



พันธกิจ
MISSION

**NOK AIR STRIVES TO BE
THE NUMBER ONE CHOICE
AMONG LOW FARE AIRLINES
IN THAILAND,
PROVIDING CUSTOMERS
TRUE SATISFACTION
THROUGH AFFORDABILITY,
RELIABILITY, CONVENIENCE,
INNOVATION AND CARE.**

นกแอร์มุ่งมั่นเพื่อเป็นสายการบินราคาประหยัดอันดับหนึ่งในประเทศไทย
โดยนำเสนอความพึงพอใจแก่ลูกค้า ด้วยราคาที่คุ้มค่า แต่ควไ้ซึ่งความน่าเชื่อถือ
ความสะอาด ความคิดสร้างสรรค์ และการเอาใจใส่



สารบัญ CONTENTS

10

สารจาก
ประธานกรรมการบริษัท
Message from
Chairman of the Board

19

โครงสร้างองค์กร
Organization Structure

26

การดำเนินงานที่สำคัญ
ในรอบปี 2558
Key Milestones
In 2015

52

ปัจจัยความเสี่ยง
Risk Factors

128

รายการระหว่างกัน
Related Party
Transactions

158

รายงานคณะกรรมการ
บริหารความเสี่ยง
Report of the
Risk Management
Committee

13

สารจาก
ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร
Message from
Chief Executive Officer

20

จุดเด่นด้านการดำเนินงาน
Operational Highlights

28

ข้อมูลทั่วไปของบริษัท
General Information

64

โครงสร้างเงินลงทุน
และการจัดการ
Capital Structure
and Management

138

คำอธิบายและการวิเคราะห์
ผลการดำเนินงาน
Management
Discussion and
Analysis

160

รายงานคณะกรรมการ
สรรหาและกำหนด
ค่าตอบแทน
Report of the Nomination
and Remuneration
Committee

16

คณะกรรมการบริษัท
Board of Directors

22

ข้อมูลทางการเงิน
และการดำเนินงานโดยสรุป
Summary of Financial
and Operational
Information

30

ลักษณะการประกอบธุรกิจ
Nature of Business

88

นโยบาย
การกำกับดูแลกิจการที่ดี
Corporate Governance

154

รายงานความรับผิดชอบ
ของคณะกรรมการบริษัท
ต่อรายงานทางการเงิน
Report of the Board of
Directors' Responsibilities
for Financial Statement

162

รายงานคณะกรรมการ
กำกับดูแลกิจการที่ดี
Report of the Corporate
Governance Committee

18

ผู้บริหารบริษัท
Executive Officer

24

พัฒนาการที่สำคัญ
ของบริษัท
Company's Major
Developments

48

สภาวะตลาดและแข่งขัน
Market
and Competition

112

ประวัติคณะกรรมการ
และผู้บริหารบริษัท
Board of Directors
and Executive Profiles

156

รายงาน
คณะกรรมการตรวจสอบ
Report of the Audit
Committee

164

ความรับผิดชอบต่อสังคม
Corporate Social
Responsibility : CSR



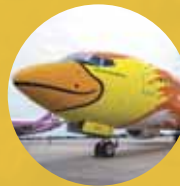
รายงานประจำปี 2558
ANNUAL REPORT 2015



Growing new routes Growing innovations

Opening the gateway to new, farther and various destinations for superior travel experience, Nok Air is offering wider services to better serve our passengers with bigger smiles. We continue to develop more impressive services, better facilities and innovations to enhance competitiveness and become the leader in low-cost airline industry. We do all these to endlessly deliver the best experience to our customers.

เติบโตสู่เส้นทางใหม่ พร้อมสร้างสรรค์นวัตกรรม อย่างต่อเนื่อง



เปิดประตูสู่ดินแดนใหม่เพื่อนำประสบการณ์การเดินทาง
พิเศษมอบให้ผู้โดยสาร สู่จุดหมายปลายทางที่หลากหลาย
กว้างไกลขึ้น รองรับความต้องการที่มากขึ้น ด้วยรอยยิ้ม
ที่กว้างขึ้น พัฒนาการบริการที่สร้างความประทับใจ
ด้วยสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ พร้อมสร้างสรรค์นวัตกรรม
เพื่อเพิ่มศักยภาพในการแข่งขันสู่ความเป็นผู้นำในตลาด
สายการบินราคาประหยัด เพื่อมอบสิ่งที่ดีและคุ้มค่าที่สุด
ให้แก่ลูกค้าอย่างต่อเนื่อง



รายงานประจำปี 2558
ANNUAL REPORT 2015



Xin Chao! Fantastic Vietnam

One of the successes in the past year for us is to fly our passengers to experience the charming Indochina. New scheduled flights to Hanoi and Ho Chi Minh City, the two major cities in Vietnam, our neighboring country in ASEAN, not only support economic and tourism industry expansion, but also impress our passengers.

ซินจ่าวเวียดนาม สัมผัสแห่งความประทับใจ



หนึ่งในความสำเร็จจากปีที่ผ่านมาคือการนำผู้โดยสารสัมผัสประสบการณ์ใหม่ในการเดินทางสู่ภูมิภาคอินโดจีน ด้วยการเปิดเส้นทางสู่เมืองฮานอยและโฮจิมินห์ 2 เมืองหลักของประเทศเวียดนาม ประเทศในกลุ่ม AEC เพื่อรองรับการขยายตัวของเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว ซึ่งได้รับความสนใจจากผู้โดยสารเป็นอย่างมาก



Visit the Dragon In the land of marvels

Making a big move, Nok Air spreads its wings into China, an emerging destination of business people and travelers. With the fantastic geographical settings, impressive economic expansion, the rapidly changing society and amazing tourist experience. China makes an unbelievable destination. Our arrival in China is a vital step for Nok Air to grow our new destinations at a faster pace.



เปิดประตูสู่แดนมังกร ดินแดนอันน่าอัศจรรย์



ก้าวสำคัญของนกแอร์คือการก้าวเข้าสู่จีนแผ่นดินใหญ่ ประเทศที่เป็นเป้าหมายของนักเดินทางและการติดต่อธุรกิจ ด้วยภูมิประเทศที่สวยงาม การเติบโตของเศรษฐกิจ สังคม และการท่องเที่ยวที่พัฒนาอย่างรวดเร็ว ทำให้การเปิดประตูสู่แดนมังกรในปีนี้เป็นก้าวสำคัญ ที่จะทำให้เราเติบโตและขยายเส้นทางสู่จุดหมายต่างๆ ได้อย่างรวดเร็วในอนาคต



Here or there We fly you everywhere

From service with smiles that win your hearts, Nok Air is a trusted budget airline that provides larger choices of destinations in Thailand and overseas. New aircrafts and enhanced facilities are parts of our relentless efforts to create pleasant journeys that impress every passenger.

พร้อมจุดหมายปลายทาง ทั้งในและต่างประเทศมากมาย

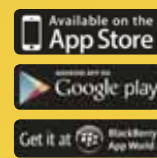


การบริการด้วยรอยยิ้มที่สร้างความประทับใจตลอดมา ทำให้เราเป็นสายการบินราคาประหยัดที่ได้รับความนิยมไว้วางใจ จากลูกค้ามาโดยตลอด สู่จุดหมายปลายทางที่หลากหลาย ทั้งในและต่างประเทศพร้อมเครื่องบินที่ทันสมัย สะดวกสบาย ด้วยสิ่งอำนวยความสะดวก และไม่หยุดที่จะพัฒนาจุดหมาย การเดินทางเพื่อรองรับทุกความต้องการของลูกค้า เพื่อความพึงพอใจสูงสุด

สะดวกสบายด้วยนวัตกรรม ที่ตอบสนองทุกความต้องการ

It's innovation for greater convenience
That satisfy any diverse demand

ทุกการเดินทางจะสะดวกมากขึ้น
ด้วย Nok Air Application หรือ Apple Watch



สะดวกด้วย One Stop Service
ผ่าน Application Nok Air
บน iOS, Android
และ BlackBerry



บริการไวไฟระหว่าง
รอขึ้นเครื่อง และบริการไวไฟ
บนเครื่อง



Nok Fan Club และ Nok Kids Club
สะสมคะแนนเพื่อสิทธิพิเศษมากมาย

สำรองที่นั่งและชำระค่าโดยสาร
ได้ตลอด 24 ชั่วโมง



โหลดกระเป๋าฟรี 15 กิโลกรัม



เลือกที่นั่งได้



บริการเครื่องดื่ม
และของว่างบนเครื่อง



Fly'n'Ride



Fly'n'Ferry



Nok Car

อำนวยความสะดวกต่อเนื่อง
สำหรับความต้องการ
ของผู้โดยสาร





สารจากประธานกรรมการบริษัท Message from Chairman of the Board

เรียน ท่านผู้ถือหุ้น บริษัท สายการบินบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน)

ปี 2558 อุตสาหกรรมการบินในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้เติบโตอย่างรวดเร็ว เพื่อรองรับการขยายตัวทางเศรษฐกิจของภูมิภาค ส่งผลให้จำนวนสายการบินราคาประหยัดในภูมิภาคนี้เกิดการขยายตัวอย่างรวดเร็วเช่นเดียวกัน สอดคล้องกับความต้องการในการเดินทางทางอากาศที่มีจำนวนเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ซึ่งเป็นประโยชน์ต่อผู้โดยสารที่จะมีทางเลือกในการเดินทางเพิ่มขึ้น

ประเทศไทยเป็นหนึ่งในประเทศในภูมิภาคนี้ที่มีปริมาณผู้โดยสารเดินทางเข้ามาเพิ่มมากขึ้น และเพื่อเป็นการรองรับการให้บริการจึงทำให้ผู้ประกอบการมีการขยายฝูงบินอย่างต่อเนื่องทั้งสายการบินนกแอร์และผู้ประกอบการรายอื่น ส่งผลให้ธุรกิจการบินในประเทศเกิดภาวะการแข่งขันด้านการตลาดอย่างหลีกเลี่ยงมิได้ระหว่างผู้ประกอบการสายการบินราคาประหยัดที่เป็นรายเดิมและผู้ประกอบการรายใหม่ในปีที่ผ่านมา ปัจจัยดังกล่าวส่งผลให้ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารมากกว่าอุปสงค์การเดินทาง ทำให้ส่วนแบ่งการตลาดของบริษัทลดลง 2.89 จุด และรายได้ต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (Revenue per Available Seat Kilometers : RASK) ลดลงร้อยละ 6.64 เมื่อเทียบกับปี 2557 ซึ่งส่งผลกระทบต่อภาระดำเนินงานของบริษัทในภาพรวม ทำให้มีผลขาดทุนเบ็ดเสร็จในงบการเงินรวมสำหรับปี 723.90 ล้านบาท โดยขาดทุนเบ็ดเสร็จเฉพาะบริษัทเท่ากับ 421.74 ล้านบาท และบริษัทย่อยเท่ากับ 302.16 ล้านบาท

แต่ทั้งนี้ คณะกรรมการมิได้นิ่งนอนใจและมีการปรับเปลี่ยนแผนกลยุทธ์ในการดำเนินธุรกิจให้เข้ากับสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลงไปอย่างรวดเร็ว อาทิเช่น การเพิ่มเที่ยวบินในเส้นทางบินภายในประเทศในเส้นทางบินที่ยังคงมีความต้องการเดินทางสูง การเพิ่มเส้นทางบินระหว่างประเทศ และการจัดหาพันธมิตรทางธุรกิจเพิ่มเติมที่เป็นผู้ประกอบการที่ให้บริการขนส่งทางบก เพื่ออำนวยความสะดวกให้ผู้โดยสารของนกแอร์ได้เดินทางไปยังเส้นทางที่นกแอร์ไม่ได้ให้บริการบินตรง แต่สามารถเดินทางไปยังสนามบินใกล้เคียงแล้วเดินทางต่อด้วยรถปรับอากาศเพื่อไปยังจุดหมายปลายทางที่ต้องการได้ (Fly'n'Ride) เช่น เส้นทางดอนเมือง-พิษณุโลก-อุตรดิตถ์ และเส้นทางดอนเมือง-ขอนแก่น-มหาสารคาม รวมทั้งการให้บริการรถรับ-ส่งจากสนามบินเข้าสู่ตัวเมือง (Airport to Town) เช่นจากสนามบินชุมพร สู่ตัวเมืองจังหวัดชุมพร เป็นต้น

ในนามของคณะกรรมการบริษัท สายการบินบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) ผมขอขอบคุณผู้มีส่วนได้เสียทุกส่วนไม่ว่าจะเป็น ผู้ถือหุ้น ลูกค้า คู่ค้า พันธมิตรทางธุรกิจ ผู้เกี่ยวข้องอื่นๆ ที่ให้ความเชื่อมั่น ความวางใจ และสนับสนุนสายการบินนกแอร์อย่างดียิ่งเสมอมา รวมทั้งผู้บริหารและพนักงานทุกท่านที่ให้ความร่วมมือในการปฏิบัติหน้าที่ด้วยความวิริยะอุตสาหะ และทำให้บริษัทสามารถก้าวผ่านอุปสรรคและความท้าทายต่างๆ ในปีที่ผ่านมาได้เป็นอย่างดี

ท้ายสุดนี้ ผมขอให้ทุกท่านเชื่อมั่นว่า บริษัทจะยังคงมุ่งมั่นและทุ่มเทในการดำเนินธุรกิจตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี เพื่อให้บริษัทมีการเจริญเติบโตอย่างยั่งยืนและมั่นคงตลอดไป

นายสมใจนึก เองตระกูล

ประธานกรรมการ

Dear shareholders of Nok Air Public Company Limited

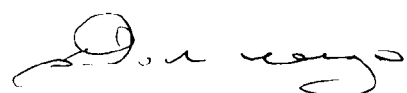
The aviation industry in Southeast Asia rapidly expanded in 2015 in response to the rapid economic growth of the region. As a result, most low cost airlines in this region have rapidly expanded to meet with the increasing demand for air travel, thus bringing to passengers more travel choices.

Thailand has also enjoyed an increasing number of visitor arrivals, which also convinced airlines, Nok Air included, to further expand their services. As a result, the competition in the aviation industry in Thailand, especially between low cost airlines and new entrants, has unavoidably expanded. This resulted in higher supply than demand, which lowered the Company's market share by 2.89 percentage point while revenue per available seat kilometers (RASK) was 6.64% lower than the previous year. This means a significant impact on consolidated which reported comprehensive loss of 723.90 million baht. The Company's comprehensive loss was 421.74 million baht while its subsidiaries' loss was 302.16 million baht.

The Board of Directors has taken immediate action and adjusted our business strategy to best address the changing situation. More flight frequency has been added in domestic routes with high demand. New international routes have been added. We have sought the business partnership especially land transport service providers, to increase passenger's convenience in travelling to the destinations that Nok Air do not have direct flight service. This enables our passengers for traveling to the nearest airport and connect with an air-conditioned coach to the destination or Fly n' Ride service, such as the Don Mueang-Phitsanulok-Utaradit route and Don Mueang-Khon Kaen-Maha Sarakham route. We also introduced the Airport to Town service, such as from Chumpon Airport to the city.

On behalf of the Board of Directors of Nok Air Public Company Limited, I wish to express our sincerest gratitude to all of our shareholders, customers, partners, business partners and others for your trust and support throughout these years. I wish to thank the management and every Nok Air's employees for your great contribution and cooperation that enabled Nok Air to surpass any challenges presented in the past year.

I promise that Nok Air will continue to do better and operate our business in accordance with the good corporate governance principle to drive sustainable growth in the future.



Mr. Somchainuk Engtrakul

Chairman of the Board



สารจากประธานเจ้าหน้าที่บริหาร Message from Chief Executive Officer

เรียน ท่านผู้ถือหุ้น บริษัทสายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน)

นับเป็นระยะเวลา 11 ปี ที่สายการบินนกแอร์มีความภาคภูมิใจที่มีโอกาสได้รับใช้ผู้โดยสารคนไทย และนักท่องเที่ยวจากทั่วทุกมุมโลก สายการบินนกแอร์ได้มีการพัฒนาการเจริญเติบโตอย่างต่อเนื่อง ไม่ว่าจะเป็นการขยายเส้นทางบินและการเพิ่มเที่ยวบินทั้งในประเทศและระหว่างประเทศให้เพียงพอต่อความต้องการของผู้โดยสารที่มีจำนวนเพิ่มมากขึ้น รวมถึงการพัฒนาการให้บริการด้วยนวัตกรรมใหม่ๆ

ในระหว่างปี 2558 ประเทศไทยมีการเตรียมความพร้อมเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน และเป็นหนึ่งในศูนย์กลางการท่องเที่ยวและการบินที่มีศักยภาพ ซึ่งส่งผลให้ธุรกิจสายการบินราคาประหยัดในประเทศเกิดการแข่งกันอย่างรุนแรง แต่สิ่งที่เกิดขึ้นนั้นถือเป็นความท้าทายในการดำเนินธุรกิจ และด้วยความมุ่งมั่น รวมทั้งศักยภาพที่มีอยู่ ประกอบกับการปรับเปลี่ยนกลยุทธ์ในการดำเนินธุรกิจ จึงเล็งเห็นว่าเป็นโอกาสที่จะขยายการให้บริการไปยังประเทศในกลุ่มอาเซียน เช่น สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม ในเส้นทางบิน กรุงเทพฯ-ฮานอย และกรุงเทพฯ-โฮจิมินห์ เพื่อเป็นส่วนหนึ่งของการเชื่อมโยง และสร้างความเข้มแข็งด้านเศรษฐกิจของประเทศในกลุ่มอาเซียนเข้าด้วยกันโดยเฉพาะธุรกิจการท่องเที่ยว

นอกจากนั้น การพัฒนานวัตกรรมใหม่ๆ ในการให้บริการแก่ลูกค้า นั้น เป็นสิ่งที่สายการบินนกแอร์มีการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง ทั้งนี้เพื่อเพิ่มช่องทางและเพิ่มระดับการอำนวยความสะดวกสบายในการเดินทางแก่ผู้โดยสาร เช่น การพัฒนาแอปพลิเคชันเพื่อรองรับการใช้งานบน Apple Watch เป็นการอำนวยความสะดวกให้แก่ลูกค้าในการรับข้อมูลการเดินทางและบอร์ดดิ้งพาส ซึ่งสายการบินนกแอร์ เป็นสายการบินแห่งแรกในเอเชียที่รองรับการใช้งานบน Apple Watch

การมีส่วนร่วมในการสนับสนุนและรับผิดชอบต่อสังคม ถือเป็นพันธกิจหนึ่งที่สำคัญที่สายการบินนกแอร์ได้ดำเนินการมาตลอดระยะเวลา 11 ปี และเป็นความภาคภูมิใจที่ได้มีโอกาสแบ่งปันและสร้างประโยชน์ต่อสังคมและผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่าย ไม่ว่าจะเป็นโครงการ “Nok Gives Life” โดยการจำหน่ายของที่ระลึก เพื่อสมทบทุนเข้ามูลนิธิเด็กโรคหัวใจในพระอุปถัมภ์ของสมเด็จพระเจ้าพี่นางเธอ เจ้าฟ้ากัลยาณิวัฒนา กรมหลวงนราธิวาสราชนครินทร์ เพื่อนำไปช่วยเหลือเด็กโรคหัวใจผู้ด้อยโอกาสต่อไป และการสร้างห้องสมุดดินสำหรับเยาวชนเพื่อให้เป็นแหล่งการศึกษาหาความรู้ในพื้นที่ทุรกันดาร ภายใต้โครงการ “Nok Library” เป็นต้น

สุดท้ายนี้ อาจกล่าวได้ว่า ปีที่ผ่านมาเป็นอีกปีที่สายการบินนกแอร์ได้ก้าวผ่านความท้าทายได้อย่างภาคภูมิใจ และด้วยความเชื่อมั่น การสนับสนุนจากทุกภาคส่วนทำให้สายการบินนกแอร์สามารถยืนหยัดได้อย่างเข้มแข็ง ผมสัญญาว่าจะมุ่งมั่นและพัฒนาให้สายการบินนกแอร์มีการเจริญเติบโตอย่างยั่งยืน และเป็นสายการบินแห่งความภาคภูมิใจของชาวไทยทุกคนตลอดไป

นายพक्ति สารสิน
ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร



Dear shareholders of Nok Air Public Company Limited

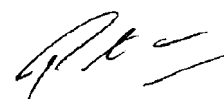
It has been 11 years that Nok Air has served Thai passengers and travelers from all around the world. We have grown significantly in many ways, including our routing and increased flight frequency both in domestic and international routes to sufficiently meet the increasing demand of passengers as well as developing our services with innovations.

In 2015, Thailand prepared for the integration of ASEAN Economic Community. At the same time, the country was one of the highly potential travel and aviation hubs, resulting in intense competition among domestic low cost airlines. This was a real business challenge. With our commitment, capacity and new business strategy, Nok Air foresees the opportunities to expand our services to other ASEAN member countries, such as Vietnam by opening Bangkok-Hanoi and Bangkok-Ho Chi Minh services. This allows us to play a significant role in connecting the entire region together and enhancing the regional economic development, especially the tourism and travel industry.

Innovations have played an important role for Nok Air to facilitate better services to our customers. We have introduced innovations to increase new channels and enhance passengers' conveniences. For example, we developed new application that supports Apple Watch, enabling passengers to retrieve information about their flight schedule and boarding pass on Apple Watch. This makes Nok Air, the first airline in Asia, to offer service on Apple Watch.

At Nok Air, corporate social responsibility is among our missions throughout the past 11 years. It is our pride to share and bring great benefits to the society and all stakeholders. Our "Nok Gives Life" makes sound social contribution by donating all proceeds from key chain sales to the Cardiac Children Foundation under the Royal Patronage of HRH Princess Galyani Vadhana Krom Luang Naradhiwas Rajanagarindra to help underprivileged children with heart disease. We built the library under our "Nok Library" for children's learning center in the wilderness areas.

Nok Air has successfully overcome all challenges in the past year and we have become stronger. It is with strong support from all stakeholders that truly is the wind beneath Nok Air's wings and makes us strong and successful. I promise to make Nok Air stronger and grow faster as the pride of the nation.



Mr. Patee Sarasin
Chief Executive Officer



คณะกรรมการบริษัท Board of Directors



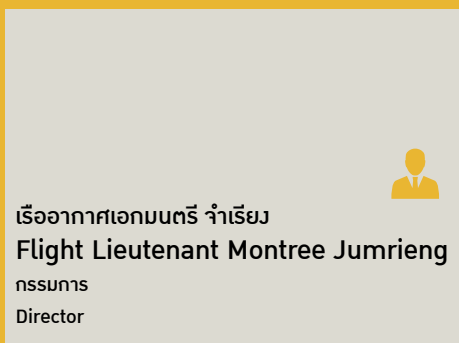
นายสมไฉนิก เองตระกูล
Mr. Somchainuk Engtrakul
ประธานกรรมการ / กรรมการอิสระ
Chairman and Independent Director



นายจรัมพร โชติกเสถียร
Mr. Charamporn Jotikasthira
กรรมการ / ประธานกรรมการกำกับดูแลกิจการที่ดี
Director / Chairman of the Corporate
Governance Committee



นายโชคชัย ปัญญายงค์
Mr. Chokchai Panyayong
กรรมการ / ประธานกรรมการบริหารความเสี่ยง
Director / Chairman of the Risk Management
Committee



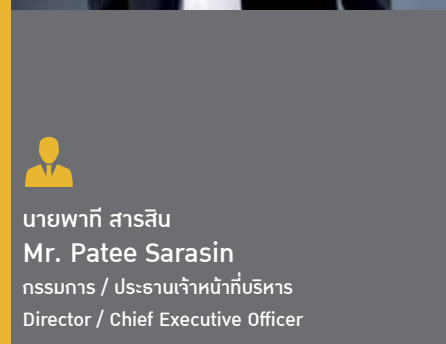
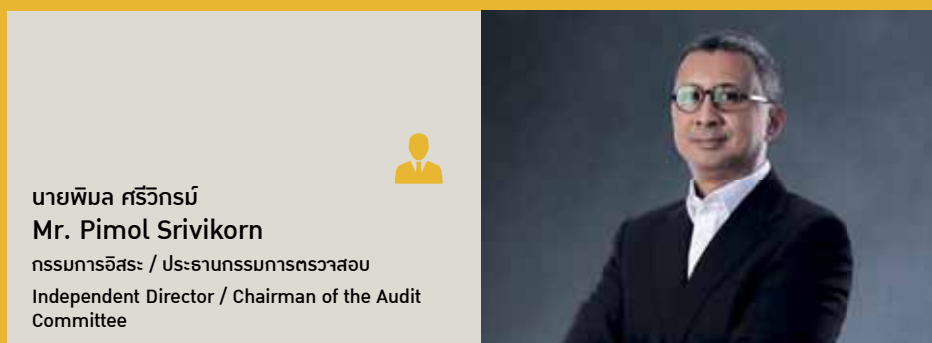
เรืออากาศเอกมนตรี จำเริญ
Flight Lieutenant Montree Jumrieng
กรรมการ
Director



นายณรงค์ชัย ว่องธนวิโมกษ์
Mr. Narongchai Wongthanavimok
กรรมการ
Director



นายสมศักดิ์ โชติรัตนะศิริ
Mr. Somsak Chotrattanasiri
กรรมการ
Director





ผู้บริหารบริษัท Executive Officer



นายพาทย์ สารสิน
Mr. Patee Sarasin
กรรมการ / ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร
Director and Chief Executive Officer



นางสาวนวลวรรณ ภูประเสริฐ
Ms. Nuanwan Bhuprasert
ประธานเจ้าหน้าที่สายการเงิน
Chief Financial Officer



นายปิยะ ยอดมณี
Mr. Piya Yodmani
รองประธานเจ้าหน้าที่บริหาร
Deputy Chief Executive Officer



นายยอดชาย สุทธิธนกุล
Mr. Yodchai Sudhidhanakul
ประธานเจ้าหน้าที่สายการพาณิชย์
Chief Commercial Officer

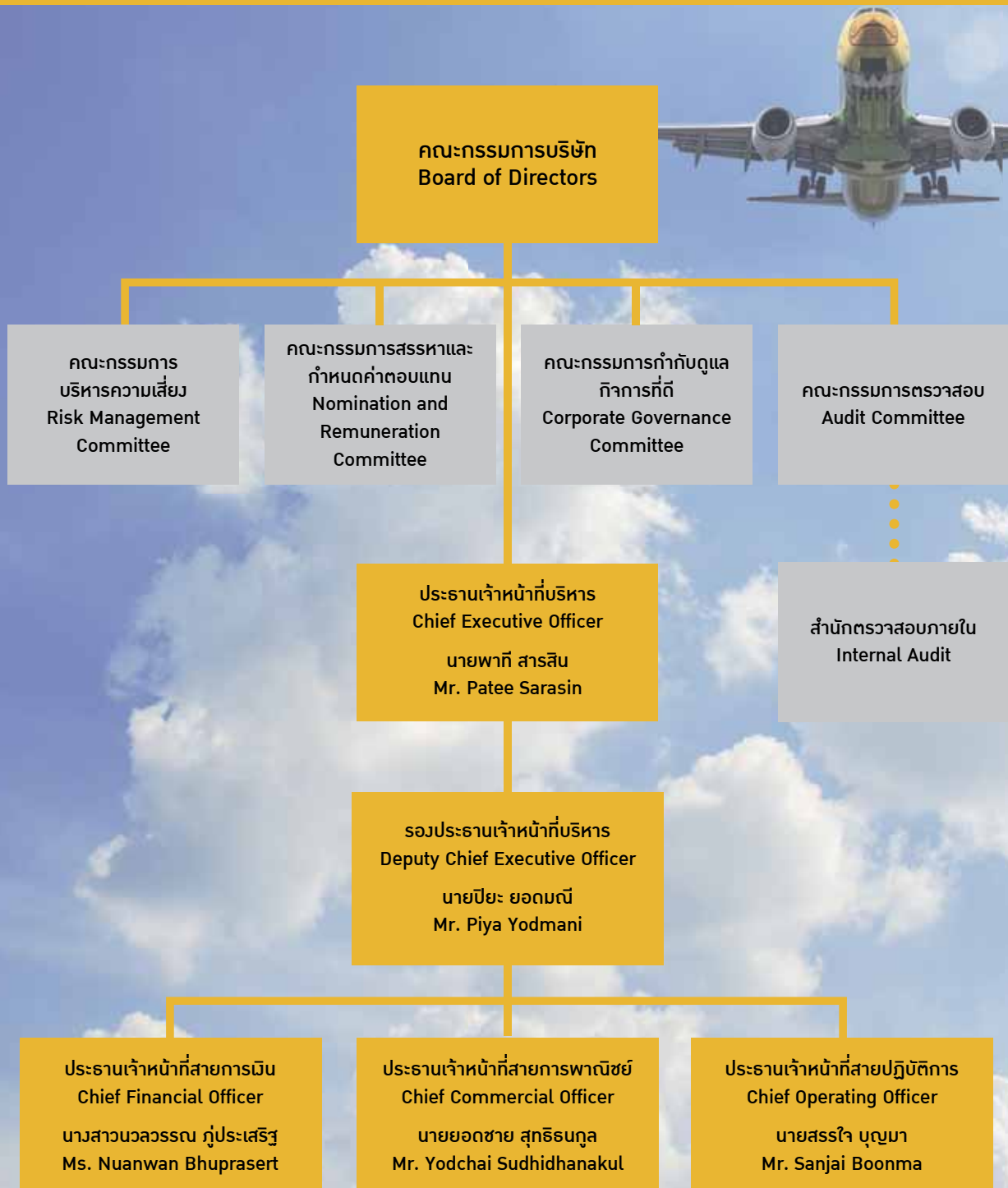


นายสรโรจ บุญมา
Mr. Sanjai Boonma
ประธานเจ้าหน้าที่สายปฏิบัติการ
Chief Operating Officer





โครงสร้างองค์กร Organization Structure



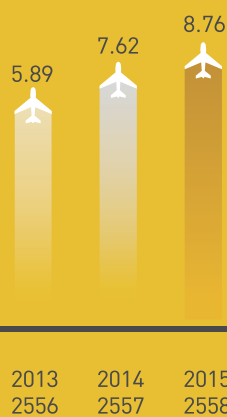


จุดเด่นด้านการดำเนินการ Operational Highlights

Operational Highlights จุดเด่นด้านการดำเนินงาน

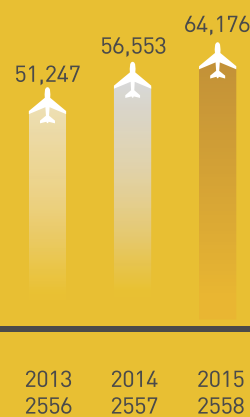
1. จำนวนผู้โดยสาร No. of Passengers

ล้านคน
Million Passengers



2. จำนวนเที่ยวบิน No. of Flights

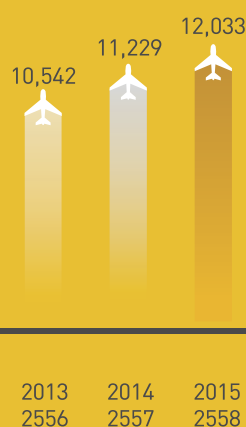
เที่ยวบิน
Flights



Financial Highlights จุดเด่นด้านการเงิน

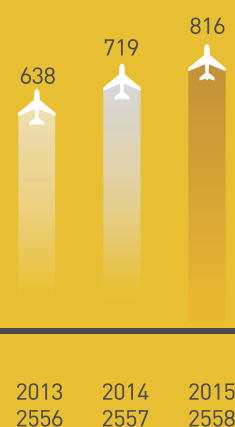
1. รายได้จากการโดยสาร Passenger Revenues

ล้านบาท
Million Baht



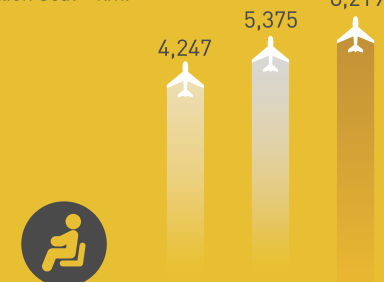
2. รายได้จากการให้บริการ Service Revenues

ล้านบาท
Million Baht



3. ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร Available Seat Kilometers (ASK)

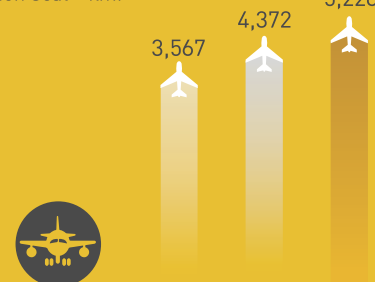
ล้านที่นั่ง - กม.
Million Seat - km.



2013 2014 2015
2556 2557 2558

4. ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร Revenue Passenger Kilometers (RPK)

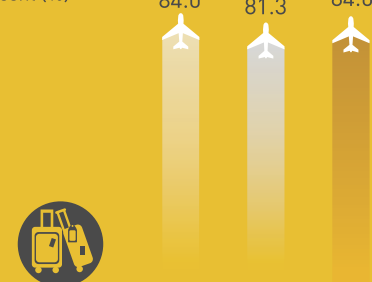
ล้านที่นั่ง - กม.
Million Seat - km.



2013 2014 2015
2556 2557 2558

5. อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร Cabin Factor

ร้อยละ
Percent (%)



2013 2014 2015
2556 2557 2558

3. รายได้จากบริการเสริมอื่นๆ Ancillary Revenues

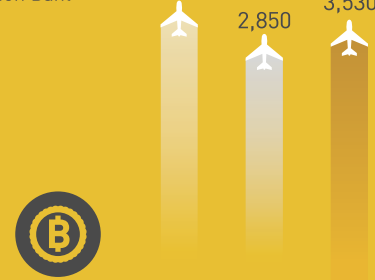
ล้านบาท
Million Baht



2013 2014 2015
2556 2557 2558

4. กำไรก่อนหักต้นทุนคงที่ Contribution to Fixed Costs

ล้านบาท
Million Baht



2013 2014 2015
2556 2557 2558

5. กำไร (ขาดทุน) เบ็ดเสร็จรวม Total Comprehensive Income (Loss)

ล้านบาท
Million Baht



2013 2014 2015
2556 2557 2558





ข้อมูลทางการเงินและการดำเนินงานโดยสรุป Summary of Financial and Operational Information

		งบการเงินเฉพาะกิจการ Separate Financial Statements			งบการเงินรวม Consolidated Financial Statements	
งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ Statements of Comprehensive Income						
	หน่วย Unit	2556 2013	2557 2014	2558 2015	2557 2014	2558 2015
รายได้รวม Total Revenues	(ล้านบาท) (Million Baht)	11,315	12,157	13,387	12,174	14,296
ค่าใช้จ่ายรวม Total Expenses	(ล้านบาท) (Million Baht)	10,215	12,568	13,804	12,841	15,954
กำไร (ขาดทุน) ก่อนภาษีเงินได้ Profit Before Income Tax Expenses	(ล้านบาท) (Million Baht)	1,099	(411)	(418)	(666)	(1,658)
กำไร (ขาดทุน) สุทธิ Profit for the Years	(ล้านบาท) (Million Baht)	1,066	(410)	(424)	(666)	(1,664)
กำไร (ขาดทุน) สุทธิส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่ Profit (Loss) Attributable to owners of the parent	(ล้านบาท) (Million Baht)	1,066	(410)	(424)	(472)	(726)
งบแสดงฐานะทางการเงิน Statements of Financial Position						
สินทรัพย์รวม Total Assets	(ล้านบาท) (Million Baht)	6,272	5,937	6,643	6,569	7,110
หนี้สินรวม Total Liabilities	(ล้านบาท) (Million Baht)	1,728	2,099	3,227	2,220	4,168
ส่วนของผู้ถือหุ้น Shareholders' Equity	(ล้านบาท) (Million Baht)	4,543	3,838	3,417	4,349	2,942
อัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญ Financial Ratio						
อัตราส่วนกำไรจากการดำเนินงาน Operating Profit Margin	ร้อยละ (%)	9.7	(3.4)	(3.1)	(5.5)	(11.6)
อัตรากำไรสุทธิ Net Profit Margin	ร้อยละ (%)	9.4	(3.4)	(3.2)	(5.5)	(11.6)
อัตราผลตอบแทนผู้ถือหุ้น Return on Equity	ร้อยละ (%)	39.3	(9.8)	(11.7)	(10.6)	(19.9)

สถิติการดำเนินงานที่สำคัญ

Operational Statistics

	หน่วย Unit	2556 2013	2557 2014	2558 2015
จำนวนผู้โดยสาร No. of Passengers	ล้านคน (Million Passengers)	5.89	7.62	8.76
จำนวนเที่ยวบิน No. of Sectors	เที่ยว (Sectors)	51,247	56,553	64,176

อัตราส่วนทางธุรกิจการบิน Operation Ratio

ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร Available Seat Kilometers (ASK)	ล้านที่นั่ง - กม. (Million Seat - km.)	4,247	5,375	6,219
ปริมาณการขนส่งด้านผู้โดยสาร Revenue Passenger Kilometers (RPK)	ล้านที่นั่ง - กม. (Million Seat - km.)	3,567	4,372	5,226
อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร Cabin factor	ร้อยละ (%)	84.0	81.3	84.0
ค่าโดยสารเฉลี่ย (ไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่มและภาษีสนามบิน) Average Airfare (Not included VAT and Airport Tax)	บาท/คน/เที่ยว (Baht/Passenger/Sector)	1,788	1,473	1,374
รายได้ผู้โดยสารต่อกิโลเมตร Passenger yield	บาท/คน/กม. (Baht/Passenger/km.)	2.96	2.57	2.30
รายได้ต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร Revenue per Available Seat Kilometers (RASK)	บาท/ที่นั่ง/กม. (Baht/Passenger/km.)	2.63	2.26	2.11
ต้นทุนต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร Cost per Available Seat Kilometers (CASK)	บาท/ที่นั่ง/กม. (Baht/Passenger/km.)	2.39	2.36	2.24
ระยะทางบินโดยเฉลี่ย Stage Length	กิโลเมตร (Kilometers)	605	574	597
ประสิทธิภาพในการตรงต่อเวลา On-time Performance	ร้อยละ (%)	90.9	85.0	84.2

จำนวนเครื่องบิน ณ สิ้นงวด No. of Aircraft as ending of period

โบอิง 737-800 Boeing 737-800	ลำ (Aircraft)	14	18	20
เอทีอาร์ 72 ATR 72	ลำ (Aircraft)	2	2	2
บอมบาร์เดียร์ Q400 Bombardier Q400	ลำ (Aircraft)	0	4	6



พัฒนาการที่สำคัญของบริษัท Company's Major Developments

2556 • 2013



- แปรสภาพจากบริษัทจำกัดเป็นบริษัทจำกัดมหาชนเพื่อนำบริษัทเข้าจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย
- บริษัทเข้าจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย เมื่อวันที่ 20 มิถุนายน 2556 ในหมวดธุรกิจขนส่งและโลจิสติกส์ กลุ่มอุตสาหกรรมบริการ
- บริษัทคืนเครื่องบินที่เช่าทั้งหมดให้กับการบินไทย และดำเนินการเช่าเครื่องบินโบอิง 737-800 จำนวน 14 ลำ และเอทีอาร์ 2 ลำ จากผู้ให้เช่าภายนอกทั้งหมด ทำให้บริษัทมีฝูงบินจำนวน 16 ลำ ณ สิ้นปี 2556
- Registered as a public company for future listing in the Stock Exchange of Thailand (SET).
- Registered in the SET on June 20, 2013, in the Services Sector: Transportation & Logistics.
- Returned all leased aircrafts to Thai Airways International Public Company Limited and leased 14 Boeing 737-800s and 2 ATRs from other companies, making Nok Air's total fleet size was 16 aircrafts at the end of 2013.

2557 • 2014



- เช่าดำเนินงานเครื่องบินโบอิง 737-800 เพิ่มเติมจำนวน 4 ลำ และเช่าดำเนินงานเครื่องบินโบอิง Q400 จำนวน 4 ลำแรก ทำให้บริษัทมีฝูงบินจำนวนรวม 24 ลำ ณ สิ้นปี 2557
- ร่วมทุนกับ สายการบิน สก๊อต ในการจัดตั้ง บริษัท สายการบินนกสก๊อต จำกัด เพื่อดำเนินธุรกิจให้บริการสายการบินระยะกลางในเส้นทางระหว่างประเทศ
- ร่วมกับ เอเอ็นเอ โฮลดิ้งส์ และมหาวิทยาลัยอัสสัมชัญ ในการลงทุนจัดตั้งศูนย์ฝึกการบินนานาชาติแพนแอมประเทศไทย เพื่อเป็นศูนย์ฝึกสอนและอบรมทางการบินแบบครบวงจรแห่งแรกของประเทศไทย
- Operating lease additionally four Boeing 737-800 and started leasing the first four Q400s, making Nok Air's fleet to expand to 24 aircrafts as of the end of 2014.
- Partnered with Scoot Airlines to set up NokScoot Airlines to offer international medium - haul budget flights.
- Joined hand with ANA Holding and Assumption University to set up the Pan Am International Flight Training Institute in Thailand as the country's first comprehensive flight and aviation training centre.



