทางบินระหว่างประเทศของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย รวมถึงสายการบินที่ให้บริการแบบเต็มรูปแบบต่างๆ เช่น (1) การบินไทย (2) คาเธ่ย์แปซิฟิก (3) สิงคโปร์แอร์ไลน์ (4) เวียดนามแอร์ไลน์ (5) แอร์มาเก๊า (6) เมียนมาเนชั่นแนลแอร์

ไลน์ และ (7) มาเลเซียแอร์ไลน์ นอกจากนี้ ยังมีการแข่งขันกับสายการบินราคาประหยัด เช่น (1) ไทเกอร์แอร์เวย์ส (2) เจ็ทสตาร์แอร์เวย์ส (3) สปริงแอร์ไลน์ (4) ไทยไลอ้อนแอร์ (5) ไทยเวียดเจ็ทแอร์ และ (6) โกแอร์

8.1.2.2. เส้นทางบินภายในประเทศ

คู่แข่งหลักในเส้นทางบินภายในประเทศของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย รวมถึงสายการบินที่ให้บริการแบบเต็มรูปแบบต่างๆ เช่น (1) การบินไทย (2) สายการบินไทยสมายล์ และ (3) สายการบินบางกอกแอร์เวย์ส นอกจากนี้ ยังมีการแข่งขันกับสายการบินราคาประหยัดรายอื่นๆ อาทิ (1) นกแอร์ (2) ไทยไลอ้อนแอร์ และ (3) ไทยเวียดเจ็ทแอร์

8.2 กลยุทธ์ของบริษัท

เป้าหมายของเราคือเป็นผู้นำในธุรกิจสายการบินราคาประหยัดในทุกตลาดที่ให้บริการ โดยเสนอบริการเพื่อให้ผู้โดยสารได้รับคุณภาพและประสบการณ์การบินที่คุ้มค่าและได้มาตรฐานสากล นอกจากนี้ จุดมุ่งหมายของเราคือการเป็นผู้นำส่วนแบ่งการตลาดในทุกๆ เส้นทางบิน อีกทั้งสายการบินสนับสนุนการฟื้นฟูการท่องเที่ยวผ่านการสื่อสาร #เที่ยวช่วยไทย โดยกระตุ้นให้คนไทยเดินทางช่วยเศรษฐกิจไทยและใช้จ่ายในประเทศให้มากขึ้น เพื่อให้เกิดรายได้ที่หมุนเวียนจากข้อจำกัดการเดินทางระหว่างประเทศ สำหรับปี 2564 นั้น การท่องเที่ยวภายในประเทศถือเป็นหัวใจสำคัญในการกระตุ้นเศรษฐกิจและการกระจายรายได้ ก่อนจะเปิดรับนักท่องเที่ยวต่างชาติที่คาดว่าจะทยอยเข้ามาในช่วงปลายปี 2564 ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ไม่มีแผนรับมอบเครื่องบิน อีกทั้งวางแผนคืนเครื่องบินที่หมดอายุตามสัญญาเช่าและหมุนเวียนเครื่องบินในกลุ่มแอร์เอเชียส่งผลให้ ณ สิ้นปี มีฝูงบินจำนวน 54 ลำ การปรับลดขนาดฝูงบินเป็นไปตามคาดการณ์การท่องเที่ยวจากผลกระทบการแพร่ระบาดของ Covid-19 ซึ่งอาจจะใช้เวลาดำเนินการเพื่อให้สภาวะการท่องเที่ยวโดยรวมกลับมาปกติ ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้มีการปรับลดและ/หรือเพิ่มความถี่เที่ยวบิน ยกเลิกเส้นทางบินและ/หรือการจัดเส้นทางบินใหม่เพื่อให้สอดคล้องกับความต้องการเดินทางและออกโปรโมชั่นใหม่ๆ ให้สอดคล้องกับการกระตุ้นการท่องเที่ยวของภาครัฐ พร้อมเน้นย้ำความสำคัญกับการบริหารต้นทุนและค่าใช้จ่ายโดยการปรับลดต้นทุนและเลื่อนค่าใช้จ่ายที่ไม่จำเป็นออกไปก่อน สำหรับการขยายฐานปฏิบัติการบินที่ทำอากาศยานสุวรรณภูมิในปีที่แล้วนั้น นับเป็นอีกกลยุทธ์ที่เพิ่มโอกาสทางธุรกิจและเสริมสร้างความแข็งแกร่งของตลาดในประเทศ นอกจากนี้ยังเปิดโอกาสธุรกิจด้านโลจิสติกส์โดยเฉพาะในส่วนของการขนส่งสินค้าทางอากาศอีกด้วย ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มุ่งเน้นในการเพิ่มประสบการณ์การบินใหม่ๆ และมาตรการลดการสัมผัส โดยให้ผู้โดยสารเช็คอินด้วยตนเองผ่านทางเว็บไซต์ โมบายแอป หรือ ตู้เช็คอินอัตโนมัติ หรือหากจำเป็นต้องฝากสัมภาระใต้ท้องเครื่องสามารถเช็คอินแล้วนำ QR Code มาสแกนได้โดยไม่ต้องสัมผัสกับตู้เช็คอินอัตโนมัติ รวมถึงเพิ่มความสะอาดสุขสบายและปลอดภัยให้แก่ลูกค้าผ่านทางระบบจดจำใบหน้า

กล่าวโดยสรุป บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยึดมั่นกับแนวทางของการเป็นสายการบินราคาประหยัดที่มีการบริหารต้นทุนและการปฏิบัติงานอย่างมีประสิทธิภาพ โดยการขยายเครือข่ายและระบบการบริหารแบบสิ้นที่ส่งเสริมให้เกิดการประหยัดและการบริหารจัดการอย่างมีประสิทธิภาพเพื่อเตรียมพร้อมกับการแข่งขันในอนาคต

เอกสารแนบ 2
สรุปข้อมูลของ
บริษัท แอร์เอเชีย กรุ๊ป เบอร์ฮาด
และ AirAsia Aviation Limited

1. ข้อมูลเบื้องต้น

1.1 ข้อมูลทั่วไปของบริษัท

ชื่อบริษัท : บริษัท แอร์เอเชีย กรุ๊ป เบอร์ฮาด (“แอร์เอเชีย” or “AAGB”)
ที่ตั้งสำนักงานใหญ่ : RedQ, Jalan Pekeliling 5 Lapangan Terbang Antarabangsa Kuala Lumpur (KLIA2)
64000 KLIA, Selangor Darul Ehsan, Malaysia
โทรศัพท์ : (603) 8660 4333
โทรสาร : (603) 8660 7711
ประเภทธุรกิจ : บริษัทโฮลดิ้งที่ลงทุนในธุรกิจสายการบินราคาประหยัดหรือธุรกิจที่เกี่ยวข้องเนื่องกับการดำเนินงาน
ของสายการบิน
เลขทะเบียนบริษัท : 201701030323 (1244493-V)
เว็บไซต์ : www.airasia.com
ทุนจดทะเบียน : 8,462,769,799.83 ริงกิตมาเลเซีย
จำนวนหุ้นที่ชำระแล้ว : 3,427,838,663 หุ้น

1.2 ข้อมูลทั่วไปของบริษัทย่อย

ชื่อบริษัท : AirAsia Aviation Limited (“AAA”)
ที่ตั้งสำนักงานใหญ่ : Level 5(A), Main Office Tower, Financial Park Labuan Complex, Jalan Merdeka, 87000
Federal Territory of Labuan, Malaysia
ประเภทธุรกิจ : AAA เป็นบริษัทย่อยของ AirAsia Group Berhad (“AAGB”) ซึ่งประกอบธุรกิจลงทุนโดยการถือหุ้น
ในบริษัทอื่น (Holding Company) โดย AAA เป็นหนึ่งในบริษัทโฮลดิ้งของ AAGB ที่ถือหุ้นใน
บริษัทที่ดำเนินธุรกิจสายการบินภายใต้แบรนด์ “AirAsia” ในหลายประเทศ เช่น ญี่ปุ่น อินโดนีเซีย
ฟิลิปปินส์ อินเดีย รวมถึงถือหุ้นร้อยละ 45 ในไทยแอร์เอเชีย ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของบริษัทฯ ที่
ประกอบธุรกิจสายการบินแอร์เอเชียในประเทศไทย
กรรมการและผู้บริหาร : 1. นายทารุมาลิงแกม เอ/แอล คานากาลิงแกม
2. นายคามารุดิน บิน เมอรานัน
ทุนจดทะเบียน : 5,270,000 เหรียญดอลลาร์สหรัฐ

2. ข้อมูลการประกอบธุรกิจ

2.1 บริษัท แอร์เอเชีย กรุ๊ป เบอร์ฮาด

AirAsia Berhad ได้รับการจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ของ Bursa Malaysia Securities Berhad ในเดือนพฤศจิกายน 2547 และ บริษัท แอร์เอเชีย กรุ๊ป เบอร์ฮาด (AAGB) ได้เข้ามาแทนที่ AirAsia Berhad เมื่อวันที่ 16 เมษายน 2561 โดยถือเป็นการเสร็จสิ้นการปรับเปลี่ยนโครงสร้างภายในขององค์กร นับตั้งแต่ถูกเบิกรูปแบบสายการบินราคาประหยัดระยะสั้น (LCC) ในอาเซียนในปี 2544 แอร์เอเชียได้เติบโตจากสายการบินในประเทศในมาเลเซียมาเป็นสายการบินราคาประหยัดชั้นนำของเอเชียที่ให้บริการจุดหมายปลายทางกว่า 130 แห่งทั่วเอเชียแปซิฟิก ร่วมกับบริษัทในเครือในประเทศไทย อินโดนีเซีย ฟิลิปปินส์ อินเดีย และญี่ปุ่น แอร์เอเชียเป็นสายการบินต้นทุนต่ำที่ใหญ่ที่สุดในเอเชียโดยผู้โดยสาร แอร์เอเชียได้รับเลือกให้เป็นสายการบินราคาประหยัดที่ดีที่สุดในโลกโดย Skytrax เป็นเวลาเก้าปีติดต่อกันตั้งแต่ปี 2552 ถึง พ.ศ. 2560 และได้รับรางวัลสายการบินราคาประหยัดชั้นนำของโลกจากงาน World Travel Awards ประจำปีเป็นเวลาห้าปีติดต่อกันตั้งแต่ปี 2556 ถึง พ.ศ. 2560

แอร์เอเชียเป็นสายการบินต้นทุนต่ำชั้นนำที่เชื่อมโยงผู้คนและสถานที่ต่างๆ ใน 388 เส้นทาง โดย 104 เส้นทางจัดอยู่ในประเภทเส้นทางพิเศษ ในปี 2561 กลุ่มบริษัท ซึ่งรวมถึง บริษัท แอร์เอเชีย กรุ๊ป เบอร์ฮาด (รวมไปถึง AOCs – AirAsia Malaysia, AirAsia Indonesia, AirAsia Philippines), AirAsia Thailand, AirAsia India และ AirAsia Japan ได้ตอกย้ำความสำเร็จที่โดดเด่นสองประการ: บินกว่า 500 ล้านคนและเติบโตจาก จำนวน 2 ลำในปี 2544 ถึง 226 ลำ ณ สิ้นปี 2561