2558 • 2015

- รับมอบเครื่องบินโบอิง 737-800 (New Generation) จำนวน 2 ลำ เมื่อวันที่ 21 สิงหาคม 2558 และ 20 พฤศจิกายน 2558 ตามลำดับ และรับมอบเครื่องบินบอมบาร์ดิเอร์ Q400 (NextGen) จำนวน 2 ลำ เมื่อวันที่ 28 กันยายน 2558 และ 30 กันยายน 2558 ตามลำดับ
- การตรวจประเมินขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) ที่เข้ามาตรวจสอบมาตรฐานระบบการบินพลเรือนของประเทศไทยนั้น ผลกระทบดังกล่าวไม่มีนัยสำคัญต่อผลการดำเนินงานของบริษัท
- เพิ่มเที่ยวบินเส้นทางดอนเมือง-ย่างกุ้งและกลับจาก 2 เที่ยวบินต่อวันเป็น 3 เที่ยวบินต่อวัน เพื่อเพิ่มความสะดวกรวดเร็วด้านเวลาเดินทางให้ผู้โดยสาร โดยเริ่มให้บริการตั้งแต่วันที่ 2 กันยายน 2558
- เข้าลงทุนในบริษัท Air Black Box Asia Pacific Pte Ltd. ซึ่งเป็นบริษัทจัดตั้งขึ้นที่ประเทศสิงคโปร์เพื่อประกอบธุรกิจพัฒนาระบบการจองบัตรโดยสารระหว่างสายการบิน ทุนจดทะเบียนจำนวน 4 ล้านดอลลาร์สหรัฐ โดยมีโครงสร้างผู้ถือหุ้น ได้แก่ บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) อัตราส่วนการลงทุนร้อยละ 25 บริษัท Scoot Pte Ltd. อัตราส่วนการลงทุนร้อยละ 25 และบริษัท TOD Holdings Co., Ltd. อัตราส่วนการลงทุนร้อยละ 50
- Delivered two Boeing 737-800 NGs on August 21, 2015 and November 20, 2015, and two Bombardier Q400 (NextGen) on September 28, 2015 and September 30, 2015 respectively.
- The International Civil Aviation Organization (ICAO) audited on Thailand's aviation standard that has no significant impact on Nok Air's operations.
- Increased the flights frequency in route in the Don Mueang-Rangoon (DMK-RGN vv.) from 2 to 3 flights per day to facilitate passengers' convenience, effective from September 2, 2015.
- Invested in Air Black Box Asia Pacific Pte Ltd. a Singapore-based company to operate ticketing service system development with USD 4 million registered capital. Its major shareholders are Nok Air Public Company Limited which has 25% stake, Scoot Pte. Ltd. which holds 25% stake and TOD Holdings Co., Ltd. with 50% stake.



การดำเนินงานที่สำคัญในรอบปี 2558 Key Milestones in 2015



พฤษภาคม 2558 : May 2015

1. สายการบินนกแอร์ ให้บริการ “Nok Sky Cafe” ด้วยกาแฟ Nespresso ระดับพรีเมียมพร้อมให้บริการบนเครื่องบิน Q400 NextGen ทุกเที่ยวบิน
2. สายการบินนกแอร์ เริ่มให้บริการ “Nok Premium Seat” เพื่อให้บริการที่นั่งที่เพิ่มความสะดวกสบายให้กับผู้โดยสารในระหว่างการเดินทางมากยิ่งขึ้น

1. Served “Nespresso” premium coffee in the “Nok Sky Cafe” on Q400 Next Generation
2. Started to offer “Nok Premium Seat” for extra in flight convenience



สิงหาคม 2558 : August 2015

1. บริษัทได้รับมอบเครื่องบินไอพ่น (Boeing 737-800 New Generation) จำนวน 1 ลำ “นกบุษน้ำเพชร”
2. “นกแอร์” มอบถุงยังชีพพร้อมระดมทุนช่วยเหลือผู้ประสบภัยน้ำท่วมที่ประเทศพม่า

1. Delivered Boeing 737-800 New Generation, named “Nok Butnampetch”
2. Donated the rescue packs and raised funds to help flood victims in Myanmar



กันยายน 2558 : September 2015

1. คุณพที สารสิน ได้รับเชิญเข้าร่วมสัมมนาในงาน World Low Cost Airlines Congress ณ ลอนดอน ประเทศอังกฤษ
2. บริษัทได้รับมอบเครื่องบินโบอิง (Q400 NextGen) จำนวน 2 ลำ “นกคาปู” และ “นกลาเต้”
3. เพิ่มเที่ยวบินเส้นทางดอนเมือง - ย่างกุ้งไปและกลับ จาก 2 เที่ยวบินต่อวัน เป็น 3 เที่ยวบินต่อวัน เพื่อเพิ่มความสะดวกสบายด้านเวลาเดินทางให้ผู้โดยสาร
4. เพิ่มการให้บริการ Nok WiFi onboard อีก 1 ลำ (DBS)

1. Mr. Patee Sarasin, Nok Air's CEO is invited to be a speaker at the World Low Cos Airlines Congress in London, UK
2. Delivered 2 Bombardier Q400s NextGen, named “Nok Capu” and “Nok Latte”
3. Increased flight frequency in Don Mueang - Rangoon route from two to three flights per day to facilitate passengers' convenience
4. Added “Nok WiFi onboard” service on another plane (DBS)



ตุลาคม 2558 : October 2015

- เปิดบริการเส้นทางบินระหว่างประเทศเส้นทางใหม่ ดอนเมือง - โฮจิมินห์ ประเทศเวียดนาม เริ่มให้บริการบินตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2558 เป็นต้นไป
- Vietnam Sky Angel รายการเรียลลิตีคัดสรรหาพนักงานต้อนรับบนเครื่องบินรายการแรกของเวียดนาม
- Opened a new route: Don Mueang-Ho Chi Minh City, Vietnam, effective from October 1, 2015
- Introduced "Vietnam Sky Angel", the first reality show to recruit flight attendants in Vietnam



พฤศจิกายน 2558 : November 2015

บริษัทรับมอบเครื่องบินไอพ่น (Boeing 737-800 New Generation) เพิ่มอีก 1 ลำ
"นกทัปทิมสยาม"
Delivered 1 Boeing 737-800 Next Generation, named "Nok Taptim Siam"

ธันวาคม 2558 : December 2015

- นกแอร์ ร่วมเป็นส่วนหนึ่งของกิจกรรมครั้งสำคัญ "Bike for Dad ปั่นเพื่อพ่อ ณ กรุงเทพมหานคร"
- เปิดบริการเส้นทางบินระหว่างประเทศเส้นทางใหม่ ดอนเมือง-ฮานอย ประเทศเวียดนาม เริ่มให้บริการบินตั้งแต่วันที่ 3 ธันวาคม 2558 เป็นต้นไป
- สายการบินแรกในเอเชียที่มีแอปพลิเคชันรองรับการใช้งานร่วมกับ Apple Watch เพื่อเพิ่มระดับความสะดวกสบายให้การเดินทางของผู้โดยสารมากขึ้น ด้วยการรับข้อมูลการเดินทางและเข้าถึงบอร์ดดิ้งพาสโดยตรงจาก Apple Watch
- นกแอร์ ย้ายการให้บริการผู้โดยสารเส้นทางบินภายในประเทศ ไปที่อาคารผู้โดยสาร 2 (Terminal 2) ชั้น 3 เคาน์เตอร์เช็คอินแถวที่ 14 - 15
- Participated in the "Bike for Dad" at Yangon
- Opened a new route: Don Mueang - Hanoi, Vietnam, effective from December 3, 2015
- Nok Air, the first airline in Asia, used an application that support Apple Watch to Facilitate the itinerary and boarding pass from Apple Watch
- Relocated all domestic services of Nok Air to Terminal 2, 3rd Floor, check-in counter row 14 - 15



ข้อมูลทั่วไปของบริษัท General Information

บริษัทที่ออกหลักทรัพย์

บริษัทที่ออกหลักทรัพย์	: บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน)
ประเภทธุรกิจ	: สายการบินราคาประหยัด
ที่ตั้งสำนักงานใหญ่	: 3 อาคารรัตนการชั้น 17 ถนนสาทรใต้ แขวงยานนาวา เขตสาทร กรุงเทพฯ 10120
เลขทะเบียนบริษัท	: 0107556000094
เว็บไซต์บริษัท	: www.nokair.com
เว็บไซต์นักลงทุนสัมพันธ์	: www.nokair.com/investor_relations
โทรศัพท์	: 0 2627 2000
โทรสาร	: 0 2285 6944
หุ้นสามัญของบริษัท	: ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 บริษัทมีทุนจดทะเบียน และทุนชำระแล้ว ดังนี้ ทุนจดทะเบียน 625,000,000 หุ้น มูลค่าหุ้นละ 1 บาท รวมมูลค่า 625,000,000 บาท ทุนชำระแล้ว 625,000,000 หุ้น มูลค่าหุ้นละ 1 บาท รวมมูลค่า 625,000,000 บาท

ข้อมูลของบุคคลอ้างอิง

นายทะเบียนหลักทรัพย์	: บริษัท ศูนย์รับฝากหลักทรัพย์ (ประเทศไทย) จำกัด 93 ถนนรัชดาภิเษก แขวงดินแดง เขตดินแดง กรุงเทพฯ 10400
โทรศัพท์	: 0 2009 9000
โทรสาร	: 0 2009 9991
เว็บไซต์	: www.set.or.th/tsd
ผู้สอบบัญชี	: บริษัท ดีลอยท์ ทูช ไร้มัทส์ ซียยศ สอบบัญชี จำกัด อาคารรัตนการชั้น 25 3 ถนนสาทรใต้ แขวงยานนาวา เขตสาทร กรุงเทพฯ 10120
โทรศัพท์	: 0 2676 5700
โทรสาร	: 0 2676 5757

General Information

Company Name	: NOK AIRLINES PUBLIC COMPANY LIMITED
Type of Business	: Low Cost Airlines
Head Office	: 3 Rajanakarn Building, 17 th Fl., South Sathorn Road, Yannawa, Sathorn, Bangkok 10120
Registration No.	: 0107556000094
Homepage	: www.nokair.com
Investor Relations site	: www.nokair.com/investor_relations
Telephone	: +66 (0) 2 627 2000
Facimile	: +66 (0) 2 285 6944
Common Stock	: As of 31 December 2014, the Company's registered capital and paid-up capital are as follows: Registered capital of 652,000,000 Shares at par value of 1 baht per share with total value of 625,000,000 baht Paid-up capital of 625,000,000 Shares at par value of 1 baht per share with total value of 625,000,000 baht

Other References

Registrar	: Thailand Securities Depository Co., Ltd. 93 Ratchadaphisek Road, Dindaeng, Bangkok 10400, Thailand
Telephone	: +66 (0) 2 009 9000
Facimile	: +66 (0) 2 009 9991
Homepage	: www.set.or.th/tsd
Auditor	: Deloitte Touche Tohmatsu Jaiyos Audit Co., Ltd. 3 Rajanakarn Building 25 th Fl., South Sathorn Road, Yannawa, Sathorn, Bangkok 10120
Telephone	: +66 (0) 2676 5700
Facsimile	: +66 (0) 2676 5757



ลักษณะการประกอบธุรกิจ Nature of Business



การดำเนินธุรกิจ

บริษัทให้บริการขนส่งทางอากาศภายในประเทศและต่างประเทศภายใต้แบรนด์ “นกแอร์” ในลักษณะจุดต่อจุดโดยไม่มีบริการเชื่อมต่อ (Point-to-Point) ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 บริษัทมีเครื่องบินที่เข้ามาเพื่อประกอบธุรกิจ 28 ลำ ประกอบด้วยเครื่องบินแบบโบอิง 737-800 จำนวน 20 ลำ เครื่องบินบอมบาร์ดิเอร์ Q400 จำนวน 6 ลำ และเครื่องบิน เอทีอาร์-72 จำนวน 2 ลำ พร้อมกันนี้ บริษัทได้รับการส่งเสริมการลงทุนตามพระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุน พ.ศ. 2520 (และที่แก้ไขเพิ่มเติม) จากสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (สกท.) : Board of Investment (BOI) ในประเภทกิจการขนส่งมวลชนและสินค้าขนาดใหญ่ โดยมีรายละเอียดและสาระสำคัญของสิทธิประโยชน์โดยทั่วไปคือ

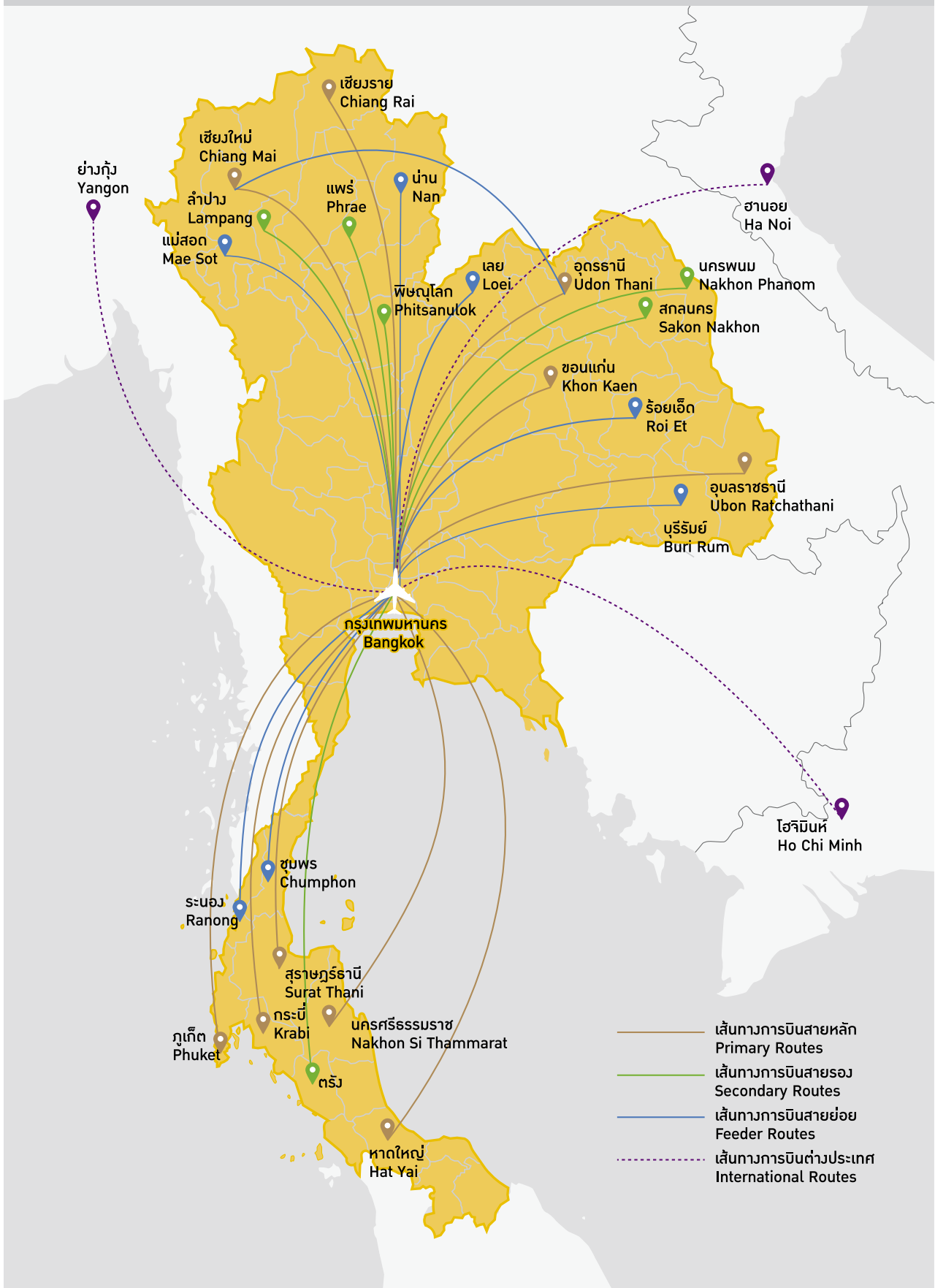
1. สิทธิในการยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับกำไรสุทธิที่ได้จากการประกอบกิจการที่ได้รับการส่งเสริมรวมกันไม่เกินร้อยละ 100 ของเงินลงทุน ไม่รวมค่าที่ดินและทุนหมุนเวียนมีกำหนดเวลา 8 ปี นับตั้งแต่วันที่เริ่มมีรายได้จากการประกอบกิจการ
2. สิทธิไม่ต้องนำเงินปันผลจากกิจการที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุนซึ่งได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลไปรวมคำนวณเพื่อเสียภาษีเงินได้ตลอดระยะเวลาที่ได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล
3. สิทธิในการยกเว้นอากรขาเข้าสำหรับเครื่องบินที่นำเข้าจากต่างประเทศ
4. สิทธิในการนำคนต่างด้าวซึ่งเป็นช่างฝีมือหรือผู้เชี่ยวชาญ คู่สมรสและบุคคลซึ่งอยู่ในอุปการะของบุคคลทั้งสองประเภทนี้เข้ามาในราชอาณาจักร และได้รับอนุญาตทำงานเฉพาะตำแหน่งหน้าที่ ตามจำนวนและกำหนดระยะเวลาให้อยู่ในราชอาณาจักรเท่าที่คณะกรรมการพิจารณาเห็นสมควร

Business Operation

Nok Air operates a budget airline under the “Nok Air” brand where it provides domestic and international point-to-point air transport services. As of December 31, 2015, the Company has a fleet of 28 leased aircrafts, including 20 Boeing 737-800, six Bombardier Q400s and two ATR-72s. The Company receives investment promotional privileges under the Investment Promotion Act B.E. 2520 (and Amendment) from The Board of Investment of Thailand (BOI) in the large mass and cargo transport business. Details of the investment incentives are as follows:

1. Corporate income tax exemption on net profit generated from the consolidated BOI promoted businesses of not exceeding 100% of the investment capital, excluding land and revolving capital. The incentive is given for eight years starting from the date the business begins to generate income.
2. The right not to include dividend received from BOI promoted projects with corporate income tax exemption into taxable income throughout the corporate income tax exemption period.
3. Exemption of import duty on imported aircraft
4. The right to allow foreign technicians or experts and their spouse and dependants to travel to Thailand and work in the specified position within the timeframe allowed by the Board of Directors.

เส้นทางการบินนกแอร์ Nok Air Route



อย่างไรก็ตาม บริษัทต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขที่ระบุไว้ในบัตรส่งเสริมการลงทุน เช่น เครื่องบินจะต้องนำเข้ามาภายในระยะเวลาที่กำหนด ต้องเปิดดำเนินการโครงการได้ภายในเวลาที่กำหนดไม่เกิน 36 เดือน นับตั้งแต่วันที่ออกบัตรส่งเสริม ต้องดำเนินการให้ได้รับใบรับรองระบบคุณภาพตามมาตรฐาน ISO 9000 หรือ ISO 14000 หรือมาตรฐานสากลอื่นที่เทียบเท่าภายใน 2 ปี เป็นต้น

บริษัทเป็นสายการบินที่มีความโดดเด่นในด้านการให้บริการโดยผู้โดยสารสามารถเลือกที่นั่งล่วงหน้า มีบริการอาหารว่างและน้ำดื่มในเที่ยวบินรวมถึงให้บริการเชื่อมต่ออินเทอร์เน็ตในระหว่างเที่ยวบิน (ในเครื่องบินที่ได้รับการติดตั้งอุปกรณ์แล้ว) และบริการน้ำหนักสัมภาระขึ้นต่ำโดยไม่คิดค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมจากค่าโดยสาร

เครือข่ายเส้นทางการบิน

บริษัทเป็นผู้ให้บริการเที่ยวบินที่ครอบคลุมทุกภูมิภาคในประเทศไทย โดยในปัจจุบันเป็นผู้ให้บริการเส้นทางการบินภายในประเทศมากที่สุด ทั้งนี้ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 บริษัทให้บริการเที่ยวบินทั้งหมด 27 เส้นทางการบิน ซึ่งประกอบด้วย 24 เส้นทางบินภายในประเทศ และ 3 เส้นทางบินระหว่างประเทศ โดยมีเที่ยวบินทั้งสิ้น 721 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ นอกจากนี้ เพื่อขยายเครือข่ายเส้นทางการบินไปยังตลาดต่างประเทศ บริษัทได้ทำข้อตกลงรับขนส่งผู้โดยสารระหว่างสายการบินแบบ Interline Cooperation Agreement กับสายการบินสก็๊ต โดยบริษัทสามารถจำหน่ายบัตรโดยสารจากจุดหมายการเดินทางภายในประเทศ อาทิ เชียงใหม่ เชียงราย ภูเก็ต อุดรธานี อุบลราชธานี นครศรีธรรมราช ตรัง และหาดใหญ่ ไปยังประเทศสิงคโปร์ ข้อตกลงดังกล่าวจะช่วยอำนวยความสะดวกให้ผู้โดยสารโดยการซื้อบัตรโดยสารเพียงครั้งเดียวสำหรับการเดินทางไปยังจุดหมายปลายทางที่ต้องเดินทางโดยเที่ยวบินของสายการบินทั้ง 2 สายการบิน

บริษัทให้บริการเที่ยวบินจากฐานปฏิบัติการหลักที่ท่าอากาศยานนานาชาติดอนเมือง โดยมุ่งเน้นให้บริการเที่ยวบินทั้งในเส้นทางที่มีความต้องการทางการบินหนาแน่นอย่างเส้นทางการบินสายหลัก 1 และเส้นทางการบินที่มีความต้องการทางการบินไม่มากนักในปัจจุบันแต่คาดว่าจะมีความต้องการทางการบินสูงขึ้นในอนาคต อย่างเส้นทางการบินสายรอง และเส้นทางการบินสายย่อย 1 เพื่อให้สอดคล้องกับกลยุทธ์ในการแข่งขันของบริษัทว่าด้วยการให้บริการเส้นทางการบินที่ครอบคลุมมากที่สุดในประเทศไทย ณ 31 ธันวาคม 2558 บริษัทมีจำนวนเที่ยวบินไป-กลับต่อสัปดาห์ 679 เที่ยวบิน

สำหรับเส้นทางระหว่างประเทศนั้น บริษัทได้ให้บริการไปยังประเทศเมียนมา 1 เส้นทาง คือ ดอนเมือง-ย่างกุ้ง และ ในปี 2558 บริษัทได้เริ่มเปิดให้บริการเที่ยวบินไปยังประเทศเวียดนาม 2 เส้นทาง คือ ดอนเมือง-โฮจิมินห์ และ ดอนเมือง-ฮานอย ณ 31 ธันวาคม 2558 บริษัทมีจำนวนเที่ยวบินไป-กลับต่อสัปดาห์ 42 เที่ยวบิน

นอกจากนั้น บริษัทยังมุ่งเน้นให้บริการเที่ยวบินที่มีท่าอากาศยานต้นทางหรือจุดหมายปลายทางในภาคเหนือหรือภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคใต้ ทั้งนี้ท่าอากาศยานต้นทางหรือจุดหมายปลายทางในภาคเหนือหรือภาคตะวันออกเฉียงเหนือยุทธศาสตร์ทำเลที่ตั้งของทั้งสองภูมิภาคดังกล่าวไม่ได้รับอิทธิพลจากลมมรสุมเช่นเดียวกับภาคใต้ ทำให้สามารถให้บริการผู้โดยสารอย่างสม่ำเสมอตลอดทั้งปี อีกทั้ง ภูมิศาสตร์ของภาคเหนือและตะวันออกเฉียงเหนือยังเป็นประตูสู่ประเทศในอินโดจีน เช่น เมียนมา ลาว และกัมพูชา ซึ่งคาดว่าจะในอนาคตจะมีความต้องการในการบินเพิ่มขึ้น ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 บริษัทให้บริการเที่ยวบินที่มีท่าอากาศยานต้นทางหรือจุดหมายปลายทางในภาคเหนือและภาคตะวันออกเฉียงเหนือเป็นจำนวน 434 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ ภาคใต้จำนวน 245 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ คิดเป็นร้อยละ 60 และ 34 ของเที่ยวบินต่อสัปดาห์ของบริษัท ส่วนที่เหลือร้อยละ 6 เป็นการบริการเที่ยวบินที่มีท่าอากาศยานต้นทางหรือจุดหมายปลายทางในต่างประเทศ นอกจากนี้ บริษัทยังได้เพิ่มบริการเที่ยวบินไปยัง 2 เมืองที่สำคัญของประเทศเวียดนาม คือ โฮจิมินห์ และฮานอยเพื่อรองรับความต้องการและโอกาสทางเศรษฐกิจจากการรวมกลุ่มประชาคมอาเซียน

นอกจากบริการหลักที่กล่าวข้างต้น นกแอร์ยังให้บริการเสริมกับผู้โดยสารที่เดินทางโดยเที่ยวบินแบบประจำของบริษัท ได้แก่ การเปลี่ยนแปลงเที่ยวบินหรือวันเดินทาง บริการขนส่งสัมภาระน้ำหนักส่วนเกิน บริการขนส่งสินค้า บริการจำหน่ายอาหารว่าง เครื่องดื่ม และสินค้าที่ระลึกนกแอร์ นกพรีเมียมซีท ประกันภัยการเดินทาง บริการจองโรงแรมที่พัก บริการเช่ารถ บริการการเดินทางเชื่อมต่อไปยังจุดหมายปลายทางอื่นต่อเนื่องจากเส้นทางบินของนกแอร์ ทั้งนี้บริษัทยังให้บริการเที่ยวบินในแบบเหมาลำ (Charter Flight) กับผู้โดยสารที่มีความประสงค์จะเดินทางเป็นหมู่คณะ หรือต้องการเดินทางไปยังจุดหมายปลายทางที่อยู่นอกเหนือจากตารางบินแบบประจำของบริษัท

ถึงแม้ว่า ในปี 2558 องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) ได้เข้ามามีบทบาทในการกำหนดมาตรฐานความปลอดภัยด้านการบินพลเรือนของประเทศไทย แล้วพบว่าในการกำกับดูแลความปลอดภัยด้านการบินพลเรือนของประเทศต้องเร่งทำการแก้ไขข้อบกพร่องตามที่ ICAO ให้คำแนะนำไว้ ซึ่งผลกระทบดังกล่าวไม่มีนัยสำคัญต่อผลการดำเนินงานของบริษัท

ประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่อง หลักเกณฑ์สำหรับการให้บริการเส้นทางการบินภายในประเทศ ณ วันที่ 27 กันยายน 2549 ได้ประกาศหลักเกณฑ์การกำหนดเส้นทางการบินไว้ดังนี้

- เส้นทางสายการบินสายหลัก คือ เส้นทางที่มีจำนวนผู้โดยสารรวมเกินกว่า 300,000 คนต่อปี และกรรมการบินพลเรือนอนุญาตให้สายการบินของประเทศไทยทุกสายการบิน สามารถบินเพื่อการพาณิชย์ได้โดยไม่จำกัดจำนวนสายการบิน
- เส้นทางสายการบิน สายรอง คือ เส้นทางที่มีจำนวนผู้โดยสารรวม 50,000 - 300,000 คนต่อปี และกรรมการการบินพลเรือนจำกัดจำนวนสายการบินเพียงสามสายการบิน
- เส้นทางการบินสายย่อย คือ เส้นทางที่มีผู้โดยสารรวมต่ำกว่า 50,000 คนต่อปี และกรรมการบินพลเรือนจำกัดจำนวนสายการบินเพียงสองสายการบิน

The Company has to fully respect all conditions stated in the investment promotion license. For example, an aircraft shall arrive in Thailand within the proposed timeframe; the project shall begin within 36 months after the investment promotion license is granted; and the Company shall be certified for ISO9000 or ISO14000 or other equivalent international standards within two years.

In providing outstanding services, Nok Air is recognized for its services like free seat assignment, complimentary in-flight snacks and drinks and WiFi onboard service (in an aircraft with supporting equipment) and free minimum check-in baggage allowance.

Nok Air Route

Nok Air provides extensive flight services covering every region across Thailand. At present, Nok Air has the most domestic route coverage in Thailand. As of December 31, 2015, Nok Air flew 27 routes of which 24 routes are domestic flights, three international routes with a total of 721 flights per week. To extend its wing to overseas territories, in 2015, Nok Air signed the Interline Cooperation Agreement with Singapore's Scoot Airlines which allowed Nok Air to sell tickets from domestic destination such as Chiang Mai, Chiang Rai, Phuket, Udon Thani, Ubon Ratchathani, Nakhon Si Thammarat in Trang, and Hat Yai to Singapore. The agreement enables passengers to buy one single ticket that covers destinations operated by these two airlines.

Nok Air offers flights from its main operation base at Don Mueang International Airport with a focus to service flights on high demand routes as primary routes⁽¹⁾ as well as flights on lower demand but potentially grown routes as secondary routes⁽¹⁾ and feeder routes⁽¹⁾. This is in line with Nok Air's competitive strategies to provide the most comprehensive coverage in Thailand. As of December 31, 2015, Nok Air operates 679 return flights per week.

For international routes, Nok Air provides service to one route in Myanmar which is Don Mueang-Rangoon. In 2015 Nok Air commenced two routes to Vietnam, including Don Mueang - Ho Chi Minh City and Don Mueang-Hanoi. As of 31 December 2015, Nok Air operates 42 round trip flights in this region.

Nok Air also emphasizes on the services to and from the northern, northeast and southern regions. The locations of origin and destination airports in the north and northeast regions are not affected by seasonal monsoon like those in the south. We can therefore regularly operate in those regions all year round. Geographically, the north and northeast regions are closed to neighboring countries in the Indochina region, namely Myanmar, Laos and Cambodia, which is projected to see significantly increasing demand for air transport in the future. As of December 31, 2015, Nok Air operated 434 flights per week to and from airports of origin and destinations in the north and northeast and 245 flights to and from the south, representing 60% and 34% of the total flights per week respectively. The remaining 6% of our flights are operated to and from overseas origins and destinations. Nok Air has increased flight to two major cities in Vietnam, namely Ho Chi Minh City and Hanoi to address the increasing demand and reap the economic opportunity presented by ASEAN integration.

In addition to the services mentioned above, Nok Air provides additional service to passengers travelling on our scheduled flights, such as travel time or flight change, excessive baggage transport, cargo transport, snacks, drinks and souvenir sales, Nok Premium Seat, travel insurance, hotel booking, car rental service and other transport service to link with other destinations not provided by Nok Air. Charter flight for group travelers or those who wish to travel to destinations out of Nok Air's scheduled flights is also available.

The International Civil Aviation Organization (ICAO) visited Thailand in 2015 to audit the country's aviation standard. The audit showed various areas that required immediate improvement as recommended by ICAO. This incident does not have significant impact on Nok Air's operations.

¹ Announcement of the Ministry of Transport: Criteria for Domestic Route Service as of September 27, 2006 as follows:

- Primary route is a route with total passengers over 300,000 a year which Department of Civil Aviation allows all Thai airlines to operate commercial flights along these routes without any restriction of the number of airlines.
- Secondary route is a route with total passengers between 50,000 and 300,000 a year and Department of Civil Aviation allows only three airlines to operate commercial flights in these routes.
- Feeder route is a route with total passengers less than 50,000 a year and Department of Civil Aviation allows only two airlines to operate commercial flights in these routes.

โครงสร้างรายได้ของบริษัท

	งบการเงินรวม					
	2556*		2557		2558	
	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ
รายได้จากการให้บริการขนส่ง						
เส้นทางการบินประจำ	10,282.0	90.9	11,190.5	91.9	12,373.3	86.5
เที่ยวบินเช่าเหมาลำ	260.0	2.3	56.9	0.5	356.6	2.5
รวมรายได้จากการขนส่ง	10,542.0	93.2	11,247.4	92.4	12,729.9	89.0
รวมรายได้จากบริการเสริม¹	637.7	5.6	717.2	5.9	1,022.7	7.2
รายได้อื่น						
ดอกเบี้ยรับ	106.5	0.9	100.6	0.8	44.5	0.3
อื่นๆ	28.5	0.3	109.2	0.9	499.1	3.5
รวมรายได้อื่น	135.0	1.2	209.8	1.7	543.6	3.8
รายได้รวมทั้งหมด	11,314.7	100.0	12,174.4	100.0	14,296.2	100.0

*งบการเงินสำหรับปี 2556 แสดงด้วยงบการเงินเฉพาะกิจการ เนื่องจากบริษัทเริ่มลงทุนบริษัทย่อยวันที่ 4 เมษายน 2557

¹รายได้จากบริการเสริม อาทิ รายได้จากการเปลี่ยนแปลงการเดินทาง, รายได้ค่าน้ำหนักสัมภาระส่วนเกิน, รายได้ค่าธรรมเนียมการจองตั๋วและชำระเงินและ รายได้จากการจำหน่ายอาหารเครื่องดื่ม และสินค้าที่ระลึก

บริษัทมีรายได้หลักจากการให้บริการขนส่งทางอากาศ ในปี 2558 บริษัทมีรายได้จากค่าโดยสาร 12,729.9 ล้านบาท ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 89.0 ของรายได้รวมของบริษัท รายได้จากค่าโดยสารของบริษัทส่วนใหญ่มาจากการให้บริการเที่ยวบินแบบประจำซึ่งเป็นบริการขนส่งทางอากาศในประเทศ ภายใต้ชื่อสายการบิน “นกแอร์” โดยครอบคลุมเกือบทุกเส้นทางการบินในประเทศ ทั้งเส้นทางการบินสายหลัก สายรองและสายย่อย

นอกจากเที่ยวบินแบบประจำ บริษัทยังมีรายได้จากการให้บริการเที่ยวบินเช่าเหมาลำ โดยในปี 2558 บริษัทมีรายได้จากการให้บริการในส่วนนี้จำนวน 356.6 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 2.5 ของรายได้รวม ซึ่งการให้บริการดังกล่าวเป็นการให้บริการนอกเหนือตารางบินประจำของนกแอร์ อันจะเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพการใช้เครื่องบินของบริษัท

นอกเหนือจากรายได้จากการให้บริการขนส่งผู้โดยสารแล้ว บริษัทยังมีรายได้จากบริการเสริมต่างๆ ในปี 2558 มีรายได้จากบริการเสริมจำนวน 1,022.7 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 7.2 ของรายได้รวม การที่สัดส่วนของรายได้จากการให้บริการเสริมไม่สูงมากนัก เนื่องจากบริษัทมีนโยบายที่จะกำหนดราคาตั๋วโดยสารที่ครอบคลุมบริการหลักๆ โดยไม่เรียกเก็บค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมจากผู้โดยสารเหมือนสายการบินราคาประหยัดรายอื่นๆ ซึ่งเป็นกลยุทธ์การตลาดหลักส่วนสำคัญส่วนหนึ่งในการให้บริการที่แตกต่าง บริษัทจึงมีสัดส่วนรายได้ในส่วนนี้ต่ำกว่าคู่แข่งรายอื่น

บริษัทยังมีรายได้อื่น เช่น รายได้จากดอกเบี้ยรับ และอื่นๆ โดยในปี 2558 บริษัทมีรายได้อื่น 543.6 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 3.8 ของรายได้รวม

นโยบายการกำหนดราคาและบริหารจัดการรายได้

บริษัทมีนโยบายการกำหนดราคาเพื่อทำให้เกิดรายได้สูงสุด และกำหนดราคาให้เหมาะสมในแต่ละเที่ยวบิน โดยแต่ละเที่ยวบินประกอบไปด้วยอัตราค่าโดยสารหลายระดับ ตั้งแต่ระดับต่ำสุดไปถึงระดับสูงสุดเป็นขั้นบันได ผู้โดยสารที่ทำการจองล่วงหน้าก่อนจะได้รับราคาในระดับต่ำกว่าผู้โดยสารที่จองในลำดับถัดไป ทั้งนี้ ราคาค่าโดยสารอาจมีการปรับลดลงได้หากบริษัทจัดการส่งเสริมการขาย ข้อดีของการกำหนดราคาค่าโดยสารแบบหลายระดับจะทำให้บริษัทสามารถจัดสรรหรือขายตั๋วโดยสารให้กับผู้โดยสารได้ทุกประเภท ส่งผลให้บริษัทมีอัตราการบรรทุกผู้โดยสาร และมีรายได้สูงสุดในแต่ละเที่ยวบิน ทั้งนี้ในการกำหนดราคาบริษัทจะพิจารณาจากหลายปัจจัย เช่น ความต้องการในแต่ละช่วงเวลาของราคาของสายการบินคู่แข่ง การพยากรณ์อุปสงค์ของตลาด เป็นต้น

Revenue structure

	Consolidated Financial Statements					
	2013*		2014		2015	
	Million baht	%	Million baht	%	Million baht	%
Revenues from transportation						
Scheduled flights	10,282.0	90.9	11,190.5	91.9	12,373.3	86.5
Chartered flights	260.0	2.3	56.9	0.5	356.6	2.5
Total revenues from	10,542.0	93.2	11,247.4	92.4	12,729.9	89.0
Total Ancillary revenues¹	637.7	5.6	717.2	5.9	1,022.7	7.2
Other revenues						
Interest income	106.5	0.9	100.6	0.8	44.5	0.3
Others	28.5	0.3	109.2	0.9	499.1	3.5
Total other revenues	135.0	1.2	209.8	1.7	543.6	3.8
Total revenues	11,314.7	100.0	12,174.4	100.0	14,296.2	100.0

*The 2013 information was presented in separated financial statements format because Nok Air began to invest in subsidiaries in April 4, 2014

¹Ancillary revenues include revenue from travel changes, excessive baggage, ticket booking and payment fee and sales from snacks, drinks and souvenirs

Nok Air's main source of revenues is transportation. In 2015, our transportation revenues were 12,729.9 million baht, representing 89.0% of the total revenues. Majority of the fare was from scheduled domestic flight services operated under "Nok Air" brand, covering almost all primary, secondary and feeder domestic routes in the country.

In addition to scheduled flight services, chartered flight service is another source of revenues. In 2015, chartered flight service revenues were 356.6 million baht, representing 2.5% of the total revenues. Such services are provided in addition to Nok Air's scheduled flights, which significantly enable us to optimize our aircrafts.

Other revenues in 2015 were 1,022.7 million baht, representing 7.2% of our total revenues. The ratio of other revenues is not very high because Nok Air has a policy to set air fare that already covers main services so as not to collect additional charge on passengers like what other low-cost airlines do. This is one of the main strategies to differentiate Nok Air's service from others. Nok Air's other revenue ratio is therefore lower than competitors.

In addition, other revenues include interest income and profit from foreign exchange. In 2015, other income was 543.6 million baht, representing 3.8% of our total revenue.

Pricing Policy and Revenue Management

Nok Air's pricing policy is to maximize incomes in each flight. This so-called dynamic pricing means tickets are differently priced in a ladder-like manner from the lowest to the highest to allow passengers who make reservation much in advance to pay a lower price. Ticket price may be discounted in case of sales promotion campaign. The dynamic pricing strategy means Nok Air can sell or allocate its tickets to all kinds of passengers at the relatively high price which results in a high cabin factor with the highest revenue in each flight. In addition, this strategy allows Nok Air to price tickets at different levels depending on diverse factors ranging from demands for tickets during different periods, prices offered by competitors and forecast market demands.