โมเดลธุรกิจทั้งหมดของกลุ่มบริษัทมุ่งเน้นไปที่ปรัชญาต้นทุนต่ำ ซึ่งกำหนดให้การดำเนินงานเป็นไปอย่างราบรื่น เรียบง่าย และมีประสิทธิภาพ มีการใช้กลยุทธ์สำคัญหลายประการต่อผลกระทบนี้ รวมถึง:

การใช้ประโยชน์เครื่องบิน

แอร์เอเชียมุ่งเน้นไปที่การใช้ประโยชน์เครื่องบินในความเร็วสูงและการตอบสนองของเที่ยวบิน ซึ่งทั้งสองอย่างนี้ช่วยเพิ่มความสะดวกให้กับลูกค้าและประหยัดต้นทุนมากขึ้น ด้วยเวลาตอบสนองที่ 25 นาที ซึ่งเร็วที่สุดในภูมิภาค

ค่าโดยสารต่ำ ไม่หุรหุรา

ซึ่งหมายความว่าไม่มีโมลัสสมประจำหรือห้องรับรองในสนามบินเพื่อแลกกับค่าโดยสารที่ถูกกว่า ผู้เข้าพักรสามารถเลือกชำระค่าอาหาร ของว่าง และเครื่องดื่มบนเครื่องบินได้

Point to Point Network

เที่ยวบินระยะสั้นทั้งหมดของแอร์เอเชีย (รัศมีการบินไม่เกินสี่ชั่วโมง) และเที่ยวบินระยะกลางถึงระยะไกลของ AirAsia X จะไม่หยุดพัก โดยไม่จำเป็นต้องใช้ทรัพยากรบุคคล โครงสร้างพื้นฐานทางกายภาพ และสิ่งอำนวยความสะดวกในสถานที่เปลี่ยนเครื่อง

นอกจากนี้ในเดือนธันวาคม พ.ศ. 2547 ได้มีการตัดสินใจเปลี่ยนฝูงบินโบอิง B737s ที่หมดอายุแล้วด้วยความจุที่สูงขึ้นแต่ประหยัดเชื้อเพลิงมากขึ้น เชื่อถือได้ และคุ้มค่ากว่าด้วยเครื่องบินแอร์บัส A320s ด้วยเหตุนี้ วันนี้ กลุ่มบริษัทจึงมีฝูงบิน A320 ที่ใหญ่ที่สุดและใหม่ล่าสุดในภูมิภาคนี้

โดยรวมแล้ว กลยุทธ์เหล่านี้ทำให้แอร์เอเชียเป็นสายการบินที่มีต้นทุนต่ำที่สุดในโลก โดยมีต้นทุนต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (กิโลเมตรที่นั่งว่าง) เท่ากับ 3.67 (เซนต์สสหรัฐ) ณ เดือนปี 2018 สิ่งนี้ทำได้โดยไม่กระทบต่อความปลอดภัย ลำดับความสำคัญสูงสุดคือการดำเนินการที่ปลอดภัย และแอร์เอเชียปฏิบัติตามเงื่อนไขสินทรัพย์โดยหน่วยงานกำกับดูแลใน

ทุกประเทศที่ดำเนินการ นอกจากนี้ กลุ่มบริษัทยังร่วมมือกับผู้ให้บริการบำรุงรักษาที่มีชื่อเสียงมากที่สุดเพื่อให้มั่นใจว่ากองเรืออยู่ในสภาพที่ดีที่สุดเสมอ

การใช้นวัตกรรมเทคโนโลยีมีบทบาทสำคัญในเรื่องความสำเร็จของแอร์เอเชีย โดยเริ่มจากการจองออนไลน์ เป็นสายการบินแรกในเอเชียที่ไม่มีตัวในเดือนมีนาคม 2545 ทำให้ผู้โดยสารสามารถชำระค่าจองด้วยบัตรเครดิตทางโทรศัพท์ ในช่วงหลายปีที่ผ่านมา บริษัทได้พัฒนาแพลตฟอร์มไอทีเพื่อเพิ่มความสะดวกในการทำธุรกรรมของลูกค้าและช่วยให้กลุ่มประหยัดมากขึ้น ในปี 2553 แอร์เอเชียได้เปิดตัวนวัตกรรมการจองไอทีล่าสุดในรูปแบบของ New Skies ซึ่งช่วยให้ลูกค้าสามารถจัดการการจองออนไลน์ได้ดียิ่งขึ้น ด้วยการถือกำเนิดของโซเชียลมีเดีย เครื่องมือต่างๆ เช่น Facebook, Twitter และ บล็อกได้กลายเป็นส่วนสำคัญของการริเริ่มด้านความสัมพันธ์กับลูกค้าของกลุ่ม อันที่จริงแล้ว แอร์เอเชียได้รับการยอมรับว่าเป็นสายการบินที่ได้รับความนิยมมากที่สุดในภูมิภาคบน Facebook ในแง่ของฐานแฟนคลับ

ปี 2562 แอร์เอเชียเริ่มดำเนินการอย่างเป็นทางการในเส้นทางการเปลี่ยนแปลงของ AirAsia 3.0 ผู้บริหารแพลตฟอร์มการเดินทางและการเงินที่ประกอบด้วยสามแกนหลัก - Teleport ซึ่งจัดการพื้นที่ขนส่งสินค้าบนเครื่องบินของแอร์เอเชียและสายการบินบุคคลที่สาม AirAsia.com แพลตฟอร์มการเดินทางและไลฟ์สไตล์ที่ครบครัน และ BigPay ผู้ให้บริการทางการเงินของบริษัท

การยึดมั่นในแนวทางปฏิบัติที่ดีที่สุดของกลุ่มได้รับการยอมรับจากรางวัลมากมายในช่วงหลายปีที่ผ่านมา ที่น่าสังเกตมากที่สุดคือแอร์เอเชียได้รับการโหวตให้เป็นสายการบินราคาประหยัดที่ดีที่สุดในโลกเป็นเวลาสิบเอ็ดปีติดต่อกันตั้งแต่ปี 2552 ถึง 2562 รางวัลนี้จาก Skytrax สะท้อนความคิดเห็นของผู้เดินทางประมาณ 20 ล้านคนทั่วโลกที่ได้รับการสำรวจโดยที่ปรึกษาด้านการบินในลอนดอน แอร์เอเชียรู้สึกภาคภูมิใจกับการรับรองดังกล่าว และมุ่งมั่นที่จะตอบสนองความคาดหวังของผู้โดยสารโดยลดต้นทุนอย่างต่อเนื่องในขณะที่ให้บริการและประสิทธิภาพในระดับสูงสุด

ข้อมูลการดำเนินงานของ บริษัท แอร์เอเชีย กรุ๊ป เบอร์ฮาด แสดงตามรายละเอียดด้านล่าง

	ปีสิ้นสุด ณ วันที่ 31 ธันวาคม			6 เดือนสิ้นสุด ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2564
	2561	2562	2563	
จำนวนผู้โดยสาร (ล้านคน)	44.44	51.56	13.31	1.74
ปริมาณที่นั่ง (ล้านที่นั่ง)	52.54	60.88	17.94	2.58
อัตราส่วนการขนส่งผู้โดยสาร (Load Factor) (ร้อยละ)	85	85	74	N/A
ปริมาณการขนส่งด้านผู้โดยสาร (RPK) (ล้านที่นั่ง – กม.)	55,962	63,382	14,268	1,663
ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ASK) (ล้านที่นั่ง – กม.)	66,261	74,642	19,121	2,478
อัตราการใช้เครื่องบินต่อลำ (ชั่วโมงปฏิบัติการบินต่อวัน)	13.3	13.0	9.6	N/A
ค่าโดยสารเฉลี่ย (ริงกิตมาเลเซีย)	173	178	175	N/A
รายได้ต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (RASK) (sen)	14.71	15.60	16.37	N/A
ต้นทุนต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (CASK) (sen) ^{1/}	14.80	15.02	39.75	N/A
ต้นทุนต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ไม่รวมน้ำมันเชื้อเพลิง) (sen) ^{1/}	8.90	9.39	29.48	N/A
รายได้ต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (RASK) (sen)	3.64	3.77	3.58	N/A
ต้นทุนต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (CASK) (USc) ^{1/}	3.67	3.62	9.44	N/A

	ปีสิ้นสุด ณ วันที่ 31 ธันวาคม			6 เดือนสิ้นสุด ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2564
	2561	2562	2563	
ต้นทุนต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ไม่รวมน้ำมันเชื้อเพลิง) (USc) ^{1/}	2.20	2.27	7.00	N/A
จำนวนขึ้นตอน	290,461	335,399	98,259	14,150
ระยะทางบินโดยเฉลี่ย (กิโลเมตร)	1,253	1,225	1,070	N/A
ขนาดฝูงบิน ณ สิ้นปี (กลุ่ม)	226	246	247	151
จำนวนพนักงาน ณ สิ้นปี (กลุ่ม)	18,122	21,059	18,848	N/A
เปอร์เซ็นต์รายได้ทางอินเทอร์เน็ต (%)	76	75	78	N/A
ค่าเฉลี่ยอัตราแลกเปลี่ยน RM – USD	4.04	4.14	4.21	4.11

หมายเหตุ: 1/ ยกเว้นของใช้ครั้งเดียวทิ้ง

2.2 AirAsia Aviation Limited

AAA ประกอบธุรกิจการลงทุนโดยถือหุ้นในบริษัทอื่น (Holding Company) AAA เป็นหนึ่งในบริษัทโฮลดิ้งของ AAGB ที่ถือหุ้นในบริษัทที่ดำเนินงานสายการบินภายใต้แบรนด์ "แอร์เอเชีย" ในหลายประเทศ เช่น ญี่ปุ่น อินโดนีเซีย ฟิลิปปินส์ อินเดีย รวมทั้งถือหุ้นร้อยละ 45.00 ในบริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด ("TAA") ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของแอร์เอเชียที่ดำเนินธุรกิจในประเทศไทย

2.3 โครงสร้างรายได้

	ปีสิ้นสุด ณ วันที่ 31 ธันวาคม			สำหรับเดือน สิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน
	2561	2562	2563	2564
	ล้านริงกิต มาเลเซีย	ล้านริงกิต มาเลเซีย	ล้านริงกิต มาเลเซีย	ล้านริงกิต มาเลเซีย
รายได้				
รายได้จากผู้โดยสาร				
- ขาที่นั่ง	7,656.78	9,179.44	2,225.68	302.00
- อื่นๆ ^{1/}	1,840.49	2,073.58	550.84	62.40
บริการขนส่งสินค้า	292.12	479.79	298.73	93.10
รายได้ดิจิทัล	-	-	-	182.80
รายได้ค่าเช่าปฏิบัติการอากาศยาน	848.90	127.59	55.97	28.50
รายได้รวม	10,638.30	11,860.40	3,131.21	668.80
รายได้ค่าเช่าปฏิบัติการอากาศยาน				
รายละเอียดของรายได้ตามสัญญาเช่าดำเนินงานมีดังนี้:				
บริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด	456.35	17.12	7.37	-
บริษัท แอร์เอเชีย เจแปน จำกัด	32.77	-	-	-
กิจการอื่น	359.78	110.47	48.56	-

	ปีสิ้นสุด ณ วันที่ 31 ธันวาคม			สำหรับเดือน สิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน
	2561	2562	2563	2564
	ล้านริงกิต มาเลเซีย	ล้านริงกิต มาเลเซีย	ล้านริงกิต มาเลเซีย	ล้านริงกิต มาเลเซีย
รวมรายได้ค่าเช่าปฏิบัติการอากาศยาน	848.90	127.59	55.93	-
รายได้แยกตามส่วนงานทางภูมิศาสตร์ที่รายงานมีดังนี้:				
มาเลเซีย	7,845.38	7,646.39	2,133.83	-
ฟิลิปปินส์	1,602.14	2,196.42	537.80	-
อินโดนีเซีย	1,190.77	2,017.59	459.59	-
รายได้รวม	10,638.30	11,860.40	3,131.21	-
รายได้อื่น				
กำไรจากการจำหน่ายที่ดิน อาคารและอุปกรณ์	298.82	101.54	184.14	39.70
กำไรจากการรับรู้หนี้ตามสัญญาเช่าการเงิน	-	22.46	-	-
กำไรจากการจำหน่ายเงินลงทุนในบริษัทย่อย	350.32	-	-	-
ค่าธรรมเนียมที่เรียกเก็บจากบริษัทร่วมที่ให้บริการขนส่งทาง อากาศเชิงพาณิชย์	74.29	73.58	29.81	-
ค่าธรรมเนียมที่เรียกเก็บจากบุคคลที่เกี่ยวข้องกันในการให้บริการ ขนส่งทางอากาศเชิงพาณิชย์	40.24	35.87	7.68	-
เงินปันผลรับจากบริษัทย่อย	-	-	-	-
เงินปันผลรับจากหลักทรัพย์เพื่อการลงทุน	3.08	6.33	5.03	-
รายได้ค่าเช่าเครื่องบินแบบใช้อากาศยานและตัวบุคคลากรต่างๆ	76.93	-	-	-
รายได้ที่ไม่เกี่ยวกับสายการบิน	35.12	200.46	103.19	-
อื่นๆ ^{2/}	314.50	208.58	141.72	34.20
รวมรายได้อื่น ๆ	1,193.28	648.83	471.56	73.90

ที่มา: www.airasia.com

หมายเหตุ:

1/ รายได้ผู้โดยสารอื่นๆ รวมถึงรายได้เสริม เช่น ค่าธรรมเนียมสัมภาระ ที่นั่งที่กำหนด ค่าธรรมเนียมอื่นๆ และการขายอาหารและสินค้าบนเครื่องบิน

2/ รายได้อื่น ("อื่นๆ") รวมถึงรายได้ค่านายหน้าและรายได้ค่าโฆษณา

3. หลักทรัพย์และผู้ถือหุ้น

3.1 รายชื่อผู้ถือหุ้น

บริษัท แอร์เอเชีย กรุ๊ป เบอร์ฮาด

ณ วันที่ 28 มิถุนายน 2564 การถือหุ้นโดยตรงและโดยอ้อมของผู้ถือหุ้นที่ถือหุ้นมากกว่า 5% ใน บริษัท แอร์เอเชีย กรุ๊ป เบอร์ฮาด ตามทะเบียนของผู้ถือหุ้นรายใหญ่นี้

ลำดับ	ชื่อ	ทางตรง		ทางอ้อม	
		จำนวนหุ้น	สัดส่วนการถือ หุ้น (ร้อยละ)	จำนวนหุ้น	สัดส่วนการถือ หุ้น (ร้อยละ)
1	Tune Live Sdn. Bhd. ("TLSB")	509,000,000 ^{1/}	13.06	-	-
2	Tune Air Sdn. Bhd. ("TASB")	516,485,082 ^{2/}	13.25	-	-
3	Positive Boom Limited ("PBL")	332,240,504 ^{3/}	8.53	-	-
4	นายแอนโทนี ฟรานซิส เพอร์นันเดส	1,600,000 ^{4/}	0.04	1,025,485,082 ^{6/}	26.31
5	นายคามารุดิน บิน เมอรานัน	2,000,000 ^{5/}	0.05		
6	Choi Chui Fei, Stanley	-	-	332,240,504 ^{7/}	8.53
7	Permodalan Nasional Berhad	258,776,900 ^{8/}	6.64	-	-
8	Urusharta Jamaah	139,445,770	3.58	-	-
9	Aimia	121,474,409	3.12	-	-
10	Calvin Lau Chuen Yien	100,000,000	2.57	-	-

ที่มา: บริษัทฯ

หมายเหตุ:

1/ Tune Live Sdn. Bhd. ภายใต้การถือหุ้นโดย RHB Capital Nominees (Tempatan) Sdn. Bhd. และ HSBC Nominees (Tempatan) Sdn. Bhd.

2/ Tune Air Sdn. Bhd. ภายใต้การถือหุ้นโดย HSBC Nominees (Tempatan) Sdn. Bhd.

3/ Positive Boom Limited ภายใต้การถือหุ้นในชื่อ Positive Boom Limited และโดย Kenanga Nominees (Asing) Sdn. Bhd.

4/ นายแอนโทนี ฟรานซิส เพอร์นันเดส ภายใต้การถือหุ้นโดย HSBC Nominees (Tempatan) Sdn. Bhd.

5/ นายคามารุดิน บิน เมอรานัน ภายใต้การถือหุ้นโดย HSBC Nominees (Tempatan) Sdn. Bhd.

6/ ถือโดยการตีความจากมาตรา 8 แห่งพระราชบัญญัติบริษัท 2016 ของประเทศมาเลเซีย ด้วยสัดส่วนการถือหุ้นมากกว่าร้อยละ 20 ใน Tune Live Sdn. Bhd. และ Tune Air Sdn. Bhd.

7/ ถือโดยการตีความจากมาตรา 8 แห่งพระราชบัญญัติบริษัท 2016 ของประเทศมาเลเซีย ด้วยสัดส่วนการถือหุ้นมากกว่าร้อยละ 20 ใน Positive Boom Limited

8/ ถือโดย Permodalan Nasional Berhad ผ่านกองทุนดังต่อไปนี้

- (i) Amanah Saham Bumiputera จำนวน 155,159,000 หุ้น
- (ii) Amanah Saham Bumiputera 2 จำนวน 30,500,000 หุ้น
- (iii) Amanah Saham Malaysia 2 – Wawasan จำนวน 20,000,000 หุ้น
- (iv) Amanah Saham Malaysia จำนวน 18,498,000 หุ้น
- (v) Amanah Saham Malaysia 3 จำนวน 14,639,100 หุ้น
- (vi) ASN Umbrella For ASN Equity 3 จำนวน 8,022,200 หุ้น
- (vii) Amanah Saham Nasional จำนวน 5,592,300 หุ้น
- (viii) ASN Ambang (Mixed Asset Balanced) 1 จำนวน 5,109,100 หุ้น
- (ix) ASN Equity 2 จำนวน 1,256,400 หุ้น

AirAsia Aviation Limited (บริษัทย่อย)

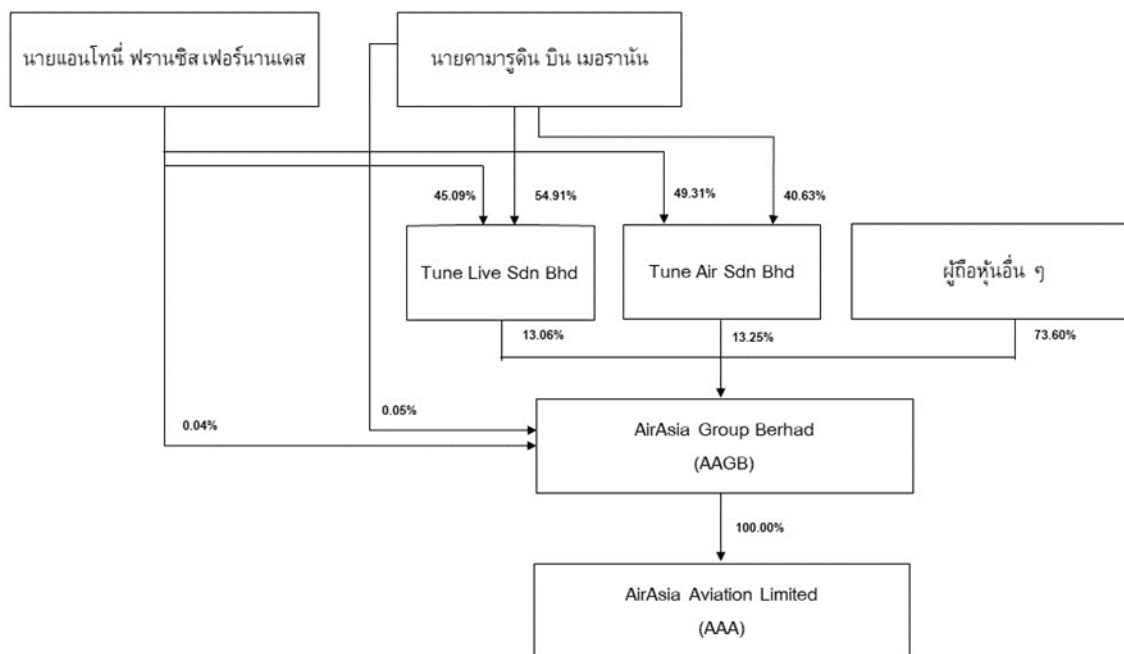
ณ วันที่ 29 ตุลาคม พ.ศ. 2564 AAA มีทุนจดทะเบียนและชำระแล้วจำนวน 5,270,000 เหรียญสหรัฐ หรือเท่ากับ ประมาณ 174.88 ล้านบาท (อ้างอิงตามธนาคารแห่งประเทศไทย อัตราแลกเปลี่ยนถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักระหว่างธนาคาร ณ วันที่ 29 ตุลาคม 2564 ซึ่งเท่ากับ 33.184 บาท ต่อ 1 เหรียญสหรัฐ) โดยรายชื่อกลุ่มผู้ถือหุ้น ที่ถือหุ้นสูงสุด 10 รายแรก ของ AAA มีดังนี้

เลขที่	ชื่อ	จำนวนหุ้น	สัดส่วนการถือหุ้น (ร้อยละ)
1	AirAsia Group Berhad	5,270,000	100.00

ที่มา: บริษัทฯ

3.2 โครงสร้างการถือหุ้นของบริษัท แอร์เอเชีย กรุ๊ป เบอร์ฮาด และ AirAsia Aviation Limited

โครงสร้างการถือหุ้นของบริษัท แอร์เอเชีย กรุ๊ป เบอร์ฮาด และ AirAsia Aviation Limited ณ วันที่ 28 มิถุนายน 2564 เป็นดังนี้



3.3 คณะกรรมการบริษัท

บริษัท เอแอร์เอเชีย กรุ๊ป เบอร์ฮาด

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 คณะกรรมการ บริษัท เอแอร์เอเชีย กรุ๊ป เบอร์ฮาด มีดังต่อไปนี้:

ชื่อ	ตำแหน่ง
1 นายคามารุดิน บิน เมอรานัน	ประธานกรรมการบริหาร
2 นายแอนโทนี ฟรานซิส เฟอร์นันเดส	กรรมการบริหาร
3 Dato'Abdul Aziz @ Abdul Aziz Bin ABU Bakar	กรรมการ
4 Dato'Mohamed Khadar Bin Merican	กรรมการอิสระ

ชื่อ	ตำแหน่ง
5 Dato'Fam Lee Ee	กรรมการอิสระ
6 Stuart L Dean	กรรมการอิสระ

ที่มา: www.airasia.com

AirAsia Aviation Limited

ณ วันที่ 6 กันยายน 2564 คณะกรรมการบริษัท AirAsia Aviation Limited มีดังต่อไปนี้:

ชื่อ	ตำแหน่ง
1 นายคามารุดิน บิน เมอรานัน	กรรมการ
2 นายทารุมาลิงแกม เอ/แอล คานากาลิงแกม	กรรมการ

ที่มา: บริษัทฯ

หมายเหตุ: กรรมการผู้มีอำนาจลงนามของ AAA ได้แก่ นายทารุมาลิงแกม เอ/แอล คานากาลิงแกม และนายคามารุดิน บิน เมอรานัน โดยกรรมการคนใดคนหนึ่งลงลายมือชื่อ

3.4 ทีมผู้บริหารระดับสูง

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 รายชื่อทีมผู้บริหารระดับสูงของ บริษัท เอแอร์เอเชีย กรุ๊ป เบอร์ฮาด มีดังนี้

ชื่อ	ตำแหน่ง	สัญชาติ
1 นายแอนโทนี ฟรานซิส เฟร์นันเดส	กรรมการบริหารและประธานเจ้าหน้าที่บริหาร	มาเลเซีย
2 นายคามารุดิน บิน เมอรานัน	ประธานกรรมการบริหาร	มาเลเซีย
3 Bo Lingam	ประธานสายการบิน	มาเลเซีย
4 Aireen Omar	ประธาน เอแอร์เอเชีย ดิจิทัล	มาเลเซีย
5 นางภัทรา บุศราวาศ์	ประธานเจ้าหน้าที่ฝ่ายการเงิน	ไทย
6 PK Medappa	ประธานเจ้าหน้าที่ฝ่ายบุคคลและวัฒนธรรม	อังกฤษ
7 Javed Malik	หัวหน้าเจ้าหน้าที่ปฏิบัติการ	อังกฤษ
8 Lye Kong Wei	หัวหน้า วิทยาศาสตร์ข้อมูล	สิงคโปร์
9 Hiew Leong Wai	หัวหน้าฝ่ายตรวจสอบภายใน	มาเลเซีย

ที่มา: www.airasia.com

4. สรุปงบการเงินของบริษัท เอแอร์เอเชีย กรุ๊ป เบอร์ฮาด

4.1 งบแสดงฐานะการเงินของบริษัท เอแอร์เอเชีย กรุ๊ป เบอร์ฮาด

(หน่วย: ล้านริงกิตมาเลเซีย)

งบแสดงฐานะการเงินรวม (AAGB)	ณ 31 ธันวาคม 2561	สัดส่วน (ร้อยละ)	ณ 31 ธันวาคม 2562	สัดส่วน (ร้อยละ)	ณ 31 ธันวาคม 2563	สัดส่วน (ร้อยละ)	ณ 30 มิถุนายน 2564	สัดส่วน (ร้อยละ)
สินทรัพย์								

งบแสดงฐานะการเงินรวม (AAGB)	ณ 31 ธันวาคม 2561	สัดส่วน (ร้อยละ)	ณ 31 ธันวาคม 2562	สัดส่วน (ร้อยละ)	ณ 31 ธันวาคม 2563	สัดส่วน (ร้อยละ)	ณ 30 มิถุนายน 2564	สัดส่วน (ร้อยละ)
สินทรัพย์หมุนเวียน								
สินค้าคงเหลือ	106.33	0.57	146.09	0.57	141.42	0.72	154.43	0.83
ลูกหนี้และการชำระเงินล่วงหน้า	1,394.97	7.52	1,133.01	4.43	903.29	4.59	872.06	4.67
ลูกหนี้สัญญาเช่าการเงิน	-	-	293.57	1.15	432.67	2.20	199.73	1.07
เงินฝากในการซื้อเครื่องบิน	398.22	2.15	344.04	1.34	-	-	-	-
สินทรัพย์ตราสารอนุพันธ์	267.31	1.44	230.48	0.90	77.81	0.40	-	-
ลูกหนี้ค้างชำระจากบริษัทร่วม	404.14	2.18	432.71	1.69	360.39	1.83	519.81	2.78
ลูกหนี้ค้างชำระจากกิจการที่เกี่ยวข้องกัน	124.28	0.67	107.20	0.42	107.05	0.54	70.34	0.38
ขอคืนภาษีได้	13.58	0.07	17.17	0.07	3.44	0.02	4.06	0.02
เงินฝาก เงินสดและธนาคารและยอด คงเหลือ	3,326.92	17.94	2,588.10	10.11	533.28	2.71	235.61	1.26
ลูกหนี้ค้างชำระจากการร่วมทุน	6.79	0.04	-	-	-	-	-	-
สินทรัพย์จัดประเภทที่ถือไว้เพื่อขาย	2,775.32	14.96	-	-	-	-	-	-
รวมสินทรัพย์หมุนเวียน	8,817.85	47.54	5,292.36	20.68	2,559.34	13.02	2,056.05	11.01
สินทรัพย์หมุนเวียน								
ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์	2,851.92	15.37	1,201.58	4.69	1,085.64	5.52	948.51	5.08
สินทรัพย์สิทธิการใช้	-	-	11,215.95	43.82	9,444.95	48.03	9,047.80	48.46
ลูกหนี้สัญญาเช่าการเงิน	-	-	927.43	3.62	505.50	2.57	417.19	2.23
ลงทุนในกิจการร่วมค้า	583.85	3.15	-	-	1.33	0.01	1.25	0.01
ลงทุนในบริษัทร่วม	282.74	1.52	703.33	2.75	482.75	2.46	457.73	2.45
หลักทรัพย์เพื่อการลงทุน	477.86	2.58	603.22	2.36	472.72	2.40	478.81	2.56
สินทรัพย์ไม่มีตัวตน	615.41	3.32	635.02	2.48	640.55	3.26	642.27	3.44
สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี	891.45	4.81	1,130.83	4.42	774.16	3.94	764.06	4.09
ลูกหนี้และการชำระเงินล่วงหน้า	3,067.58	16.54	3,423.98	13.38	3,106.94	15.80	3,249.04	17.40
เงินฝากในการซื้อเครื่องบิน	578.00	3.12	252.29	0.99	590.18	3.00	606.84	3.25
สินทรัพย์ตราสารอนุพันธ์	383.11	2.07	208.73	0.82	-	-	-	-
รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน	9,731.92	52.46	20,302.36	79.32	17,104.72	86.98	16,613.47	88.99
รวมสินทรัพย์	18,549.77	100.00	25,594.72	100.00	19,664.06	100.00	18,669.52	100.00
หนี้สิน								
หนี้สินหมุนเวียน								
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	2,326.00	12.54	2,175.15	8.50	2,307.13	11.73	2,436.59	13.05
ข้อกำหนดและหนี้สินในการซ่อมบำรุง อากาศยาน	522.07	2.81	572.31	2.24	711.76	3.62	818.13	4.38
ขายล่วงหน้า	1,128.45	6.08	1,182.16	4.62	933.38	4.75	922.25	4.94

งบแสดงฐานะการเงินรวม (AAGB)	ณ 31 ธันวาคม 2561	สัดส่วน (ร้อยละ)	ณ 31 ธันวาคม 2562	สัดส่วน (ร้อยละ)	ณ 31 ธันวาคม 2563	สัดส่วน (ร้อยละ)	ณ 30 มิถุนายน 2564	สัดส่วน (ร้อยละ)
จำนวนเงินค้างชำระแก่กิจการร่วม	32.23	0.17	151.81	0.59	35.91	0.18	41.01	0.22
จำนวนเงินค้างชำระกับกิจการที่เกี่ยวข้อง กัน	103.08	0.56	260.35	1.02	49.92	0.25	21.40	0.11
เงินกู้ยืม	423.16	2.28	342.15	1.34	1,016.31	5.17	792.86	4.25
หนี้สินตามสัญญาเช่า	-	-	2,271.66	8.88	3,247.14	16.51	4,372.69	23.42
เจ้าหนี้ภาษี	4.74	0.03	52.90	0.21	25.63	0.13	25.21	0.14
หนี้สินตราสารอนุพันธ์	465.28	2.51	126.98	0.50	134.66	0.68	-	-
จำนวนเงินค้างชำระจากการร่วมทุน	11.03	0.06	-	-	-	-	-	-
หนี้สินที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับสินทรัพย์ที่ ถือไว้เพื่อขาย	1,834.33	9.89	-	-	-	-	-	-
รวมหนี้สินหมุนเวียน	6,850.36	36.93	7,135.47	27.88	8,461.83	43.03	9,430.14	50.51
หนี้สินไม่หมุนเวียน								
เจ้าหนี้อื่น	396.95	2.14	320.46	1.25	273.46	1.39	292.42	1.57
ข้อกำหนดและหนี้สินในการซ่อมบำรุง อากาศยาน	3,960.73	21.35	4,720.62	18.44	4,857.29	24.70	4,935.97	26.44
หนี้สินภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี	59.91	0.32	84.28	0.33	18.13	0.09	18.13	0.10
เงินกู้ยืม	781.97	4.22	86.71	0.34	272.56	1.39	321.03	1.72
หนี้สินตามสัญญาเช่า	-	-	10,188.14	39.81	9,188.10	46.73	8,551.71	45.81
หนี้สินตราสารอนุพันธ์	199.33	1.07	73.35	0.29	64.82	0.33	47.66	0.26
สำรองเงินบำนาญ	69.83	0.38	74.95	0.29	97.67	0.50	95.29	0.51
จำนวนเงินค้างชำระแก่กิจการร่วม	45.44	0.24	-	-	-	-	-	-
รวมหนี้สินไม่หมุนเวียน	5,514.15	29.73	15,548.51	60.75	14,772.02	75.12	14,262.22	76.39
รวมหนี้สิน	12,364.51	66.66	22,683.98	88.63	23,233.85	118.15	23,692.36	126.90
ส่วนของผู้ถือหุ้น								
ทุนจดทะเบียน	8,023.27	43.25	8,023.27	31.35	8,023.27	40.80	8,462.77	45.33
การขาดดุลการควบรวมกิจการ	(5,507.59)	(29.69)	(5,507.59)	(21.52)	(5,507.59)	(28.01)	(5,507.59)	(29.50)
ทุนสำรองเงินตราต่างประเทศ	178.52	0.96	171.14	0.67	(57.38)	(0.29)	(304.78)	(1.63)
กำไร (ขาดทุน) สะสม	5,541.71	29.87	1,664.45	6.50	(3,447.22)	(17.53)	(4,909.11)	(26.29)
เงินสำรองอื่น	(451.45)	(2.43)	147.07	0.57	(225.37)	(1.15)	(70.18)	(0.38)
รวมส่วนของผู้ถือหุ้น	7,784.45	41.97	4,498.33	17.58	(1,214.29)	(6.18)	(2,328.89)	(12.47)
ส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุม	(1,599.19)	(8.62)	(1,587.59)	(6.20)	(2,355.51)	(11.98)	(2,693.95)	(14.43)
รวมส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นสามัญของ บริษัท	6,185.27	33.34	2,910.74	11.37	(3,569.79)	(18.15)	(5,022.84)	(26.90)
รวมหนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น	18,549.77	100.00	25,594.72	100.00	19,664.06	100.00	18,669.52	100.00