ช่องทางการจัดจำหน่ายและชำระเงิน

บริษัทได้มุ่งมั่นในการพัฒนาช่องทางการสำรองที่นั่งและชำระเงินผ่านช่องทางต่างๆ เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องเพื่อครอบคลุมทุกความต้องการของกลุ่มลูกค้าของบริษัท โดยในปัจจุบันผู้โดยสารทั่วไปสามารถสำรองที่นั่งผ่านช่องทางต่างๆ ได้ทั้งหมด 5 ช่องทาง ได้แก่ เว็บไซต์ (รวมถึงแอปพลิเคชันบนโทรศัพท์เคลื่อนที่) ศูนย์บริการลูกค้าทางโทรศัพท์ เคาน์เตอร์ท่าอากาศยาน ตัวแทนจำหน่าย และเคาน์เตอร์เซอร์วิส โดยเว็บไซต์และช่องทางอิเล็กทรอนิกส์ เป็นช่องทางการสำรองที่นั่งที่ได้รับความนิยมมากที่สุด เนื่องจากมีความสะดวก ไม่มีข้อจำกัดด้านเวลา และไม่มีค่าบริการในการสำรองที่นั่ง นอกจากนี้บริษัทยังมีช่องทางการสำรองที่นั่งเฉพาะสำหรับลูกค้าที่เดินทางเป็นหมู่คณะ ลูกค้าองค์กรและลูกค้ากลุ่มข้าราชการ

ตารางแสดงช่องทางการจัดจำหน่ายและช่องทางการชำระเงิน

ช่องทางการจัดจำหน่าย/ ช่องทางการชำระเงิน	เว็บไซต์	เว็บไซต์ บนมือถือ	ศูนย์บริการ ลูกค้าทาง โทรศัพท์	เคาน์เตอร์ ท่าอากาศยาน	ตัวแทน จำหน่าย	เคาน์เตอร์ เซอร์วิส
1. เงินสด	×	×	×	✓	✓	✓
2. บัตรเครดิต	✓	✓	✓	✓	✓	×
3. ตู้เอทีเอ็ม	✓	✓	✓	×	×	×
4. เคาน์เตอร์เซอร์วิส	✓	✓	✓	×	×	✓
5. ไดเร็กเดบิต	✓	×	×	×	✓	×
6. เคาน์เตอร์ธนาคารกรุงไทย	✓	✓	✓	×	×	×

• การจำหน่ายผ่านทางเว็บไซต์ และช่องทางอิเล็กทรอนิกส์

บริษัทจำหน่ายบัตรโดยสารผ่านทางเว็บไซต์เป็นส่วนใหญ่ คิดเป็นร้อยละ 70.1 ในปี 2558 โดยผู้โดยสารสามารถสำรองตั๋วโดยสารผ่านทาง www.nokair.com และ www.nokfanclub.com หรือเว็บไซต์บนมือถือ การสำรองที่นั่งผ่านทางเว็บไซต์เป็นช่องทางที่ครบวงจรและสะดวกต่อการใช้งานมากที่สุด โดยมีการให้บริการตั้งแต่การตรวจสอบเส้นทางการบิน ตารางการบิน การสำรองที่นั่ง การเช็คอิน การเลือกซื้อบริการเสริม รวมถึงการสำรองบริการเชื่อมต่อ นอกจากนี้ อีกช่องทางที่สำคัญในการสำรองที่นั่งและเช็คอิน คือ แอปพลิเคชันบนโทรศัพท์เคลื่อนที่ (Application on Smart phone) เพื่อรองรับการใช้งานที่เติบโตขึ้นอย่างรวดเร็วของโทรศัพท์มือถือสมาร์ทโฟน ซึ่งเป็นการเพิ่มช่องทางการจัดจำหน่ายและอำนวยความสะดวกสบายให้แก่ลูกค้า

ทั้งนี้การสำรองที่นั่งผ่านอินเทอร์เน็ตจัดเป็นช่องทางที่มีต้นทุนการให้บริการต่ำที่สุด เนื่องจากไม่ค่าใช้จ่ายในการจ้างพนักงานเพื่อทำการสำรองที่นั่ง การเช็คอินทางเว็บไซต์หรือโทรศัพท์มือถือ จะช่วยลดเวลาและปริมาณผู้โดยสารที่ต่อแถวเช็คอินที่ท่าอากาศยานซึ่งจะช่วยลดความเสี่ยงเรื่องความล่าช้าของเที่ยวบิน บริษัทคาดว่าช่องทางการขายผ่านอินเทอร์เน็ตจะยังคงเป็นช่องทางการจำหน่ายหลัก และมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นในอนาคต ซึ่งจะทำให้บริษัทสามารถบริหารค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานได้อย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น

• การจำหน่ายผ่านศูนย์บริการลูกค้าทางโทรศัพท์

สำหรับลูกค้าทั่วไป สามารถสำรองที่นั่งผ่านศูนย์บริการลูกค้าของบริษัทหมายเลข 1318 ได้ทุกวันตั้งแต่เวลา 6.00 น. ถึง 24.00 น. ส่วนหมายเลขสำหรับนกแฟนคลับ ให้บริการ 24 ชั่วโมง จัดเป็นอีกหนึ่งช่องทางที่สะดวกและรวดเร็ว โดยในปี 2558 บริษัทมีรายได้จากการจองซื้อผ่าน Call Center คิดเป็นร้อยละ 5.2 ถึงแม้ว่า การขายผ่านทางศูนย์บริการลูกค้ายังมีสัดส่วนที่น้อย แต่ก็เป็นอีกหนึ่งช่องทางให้ลูกค้าสอบถามข้อมูล และส่งผ่านข้อร้องเรียนมายังบริษัท ซึ่งถือเป็นช่องทางสำคัญในการติดต่อกับลูกค้า

• การจำหน่ายผ่านเคาน์เตอร์ท่าอากาศยาน

บริษัทให้บริการสำรองที่นั่งที่ท่าอากาศยานทุกแห่งที่ทำการบิน และมีเคาน์เตอร์นอกท่าอากาศยาน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 บริษัทมีสำนักงานขายทั้งสิ้น 28 สาขา

Distribution and Payment Channels

As the airline business's leader in the development of new channels of air ticket sales and payment, Nok Air remains committed to introduce new and innovative channels for ticket reservation and payment to cover the needs of all groups of customers. At present, customers can make a reservation through five channels; namely, website (including mobile phone applications), call center, airport counter, ticket agent and Counter Service. Website and electronic channels remain the most popular means for ticket reservation thanks to its convenience, 24/7 availability and zero fee charge. Besides, Nok Air has an exclusive reservation channel for group travelers, corporate clients and government officials.

Distribution and Payment Channels Table

Distribution and Payment Channels	Website	Website on mobile devices	Call Center	Airport Counters	Ticket Agents	Counter Service
1. Cash	✗	✗	✗	✓	✓	✓
2. Credit Cards	✓	✓	✓	✓	✓	✗
3. ATM	✓	✓	✓	✗	✗	✗
4. Counter Service	✓	✓	✓	✗	✗	✓
5. Direct Debit	✓	✗	✗	✗	✓	✗
6. Krungthai Bank Counters	✓	✓	✓	✗	✗	✗

• Website and electronics channels distribution

Website and electronics are the most popular ticket sales channels, accounting for 70.1% of the total ticket sales in 2015. Passengers can book their seats at www.nokair.com and www.nokfanclub.com or on mobile site m.nokair.com. These channels offer the highest convenience and most comprehensive services ranging from checking flight routes, schedules, seat reservation, check-in, ancillary service request and reservation for flight connection. Another important channel is application on smart phone that better address the rapid growth of smartphone users, enabling Nok Air to provide more alternative reservation channels and greater convenience for passengers.

In terms of operation, website reservation is the lowest cost channel because of no headcount expense on employee manning the service. Online check-in via website and mobile phone also significantly reduces time and volume of passengers queuing at the airport counters, which also reduce risk on delayed flight. Nok Air anticipates that website and electronic channels will remain the major ticket reservation and sales channel with positive trend in the future. The Company will therefore be able to optimize operation costs thanks to this channel.

• Call Center

Customers can make flight reservation via Nok Air's Call Center 1318 everyday from 6.00-24.00 hrs. Nok Fan Club members can also reach special member channel 24 hours. In 2015, Nok Air's ticket sales via Call Center accounted for 5.2% of the total sales. Although the number is small, it is an important channel for customers to request information and communicate their complaint with the Company.

• Airport Counter

Nok Air's reservation service is available at all airports it operates. As of December 31, 2015, Nok Air has 28 sales offices.

นอกจากนี้ บริษัทได้ริเริ่มบริการ “Nok Dude & Nok Babe” ขึ้น เป็นการเพิ่มช่องทางการสำรองที่นั่งที่ท่าอากาศยาน ซึ่งจะช่วยลดเวลาในการต่อแถวที่เคาน์เตอร์ท่าอากาศยาน และเพิ่มความสะดวกสบายให้กับลูกค้า โดยพนักงานภายใต้ชื่อ “Nok Dude” และ “Nok Babe” ปัจจุบันพร้อมให้บริการที่ท่าอากาศยานนานาชาติดอนเมือง โดยพนักงานจะคอยอำนวยความสะดวกให้แก่ผู้โดยสารที่กำลังจะเดินทาง โดยสามารถเช็คคอนผ่าน Tablet ได้ทันที ผู้โดยสารจึงไม่ต้องเสียเวลาต่อแถวที่หน้าเคาน์เตอร์ นอกจากนี้ยังสามารถทำการสำรองที่นั่งโดยชำระเงินผ่านบัตรเครดิต และระบุที่นั่งล่วงหน้า ทำให้การสำรองที่นั่งและเช็คอินเป็นไปด้วยความสะดวกและรวดเร็ว

• การจำหน่ายผ่านตัวแทนจำหน่าย

ผู้โดยสารสามารถจองซื้อตั๋วโดยสารผ่านทางตัวแทนจำหน่ายที่จดทะเบียนกับบริษัทได้ทั่วประเทศไทยและประเทศเพื่อนบ้านใกล้เคียง ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 มีทั้งสิ้น 1,248,105 ราย คิดเป็นร้อยละ 14.5 ของช่องทางทั้งหมด โดยการจองซื้อผ่านทางตัวแทนจำหน่ายจะเหมาะสำหรับกลุ่มลูกค้าที่ไม่สะดวกที่จะเข้าใช้งานทางอินเทอร์เน็ต และศูนย์บริการลูกค้าทางโทรศัพท์ อัตราค่าโดยสารสำหรับลูกค้าที่จองซื้อตั๋วโดยสารผ่านตัวแทนจำหน่าย จะเป็นอัตราเดียวกันกับการจองซื้อผ่านช่องทางอื่นๆ โดยบริษัทมีนโยบายให้ส่วนแบ่งการขาย (Commission Fee) แก่ตัวแทนจำหน่าย

• การจำหน่ายผ่านเคาน์เตอร์เซอร์วิส

ช่องทางการจำหน่ายผ่านเคาน์เตอร์เซอร์วิส รวมถึงร้านสะดวกซื้อเป็นอีกช่องทางหนึ่งที่ช่วยเพิ่มความสะดวกรวดเร็วในการจองซื้อและชำระเงินให้กับผู้โดยสาร ผู้โดยสารสามารถจองซื้อผ่านเคาน์เตอร์เซอร์วิสภายในร้านเซเว่นอีเลฟเว่น และเคาน์เตอร์เซอร์วิสที่เป็นแบบ Stand Alone โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 มีเคาน์เตอร์เซอร์วิสที่ให้บริการจำหน่ายตั๋วทั่วประเทศไทยทั้งสิ้นกว่า 10,000 สาขา การเปิดช่องทางการจำหน่ายดังกล่าว ทำให้บริษัทมีช่องทางการจำหน่ายบัตรโดยสารที่เพิ่มมากขึ้นและครอบคลุมทุกกลุ่มลูกค้า

• การจำหน่ายผ่านช่องทางอื่นๆ

บริษัทมีช่องทางการจำหน่ายตั๋วโดยสารผ่านช่องทางอื่นๆ ซึ่งมีช่องทางประจำ ได้แก่ การขายผ่านการออกบูธตามการจัดแสดงงานต่างๆ อาทิ งานไทยเที่ยวไทย การจัดงานโปรโมชั่นในห้างสรรพสินค้า เป็นต้น โดยช่องทางดังกล่าว อาจไม่ใช่ช่องทางการขายโดยตรง แต่เป็นการสนับสนุนกิจกรรมการตลาดของบริษัท เพื่อประชาสัมพันธ์บริษัท ตลอดจนการแนะนำผลิตภัณฑ์ประเภทต่างๆ ของบริษัท

ส่วนช่องทางการชำระเงิน ผู้โดยสารทั่วไปสามารถชำระด้วยบัตรเครดิต ซึ่งลูกค้านิยมมากที่สุดเนื่องจากมีความสะดวก รองลงไปเป็นการชำระด้วยเงินสด ชำระที่ตู้เอทีเอ็ม (ปัจจุบันได้แก่ ธ.ไทยพาณิชย์ ธ.กรุงไทย ธ.กรุงเทพ ธ.ทหารไทย ธ.กสิกรไทย) ชำระที่เคาน์เตอร์เซอร์วิส นอกจากนี้กลุ่มลูกค้าที่เดินทางเป็นหมู่คณะ ลูกค้าองค์กร และลูกค้ากลุ่มข้าราชการ จะมีเงื่อนไขการชำระเงินที่แตกต่างออกไปตามที่ตกลงกันได้

บริษัทยังมุ่งมั่นที่จะสร้างความสะดวกสบายแก่ผู้โดยสารในด้านต่างๆ โดยเป็นผู้นำในการนำเสนอช่องทางใหม่ๆ ในการจองตั๋วโดยสาร และการชำระเงิน บริษัทจัดได้ว่าเป็นผู้บริการสายการบินราคาประหยัดที่มีช่องทางการจัดจำหน่ายและช่องทางการชำระเงินครอบคลุมและหลากหลายที่สุด ด้านการบริการลูกค้า บริษัทได้ให้บริการที่เหมาะสมกับผู้โดยสารซึ่งส่วนใหญ่เป็นชาวไทย ซึ่งต้องการความสะดวกสบายในการเดินทางจากบริการต่างๆ ที่มอบให้โดยไม่เรียกเก็บค่าธรรมเนียมเพิ่ม ได้แก่ การเลือกที่นั่งล่วงหน้า น้ำหนักสัมภาระขึ้นต่ำ 15 กิโลกรัม บริการอาหารว่างและน้ำดื่มบนเครื่องบิน เป็นต้น ส่วนบริการอื่นๆ ได้มีการพัฒนาอย่างต่อเนื่องตามพฤติกรรมของผู้บริโภคที่เปลี่ยนแปลงไป อาทิเช่น การจองตั๋ว ชำระเงิน และเช็คอินบน Application ของสมาร์ตโฟน การเช็คอินทางโทรศัพท์ การให้บริการ WI-FI ที่ท่าอากาศยาน และบนเที่ยวบิน เป็นต้น

การดำเนินงานของบริษัท

ปัจจุบัน บริษัทให้บริการขนส่งผู้โดยสารโดยมีฐานปฏิบัติการบินที่ท่าอากาศยานนานาชาติดอนเมือง ซึ่งประกอบด้วยหน่วยงานหลัก ได้แก่ ศูนย์นักบินและลูกเรือ ฝ่ายปฏิบัติการบิน ฝ่ายซ่อมบำรุงอากาศยาน ฝ่ายบริการลูกค้า ส่วนการเติมน้ำมันเชื้อเพลิงส่วนใหญ่จะกระทำที่ท่าอากาศยานดอนเมือง เนื่องจากมีต้นทุนน้ำมันที่ต่ำที่สุด ส่วนที่ท่าอากาศยานภูมิภาคจะเป็นการเติมน้ำมันเพิ่มเติมเป็นบางครั้งตามมาตรฐานความปลอดภัยเท่านั้น

การจัดหาผลิตภัณฑ์และบริการ

การจัดหาเครื่องบิน

บริษัทมีนโยบายจัดสรรเครื่องบินให้เหมาะสมกับปริมาณความต้องการบินในแต่ละเส้นทางการบิน ทั้งเส้นทางการบินสายหลัก สายรอง และสายย่อย โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 บริษัทมีเครื่องบินให้บริการขนส่งผู้โดยสารทั้งสิ้น 3 รุ่น ได้แก่ โบอิง 737-800 เอทีอาร์ 72-500 และบอมบาร์ดิเอร์ Q400 รวมทั้งสิ้น 28 ลำ ทั้งนี้ บริษัทจัดหาเครื่องบินทุกลำด้วยวิธีการเช่าในลักษณะ Dry Lease หรือ เช่าเฉพาะเครื่องบิน ไม่รวมนักบินและลูกเรือ โดยบริษัททำสัญญาเช่าดำเนินงาน (Operating Lease) ซึ่งโดยปกติจะมีระยะเวลาเช่า 7 - 12 ปี โดยเครื่องบินทั้งหมดมีระยะเวลาเช่าที่เหลืออยู่ประมาณ 2.8-11.9 ปี

“Nok Dude & Nok Babe” is a new initiative to increase reservation convenience at airports and reduce time for queuing at airport counters. Nok Air employees - “Nok Dude” and “Nok Babe” are stationed at Don Mueang International Airport to facilitate passengers in checking-in via tablets without waiting at the counter. Payment through credit cards and advanced seat bookings also speed up the reservation and check-in process.

- **Ticket Agents**

Customers can also buy tickets via registered ticket agents nationwide and in neighboring countries. As of December 31, 2015, there are 1,248,105 agents, representing 14.5% of the total sales channels. Agent booking is efficient for customers who do not have easy access to the Internet or Call Center. Air fare for customers booking with ticket agents is the same as other channels. It is Nok Air’s policy to pay commission fee to ticket agents.

- **Counter Service**

Counter Service and convenient stores offer convenience for customers to buy tickets easily and quickly. Customers can contact Counter Service in 7-Eleven stores and stand alone Counter Service. As of December 31, 2015, there are 10,000 counter services nationwide. These channels provide Nok Air with more ticket sales channels that address all customer groups’ demand.

- **Others**

Other ticket channels include temporary sales booth in travel fairs and promotion events in department stores and shopping centers. Despite their temporary service, this is an important channel that crucially supports the Company’s marketing activities and enhances Nok Air’s corporate image. This also provides Nok Air with an opportunity to directly introduce our services to customers.

Considering payment channels, credit card is the most popular channel thanks to its high convenience. Other payment channels are cash, ATM payment (at SCB, KTB, BBL, TMB and KBANK) and Counter Service. Group travelers, corporate customers and government employees may have different payment term as agreed.

Nok Air will continue to increase convenience for our passengers through offering of new ticket reservation and payment channels. Nok Air is the low-cost airline with the largest variety of sales and payment channels. In terms of customer service, Nok Air has designed and offered services that best address demand of our customers, especially Thais who are majority of our customers and need high convenience. All services are offered without extra charges, including advance seat selection, minimum 15 kilogram baggage allowance, in-flight snacks and drinks, for example. We have also continuously developed our services to respond to the changing customers’ behaviors, such as reservation, payment and check-in via smartphone application, check-in by telephone and airport and onboard WiFi, to name a few.

Operations

At present, Nok Air offers a passenger transportation service with the flight operation base at Don Mueang International Airport with its main departments; the Pilot and Crew Center, the Flight Operation Department, the Aircraft Maintenance Department and the Customer Service Department. Meanwhile, jet fuel filling is mostly carried out at Don Mueang International Airport thanks to its lowest cost. Fuel is only filled from time to time at a regional airport based on required safety standard.

Product and Services

Aircraft

Nok Air’s policy is to procure aircrafts that appropriately respond to flight demands in each route whether it’s primary, secondary and feeder routes. As of December 31, 2015, Nok Air had three models of aircraft in its fleet; namely, Boeing 737-800, ATR 72-500 and Bombardier Q400, for a total of 28 airplanes, all of which are procured through dry lease which means only aircraft is leased with neither pilot nor crew. Nok Air’s operating lease agreement normally lasts 7 - 12 years and all aircrafts under its fleet have the remaining lease term from 2.9 - 11.9 years.

ตารางแสดงข้อมูลเกี่ยวกับฝูงบินของสายการบินนกแอร์ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558

ประเภทเครื่องบิน	จำนวนเครื่องบิน (ลำ)	ความจุผู้โดยสารต่อลำ (ที่นั่ง)	อายุโดยเฉลี่ย (ปี)
โบอิง 737-800	20	186 - 189	7.8
เอทีอาร์ 72-500	2	66 - 72	8.6
บอมบาร์ดิเอร์ Q400	6	86	0.9
รวม	28		6.4

เครื่องบินรุ่นโบอิง 737-800 เป็นเครื่องบินโดยสารที่มีพิสัยบินระยะปานกลาง ลำตัวแคบ ใช้เครื่องยนต์ไอพ่น ซึ่งนำมาใช้สำหรับเส้นทางสายหลักและเส้นทางสายรอง สำหรับเครื่องบินเอทีอาร์ 72-500 และเครื่องบินบอมบาร์ดิเอร์ Q400 เป็นเครื่องบินโดยสารขนาดเล็ก ใช้เครื่องยนต์ใบพัด (Turboprop) 2 เครื่อง มีพิสัยบินระยะใกล้ ซึ่งบริษัทจะนำมาใช้บินในเส้นทางสายรองและสายย่อย เพื่อให้เหมาะสมกับความต้องการบินที่มีไม่มากนัก

อัตราการใช้เครื่องบินต่อลำ

บริษัทมุ่งเน้นการใช้เครื่องบินให้มีประสิทธิภาพสูงสุดและมุ่งเน้นความปลอดภัยของผู้โดยสารเป็นสำคัญ อีกทั้งยังมุ่งเน้นให้เที่ยวบินของบริษัทไม่เกิดความล่าช้า ซึ่งจะกระทบต่อตารางการบินของบริษัท โดยในปี 2558 สายการบินนกแอร์มีเครื่องบิน ณ สิ้นปีรวม 28 ลำ ซึ่งบริษัทมีอัตราการใช้เครื่องบินทุกประเภทเฉลี่ยสำหรับ โบอิง 737-800 บอมบาร์ดิเอร์ Q400 และเอทีอาร์ 72-500 ที่ 9.04 8.59 และ 5.68 ชั่วโมงต่อวัน ตามลำดับ

นอกจากนั้น บริษัทมีนโยบายที่จะจำกัดให้มีจำนวนประเภทของเครื่องบินน้อยที่สุดซึ่งสามารถให้บริการอย่างเหมาะสมในเส้นทางสายหลักสายรองและสายย่อย ทั้งนี้ การมีจำนวนประเภทเครื่องบินที่ไม่มากจะทำให้เกิดการประหยัดต้นทุนในการซ่อมบำรุงเครื่องบิน และเกิดความยืดหยุ่นในการใช้นักบิน เนื่องจากกรมการบินพลเรือน กำหนดให้นักบินจะได้รับอนุญาตให้ทำการบินเฉพาะเครื่องบินประเภทเดียวเท่านั้น อีกทั้ง ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานที่เกี่ยวข้องกับการจัดหาชิ้นส่วนอะไหล่เพื่อการซ่อมบำรุง การฝึกอบรมนักบิน ลูกเรือ วิศวกร และพนักงานช่าง จะแปรผันตามจำนวนแบบของเครื่องบิน และชนิดของเครื่องยนต์ที่ใช้ในฝูงบิน

การซ่อมบำรุงเครื่องบิน

บริษัทมีนโยบายมุ่งเน้นในเรื่องความปลอดภัยของผู้โดยสารเป็นสำคัญ โดยเน้นย้ำให้เครื่องบินอยู่ในสภาพที่สมบูรณ์พร้อมทำการบินทุกครั้งภายใต้มาตรฐานการตรวจสอบและการซ่อมบำรุงเป็นไปตามมาตรฐานของกรมการบินพลเรือน องค์การบริหารการบินแห่งสหรัฐอเมริกา (FAA) หรือองค์การความปลอดภัยด้านการบินแห่งสหภาพยุโรป (EASA) การดูแลรักษาและซ่อมบำรุงเครื่องบินแบบครบวงจรนั้น ต้องใช้เงินลงทุนสูงและต้องการผู้เชี่ยวชาญเฉพาะทาง ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 บริษัทมีใบอนุญาตและสามารถซ่อมบำรุงทั่วไป (Transit Check และ Daily Check) และระดับย่อย (A-Check หรือ Light Maintenance) ซึ่งบริษัทไม่มีโรงซ่อมบำรุงของตนเอง เพื่อซ่อมบำรุงเครื่องบินในระดับ C-Check และ Heavy Maintenance แต่บริษัทได้ว่าจ้างบริษัทอื่นผู้ให้บริการภายนอกซึ่งมีความชำนาญและความพร้อมในการซ่อมบำรุงเครื่องบิน โดยจะต้องได้รับการรับรองจาก FAA หรือ EASA



Details of Nok Air's Fleet as of December 31, 2015

Type of Aircraft	Number of Aircraft	Capacity (seat per aircraft)	Average Age (year)
Boeing 737-800	20	186 - 189	7.8
ATR 72-500	2	66 - 72	8.6
Bombardier Q400	6	86	0.9
Total	28		6.4

Boeing 737-800 is a medium-range haul plane with a narrow body and jet engines. The aircraft is used in primary and secondary routes as it can fly up to four hours. Meanwhile, ATR 72-500 and Bombardier Q400 are small two-engine turbo prop aircrafts designed for short-haul flight. Nok Air mostly flies these two aircrafts in secondary and feeder routes to suit modest demands along the routes. The two aircrafts can fly as far as four hours.

Aircraft Utilization Rate per Aircraft

As Nok Air wishes to maximize its aircraft utilization while ensuring passenger's safety and preventing flight delay that could affect its flight schedules, as of end of 2015, Nok Air had a total of 28 aircrafts in its fleet. An average aircraft utilization of all types of aircraft, namely Boeing 737-800, Bombardier Q400 and ATR 72-500 stood at 9.04 hours per day, 8.59 hours per day and 5.68 hours per day respectively.

The Company also has a policy to minimize the type of aircrafts in providing good services in the primary and secondary routes. A limited type of aircraft will enable Nok Air to optimize maintenance cost and increase pilot flexibility. Operating expenses related to parts for maintenance, training for pilots, crew, engineers and technicians will also vary according to the type of aircraft and engines used in the fleet.

Aircraft Maintenance

Focusing at passenger's safety, Nok Air underlines a perfect flight-ready condition of its aircrafts under the check-up and maintenance criteria of Department of Civil Aviation, the US Federation Aviation Administration (FAA) and the European Aviation Safety Agency (EASA). As full-service aircraft maintenance and repair is capital-intensive and requires specialized technicians, as of December 31, 2015, Nok Air possessed transit check and daily check permits as well as the A-check and Light maintenance permit but it had no maintenance facility of its own to conduct heavy maintenance. Nok Air hired the third-party service provider with aircraft maintenance expertise and facility as well as FAA and EASA accreditation to plan its maintenance and to repair and maintain its aircrafts.



การจัดหาชิ้นส่วนอะไหล่

การจัดหาชิ้นส่วนและอะไหล่อากาศยานของนกแอร์นั้น บริษัทได้ให้บริการหลักคือ Lufthansa Technik AG เป็นผู้ดำเนินการจัดหาทั้งอะไหล่และอุปกรณ์ที่เป็น Pool Parts และยังเป็นผู้วางแผนการซ่อมบำรุงอากาศยานอีกด้วย ทั้งนี้กระบวนการพิจารณาคัดเลือกผู้ให้บริการนั้น บริษัทได้พิจารณาจากความสามารถในการวางแผนซ่อมบำรุงอากาศยาน การจัดหาอะไหล่และอุปกรณ์อากาศยาน ค่าใช้จ่าย ตลอดจนประสบการณ์ที่ผ่านมาในด้านธุรกิจการบิน เป็นต้น

นอกจากที่ได้กล่าวมาแล้วข้างต้น บริษัทยังได้จัดหาชิ้นส่วนอะไหล่และอุปกรณ์อากาศยานเองที่นอกเหนือจากที่ Lufthansa Technik AG จัดหาให้ ทั้ง Routine และ Non Routine Job ทั้งนี้เพื่อเป็นการลดค่าใช้จ่ายของบริษัท โดยจัดเก็บชิ้นส่วนอะไหล่และอุปกรณ์ไว้ที่อาคารจัดเก็บคลังสินค้าท่าอากาศยานนานาชาติดอนเมือง

การจัดหาน้ำมันเชื้อเพลิง

น้ำมันเชื้อเพลิงเป็นต้นทุนหลักของค่าใช้จ่ายของบริษัท โดยในปี 2558 บริษัทมีค่าใช้จ่ายน้ำมันเชื้อเพลิงคิดเป็นร้อยละ 24 ของต้นทุนในการดำเนินงานของบริษัท โดยในอดีตบริษัทซื้อน้ำมันเชื้อเพลิงทั้งหมดผ่านการบินไทย ต่อมาในปี 2554 บริษัทได้เริ่มการจัดซื้อน้ำมันเชื้อเพลิงจากผู้ค้าน้ำมันโดยตรง ได้แก่ บริษัท เซลล์แห่งประเทศไทย จำกัด และ บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) โดยในปี 2558 บริษัทมีการส่งซื้อน้ำมันเชื้อเพลิงจากผู้จำหน่ายรายหนึ่งเกินกว่าร้อยละ 30 ของต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิง เนื่องจากผู้จำหน่ายรายดังกล่าวให้ราคาและข้อเสนอทางธุรกิจที่ดีกับบริษัท อย่างไรก็ตาม บริษัทได้พึงพิงผู้จำหน่ายน้ำมันรายดังกล่าวเป็นพิเศษ และบริษัทได้มีนโยบายซื้อน้ำมันจากบุคคลใดบุคคลหนึ่งอย่างต่อเนื่อง หากเงื่อนไขและราคามีได้ดีกว่าบุคคลอื่น เนื่องจากบริษัทสามารถจัดซื้อน้ำมันจากผู้จำหน่ายรายอื่นๆ ได้ อย่างไรก็ตาม การจัดซื้อน้ำมันเชื้อเพลิงจากผู้ค้าน้ำมันรายใหญ่ระดับโลก จะทำให้บริษัทสามารถจัดหาน้ำมันได้อย่างเพียงพอในราคาที่เหมาะสม

เนื่องจากราคาน้ำมันมีความผันผวนสูง ดังนั้น ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทเมื่อวันที่ 28 กรกฎาคม 2554 มีมติอนุมัติให้บริษัทเข้าทำสัญญาป้องกันความเสี่ยงจากความผันผวนของราคาน้ำมันในระยะเวลาไม่เกิน 6 เดือน โดยกำหนดให้มีสัดส่วนการป้องกันความเสี่ยงระหว่างร้อยละ 20-50 ของปริมาณการใช้น้ำมันต่อเดือนหรือประกันความเสี่ยงไว้เพียงบางส่วน (Partial Hedge) โดยการซื้อน้ำมันในราคาที่กำหนดล่วงหน้ากับผู้ค้าน้ำมัน หรือเข้าทำสัญญาป้องกันความเสี่ยงจากราคาน้ำมันกับสถาบันการเงิน ซึ่งตามนโยบายการบริหารความเสี่ยงจากราคาน้ำมันของบริษัทดังกล่าว จะช่วยเพิ่มความยืดหยุ่นให้กับบริษัทในการบริหารรายได้และต้นทุน ส่งผลให้บริษัทสามารถปรับราคาการจำหน่ายตั๋วโดยสารได้เฉพาะส่วนที่ยังไม่ได้มีการจำหน่าย เพื่อชดเชยผลกระทบจากราคาน้ำมันได้บางส่วน ซึ่งจะสอดคล้องกับกลยุทธ์การตั้งราคาแบบ Dynamic Pricing หรือ การกำหนดค่าตั๋วโดยสารหลายระดับราคา และระยะเวลาการเปิดจำหน่ายตั๋วโดยสารล่วงหน้าของบริษัท

อย่างไรก็ตาม ราคาน้ำมันในตลาดโลกมีแนวโน้มปรับตัวลดลงอย่างต่อเนื่องและมีนัยสำคัญ ดังนั้น ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัท เมื่อวันที่ 18 ธันวาคม 2557 จึงได้มีการพิจารณาทบทวนนโยบายการป้องกันความเสี่ยงและอนุมัติระยะเวลาการป้องกันความเสี่ยงจากเดิม 6 เดือน เป็น 12 เดือน

โดยทั่วไปบริษัทจะทำการเติมน้ำมันเชื้อเพลิงที่ท่าอากาศยานนานาชาติดอนเมืองเป็นหลัก เนื่องจากมีผู้จำหน่ายมากมาย ทำให้บริษัทสามารถจัดหาราคาน้ำมันได้ในราคาถูกกว่าการจัดหาและส่งมอบน้ำมันเชื้อเพลิงในจังหวัดอื่นๆ ซึ่งส่วนใหญ่มีผู้จำหน่ายเพียงรายเดียว โดยผู้ค้าน้ำมันที่สามารถส่งมอบได้ที่ท่าอากาศยานนานาชาติดอนเมืองจะใช้บริการจัดเก็บ จัดส่ง และเติมน้ำมัน ของบริษัทบริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (“BAFS”) ซึ่งเป็นบริษัทเพียงรายเดียวที่ได้รับอนุญาตให้บริการเติมน้ำมัน ณ ท่าอากาศยานนานาชาติดอนเมือง

การดำเนินงานบริเวณท่าอากาศยาน

บริษัทดำเนินการบริการภาคพื้นดินและบริการสนับสนุนภาคพื้นดินต่อผู้โดยสารของบริษัทด้วยตนเอง โดยทำการเช่าอุปกรณ์ที่สำคัญจากท่าอากาศยานต่างๆ ในประเทศ เช่น เคาน์เตอร์เช็คอิน และทางเชื่อมต่อนานาชาติ อย่างไรก็ตาม บริษัทได้ว่าจ้างบุคคลภายนอกที่มีความเชี่ยวชาญในการดำเนินงาน ในทำการขนส่งสัมภาระลงทะเลเบียนของผู้โดยสาร ไปกลับระหว่างท่าอากาศยานและเครื่องบิน การจัดการขนส่งผู้โดยสารระหว่างประตูทางขึ้นเครื่องบิน (Gate) กับเครื่องบิน และบันไดขึ้นลงเครื่องบิน และการจัดการขนส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์ (Cargo)



Procurement of Parts and Spare Parts

Lufthansa Technik AG is the spare part provider for Nok Air who not only sources aircraft spare and pool parts but also plans maintenance schedules for its aircrafts as stated in the contract. Nok Air considered factors such as an ability to plan maintenance schedules and source spare parts as well as related expenses and experience when selecting a spare part service provider.

Besides, Nok Air sourced out other spare parts on its own for some routine and non routine job to reduce related cost. Spare parts are stored at the warehouse at Don Mueang International Airport.

Procurement of Fuel

Fuel was Nok Air's major expenses in 2015 as it accounted for 24% of the total service costs. Nok Air buys fuel directly from The Shell Company of Thailand Limited and PTT Public Company Limited. In 2015, the company ordered fuel totaling more than 30% of its total fuel costs from a single supplier as the supplier offered a better deal. However, Nok Air did not exclusively rely upon this supplier and it did not have a policy to continue buying fuel from an exclusive source if terms and conditions as well as price wasn't better than others as Nok Air was always able to buy fuel from any distributor. However, by sourcing fuel from the world-class oil supplier, Nok Air was able to procure enough fuel at a reasonable price.

Due to the volatility of oil prices, the Board of Directors resolved on July 28, 2011 to allow Nok Air to enter an agreement to hedge oil prices for six months period by signing an oil price-hedging agreement with a financial institution based on Nok Air's risk management policy where the ratio of risk hedging was around 20 - 50% of the volume of fuel consumed each month (Partial Hedge). This has increased flexibility to our revenue and cost management, enabling Nok Air to adjust ticket prices for the remaining unsold seats to partially compensate impact from the oil price. This also corresponds to Nok Air's dynamic pricing policy where a range of price is offered and to the advanced booking period offered.

Following the significant fall in global oil price, Nok Air's Board of Directors in its meeting dated December 18, 2014 reviewed the oil-hedging policy and extended the risk hedging period from six months to 12 months.

In general, Nok Air's aircrafts will mainly have their tanks filled at Don Mueang International Airport as there are a lot of distributors there which allows the firm to procure fuel at a lower price than it filled in other provinces where a single supplier is usually found. Fuel suppliers who deliver their jet fuel at Don Mueang International Airport usually use the service provided by Bangkok Aviation Fuel Services Public Company Limited ("BAFS"), the single provider allowed to provide a fuel-filling service at Don Mueang International Airport, to store and fill aircraft fuel tanks.

Airport Services

Nok Air offers both ground service and ground support service to its passengers on its own by renting major equipment at various domestic airports such as check-in counter and aerobridge. However, Nok Air also hires the third party with expertise to handle check-in passenger belongings between airport and aircraft as well as to provide transfer buses from gate to aircraft, airstair and cargo management.

Catering Services

Nok Air does not have a policy to produce food for in-flight service by its own or establish catering facility to offer such service because it focuses on operating budget airline business. As a result, the Company commissioned Central Restaurants Group Company Limited (the producer of soft pretzel under Auntie Annes' brand) to produce and deliver the snack to passengers after the airline itself has identified type and taste of the snack to be served during the flight.



อาหารว่างและเครื่องดื่ม (Catering)

บริษัทยังไม่มีนโยบายผลิตอาหารเพื่อให้บริการแก่ผู้โดยสารสายการบินเองหรือจัดตั้งครัวการบินเพื่อเป็นศูนย์กลางการผลิตอาหาร เนื่องจากบริษัทมุ่งเน้นการให้บริการสายการบินแบบราคาประหยัด ดังนั้นจึงได้ว่าจ้างบริษัท เซ็นทรัลเรสโตรองส์กรุ๊ป จำกัด (เป็นผู้ผลิตอาหารประเภทซอว์เพรทเซล ภายใต้ชื่ออานตี้ แอนส์) โดยบริษัทเป็นผู้กำหนดประเภทและรสชาติของอาหาร ทั้งนี้ ผู้ให้บริการดังกล่าวเป็นผู้ผลิตอาหารว่างในรูปแบบเฉพาะสำหรับบริการแก่ผู้โดยสารสายการบินนกแอร์เท่านั้น ไม่สามารถนำไปแจกหรือจำหน่ายได้ให้แก่บุคคลอื่นได้ และมีครัวกลางผลิตอาหารอยู่ภายในพื้นที่ของท่าอากาศยานนานาชาติดอนเมือง เพื่อความสะดวกในการจัดส่งอาหารว่างมายังเครื่องบินของนกแอร์

การประกันภัย

บริษัทได้ทำประกันภัยสำหรับการบินตามแนวทางปฏิบัติของอุตสาหกรรมการบินนานาชาติ โดยทำประกันภัยอากาศยานทุกลำของนกแอร์กับบริษัทประกันภัยในประเทศไทย ซึ่งผู้รับประกันภัยจะทำประกันภัยต่อ (Reinsurance) ไปยังตลาดรับประกันภัยต่อต่างประเทศตามมาตรฐานสากลของตลาดการประกันภัยเครื่องบิน โดยเบี้ยประกันภัยของบริษัท และวงเงินคุ้มครองอยู่ในสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐ

ความสัมพันธ์กับกลุ่มธุรกิจของผู้ถือหุ้นรายใหญ่

บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัท ในสัดส่วนร้อยละ 39.2 โดยมีกรรมการที่เป็นผู้แทนจากการบินไทยเข้าดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทจำนวนไม่เกิน 5 ท่าน จากกรรมการทั้งหมด 12 ท่าน การบินไทยประกอบธุรกิจสายการบินที่ให้บริการเต็มรูปแบบ ซึ่งเป็นธุรกิจที่ใกล้เคียงและอาจเกิดการแข่งขันกับธุรกิจสายการบินราคาประหยัดที่นกแอร์ประกอบธุรกิจอยู่ ดังนั้น การบินไทยในฐานะผู้ถือหุ้นรายใหญ่ กลุ่มผู้บริหารและกลุ่มผู้ถือหุ้นรายใหญ่อื่นๆ ได้วางกรอบการบริหารจัดการร่วมกันเพื่อความชัดเจนในการดำเนินธุรกิจในอนาคตไว้ 3 ส่วนหลัก ได้แก่ การเป็นอิสระในการดำเนินธุรกิจ การไม่พึ่งพิงกัน และการแข่งขันระหว่างบริษัทและการบินไทย

ความเป็นอิสระในการดำเนินธุรกิจของนกแอร์

ลักษณะการประกอบธุรกิจของนกแอร์ที่ใกล้เคียงกับผู้ถือหุ้นใหญ่ ทำให้การบินไทยในฐานะผู้ถือหุ้นใหญ่ กลุ่มผู้บริหารและกลุ่มผู้ถือหุ้นรายใหญ่รายอื่นๆ ได้วางกรอบการบริหารจัดการและการบริหารงานร่วมกันเพื่อความชัดเจนและความเป็นอิสระในการดำเนินธุรกิจไว้ดังนี้

- **โครงสร้างการถือหุ้น** ถึงแม้ว่าการบินไทยจะเข้ามาถือหุ้นใหญ่ในนกแอร์ร้อยละ 39.2 แต่ก็มิได้เป็นผู้ถือหุ้นใหญ่รายเดียวที่มีจำนวนเสียงเบ็ดเสร็จ เนื่องจากโครงสร้างผู้ถือหุ้นนกแอร์ภายหลังเข้าจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย จะประกอบด้วยผู้ถือหุ้นรายอื่นๆ เช่น กลุ่มผู้บริหาร ผู้ถือหุ้นรายใหญ่กลุ่มอื่นๆ และกลุ่มผู้ถือหุ้นรายย่อย ซึ่งจะทำให้การดำเนินงานของนกแอร์เป็นอิสระ
 - **โครงสร้างกรรมการบริษัท** ภายใต้กรอบข้อตกลงตามสัญญาระหว่างผู้ถือหุ้นของนกแอร์ การบินไทยจะสามารถส่งตัวแทนมาเป็นกรรมการของบริษัทได้ในสัดส่วนไม่เกิน 5 ท่าน จากจำนวนกรรมการทั้งหมด 12 ท่าน ซึ่งไม่ถึงกึ่งหนึ่งของจำนวนกรรมการทั้งหมด และกรรมการตัวแทนของการบินไทยในนกแอร์ยังมีหน้าที่ตามมาตรา 80 ของพระราชบัญญัติบริษัทมหาชนจำกัด ซึ่งระบุเรื่องผู้ที่มีส่วนได้เสียไม่มีสิทธิออกเสียงลงคะแนนในส่วนที่ตนมีส่วนได้เสีย
- อีกทั้งกรรมการของบริษัททุกท่านยังมีหน้าที่และความรับผิดชอบตามมาตรา 85 88/8 88/9 และ 88/10 ของพระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ที่ระบุให้กรรมการต้องปฏิบัติหน้าที่ให้เป็นไปตามกฎหมาย วัตถุประสงค์ และข้อบังคับของบริษัท ตลอดจนมติที่ประชุมผู้ถือหุ้น ด้วยความซื่อสัตย์สุจริตและระมัดระวังรักษาผลประโยชน์ของบริษัท และยังจำเป็นต้องปฏิบัติหน้าที่ด้วยความรับผิดชอบเยี่ยงวิญญูชน และไม่ทำการใดอันเป็นการขัดแย้งกับประโยชน์ของบริษัท รวมทั้งการรักษาสิทธิของผู้ถือหุ้นให้ได้รับความเป็นธรรมและเพื่อประโยชน์สูงสุดโดยรวม ด้วยหน้าที่ตามมาตราดังกล่าวกรรมการตัวแทนของการบินไทย จึงจำเป็นต้องปฏิบัติหน้าที่เพื่อประโยชน์สูงสุดของบริษัท โดยมีได้คำนึงประโยชน์ของตนหรือผลประโยชน์ของการบินไทยเป็นสำคัญ
- **โครงสร้างการบริหาร** บริษัทมีโครงสร้างการบริหารซึ่งเป็นอิสระจากการบินไทย โดยประธานเจ้าหน้าที่บริหารและผู้บริหารทุกท่านมิใช่ตัวแทนจากการบินไทย

การไม่พึ่งพิงกันระหว่างนกแอร์กับการบินไทย

ปัจจุบันกรอบการดำเนินธุรกิจและการบริหารจัดการของบริษัทเป็นการดำเนินงานที่เป็นเอกเทศไม่พึ่งพิงกับการบินไทยทั้งในปัจจุบันและอนาคต โดยบริษัทมีระบบการบริหารจัดการระบบการสำรองที่นั่ง ระบบเช็คอิน ที่เป็นอิสระของตนเองโดยไม่ได้ใช้ระบบของการบินไทย

The contractor meanwhile manufactures this snack exclusively for Nok Air's passengers. It has no right to sell or distribute to other parties.