ที่มา: www.airasia.com

หมายเหตุ: อัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ ณ วันที่ 29 ตุลาคม 2564 มีอัตราขายตัวเฉลี่ยที่ 1.00 ริงกิตมาเลเซีย เท่ากับ 8.1167 บาท โดยอ้างอิงจากธนาคารแห่งประเทศไทย

4.2 งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จของบริษัท เอแอร์เอเชีย กรุ๊ป เบอร์ฮาด

(หน่วย: ล้านริงกิตมาเลเซีย)

งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวม (AAGB)	งวด 12 เดือน สิ้นสุด ณ 31 ธันวาคม 2561	สัดส่วน (ร้อยละ)	งวด 12 เดือน สิ้นสุด ณ 31 ธันวาคม 2562	สัดส่วน (ร้อยละ)	งวด 12 เดือน สิ้นสุด ณ 31 ธันวาคม 2563	สัดส่วน (ร้อยละ)	งวด 6 เดือน สิ้นสุด ณ 30 มิถุนายน 2564	สัดส่วน (ร้อยละ)
กำไรหรือขาดทุน:								
รายได้จากการขายและบริการ	10,638.30	89.91	11,860.40	94.81	3,131.21	86.91	392.87	84.17
รายได้อื่น	1,193.28	10.09	648.83	5.19	471.56	13.09	73.88	15.83
รวมรายได้	11,831.57	100.00	12,509.23	100.00	3,602.77	100.00	466.75	100.00
ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน:								
- ค่าใช้จ่ายพนักงาน	(1,669.92)	(14.11)	(1,876.20)	(15.00)	(1,166.18)	(32.37)	(295.52)	(63.32)
- ค่าเสื่อมราคาของที่ดิน อาคารและอุปกรณ์	(584.75)	(4.94)	(221.50)	(1.77)	(150.92)	(4.19)	-	-
- ค่าเสื่อมราคาของสินทรัพย์สิทธิการใช้	-	-	(1,241.75)	(9.93)	(1,922.08)	(53.35)	-	-
- ค่าน้ำมันเครื่องบิน	(3,908.42)	(33.03)	(4,204.77)	(33.61)	(1,962.68)	(54.48)	(143.24)	(30.69)
- การบำรุงรักษาและยกเครื่อง	(938.37)	(7.93)	(1,331.26)	(10.64)	(533.75)	(14.81)	(107.12)	(22.95)
- ค่าธรรมเนียมผู้ใช้	(1,491.53)	(12.61)	(1,758.69)	(14.06)	(703.57)	(19.53)	(95.73)	(20.51)
- ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานอื่นๆ	(863.98)	(7.30)	(1,150.49)	(9.20)	(2,585.86)	(71.77)	(77.51)	(16.61)
- ค่าเข้าปฏิบัติการอากาศยาน	(1,155.68)	(9.77)	-	-	-	-	-	-
ส่วนแบ่งผลลัพธ์ของผู้ร่วมงาน	-	-	-	-	-	-	(25.95)	(5.56)
EBITDA ของธุรกิจการบิน	1,218.94	10.30	724.58	5.79	(5,422.25)	(150.50)	(308.49)	(66.09)
EBITDA ดิจิทัล								
- เทเลพอร์ต (โลจิสติกส์)	-	-	-	-	-	-	(5.36)	(1.15)
- แอร์เอเชีย ซูเปอร์แอป	-	-	-	-	-	-	(63.91)	(13.69)
- BigPay กรุ๊ป	-	-	-	-	-	-	(38.69)	(8.29)
- หน่วยงานดิจิทัลอื่นๆ	-	-	-	-	-	-	(8.75)	(1.88)
ส่วนแบ่งผลการร่วมทุน/การร่วมค้า	-	-	-	-	-	-	0.83	0.18
กำไร (ขาดทุน) จากการดำเนินงาน	1,218.94	10.30	724.58	5.79	(5,422.25)	(150.50)	(424.38)	(90.92)
ค่าเสื่อมราคาของที่ดิน อาคารและอุปกรณ์	-	-	-	-	-	-	(68.87)	(14.76)
ค่าเสื่อมราคาของสินทรัพย์สิทธิการใช้	-	-	-	-	-	-	(832.69)	(178.40)
ต้นทุนทางการเงิน - หนี้สินตามสัญญาเช่า	-	-	-	-	-	-	(227.91)	(48.83)

งบกำไรขาดทุน เบ็ดเสร็จรวม (AAGB)	งวด 12 เดือน สิ้นสุด ณ 31 ธันวาคม 2561	สัดส่วน (ร้อยละ)	งวด 12 เดือน สิ้นสุด ณ 31 ธันวาคม 2562	สัดส่วน (ร้อยละ)	งวด 12 เดือน สิ้นสุด ณ 31 ธันวาคม 2563	สัดส่วน (ร้อยละ)	งวด 6 เดือน สิ้นสุด ณ 30 มิถุนายน 2564	สัดส่วน (ร้อยละ)
รายได้ทางการเงิน	63.33	0.54	119.99	0.96	115.94	3.22	12.96	2.78
ต้นทุนทางการเงิน	(474.76)	(4.01)	(775.73)	(6.20)	(713.65)	(19.81)	(70.29)	(15.06)
กำไร (ขาดทุน) จากการดำเนินงาน สุทธิ	807.51	6.83	68.83	0.55	(6,019.96)	(167.09)	(1,611.19)	(345.19)
กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยน/(ขาดทุน)	126.83	1.07	105.97	0.85	444.76	12.35	(97.84)	(20.96)
ขาดทุนจากมูลค่ายุติธรรมสุทธิของตรา สารอนุพันธ์	(200.17)	(1.69)	(247.59)	(1.98)	(141.95)	(3.94)	16.51	3.54
กำไรจากการจำหน่ายเงินลงทุนในบริษัท ร่วม	181.91	1.54	-	-	152.91	4.24	-	-
มูลค่ายุติธรรมของส่วนได้เสียสะสมใน บริษัทร่วมเดิม	-	-	-	-	76.46	2.12	-	-
การด้อยค่าของเงินลงทุนในการร่วมค้า	(5.60)	(0.05)	-	-	(0.69)	(0.02)	-	-
การด้อยค่าของเงินลงทุนอื่น	(5.44)	(0.05)	-	-	-	-	-	-
กำไรจากการวัดมูลค่าจากส่วนได้เสีย สะสมในบริษัทย่อยเดิม	534.71	4.52	-	-	-	-	-	-
ส่วนแบ่งผลการร่วมทุน	11.08	0.09	-	-	-	-	-	-
ส่วนแบ่งผลลัพธ์ของกิจการร่วม	(115.61)	(0.98)	(448.87)	(3.59)	(62.82)	(1.74)	-	-
(ขาดทุน)/กำไรก่อนหักภาษียกมา	1,335.23	11.29	(521.66)	(4.17)	(5,551.30)	(154.08)	(1,692.52)	(362.62)
การเก็บภาษี								
- ภาษีปัจจุบัน	(38.97)	(0.33)	(34.82)	(0.28)	(17.80)	(0.49)	(3.27)	(0.70)
- ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี	399.13	3.37	273.25	2.18	(318.83)	(8.85)	-	-
กำไร (ขาดทุน) สุทธิสำหรับปีงบ การเงิน	1,695.39	14.33	(283.22)	(2.26)	(5,887.93)	(163.43)	(1,695.79)	(363.32)
กำไร (ขาดทุน) สุทธิสำหรับปีงบ การเงินที่เป็นส่วนของ:								
- เจ้าของบริษัท	1,967.01	16.63	(315.81)	(2.52)	(5,111.67)	(141.88)	(1,347.48)	(288.70)
- ส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุม	(271.61)	(2.30)	32.58	0.26	(776.26)	(21.55)	(348.31)	(74.62)

ที่มา: www.airasia.com

หมายเหตุ: อัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ ณ วันที่ 29 ตุลาคม 2564 มีอัตราขายตัวเฉลี่ยที่ 1.00 ริงกิตมาเลเซีย เท่ากับ 8.1167 บาท โดย
อ้างอิงจากธนาคารแห่งประเทศไทย

4.3 งบกระแสเงินสดของบริษัท เอแอร์เอเชีย กรุ๊ป เบอร์ฮาด

(หน่วย: ล้านริงกิตมาเลเซีย)

งบกระแสเงินสดรวม (AAGB)	งวด 12 เดือน สิ้นสุด ณ 31 ธันวาคม 2561	งวด 12 เดือน สิ้นสุด ณ 31 ธันวาคม 2562	งวด 12 เดือน สิ้นสุด ณ 31 ธันวาคม 2563	งวด 6 เดือน สิ้นสุด ณ 30 มิถุนายน 2564
เงินสดสุทธิ (ใช้ไปใน)/ได้มาจากกิจกรรมดำเนินงาน	353.08	2,522.82	(2,168.25)	(450.25)
เงินสดสุทธิจากกิจกรรมลงทุน	9,049.30	4,721.85	489.32	81.73
เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงิน	(8,086.67)	(8,086.91)	(412.48)	68.42
สุทธิ (ลดลง) เพิ่มขึ้นสำหรับปีงบการเงิน	1,315.72	(842.25)	(2,091.42)	(300.10)
ความแตกต่างในการแปลสกุลเงิน	109.72	41.51	65.04	533.28
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดต้นปีงบประมาณ	1,867.58	3,293.01	2,492.28	2.44
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ สิ้นปีบัญชี	3,293.01	2,492.28	465.90	235.61

ที่มา: www.airasia.com

หมายเหตุ: อัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ ณ วันที่ 29 ตุลาคม 2564 มีอัตราขายตัวเฉลี่ยที่ 1.00 ริงกิตมาเลเซีย เท่ากับ 8.1167 บาท โดยอ้างอิงจากธนาคารแห่งประเทศไทย

4.4 อัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญของบริษัท เอแอร์เอเชีย กรุ๊ป เบอร์ฮาด

		ปี 2561	ปี 2562	ปี 2563	ไตรมาส 2 ปี 2564
อัตราส่วนสภาพคล่อง (Liquidity Ratio)					
อัตราส่วนสภาพคล่อง	เท่า	1.3	0.7	0.3	0.2
อัตราส่วนสภาพคล่องหมุนเร็ว	เท่า	1.3	0.7	0.3	0.2
อัตราส่วนสภาพคล่องกระแสเงินสด	เท่า	0.1	0.4	-0.3	N/A
อัตราส่วนหมุนเวียนลูกหนี้การค้า	เท่า	8.5	9.9	3.5	N/A
ระยะเวลาเก็บหนี้เฉลี่ย	วัน	43.0	36.9	103.1	N/A
อัตราส่วนแสดงความสามารถในการทำกำไร (Profitability Ratio)					
อัตรากำไร (ขาดทุน) จากการดำเนินงาน	ร้อยละ	6.8	0.6	(167.1)	(345.2)
อัตรากำไร (ขาดทุน) สุทธิ	ร้อยละ	14.3	(2.3)	(163.4)	(363.3)
อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น	ร้อยละ	21.8	(6.3)	N/A	N/A
อัตราส่วนแสดงประสิทธิภาพในการดำเนินงาน (Efficiency Ratio)					
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์	ร้อยละ	9.1	(1.1)	(29.9)	N/A
อัตราส่วนวิเคราะห์นโยบายทางการเงิน (Financial Policy Ratio)					
อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น	เท่า	1.6	5.0	(19.1)	(10.2)

5. สรุปผลการดำเนินงานและการดำเนินงานของ บริษัท เอแอร์เอเชีย กรุ๊ป เบอร์ฮาด

5.1 งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ

ปี 2561

จากผลการดำเนินงานของปี 2561 บริษัท มีรายได้รวมจำนวน 11,831.57 ล้านริงกิตมาเลเซีย แบ่งเป็นรายได้จากการขายและบริการ 10,638.30 ล้านริงกิตมาเลเซีย และรายได้อื่นอีก 1,193.28 ล้านริงกิตมาเลเซีย รายได้รวมเพิ่มขึ้นจากปี 2560 จำนวน 1,322.55 ล้านริงกิตมาเลเซีย หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 12.58 จากการเพิ่มขึ้นของรายได้

โดยค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานปี 2561 มีจำนวน 10,612.64 ล้านบาทเพิ่มขึ้นจากปี 2560 จำนวน 2,264.39 ล้านบาทหรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 27.12

กำไรสุทธิสำหรับปี 2561 เป็นจำนวน 1,695.39 ล้านบาทเพิ่มขึ้นจากปี 2560 จำนวน 124.02 ล้านบาทหรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 7.89

ปี 2562

จากผลการดำเนินงานของปี 2562 บริษัท มีรายได้รวมจำนวน 12,509.23 ล้านบาทแบ่งเป็นรายได้จากการขายและบริการ 11,860.40 ล้านบาทและรายได้ดอกเบี้ยอื่นอีก 648.83 ล้านบาทรายได้รวมเพิ่มขึ้นจากปี 2561 จำนวน 677.66 ล้านบาทหรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 5.73 จากการเพิ่มขึ้นของรายได้

โดยค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานปี 2562 มีจำนวน 11,784.65 ล้านบาทเพิ่มขึ้นจากปี 2561 จำนวน 1,172.02 ล้านบาทหรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 11.04

ขาดทุนสุทธิสำหรับปี 2562 เป็นจำนวน 283.22 ล้านบาทลดลงจากปี 2561 จำนวน 1,978.62 ล้านบาทหรือลดลงร้อยละ 116.71

ปี 2563

จากผลการดำเนินงานของปี 2563 บริษัท มีรายได้รวมจำนวน 3,602.77 ล้านบาทแบ่งเป็นรายได้จากการขายและบริการ 3,131.21 ล้านบาทและรายได้ดอกเบี้ยอื่นอีก 471.56 ล้านบาทรายได้รวมลดลงจากปี 2562 จำนวน 8,906.46 ล้านบาทหรือลดลงร้อยละ 71.20

โดยค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานปี 2563 มีจำนวน 9,025.03 ล้านบาทลดลงจากปี 2562 จำนวน 2,759.62 ล้านบาทหรือลดลงร้อยละ 23.42

ขาดทุนสุทธิสำหรับปี 2563 เป็นจำนวน 5,887.93 ล้านบาทลดลงจากปี 2562 จำนวน 5,604.71 ล้านบาทหรือลดลงร้อยละ 1,978.90

ไตรมาสที่ 2 ปี 2564

จากผลการดำเนินงานใน 6 เดือนแรกของปี 2564 บริษัท มีรายได้รวมจำนวน 466.75 ล้านบาทแบ่งเป็นรายได้จากการขายและบริการ 392.87 ล้านบาทและรายได้ดอกเบี้ยอื่นอีก 73.88 ล้านบาทรายได้รวมลดลงจาก 6 เดือนแรกของปี 2563 จำนวน 1,857.74 ล้านบาทหรือลดลงร้อยละ 79.92 สาเหตุหลักมาจากการลดลงของรายได้จากการขายและบริการ

โดยค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานใน 6 เดือนแรกของปี 2564 มีจำนวน 891.13 ล้านบาทลดลงจาก 6 เดือนแรกของปี 2563 จำนวน 2,116.58 ล้านบาทหรือลดลงร้อยละ 79.92 สาเหตุมาจากการลดลงของค่าใช้จ่ายให้ทุกรายการ

ขาดทุนสุทธิสำหรับ 6 เดือนแรกของปี 2564 เป็นจำนวน 1,695.79 ล้านบาทลดลงจาก 6 เดือนแรกของปี 2563 จำนวน 417.01 ล้านบาทหรือลดลงร้อยละ 19.74

5.2 งบแสดงฐานะการเงิน

5.2.1 สินทรัพย์

ปี 2561

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 บริษัท มีสินทรัพย์รวมจำนวน 18,549.77 ล้านบาท ริงกิตมาเลเซีย ลดลงจำนวน 3,124.31 ล้านบาท ริงกิตมาเลเซีย หรือลดลงร้อยละ 14.41 จาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 โดยมีสาเหตุหลักจากการลดลงของที่ดิน อาคารและอุปกรณ์

ปี 2562

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 บริษัท มีสินทรัพย์รวมจำนวน 25,594.72 ล้านบาท ริงกิตมาเลเซีย เพิ่มขึ้นจำนวน 7,044.95 ล้านบาท ริงกิตมาเลเซีย หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 37.98 จาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 โดยมีสาเหตุหลักจากการเพิ่มขึ้นของสินทรัพย์สิทธิการใช้และลูกหนี้สัญญาเช่าการเงิน

ปี 2563

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 บริษัท มีสินทรัพย์รวมจำนวน 19,664.06 ล้านบาท ริงกิตมาเลเซีย ลดลงจำนวน 5,930.66 ล้านบาท ริงกิตมาเลเซีย หรือลดลงร้อยละ 23.17 จาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 โดยมีสาเหตุหลักจากการลดลงของเงินฝาก เงินสด ยอดคงเหลือในธนาคาร และสินทรัพย์สิทธิการใช้

ไตรมาสที่ 2 ปี 2564

ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2564 บริษัท มีสินทรัพย์รวมจำนวน 18,669.52 ล้านบาท ริงกิตมาเลเซีย ลดลงจำนวน 944.54 ล้านบาท ริงกิตมาเลเซีย หรือลดลงร้อยละ 5.06 จาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 โดยมีสาเหตุหลักจากการลดลงของเงินฝาก เงินสด ยอดคงเหลือในธนาคาร และสินทรัพย์สิทธิการใช้

5.2.2 **หนี้สิน**

ปี 2561

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 บริษัท มีหนี้สินรวม 12,364.51 ล้านบาท ริงกิตมาเลเซีย ลดลงจำนวน 2,599.49 ล้านบาท ริงกิตมาเลเซีย หรือลดลงร้อยละ 17.37 ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 โดยมีสาเหตุหลักจากการลดลงของเงินกู้ยืมระยะยาว

ปี 2562

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 บริษัท มีหนี้สินรวม 22,683.98 ล้านบาท ริงกิตมาเลเซีย เพิ่มขึ้นจำนวน 10,319.47 ล้านบาท ริงกิตมาเลเซีย หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 83.46 จาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 โดยมีสาเหตุหลักจากการเพิ่มขึ้นของหนี้สินตามสัญญาเช่า

ปี 2563

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 บริษัท มีหนี้สินรวม 23,233.85 ล้านบาท ริงกิตมาเลเซีย เพิ่มขึ้นจำนวน 549.87 ล้านบาท ริงกิตมาเลเซีย หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 2.42 จาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562

ไตรมาสที่ 2 ปี 2564

ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2564 บริษัท มีหนี้สินรวม 23,692.36 ล้านบาท ริงกิตมาเลเซีย เพิ่มขึ้นจำนวน 458.51 ล้านบาท ริงกิตมาเลเซีย หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 1.97 จาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 โดยมีสาเหตุหลักจากการเพิ่มขึ้นของหนี้สินตามสัญญาเช่า

5.2.3 **ส่วนของผู้ถือหุ้น**

ปี 2561

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 บริษัท มีส่วนของผู้ถือหุ้นจำนวน 6,185.27 ล้านบาทโดยส่วนของผู้ถือหุ้นประกอบด้วยทุนจดทะเบียนที่ชำระแล้วและกำไรสะสม

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 บริษัท มีส่วนของผู้ถือหุ้นลดลงจากสิ้นปี 2560 จำนวน 524.82 ล้านบาทโดยส่วนของผู้ถือหุ้นลดลงร้อยละ 7.82

ปี 2562

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 บริษัท มีส่วนของผู้ถือหุ้นจำนวน 2,910.74 ล้านบาทโดยส่วนของผู้ถือหุ้นประกอบด้วยทุนจดทะเบียนที่ชำระแล้วและกำไรสะสม

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 บริษัท มีส่วนของผู้ถือหุ้นลดลงจากสิ้นปี 2561 จำนวน 3,274.53 ล้านบาทโดยส่วนของผู้ถือหุ้นลดลงร้อยละ 52.94 ลดลงเนื่องจากมีผลขาดทุนจากการดำเนินงานระหว่างปี

ปี 2563

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 บริษัท มีส่วนของผู้ถือหุ้นจำนวน (3,569.79) ล้านบาทโดยส่วนของผู้ถือหุ้นประกอบด้วยทุนจดทะเบียนที่ชำระแล้วและกำไรสะสม

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 บริษัท มีส่วนของผู้ถือหุ้นลดลง 6,480.53 ล้านบาทโดยส่วนของผู้ถือหุ้นลดลงเนื่องจากมีผลขาดทุนจากการดำเนินงานระหว่างปี

ไตรมาสที่ 2 ปี 2564

ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2564 บริษัท มีส่วนของผู้ถือหุ้นจำนวน (5,022.84) ล้านบาทโดยส่วนของผู้ถือหุ้นประกอบด้วยทุนจดทะเบียนที่ชำระแล้วและกำไรสะสม

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 บริษัท มีส่วนของผู้ถือหุ้นลดลง 1,453.05 ล้านบาทโดยส่วนของผู้ถือหุ้นลดลงเนื่องจากมีผลขาดทุนจากการดำเนินงานระหว่างปี