Insurance

Nok Air has bought aviation insurance in accordance with the practices of the international aviation industry. All Nok Air's aircrafts are insured with an insurance firm in Thailand who then reinsures them in the overseas reinsurance market based on the aircraft insurance industry's international practices. Nok Air's insurance premiums and its insured sums are in US dollar.

Relationship with Major Shareholders

Thai Airways International Public Company Limited is the major shareholder, holding 39.2% stake in Nok Air and dispatches no more than five representatives to sit in its 12- member board. Thai Airways International operates a full-service airline which is similar and therefore could compete with Nok Air's position as a budget airline. Thai Airways International, as its major shareholders, Nok Air's management and other major shareholders have therefore set out clear business directions including independence of business, non-dependency of the operation and a competition between Nok Air and Thai Airways International.

Nok Air's Business Independence

Considering the similar nature of business of Nok Air and its major shareholders, Thai Airways International, as its major shareholders, Nok Air's management and other major shareholders have drawn a clear direction and framework for business management and operations to assure business independence and clarity as follows:

- **Shareholding structure** Although Thai Airways International holds 39.2% stake, it is not the only one major shareholder who has absolute voting rights. After being listed on the Stock Exchange of Thailand, Nok Air has other significant shareholders, such as the management, other major shareholders and individual shareholders. This provides for the check and balance system for Nok Air to maintain independence in its operations.
- **Board of Directors' Structure** Under the shareholder's agreement between Nok Air's shareholders, Thai Airways International can send no more than five representatives to be Nok Air's directors out of the airline's total 12 directors which accounts for fewer than half of Nok Air's entire directors. In addition, all representatives from Thai Airways International in Nok Air's board also have the responsibility according to the Section 80 of the Public Company Act requiring that directors with interest in a matter may not vote in such matter.

All members of the Board also have the responsibilities under Section 85, 88/8, 88/9 and 88/10 of the Public Company Act which specify that directors shall perform their duties in compliance with laws, objectives and the Company's regulations as well as resolution of the shareholders' meeting with integrity and honesty for the best benefits of the Company. Directors are required to perform their duty with responsibility and shall not take any action that may cause conflict of interest with the Company, protect shareholders' right and ensure shareholders receive fair treatment and perform all their duties for the mutual benefits of all stakeholders. In accordance with such requirement, directors who are representatives from Thai Airways International have to perform their duties with careful consideration and for the best interest of Nok Air and not for personal or Thai Airways International's benefits.

- **Management Structure** Nok Air's management structure is independent from Thai Airways International. The Chairman of the Board and all executives are not representatives of Thai Airways International.

Non-dependence between Nok Air and Thai Airways International PCL

At present, Nok Air's management and operations are independent from and do not depend on Thai Airways International. Nok Air has a ticket reservation system, check-in system and accounting system of its own which is independent and separate from Thai Airways International's.

- การเช่าเครื่องบิน บริษัทมีนโยบายในการเช่าดำเนินงานเครื่องบินจากผู้ให้เช่ารายอื่น ณ 31 ธันวาคม 2558 บริษัทเช่าดำเนินงานเครื่องบินจากผู้ให้เช่าจากต่างประเทศจำนวน 28 ลำ โดยมีได้เช่าจากการบินไทย
- การซ่อมบำรุงเครื่องบิน บริษัทได้ว่าจ้างผู้ซ่อมบำรุงภายนอกเองโดยตรง สำหรับเครื่องบินทุกประเภท
- การจัดหาน้ำมันเชื้อเพลิง บริษัทได้จัดซื้อกับผู้ค้าน้ำมันโดยตรง เพื่อให้การดำเนินธุรกิจเป็นไปตามความเหมาะสม นอกจากนี้ยังทำให้บริษัทมีความคล่องตัวในการบริหารความเสี่ยงจากราคาน้ำมันอีกด้วย
- ระบบการจองซื้อตั๋วเครื่องบินและการชำระเงินซึ่งเป็นระบบงานหลักของสายการบินนั้น บริษัทมีระบบเป็นของตนเองและแตกต่างจากระบบที่การบินไทยใช้ ระบบงานในส่วนนี้จึงไม่ได้มีความเกี่ยวข้องกับการบินไทยแต่อย่างใด
- การฝึกอบรมนักบินและพนักงานต้อนรับ บริษัทมีหลักสูตรและผู้เชี่ยวชาญเป็นผู้ให้การอบรมด้วยตนเอง

การแข่งขันระหว่างบริษัทและการบินไทย

คณะกรรมการบริษัทได้กำหนดแนวทางการดำเนินธุรกิจที่ชัดเจนระหว่างการบินไทย ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ และนกแอร์ ซึ่งเป็นบริษัทรวมของการบินไทย ในลักษณะพันธมิตรทางธุรกิจ โดยดำเนินกลยุทธ์ที่เกื้อหนุนกัน แต่สามารถแข่งขันกันได้อย่างอิสระตามความเหมาะสม ประกอบกับลักษณะการให้บริการมีความแตกต่างกัน โดยการบินไทยดำเนินธุรกิจสายการบินแบบเต็มรูปแบบ (Full Service Airline) จะให้ความสำคัญกับการให้บริการ เครือข่ายการบิน และความสะดวกสบายในการเดินทางเป็นสำคัญ ในขณะที่นกแอร์เป็นสายการบินราคาประหยัด จะเน้นการให้บริการในกลุ่มลูกค้าที่ให้ความสำคัญกับราคาต่ำโดยสารและยอมรับได้กับบริการที่จำกัด เช่น การจำกัดน้ำหนักสัมภาระหรือการมีค่าธรรมเนียมในการปรับเปลี่ยนวันเดินทาง และไม่ต้องการสแนมบินที่มีเส้นทางการบินที่เชื่อมโยงกับสแนมบินอื่นๆ ในวงกว้างมาก กล่าวคือ เครือข่ายการบิน (Networking) มิได้เป็นปัจจัยสำคัญในการดำเนินธุรกิจ การให้บริการจะเน้นการบริการขนส่งผู้โดยสารระหว่างจุดหมายการเดินทาง (Point-to-Point)

การขยายการประกอบธุรกิจ

นอกจากธุรกิจหลักของนกแอร์แล้ว บริษัทได้ขยายธุรกิจเพิ่มเติมโดยผ่านช่องทางบริษัทย่อย ได้แก่ บริษัท นกมั่งคั่ง จำกัด เพื่อเข้าลงทุนในบริษัท สายการบินนกสก็๊ต จำกัด ประกอบธุรกิจสายการบินราคาประหยัดระหว่างประเทศในเส้นทางการบินระยะกลาง บริษัท นกฮอลิเดย์ จำกัด ซึ่งประกอบธุรกิจนำเที่ยว และเข้าลงทุนในเงินลงทุนระยะยาวในบริษัท แพน แอม อินเตอร์เนชั่นแนล ฟ্লাйт เทอร์นิ่ง เซ็นเตอร์ จำกัด ซึ่งเป็นผู้ดำเนินการศูนย์ฝึกการบินนานาชาติแบบครบวงจรที่มีหลักสูตรครอบคลุมทั้งการฝึกอบรมนักบิน ลูกเรือ ช่างซ่อมบำรุง ช่างซ่อมบำรุง และวิชาชีพทางการบินอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง และในปี 2558 โดยเข้าลงทุนในบริษัท Air Black Box Asia Pacific Pte Ltd. ซึ่งเป็นบริษัทจัดตั้งขึ้นที่ประเทศสิงคโปร์เพื่อประกอบธุรกิจพัฒนาระบบการจองบัตรโดยสารระหว่างสายการบิน ทู่นจดทะเบียนจำนวน 4 ล้านเหรียญสหรัฐ อัตราส่วนการลงทุนร้อยละ 25 ทำให้โครงสร้างการถือหุ้นของกลุ่มบริษัทย่อย และเงินลงทุนระยะยาวเป็นดังนี้

โครงสร้างการถือหุ้นของกลุ่มบริษัทย่อย/บริษัทร่วม



- Aircraft lease: Nok Air has a policy to have operation lease of aircraft. As of December 31, 2015, Nok Air leases 28 aircrafts from a foreign company, not Thai Airways International.
- Aircraft maintenance: Nok Air directly hires a company to provide aircraft maintenance services for all its aircrafts
- Fuel supply: The Company directly buys jet fuel from oil supplier to ensure smooth business operations and flexibility to manage risk from oil price fluctuation.
- Ticketing and payment: Nok Air has its own system that is different and separate from Thai Airways International's system.
- Pilot and flight attendant training: Nok Air has its own training programs and specialists to train its pilots and flight attendants.

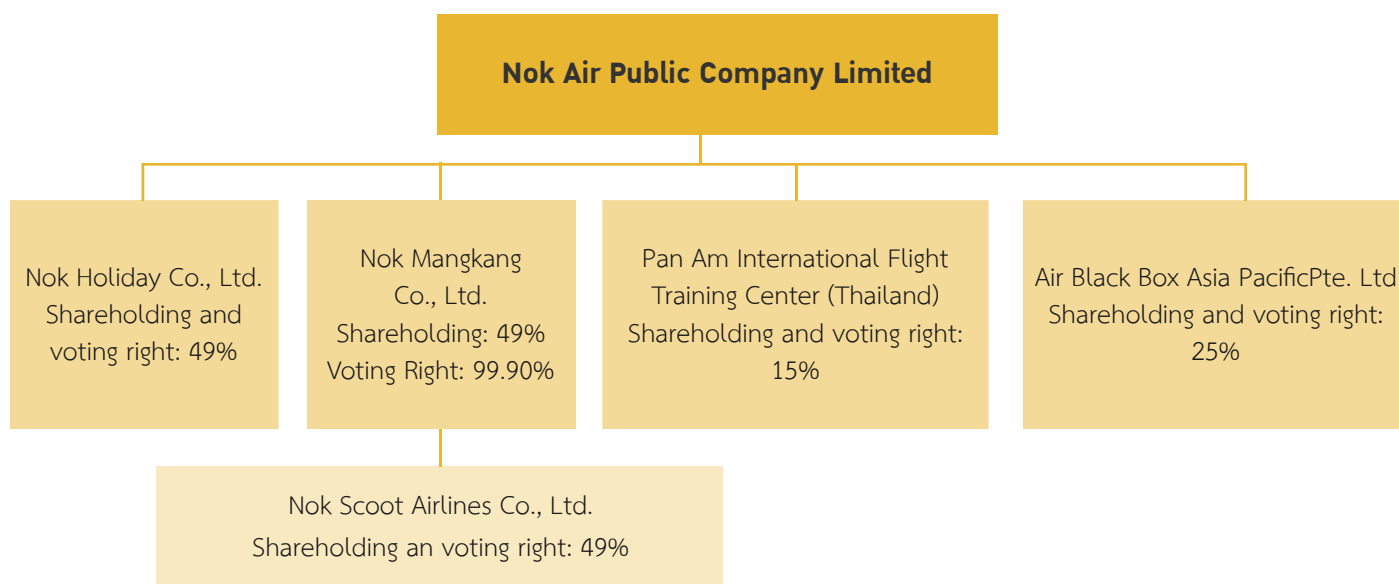
Competition between the Company and Thai Airways International

According to the Board of Directors, Thai Airways International, which is Nok Air's one of major shareholders, and Nok Air, which is Thai Airways International's associate company, are business alliances where their businesses are complementary but could be independently competitive when appropriate. Thai Airways International operates a full-service airline which emphasizes on premium quality service, service network and convenience for passengers. Nok Air, as a budget airline, focuses on travelers who pay more attention to price and accept limited services, such as baggage allowance and charge on travel date change or not requiring airports with connection with other airports. In other words, air transport service network is not a major factor in its business operations but point-to-point transport is the main focus of Nok Air.

Business Expansion

Aside from Nok Air's main business, we have expanded our business through our subsidiaries; namely Nok Mangkang Co., Ltd. which is our vehicle to invest in Nok Scoot Airlines Co., Ltd. who operates a medium-haul international budget airline; and Nok Holidays Co., Ltd. who offers tour and travel service. In addition, we have made long-term investment in Pan Am International Flight Training Center (Thailand) Co., Ltd. who operates an international aviation training center which offers the most comprehensive aviation course covering the training of pilots, crew, maintenance personnel and other aviation professionals. In 2015, the Company invested in Air Black Box Asia Pacific Pte. Ltd. a Singapore-based company that operates inter-airline ticket system development. Nok Air holds 25% stake in Air Black Box Asia Pacific Pte. Ltd. which was established with a registered capital of USD4 million. As a result, the shareholding structure of Nok Air and its subsidiaries and long-term investment structure is as follows:

Shareholding structure of Nok Air and Subsidiaries/Associates





สภาวะการตลาดและการแข่งขัน Market and Competition

สภาวะการตลาด

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 มีสายการบินทั้งสิ้น 5 สายการบินหลักที่ให้บริการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศภายในประเทศไทย (Domestic Flight) โดยอาจแบ่งสายการบินได้เป็น 2 ประเภท คือ สายการบินที่ให้บริการเต็มรูปแบบ และสายการบินราคาประหยัด ถึงแม้ว่าสายการบินทั้งสองประเภทมีแนวทางการดำเนินธุรกิจที่ต่างกันและมีกลยุทธ์การดำเนินธุรกิจที่ต่างกัน อีกทั้งยังมีกลุ่มลูกค้าเป้าหมายที่ต่างกัน แต่เนื่องจากเส้นทางการบินที่จำกัดและการให้บริการที่สามารถทดแทนกันได้ ทำให้อาจมีการแข่งขันกันระหว่างกลุ่มสายการบินทั้งสองกลุ่ม ถึงแม้ว่าการแข่งขันจะไม่สูงเท่ากับการแข่งขันกันภายในกลุ่มผู้ประกอบการธุรกิจสายการบินประเภทเดียวกันเอง

สายการบินที่ให้บริการเต็มรูปแบบมีผู้ประกอบการหลักอยู่ 2 สายการบิน ได้แก่ การบินไทย (รวมไทยสมายล์) และบางกอกแอร์เวย์ส โดยเน้นการให้บริการแบบครบวงจร สำหรับสายการบินราคาประหยัดประกอบด้วย ผู้ให้บริการหลัก 3 สายการบิน ได้แก่ นกแอร์ ไทยแอร์เอเชีย ไทยไลอ้อนแอร์ โดยแต่ละสายการบินมีตำแหน่งทางการตลาดและส่วนแบ่งตลาดที่ต่างกัน

ในส่วนของสายการบินที่ให้บริการแบบเต็มรูปแบบ การบินไทยถือเป็นผู้ประกอบการธุรกิจที่ให้บริการการบินมาอย่างยาวนาน จึงเป็นที่รู้จักและได้รับการยอมรับในด้านการให้บริการที่ดี ทำให้สามารถกำหนดราคาได้สูงกว่าคู่แข่งรายอื่นๆ สอดคล้องกับลักษณะการให้บริการตามรูปแบบ Premium Airline แต่จากภาวะการแข่งขันที่สูงขึ้นและความนิยมที่เพิ่มสูงขึ้นของผู้โดยสารต่อสายการบินราคาประหยัด ทำให้การบินไทยได้มีการปรับกลยุทธ์โดยเปิดสายการบินไทยสมายล์เพื่อให้บริการในรูปแบบ Light Premium ซึ่งเป็นการให้บริการในรูปแบบสายการบินเต็มรูปแบบในราคาย่อมเยาและให้บริการที่ลดลง และเน้นการให้บริการกับผู้โดยสารระหว่างประเทศที่ต้องการเดินทางเชื่อมต่อภายในประเทศเป็นหลัก

สำหรับสายการบินบางกอกแอร์เวย์สซึ่งจัดเป็นสายการบินที่ให้บริการเต็มรูปแบบ แต่มีตำแหน่งทางการตลาดแตกต่างจากการบินไทย โดยวางตำแหน่งการตลาดเป็นสายการบินบูติก (Boutique Airline) ซึ่งให้บริการเฉพาะบางเส้นทางการบินที่มีเอกลักษณ์เฉพาะ อีกทั้งมีกลยุทธ์ในการแข่งขันด้วยการเป็นเจ้าของท่าอากาศยานทำให้สามารถรักษาความได้เปรียบในเส้นทางการบินบางเส้นทางได้

ในส่วนของสายการบินราคาประหยัด สายการบินแอร์เอเชียเป็นผู้ประกอบการรายแรกๆ ที่ดำเนินธุรกิจสายการบินราคาประหยัดในประเทศที่เน้นกลยุทธ์ในการขายตั๋วโดยสารด้วยราคาต่ำที่สุด โดยราคาตั๋วโดยสารไม่รวมการให้บริการเสริมอื่นที่เกี่ยวข้องกับการบิน เช่น น้ำหนักกระเป๋าสัมภาระลงทะเบียน การขอรู้นั่งบนเครื่องล่วงหน้า อาหารและเครื่องดื่ม ทั้งนี้ หากผู้โดยสารต้องการซื้อบริการเสริมจะต้องเสียค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมจากราคาตั๋วโดยสาร

ส่วนสายการบินไทยไลอ้อนแอร์นั้นเป็นผู้ประกอบการรายใหม่ซึ่งได้เริ่มเข้ามาในตลาดสายการบินราคาประหยัดตั้งแต่ช่วงปลายปี 2556 โดยมีกลยุทธ์ในการเสนอราคาตั๋วโดยสารที่รวมบริการต่างๆ ไว้ อาทิ น้ำหนักกระเป๋าสัมภาระ อาหารว่าง และบริการระบุที่นั่งบนเครื่องล่วงหน้า

สำหรับสายการบินนกแอร์นั้นต้องการจัดวางตำแหน่งทางการตลาดเป็นสายการบินราคาประหยัด คุณภาพสูง โดยตั้งราคาตั๋วโดยสารในอัตราที่สูงกว่าสายการบินราคาประหยัดอื่นๆ แต่เป็นราคาที่รวมบริการทุกอย่างที่เกี่ยวข้องกับการเดินทาง เช่น บริการระบุที่นั่งบนเครื่องล่วงหน้า บริการอาหารว่างและน้ำหนักกระเป๋าสัมภาระไว้เรียบร้อยแล้ว โดยผู้โดยสารไม่ต้องชำระส่วนต่างเพิ่มสำหรับบริการดังกล่าว

หากพิจารณาในด้านการเติบโตของจำนวนผู้โดยสาร ในปี 2558 สายการบินนกแอร์ มีจำนวนผู้โดยสารอยู่ที่ 7.95 ล้านคน ซึ่งเพิ่มขึ้นจากปีก่อนหน้า ที่มีจำนวนผู้โดยสาร 7.15 ล้านคน หรือเพิ่มขึ้นเท่ากับร้อยละ 11.14



Market and Competition

As of December 31, 2015 there were five major airlines offering domestic flights in Thailand, that can be divided into two categories; namely, full-service airline and budget and low-cost airlines. Despite different business directions and strategies and despite different targeted groups of customers, yet, with restricted routes and complementary services, these two categories indeed clashed from time to time although the competition between the two may not be as intense as that within the same category.

The full-service airlines segment sees two main operators; namely Thai Airways International (including Thai Smile Airways) and Bangkok Airways. Both provide comprehensive services. The low-cost airline segment includes three major players, namely Nok Air, Thai Air Asia and Thai Lion Air, each with different market positioning and market share.

Considering full-service airlines, Thai Airways International is the longest-serving airline and has been widely known and recognized for its good quality services. Therefore, the airline can charge higher price than others, which also reflect its Premium Airline service. The higher competition and increasing popularity of budget airlines, Thai Airways International has to adjust its strategy by opening Thai Smile Airways to provide light premium service, meaning full-service airline operations, compromised services and at affordable price. Thai Smile Airways focuses its service to international passengers who wish to connect to domestic flights.

Bangkok Airways, another major full service airline positions itself as a Boutique Airline. It provides service in selected routes with uniqueness. One of its major competitive strategies is the ownership of some airports, which enables the airline to maintain advantages in some routes.

In terms of low-cost airlines, Air Asia is the first to introduce such budget domestic airline service with an outstanding low price offering. Its airfare, however, does not cover other additional services related to aviation, including loaded luggage, advanced seat booking and advanced food and drink order. Passengers who wish to use these additional services have to pay extra.

Thai Lion Air is the latest player who entered into the market in late 2013. Its strategic differentiation lies on the price package that also includes various services, such as loaded luggage, snack and advanced seat booking.

In differentiating itself from the crowd, Nok Air has positioned itself as a high quality budget airline. Its airfare rate is slightly higher than competitors but this rate covers all travel-related services, such as advanced seat booking, snack and loaded luggage. Passengers do not have to pay extra for such services.

In 2015, the number of Nok Air's passengers totaled 7.95 million, increasing by 11.14% from the previous year of 7.15 million passengers.



การแข่งขัน

- การแข่งขันระหว่างสายการบินที่ให้บริการเต็มรูปแบบ และสายการบินราคาประหยัดในเส้นทางการบินในประเทศ

ผู้ดำเนินธุรกิจสายการบินในประเทศไทยประกอบด้วย 2 ประเภทหลัก ได้แก่ สายการบินที่ให้บริการเต็มรูปแบบ และสายการบินราคาประหยัดแต่มีสภาวะการแข่งขันที่ไม่มีกลุ่มใดกลุ่มหนึ่งเป็นผู้ขับเคลื่อนตลาดอย่างเบ็ดเสร็จ เนื่องจากการขยายฝูงบินและเส้นทางการบินของสายการบินราคาประหยัดสามารถทำได้ง่าย โดยผ่านการใช้เครื่องบินที่มีขนาดเล็กและเหมาะสมกับเส้นทางที่มีระยะทางสั้น ทำให้ปัจจุบันสายการบินที่ให้บริการเต็มรูปแบบค่อยๆ สูญเสียส่วนแบ่งตลาดให้กับสายการบินราคาประหยัด เนื่องจากไม่สามารถแข่งขันด้านราคาได้ โดยในปี 2558 สายการบินราคาประหยัดมีส่วนแบ่งตลาดภายในประเทศที่ร้อยละ *69.5 ซึ่งถือเป็นส่วนแบ่งการตลาดมากที่สุดนับตั้งแต่มีสายการบินราคาประหยัดเข้ามาดำเนินธุรกิจในประเทศไทยการแข่งขันภายในกลุ่มสายการบินราคาประหยัดสำหรับเส้นทางการบินในประเทศ

- การแข่งขันภายในกลุ่มสายการบินราคาประหยัดสำหรับเส้นทางการบินภายในประเทศ

สายการบินราคาประหยัดซึ่งเป็นสายการบินที่เน้นการให้บริการระหว่างศูนย์การบิน (Point-to-Point) ที่ให้บริการ การบินภายในประเทศมีผู้ให้บริการหลักประกอบด้วย สายการบินนกแอร์ สายการบินไทยแอร์เอเชีย และสายการบินไทยไลอ้อนแอร์ โดยสายการบินราคาประหยัดกำลังได้รับความนิยมอย่างต่อเนื่อง เนื่องจากเส้นทางการบินในประเทศมีระยะเวลาการเดินทางค่อนข้างสั้น ส่งผลทำให้ปัจจัยราคาเข้ามามีอิทธิพลต่อการตัดสินใจมากขึ้น ทำให้การแข่งขันกันระหว่างผู้ประกอบการธุรกิจสายการบินราคาประหยัดสูงกว่ากลุ่มสายการบินเต็มรูปแบบ การเข้ามาของผู้ให้บริการรายใหม่ซึ่งได้แก่ ไทยไลอ้อนแอร์ ส่งผลให้ส่วนแบ่งตลาดของผู้ประกอบการรายเดิมในตลาดทั้งนกแอร์ และไทยแอร์เอเชียลดลงจากปีก่อน

* ที่มา : กรมการบินพลเรือน



Competition

- Competition between full-service and budget airlines in the domestic service segment

Domestic flight operators in Thailand comprise two categories: full-service airlines and budget airlines. The competition, however, sees no domineering operator. A major reason is that low-cost airlines have greater flexibility to expand their fleets and routing. They can employ smaller aircraft that better serves short-haul routes. So present, full-service airlines have gradually lost their market shares to budget airlines because the full-service airlines cannot efficiently compete in the pricing space. In 2015, budget airlines' market share in Thailand was *69.5%, which is the largest ever since the first entrance of low-cost budget into Thailand's aviation transport segment.

- Competition among low-cost airline in the domestic service segment

Low cost carriers today focus more on point-to-point service. In the domestic service market, major players are Nok Air, Thai Air Asia and Thai Lion Air, with increasing popularity due to short travel time in which pricing has strong influence on decision making. Competition among budget airlines therefore is more intense than that among full-service airlines. New entrant, like Lion Air, has therefore stolen some market share from existing domestic airline service operators, including Nok Air and Thai Air Asia.

* Source : Department of Civil Aviation (DCA)



ปัจจัยความเสี่ยง Risk Factors

ความเสี่ยงต่อการดำเนินธุรกิจของบริษัท

ความเสี่ยงจากการจัดหาปริมาณน้ำมันเชื้อเพลิงที่เพียงพอและความผันผวนของราคาน้ำมันเชื้อเพลิง

น้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับเครื่องบินจัดเป็นวัตถุดิบหลักที่สำคัญในการประกอบธุรกิจของบริษัท โดยในปี 2558 บริษัทมีต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิงคิดเป็นร้อยละ 24 ของต้นทุนจากการดำเนินงาน ซึ่งจัดเป็นต้นทุนที่มีสัดส่วนสูงที่สุดของบริษัท หากบริษัทไม่สามารถจัดหาน้ำมันเชื้อเพลิงที่เพียงพอต่อการปฏิบัติการบินของบริษัท อาจส่งผลให้ธุรกิจต้องหยุดดำเนินการ อีกทั้ง ปริมาณและราคาน้ำมันเชื้อเพลิงขึ้นอยู่กับปัจจัยทางเศรษฐกิจและการเมืองของโลก ซึ่งเป็นปัจจัยที่ไม่สามารถควบคุมหรือประมาณการได้อย่างแม่นยำ นอกจากนี้ กรมการบินพลเรือนยังไม่อนุญาตให้บริษัทเรียกเก็บค่าธรรมเนียมน้ำมันเชื้อเพลิงหรือค่าธรรมเนียมอื่นๆ แยกจากค่าโดยสารสำหรับเที่ยวบินโดยสารภายในประเทศแบบประจำ รวมถึงมีการจำกัดราคาจำหน่ายตั๋วโดยสารขึ้นสูง แต่ในการดำเนินธุรกิจสายการบินโดยทั่วไป บริษัทจะจำหน่ายตั๋วโดยสารล่วงหน้าก่อนการบิน ดังนั้น หากราคาน้ำมันปรับตัวสูงขึ้น บริษัทอาจไม่สามารถปรับราคาตั๋วโดยสารเพิ่มขึ้นได้อย่างเพียงพอและอาจส่งผลให้บริษัทมีอัตรากำไรลดลงอย่างมีนัยสำคัญหรืออาจทำให้บริษัทประสบภาวะขาดทุนได้

อย่างไรก็ดี บริษัทได้ตระหนักถึงความสำคัญของการจัดหาและบริหารต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิง และเพื่อเป็นการลดและกระจายความเสี่ยงดังกล่าว ปัจจุบันบริษัทจึงจัดหาน้ำมันเชื้อเพลิงจากผู้ค้าน้ำมันรายใหญ่ของประเทศมากกว่า 1 ราย ได้แก่ บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) และ บริษัท เชลล์แห่งประเทศไทย จำกัด

สำหรับการบริหารต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิง บริษัทได้เข้าทำสัญญาป้องกันความเสี่ยงจากความผันผวนเพียงบางส่วน (Partial Hedging) เท่านั้น เนื่องจากบริษัทใช้กลยุทธ์การตั้งราคาแบบ Dynamic Pricing หรือ การกำหนดค่าตั๋วโดยสารหลายระดับราคา ซึ่งเพิ่มความยืดหยุ่นให้กับบริษัทในการบริหารรายได้และต้นทุน และทำให้บริษัทสามารถปรับราคาจำหน่ายตั๋วโดยสารได้บางส่วน (เฉพาะส่วนที่ยังไม่ได้มีการจำหน่าย) ซึ่งสามารถชดเชยผลกระทบจากราคาน้ำมันได้บางส่วน

สำหรับการเข้าทำสัญญาป้องกันความเสี่ยงของราคาน้ำมันเชื้อเพลิง บริษัทเข้าทำสัญญานอพันธ์กับผู้ค้าน้ำมันโดยตรง โดยมีระยะเวลาการเข้าทำสัญญาป้องกันความเสี่ยง (Tenor) ที่สอดคล้องกับระยะเวลาที่เปิดจำหน่ายตั๋วโดยสาร โดยบริษัทมีวัตถุประสงค์หลักในการป้องกันความเสี่ยงจากความผันผวนของราคาน้ำมัน และเพื่อบริหารต้นทุนน้ำมัน มิได้มุ่งเน้นการทำการกำไรจากความผันผวนของราคาน้ำมัน

ความเสี่ยงจากการพึ่งพาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศและอินเทอร์เน็ตในการดำเนินธุรกิจของบริษัท

บริษัทจำเป็นต้องพึ่งพาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศและอินเทอร์เน็ตในการดำเนินธุรกิจของบริษัท โดยเฉพาะระบบเว็บไซต์ (Website) และระบบสำรองที่นั่ง (Reservation System) ซึ่งบริษัทใช้บริการระบบดังกล่าวจากบุคคลภายนอก โดยหากระบบเว็บไซต์และระบบสำรองที่นั่งของบริษัทมีปัญหาขัดข้อง หรือระบบดังกล่าวของผู้ให้บริการเกิดความขัดข้อง ก็จะส่งผลกระทบต่อการบินของบริษัทอย่างรุนแรงและมีนัยสำคัญ

บริษัทยังต้องแบกรับความเสี่ยงจากการละเมิดความปลอดภัยของเว็บไซต์ โดยเฉพาะการลักลอบนำข้อมูลความลับของลูกค้าที่สำรองที่นั่งไปใช้ทางผิดกฎหมาย ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อชื่อเสียงของบริษัททำให้ลูกค้าขาดความเชื่อมั่นต่อบริษัท และไม่ใช้บริการของบริษัท

อย่างไรก็ดี บริษัทได้ให้ความสำคัญต่อระบบเทคโนโลยีสารสนเทศและอินเทอร์เน็ตอย่างสูงโดยเฉพาะบริษัทมีมาตรการป้องกันปัญหาขัดข้องของระบบเว็บไซต์และระบบสำรองที่นั่งโดยมีการจัดทำสำรองข้อมูลทุกวันและยังมีการตั้งศูนย์ข้อมูลสำรองฉุกเฉิน (Disaster Recovery Site) โดยหากมีปัญหาเกิดขึ้นกับศูนย์ข้อมูลหลัก ข้อมูลที่มีการสำรองไว้ที่ศูนย์ข้อมูลสำรองฉุกเฉินจะสามารถนำมาใช้งานได้ทันที นอกจากนี้ บริษัทยังทำการจัดทำเครือข่ายเน็ตเวิร์คสำรองในกรณีที่การติดต่อบนเครือข่ายเน็ตเวิร์คหลักมีปัญหาเพื่อให้การติดต่อระหว่างบริษัทกับระบบภายนอกเป็นไปอย่างราบรื่นและไม่กระทบต่อธุรกิจ อีกทั้งบริษัทยังมีมาตรการป้องกันการละเมิดลักลอบนำข้อมูลความลับของลูกค้าที่สำรองที่นั่งไปใช้ทางผิดกฎหมาย โดยมีการออกแบบระบบเพื่อป้องกันการถูกบุกรุกจากผู้ไม่หวังดี รวมทั้งมีการเข้ารหัสข้อมูลตามมาตรฐาน การทดสอบการบุกรุกเพื่อปิดข้อบกพร่องเป็นประจำทุกปี และเก็บรายละเอียดการเข้าใช้ระบบตามพระราชบัญญัติคอมพิวเตอร์ทุกประการ

Risk Relating to Flight Operations

Risk from jet fuel procurement and from oil price volatility

Jet fuel is a main cost of Nok Air's business. In 2015, the cost of fuel accounted for 24% of its operating costs which accounted for the highest ratio. Failure to get access to enough fuel for its flight operation means the business has to be suspended. Besides, price and volume of fuel depend very much on the world's economic and political situations which cannot be accurately predicted. In addition, Department of Civil Aviation (DCA) does not allow the Company to separately collect fuel surcharge or fees from ticket price on regular domestic routes. Ticket price ceiling has also been fixed. In general, however, Nok Air sells tickets prior to the flight schedule. Therefore, Nok Air cannot sufficiently adjust its ticket price to match the rising fuel price, which may result in lower profitability that leads to operational loss.

Yet, having realized the importance of the procurement and management of fuel cost and the need to reduce and diversify this risk, Nok Air is currently procuring jet fuel from more than one large fuel suppliers in Thailand; namely PTT Public Company Limited and The Shell of Thailand Co., Ltd.

To manage the cost of fuel, Nok Air has entered a partial hedging agreement against oil price volatility. The Nok Air may adjust its ticket prices to reflect a higher cost of fuel since it implements the dynamic pricing strategy which allows the airline to price tickets diversely (only for unsold tickets) for more flexibility in revenue and cost management, which can partially substitute the impact from oil price.

Nok Air has also entered a hedging agreement against the cost of fuel that has a corresponding tenor with a period during which tickets are sold. Such action has been taken with major objective of preventing the risk from volatile oil price and fuel cost management, and not making profit from oil price fluctuation.

IT and Internet Risk

Nok Air needs to depend on the information technology (IT) system and the internet when it comes to running its business. This refers especially to the website and the reservation system which it has to depend on the third party's. Should either its website or the reservation system be down or should the service provider's system be out of service, this will have a material impact to the firm's business.

The firm meanwhile has to be liable to risk from hackers hacking customer's information from its website especially with regard to the illegal use of client's information provided to the airline during their reservation which could jeopardize Nok Air's reputation as customers may lack confidence in the company's computerized system and refuse to use its service.

However, Nok Air gives a high priority to the automation and the internet system. It has preventive measures against the service outages of its website and the reservation system where data is back-up on a daily basis and a disaster discovery site has been set up to take charge of the main database center's operation if the latter is down. In addition, a backup network has been prepared in case communications on the main network is down to ensure that communications between Nok Air and the external network remains unaffected and has no impact to its business. The Company also invests in a system to prevent hackers from hacking its customer's information given during the reservation for illegal use. The architecture of the system has been designed to prevent cyber-attack with a standardized data encryption where a hacker test is conducted annually to close down any loophole. Besides, access information to the system is duly recorded in accordance with the laws on computer use.

Risk from Possible Non-compliance in the Future or Failure to Maintain Permits as Required by the Aviation Regulations

Nok Air's business requires licenses and permits from the authorities. The business is also subject to other relevant regulations which, however, are beyond the Company's control. As a result, any new interpretations of the rules or any issuances of new regulations could affect its business. The following are requisite permits;

ความเสี่ยงจากการที่บริษัทไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรฐานภายใต้ระเบียบต่างๆ ได้ในอนาคต หรือ อาจดำรงใบอนุญาตตามกฎระเบียบที่มีได้

การดำเนินธุรกิจของบริษัทจำเป็นต้องได้รับอนุญาตจากทางราชการ นอกจากนั้นจะต้องอยู่ใต้การบังคับของกฎระเบียบอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องด้วย ซึ่งเงื่อนไขดังกล่าวไม่ได้อยู่ภายใต้อำนาจการควบคุมของบริษัท ดังนั้น หากมีการเปลี่ยนแปลงการตีความของกฎระเบียบหรือการออกกฎหมายหรือกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องใหม่ อาจส่งผลกระทบต่อเนื่องในการดำเนินธุรกิจของบริษัท สำหรับเอกสารและปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการได้รับอนุญาตให้ทำการบินประกอบด้วย

• ใบอนุญาตให้ประกอบกิจการค้าขายในการเดินอากาศ

บริษัทได้รับใบอนุญาตให้ประกอบกิจการค้าขายในการเดินอากาศ (“Air Operating License” หรือ “AOL”) ทั้งเส้นทางภายในประเทศ และเส้นทางระหว่างประเทศจากกระทรวงคมนาคม ซึ่งใบอนุญาตฉบับปัจจุบันจะหมดอายุลงในวันที่ 17 มิถุนายน 2562 ในกรณีใบอนุญาตดังกล่าวหมดอายุลงและบริษัทไม่ได้รับอนุญาตให้ต่ออายุ ก็จะไม่สามารถประกอบธุรกิจสายการบินต่อไปได้ อย่างไรก็ตาม ตั้งแต่เริ่มก่อตั้งกิจการเมื่อ พ.ศ. 2547 บริษัทได้รับการต่ออายุใบอนุญาตฯ อย่างต่อเนื่อง อีกทั้งไม่เคยทำผิดต่อกฎระเบียบและข้อบังคับต่างๆ ของทางราชการ ทำให้คาดว่าบริษัทจะสามารถต่ออายุใบอนุญาตฯ ต่อไปได้อย่างต่อเนื่อง

• ใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศ

บริษัทได้รับใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศ (“Air Operator Certificate” หรือ “AOC”) จากกระทรวงคมนาคม ซึ่งใบรับรองฉบับปัจจุบันจะหมดอายุลงในวันที่ 17 มิถุนายน 2562 ในกรณีใบรับรองดังกล่าวหมดอายุลงและบริษัทไม่ได้รับอนุญาตให้ต่ออายุ ก็จะไม่สามารถประกอบธุรกิจสายการบินต่อไปได้เช่นกัน อย่างไรก็ตาม ตั้งแต่เริ่มก่อตั้งกิจการใน พ.ศ. 2547 บริษัทได้รับใบรับรองฯ อย่างต่อเนื่อง อีกทั้งตั้งแต่ก่อตั้งบริษัทมาบริษัทมิได้ทำผิดต่อกฎระเบียบและข้อบังคับต่างๆ ของทางราชการ ทำให้คาดว่าบริษัทจะสามารถต่ออายุใบรับรองฯ ต่อไปได้อีก

• สิทธิการบิน

ในการทำการบินแต่ละเส้นทางทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ บริษัทต้องได้รับการจัดสรรสิทธิการบินเส้นทางนั้นๆ จากกระทรวงคมนาคม ซึ่งสิทธิการบินดังกล่าวเป็นสิทธิที่ได้รับตลอดไป เว้นแต่หากบริษัทไม่สามารถทำการบินเส้นทางใดได้อย่างต่อเนื่องเกินกว่า 1 ตารางการบิน (ประมาณ 6 เดือน) ทางราชการมีสิทธิที่จะเพิกถอนสิทธิการบินในเส้นทางนั้นได้

บริษัทมีความเสี่ยงที่อาจโดนเพิกถอนใบอนุญาตให้ทำการบินได้หากไม่ปฏิบัติตามข้อกำหนดของประเทศนั้นๆ อย่างไรก็ตาม บริษัทมีนโยบายที่จะปฏิบัติตามข้อกำหนดหรือกฎหมายของแต่ละประเทศอย่างเคร่งครัดเพื่อลดความเสี่ยงจากการโดนเพิกถอนใบอนุญาต

ความเสี่ยงจากค่าใช้จ่ายในการซ่อมบำรุงที่เพิ่มขึ้นตามอายุของเครื่องบิน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 บริษัทมีเครื่องบินอายุเฉลี่ย 8.4 ปี โดยฝูงบินที่มีอายุมากขึ้นจะมีค่าใช้จ่ายในการซ่อมบำรุงเพิ่มสูงขึ้นตามอายุการใช้งาน ค่าใช้จ่ายดังกล่าวจัดเป็นต้นทุนหลักอย่างหนึ่งในการดำเนินธุรกิจของบริษัท ทั้งนี้หากค่าใช้จ่ายซ่อมบำรุงปรับตัวเพิ่มสูงขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ อาจส่งผลกระทบต่อผลการดำเนินงานของบริษัทอย่างมีนัยสำคัญ นอกจากนั้น การซ่อมบำรุงบางประเภทบริษัทได้จ้างบริษัทภายนอกดำเนินการ ดังนั้น บริษัทอาจเผชิญความเสี่ยงจากการล่าช้าในการซ่อมแซมเครื่องบินซึ่งบริษัทไม่อาจหลีกเลี่ยงได้ และอาจส่งผลต่อการดำเนินธุรกิจของบริษัทอย่างมีนัยสำคัญ เนื่องจากอาจจะไม่สามารถปฏิบัติตามตารางที่กำหนดได้

อย่างไรก็ตาม การซ่อมบำรุงเครื่องบิน บริษัทได้จ้างผู้ให้บริการภายนอกที่มีความชำนาญ มีประสบการณ์สูงและเป็นที่ยอมรับในอุตสาหกรรมการบินระดับโลก ได้รับการรับรองมาตรฐานองค์กรบริหารการบินแห่งสหรัฐอเมริกา (US Federal Aviation Administration : FAA) และองค์การความปลอดภัยด้านการบินแห่งสหภาพยุโรป (European Aviation Safety Agency : EASA) เพื่อมาดูแลวางแผนและทำการซ่อมบำรุงเครื่องบินให้แก่บริษัท ซึ่งบริษัทประเมินแล้วว่ามีความคุ้มค่าในทุกๆ ด้าน เพราะบริษัทมีต้นทุนในอะไหล่และอุปกรณ์เครื่องบินที่มีราคาสูง รวมถึงโรงซ่อมเครื่องบินซึ่งใช้เงินลงทุนเป็นจำนวนมาก ซึ่งทำให้บริษัทคาดว่าจะสามารถประหยัดค่าใช้จ่ายในการซ่อมบำรุงเครื่องบินได้อย่างมีนัยสำคัญ อย่างไรก็ตาม บริษัทมีบุคลากรที่ทำหน้าที่ติดตามดูแลให้เครื่องบินของบริษัทเข้าซ่อมบำรุงตามตารางอย่างเคร่งครัด

ความเสี่ยงจากผลกระทบในทางลบจากการประสบอุบัติเหตุหรืออุบัติการณ์ซึ่งเกี่ยวกับเครื่องบิน

บริษัทมีความเสี่ยงจากการที่เครื่องบินของบริษัทประสบอุบัติเหตุ ประสบเหตุฉุกเฉิน การก่อการร้าย หรือภัยพิบัติ ซึ่งเป็นเหตุการณ์ที่บริษัทไม่สามารถควบคุมได้ และหากเกิดเหตุการณ์ดังกล่าวบริษัทจะได้รับผลกระทบเชิงลบอย่างมีนัยสำคัญ กล่าวคือ

- **Air Operating License (AOL)**

Nok Air has been granted the Air Operating License for both domestic and international flight routes from Ministry of Transport. The current permit will expire on June 17, 2019. Upon its expiration and without a permit renewal, Nok air won't be able to continue its airline business. However, since its business inception in 2004, Nok Air's AOL has been constantly renewed. The firm has never violated any rules and regulations of the authorities. It's expected to have its AOL renewed on a regular basis.

- **Air Operator Certificate (AOC)**

Nok Air has been granted the Air Operator Certificate from Ministry of Transport. The current permit will expire on June 17, 2019. Upon its expiration and without a permit renewal, Nok Air won't be able to continue its airline business. However, since starting its business in 2004, Nok air's AOL has been constantly renewed. The firm has never violated any rules and regulations of the authorities. It's expected to have its AOC renewed on a regular basis.

- **Traffic Right**

To fly each domestic and international route, Nok Air has to be allotted the right to flight for each route by Ministry of Transport. It receives this right for good unless it cannot fly any routes for more than one flight schedule (approximately six months) for which the authorities are entitled to terminate such rights to fly.

Despite the risk of license revocation in case of failure to comply with local country's regulations, the Company has a policy to strictly comply with the regulations and laws in different countries to mitigate such risk.

Risk from Maintenance Cost Increasing Due to the Aging of Aircraft

As of December 31, 2015, an average age of Nok Air's fleet was 8.4 years. In the future, the fleet will become older which means a higher cost of maintenance that can become one of the major expenses in Nok Air's business. Any significant increase of the maintenance cost therefore could materially affect Nok Air's operation. In addition, as it hires the third party to do certain maintenance jobs, Nok Air is exposed to a risk of possible delay resulted from such maintenance service which is unavoidable and which may materially affect its operation as it won't be able to operate its flights as scheduled.

Nok Air has hired the third party who is having a well-recognized experience in the world's aircraft maintenance business and who is accredited by both the US Federal Aviation Administration (US FAA) and the European Aviation Safety Agency (EASA) to oversee the maintenance planning and to do the maintenance for its aircrafts after assessing that it's more worthwhile to do so. By hiring the third party, Nok Air has no need to invest in expensive spare parts and equipment as well as the aircraft maintenance facility which is very capital intensive. Together with the lack of economy of scale and an extensive need to train maintenance personnel, the choice of the outsourcing will allow Nok Air to materially save the cost of its aircraft maintenance. However, it does have personnel to monitor that the aircrafts are strictly maintained based on their schedules.

Risk from Negative Effect as a Result of Accident or Aircraft-Related Incident

Nok Air is exposed to a risk that its aircraft could be involved in an accident, encounter an emergency or involved in a terrorism act or disaster which is beyond its control, which, if occurred, will materially affect the firm in a negative manner.

- An involved airplane won't be able to service passengers based on a flight schedule which could materially lower the Company's future revenue.
- There will be a cost of repairing such an aircraft or replacing it with a new one which will force the firm to shoulder an additional cost.
- The firm may also suffer a negative image in the public's opinion. Passengers tend to be less confident with the airline's safety and may decide not to fly with its service which may materially affect its future operation.
- Nok Air won't be able to claim an entire insured sum from an insurer if the sum is lower than the damaged. Besides, it will face a higher insurance premium in the future.

- เครื่องบินลำดังกล่าวของบริษัทจะไม่สามารถให้บริการผู้โดยสาร หรือลูกค้าของบริษัทได้ตามตารางการบินซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อบริษัท มีรายได้ในอนาคตที่ลดลงอย่างมีนัยสำคัญ
- ค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมหรือจัดหาเครื่องบินลำใหม่เพื่อทดแทน ที่อาจส่งผลให้บริษัทจำเป็นต้องแบกรับต้นทุนที่เพิ่มขึ้นในส่วนดังกล่าว
- ทำให้บริษัทมีภาพลักษณ์ในด้านลบต่อสาธารณชน ผู้โดยสารอาจขาดความเชื่อมั่นในระบบความปลอดภัยในการดำเนินงานของบริษัท และตัดสินใจไม่เลือกใช้บริการสายการบินของบริษัท ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อผลการดำเนินงานในอนาคตของบริษัทอย่างมีนัยสำคัญ
- บริษัทอาจไม่สามารถเรียกร้องค่าเสียหายจากผู้รับประกันภัยได้ครบทั้งจำนวน หากมูลค่าที่บริษัททำประกันไว้ต่ำกว่าค่าเสียหายที่เกิดขึ้น อีกทั้งบริษัทอาจมีภาระเบี้ยประกันภัยที่สูงขึ้นในอนาคต

อย่างไรก็ตาม นอกเหนือไปจากการปฏิบัติการด้านการบิน และการดำเนินการซ่อมบำรุงเครื่องบินที่เป็นไปตามมาตรฐานระดับโลกแล้ว บริษัทยังมีมาตรการป้องกันความเสี่ยงที่จะก่อให้เกิดอุบัติเหตุหรืออุบัติภัยกับเครื่องบินของบริษัทฯ โดยการใช้ระบบการจัดการด้านนิรภัยการบิน (Aviation Safety Management System : SMS) และระบบการรักษาความปลอดภัย (Security Management System : SeMS) ซึ่งเป็นไปตามมาตรฐานขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization : ICAO) โดยได้รับการตรวจสอบอย่างเข้มงวดจากสถาบันการบินพลเรือนของประเทศไทยและประเทศอื่นๆ ที่บริษัททำการบินไป โดยมาตรการดังกล่าวได้ใช้ในการป้องกันความเสี่ยงที่อาจจะก่อให้เกิดอุบัติเหตุ หรืออุบัติการณ์เกี่ยวกับเครื่องบินได้อย่างมีประสิทธิภาพ แต่หากหลีกเลี่ยงไม่ได้และมีการเกิดขึ้นของอุบัติเหตุหรืออุบัติการณ์ บริษัทยังมีมาตรการการปฏิบัติหากมีเหตุฉุกเฉินในการการตอบสนองและควบคุมความเสียหายที่จะเกิดขึ้น เพื่อให้มีผลกระทบต่อบริษัทให้น้อยที่สุด และทำให้บริษัทสามารถกลับเข้าสู่สถานการณ์ปกติเพื่อดำเนินงานปฏิบัติการการบินและธุรกิจได้ในเวลาอันสั้น ในส่วนการจัดทำประกันภัย บริษัทได้ทำประกันภัยสำหรับการบินตามแนวทางปฏิบัติของอุตสาหกรรมการบินนานาชาติ โดยทำประกันภัยอากาศยานทุกลำของนกแอร์ ซึ่งมีวงเงินรับผิดชอบใช้ตามที่กำหนดในสัญญาเช่าเครื่องบินและคาดว่าจะเพียงพอต่อความเสียหายหากเกิดเหตุการณ์ดังกล่าว

ความเสี่ยงจากการพึ่งพาตลาดท่องเที่ยวในประเทศไทย

ธุรกิจสายการบินจัดเป็นธุรกิจที่พึ่งพาการเดินทางของนักท่องเที่ยว โดยทั่วไปประเทศไทยมีฤดูกาลท่องเที่ยวในช่วงไตรมาส 1 และ ไตรมาส 4 ของทุกปี ดังนั้นหากเกิดเหตุการณ์ที่ส่งผลกระทบต่อด้านฤดูกาลท่องเที่ยวแล้ว ก็จะมีต่อผลกระทบต่อประกอบการของบริษัทอย่างมีนัยสำคัญ ดังเช่นเหตุการณ์ความไม่ปลอดภัยจากการก่อการร้ายในประเทศที่เกิดขึ้นในช่วงไตรมาสที่ 3 ของปี 2558 และความไม่มั่นคงของรัฐบาล ซึ่งส่งผลกระทบต่อนักท่องเที่ยวทั้งจากภายในประเทศและต่างประเทศ จากเหตุการณ์ดังกล่าวได้ส่งผลให้บริษัทมีอัตราการบรรทุกผู้โดยสารประมาณร้อยละ 80 ในช่วงดังกล่าวลดลงเมื่อเปรียบเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อนหน้าซึ่งอยู่ที่ร้อยละ 84

อย่างไรก็ดี บริษัทได้ตระหนักถึงความเสี่ยงดังกล่าว และคาดว่าบริษัทจะไม่ได้รับผลกระทบจากความผันผวนในส่วนนักท่องเที่ยวมากดังเช่นสายการบินอื่นที่มุ่งเน้นให้บริการนักท่องเที่ยว เนื่องจากกลุ่มลูกค้าหลักของนกแอร์เป็นผู้โดยสารที่เดินทางเพื่อติดต่อธุรกิจและเยี่ยมญาติมากกว่านักท่องเที่ยว ซึ่งลูกค้านี้ธุรกิจและเยี่ยมญาติมีการเดินทางเป็นประจำ และความต้องการการเดินทางไม่ได้ขึ้นอยู่กับฤดูกาลท่องเที่ยว

อย่างไรก็ตาม บริษัทยังมีมาตรการลดความเสี่ยงจากการพึ่งพิงตลาดในประเทศ โดยได้เริ่มเปิดให้บริการเที่ยวบินระหว่างประเทศในเดือนพฤศจิกายน ปี 2556 และปี 2557 โดยได้เริ่มบินจากดอนเมือง ไปยังย่างกุ้ง ประเทศพม่า และในปี 2558 ได้เริ่มเปิดบริการเที่ยวบินระหว่างประเทศเพิ่มเติมไปยังฮานอยและโฮจิมินห์ประเทศเวียดนาม ซึ่งยังมีแผนที่จะเพิ่มเส้นทางระหว่างประเทศในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (AEC) และประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน (China)

ความเสี่ยงจากภัยพิบัติทางธรรมชาติ

ภัยพิบัติทางธรรมชาติจัดเป็นอุปสรรคที่สำคัญต่อการประกอบธุรกิจสายการบิน อีกทั้งยังเป็นสถานการณ์ที่บริษัทไม่อาจคาดการณ์ได้ล่วงหน้า ดังเช่นกรณีเหตุภัยพิบัติที่เกิดขึ้นในช่วงปลายปี 2554 ถึงต้นปี 2555 ซึ่งส่งผลให้บริษัทต้องย้ายฐานปฏิบัติการหลักจากท่าอากาศยานนานาชาติดอนเมืองไปยังท่าอากาศยานนานาชาติสุวรรณภูมิเป็นการชั่วคราว ทำให้บริษัทมีจำนวนผู้โดยสารลดลงร้อยละ 23.8 จากที่บริษัทคาดการณ์ไว้ และมีความจำเป็นต้องทำให้บริษัทประสบภาวะขาดทุนในช่วงเวลาดังกล่าว

อย่างไรก็ดี บริษัทมีมาตรการป้องกันความเสี่ยงดังกล่าวโดยบริษัทเตรียมความพร้อมในทุกๆ ด้าน ทั้งเครื่องบิน บุคลากร และระบบสนับสนุนต่างๆ โดยตั้งแต่เริ่มเปิดดำเนินการ บริษัทไม่เคยประสบปัญหาการหยุดดำเนินธุรกิจเนื่องจากภัยพิบัติทางธรรมชาติ นอกจากนั้นบริษัทมีการสนองตอบต่อปัญหาจากภัยพิบัติทางธรรมชาติซึ่งบริษัทไม่สามารถควบคุมได้เป็นอย่างดี อาทิเช่น ในกรณีน้ำท่วมท่าอากาศยานนานาชาติดอนเมืองในช่วงปลายปี 2554 บริษัทได้มีการเตรียมแผนสำรองไว้ล่วงหน้า และมีการเตรียมความพร้อมกรณีเกิดเหตุการณ์ฉุกเฉิน ดังจะเห็นได้ว่าเครื่องบินของบริษัทมิได้รับความเสียหายจากผลกระทบดังกล่าวแม้แต่ลำเดียว มีเพียงสำนักงานและอุปกรณ์เครื่องใช้เสียหายเพียงเล็กน้อยเนื่องจากตั้งอยู่บนชั้น 1 ของอาคาร และบริษัทสามารถเปิดให้บริการเที่ยวบินกับผู้โดยสารได้ที่ท่าอากาศยานนานาชาติสุวรรณภูมิภายใน 2 วันหลังจากเกิดเหตุการณ์น้ำท่วม

In addition to flight operations and world-class standard maintenance, Nok Air has preventive measures against the risk of aircraft accident. Such measures include the Aviation Safety Management System (SMS), Security Management system (SeMS) which meets with the International Civil Aviation Organization (CAO) with strict audit by the Department of Civil Aviation (DCA) in Thailand and other countries to which it operates flight. The measures are to efficiently prevent risk against aircraft accident. In case such risk is unavoidable, Nok Air has other emergency response measures to respond to and control possible damages in order to minimize impact on the Company and enable Nok Air to resume normal operations within a short period of time. In terms of insurance, Nok Air has bought an aviation insurance based on the international aviation industry's practice where every aircraft is insured with a liability amount stated in the aircraft lease agreements anticipated to be enough to accommodate the damage if such incident takes place.

Risk from Dependence on Tourism in Thailand

The airline business depends on tourist passengers. Domestic airlines will enjoy high income during Q1 and Q4 each year as they are high tourism seasons. Any undesirable events during the high tourism season will have significant impact on the Company's operations. For example, the terrorist attack in Q3 of 2015 and the government instability caused cabin factor in the above period to drop to approximately 80% compared to 84% in the same quarter of the previous year.

Nok Air has been aware of such risk but expected no severe impact from tourist volume like other airlines which focus more on tourist passengers because its major customers are business travelers and those who travel to visit friends and families. These passenger groups travel more frequently and the demand is not seasonal.

To further reduce risk from dependence on tourism in Thailand, Nok Air has commenced international flights since November 2013. The Company introduced flights from Don Mueang International Airport to Rangoon in Myanmar in 2014 and in 2015 began to fly to Hanoi and Ho Chi Minh City in Vietnam. Nok Air plans to add more international flights in the Southeast Asia region and China.

Risk from Natural Disasters

Natural disaster is a major obstacle for aviation business and has unexpected nature. The severe flood in late 2011 - 2012, for example, forced the Company to temporarily move its main operations from Don Mueang International Airport to Suvarnabhumi Airport. The number of passengers also dropped by 23.8% below earlier forecasted. This event also caused unexpected costs, resulting in a business loss during the period.

Nok Air has prepared preventive measures in terms of aircraft, personnel and supporting systems. Since the opening of its operations, Nok Air has never suspended its services due to natural disaster. In contrast, the airline has effective measures to respond to such uncontrolled natural disaster. For example, Nok Air had a contingency plan for the 2011 flood and good preparation for emergency. As a result, none of Nok Air's aircraft was affected. However, its office and office equipment, which were located on the 1st floor of the Don Mueang International Airport, were damaged. In terms of service continuity, Nok Air was able to resume its service two days after the flood by operating from Suvarnabhumi Airport. The Company also established a special unit to handle such emergency to ensure that if similar event happens again in the future, Nok Air will be able to better control the situation and efficiently contain damage on its business.

Risk from Operation Dependence on the Third Party Who has been Part of Nok Air

Nok Air needs to depend on the third party to procure facilities and necessary services to its business including ground services and other facilities and amenities. Although it has personnel to supervise the third party's operations, it could not completely do so. Any delays or defects in their operations could negatively affect Nok Air's image. Besides, when a contract with the third party expires, Nok Air may not be able to secure other suppliers with the same capacity at the same rate to provide the same service which could mean a higher operating cost for Nok Air.

Yet, hiring the third party also means that Nok Air is having lower costs than investing in equipment and doing the job on its own. Besides, in case of operation delays or defects, Nok Air can slap a fine or penalize the contractor; or it can terminate a relevant contract or refuse to renew the contract with the contractor if it can find other contractors with better qualifications to offer the same service to the firm.

อีกทั้งบริษัทยังมีการจัดตั้งหน่วยงานเพื่อรองรับเหตุการณ์ฉุกเฉินดังกล่าวทำให้มั่นใจได้ว่าหากเกิดเหตุการณ์ดังกล่าวบริษัทจะสามารถควบคุมสถานการณ์และความเสียหายของบริษัทได้

ความเสี่ยงจากการพึ่งพาบริษัทภายนอกในการปฏิบัติงานซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของการดำเนินงานของบริษัท

บริษัทมีความจำเป็นต้องพึ่งพาบริษัทภายนอกในการจัดหาสิ่งอำนวยความสะดวกและบริการที่จำเป็นในการประกอบธุรกิจของบริษัท รวมถึงการจัดหาบริการภาคพื้นดิน และสิ่งอำนวยความสะดวกอื่นๆ ถึงแม้ว่าบริษัทจะมีบุคลากรเพื่อควบคุมการปฏิบัติงานของบริษัทภายนอก แต่บริษัทก็สามารถควบคุมการปฏิบัติงานบริษัทภายนอกได้อย่างครบถ้วน การปฏิบัติหน้าที่บกพร่อง หรือปฏิบัติหน้าที่ล่าช้า อาจส่งผลกระทบต่อภาพลักษณ์ของบริษัทในเชิงลบ นอกจากนี้ หากสัญญากับบริษัทภายนอกดังกล่าวหมดลง บริษัทอาจไม่สามารถสรรหาบริษัทอื่นที่มีความสามารถให้บริการกับบริษัทในอัตราค่าจ้างเดียวกัน ซึ่งจะส่งผลให้บริษัทมีค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานเพิ่มสูงขึ้น

อย่างไรก็ตาม การว่าจ้างบริษัทภายนอกในการดำเนินงานดังกล่าวให้กับบริษัท จะทำให้บริษัทมีค่าใช้จ่ายที่ต่ำกว่าการลงทุนซื้ออุปกรณ์และว่าจ้างบุคลากรเพื่อดำเนินการเอง อีกทั้งหากผู้ประกอบการที่บริษัทว่าจ้างปฏิบัติงานบกพร่องหรือล่าช้า บริษัทก็สามารถปรับค่าเสียหายกับผู้ประกอบการรายดังกล่าวได้ และบริษัทอาจพิจารณายกเลิกสัญญาหรือไม่ต่อสัญญากับผู้ประกอบการรายดังกล่าว หากบริษัทสามารถหาผู้ประกอบการรายอื่นที่มีความเหมาะสมมากกว่าโดยสามารถดำเนินงานให้บริษัทได้เช่นเดียวกัน

ความเสี่ยงจากการแข่งขันที่รุนแรง

ในการประกอบธุรกิจสายการบินภายในประเทศ บริษัทจำเป็นต้องแข่งขันกับสายการบินอื่นที่ให้บริการเส้นทางการบินภายในประเทศ เช่นเดียวกับบริษัท ทั้งสายการบินที่ให้บริการเต็มรูปแบบ และสายการบินราคาประหยัดอื่นๆ เนื่องด้วยการแข่งขันที่รุนแรงทำให้สายการบินที่ให้บริการเต็มรูปแบบมุ่งเน้นการให้บริการตามรูปแบบเดิมที่เรียกว่า การบริการคุณภาพสูง (Full Service Airline) เพื่อแข่งขันกับสายการบินราคาประหยัด อีกทั้งสายการบินราคาประหยัดก็มุ่งเน้นการใช้กลยุทธ์ด้านราคา (Cost Leadership) ในการแข่งขันกับสายการบินที่ให้บริการเต็มรูปแบบเช่นกัน การแข่งขันจัดโปรโมชันด้านราคา อาทิ แพคเกจตั๋วเครื่องบินร่วมกับโรงแรมหรือรถยนต์ให้เช่า เพื่อช่วงชิงส่วนแบ่งทางการตลาดของเส้นทางการบินภายในประเทศที่เพิ่มขึ้น ซึ่งปัจจัยทางการทำตลาดเหล่านี้ ล้วนแต่สนับสนุนให้จำนวนผู้โดยสารที่เดินทางโดยเครื่องบินภายในประเทศขยายตัว ทั้งผู้โดยสารกลุ่มที่เดินทางอยู่เดิมและกลุ่มที่ต้องการเปิดประสบการณ์ทางการบิน รวมถึงสถานการณ์การท่องเที่ยวของไทย ปี 2558 ที่ปรับตัวดีขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะการเติบโตที่เพิ่มขึ้นของตลาดนักท่องเที่ยวต่างชาติ ก็เป็นอีกหนึ่งปัจจัยที่สนับสนุนให้จำนวนผู้โดยสารเส้นทางในประเทศมีการขยายตัวมากยิ่งขึ้นไปอีก เนื่องจากมีนักท่องเที่ยวต่างชาติส่วนหนึ่งเลือกที่จะเดินทางมายังกรุงเทพมหานครเพื่อทำการต่อเที่ยวบินภายในประเทศไปยังจุดหมายปลายทางในส่วนภูมิภาคด้วยเหตุนี้

นอกจากการแข่งขันกับสายการบินเต็มรูปแบบแล้ว บริษัทยังจำเป็นต้องแข่งขันกับสายการบินราคาประหยัดสายการบินอื่น ซึ่งบางสายการบินมีขนาดทางธุรกิจที่ใหญ่กว่าและมีแหล่งเงินทุนที่มากกว่าบริษัท ทำให้บริษัทอาจเสียเปรียบในเชิงของต้นทุนของการให้บริการ อีกทั้งบริษัทไม่อาจหลีกเลี่ยงการแข่งขันกับผู้ให้บริการขนส่งรูปแบบอื่นในประเทศไทย เช่น รถทัวร์ รถไฟ และรถไฟความเร็วสูงที่อาจเกิดขึ้นในอนาคต การแข่งขันที่สูงในอุตสาหกรรมขนส่งในประเทศดังกล่าว อาจส่งผลให้บริษัทมีอัตรากำไรที่ลดลงอย่างมีนัยสำคัญ

อย่างไรก็ตาม การเดินทางโดยเครื่องบินจัดว่าเป็นการเดินทางที่สะดวกและรวดเร็ว ดังนั้น การเดินทางทางอากาศจึงยังเป็นการขนส่งมวลชนที่มีการเติบโตอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะธุรกิจสายการบินราคาประหยัดที่ได้รับความนิยมเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว โดยมีอัตราการเติบโตสูงกว่าธุรกิจสายการบินที่ให้บริการเต็มรูปแบบอย่างชัดเจน และทำให้ธุรกิจสายการบินราคาประหยัดในประเทศไทยมีส่วนแบ่งการตลาดที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง อีกทั้งบริษัทมีความมั่นใจว่านกแอร์มีการให้บริการที่แตกต่างและโดดเด่นกว่าสายการบินราคาประหยัดอื่นอย่างชัดเจน ทั้งเครือข่ายการให้บริการเส้นทางการบินและการให้บริการอย่างดีเยี่ยมตั้งแต่การจองตั๋วโดยสาร การเลือกที่นั่งล่วงหน้า บริการเช็คอิน บริการนำหนักรสัมภาระ การบริการบนเครื่องบิน จนถึงภายหลังจากส่งผู้โดยสารถึงจุดหมายปลายทางแล้ว ทำให้บริษัทคาดว่านกแอร์มีข้อได้เปรียบและยุทธศาสตร์ที่ดีกว่าสายการบินคู่แข่ง

ความเสี่ยงจากการพึ่งพาการใช้เครื่องบินรุ่นโบอิง 737-800 และ เครื่องบินรุ่นบอมบาร์ดิเอร์ Q400

ในส่วนของบริษัทแบบโอเพ่น บริษัทดำเนินธุรกิจโดยใช้เครื่องบินรุ่นโบอิง 737-800 เป็นส่วนใหญ่ เนื่องจากเป็นเครื่องบินแบบทางเดินเดียวที่ได้รับการพัฒนาโดยใช้เทคโนโลยีขั้นสูงจากผู้ผลิต โดยใช้เครื่องยนต์แบบ New Generation ทำให้สมรรถนะของเครื่องบินมีประสิทธิภาพดียิ่งขึ้น ทั้งด้านความประหยัดเชื้อเพลิง การซ่อมบำรุง ความจุโดยสารมากขึ้น ตลอดจนการตกแต่งห้องโดยสารและรูปลักษณ์ของเครื่องบินสวยงามทันสมัย นอกจากนี้ การมีฝูงบินเดียวจะทำให้บริษัทประหยัดต้นทุนในการดำเนินการ อาทิ การซ่อมบำรุงเครื่องบิน การฝึกอบรมนักบินและลูกเรือ เป็นต้น วันที่ 31 ธันวาคม 2558 บริษัทมีเครื่องบินรุ่นดังกล่าว จำนวน 20 ลำ จากจำนวนเครื่องบินทั้งหมดของบริษัททั้งหมด 28 ลำ บริษัทจึงมีความเสี่ยงในการดำเนินงานหากเครื่องบินรุ่นดังกล่าวมีปัญหาทางเทคนิคและจำเป็นต้องเข้าซ่อมบำรุงหรือปรับปรุงเพื่อให้สามารถนำมาดำเนินงานได้ตามปกติ ขอบการหรือปัญหาดังกล่าวอาจส่งผลเพิ่มเติมให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการบินออกข้อกำหนดเพิ่มเติมหรือเพิ่มมาตรฐานความปลอดภัยที่เข้มงวดขึ้น ซึ่งอาจจะส่งผลกระทบต่อบริษัทมีผลการดำเนินงานลดลงอย่างมีนัยสำคัญ

Risk from Intense Competition

To operate a domestic airline, Nok Air has to compete with other airlines offering the same service which include full service airlines as well as other budget airlines. With intense competition, full-service airlines are now focusing their services to also compete with budget airlines. At the other front, low-cost or budget airlines emphasize on cost leadership to compete with these premium or legacy airlines. Such competition included pricing promotion, such as co-promotion between airlines and hotels or rental car companies, in order to steal market shares in the domestic services. These marketing tactics have driven the number of domestic passengers, including regular passengers and new passengers who wish to extend their air transport experience. The improving tourism industry in 2015, especially the growth of international passengers, has also driven domestic passenger expansion. Some international passengers also choose to travel to Bangkok and connect to domestic flights to their destinations in the region.

Aside from fighting with these legacy airlines, Nok Air has to compete with other budget airlines, some of which have a larger business size and a better funding scheme which means that Nok Air is at a lesser advantage when it comes to servicing costs. Besides, Nok Air has to compete with providers of other types of transportation services in Thailand; namely, bus, train and high-speed train if realized in the future. Such an intense competition in the domestic transport scene may materially lower Nok Air's profit ratio.

Considering its speed and convenience, air transport continues to constantly expand, especially among low cost airlines which have experienced faster growth than full service airlines. Low cost airlines in Thailand have seen increasing market share. Nok Air however is confident in its outstanding services compared to its competitors, especially extensive routing and excellent services ranging from booking, advanced seat selection, more weight for baggage allowance, in-flight service and after flight services. Nok Air is therefore confident in its advantages and better strategy than its competitors.

Risk from Dependence on Boeing 737-800 and Bombardier Q400

Most airplanes in Nok Air's fleet are Boeing 737-800 as it's a point-to-point aircraft enhanced with a new generation of high-technology engines exclusively developed by the manufacturer which not only improves its capacity and fuel efficiency but also makes the airplane easy for maintenance while being able to carry more passengers in a sophisticated and well-designed cabin and fuselage. In addition, having only one aircraft model in its fleet helps Nok Air save its operation costs which include aircraft maintenance expenses and training expenses of both pilots and crews. As of December 31, 2015, Nok Air had 20 Boeing 737-800s in its 28-aircraft fleet. The Company, therefore, is exposed to a risk this model is having a technical problem and needs to be repaired or adjusted before returning to service. This defect could prompt the aviation authorities to issue an additional requirement or tighten up their safety standard which, therefore, may partially lower the airline's operations result.

Besides, if this aircraft model does have a serious technical problem, Nok Air may need to turn instead to other models; and if the firm could not find other replacement models at a cost equivalent to its original fleet within a reasonable timeframe, it could materially suffer a weaker operation result or, worse, a loss.

However, airlines all over the world have extensively flying Boeing 737-800s in their fleets and the aircraft has been the business for more than 19 strong years without any serious or major technical and engine glitches.

Bombardier Q400 is the new generation small 2-turboprop airliner from Bombardier and with 86 seats, making it ideal for short-haul flights. The turboprop aircraft has outstanding fuel efficiency and lowest operating cost per seat in the short-haul regional market. With its flexibility of turboprop airliner and speed of a jet aircraft, Bombardier Q400 fits well into both market of short-haul turboprop and mid-range jet aircraft segments. The aircraft becomes a strategic tool for Nok Air to serve minor routes with low traffic. As of December 31, 2015, Nok air has six Bombardier Q400s in its fleet.

Being the only airline in Thailand to operate Bombardier Q400, Nok Air has the risk of aircraft maintenance, especially parts import. The airline has to prepare well to ensure that maintenance is fast, especially when there is a technical problem. Other risks include shortage of personnel, pilots and technicians if more Bombardier Q400 aircrafts are deployed. To prepare for this, Nok Air has in place a preventive measure by supporting license training in order to increase the number and sufficiency of pilots and technicians.

ทั้งนี้ หากเครื่องบินรุ่นดังกล่าวมีปัญหาทางเทคนิคขั้นรุนแรง บริษัทอาจจำเป็นต้องเปลี่ยนไปใช้เครื่องบินรุ่นอื่นแทน และหากบริษัทไม่สามารถจัดหาเครื่องบินรุ่นอื่นทดแทนได้ในต้นทุนที่เทียบเท่าฝูงบินเดิมภายในระยะเวลาที่เหมาะสม บริษัทจะมีผลการดำเนินงานที่ลดต่ำลงอย่างมีนัยสำคัญ หรืออาจประสบภาวะขาดทุนได้ อย่างไรก็ตาม สายการบินทั่วโลกดำเนินงานโดยใช้เครื่องบินโบอิง 737-800 กันอย่างแพร่หลาย และมีการใช้งานมาแล้วกว่า 19 ปี โดยไม่พบข้อบกพร่องทางด้านเทคนิค หรือปัญหาทางด้านเครื่องยนต์ที่รุนแรง

สำหรับเครื่องบินบอมบาร์ดิเอร์ Q400 ซึ่งเป็นเครื่องบินใบพัดรุ่นใหม่ที่ทันสมัยจากบริษัทบอมบาร์ดิเอร์ เป็นเครื่องบินโดยสารขนาดเล็ก ใช้เครื่องยนต์ใบพัด (Turboprop) 2 เครื่อง และบรรทุกผู้โดยสารได้ถึง 86 ที่นั่ง เหมาะสำหรับการบินในระยะสั้น และเป็นเครื่องบินใบพัดที่ใช้เชื้อเพลิงอย่างมีประสิทธิภาพ มีต้นทุนที่ต่ำโดยสารต่ำที่สุด ในตลาดการบินระยะสั้นของส่วนภูมิภาค ด้วยความยืดหยุ่นในการบินทั้งแบบเครื่องบินใบพัด และความเร็วเสมือนเครื่องบินเจ็ท ทำให้สามารถนำไปใช้ประโยชน์ในการปฏิบัติการกิจของเครื่องบินใบพัดบินระยะสั้นและในตลาดเครื่องบินเจ็ทบินระยะกลาง ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของกลยุทธ์ที่บริษัทจะนำมาใช้บินในเส้นทางสายรองและสายย่อย เพื่อให้เหมาะสมกับความต้องการบินที่มีไม่มากนัก โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 บริษัทมีเครื่องบินรุ่นดังกล่าว จำนวน 6 ลำ

เนื่องจากนกแอร์เป็นสายการบินเดียวในเมืองไทยที่ใช้เครื่องบินรุ่นบอมบาร์ดิเอร์ Q400 ทั้งนี้ ความเสี่ยงจากการใช้งานจะเป็นเรื่องของ การดูแลรักษาและการซ่อมบำรุงเครื่องบิน โดยเฉพาะในเรื่องของการนำเข้าสู่ชิ้นส่วนอะไหล่ ซึ่งนกแอร์ต้องเตรียมความพร้อมเพื่อให้การทำงานเป็นไปอย่างรวดเร็วเมื่อเกิดปัญหาทางเทคนิค นอกจากนี้ยังมีความเสี่ยงในเรื่องของบุคลากร นักบินและช่างซ่อมบำรุงที่อาจจะไม่เพียงพอเพื่อรองรับหากจำนวนเครื่องบินบอมบาร์ดิเอร์ Q400 เพิ่มขึ้นในอนาคต นกแอร์จึงมีมาตรการเตรียมความพร้อมและส่งเสริมสนับสนุนการเรียนรู้ (License training) เพื่อให้มีผู้เชี่ยวชาญทั้งนักบินและช่างซ่อมบำรุงเพียงพอ อย่างไรก็ตาม เครื่องบินรุ่นบอมบาร์ดิเอร์ Q400 มีการใช้อย่างแพร่หลายในหลายประเทศ โดยไม่พบข้อบกพร่องทางด้านเทคนิค หรือปัญหาทางด้านเครื่องยนต์ที่รุนแรงแต่อย่างใด รวมถึงบุคลากรก็เพียงพอกับจำนวนฝูงบินในปัจจุบัน

ความเสี่ยงจากกรณีการการบินพลเรือนไม่ผ่านการตรวจประเมินขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO)

จากเหตุการณ์ที่ไทยถูกลดอันดับความน่าเชื่อถือจากองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) นั้น ไม่ได้มีผลกระทบโดยตรงกับนกแอร์เนื่องจากเส้นทางหลักของนกแอร์คือ เส้นทางบินภายในประเทศ และถึงแม้ว่านกแอร์มีแผนขยายเส้นทางบินในภูมิภาค เช่น เวียดนาม พม่า และจีนก็ตาม ก็ไม่ได้รับผลกระทบโดยตรงแต่อย่างใด สำหรับสายการบินนกแอร์ที่มีผลกระทบในช่วงแรกเมื่อกลางปี 2558 ก็ได้ปรับเปลี่ยนกลยุทธ์เส้นทางบินได้อย่างทันท่วงที ทำให้สามารถขยายตลาดจีนและไต้หวันได้ในครึ่งปีหลัง โดยเป็นไปตามแผนของบริษัท

อย่างไรก็ตาม นกแอร์ได้มีแผนรองรับและแผนแก้ไขปัญหาก็เป็นไปตามระเบียบและข้อบังคับขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) ทั้งนี้สายการบินนกแอร์ คงความปลอดภัยในระดับสูง เพื่อยึดหลักปฏิบัติตามมาตรฐานสากลเป็นสำคัญ

ความเสี่ยงจากความผันผวนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ

บริษัทมีค่าใช้จ่ายที่สำคัญเป็นเงินสกุลต่างประเทศ หรืออ้างอิงกับเงินสกุลต่างประเทศ ได้แก่ ค่าเช่าเครื่องบิน ค่าซ่อมบำรุงเครื่องบิน ค่าประกันภัยเครื่องบิน และค่าน้ำมันเชื้อเพลิง โดยในปี 2558 บริษัทมีค่าใช้จ่ายประเภทดังกล่าวประมาณร้อยละ 71 ของค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน โดยอัตราแลกเปลี่ยนของเงินตราต่างประเทศขึ้นอยู่กับภาวะเศรษฐกิจภายในประเทศและสภาพเศรษฐกิจโลก ซึ่งบริษัทไม่สามารถควบคุม หรือประมาณการได้อย่างแม่นยำ หากอัตราแลกเปลี่ยนมีการเปลี่ยนแปลงไปในทางลบอาจส่งผลให้บริษัทมีค่าใช้จ่ายเพิ่มสูงขึ้น

อย่างไรก็ตาม บริษัทมีนโยบายการป้องกันความเสี่ยงจากความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยน โดยกำหนดวัตถุประสงค์เพื่อเป็นการบริหารความเสี่ยงเท่านั้น โดยมีสัดส่วนการป้องกันความเสี่ยง และระยะเวลาการเข้าทำสัญญาที่เหมาะสมในแต่ละช่วงเวลาของการดำเนินงาน โดยการทำสัญญาป้องกันความเสี่ยงดังกล่าว บริษัทมีนโยบายการทำสัญญาป้องกันความเสี่ยงเพียงบางส่วนเท่านั้น

ความเสี่ยงจากที่บริษัทไม่สามารถทำประกันภัยกับความเสียหายบางประการได้และอาจไม่สามารถจัดหาประกันภัยที่ครอบคลุมได้

ถึงแม้การประกันภัยของอุตสาหกรรมการบินจะครอบคลุมความเสี่ยงต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นกับลำตัวอากาศยาน รวมทั้งอะไหล่เครื่องยนต์ ชิ้นส่วนประกอบอุปกรณ์ และอุปกรณ์สนับสนุนภาคพื้นดิน รวมทั้งอุปกรณ์เคลื่อนที่และยานพาหนะที่ไม่มีใบอนุญาต ผู้โดยสารและสัมภาระ และความรับผิดชอบต่อบุคคลที่สาม ตลอดจนภัยอันเกิดจากสงครามและความเสี่ยงอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับภัยสงคราม แต่กรมธรรม์ดังกล่าวก็มีข้อยกเว้นซึ่งไม่สามารถเรียกร้องสินไหมได้ อาทิ ความเสียหายของเครื่องบินหรือเครื่องยนต์ที่เกิดจากการเสื่อมสภาพตามระยะเวลา (Wear and tear) ความเสียหายทางเทคนิคที่มีได้เกิดจากอุบัติเหตุ (Mechanical breakdown) เป็นต้น จึงจัดเป็นความเสี่ยงเชิงพาณิชย์ที่สายการบินต้องเผชิญ ซึ่งหากสายการบินต้องการทำประกันภัยครอบคลุมความเสี่ยงดังกล่าวจะต้องจ่ายค่าเบี้ยประกันภัยในอัตราที่สูง และอาจจะไม่สามารถหาผู้รับประกันภัยได้อย่างไรก็ตาม บริษัทได้กันสำรองค่าใช้จ่ายในการซ่อมบำรุง โดยบางส่วนจ่ายให้แก่ผู้ให้เช่าเครื่องบิน และบางส่วนตั้งสำรองไว้อยู่ในบริษัท ทำให้บริษัทเชื่อว่าจะมีเงินค่าซ่อมบำรุงเพียงพอหากเกิดเหตุการณ์ดังกล่าวขึ้น

In general, many leading airlines in many countries have been flying Bombardier Q400s and have never encountered technical problems or engines. There are also sufficient personnel to manage the existing fleet.

Risk from a result of the International Civil Aviation Organization (ICAO)'s audit.

Thailand's aviation industry was downgraded by the International Civil Aviation Organization (ICAO) but this event does not have direct impact on Nok Air because it mainly operates domestic flights. Although Nok Air has a plan to expand regional routes, such as Vietnam, Myanmar and China, the airline does not suffer direct impact from this move. Nok Scoot, which experienced a short impact in mid 2015, has adjusted its routing strategy and can successfully penetrate China market and Taiwan market achieved its target in the second half of this year.

Nok Air has already prepared an action plan to solve the problem and continue to comply with ICAO rules and regulations. "Nok Air" strongly maintains high safety standard as it continues to adhere strictly to international standards.

Risk from Exchange Rate Volatility

Nok Air's major expenses are in foreign currencies or are referenced with foreign currencies. This refers to expenses in aircraft leasing, maintenance expenses and costs of fuel. In 2015, these expenses totaled 71% of the operational expenses. Exchange rates of foreign currencies depend very much on local and global economic conditions which are beyond the Company's control or predictability. Any negative changes in the exchange rates could possible increase its expenses.

However, Nok Air has a policy to hedge itself against the exchange rate volatility of which the purpose is for risk management only with an appropriate ratio set between risk prevention and a contractual term during each operation period by making an agreement to prevent such risks. The Company has a policy to make agreement to prevent part of the risk.

Risk from an Inability to Buy an Insurance against Certain Risks/a Comprehensive Insurance

Although the aviation industry's insurance covers risks resulted from damage to the aircraft body, its spare parts, accessories and ground-support equipment, mobile equipment and non-license vehicles, passengers and their belongings and the third-party liability as well as damage from war and war-related risk but this insurance contains an exemption clause that cannot be claimed for compensation in the cases of, among a few, normal wear and tear and mechanical breakdown. These are commercial risks which an airline has to confront since to buy an insurance to also cover this risk, the airline would have to pay a very hefty insurance premium and, worse, no insurer may even want to insure it. What Nok Air does, however, is to set aside maintenance expenses where part of which has been paid to the lessor while the other part is set aside internally. The Company, therefore, believes that it has enough money to maintain its aircrafts whenever any incident along the line takes place.

Terrorism in many countries, especially in the USA on September 11, 2001, has encouraged insurance companies all over the world to buy insurance covering third party in addition to the policy that covers all risks against aircraft body, parts, equipment, accessories and ground-support equipment, mobile equipment and non-license vehicles, and third party related to war-related and other related disaster risks. This results in higher insurance cost. If any of such incidents happens and causes higher damage than the maximum liability insured, a significant negative impact on the Company's operations will occur. This may be very serious and can possibly cause the airline to suspend its operations.

Risk from Conflict of Interest with the Major Shareholder

According to Nok Air's management structure, Thai Airways International is the major shareholder holding 39.2% of Nok air's paid-up registered capital. Thai Airways International also has the right to assign five representatives to be the directors in Nok Air's 12-member Board of directors. The shareholding structures and Board of Directors structures may cause conflict of interest.