5.3 อัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญ

ปี 2561

ในปี 2561 บริษัท มีอัตราส่วนสภาพคล่องมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 1.3 เท่า โดยอัตราส่วนสภาพคล่องหมุนเร็วมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 1.3 เท่า อัตรากำไร (ขาดทุน) จากการดำเนินงานมีค่าเฉลี่ยเท่ากับร้อยละ 6.8 อัตรากำไร (ขาดทุน) สุทธิค่าเฉลี่ยเท่ากับร้อยละ 14.3 และอัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้นค่าเฉลี่ยเท่ากับร้อยละ 1.6

ปี 2562

ในปี 2562 บริษัท มีอัตราส่วนสภาพคล่องมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 0.7 เท่า ลดลง 0.6 เท่าจากปี 2561 โดยอัตราส่วนสภาพคล่องหมุนเร็วมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 0.7 เท่า เพิ่มขึ้น 0.6 เท่าจากปี 2561 อัตรากำไร (ขาดทุน) จากการดำเนินงานมีค่าเฉลี่ยเท่ากับร้อยละ 0.6 ลดลงร้อยละ 6.2 จากปี 2561 อัตรากำไร (ขาดทุน) สุทธิค่าเฉลี่ยเท่ากับร้อยละ (2.3) ลดลงร้อยละ 16.6 จากปี 2561 และอัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้นค่าเฉลี่ยเท่ากับร้อยละ 5.0 เพิ่มขึ้นร้อยละ 3.4 จากปี 2561

ปี 2563

ในปี 2563 บริษัท มีอัตราส่วนสภาพคล่องมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 0.3 เท่า ลดลง 0.4 เท่าจากปี 2562 โดยอัตราส่วนสภาพคล่องหมุนเร็วมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 0.3 เท่า ลดลง 0.4 เท่าจากปี 2562 อัตรากำไร (ขาดทุน) จากการดำเนินงานมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ

ร้อยละ (167.1) ลดลงร้อยละ 167.7 จากปี 2562 อัตรากำไร (ขาดทุน) สุทธิค่าเฉลี่ยเท่ากับร้อยละ (163.4) ลดลงร้อยละ 161.1 จากปี 2562 และอัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้นค่าเฉลี่ยเท่ากับร้อยละ (19.1) เพิ่มขึ้นร้อยละ 24.1 จากปี 2562

ไตรมาส 2 ปี 2564

ณ วันที่ 30 มิถุนายน ปี 2564 บริษัท มีอัตราส่วนสภาพคล่องมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 0.2 เท่า ลดลง 0.1 เท่าจากเมื่อสิ้นปี 2563 โดยอัตราส่วนสภาพคล่องหมุนเร็วมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 0.2 เท่า ลดลง 0.1 เท่าจากเมื่อสิ้นปี 2563 อัตรากำไร (ขาดทุน) จากการดำเนินงานมีค่าเฉลี่ยเท่ากับร้อยละ (345.2) ลดลงร้อยละ 178.1 จากเมื่อสิ้นปี 2563 อัตรากำไร (ขาดทุน) สุทธิค่าเฉลี่ยเท่ากับร้อยละ (363.3) ลดลงร้อยละ 199.9 จากเมื่อสิ้นปี 2563 และอัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้นค่าเฉลี่ยเท่ากับร้อยละ (10.2) เพิ่มขึ้นร้อยละ 8.9 จากเมื่อสิ้นปี 2563

6. สรุปงบการเงินของ AirAsia Aviation Limited

6.1 งบแสดงฐานะการเงินของ AirAsia Aviation Limited

(หน่วย: ล้านบาทสหรัฐ)

งบแสดงฐานะการเงิน(AAA)	ณ 31 ธันวาคม 2561	สัดส่วน (ร้อยละ)	ณ 31 ธันวาคม 2562	สัดส่วน (ร้อยละ)
สินทรัพย์				
สินทรัพย์หมุนเวียน				
จำนวนเงินที่เป็นเงินให้กับบริษัทในเครือ	-	-	1.50	0.42
จำนวนเงินที่เป็นเงินให้กับบริษัทที่เกี่ยวข้อง	3.33	1.15	2.47	0.69
เงินสดในธนาคาร	1.02	0.35	1.38	0.39
รวมสินทรัพย์หมุนเวียน	4.35	1.50	5.35	1.50
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน				
เงินลงทุนในบริษัทย่อย	2.42	0.84	1.00	0.28
เงินลงทุนในบริษัทในเครือ	282.61	97.66	350.05	98.22
รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน	285.03	98.50	351.05	98.50
รวมสินทรัพย์	289.38	100.00	356.40	100.00
หนี้สิน				
หนี้สินหมุนเวียน				
เจ้าหนี้และเงินคงค้างอื่น ๆ	0.01	0.00	0.00	0.00
จำนวนเงินที่ค้างชำระกับบริษัทโฮลดิ้ง	-	-	67.76	19.01
รวมหนี้สินหมุนเวียน	0.01	0.00	67.76	19.01
รวมหนี้สิน	0.01	0.00	67.76	19.01
ส่วนของผู้ถือหุ้น				
ทุนจดทะเบียน	5.27	1.82	5.27	1.48
กำไร(ขาดทุน)สะสม	284.10	98.18	283.37	79.51
รวมส่วนของผู้ถือหุ้น	289.37	100.00	288.64	80.99
รวมหนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น	289.38	100.00	356.40	100.00

ที่มา: บริษัทฯ

หมายเหตุ: อัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ ณ วันที่ 29 ตุลาคม 2564 มีอัตราแลกเปลี่ยนตัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักระหว่างธนาคารที่ 1.00 เหรียญดอลลาร์สหรัฐ เท่ากับ 33.184 บาท โดยอ้างอิงจากธนาคารแห่งประเทศไทย

6.2 งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จของ AirAsia Aviation Limited

(หน่วย: ล้านดอลลาร์สหรัฐ)

งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ (AAA)	งวด 12 เดือน สิ้นสุด ณ 31 ธันวาคม 2561	สัดส่วน (ร้อยละ)	งวด 12 เดือน สิ้นสุด ณ 31 ธันวาคม 2562	สัดส่วน (ร้อยละ)
กำไรหรือขาดทุน:				
รายได้	41.60	99.79	0.89	35.89
รายได้ทางการเงิน	0.09	0.21	1.58	64.11
รวมรายได้	41.68	100.00	2.47	100.00
รับยกเว้นจำนวนเงินที่เป็นหนี้กับบริษัทที่เกี่ยวข้องกัน	145.92	350.08	-	-
กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนที่ยังไม่เกิดขึ้นจริง	11.73	28.14	0.06	2.26
หนี้สูญตัดจำหน่าย	-	-	(1.43)	(57.79)
เงินลงทุนตัดจำหน่าย	-	-	(0.00)	(0.05)
ขาดทุนจากการจำหน่ายบริษัทย่อย	-	-	(1.42)	(57.61)
อัตราแลกเปลี่ยน (ขาดทุน)/กำไรที่ได้รับ	0.01	0.03	(0.15)	(6.04)
ค่าใช้จ่ายพนักงาน	-	-	-	-
ค่าใช้จ่ายอื่นๆ	(0.03)	(0.07)	(0.26)	(10.58)
กำไร (ขาดทุน) ก่อนหักภาษี	199.31	478.18	(0.74)	(29.81)
ค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้	-	-	-	-
กำไรสุทธิสำหรับปีงบการเงิน	199.31	478.18	(0.74)	(29.81)

ที่มา: บริษัทฯ

หมายเหตุ: อัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ ณ วันที่ 29 ตุลาคม 2564 มีอัตราแลกเปลี่ยนตัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักระหว่างธนาคารที่ 1.00 เหรียญดอลลาร์สหรัฐ เท่ากับ 33.184 บาท โดยอ้างอิงจากธนาคารแห่งประเทศไทย

6.3 งบกระแสเงินสดของ AirAsia Aviation Limited

(หน่วย: ล้านดอลลาร์สหรัฐ)

งบกระแสเงินสด (AAA)	งวด 12 เดือน สิ้นสุด ณ 31 ธันวาคม 2561	งวด 12 เดือน สิ้นสุด ณ 31 ธันวาคม 2562
เงินสดสุทธิ (ใช้ไป/ใน)/ได้มาจากกิจกรรมดำเนินงาน	46,048.78	471.51
เงินสดสุทธิจากกิจกรรมลงทุน	(50,769.47)	(67,931.29)
เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงิน	(25,350.00)	67,762.46
สุทธิ (ลดลง) เพิ่มขึ้นสำหรับปีงบการเงิน	(30,070.68)	302.69
ผลกระทบของการแปลงเงินตราต่างประเทศ	41.12	55.88
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดต้นปีงบประมาณ	31,048.48	1,018.91
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ สิ้นปีบัญชี	1,018.91	1,377.47

ที่มา: บริษัทฯ

หมายเหตุ: อัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ ณ วันที่ 29 ตุลาคม 2564 มีอัตราแลกเปลี่ยนตัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักระหว่างธนาคารที่ 1.00 เหรียญดอลลาร์สหรัฐ เท่ากับ 33.184 บาท โดยอ้างอิงจากธนาคารแห่งประเทศไทย

6.4 อัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญของ AirAsia Aviation Limited

		ปี 2561	ปี 2562
อัตราส่วนสภาพคล่อง (Liquidity Ratio)			
อัตราส่วนสภาพคล่อง	เท่า	43,582.9	5.2
อัตราส่วนสภาพคล่องกระแสเงินสด	เท่า	7,041,098.5	7.0
อัตราส่วนแสดงความสามารถในการทำกำไร (Profitability Ratio)			
อัตรากำไร (ขาดทุน) จากการดำเนินงาน	ร้อยละ	478.2	(29.8)
อัตรากำไร (ขาดทุน) สุทธิ	ร้อยละ	478.2	(29.8)
อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น	ร้อยละ	68.9	(0.3)
อัตราส่วนแสดงประสิทธิภาพในการดำเนินงาน (Efficiency Ratio)			
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์	ร้อยละ	68.9	(0.2)
อัตราการหมุนของสินทรัพย์	เท่า	0.1	0.0
อัตราส่วนวิเคราะห์นโยบายทางการเงิน (Financial Policy Ratio)			
อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น	เท่า	0.0	0.2

7. สรุปผลการดำเนินงานและการดำเนินงานของ AirAsia Aviation Limited

7.1 งบแสดงฐานะการเงิน

จากผลการดำเนินงานของปี 2561 บริษัท มีรายได้รวมจำนวน 199.31 ล้านดอลลาร์สหรัฐ แบ่งเป็นรายได้จากปันผล 41.60 ล้านดอลลาร์สหรัฐ และรายได้ทางการเงินอีก 0.09 ล้านดอลลาร์สหรัฐ

จากผลการดำเนินงานของปี 2562 บริษัท มีรายได้รวมจำนวน 2.47 ล้านดอลลาร์สหรัฐ แบ่งเป็นรายได้จากปันผล 0.89 ล้านดอลลาร์สหรัฐ และรายได้ทางการเงินอีก 1.58 ล้านดอลลาร์สหรัฐ รายได้รวมลดลงจากปี 2561 จำนวน 39.21 ล้านดอลลาร์สหรัฐ หรือลดลงร้อยละ 94.08 โดยในปี 2562 AAA มีการลดลงของรายได้จากการขายและบริการเป็นหลัก