Thai Airways International operates a full service airline, under Thai Airways International and Thai Smile airline's brand which has similar low-cost airline nature and operates some duplicated routes. This may pose addition risk of competition against Thai Airways International and the full service airline may not cooperate in service expansion, such as expansion in the international routes, aircraft leasing and capital increase by exercising its rights through representatives who are Nok Air's directors or as the major shareholder.

ปัจจุบันมีการก่อการร้ายเกิดขึ้นในหลายประเทศ โดยเฉพาะ การก่อการร้ายที่สหรัฐอเมริกาเมื่อวันที่ 11 กันยายน 2544 บริษัทผู้รับประกันภัยทั่วโลกจึงได้กำหนดให้ธุรกิจการบินจัดทำประกันภัยความรับผิดชอบต่อบุคคลที่สามส่วนเกินจากกรรมธรรม์ประกันภัยการเสี่ยงภัยทุกชนิดของลำตัวอากาศยาน รวมทั้งอะไหล่เครื่องยนต์ ชิ้นส่วนประกอบอุปกรณ์ และอุปกรณ์สนับสนุนภาคพื้นดิน รวมทั้งอุปกรณ์เคลื่อนที่และยานพาหนะที่ไม่มีใบอนุญาตและความรับผิดชอบต่อบุคคลที่สาม ที่เกิดจากภัยสงครามและภัยที่เกี่ยวข้อง ทำให้สายการบินมีต้นทุนค่าเบี้ยประกันภัยเพิ่มเติม หากกรณีเหตุการณ์ดังกล่าวเกิดขึ้นและก่อให้เกิดความเสียหายสูงกว่าเงินรับผิดชอบใช้สูงสุดที่บริษัททำประกันภัยไว้ จะส่งผลกระทบต่อผลประกอบการดำเนินงานของบริษัท และอาจรุนแรงจนส่งผลให้บริษัทจำเป็นต้องระงับกิจการได้

ความขัดแย้งทางผลประโยชน์ที่อาจเกิดขึ้นระหว่างผู้ถือหุ้นรายใหญ่กับบริษัท

ตามโครงสร้างผู้ถือหุ้นของบริษัทจะมีการบินไทยเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัท โดยถือหุ้นคิดเป็นร้อยละ 39.2 ของทุนจดทะเบียนและชำระแล้วของบริษัท อีกทั้งการบินไทยมีสิทธิในการส่งตัวแทนเป็นกรรมการในบริษัทจำนวน 5 คนจากกรรมการทั้งหมด 12 คน ซึ่งโครงสร้างการถือหุ้นและโครงสร้างกรรมการดังกล่าวอาจทำให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์ได้

เนื่องจากการบินไทยดำเนินธุรกิจสายการบินเต็มรูปแบบ ภายใต้แบรนด์ “การบินไทย” และ “ไทยสมายล์” ซึ่งมีลักษณะใกล้เคียงกับการดำเนินธุรกิจสายการบินราคาประหยัดของบริษัท และมีการให้บริการในเส้นทางบินบางเส้นทางที่ทับซ้อนกับนกแอร์ จึงอาจทำให้บริษัทมีความเสี่ยงเพิ่มเติมจากการแข่งขันกับการบินไทย และการบินไทยอาจจะพิจารณาไม่ให้ความร่วมมือการขยายธุรกิจ เช่น การขยายเส้นทางการบินในต่างประเทศ การจัดหาเครื่องบิน และการเพิ่มทุนโดยใช้สิทธิผ่านตัวแทนกรรมการหรือฐานะผู้ถือหุ้น

อย่างไรก็ดี ถึงแม้ว่านกแอร์จะดำเนินธุรกิจสายการบินเช่นเดียวกันกับ การบินไทย และ ไทยสมายล์ แต่ด้วยลักษณะผลิตภัณฑ์ที่แตกต่างกัน ทำให้นกแอร์ การบินไทยและไทยสมายล์ มีกลุ่มลูกค้าเป้าหมายที่แตกต่างกัน และไม่ได้แข่งขันกันโดยตรงในตลาดระดับเดียวกัน

นอกจากนี้บริษัทยังมีมาตรการป้องกันความขัดแย้งทางผลประโยชน์ที่รัดกุมทั้งในด้านโครงสร้างผู้ถือหุ้นและโครงสร้างกรรมการที่มีการถ่วงดุลอย่างเหมาะสม อีกทั้งการบริหารงานของบริษัทยังมีความเป็นอิสระจากผู้ถือหุ้นใหญ่ ทำให้นกแอร์สามารถให้บริการในเส้นทางการบินที่ทับซ้อนกับการบินไทยได้อย่างอิสระและไม่ขัดแย้ง

ความเสี่ยงจากการพึ่งพาผู้บริหาร และ บุคลากรที่มีความชำนาญเฉพาะด้านของบริษัท

การดำเนินธุรกิจของบริษัท จำเป็นต้องพึ่งพาความสามารถของผู้บริหารทั้งในด้านกำหนดวิสัยทัศน์องค์กร และการบริหารงานสายการบิน ซึ่งมีความซับซ้อน และความชำนาญเฉพาะด้านของบุคลากร เช่น นักบิน วิศวกร เป็นต้น หากบริษัทสูญเสียบุคลากรดังกล่าวในจำนวนที่มีนัยสำคัญ อาจส่งผลกระทบต่อผลการดำเนินธุรกิจของบริษัทอย่างมีนัยสำคัญ โดยธุรกิจสายการบินประสบภาวะขาดแคลนบุคลากรผู้มีความชำนาญพิเศษโดยเฉพาะนักบิน และวิศวกร ในบางช่วงเวลา

ทั้งนี้ บริษัทยังจำเป็นต้องแข่งขันกับสายการบินอื่นๆ ทั้งสายการบินประเภทเต็มรูปแบบ และสายการบินราคาประหยัดอื่นๆ ในการสรรหาและรักษาบุคลากรที่มีความสามารถ และความชำนาญพิเศษดังกล่าว อีกทั้งหากสายการบินคู่แข่งใช้นโยบายเพิ่มอัตราค่าตอบแทนหรือผลประโยชน์ที่สูงเพื่อดึงดูดบุคลากรของบริษัท บริษัทอาจจำเป็นต้องเพิ่มค่าตอบแทนหรือผลประโยชน์อื่น เพื่อรักษาหรือสรรหาบุคลากรดังกล่าวในการดำเนินธุรกิจของบริษัท ซึ่งการเพิ่มขึ้นของอัตราค่าตอบแทนดังกล่าวอาจส่งผลให้บริษัทมีต้นทุนด้านบุคลากรเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ

อย่างไรก็ดี บริษัทได้เห็นความสำคัญของความเสี่ยงดังกล่าวจึงกำหนดให้มีคณะกรรมการชดเชยซึ่งประกอบด้วยผู้บริหารและผู้ที่เกี่ยวข้องมีส่วนร่วมในการกำหนดแผนธุรกิจ และยุทธศาสตร์ในการดำเนินธุรกิจมาโดยตลอด นอกจากนี้ บริษัทมีแผนการฝึกอบรมพัฒนาเพื่อเพิ่มความรู้ความสามารถแก่บุคลากรอย่างสม่ำเสมอ รวมทั้งโครงการ Eagle Leadership Program (ELP) เพื่อสรรหาบุคลากรที่มีศักยภาพ มีความรู้ความสามารถ และประสบการณ์เข้ามาดำเนินธุรกิจสืบทอดต่อจากผู้บริหารระดับสูง

ความเสี่ยงต่อการลงทุนของผู้ถือหุ้น

ความเสี่ยงจากการไม่ได้รับผลตอบแทนตามที่ควรจะได้รับ

เนื่องจากอุตสาหกรรมการบินภายในประเทศมีภาวะการแข่งขันที่ทวีความรุนแรงขึ้น โดยเฉพาะสายการบินต้นทุนต่ำ อาจทำให้บริษัทไม่สามารถดำเนินกิจการบรรลุได้ตามเป้าหมายและแผนที่ได้วางไว้ทั้งระยะสั้นและระยะยาว อาจส่งผลกระทบต่อผลดำเนินการของบริษัทในภาพรวม และสะท้อนถึงผลตอบแทนจากการลงทุนของผู้ถือหุ้น อันได้แก่ ราคาหลักทรัพย์ และเงินปันผล แต่อย่างไรก็ตาม บริษัทตระหนักถึงความเสี่ยงดังกล่าว พร้อมทั้งมีแผนรองรับและสามารถปรับแผนการดำเนินธุรกิจให้เหมาะสมและสอดคล้องกับสถานะในปัจจุบันอย่างรวดเร็ว



However, although Nok Air operates similar service to Thai Airways International and Thai Smile, the different products have resulted in different target customers. As a result, Nok Air, Thai Airways International and Thai Smile do not compete directly in the same market.

Nok Air has in place the measures to prevent possible conflict of interest. Nok Air has ensured that the shareholding structure and the structure of the Board of Directors have the appropriate check-an-balance and that its operations are independent from the major shareholder. These have enabled Nok Air to provide the independent and unlimited services in some routes that Thai Airways International has similar services.

Risk from Dependence on Executives and Specialized Experts

Nok Air's business needs to depend on specialty and expertise of its executives to set the corporate vision and to steer the airline business along the highly-complex business environment, which requires specialized skills of its employees, such as pilots and engineers. If the Company loses a significant number of such personnel, the business operations can be critically affected. The airline business generally faces shortage of specialists, especially pilots and engineers, during some periods.

Nok Air needs to compete with both full-service and budget airlines to recruit and retain capable and specialized personnel. If competitors offer a higher compensation or a better benefit package to lure its personnel, Nok Air may need to compete with such incentives in order to retain them. The higher offer to be given if occurred may significantly increase Nok Air's personnel costs.

However, having realized the significance of such risk, Nok Air has set up a sub-committee consisting of executives and working teams who have so far participated in planning its business plan and strategy. Besides, the Company has training plans to enhance the personnel's capacity on a regular basis. This includes the Eagle Leadership Program (ELP) which is designed to recruit persons with high competency, knowledge, experience and skills to operate the business as part of the succession plan.

Risk from Investors' Investment

Risk of Not Receiving Returns

Domestic aviation market has experienced increasing competition, especially among budget airlines. Given this intense competition, Nok Air may not be able to achieve its short and long-term goals and plans. This will consequently affect the Company's overall operating performance and return on investment for investors in the form of stock price and dividend. However, the Company is fully aware of such risk and has in place a contingency plan which is flexible and can be quickly adjusted to better address the existing market condition.



โครงสร้างเงินลงทุนและการจัดการ Capital Structure and Management

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 บริษัทมีรายชื่อผู้ถือหุ้นรายใหญ่ 10 รายแรก พร้อมทั้งจำนวนหุ้นที่ถือ และสัดส่วนการถือหุ้น โดยมีรายละเอียดดังนี้

ผู้ถือหุ้น	จำนวนหุ้นสามัญ	
	จำนวน(หุ้น)	สัดส่วน (ร้อยละ)
1. บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)*	245,000,000	39.2
2. นายณัฐพล จุฬางกูร	45,028,600	7.2
3. ธนาคาร ไทยพาณิชย์ จำกัด (มหาชน)	21,530,000	3.4
4. นายพาที สารสิน	18,653,000	2.9
5. นายทวิฉัตร จุฬางกูร	14,410,000	2.3
6. บริษัท ไทยเอ็นวีดีอาร์ จำกัด	9,329,700	1.4
7. CREDIT SUISSE AG, SINGAPORE BRANCH	8,874,000	1.4
8. นายสงคราม ชิวประวัติดำรงศ์	7,980,500	1.2
9. นายสุทธิวัฒน์ วัฒนกิจ	5,507,500	0.8
10. นายนุรักษ์ มหัทธนะอานนท์	5,000,000	0.8

หมายเหตุ * บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่แต่ไม่ได้มีส่วนในการกำหนดนโยบาย การจัดการ หรือ การดำเนินงานของบริษัทอย่างมีนัยสำคัญ

นโยบายการจ่ายเงินปันผล

บริษัทมีนโยบายจ่ายเงินปันผลของบริษัทให้แก่ผู้ถือหุ้นในอัตราไม่น้อยกว่าร้อยละ 25 ของกำไรสุทธิตามงบการเงินเฉพาะกิจการของบริษัท หลังหักภาษีเงินได้นิติบุคคล และหลังหักสำรองตามกฎหมายในแต่ละปี ทั้งนี้ ในการพิจารณาการจ่ายเงินปันผลในแต่ละคราว บริษัทจะพิจารณาการจ่ายเงินปันผลโดยคำนึงถึงปัจจัยต่างๆ เพื่อก่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดแก่ผู้ถือหุ้น เช่น ผลการดำเนินการและฐานะทางการเงินของบริษัท แผนการลงทุนในแต่ละช่วงเวลา ตามที่คณะกรรมการบริษัทเห็นสมควรหรือเห็นว่ามีความเหมาะสม และการจ่ายเงินปันผลนั้นจะต้องไม่มีผลกระทบต่อการดำเนินงานปกติของบริษัทอย่างมีนัยสำคัญ

โครงสร้างการจัดการ

โครงสร้างกรรมการของบริษัทประกอบด้วย คณะกรรมการจำนวน 5 ชุด คือ คณะกรรมการบริษัท คณะกรรมการตรวจสอบ คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน คณะกรรมการบริหารความเสี่ยง และคณะกรรมการกำกับดูแลกิจการที่ดี ดังนี้



As of 31 December 2015, Nok Air's top ten major shareholders together with the number of shares held and their shareholding ratio were as follows:

Shareholders	No. of ordinary shares	
	No. of ordinary shares (shares)	%
1. Thai Airways International Public Company Limited*	245,000,000	39.2
2. Mr. Nattapol Chulangkul	45,028,600	7.2
3. Siam Commercial Bank Public Company Limited	21,530,000	3.4
4. Mr. Patee Sarasin	18,653,000	2.9
5. Mr. Taweechat Chulangkul	14,410,000	2.3
6. Thai NVDR Co, Ltd.	9,329,700	1.4
7. CREDIT SUISSE AG, SINGAPORE BRANCH	8,874,000	1.4
8. Mr. Somgkram Chivaprawatdamrong	7,980,500	1.2
9. Mr. Sutthiwat Wattanakit	5,507,500	0.8
10. Mr. Nurak Mahattana-anon	5,000,000	0.8

Note: *Thai Airways International Plc is the largest shareholders but is not largely engaged in the policy formulation, management or the Company's operations

Dividend Payment Policy

Nok Air's policy is to pay its dividend to shareholders at a rate not lower than 25% of its net profit based on the Company's financial statements after deducted corporate income tax and after deducted statutory reserves each year. In each dividend payment, Nok Air will consider dividend payment from various factors to maximize shareholders' interest which will include, among a few, its performance and financial status as well as an investment plan in each period as deemed appropriate by the Board of Directors. The dividend payment meanwhile must not materially affect the Company's normal operations.

Management Structure

Nok Air's management structure consists of five committees as follows: the Board of Directors, the Audit Committee, the Nomination and Remuneration Committee, the Risk Management Committee and the Corporate Governance Committee.

คณะกรรมการบริษัท

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 คณะกรรมการของบริษัทประกอบด้วยกรรมการจำนวนทั้งสิ้น 12 ท่าน ซึ่งประกอบด้วยตัวแทนจากผู้ถือหุ้น กลุ่มต่างๆ บริษัท และบุคคลภายนอก

รายชื่อกรรมการ	ตำแหน่ง
1. นายสมใจนึก เองตระกูล*	กรรมการอิสระ / ประธานกรรมการ
2. นายนิพนธ์ ะกะมี ⁽¹⁾	กรรมการ / กรรมการบริหารความเสี่ยง
3. นายสมศักดิ์ โชติรัตนศิริ ⁽¹⁾	กรรมการ / กรรมการกำกับดูแลกิจการที่ดี
4. นายจรัมพร โชติกเสถียร ^{(1) **}	กรรมการ / ประธานกรรมการกำกับดูแลกิจการที่ดี
5. เรืออากาศเอกมนตรี จำเรียง ⁽¹⁾	กรรมการ / กรรมการบริหารความเสี่ยง
6. นายโชคชัย ปัญญาณรงค์	กรรมการ / ประธานกรรมการบริหารความเสี่ยง / กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน
7. นายณรงค์ชัย ว่องธนะวิโมกษ์ ^{(1) ***}	กรรมการ
8. นายพาที สารสิน ⁽²⁾	กรรมการ / กรรมการกำกับดูแลกิจการที่ดี / กรรมการบริหารความเสี่ยง / ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร
9. นายวิสิฐ ตันติสุนทร****	กรรมการอิสระ / กรรมการกำกับดูแลกิจการที่ดี
10. นายพิมล ศรีวิกรม์	กรรมการอิสระ / ประธานกรรมการตรวจสอบ
11. นายอภิชาติ จีระพันธุ์	กรรมการอิสระ / ประธานกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน / กรรมการตรวจสอบ
12. นายผดุงเดช อินทรลักษณ์	กรรมการอิสระ / กรรมการตรวจสอบ / กรรมการบริหารความเสี่ยง

โดยมีนางสาวสุนันท์ วิทวัสพงศ์ธร ทำหน้าที่เป็นเลขานุการบริษัท

หมายเหตุ : * นายสมใจนึก เองตระกูล เข้ารับตำแหน่งกรรมการอิสระ แทนนายพลข หุตะเจริญ และได้รับการแต่งตั้งเข้าดำรงตำแหน่งประธานกรรมการ โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 15 มกราคม 2558

**นายจรัมพร โชติกเสถียร เข้ารับตำแหน่งกรรมการบริษัท ตั้งแต่วันที่ 9 เมษายน 2558

***นายณรงค์ชัย ว่องธนะวิโมกษ์ เข้ารับตำแหน่งกรรมการ แทนนายสุพล อิศรางกูร ณ อยุธยา โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 12 พฤศจิกายน 2558

****นายวิสิฐ ตันติสุนทร เข้ารับตำแหน่งกรรมการอิสระ แทนนายอภิพร ภาณุวัฒน์ เนื่องจากครบวาระการดำรงตำแหน่งโดยมีผลตั้งแต่วันที่ 9 เมษายน 2558

(1) ตัวแทนกรรมการจาก บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

(2) ตัวแทนกรรมการในฐานะประธานเจ้าหน้าที่บริหาร

กรรมการผู้มีอำนาจลงนามแทนบริษัทตามหนังสือรับรองบริษัท

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 บริษัทมีกรรมการผู้มีอำนาจลงนามผูกพันบริษัท คือ กรรมการ 2 คนใน 7 คนลงลายมือชื่อร่วมกันและประทับตราสำคัญของบริษัท ตามรายชื่อต่อไปนี้

1. นายนิพนธ์ ะกะมี
2. นายสมศักดิ์ โชติรัตนศิริ
3. นายจรัมพร โชติกเสถียร
4. เรืออากาศเอกมนตรี จำเรียง
5. นายณรงค์ชัย ว่องธนะวิโมกษ์
6. นายโชคชัย ปัญญาณรงค์
7. นายพาที สารสิน

Board of Directors

As of December 31, 2015, Nok Air's Board of Directors comprises a total number of 12 directors who represented various groups of shareholders and the third party as follows:

Names	Position
1. Mr. Somchainuk Engtrakul*	Independent Director / Chairman of the Board
2. Mr. Nipphon Hakimi ⁽¹⁾	Director / Member of the Risk Management Committee
3. Mr. Somsak Chotrattanasiri ⁽¹⁾	Director / Member of the Corporate Governance Committee
4. Mr. Charamporn Jotikasathira ⁽¹⁾ **	Director / Chairman of the Corporate Governance Committee
5. Flight Lieutenant Montree Jumrieng ⁽¹⁾	Director / Member of the Risk Management Committee
6. Mr. Chokchai Panyayong	Director / Chairman of the Risk Management Committee / Member of the Nomination and Remuneration Committee
7. Mr. Narongchai Wongthanavimok ⁽¹⁾ ***	Director
8. Mr. Patee Sarasin ⁽²⁾	Director / Member of the Corporate Governance Committee / Member of the Risk Management Committee / Chief Executive Officer
9. Mr. Visit Tantisunthorn****	Independent Director / Member of the Corporate Governance Committee
10. Mr. Pimol Srivikorn	Independent Director / Chairman of the Audit Committee
11. Mr. Apichart Chirabandhu	Independent Director / Chairman of the Nomination and Remuneration Committee / Member of Audit Committee
12. Mr. Padungdej Indralak	Independent Director / Member of Audit Committee / Member of the Risk Management Committee

Ms. Sunun Withawatpongton serves as the Company Secretary.

Remarks : * Mr. Somchainuk Engtrakul was appointed an Independent Director replacing Mr. Paroche Hutacharoen and was appointed the Chairman of the Board, effective from January 15, 2015

**Mr. Charamporn Jotikasathira was appointed a Director on April 9, 2015.

***Mr. Narongchai Wongthanavimok was appointed a Director replacing Mr. Suraphon Israngura Na Ayuthya effective from November 12, 2015

****Mr. Visit Tantisunthorn was appointed an Independent Director replacing Mr. Apiporn Pasawat who vacated the office at the end of directorship's term effective on April 9, 2015

(1) Representative from Thai Airways International Public Company Limited

(2) Representative of Directors in his capacity as the Chief Executive Officer

Authorized directors who may sign on the Company's behalf based on its Certificate of Incorporation

As of December 31, 2015, Nok Air has authorized directors who are authorized signatories; namely, two out of the following seven directors who may co-sign a document to be affixed with the Company's seal.

1. Mr. Nipphon Hakimi
2. Mr. Somsak Chotrattanasiri
3. Mr. Charamporn Jotikasathira
4. Flight Lieutenant Montree Jumrieng
5. Mr. Narongchai Wongthanavimok
6. Mr. Chokchai Panyayong
7. Mr. Patee Sarasin

ขอบเขตอำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการบริษัท

1. ปฏิบัติหน้าที่ให้เป็นไปตามกฎหมาย วัตถุประสงค์ และข้อบังคับของบริษัท ตลอดจนมติที่ประชุมผู้ถือหุ้นด้วยความซื่อสัตย์ สุจริต และระมัดระวังรักษาผลประโยชน์ของบริษัท
2. กำหนดวิสัยทัศน์ นโยบาย และทิศทางการดำเนินงานของบริษัท และกำกับดูแลให้ฝ่ายบริหารดำเนินการให้เป็นไปตามนโยบายที่กำหนดไว้อย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล เพื่อเพิ่มมูลค่าสูงสุดให้แก่บริษัทและผู้ถือหุ้น
3. กำหนดนโยบาย ยุทธศาสตร์การดำเนินงาน แผนงาน และงบประมาณประจำปีของบริษัท ควบคุมกำกับดูแล (Monitoring and Supervision) การบริหารและการจัดการของฝ่ายบริหาร รวมทั้งผลงานและผลประกอบการประจำปีไตรมาสของบริษัทเทียบกับแผนและงบประมาณ และพิจารณาแนวโน้มระยะต่อไปของปี
4. ดำเนินการต่างๆ เกี่ยวกับแผนธุรกิจ งบประมาณและธุรกรรมที่มีนัยสำคัญ ตามคู่มืออำนาจอนุมัติของคณะกรรมการ
5. ประเมินผลงานของฝ่ายบริหารอย่างสม่ำเสมอและดูแลระบบกลไกการจ่ายค่าตอบแทนผู้บริหารระดับสูงที่เหมาะสม
6. กำหนดกรอบและนโยบายสำหรับการกำหนดเงินเดือน การปรับขึ้นเงินเดือน การกำหนดเงินโบนัส ค่าตอบแทน และบำเหน็จรางวัลของพนักงานบริษัท
7. ดำเนินการให้ฝ่ายบริหารจัดให้มีระบบบัญชี การรายงานทางการเงิน และการสอบบัญชีที่เชื่อถือได้ ตลอดจนดูแลให้มีระบบการควบคุมภายในที่เพียงพอเหมาะสม
8. พิจารณออนุมัติการได้มาหรือจำหน่ายไปซึ่งทรัพย์สิน การลงทุนในธุรกิจใหม่ และการดำเนินการใดๆ ให้เป็นไปตามกฎหมาย ประกาศ ข้อกำหนด และระเบียบข้อบังคับที่เกี่ยวข้องต่างๆ
9. พิจารณา และ/หรือ ให้ความเห็นต่อรายการที่เกี่ยวข้องกัน และ/หรือการเข้าทำรายการ (ในกรณีที่มีขนาดของรายการไม่จำเป็นต้องพิจารณาอนุมัติโดยที่ประชุมผู้ถือหุ้น) ของบริษัทและบริษัทย่อยให้เป็นไปตามกฎหมาย ประกาศ ข้อกำหนด และระเบียบข้อบังคับที่เกี่ยวข้องต่างๆ
10. ดูแลไม่ให้เกิดปัญหาความขัดแย้งทางผลประโยชน์ระหว่างผู้มีส่วนได้เสียของบริษัท
11. พิจารณออนุมัติการจ่ายเงินปันผลระหว่างกาลให้ผู้ถือหุ้น
12. พิจารณาเรื่องต่างๆ โดยคำนึงถึงผลประโยชน์ของผู้ถือหุ้นและผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่มของบริษัทอย่างเป็นธรรม โดยกรรมการต้องแจ้งให้บริษัททราบโดยไม่ชักช้า หากมีส่วนได้เสียในสัญญาที่ทำกับบริษัท หรือถือหุ้นเพิ่มขึ้นหรือลดลงในบริษัท หรือ บริษัทย่อย ทั้งนี้ สำหรับรายการที่ทำกับกรรมการหรือบุคคลที่อาจมีความขัดแย้งหรือมีส่วนได้เสีย หรืออาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ใดกับบริษัท หรือบริษัทย่อย กรรมการซึ่งมีส่วนได้เสียไม่มีสิทธิออกเสียงลงคะแนนอนุมัติการทำรายการ ในเรื่องนั้น
13. กำกับดูแลกิจการอย่างมีจริยบรรณและจริยธรรมทางธุรกิจ และทบทวนนโยบายการกำกับดูแลกิจการของบริษัท และประเมินผลการปฏิบัติตามนโยบายดังกล่าวเป็นประจำอย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง
14. รายงานความรับผิดชอบของตนในการจัดทำรายงานทางการเงิน โดยแสดงความคู่กับรายงานของผู้สอบบัญชีไว้ในรายงานประจำปีและครอบคลุมในเรื่องสำคัญๆ ตามนโยบายเรื่องข้อพึงปฏิบัติที่ดีสำหรับกรรมการบริษัทจดทะเบียนของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย
15. มอบหมายให้กรรมการคนหนึ่งหรือหลายคนหรือบุคคลอื่นใดปฏิบัติกรอย่างหนึ่งอย่างใดแทนคณะกรรมการได้ การมอบอำนาจแก่กรรมการดังกล่าวจะต้องไม่เป็นการมอบอำนาจหรือการมอบอำนาจช่วงที่ทำให้กรรมการหรือผู้รับมอบอำนาจจากกรรมการสามารถอนุมัติรายการที่ตนหรือบุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง มีส่วนได้เสีย หรือมีผลประโยชน์ในลักษณะอื่นใดขัดแย้งกับผลประโยชน์ของบริษัทหรือบริษัทย่อย
16. แต่งตั้งกรรมการชุดย่อยเพื่อช่วยดูแลระบบบริหารและระบบควบคุมภายในให้เป็นไปตามนโยบายที่กำหนดไว้ เช่น คณะกรรมการบริหาร คณะกรรมการตรวจสอบ
17. จัดให้มีเลขานุการบริษัทเพื่อดูแลให้คณะกรรมการและบริษัทปฏิบัติตามกฎหมายและระเบียบข้อบังคับที่เกี่ยวข้องต่างๆ

Roles and Responsibilities of the Board of Directors

1. To perform duties in accordance with the laws, objectives and Articles of Association of the Company as well as resolutions adopted by the shareholders' meeting with integrity, honesty and for the Company's best interest.
2. To set the Company's vision, formulate its policy and operation direction and to supervise the management to fulfill policy with efficiency and effectiveness in order to add the highest value possible for the Company and shareholders.
3. To formulate a policy, business strategy, operation plan and annual budget of the firm; to monitor and supervise the management's administration as well as the Company's quarterly-based performance and operation results compared to its plan and budget and to anticipate the trend in subsequent periods of the year.
4. To executive a business plan, budget and transaction with material sense based on the authorization table of the Board of Directors.
5. To constantly evaluate the performance of the management and to oversee and ensure a proper payment mechanism of remunerations to senior executives.
6. To set up a framework and policy under which salary will be offered and adjusted and under which bonus, allowances and other awards will be given to the Company's employees.
7. To have the management set up the accounting system, the financial reporting system and a reliable auditing; to ensure that the Company has an adequate and appropriate internal control system.
8. To approve an acquisition or disposal of assets, any investment in a new business and any action to ensure its legal compliance and compliance with all relevant announcements, terms and regulations.
9. To consider and/or give an opinion regarding a connected transaction and/or the execution of such transaction (if the transaction size isn't subject to an approval by the Shareholders' Meeting) of the Company and its subsidiaries to ensure compliance with relevant laws, announcements, terms and regulations.
10. To prevent conflict of interest among the Company's stakeholders.
11. To approve an interim dividend payment to shareholders.
12. To consider various matters by fairly taking into consideration the interest of shareholders and all groups of stakeholders. Directors are to immediately notify the Company, should they have any interest in an agreement executed with the Company or should they hold more or fewer shares of the Company or its subsidiaries. As for a transaction executed at arm's length with a director or an individual with a potential conflict of interest or who could pose any conflict of interest to the firm or its subsidiaries, directors with such interest shall have no rights to vote and approve the transaction.
13. To supervise the business with ethics under the Code of Conduct; to review the Company's corporate governance policy and to evaluate the policy compliance at least once a year.
14. To report own responsibility regarding the preparation of financial statements by publishing such report along with the auditor's report in the Annual Report of which the contents must cover major issues based on the Stock Exchange of Thailand's (SET) best practice policy for directors of listed companies.
15. To assign one or several directors or any other person to do anything on the Board of Directors' behalf; such authorization however must not be an authorization or a sub-delegation that will allow the director or his substitute to approve a transaction in which he or anyone who may possibly have a conflict will have any interest or other forms of profit that is conflicting with the interest of the Company or subsidiaries.
16. To appoint a sub-committee to oversee the management and the internal control system to meet the policy formulated by, among a few, the Executive Board and the Audit Committee.
17. To appoint a Company Secretary who will oversee that the Board of Directors and the Company comply with the laws and relevant rules and regulations.

คณะกรรมการตรวจสอบ

รายชื่อกรรมการ	ตำแหน่ง
1. นายพิมล ศรีศิริกรม	ประธานกรรมการตรวจสอบ
2. นายอภิชาติ จีระพันธุ์	กรรมการตรวจสอบ
3. นายผดุงเดช อินทรลักษณ์	กรรมการตรวจสอบ
นายธนภัทร วงศ์วิทย์	เลขานุการคณะกรรมการตรวจสอบ

โดยนายผดุงเดช อินทรลักษณ์ เป็นผู้ที่มีความรู้และประสบการณ์ทางด้านบัญชีและการเงินเพียงพอที่จะทำหน้าที่ตรวจสอบทานความน่าเชื่อถือของงบการเงินบริษัท

ขอบเขตอำนาจหน้าที่ของกรรมการตรวจสอบ

1. สอบทานให้บริษัทมีการรายงานทางการเงินอย่างถูกต้องและเพียงพอ
2. สอบทานให้บริษัทมีระบบการควบคุมภายใน (Internal control) และระบบการตรวจสอบภายใน (Internal audit) ที่เหมาะสมและมีประสิทธิภาพและพิจารณาความเป็นอิสระของหน่วยงานตรวจสอบภายในตลอดจนให้ความเห็นชอบในการพิจารณาแต่งตั้งโยกย้าย เลิกจ้างหัวหน้าหน่วยงานตรวจสอบภายใน และ/หรือ การว่าจ้างบริษัทตรวจสอบภายใน หรือหน่วยงานอื่นใดที่รับผิดชอบเกี่ยวกับการตรวจสอบภายใน
3. สอบทานให้บริษัทปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์ฯ และกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัท
4. พิจารณา คัดเลือก เสนอแต่งตั้งบุคคลซึ่งมีความเป็นอิสระเพื่อทำหน้าที่เป็นผู้สอบบัญชีของบริษัท และเสนอคำตอบแทนของบุคคลดังกล่าวรวมทั้งเข้าร่วมประชุมกับผู้สอบบัญชีโดยไม่มีฝ่ายจัดการเข้าร่วมประชุมด้วยอย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง
5. พิจารณารายการที่เกี่ยวข้องกันหรือรายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ให้เป็นไปตามกฎหมายและข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์ฯ ทั้งนี้ เพื่อให้มั่นใจว่ารายการดังกล่าวสมเหตุสมผลและเป็นประโยชน์สูงสุดต่อบริษัท
6. จัดทำรายงานของคณะกรรมการตรวจสอบโดยเปิดเผยไว้ในรายงานประจำปีของบริษัท ซึ่งรายงานดังกล่าวต้องลงนามโดยประธานคณะกรรมการตรวจสอบและต้องประกอบด้วยข้อมูลอย่างน้อยดังต่อไปนี้
 - (1) ความเห็นเกี่ยวกับความถูกต้องครบถ้วนเป็นที่เชื่อถือได้ของรายงานทางการเงินของบริษัท
 - (2) ความเห็นเกี่ยวกับความเพียงพอของระบบควบคุมภายในของบริษัท
 - (3) ความเห็นเกี่ยวกับการปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์ฯ หรือกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัท
 - (4) ความเห็นเกี่ยวกับความเหมาะสมของผู้สอบบัญชี
 - (5) ความเห็นเกี่ยวกับรายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์
 - (6) จำนวนการประชุมคณะกรรมการตรวจสอบและการเข้าร่วมประชุมของกรรมการตรวจสอบแต่ละท่าน
 - (7) ความเห็นหรือข้อสังเกตโดยรวมที่คณะกรรมการตรวจสอบได้รับจากการปฏิบัติหน้าที่ตามกฎหมาย (Charter)
 - (8) รายการอื่นที่เห็นว่าผู้ถือหุ้นและผู้ลงทุนทั่วไปควรทราบภายใต้ขอบเขตหน้าที่และความรับผิดชอบที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัท
7. ในการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการตรวจสอบหากพบหรือมีข้อสงสัยว่ามีรายการหรือการกระทำดังต่อไปนี้ ซึ่งอาจมีผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญต่อฐานะการเงินและผลการดำเนินงานของบริษัท ให้คณะกรรมการตรวจสอบรายงานต่อคณะกรรมการบริษัท เพื่อดำเนินการปรับปรุงแก้ไขภายในเวลาที่คณะกรรมการตรวจสอบเห็นสมควร

The Audit Committee

Director's Name	Position
1. Mr. Pimol Srivikorn	Chairman of the Audit Committee
2. Mr. Apichart Chirabandhu	Member of the Audit Committee
3. Mr. Padungdej Indralak	Member of the Audit Committee
Mr. Thanabhat Wongwit	Secretary to the Audit Committee

Mr. Padungdej Indralak has enough competency and experience in accounting to audit the credibility and reliability of the Company's financial statement.

Roles and Responsibilities of the Audit Committee

1. To review that the Company has accurately and adequately reported its financial statements.
2. To review that the Company's has an effective and appropriate internal control and internal audit system; to review the independence of the internal audit unit and to approve the appointment, transfer and termination of chief of the internal audit unit and/or the hiring of an internal audit company or any other agency to be responsible for the internal audit.
3. To review that the Company has duly complied with the laws on securities and exchange, the stock exchange's requirements and the laws relating to the firm's business.
4. To review, select and nominate an independent individual to be the Company's auditor and to propose his/her remuneration; to attend the meeting with the auditor with no management presence at least once a year.
5. To review a connected transaction or any transaction at arm's length basis to underline its legal compliance and compliance with the stock exchange's requirement; this is to ensure that the transaction is reasonable and for the Company's best interest.
6. To prepare the Audit Committee's report by disclosing it in the Company's Annual Report. The report shall be signed by the Audit Committee Chairman and include at least the following information:
 - (1) Opinions on the accuracy, completeness and reliability of the financial statements
 - (2) Opinions about the sufficiency of the Company's internal control system
 - (3) Opinions about the compliance to the laws related to the securities and securities, regulations of the Stock Exchange of Thailand (SET) or laws related to the Company's business
 - (4) Opinions about the appropriateness of the auditor
 - (5) Opinions about related transactions that may have conflict of interest
 - (6) Number of Audit Committee meetings and attendance of individual Audit Committee member
 - (7) Collective opinions or notices of the Audit Committee after performing its duties in accordance with the Audit Committee Charter
 - (8) Other items that shareholders or general investors should know within the scope of responsibility assigned by the Board of Directors
7. In performing its duty, if the Audit Committee finds or has doubts that there is one of the following items or actions which may have significant impact on the financial status or the Company's operating performance, the Audit Committee must report to the Board of Director for correction within the time frame set by the Audit Committee.
 - (1) Items causing conflict of interest
 - (2) Fraudulent action or irregularities or significant mistakes in the internal control system
 - (3) Breach of law on securities and the security exchange, the regulations of the Stock Exchange of Thailand and laws related to the Company's business

- (1) รายการที่เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์
- (2) การทุจริตหรือมีสิ่งผิดปกติหรือมีความบกพร่องที่สำคัญในระบบควบคุมภายใน
- (3) การฝ่าฝืนกฎหมายว่าด้วยหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์ฯ หรือกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัท

หากคณะกรรมการบริษัทหรือผู้บริหารไม่ดำเนินการให้มีการปรับปรุงแก้ไขภายในเวลาข้างต้น กรรมการตรวจสอบรายใดรายหนึ่งอาจรายงานว่ามีรายการหรือการกระทำตามข้างต้นต่อสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ หรือตลาดหลักทรัพย์ฯ

8. ปฏิบัติการอื่นใดตามที่คณะกรรมการของบริษัทมอบหมายด้วยความเห็นชอบจากคณะกรรมการตรวจสอบ

คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน

รายชื่อกรรมการ	ตำแหน่ง
1. นายอภิชาติ จีระพันธุ์	ประธานกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน
2. นายโชคชัย ปัญญาสงค์	กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน
3. นายสุรพล อิศรางกูร ณ อยุธยา*	กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน
นางสาวนวลวรรณ ภูประเสริฐ	เลขานุการคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน

หมายเหตุ : * นายสุรพล อิศรางกูร ณ อยุธยา ได้ลาออกจากตำแหน่งกรรมการและกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนโดยมีผลตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2558

ขอบเขตอำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน

1. พิจารณานโยบายและหลักเกณฑ์ในการสรรหาบุคคลที่มีคุณสมบัติเหมาะสม เพื่อดำรงตำแหน่งกรรมการ ประธานเจ้าหน้าที่บริหารของบริษัทและผู้บริหารระดับสูงรวมทั้งคัดเลือกบุคคลและเสนอชื่อบุคคลที่มีคุณสมบัติเหมาะสมเพื่อนำเสนอต่อประธานเจ้าหน้าที่บริหารและ/หรือที่ประชุมคณะกรรมการบริษัท และ/หรือที่ประชุมผู้ถือหุ้นเพื่อพิจารณาแต่งตั้งเป็นกรรมการบริษัท
2. พิจารณาทบทวนนโยบายและหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการกำหนดค่าตอบแทนและผลประโยชน์ของกรรมการบริษัท ประธานเจ้าหน้าที่บริหารของบริษัทและผู้บริหารระดับสูง
3. ให้ข้อเสนอแนะต่อคณะกรรมการบริษัทเพื่อนำเสนอค่าตอบแทนกรรมการ ประธานเจ้าหน้าที่บริหารและผู้บริหารระดับสูงของบริษัทต่อที่ประชุมคณะกรรมการบริษัท และ/หรือ ที่ประชุมผู้ถือหุ้นเพื่อพิจารณาอนุมัติ โดยคณะกรรมการบริษัทจะเป็นผู้อนุมัติค่าตอบแทนและผลประโยชน์ของประธานเจ้าหน้าที่บริหาร ผู้บริหารระดับสูง และค่าตอบแทนและผลประโยชน์ของกรรมการบริษัท ให้คณะกรรมการบริษัทนำเสนอที่ประชุมผู้ถือหุ้นเพื่อพิจารณาอนุมัติ
4. ปฏิบัติการอื่นใดตามที่คณะกรรมการบริษัทมอบหมาย

คณะกรรมการบริหารความเสี่ยง

รายชื่อกรรมการ	ตำแหน่ง
1. นายโชคชัย ปัญญาสงค์	ประธานกรรมการบริหารความเสี่ยง
2. นายผดุงเดช อินทรลักษณ์	กรรมการบริหารความเสี่ยง
3. นายนิพนธ์ สะกิมิ	กรรมการบริหารความเสี่ยง
4. เรืออากาศเอกมนตรี จำเริญ*	กรรมการบริหารความเสี่ยง
5. นายพาที สารสิน*	กรรมการบริหารความเสี่ยง

หมายเหตุ : *เรืออากาศเอกมนตรี จำเริญ และ นายพาที สารสิน เข้าดำรงตำแหน่งกรรมการบริหารความเสี่ยง โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 29 เมษายน 2558

If the Board of Directors or executives fail to correct or improve such issues within the given timeframe, any of the Audit Committee members can report such item or action to the Securities and Exchange Commission or the Stock Exchange of Thailand.

8. Perform other actions as assigned by the Board of Directors and approved by the Audit Committee

The Nomination and Remuneration Committee

Director's name	Position
1. Mr. Apichart Chirabandhu	Chairman of the Nomination and Remuneration Committee
2. Mr. Chokchai Panyayong	Member of the Nomination and Remuneration Committee
3. Mr. Suraphon Israngura Na Ayuthya*	Member of the Nomination and Remuneration Committee
Miss Nuanwan Bhuprasert	Secretary of the Nomination and Remuneration Committee

Note: Mr. Suraphon Israngura Na Ayuthya resigned from his position as a Director and Member of the Nomination and Remuneration Committee, effective from October 1, 2015.

Roles and Responsibilities of the Nomination and Remuneration Committee

1. To review a nomination policy and criteria to recruit qualified personnel as company director, CEO and senior executives as well as to select and nominate qualified persons and propose them to the CEO and/or the Board of Directors Meeting and/or the Shareholders' Meeting for appointment as a company director.
2. To review a remuneration policy and criteria on remunerations and other benefits to company directors, the CEO and senior executives.
3. To recommend the Board of Directors who will submit remunerations to be paid to company directors, the CEO and senior executives to the Board of Directors' Meeting and/or Shareholders' Meeting for approval. The Board will approve remunerations and benefits of the CEO and senior executives while the Board proposes remunerations and benefits of its directors to the Shareholders' Meeting for approval.
4. To perform other duties as assigned by the Board of directors

The Risk Management Committee

Director's Name	Position
1. Mr. Chokchai Panyayong	Chairman of the Risk Management Committee
2. Mr. Padungdej Indralak	Member of the Risk Management Committee
3. Mr. Niphon Hakimi	Member of the Risk Management Committee
4. Mr. Montree Jumrieng*	Member of the Risk Management Committee
5. Mr. Patee Sarasin*	Member of the Risk Management Committee

Note: *Mr. Montree Jumrieng and Mr. Patee Sarasin were appointed to the Risk Management Committee effective from April 29, 2015.

Roles and Responsibilities of the Risk Management Committee

1. To establish an appropriate and efficient risk management direction and policy with significant meaning to the Company's business.
2. To provide recommendations on the risk management direction that aligns with the Company's direction of business strategy and its business plan to the Board of Directors.

ขอบเขตอำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการบริหารความเสี่ยง

1. กำหนดแนวทางและนโยบายการบริหารความเสี่ยงที่มีนัยสำคัญต่อการดำเนินธุรกิจบริษัทที่เหมาะสมอย่างมีประสิทธิภาพ
2. ให้ข้อเสนอแนะแนวทางการบริหารความเสี่ยง ที่สอดคล้องต่อการกำหนดทิศทางกลยุทธ์การดำเนินธุรกิจและแผนธุรกิจต่อคณะกรรมการบริษัท
3. สนับสนุนให้มีการบริหารความเสี่ยงองค์กร ให้อยู่ในระดับที่ยอมรับได้และสอดคล้องกับนโยบายบริหารความเสี่ยงองค์กร
4. ทบทวนปรับปรุงนโยบายและกระบวนการบริหารความเสี่ยงองค์กร ให้มีประสิทธิภาพและเพียงพอ เพื่อให้สอดคล้องกับสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลงไป
5. สนับสนุนการพัฒนาการบริหารความเสี่ยงในทุกระดับทั่วทั้งองค์กร
6. กำกับดูแล ติดตาม และสอบทานการรายงานการบริหารความเสี่ยงพร้อมทั้งให้คำแนะนำ เพื่อให้มั่นใจว่าบริษัทมีการบริหารจัดการความเสี่ยงอย่างมีประสิทธิภาพ และเหมาะสมต่อการดำเนินธุรกิจ
7. รายงานผลการบริหารความเสี่ยงที่สำคัญให้คณะกรรมการบริษัทรับทราบ
8. ปฏิบัติการอื่นใดตามที่คณะกรรมการบริษัทมอบหมาย

คณะกรรมการกำกับดูแลกิจการที่ดี

รายชื่อคณะกรรมการ	ตำแหน่ง
1. นายจรัมพร โชติกเสถียร	ประธานกรรมการกำกับดูแลกิจการที่ดี
2. นายสมศักดิ์ โชติรัตนะศิริ	กรรมการกำกับดูแลกิจการที่ดี
3. นายพาที สารสิน	กรรมการกำกับดูแลกิจการที่ดี
4. นายวิสิฐ ตันติสุนทร	กรรมการกำกับดูแลกิจการที่ดี

หมายเหตุ : บริษัทมีการแต่งตั้งคณะกรรมการกำกับดูแลกิจการ ตามมติที่ประชุมคณะกรรมการบริษัท ครั้งที่ 6/2558 เมื่อวันที่ 29 เมษายน 2558

ขอบเขตอำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการกำกับดูแลกิจการที่ดี

1. เสนอแนวนโยบายเกี่ยวกับหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีต่อคณะกรรมการบริษัท
2. กำกับดูแล ติดตาม เผยแพร่ และส่งเสริมให้คณะกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงาน ปฏิบัติหน้าที่ให้สอดคล้องและเป็นไปตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี
3. ติดตามและทบทวนนโยบายการกำกับดูแลกิจการที่ดีอย่างสม่ำเสมอ เพื่อให้สอดคล้องแนวปฏิบัติสากลและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
4. พิจารณาเสนอข้อพึงปฏิบัติที่ดีสำหรับคณะกรรมการ คณะกรรมการชุดย่อย ผู้บริหาร และพนักงาน
5. กำหนดนโยบายการจัดการทางการเงินและการลงทุน
6. ปฏิบัติการอื่นใดตามที่คณะกรรมการบริษัทมอบหมาย



3. To provide support to corporate risk management activities to ensure that company risk remains at the acceptable level and in line with the corporate risk management policy.
4. To review and update the corporate risk management policy and process to ensure their effectiveness and adequacy to reflect changing circumstances.
5. To support the development of risk management to be materialized at all levels in the entire corporation.
6. To supervise, monitor and review the risk management report; to provide recommendations to ensure that the firm does have an efficient and appropriate risk management process that suits its business.
7. To report significant risk management results to the Board of Directors.
8. To perform other tasks as assigned by the Board.

Corporate Governance Committee

Director's Name	Position
1. Mr. Charamporn Jotikasathira	Chairman of the Corporate Governance Committee
2. Mr. Somsak Chotrattanasiri	Member of the Corporate Governance Committee
3. Mr. Patee Sarasin	Member of the Corporate Governance Committee
4. Mr. Visit Tantisunthorn	Member of the Corporate Governance Committee

Note: The Company appointed the Corporate Governance Committee according to the Board of Directors' Meeting No. 6/2015 dated April 29, 2015.

Role and Responsibilities of the Corporate Governance Committee

1. To propose corporate governance policy to the Board of Directors
2. To supervise, monitor, distribute and encourage the Board of Directors, senior executives and employees to perform their duties in accordance with the corporate governance principles
3. To regularly monitor and review corporate governance policy to ensure it complies with international practice and standards set by related organizations
4. To consider practice guidelines for the Board of Directors, committees, executives and employees
5. To set financial and investment management policy
6. To perform other duties as assigned by the Board of Directors

The Management

Executive's Name	Position
1. Mr. Patee Sarasin	Chief Executive Director
2. Mr. Piya Yodmani	Deputy Chief Executive Director
3. Miss Nuanwan Bhuprasert	Chief Financial Officer
4. Mr. Yodchai Sudhidhanakul	Chief Commercial Officer
5. Mr. Sanjai Boonma	Chief Operating Officer

รายชื่อผู้บริหาร

รายชื่อผู้บริหาร	ตำแหน่งในบริษัท
1. นายพาที สารสิน	ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร
2. นายปิยะ ยอดมณี	รองประธานเจ้าหน้าที่บริหาร
3. นางสาวนวลวรรณ ภูประเสริฐ	ประธานเจ้าหน้าที่สายการเงิน
4. นายยอดชาย สุทธิธนกุล	ประธานเจ้าหน้าที่สายการพาณิชย์
5. นายสรโรจ บุญมา	ประธานเจ้าหน้าที่สายปฏิบัติการ

ขอบเขตอำนาจหน้าที่ของประธานเจ้าหน้าที่บริหาร

- รับผิดชอบ ดูแล บริหาร การดำเนินงานและ/หรือการบริหารงานประจำวันของบริษัท รวมถึงการกำกับดูแลการดำเนินงานโดยรวม เพื่อให้เป็นไปตามนโยบาย กลยุทธ์ทางธุรกิจ เป้าหมายและแผนการดำเนินงาน เป้าหมายทางการเงิน และงบประมาณของบริษัทที่ได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการบริษัท และ/หรือ มติที่ประชุมผู้ถือหุ้น
- จัดทำแผนธุรกิจ และกำหนดอำนาจการบริหารงาน ตลอดจนจัดทำงบประมาณที่ใช้ในการประกอบธุรกิจและงบประมาณรายจ่ายประจำปี เพื่อนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัท เพื่อขออนุมัติและมีหน้าที่รายงานความก้าวหน้าตามแผนงานและงบประมาณที่ได้รับอนุมัติดังกล่าวต่อคณะกรรมการบริษัท
- กำหนดโครงสร้างองค์กร วิธีการบริหาร รวมถึงการคัดเลือก การฝึกอบรม การว่าจ้าง และการเลิกจ้างพนักงานของบริษัท และกำหนดอัตราค่าจ้าง เงินเดือน ค่าตอบแทน โบนัส และสวัสดิการต่างๆ สำหรับพนักงาน
- ติดตามและรายงานสถานะ ฐานะของบริษัท เสนอแนะทางเลือกและกลยุทธ์ที่สอดคล้องกับนโยบายและสภาพตลาด
- ดูแลและควบคุมการปฏิบัติงานด้านต่างๆ ของบริษัท อาทิ การเงิน การบริหารความเสี่ยง การควบคุมภายใน งานด้านปฏิบัติการและงานด้านสนับสนุนต่าง ๆ และงานทรัพยากร
- เป็นตัวแทนบริษัท ตลอดจนมีอำนาจมอบหมายในการติดต่อกับหน่วยงานราชการและหน่วยงานกำกับดูแลอื่นๆ
- ดูแลติดต่อสื่อสารกับสาธารณชน ผู้ถือหุ้น ลูกค้า และพนักงาน เพื่อเสริมชื่อเสียงและภาพลักษณ์ที่ดีของบริษัท
- ดูแลให้มีการกำกับดูแลกิจการที่ดี
- มีอำนาจในการออก แก้ไข เพิ่มเติม ปรับปรุง ระเบียบ คำสั่ง และข้อบังคับเกี่ยวกับการทำงานของบริษัท เช่น การบรรจุ แต่งตั้ง ถอดถอน และวินัยพนักงานและลูกจ้าง การกำหนดเงินเดือนและผลตอบแทนอื่นๆ รวมตลอดถึงการสงเคราะห์และสวัสดิการต่างๆ
- พิจารณา เปรียบเทียบ และอนุมัติการเข้าทำนิติกรรมสัญญา และ/หรือการดำเนินการใดๆ ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงาน และ/หรือการบริหารงานประจำวันของบริษัท ทั้งนี้ ภายใต้วงเงินที่อนุมัติโดยคณะกรรมการบริษัทตามคู่มืออำนาจการดำเนินการของบริษัท (Authorization Table) มีอำนาจ หน้าที่ และความรับผิดชอบใดๆ ตามที่ได้รับมอบหมายหรือตามนโยบายที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัท
- ให้มีอำนาจในการมอบอำนาจช่วง และ/หรือ มอบหมายให้บุคคลอื่นปฏิบัติงานเฉพาะอย่างแทนได้ โดยการมอบอำนาจช่วง และ/หรือ การมอบหมายดังกล่าวให้อยู่ภายในขอบเขตแห่งการมอบอำนาจตามหนังสือมอบอำนาจที่ให้ไว้ และ/หรือ ให้เป็นไปตามระเบียบข้อกำหนด หรือคำสั่งที่คณะกรรมการของบริษัทได้กำหนดไว้ ทั้งนี้ การมอบหมายอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของประธานเจ้าหน้าที่บริหารนั้น จะต้องไม่มีลักษณะเป็นการมอบอำนาจ หรือมอบอำนาจช่วงที่ทำให้ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร หรือผู้รับมอบอำนาจจากประธานเจ้าหน้าที่บริหาร สามารถอนุมัติรายการที่ตนหรือบุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง (ตามที่นิยามไว้ในประกาศคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ หรือประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุน) อาจมีส่วนได้เสีย หรืออาจได้รับประโยชน์ในลักษณะใดๆ หรืออาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์อื่นใดกับบริษัทหรือบริษัทย่อยของบริษัท ยกเว้นเป็นการอนุมัติรายการที่เป็นไปตามนโยบายและหลักเกณฑ์ที่ที่ประชุมผู้ถือหุ้นหรือคณะกรรมการบริษัท ได้พิจารณาอนุมัติไว้

Roles and Responsibilities of the CEO

1. To be responsible for, to oversee and manage the Company's day-to-day operations and/or execution; to supervise the overall operation in alignment with the Company's policy, business strategy, goal and operation plan, financial goal and corporate budget approved by the Board and/or the resolution of the Shareholders' Meeting.
2. To formulate a business plan; to establish management authority and to prepare budget for use in the business and the annual expenditure budget for submission to the Board's approval; to report progress based on the plan and budget already approved to the Board
3. To establish an organizational structure, management procedures as well as how to select, train, employ and terminate the Company's employees; to establish wage rates, salary, remuneration, bonus and other fringe benefits to be offered to employees.
4. To monitor and report the Company's situation and position and to propose an alternative strategy that is in line with the policy and market conditions.
5. To supervise and control the Company's various operations such as finance, risk management, internal control, flight operation, support office and human resources.
6. To represent the Company and to be authorized as its representative to contact with government and other supervisory bodies.
7. To communicate with the public, shareholders, customers and employees to promote the Company's reputation and image.
8. To put in place the corporate governance of the Company
9. To be authorized to issue, amend, add and improve orders, rules and work regulations relating to, among a few, the nomination, appointment and removal of employees, disciplines of employees and workers, wages, salaries and other remunerations as well as welfare and other fringe benefits.
10. To negotiate, discuss and approve the execution of any legal act and/or daily management of the firm within an amount approved by the Board of directors as stated in the authorization table; to be empowered and to have any role and responsibility as designated by or based on a policy entrusted by the Board.
11. To be authorized to appoint a substitute and/or to designate other individuals to specifically act on his behalf through the appointment of a substitute and/or such authorization shall however remain within the scope of the authorization stated in the given Power of Attorney and/or in alignment with the regulations, terms or orders given by the Board of Directors. The authorization of roles and responsibilities by the CEO mentioned above however must not be an authorization or a substitution that allows the CEO or his authorized representative to approve a transaction that he or the person with a potential conflict of interest (as defined in the notification of the securities and Exchange Committee or the Notification of the Capital Market supervisory Board) may have an interest therein or may benefit in any manner or may have any other conflict of interest with the Company or its subsidiaries unless it concerns an approval of transaction on the basis of the policy or criteria already approved by the Shareholders' Meeting or the Board of Directors.

Nomination of Directors and Executives

Board of Directors

The Board of Directors consists of at least five directors, no fewer than half of whom must be domiciled in Thailand. The Company directors may or may not be the Company's shareholders when being appointed. The Nomination and Remuneration Committee is responsible for considering policy and criteria in nominating the person with the right qualifications to become directors and propose the persons to the Board of Directors and/or Shareholders' Meeting for consideration and appointment.

Nok Air has a policy to recruit and nominate qualified persons as its directors on the basis of their experiences, knowledge and competency found useful to the business. They must possess comprehensive qualifications and have no forbidden characters as stated under the Public Company Act, B.E. 2535 (1992) (including the amended), the Securities and Exchange

การสรรหากรรมการและผู้บริหาร

คณะกรรมการบริษัท

คณะกรรมการบริษัทประกอบด้วยกรรมการอย่างน้อย 5 คน โดยกรรมการไม่น้อยกว่ากึ่งหนึ่งของจำนวนกรรมการทั้งหมดจะต้องมีถิ่นที่อยู่ในประเทศไทย และกรรมการบริษัทจะเป็นผู้ถือหุ้นของบริษัทหรือไม่ก็ได้ในการแต่งตั้งคณะกรรมการบริษัท คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนจะเป็นผู้พิจารณานโยบายและหลักเกณฑ์ในการสรรหาบุคคลที่มีคุณสมบัติเหมาะสม เพื่อดำรงตำแหน่งกรรมการ เพื่อนำเสนอต่อที่ประชุมคณะกรรมการบริษัท และ/หรือที่ประชุมผู้ถือหุ้นเพื่อพิจารณาแต่งตั้งเป็นกรรมการบริษัท

บริษัทมีนโยบายในการสรรหาและคัดเลือกบุคคลที่มีคุณสมบัติเหมาะสมที่จะเข้าดำรงตำแหน่งเป็นคณะกรรมการบริษัทโดยพิจารณาจากประสบการณ์ ความรู้ ความสามารถที่จะเป็นประโยชน์ต่อบริษัท และมีคุณสมบัติครบถ้วนและไม่มีลักษณะต้องห้ามตามพระราชบัญญัติบริษัทมหาชน จำกัด พ.ศ. 2535 (รวมทั้งที่ได้มีการแก้ไขเพิ่มเติม) พระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ พ.ศ. 2535 (รวมทั้งที่ได้มีการแก้ไขเพิ่มเติม) ประกาศคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ และประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุนที่เกี่ยวข้อง

การแต่งตั้งกรรมการใหม่จะต้องผ่านการพิจารณาอนุมัติจากที่ประชุมคณะกรรมการบริษัท และ/หรือที่ประชุมผู้ถือหุ้น (แล้วแต่กรณี) โดยการแต่งตั้งกรรมการบริษัทจะเป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในข้อบังคับของบริษัทฯ โดยมีรายละเอียดดังนี้

1. ในการประชุมผู้ถือหุ้นสามัญประจำปีทุกครั้ง ให้กรรมการออกจากตำแหน่งจำนวน 1 ใน 3 ของจำนวนกรรมการในขณะนั้น ถ้าจำนวนกรรมการจะแบ่งออกให้ตรงเป็นสามส่วนไม่ได้ ก็ให้ออกโดยจำนวนใกล้เคียงที่สุดกับ 1 ใน 3 และกรรมการซึ่งพ้นจากตำแหน่ง อาจได้รับเลือกให้กลับเข้ามารับตำแหน่งอีกได้
2. ให้ที่ประชุมผู้ถือหุ้นเลือกตั้งกรรมการบริษัทตามหลักเกณฑ์ และวิธีการดังต่อไปนี้
 - (1) ผู้ถือหุ้นคนหนึ่งมีคะแนนเสียงเท่ากับ 1 หุ้นต่อ 1 เสียง
 - (2) ผู้ถือหุ้นแต่ละคนจะใช้คะแนนเสียงที่มีอยู่ทั้งหมดตาม (1) เลือกตั้งบุคคลเดียวหรือหลายคนเป็นกรรมการก็ได้ ในกรณีที่เลือกตั้งบุคคลหลายคนเป็นกรรมการ จะแบ่งคะแนนเสียงให้แก่ผู้ใดมากน้อยเพียงใดไม่ได้
 - (3) บุคคลที่ได้รับคะแนนเสียงสูงสุดตามลำดับลงมาเป็นผู้ได้รับเลือกตั้งเป็นกรรมการเท่าจำนวนกรรมการที่จะพึงมีหรือจะพึงเลือกตั้งในครั้งนั้น ในกรณีที่บุคคลซึ่งได้รับการเลือกตั้งในลำดับถัดลงมา มีคะแนนเสียงเท่ากันเกินจำนวนกรรมการที่จะพึงมีหรือจะพึงเลือกตั้งในครั้งนั้น ให้ประธานที่ประชุมเป็นผู้ออกเสียงชี้ขาด
3. ในกรณีที่ตำแหน่งกรรมการว่างลงเพราะเหตุอื่นนอกจากถึงคราวออกตามวาระ ให้คณะกรรมการเลือกบุคคลซึ่งมีคุณสมบัติ และไม่มีลักษณะต้องห้ามตามกฎหมายว่าด้วยบริษัทมหาชนจำกัดและกฎหมายว่าด้วยหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ เข้าเป็นกรรมการแทน ในการประชุมคณะกรรมการคราวถัดไป เว้นแต่วาระของกรรมการผู้นั้นจะเหลือน้อยกว่า 2 เดือน โดยบุคคลซึ่งเข้าเป็นกรรมการแทนดังกล่าวจะอยู่ในตำแหน่งกรรมการได้เพียงเท่าวาระที่ยังเหลืออยู่ของกรรมการที่ตนเข้ามาแทน

คณะกรรมการตรวจสอบ / คณะกรรมการอิสระ

คณะกรรมการตรวจสอบประกอบด้วยกรรมการที่เป็นกรรมการอิสระอย่างน้อย 3 คน โดยกรรมการตรวจสอบอย่างน้อย 1 คน จะต้องเป็นผู้ที่มีความรู้และประสบการณ์เพียงพอที่จะสามารถทำหน้าที่ในการสอบทานความน่าเชื่อถือของงบการเงินได้ โดยคณะกรรมการตรวจสอบต้องมีคุณสมบัติครบถ้วนตามที่กำหนดในประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุนที่เกี่ยวข้องดังนี้

1. ถือหุ้นไม่เกินร้อยละ 1 ของจำนวนหุ้นที่มีสิทธิออกเสียงทั้งหมดของบริษัท บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัทฯ ทั้งนี้ ให้นับรวมการถือหุ้นของผู้ที่เกี่ยวข้องของกรรมการอิสระรายนั้นๆ ด้วย
2. ไม่เป็นหรือเคยเป็นกรรมการที่มีส่วนร่วมบริหารงาน ลูกจ้าง พนักงาน ที่ปรึกษาที่ได้เงินเดือนประจำ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัท บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม บริษัทย่อยลำดับเดียวกัน ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือของผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัท เว้นแต่จะได้พ้นจากการมีลักษณะดังกล่าวมาแล้วไม่น้อยกว่า 2 ปีก่อนวันที่ยื่นคำขออนุญาตต่อสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ทั้งนี้ ลักษณะต้องห้ามดังกล่าวไม่รวมถึงกรณีที่กรรมการอิสระเคยเป็นข้าราชการ หรือที่ปรึกษาของส่วนราชการซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัท
3. ไม่เป็นบุคคลที่มีความสัมพันธ์ทางสายโลหิต หรือโดยการจดทะเบียนตามกฎหมาย ในลักษณะที่เป็นบิดา มารดา คู่สมรส พี่น้อง และบุตร รวมทั้งคู่สมรสของบุตร ของกรรมการรายอื่น ผู้บริหาร ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ ผู้มีอำนาจควบคุม หรือบุคคลที่จะได้รับการเสนอให้เป็นกรรมการ ผู้บริหารหรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัทฯ หรือบริษัทย่อย

Act, B.E. 2535 (1992) (including the amended) and related notifications of the Securities and Exchange Commission (SEC) and the Capital market Supervisory Board.

An appointment of a new director requires an approval by the Board of Directors and/or Shareholders' Meeting (as the case may be). Company director will be appointed on the basis of the criteria and procedures stated in the Company's Articles of Association of which details are as follows:

1. At every annual General Shareholders' Meeting (AGM), one-third of all directors at the time shall resign on rotation. If the number of retiring directors could not be exactly divided, the nearest number to the one-third amount shall apply. Retiring directors may be re-elected.
2. The Shareholders' Meeting may elect a company director based on the following procedures:
 - (1) One shareholder shall have one vote.
 - (2) Each shareholder shall exercise his entire votes under (1) to elect one or several persons as director. If he/she elects several persons as directors, he may not give more or fewer votes to one person than the other.
 - (3) Those receiving the highest votes will be elected in a respective order as the Company's directors for a number of directors the Company may have or may elect on that occasion. If the persons being elected in a subsequent order enjoy a tie but their presence however will exceed a required number of directors the Company is to have or shall elect on that occasion, chairman of the meeting shall have a casting vote.
3. If a company director becomes vacant due to other reasons than rotation, the Board shall elect a qualified person who has no forbidden characters as stipulated in the laws on public limited company and the laws on securities and exchange to replace such person at the next Board of Directors' meeting unless the director's office term remains fewer than two months. The replacing person meanwhile shall remain in the office for the remaining term of the director whom he replaces only.

Audit Committee/Independent Directors

The Audit Committee shall consist of at least three independent directors where one of whom shall have enough competency and experience to review and audit the reliability and credibility of the Company's financial statements. The Audit Committee shall possess full qualifications as stated in the Notification of the Capital Market Supervisory Board as follows.

1. Holding no more than one per cent of all shares with voting rights of the Company, the parent company, a subsidiary, an associated company, a major shareholder or a person with the Company's controlling interest. The counting shall include shares held by related persons of such independent director.
2. Not being or never be a director with management role, worker, employee, consultant receiving a fixed salary or a person with the controlling power of the Company, the parent company, a subsidiary and an associate company, a subsidiary company of the same level, a major shareholder or a person with the Company's controlling interest unless the person has no longer been in such position for no fewer than two years from the day the application is filed to the Securities and Exchange Commission (SEC). These forbidden qualifications do not include when the independent director used to be a civil servant or an advisor to government agency who is the Company's major shareholder or a person with controlling interest.
3. Not having a blood relationship or any legal relationship through registration as father, mother, spouse, sibling or children including spouses of children of other directors, executives, major shareholders, persons with controlling interest or persons to be nominated as a director, an executive or a person with controlling interest of the Company or its subsidiary.
4. Not having or never had any business relationship with the Company, the parent company, a subsidiary, an associate company, a major shareholder or a person with controlling interest of the applicant in a way that could hinder an independent exercise of his discretion including not being or never be a shareholder with a significant holding ratio or a person with controlling interest of anyone having a business relationship with the Company,

4. ไม่มีหรือเคยมีความสัมพันธ์ทางธุรกิจกับบริษัท บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของผู้ขออนุญาต ในลักษณะที่อาจเป็นการขัดขวางการใช้จรรยาบรรณอย่างอิสระของตน รวมทั้งไม่เป็นหรือเคยเป็นผู้ถือหุ้นที่มีนัยหรือผู้มีอำนาจควบคุมของผู้ที่มีความสัมพันธ์ทางธุรกิจกับบริษัท บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัท เว้นแต่จะได้พ้นจากการมีลักษณะดังกล่าวมาแล้วไม่น้อยกว่า 2 ปีก่อนวันที่ยื่นคำขออนุญาตต่อสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์

ความสัมพันธ์ทางธุรกิจตามวรรคหนึ่ง รวมถึงการทำรายการทางการเงินที่กระทำเป็นปกติเพื่อประกอบกิจการ การเช่าหรือให้เช่า อสังหาริมทรัพย์ รายการเกี่ยวกับสินทรัพย์หรือบริการ หรือการให้หรือรับความช่วยเหลือทางการเงิน ด้วยการรับหรือให้กู้ยืม ค่าประกัน การให้สินทรัพย์เป็นหลักประกันหนี้สิน รวมถึงพฤติการณ์อื่นทำนองเดียวกัน ซึ่งเป็นผลให้บริษัทหรือคู่สัญญา มีภาระหนี้ที่ต้องชำระต่ออีกฝ่ายหนึ่ง ตั้งแต่ร้อยละ 3 ของสินทรัพย์ที่มีตัวตนสุทธิของบริษัท หรือตั้งแต่ 20 ล้านบาทขึ้นไป แล้วแต่จำนวนใดจะต่ำกว่า ทั้งนี้ การคำนวณภาระหนี้ดังกล่าวให้เป็นไปตามวิธีการคำนวณมูลค่าของรายการที่เกี่ยวข้องกันตามประกาศ คณะกรรมการกำกับตลาดทุนว่าด้วยหลักเกณฑ์ในการทำรายการที่เกี่ยวข้องกันโดยอนุโลม แต่ในการพิจารณาภาระหนี้ดังกล่าว ให้นับรวมภาระหนี้ที่เกิดขึ้นในระหว่าง 1 ปีก่อนวันที่มีความสัมพันธ์ทางธุรกิจกับบุคคลเดียวกัน

5. ไม่เป็นหรือเคยเป็นผู้สอบบัญชีของบริษัท บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัทและ ไม่เป็นผู้ถือหุ้นที่มีนัย ผู้มีอำนาจควบคุม หรือหุ้นส่วนของสำนักงานสอบบัญชี ซึ่งมีผู้สอบบัญชีของบริษัท บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัทสังกัดอยู่ เว้นแต่จะได้พ้นจากการมีลักษณะดังกล่าวมาแล้วไม่น้อยกว่า 2 ปีก่อนวันที่ยื่นคำขออนุญาตต่อสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์
6. ไม่เป็นหรือเคยเป็นผู้ให้บริการทางวิชาชีพใดๆ ซึ่งรวมถึงการให้บริการเป็นที่ปรึกษากฎหมายหรือที่ปรึกษาทางการเงิน ซึ่งได้รับ ค่าบริการเกินกว่า 2 ล้านบาทต่อปีจากบริษัท บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัท และไม่เป็นผู้ถือหุ้นที่มีนัย ผู้มีอำนาจควบคุม หรือหุ้นส่วนของผู้ให้บริการทางวิชาชีพนั้นด้วย เว้นแต่จะได้พ้นจากการมีลักษณะดังกล่าวมาแล้วไม่น้อยกว่า 2 ปีก่อนวันที่ยื่นคำขออนุญาตต่อสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์
7. ไม่เป็นกรรมการที่ได้รับการแต่งตั้งขึ้นเพื่อเป็นตัวแทนของกรรมการของบริษัท ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้ถือหุ้นซึ่งเป็นผู้ที่เกี่ยวข้องกับผู้ถือหุ้นรายใหญ่
8. ไม่ประกอบกิจการที่มีสภาพอย่างเดียวกันและเป็นการแข่งขันที่มีนัยกับกิจการของบริษัทฯ หรือบริษัทย่อย หรือไม่เป็นหุ้นส่วนที่มีนัยในห้างหุ้นส่วน หรือเป็นกรรมการที่มีส่วนร่วมบริหารงาน ลูกจ้าง พนักงาน ที่ปรึกษาที่รับเงินเดือนประจำ หรือถือหุ้น เกินร้อยละ 1 ของจำนวนหุ้นที่มีสิทธิออกเสียงทั้งหมดของบริษัทอื่น ซึ่งประกอบกิจการที่มีสภาพอย่างเดียวกันและเป็นการแข่งขันที่มีนัยกับกิจการของบริษัท หรือบริษัทย่อย
9. ไม่มีลักษณะอื่นใดที่ทำให้ไม่สามารถให้ความเห็นอย่างเป็นอิสระเกี่ยวกับการดำเนินงานของบริษัท
10. ไม่เป็นกรรมการที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการให้ตัดสินใจในการดำเนินการของบริษัท บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม บริษัทย่อย ลำดับเดียวกัน ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัท
11. ไม่เป็นกรรมการของบริษัทใหญ่ บริษัทย่อย หรือบริษัทย่อยลำดับเดียวกันเฉพาะที่เป็นบริษัทจดทะเบียนกรรมการอิสระอาจได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัท ให้ตัดสินใจในการดำเนินการของบริษัท บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม บริษัทย่อย ลำดับเดียวกัน ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัทโดยมีการตัดสินใจในรูปแบบของคณะ (Collective decision) ได้

ในกรณีที่แต่งตั้งบุคคลให้ดำรงตำแหน่งกรรมการอิสระเป็นบุคคลที่มีหรือเคยมีความสัมพันธ์ทางธุรกิจหรือการให้บริการทางวิชาชีพเกินมูลค่าที่กำหนดตามข้อ 4. หรือ 6. คณะกรรมการบริษัท อาจพิจารณาผ่อนผันให้ได้ หากเห็นว่าการแต่งตั้งบุคคลดังกล่าวไม่มีผลกระทบต่อการปฏิบัติหน้าที่และการให้ความเห็นที่เป็นอิสระ และจัดให้มีการเปิดเผยข้อมูลต่อไปในหนังสือนัดประชุมผู้ถือหุ้นในวาระพิจารณาแต่งตั้งกรรมการอิสระด้วย

1. ลักษณะความสัมพันธ์ทางธุรกิจหรือการให้บริการทางวิชาชีพ ที่ทำให้บุคคลดังกล่าวมีคุณสมบัติไม่เป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่กำหนด
2. เหตุผลและความจำเป็นที่ยังคงหรือแต่งตั้งให้บุคคลดังกล่าวเป็นกรรมการอิสระ
3. ความเห็นของคณะกรรมการบริษัทในการเสนอให้มีการแต่งตั้งบุคคลดังกล่าวเป็นกรรมการอิสระ

the parent company, a subsidiary and an associate company, a major shareholder or a person with the controlling interest unless he/she has no longer have such relationship for no fewer than two years from the applying date with the SEC.

Business relationship under paragraph one refers to transaction during ordinary course of business to undertake the lease or rental of a real estate property, any transaction relating to assets or services, or a provision of or the receipt of financial assistance by getting or extending loan, guarantee, an offer of asset as a debt guarantee and other similar behaviors which results in the Company or a contractual party having an obligation to repay the other starting from 3% of the Company's net tangible assets or from 20 million baht, whichever is lower. The calculation of this debt obligation will have to be based, mutatis mutandis, on a calculation method of connected transactions under the notification of the Capital Market Supervisory Board Re: Rules governing connected transactions. However, when considering this debt obligation, one is required to include debt obligations accumulated within a year before such business relationship was formed with the same person.

5. Not being or never be an auditor of the Company, the parent company, a subsidiary, an associate company, a major shareholder or a person with the controlling interest. Neither shall he be a shareholder with a significant meaning, a person with controlling interest or a partner of an auditing office in which the auditor of the Company, the parent company, a subsidiary and an associate company, a major shareholder or a person with the Company's controlling interest works unless he/she is no longer in such status for no fewer than two years prior to the applying date with the SEC.
6. Not being or never be any professional service provider which shall include a legal or financial advisor who received more than two million baht service fee annually from the Company, the parent company, a subsidiary an associate company, a major shareholder or a person with the Company's controlling interest. Neither shall he be a shareholder with significant meaning, a person with controlling interest or a partner of such professional service provider unless the person is no longer in such status for at least two years prior to the applying date to the SEC.
7. Not being a director who has been appointed to represent a company director, a major shareholder or a shareholder who is related to a major shareholder.
8. Not undertaking a business with the same nature and which materially competes with the business of the Company or its subsidiary; neither shall he be partner with significant sense in a partnership; or a director with a management role, a worker, an employee and an advisor who earns a regular income or who holds more than 1% of other companies' entire shares with voting rights which undertakes the same business and which significantly competes with the Company or its subsidiary.
9. Not having other characteristics that indicate that he/she may not be able to express his opinion independently with regard to the Company's operations.
10. Not being a director who has been designated by the Board to make a decision in the operation of the Company, the parent company, a subsidiary, an associate company, a subsidiary of the same level, major shareholder and any person with the Company's controlling interests.
11. The independent director shall not be director of the parent company, a subsidiary or any subsidiary company of the same level limited however to listed companies. Neither shall he be an independent director who may be designated by the Board to make a decision in regard to the operation of the Company, the parent company, a subsidiary of the same level; a major shareholder or a person with the Company's controlling interest where the decision making can be in a form of a collective decision.

If a person appointed as an independent director has or used to have a business relationship or provides or used to provide a professional service for a value that exceeds the level stated under Clause 4 or Clause 6 above, the board of Directors may relax the rule if it is of the view that such appointment won't affect his/her independent performance and expression of opinion. However, the following information shall be disclosed in the invitation letter to attend the Shareholders' meeting in the agenda relating to the appointment of independent directors:

1. Nature of a business relationship or a professional service that prevents the person from having required qualifications as stated in the criteria.

ผู้บริหารระดับสูง

คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนจะเป็นผู้พิจารณานโยบายและหลักเกณฑ์ในการสรรหาบุคคลที่มีคุณสมบัติเหมาะสม เพื่อดำรงตำแหน่งประธานเจ้าหน้าที่บริหารของบริษัท และผู้บริหารระดับสูง รวมทั้งคัดเลือกบุคคลและเสนอชื่อบุคคลที่มีคุณสมบัติเหมาะสมเพื่อนำเสนอต่อประธานเจ้าหน้าที่บริหาร และ/หรือที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทเพื่อพิจารณาแต่งตั้ง ดังนั้น อำนาจในการแต่งตั้งประธานเจ้าหน้าที่บริหารเป็นของคณะกรรมการบริษัท

อย่างไรก็ดี ตำแหน่งประธานเจ้าหน้าที่บริหารจัดเป็นตำแหน่งที่มีความสำคัญอย่างมากต่อบริษัท และเพื่อให้มั่นใจได้ว่าบุคคลที่ดำรงตำแหน่งดังกล่าวเป็นบุคคลที่มีความรู้ ความสามารถ และประสบการณ์ อีกทั้งมีความเป็นอิสระในการบริหารงาน ดังนั้น คณะกรรมการบริษัทจึงได้แต่งตั้งคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนทำหน้าที่ในการสรรหาบุคคลที่มีความเหมาะสมกับตำแหน่งดังกล่าว หากตำแหน่งประธานเจ้าหน้าที่บริหารว่างลง

สำหรับตำแหน่งผู้บริหารรายอื่น เพื่อให้การบริหารงานเป็นไปอย่างอิสระ ดังนั้น อำนาจในการแต่งตั้งจึงเป็นของประธานเจ้าหน้าที่บริหาร โดยประธานเจ้าหน้าที่บริหารสามารถแต่งตั้งผู้บริหารรายอื่นได้โดยไม่ต้องแจ้งให้ที่ประชุมคณะกรรมการรับทราบ

คำตอบแบบกรรมการและผู้บริหาร

คำตอบแบบกรรมการและกรรมการชุดย่อย

อัตราค่าตอบแทนกรรมการบริษัท

ตำแหน่ง	ค่าตอบแทนรายเดือน (บาท)
1. ประธานกรรมการ	60,000
2. กรรมการ	40,000

อัตราค่าตอบแทนกรรมการตรวจสอบ (นอกเหนือจากอัตราค่าตอบแทนกรรมการบริษัท)

ตำแหน่ง	ค่าเบี้ยประชุมกรรมการตรวจสอบ (บาท/ครั้ง)
1. ประธานกรรมการตรวจสอบ	30,000
2. กรรมการตรวจสอบ	20,000

อัตราค่าตอบแทนกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน (นอกเหนือจากอัตราค่าตอบแทนกรรมการบริษัท)

ตำแหน่ง	ค่าเบี้ยประชุมกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน (บาท/ครั้ง)
1. ประธานกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน	30,000
2. กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน	20,000

อัตราค่าตอบแทนกรรมการบริหารความเสี่ยง (นอกเหนือจากอัตราค่าตอบแทนกรรมการบริษัท)

ตำแหน่ง	ค่าเบี้ยประชุมกรรมการบริหารความเสี่ยง (บาท/ครั้ง)
1. ประธานกรรมการบริหารความเสี่ยง	30,000
2. กรรมการบริหารความเสี่ยง	20,000

อัตราค่าตอบแทนกรรมการกำกับดูแลกิจการที่ดี (นอกเหนือจากอัตราค่าตอบแทนกรรมการบริษัท)

ตำแหน่ง	ค่าเบี้ยประชุมกรรมการกำกับดูแลกิจการที่ดี (บาท/ครั้ง)
1. ประธานกรรมการกำกับดูแลกิจการที่ดี	30,000
2. กรรมการกำกับดูแลกิจการที่ดี	20,000

ในปี 2558 บริษัทมีการจ่ายค่าตอบแทนให้กรรมการบริษัท จำนวน 15 ราย โดยเป็นการจ่ายในลักษณะของค่าตอบแทนรายเดือน เบี้ยประชุมรวมเป็นจำนวนทั้งสิ้น 6,570,000 บาท โดยค่าตอบแทนคณะกรรมการและกรรมการชุดย่อย เป็นดังนี้

2. Reason and necessity to still retain the person or to appoint the person as an independent directors.
3. The Board of Directors' opinion when nominating the person to be appointed as an independent director.

Senior Executives

The Nomination and Remuneration Committee is responsible for considering policy and criteria for nominating the persons with required qualifications to serve as the Chief Executive Officer and senior executives of the Company. The committee also selects and nominates the persons with the required qualifications for the Chief Executive Officer and/or the Board of Directors to approve the appointment. The authority to appoint the Chief Executive Officer therefore belongs to the Board of Directors.

Considering that Chief Executive Officer is a very important position and to ensure that the person holding this position has the knowledge, competency and experience and independence in management, the Board of Directors has assigned the Nomination and Remuneration Committee to be responsible for recruiting the person suitable for such position, in case the position is vacant.

To maintain operational independence, the Chief Executive Officer is authorized to appoint other senior executives and without informing the Board of Directors.