ขาดทุนสุทธิสำหรับปี 2562 เป็นจำนวน 0.74 ล้านดอลลาร์สหรัฐ กำไร(ขาดทุน)สุทธิลดลงจากปี 2561 จำนวน 200.05 ล้านดอลลาร์สหรัฐ หรือลดลงร้อยละ 100.37 โดยในปี 2561 บริษัทได้รับรู้รายได้จากการได้รับยกเว้นจำนวนเงินที่เป็นหนี้กับบริษัทที่เกี่ยวข้องกัน จำนวน 145.92 ล้านดอลลาร์สหรัฐ และในปี 2562 รายได้จากปันผลลดลงร้อยละ 97.87 เมื่อเทียบกับปี 2561

7.2 งบแสดงฐานะการเงิน

7.2.1 สินทรัพย์

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 บริษัท มีสินทรัพย์รวมจำนวน 289.38 ล้านดอลลาร์สหรัฐ

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 บริษัท มีสินทรัพย์รวมจำนวน 356.40 ล้านดอลลาร์สหรัฐ เพิ่มขึ้นจำนวน 67.02 ล้านดอลลาร์สหรัฐ หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 23.16 จาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 โดยมีสาเหตุหลักจากการเพิ่มขึ้นของเงินลงทุนในบริษัทในเครือ

7.2.2 หนี้สิน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 บริษัท มีหนี้สินรวม 6.54 ล้านดอลลาร์สหรัฐ

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 บริษัท มีหนี้สินรวม 67.76 ล้านดอลลาร์สหรัฐ เพิ่มขึ้นจำนวน 67.76 ล้านดอลลาร์สหรัฐ หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 1,036,061.48 จาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 โดยมีสาเหตุหลักจากการเพิ่มขึ้นของจำนวนเงินที่ค้างชำระกับบริษัทโฮลดิ้ง

7.2.3 ส่วนของผู้ถือหุ้น

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 บริษัท มีส่วนของผู้ถือหุ้นจำนวน 289.37 ล้านดอลลาร์สหรัฐ โดยส่วนของผู้ถือหุ้นประกอบด้วยทุนจดทะเบียนที่ชำระแล้วและกำไรสะสม

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 บริษัท มีส่วนของผู้ถือหุ้นจำนวน 288.64 ล้านดอลลาร์สหรัฐ โดยส่วนของผู้ถือหุ้นประกอบด้วยทุนจดทะเบียนที่ชำระแล้วและกำไรสะสม

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 บริษัท มีส่วนของผู้ถือหุ้นลดลงจากสิ้นปี 2561 จำนวน 0.74 ล้านดอลลาร์สหรัฐ หรือลดลงร้อยละ 0.25 เพิ่มขึ้นเนื่องจากมีผลขาดทุนจากการดำเนินงานระหว่างปี

7.2.4 อัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญ

ปี 2561

ในปี 2561 บริษัท มีอัตราส่วนสภาพคล่องมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 43,582.9 เท่า โดยอัตราส่วนสภาพกระแสเงินสดมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 7,041,098.5 เท่า อัตรากำไร (ขาดทุน) จากการดำเนินงานมีค่าเฉลี่ยเท่ากับร้อยละ 478.2 อัตรากำไร (ขาดทุน) สุทธิค่าเฉลี่ยเท่ากับร้อยละ 478.2 อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้นค่าเฉลี่ยเท่ากับร้อยละ 68.9 อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ค่าเฉลี่ยเท่ากับร้อยละ 68.9 อัตราการหมุนของสินทรัพย์มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 0.1 เท่า และอัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้นมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 0.0 เท่า

ปี 2562

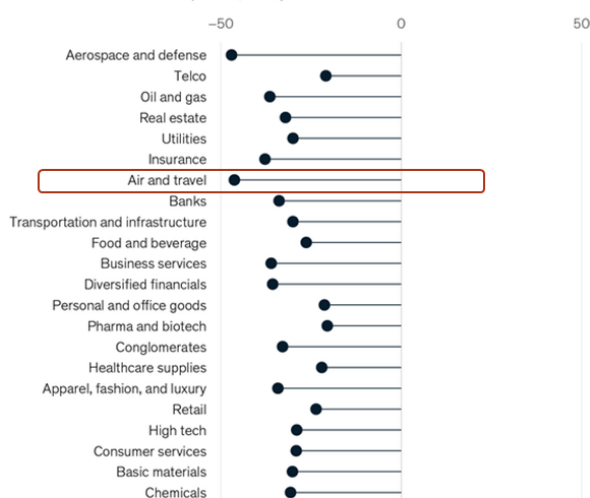
ในปี 2562 บริษัท มีอัตราส่วนสภาพคล่องมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 5.2 เท่า ลดลง 43577.7 เท่า จากปี 2561 โดยอัตราส่วนสภาพกระแสเงินสดมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 7.0 เท่า ลดลง 7,041,091.5 เท่าจากปี 2561 อัตรากำไร (ขาดทุน) จากการดำเนินงานมีค่าเฉลี่ยเท่ากับร้อยละ (29.8) ลดลงร้อยละ 508 จากปี 2561 อัตรากำไร (ขาดทุน) สุทธิค่าเฉลี่ยเท่ากับร้อยละ (29.8) ลดลงร้อยละ 508 จากปี 2561 อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้นค่าเฉลี่ยเท่ากับร้อยละ (0.3) ลดลงร้อยละ 69.1 จากปี 2561 อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ค่าเฉลี่ยเท่ากับร้อยละ (0.2) ลดลงร้อยละ 69.1 จากปี 2561 อัตราการหมุนของสินทรัพย์มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 0.0 เท่า ลดลงร้อยละ 0.1 จากปี 2561 และอัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้นมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 0.2 เท่า เพิ่มขึ้นร้อยละ 92.1 จากปี 2561

8. ปัจจัยและอิทธิพลหลักที่อาจมีผลต่อผลการดำเนินงานหรือฐานะการเงินในอนาคต

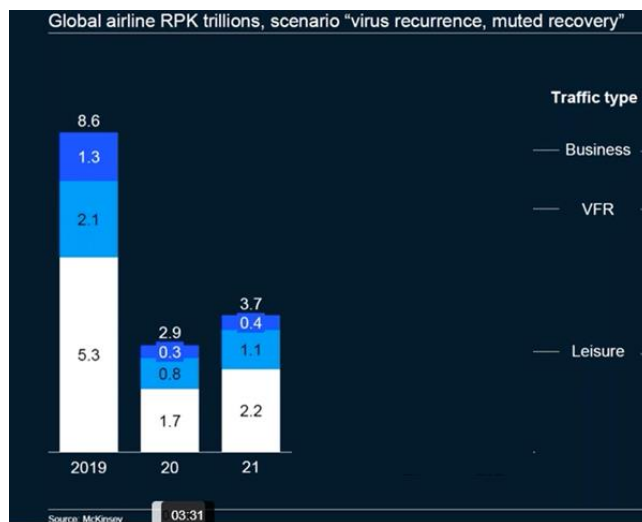
8.1 สถานการณ์ COVID-19 กับอุตสาหกรรมการบินทั่วโลก

จากสถานการณ์ COVID-19 ในปี 2563 อุตสาหกรรมการบินถือเป็นธุรกิจที่ได้รับผลกระทบมากที่สุดธุรกิจหนึ่ง (จากรูปอัตราผลตอบแทนผู้ถือหุ้นเฉลี่ยรายอุตสาหกรรมตั้งแต่ ก.พ. 2563) โดยอัตราผลตอบแทนของผู้ถือหุ้นในธุรกิจการบินลดลงประมาณร้อยละ 50 ทั้งนี้ หากพิจารณาถึงผลกระทบในเชิงปริมาณ (Quantitative) จะเห็นได้ว่าอัตรารายได้ต่อผู้โดยสารต่อกิโลเมตร ("RPK") ของธุรกิจการบินลดลงอย่างมีนัยสำคัญ โดย RPK ของธุรกิจในปัจจุบันกลับไปเท่ากับ RPK ที่ปี 1999 หรือประมาณ 12 ปีที่แล้ว (ที่มา: McKinsey & Co.) จากเหตุการณ์ดังกล่าวทำให้อุตสาหกรรมการบินของโลก และของประเทศไทย ได้รับผลกระทบอย่างรุนแรง โดยในประเทศไทยสายการบินหลัก 2 สายการบินคือ NOK และ THAI ได้ยื่นคำร้องต่อศาลล้มละลายกลางเพื่อให้ศาลคุ้มครองชั่วคราวในการทำธุรกิจต่อไปในเดือน พฤษภาคม และกรกฎาคม ปี 2563 ตามลำดับ

Act 1: Decline across sectors (Mar 23, 2020)



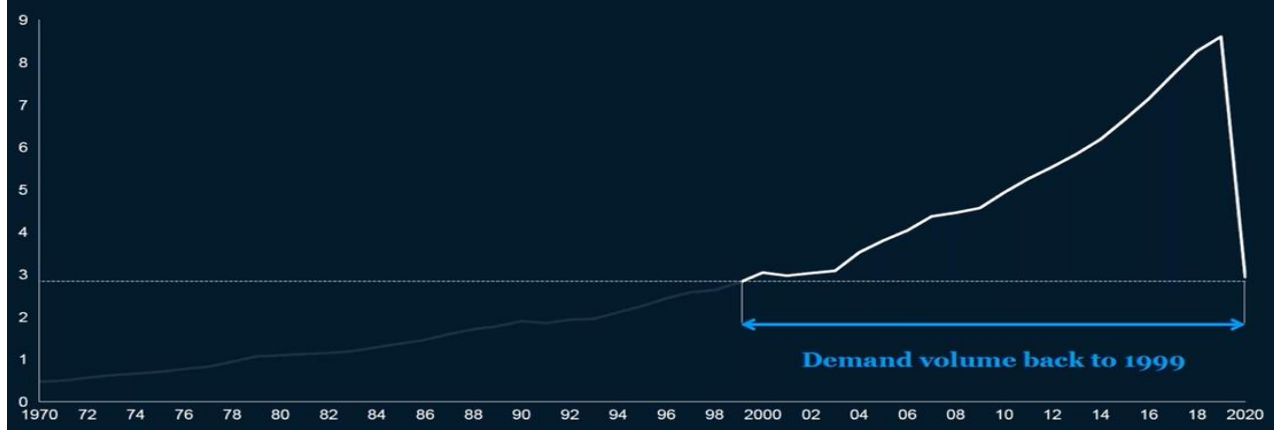
รูปอัตราผลตอบแทนผู้ถือหุ้นเฉลี่ยรายอุตสาหกรรมตั้งแต่ ก.พ.2563
ที่มา: McKinsey & Co.



รูปอัตรา Revenue Passenger kilometer (PRK)
ที่มา: McKinsey & Co.

The impact of COVID on the airline industry is unprecedented

Global airline RPKs, 1970-2020, trillions



รูปผลกระทบจาก COVID-19 ต่ออุตสาหกรรมการบิน

ที่มา: Mckinsey & Co.