Remunerations of Directors and Executives

Remuneration of Directors and Committee members

Remunerations of Directors

Position	Monthly Allowance (Baht)
1. Chairman of the Board	60,000
2. Director	40,000

Remuneration for the Audit Committee (on top of the remuneration of company director)

Position	Meeting allowance for the Audit Committee (Baht/meeting)
1. Chairman of the Audit Committee	30,000
2. Member of the Audit Committee	20,000

Remunerations for the Nomination and Remuneration Committee (on top of the remuneration of company director)

Position	Meeting allowance for the Nomination and Remuneration Committee (Baht/meeting)
1. Chairman of the Nomination and Remuneration Committee	30,000
2. Member of the Nomination and Remuneration Committee	20,000

Remunerations for the Risk Management Committee (on top of the remuneration of company director)

Position	Meeting allowance for the Risk Management Committee (Baht/meeting)
1. Chairman of the Risk Management Committee	30,000
2. Member of the Risk Management Committee	20,000

Remunerations for the Corporate Governance Committee (on top of the remuneration of company director)

Position	Meeting allowance for the Corporate Governance Committee (Baht/meeting)
1. Chairman of the Corporate Governance Committee	30,000
2. Member of the Corporate Governance Committee	20,000

In 2015, the Company paid remuneration for 15 directors in the form of monthly allowance and meeting allowance, totaling 6,570,000 baht. Remunerations for the directors and committees are as follows:

รายชื่อ	ฐานะ กรรมการ บริษัท	ฐานะ กรรมการ ตรวจสอบ	ฐานะ กรรมการ สรรหาและ กำหนด ค่าตอบแทน	ฐานะ กรรมการ บริหาร ความเสี่ยง	ฐานะ กรรมการ กำกับดูแล กิจการที่ดี	รวม ค่าตอบแทน ทั้งสิ้น
1. นายสมใจนึก เองตระกูล*	720,000	-	-	-	-	720,000
2. นายนิพนธ์ สะกิมิ	480,000	-	-	40,000	-	520,000
3. นายสมศักดิ์ โชติรัตนศิริ	480,000	-	-	-	-	480,000
4. นายจรัมพร โชติกเสถียร**	360,000	-	-	-	-	360,000
5. เรืออากาศเอกมนตรี จำเรียง*****	480,000	-	-	40,000	-	520,000
6. นายโชคชัย ปัญญาสงค์	480,000	-	80,000	90,000	-	650,000
7. นายณรงค์ชัย ว่องธนวิโมกษ์***	80,000	-	-	-	-	80,000
8. นายพาที สารสิน*****	480,000	-	-	-	-	480,000
9. นายวิสิฐ ตันติสุนทร****	360,000	-	-	-	-	360,000
10. นายพิมล ศรีวิกรม์	480,000	60,000	-	-	-	540,000
11. นายอภิชาติ จีระพันธุ์	480,000	80,000	120,000	-	-	680,000
12. นายผดุงเดช อินทรลักษณ์	480,000	80,000	-	60,000	-	620,000
13. นายพลช หุตะเจริญ#	40,000	-	-	-	-	40,000
14. นายอภิพร ภาณุวัฒน์##	160,000	-	-	-	-	160,000
15. เรืออากาศโทสุพล อิศรางกูร ณ อยุธยา###	360,000	-	-	-	-	360,000

หมายเหตุ *นายสมใจนึก เองตระกูล ได้รับตำแหน่งกรรมการอิสระ เมื่อวันที่ 15 มกราคม 2558

**นายจรัมพร โชติกเสถียร ได้รับตำแหน่งกรรมการบริษัท เมื่อวันที่ 9 เมษายน 2558

***นายณรงค์ชัย ว่องธนวิโมกษ์ ได้รับตำแหน่งกรรมการ เมื่อวันที่ 12 พฤศจิกายน 2558

****นายวิสิฐ ตันติสุนทร ได้รับตำแหน่งกรรมการบริษัท แทนนายอภิพร ภาณุวัฒน์ ซึ่งครบวาระการดำรงตำแหน่งกรรมการ โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 9 เมษายน 2558

*****เรืออากาศเอกมนตรี จำเรียง เข้าดำรงตำแหน่งกรรมการบริหารความเสี่ยง โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 29 เมษายน 2558

*****นายพาที สารสิน เข้าดำรงตำแหน่งกรรมการบริหารความเสี่ยง โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 29 เมษายน 2558

#นายพลช หุตะเจริญ ลาออกจากตำแหน่งกรรมการบริษัท โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 9 มกราคม 2558

##นายอภิพร ภาณุวัฒน์ ออกตามวาระตามมติที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้น เมื่อวันที่ 9 เมษายน 2558

###เรืออากาศโทสุพล อิศรางกูร ณ อยุธยา ลาออกจากตำแหน่งกรรมการบริษัท โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2558

นอกจากค่าตอบแทนที่เป็นตัวเงินคณะกรรมการของบริษัทได้รับสิทธิประโยชน์ด้านบำเหน็จบำนาญโดยสภาระในเส้นทางที่บริษัทให้บริการเป็นจำนวน 40 ปีต่อปี (ไม่รวมค่าธรรมเนียมต่างๆ อาทิ ค่าธรรมเนียมน้ำมัน ค่าภาษีสนามบิน ค่าประกันภัย ค่าธรรมเนียมในการดำเนินการและภาษีมูลค่าเพิ่ม เป็นต้น) ทั้งนี้ การให้โบนัสแก่กรรมการจะพิจารณาจากผลการดำเนินงานของบริษัท และขึ้นอยู่กับพิจารณาของที่ประชุมผู้ถือหุ้น

ค่าตอบแทนผู้บริหาร

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 บริษัทมีผู้บริหารทั้งสิ้น 5 ราย ได้รับค่าตอบแทนในรูปแบบเงินเดือน โบนัส และผลตอบแทนอื่นๆ เช่น เงินประกันสังคม เงินกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ ค่าตำแหน่ง ค่าพาหนะเหมาจ่าย เป็นต้น ทั้งนี้ การให้โบนัสแก่ผู้บริหารของบริษัท จะพิจารณาจากผลกำไรจากการดำเนินงาน และผลงานของผู้บริหารแต่ละคน

โดยใน ปี 2558 บริษัทจ่ายค่าตอบแทนให้ผู้บริหารบริษัทจำนวน 5 คน ซึ่งเป็นการจ่ายในลักษณะเงินเดือนรวมทั้งสิ้น 29.9 ล้านบาท

Name	Board of Director	Audit Committee	Nomination and Remuneration Committee	Risk Management Committee	Corporate Governance Committee	Total
1. Mr. Somchainuk Engtrakul*	720,000	-	-	-	-	720,000
2. Mr. Niphon Hakimi	480,000	-	-	40,000	-	520,000
3. Mr. Somsak Chotrattanasiri	480,000	-	-	-	-	480,000
4. Mr. Charamporn Jotikasthira**	360,000	-	-	-	-	360,000
5. Mr. Montree Jumrieng*****	480,000	-	-	40,000	-	520,000
6. Mr. Chokchai Panyayong	480,000	-	80,000	90,000	-	650,000
7. Mr. Narongchai Wongthanavimok***	80,000	-	-	-	-	80,000
8. Mr. Patee Sarasin*****	480,000	-	-	-	-	480,000
9. Mr. Visit Tantisunthorn****	360,000	-	-	-	-	360,000
10. Mr. Pimol Srivikorn	480,000	60,000	-	-	-	540,000
11. Mr. Apichart Chirabandhu	480,000	80,000	120,000	-	-	680,000
12. Mr. Padungdej Indralak	480,000	80,000	-	60,000	-	620,000
13. Mr. Paroche Hutacharoen [#]	40,000	-	-	-	-	40,000
14. Mr. Apiorn Pasawat ^{##}	160,000	-	-	-	-	160,000
15. Mr. Suraphon Israngura Na Ayuthya ^{###}	360,000	-	-	-	-	360,000

Note: *Mr. Somchainuk Engtrakul was appointed a Independent Director on January 15, 2015.

**Mr. Charamporn Jotikasathira was appointed a Director on April 9, 2015.

***Mr. Narongchai Wongthanawimok was appointed a Director on November 12, 2015.

****Mr. Visit Tantisunthorn was appointed a Independent Director replacing Mr. Apiorn Pasawat whose term ended, effective on April 9, 2015.

*****Mr. Montree Jumrieng was appointed a member of the Risk Management Committee effective from April 29, 2015.

*****Mr. Patee Sarasin was appointed a member of the Risk Management Committee effective from April 29, 2015.

[#]Mr. Paroche Hutacharoen resigned from his position as a Director effective on January 9, 2015.

^{##}Mr. Apiorn Pasawat vacated the office according to the resolution of the General Shareholders' Meeting on April 9, 2015.

^{###}Mr. Suraphon Israngura Na Ayuthya resigned from his position as a Director effective on October 1, 2015.

Aside from the remuneration in a money term, company directors also receive benefit in a form of 40 passenger tickets a year along flight routes offered by the Company (excluding fees and expenses such as oil surcharge, airport charge, insurance, operation fee and VAT, etc.). Directors' bonus depends on operational performance and the Shareholders' Meeting resolution.

Remunerations of Executives

As of December 31, 2015, Nok Air had give executives who were remunerated in a form of salary, bonus and other benefits such as social security, provident fund, titled allowance and lump-sum vehicle expenses. Directors' bonus is based on operating profit and performance of individual director.

In 2015, Nok Air paid 29.9 million baht in a form of salary and bonuses to its five executives.

นอกจากค่าตอบแทนที่เป็นตัวเงินแล้ว ผู้บริหารบริษัทยังได้รับสิทธิประโยชน์ด้านบำนาญโดยสารในเส้นทางที่บริษัทให้บริการเป็นจำนวน 20 ใบต่อปี (ไม่รวมค่าธรรมเนียมต่างๆ อาทิ ค่าธรรมเนียมน้ำมัน ค่าภาษีสนามบิน ค่าประกันภัย ค่าธรรมเนียมในการดำเนินการและภาษีมูลค่าเพิ่ม เป็นต้น) ทั้งนี้ โบนัสของกรรมการขึ้นอยู่กับผลการดำเนินงานในแต่ละปี และจะต้องได้รับอนุมัติจากที่ประชุมผู้ถือหุ้น

การประชุมคณะกรรมการบริษัท

ในปี 2558 บริษัทมีการจัดการประชุมคณะกรรมการบริษัทจำนวน 14 ครั้ง และมีการประชุมคณะกรรมการชุดย่อย ดังนี้ ประชุมคณะกรรมการตรวจสอบจำนวน 4 ครั้ง ประชุมกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน จำนวน 4 ครั้ง ประชุมคณะกรรมการบริหารความเสี่ยง จำนวน 3 ครั้ง อย่างไรก็ตาม ในคราวการประชุมคณะกรรมการบริษัทครั้งที่ 6/2558 เมื่อวันที่ 29 เมษายน 2558 ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทได้มีการแต่งตั้งคณะกรรมการชุดย่อยเพิ่มเติมอีก 1 ชุด ได้แก่ คณะกรรมการกำกับดูแลกิจการที่ดี แต่ระหว่างปียังมิได้มีการจัดประชุมคณะกรรมการชุดย่อยดังกล่าว เนื่องจากเห็นว่านโยบายและแนวทางการกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัทสอดคล้องกับแนวปฏิบัติที่ดี ครอบคลุมทุกกลุ่มของผู้มีส่วนได้เสีย ดังนั้นรายละเอียดการเข้าร่วมประชุมของคณะกรรมการบริษัท เป็นดังนี้

รายชื่อ	จำนวนครั้งที่ เข้าประชุมคณะ กรรมการบริษัท	จำนวนครั้งที่ เข้าประชุม คณะกรรมการ ตรวจสอบ	จำนวนครั้งที่เข้าประชุม คณะกรรมการสรรหาและ กำหนดค่าตอบแทน	จำนวนครั้งที่ เข้าประชุม คณะกรรมการ บริหารความเสี่ยง	จำนวนครั้งที่ เข้าประชุมคณะ กรรมการกำกับ ดูแลกิจการที่ดี
1. นายสมใจนึก เองตระกูล*	14/14	-	-	-	-
2. นายนิพนธ์ ฮะกิมิ	13/14	-	-	2/3	-
3. นายสมศักดิ์ โชติรัตนศิริ	9/14	-	-	-	-
4. นายจรัมพร โชติกเสถียร**	7/9	-	-	-	-
5. เรืออากาศเอกมนตรี จำเริญ****	9/14	-	-	2/2	-
6. นายโชคชัย ปัญญาสงค์	12/14	-	4/4	3/3	-
7. นายณรงค์ชัย ว่องธนวิโมกษ์***	1/1	-	-	-	-
8. นายพาที สารสิน*****	13/14	-	-	0/2	-
9. นายวิสิฐ ตันติสุนทร****	7/9	-	-	-	-
10. นายพิมล ศรีวิกรม์	7/14	2/4	-	-	-
11. นายอภิชาติ จิระพันธ์ุ	13/14	4/4	4/4	-	-
12. นายผดุงเดช อินทรลักษณ์	13/14	4/4	-	3/3	-
13. นายพลช หุตะเจริญ#	0/0	-	-	-	-
14. นายอภิพร ภาษวรัตน์##	2/4	-	-	-	-
15. เรืออากาศโทสุพล อิศรางกูร ณ อยุธยา###	7/11	-	0/3	-	-

หมายเหตุ *นายสมใจนึก เองตระกูล เข้ารับตำแหน่งกรรมการอิสระ เมื่อวันที่ 15 มกราคม 2558

**นายจรัมพร โชติกเสถียร เข้ารับตำแหน่งกรรมการบริษัท เมื่อวันที่ 9 เมษายน 2558

***นายณรงค์ชัย ว่องธนวิโมกษ์ เข้ารับตำแหน่งกรรมการ เมื่อวันที่ 12 พฤศจิกายน 2558

**** นายวิสิฐ ตันติสุนทร เข้ารับตำแหน่งกรรมการอิสระ แทนนายอภิพร ภาษวรัตน์ ซึ่งครบวาระการดำรงตำแหน่งกรรมการ โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 9 เมษายน 2558

***** เรืออากาศเอกมนตรี จำเริญ เข้าดำรงตำแหน่งกรรมการบริหารความเสี่ยง โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 29 เมษายน 2558

*****นายพาที สารสิน เข้าดำรงตำแหน่งกรรมการบริหารความเสี่ยง โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 29 เมษายน 2558

#นายพลช หุตะเจริญ ลาออกจากตำแหน่งกรรมการบริษัท โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 9 มกราคม 2558

##นายอภิพร ภาษวรัตน์ ออกตามวาระตามมติที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้น เมื่อวันที่ 9 เมษายน 2558

###เรืออากาศโทสุพล อิศรางกูร ณ อยุธยา ลาออกจากตำแหน่งกรรมการบริษัท โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2558

In addition to the remunerations in financial form, the Company's executives receive benefit in a form of 20 passenger tickets a year along flight routes offered by the Company (excluding fees and expenses such as oil surcharge, airport charge, insurance, operation fee and VAT, etc.). Directors' bonus depends on operational performance and the Shareholders' Meeting resolution.

Board of Directors' Meeting

In 2015, Nok Air convened 14 Board of Directors' meetings, 4 Audit Committee meetings, 4 Nomination and Remuneration Committee meetings and three Risk Management Committee meetings. At the Board of Directors' meeting No. 6/2015 dated April 29, 2015, the Board of Directors appointed Corporate Governance Committee. During the year, the Corporate Governance Committee did not yet hold a meeting because it considered that the existing corporate governance policy and guidelines are complied with good practices, embracing all group of stakeholder. Details of the attendance of the Board of Directors' meeting are as follows:

Name	No. of Attendance of the board of Directors Meeting	No. of Attendance of the Audit Committee Meeting	No. of Attendance of the Nomination and Remuneration Committee Meeting	No. of Attendance of the Risk Management Committee Meeting	No. of Attendance of the Corporate Governance Committee
1. Mr. Somchainuk Engtrakul*	14/14	-	-	-	-
2. Mr. Nipphon Hakimi	13/14	-	-	2/3	-
3. Mr. Somsak Chotrattanasiri	9/14	-	-	-	-
4. Mr. Charamporn Jotikasthira**	7/9	-	-	-	-
5. Mr. Montree Jumrieng****	9/14	-	-	2/2	-
6. Mr. Chokchai Panyayong	12/14	-	4/4	3/3	-
7. Mr. Narongchai Wongthanavimok***	1/1	-	-	-	-
8. Mr. Patee Sarasin*****	13/14	-	-	0/2	-
9. Mr. Visit Tantisunthorn****	7/9	-	-	-	-
10. Mr. Pimol Srivikorn	7/14	2/4	-	-	-
11. Mr. Apichart Jirabhandu	13/14	4/4	4/4	-	-
12. Mr. Padungdej Indralak	13/14	4/4	-	3/3	-
13. Mr. Paroche Hutacharoen#	0/0	-	-	-	-
14. Mr. Apiporn Pasawat##	2/4	-	-	-	-
15. Mr. Suraphon Israngura Na Ayuthya###	7/11	-	0/3	-	-

Note: *Mr. Somchainuk Engtrakul was appointed a Independent Director on January 15, 2015.

**Mr. Charamporn Jotikasathira was appointed a Director on April 9, 2015.

***Mr. Narongchai Wongthanawimok was appointed a Director on November 12, 2015.

****Mr. Visit Tantisunthorn was appointed a Independent Director replacing Mr. Apiporn Pasawat whose term ended, effective on April 9, 2015.

*****Mr. Montree Jumrieng was appointed a member of the Risk Management Committee effective from April 29, 2015.

*****Mr. Patee Sarasin was appointed a member of the Risk Management Committee effective from April 29, 2015.

#Mr. Paroche Hutacharoen resigned from his position as a Director effective on January 9, 2015.

##Mr. Apiporn Pasawat vacated the office according to the resolution of the General Shareholders' Meeting on April 9, 2015.

###Mr. Suraphon Israngura Na Ayuthya resigned from his position as a Director effective on October 1, 2015.



นโยบายการกำกับดูแลกิจการ The Corporate Governance Policy

นโยบายการกำกับดูแลกิจการ

บริษัทได้ตระหนักถึงการดำเนินธุรกิจด้วยความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่าย โดยมุ่งเน้นการบริหารงานด้วยความโปร่งใส เป็นธรรม และตรวจสอบได้ จึงเล็งเห็นถึงความสำคัญของการกำกับดูแลกิจการและบริหารจัดการที่ดี ที่จะช่วยเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน และประสิทธิภาพในการจัดการ โดยมุ่งเน้นการส่งเสริมการเติบโตอย่างยั่งยืน ซึ่งจะนำไปสู่การสร้างมูลค่าเพิ่มในระยะยาวให้แก่บริษัท ผู้ถือหุ้น และผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกฝ่าย ทั้งนี้ บริษัทได้กำหนดนโยบายการกำกับดูแลกิจการที่ดีสำหรับบริษัทจดทะเบียน (Good Corporate Governance) ตามแนวทางของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย เพื่อให้กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานยึดถือเป็นแนวทางในการปฏิบัติงาน โดยมีรายละเอียดดังนี้

หมวดที่ 1 : สิทธิของผู้ถือหุ้น

คณะกรรมการบริษัทได้ให้ความสำคัญต่อสิทธิของผู้ถือหุ้นในการได้รับข้อมูลของบริษัท อย่างถูกต้อง ครบถ้วน เพียงพอ ทันเวลา และเท่าเทียมกัน เพื่อประกอบการตัดสินใจในทุกๆ เรื่อง พร้อมกันนี้ได้มีการกำหนดนโยบายการอำนวยความสะดวกและส่งเสริมการเข้าร่วมประชุมผู้ถือหุ้น พร้อมทั้งสิทธิของผู้ถือหุ้นอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง ทั้งก่อนวันประชุมผู้ถือหุ้น การดำเนินการประชุมในวันประชุมผู้ถือหุ้น และภายหลังการประชุมผู้ถือหุ้น ดังนี้

- 1.1 ก่อนวันประชุมผู้ถือหุ้น ให้บริษัทจัดส่งหนังสือนัดประชุมพร้อมทั้งข้อมูลประกอบการประชุมตามวาระต่างๆ ให้เพียงพอ โดยระบุวัตถุประสงค์และเหตุผล ตลอดจนความเห็นของคณะกรรมการในทุกวาระ เพื่อเปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นได้ศึกษาข้อมูลอย่างครบถ้วนล่วงหน้าก่อนวันประชุมผู้ถือหุ้นไม่น้อยกว่า 7 วัน ในกรณีที่ผู้ถือหุ้นไม่สามารถเข้าร่วมประชุมด้วยตนเองได้ บริษัทเปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นสามารถมอบฉันทะให้กรรมการอิสระหรือบุคคลใดๆ เข้าร่วมประชุมแทนตนได้ โดยใช้หนังสือมอบฉันทะที่บริษัทได้จัดส่งไปพร้อมกับหนังสือเชิญประชุม
- 1.2 ให้บริษัทเพิ่มช่องทางในการรับทราบข่าวสารของผู้ถือหุ้นผ่านทางเว็บไซต์ของบริษัท โดยนำข่าวสารต่างๆ และรายละเอียดไว้ที่เว็บไซต์ของบริษัท โดยเฉพาะ ในกรณีหนังสือเชิญประชุมผู้ถือหุ้นให้เผยแพร่ก่อนวันประชุมล่วงหน้า เพื่อให้ผู้ถือหุ้นสามารถดาวน์โหลดข้อมูลระเบียบวาระการประชุมได้อย่างสะดวกและครบถ้วน
- 1.3 ให้บริษัทอำนวยความสะดวกแก่ผู้ถือหุ้นทุกรายอย่างเท่าเทียมกันในการเข้าร่วมประชุมทั้งในเรื่องสถานที่ และเวลาที่เหมาะสม
- 1.4 ในวันประชุมผู้ถือหุ้น บริษัทจะดำเนินการให้มีการพิจารณาและลงคะแนนเรียงตามวาระที่กำหนด โดยไม่เปลี่ยนแปลงข้อมูลสำคัญ หรือเพิ่มวาระการประชุมในการประชุมอย่างกะทันหัน และเปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นมีสิทธิเท่าเทียมกันในการตรวจสอบการดำเนินงานของบริษัท สอบถาม แสดงความคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่างๆ และกรรมการและผู้บริหารที่เกี่ยวข้องจะเข้าร่วมประชุมผู้ถือหุ้นเพื่อตอบคำถามในที่ประชุมด้วย
- 1.5 ในวันประชุมผู้ถือหุ้น ให้กรรมการเข้าร่วมประชุมเพื่อตอบข้อซักถามจากผู้ถือหุ้นโดยพร้อมเพรียงกัน
- 1.6 ภายหลังการประชุมผู้ถือหุ้น บริษัทมีการจดบันทึกรายงานการประชุมอย่างครบถ้วน ถูกต้อง รวดเร็ว โปร่งใส และบันทึกประเด็นซักถามและข้อคิดเห็นที่สำคัญไว้ในรายงานการประชุมเพื่อให้ผู้ถือหุ้นสามารถตรวจสอบได้ นอกจากนี้ ให้บริษัทนำรายงานการประชุมผู้ถือหุ้นเผยแพร่ในเว็บไซต์ของบริษัทเพื่อให้ผู้ถือหุ้นได้พิจารณา รวมถึงส่งรายการประชุมดังกล่าวไปยังตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย ภายใน 14 วัน นับแต่วันที่มีการประชุมผู้ถือหุ้น
- 1.7 เพิ่มความสะดวกให้แก่ผู้ถือหุ้นในการได้รับเงินปันผลโดยการโอนเงินเข้าบัญชีธนาคาร (ถ้ามีการจ่ายเงินปันผล) เพื่ออำนวยความสะดวกให้ผู้ถือหุ้นได้รับเงินปันผลตรงเวลา ป้องกันปัญหาเรื่องเช็คชำรุด สูญหาย หรือส่งถึงผู้ถือหุ้นล่าช้า

The Corporate Governance Policy

With commitment to operating the business with responsibility towards all stakeholders and transparent, fair and accountable operations, Nok Air understands the value of corporate governance (CG) to enhance our competitiveness and management efficiency focusing mainly at promoting a sustainable growth which should led to value added to the company, our shareholders and all stakeholders in the long run. Nok Air has adopted the Good corporate Governance practice formulated by the Stock Exchange of Thailand (SET) as a guideline for director, executives and employees to comply with. Details are as follows:

Section 1: Right of Shareholders

The Board of Directors underlines the importance of shareholders' right through which shareholders will get access to accurate, comprehensive and adequate company information in a timely and equitable manner for them to make decisions. Simultaneously, Nok Air has formulated a policy to facilitate and encourage attendance of the Shareholders' Meeting including other related rights to shareholders before, during and after the meeting as follows:

- 1.1 Before the Shareholders' Meeting Date: Nok Air will send an invitation letter for the meeting together with sufficient supporting information in which objectives and rationality as well as the Board's opinions will be stated in all meeting agendas. Shareholders will be able to study the information at least seven days prior to the Shareholders' Meeting. If a shareholder cannot attend the meeting himself, Nok Air allows that shareholder to appoint an independent director or any individual to attend the meeting on his/her behalf using a proxy appointment form provided together with the invitation letter for the meeting.
- 1.2 Nok Air will add communication channels of shareholders through its website where information and update will be exclusively posted there. The invitation letter to the meeting will be posted in advance before the meeting day for shareholders to conveniently and comprehensively download the meeting agendas.
- 1.3 Nok Air will equally facilitate every shareholder who attends the meeting in terms of venue and Timing
- 1.4 In the Shareholder's Meeting Date: Nok Air will arrange for a consideration and a voting based on an order of the meeting agendas without changing any material information or without adding any meeting agenda at the meeting without prior notice. Shareholders will be equally allowed to examine Nok Air's operation and to inquire and express their opinions as well as recommendations. Directors and executives will attend the Meeting to answer questions there.
- 1.5 On the meeting date, all directors are to attend the meeting to answer questions from shareholders.
- 1.6 After the Shareholder's Meeting Date: The minutes of the meeting must be completely recorded with speed and transparency. Questions and significant opinions are to be recorded in the minutes of the meeting for shareholders to examine. In addition, Nok Air will post the minutes of the meeting on its website for shareholders to contemplate and also submit the minutes of the meeting to the SET within 14 days from the Shareholders' Meeting date.
- 1.7 Nok Air will increasingly facilitate convenient approach for shareholders to receive their dividend by transferring it to their bank accounts (if any dividend is paid) to allow shareholders to get paid on a timely basis and to also avoid any defect or loss or bank cheques or any delayed delivery.

หมวดที่ 2 : การปฏิบัติต่อผู้ถือหุ้นอย่างเท่าเทียมกัน

คณะกรรมการบริษัทได้กำหนดให้มีการปฏิบัติต่อผู้ถือหุ้นทุกรายอย่างเท่าเทียมกันและเป็นธรรม แม้ว่าผู้ถือหุ้นที่เป็นผู้บริหารและไม่ใช่ผู้บริหาร รวมถึงผู้ถือหุ้นต่างชาติ โดยจะดำเนินการต่างๆ เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้ถือหุ้นในการใช้สิทธิในเรื่องต่างๆ ที่ผู้ถือหุ้นสมควรได้รับ ดังนั้น คณะกรรมการบริษัทจึงมีนโยบายดังนี้

- 2.1 ให้บริษัทจัดส่งหนังสือนัดประชุมพร้อมทั้งข้อมูลประกอบการประชุม ให้ผู้ถือหุ้นทราบล่วงหน้าก่อนการประชุมไม่น้อยกว่า 7 วัน เพื่อเปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นได้ศึกษาข้อมูลอย่างครบถ้วนก่อนวันประชุมผู้ถือหุ้น รวมทั้งหนังสือมอบฉันทะทั้ง 3 แบบ กล่าวคือ แบบ ก. แบบ ข. และ แบบ ค. ให้ผู้ถือหุ้นเลือกใช้ได้ พร้อมกันนี้ให้เผยแพร่ผ่านทางเว็บไซต์ของบริษัท (www.nokair.com/investor_relations) อีกช่องทางหนึ่ง
- 2.2 ให้ศึกษาแนวทางเพื่อเปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นส่วนน้อยสามารถเสนอชื่อกรรมการ หรือเสนอวาระการประชุมเพิ่มเติมได้ก่อนการประชุมผู้ถือหุ้น
- 2.3 ให้เพิ่มการอำนวยความสะดวกแก่ผู้ถือหุ้นที่ไม่สามารถเข้าร่วมประชุมได้ด้วยตนเอง โดยให้ผู้ถือหุ้นสามารถมอบฉันทะให้บุคคลใด บุคคลหนึ่ง หรือให้กรรมการอิสระอย่างน้อย 1 คน เข้าร่วมประชุมและลงมติแทนได้ โดยบริษัทจะแนบรายชื่อ ประวัติกรรมการอิสระดังกล่าวไว้ในหนังสือนัดประชุมผู้ถือหุ้น
- 2.4 ให้ปฏิบัติต่อผู้ถือหุ้นทุกรายอย่างเท่าเทียมกันไม่ว่าจะเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่หรือผู้ถือหุ้นส่วนน้อย ไม่ว่าจะเป็นผู้ถือหุ้นชาวไทยหรือผู้ถือหุ้นต่างชาติ

หมวดที่ 3 : การทำรายการที่เกี่ยวข้องกัน

บริษัทให้ความสำคัญต่อการพิจารณารายการต่างๆ อย่างโปร่งใส และเป็นประโยชน์ต่อบริษัทเป็นสำคัญ ดังนั้น บริษัทจึงให้ความสำคัญต่อการป้องกันรายการที่อาจเป็นความขัดแย้งทางผลประโยชน์ รายการที่เกี่ยวข้องกัน หรือรายการระหว่างกัน โดยมีนโยบายซึ่งสรุปสาระสำคัญได้ดังต่อไปนี้

- 3.1 ผู้บริหารและพนักงานต้องปฏิบัติตามจรรยาบรรณของบริษัท ซึ่งถือเป็นเรื่องสำคัญที่ต้องยึดถือปฏิบัติโดยเคร่งครัด เพื่อเป็นที่เชื่อถือและไว้วางใจของผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่าย และจัดให้มีการเผยแพร่ข้อมูลความเข้าใจในการถือปฏิบัติของพนักงานทั่วทั้งบริษัท
- 3.2 กรรมการบริษัทและผู้บริหารต้องแจ้งให้บริษัททราบถึงความสัมพันธ์หรือรายการเกี่ยวโยงในกิจการที่อาจก่อให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์
- 3.3 มีการนำเสนอรายการที่เกี่ยวข้องกันต่อคณะกรรมการตรวจสอบเพื่อพิจารณาให้ความเห็นก่อนเสนอขออนุมัติต่อคณะกรรมการบริษัท ตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี และดูแลให้มีการปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ที่ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยและสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์กำหนด

หมวดที่ 4 : บทบาทของผู้มีส่วนได้เสีย

คณะกรรมการบริษัทได้ตระหนักและรับรู้ถึงสิทธิของผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่ม ไม่ว่าจะเป็นผู้มีส่วนได้เสียภายใน ได้แก่ ผู้ถือหุ้น พนักงาน และผู้มีส่วนได้เสียภายนอก ได้แก่ ลูกค้า คู่ค้า เจ้าหนี้ คู่แข่ง ภาครัฐ และหน่วยงานอื่นๆ รวมทั้งชุมชนใกล้เคียงที่เกี่ยวข้อง เนื่องจากบริษัทได้รับการสนับสนุนจากผู้มีส่วนได้เสียกลุ่มต่างๆ เหล่านี้ ซึ่งสร้างความสามารถในการแข่งขันและสร้างกำไรให้บริษัท ซึ่งถือว่าการสร้างคุณค่าอย่างยั่งยืนให้กับบริษัท ดังนั้นผู้มีส่วนได้เสียเหล่านี้จึงควรได้รับการดูแลตามสิทธิที่มีตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง โดยมีการกำหนดนโยบาย ดังนี้

4.1 นโยบายและแนวปฏิบัติต่อพนักงาน

บริษัทตระหนักว่า พนักงานเป็นปัจจัยแห่งความสำเร็จของการบรรลุเป้าหมายของบริษัทที่มีคุณค่ายิ่ง จึงเป็นนโยบายของบริษัทที่จะให้การปฏิบัติต่อพนักงานอย่างเป็นธรรมทั้งในด้านโอกาส ผลตอบแทน การแต่งตั้ง โยกย้าย ตลอดจนการพัฒนาศักยภาพ เพื่อให้เป็นไปตามนโยบายดังกล่าว บริษัทจึงมีหลักปฏิบัติดังนี้



Section 2: Equitable Treatment of Shareholders

Nok Air takes it as its mission to equally treat all shareholders with fairness regardless of the shareholders' status, be they executive and non executive shareholders and foreign shareholders. The Company is committed to facilitate shareholders in exercising their rights across all areas that they are eligible for. The Board of Directors therefore implemented a policy as follows:

- 2.1 Nok Air shall send an invitation letter for the meeting including supporting information to shareholders at least seven days prior to the meeting to allow shareholders sufficient time to study the information before the meeting date. The Company also delivers all three types of proxy appointment forms, which are Form A, Form B and Form C for shareholder to choose. Such information is published on the Company's website (www.nokair.com/investors_relations)
- 2.2 Nok Air shall study a possibility to allow minor shareholders to nominate directors or to propose any additional meeting agenda prior to the Shareholders' Meeting.
- 2.3 Nok Air shall facilitate shareholders who may not be able to attend the meeting by themselves by allowing them to appoint an individual or at least one independent director as a proxy to attend the meeting and adopt a resolution on their behalf. The name of the appointed independent director is to be stated in an invitation letter for the Shareholders' Meeting.
- 2.4 Nok Air shall equally treat all shareholders whether they are major or minor and whether they are Thai or foreign shareholders.

Section 3: Connected Transactions

Nok Air underlines transparency and interest of its business when it comes to reviewing transactions. That's why it emphasizes the prevention of any transaction that could cause a conflict of interest, a connected transaction or a related transaction, all of which has been translated into the policy with the main contents as follows:

- 3.1 Executives and employees are to comply with Nok Air's Code of Conduct which is considered important and has to strictly complied with for the purpose of reliability and confidence by all stakeholders. The information in the Code of Conduct will be communicated to all employees for their understanding.
- 3.2 Company directors and executives are to inform the Company of their relationship or any connected transaction in any business which may cause a conflict of interest.
- 3.3 A connected transaction will be submitted to the Audit Committee for its opinion before the matter is proposed to the Board of Directors for approval based on the principle of good corporate governance. The Company will oversee the compliance with rules and regulations of the SET and the Office of Securities and Exchange Commission (SEC).

Section 4: Roles of Stakeholders

Nok Air realizes and recognizes the rights of all stakeholders, be they internal stakeholders; namely, shareholders and employees, or external stakeholders; namely, customers, suppliers, creditors, competitors, the public sector and other agencies and neighboring communities. This is simply because the Company has been supported by all stakeholders to be able to nurture our competitiveness and to generate profits to the business, an action which is considered enhancing our values in the long run. Stakeholders should therefore be treated well according to their legal rights. Related policy is as follows:

4.1 Policy and practice toward employees

Nok Air realizes that our employees are truly a key of our success to achieve our valuable goal. That's why it's our policy to fairly treat our employees either in terms of their career opportunity, remunerations, appointment, job transfer and capacity-building. To correspond with this policy, Nok Air has the following practices

1. ปฏิบัติต่อพนักงานด้วยความสุภาพ และให้ความเคารพต่อความเป็นปัจเจกชน
2. ให้ผลตอบแทนที่เป็นธรรมต่อพนักงาน รวมทั้งมีการจัดตั้งกองทุนสำรองเลี้ยงชีพพนักงาน และให้ความสำคัญในด้านการดูแลสวัสดิการของพนักงาน
3. ดูแลรักษาสภาพแวดล้อมในการทำงานให้มีความปลอดภัยต่อชีวิต และทรัพย์สินของพนักงานโดยในปี 2558 ไม่มีสถิติการเกิดอุบัติเหตุร้ายแรงต่อชีวิตและทรัพย์สินของพนักงาน
4. การแต่งตั้งโยกย้าย รวมถึงการให้รางวัลและการลงโทษพนักงานกระทำด้วยความสุจริตใจ และตั้งอยู่บนพื้นฐานความรู้ความสามารถ และความเหมาะสมของพนักงานนั้น
5. ให้ความสำคัญต่อการพัฒนาความรู้ ความสามารถของพนักงาน โดยให้โอกาสอย่างทั่วถึงและสม่ำเสมอ เพื่อพัฒนาความสามารถของพนักงานให้เกิดศักยภาพในการปฏิบัติงานอย่างมืออาชีพ ซึ่งบริษัทมีการกำหนดและวางแผนการฝึกอบรมและพัฒนาพนักงานเป็นประจำทุกปี โดยในปี 2558 บริษัทมีการจัดการฝึกอบรมทั้งภายในและภายนอกให้แก่พนักงานเป็นจำนวนทั้งสิ้น 1,256 คน เทียบเท่าจำนวนชั่วโมงเฉลี่ยของการฝึกอบรมของพนักงานต่อปีเท่ากับ 4.5 วัน
6. รับฟังข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะซึ่งตั้งอยู่บนพื้นฐานความรู้ทางวิชาชีพของพนักงาน
7. ปฏิบัติตามกฎหมายและข้อบังคับต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกัพนักงานอย่างเคร่งครัด

4.2 นโยบายและแนวปฏิบัติต่อผู้ถือหุ้น

บริษัทตระหนักอยู่เสมอว่าผู้ถือหุ้น คือ เจ้าของกิจการ และบริษัทมีหน้าที่สร้างมูลค่าเพิ่มให้แก่ผู้ถือหุ้นในระยะยาว จึงกำหนดให้กรรมการผู้บริหาร และพนักงานต้องปฏิบัติตามแนวทางดังต่อไปนี้

1. ปฏิบัติหน้าที่ด้วยความซื่อสัตย์สุจริต ตลอดจนตัดสินใจดำเนินการใดๆ ตามหลักการของวิชาชีพ ด้วยความระมัดระวัง รอบคอบ และเป็นธรรมต่อผู้ถือหุ้นทั้งรายใหญ่และรายย่อย เพื่อประโยชน์สูงสุดของผู้ถือหุ้นโดยรวม
2. นำเสนอรายงานสภาพภาพของ บริษัท ผลประกอบการ ข้อมูลฐานะทางการเงิน การบัญชี และรายงานอื่นๆ โดยสม่ำเสมอ และครบถ้วนตามความเป็นจริง
3. ห้ามไม่ให้แสวงหาผลประโยชน์ให้ตนเอง และผู้อื่นโดยใช้ข้อมูลใดๆ ของบริษัท ซึ่งยังมิได้เปิดเผยต่อสาธารณะหรือดำเนินการใดๆ ในลักษณะที่อาจก่อให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์กับบริษัท

4.3 นโยบายและแนวปฏิบัติต่อลูกค้า

บริษัทตระหนักถึงความสำคัญของลูกค้า จึงได้กำหนดนโยบายในการปฏิบัติต่อลูกค้าดังนี้

1. บริกรลูกค้าด้วยความสุภาพ มีความกระตือรือร้น พร้อมให้บริการต้อนรับด้วยความจริงใจ เต็มใจ ตั้งใจ และใส่ใจ ดูแลผู้รับบริการดุจญาติสนิท บริการด้วยความรวดเร็ว ถูกต้อง และน่าเชื่อถือ
2. รักษาความลับของลูกค้า และไม่นำไปใช้เพื่อประโยชน์ของตนเอง หรือผู้ที่เกี่ยวข้องโดยมิชอบ
3. ให้ข้อมูลข่าวสารที่ถูกต้อง เพียงพอ และทันต่อเหตุการณ์แก่ลูกค้า เพื่อให้ทราบเกี่ยวกับบริการที่บริษัทให้กับลูกค้า โดยไม่มีการโฆษณาเกินความเป็นจริงที่เป็นเหตุให้ลูกค้าเข้าใจผิดเกี่ยวกับคุณภาพหรือเงื่อนไขใดๆ ของบริการของบริษัท
4. ให้คำแนะนำเกี่ยวกับวิธีการให้บริการของบริษัทให้มีประสิทธิภาพและเป็นประโยชน์กับลูกค้าสูงสุด



1. Treating employees politely and with respect to their individual rights.
2. Offering fair remunerations to employees; setting up a provident fund for employees and underlining the importance of employee welfare
3. Maintaining an environment which is safe as a place to work and a safe place for employees' properties. In 2015, serious accidents to life and properties of our employees remained zero.
4. Appointment, transfer, award and disciplining employees will be conducted with integrity and on the basis of individual employee's knowledge, capacity and proper circumstance.
5. Underlining the importance of employee's skill enhancement and capacity-building where all employees will be thoroughly and constantly given an opportunity to have their capacity developed to fulfill their professional potential, Nok Air does have an employee training plan drafted on an annual basis. In 2015, it had provided both internal and external training sessions for a total of 1,256 employees. Equivalently an average day of employee training per year of 4.5 days.
6. Listening to advices and recommendations based on employee's professional capacity
7. Strictly complying with all employee-related laws and regulations

4.2 Policy and practice toward shareholders

Constantly realizing that shareholders are the owner of our business and the Company has a duty to add values to shareholders in the long run, Nok Air requires its directors, executives and employees alike to comply with the following practices:

1. Performing duties with integrity; making a decision on the professional principle with caution, care and fairness to major and minor shareholders for the best interest of all shareholders.
2. Carefully reporting the Company's status, financial statements, financial and accounting information and other reports.
3. Preventing from seeking an interest for oneself and other using the Company's information which has not yet been disclosed to the public that could result in the Company's conflict of interest.

4.3 Policy and practice toward customers

Recognizing the importance of our customers, the Company has set customer treatment policy as follows:

1. Providing customer service with politeness, enthusiasm and a service mind where the service is provided with sincerity, willingness, care and attention. All customers are treated as our close relatives. The service is offered with speed, accuracy and reliability.
2. Keeping customer's confidential information and refrain from illegally using their information for the interest of ourselves or related persons
3. Informing customers with accurate, adequate and timely information about the services provided by us by not overly advertising our products that could lead customers to misunderstand their quality or any service conditions.
- 4) Providing advice regarding the Company's means of providing the service to be as efficient as possible and for the best interest of our customers

4.4 Policy and practice toward suppliers and/or creditors

Nok Air has a policy through which employees shall treat all suppliers and/or creditors in a fair and sincere manner without taking their advantage and by taking into consideration the Company's best interest and on the basis of fair returns to both parties while avoiding any circumstance that could lead to a conflict of interest. Any discussion for resolution shall be based on the business relationship. The practice is as follows:

4.4 นโยบายและแนวปฏิบัติต่อลูกค้า และ/หรือ เจ้าหนี้

บริษัทมีนโยบายให้พนักงานปฏิบัติต่อลูกค้า และ/หรือเจ้าหนี้ทุกฝ่ายอย่างเป็นธรรม ซื่อสัตย์ และไม่เอาเปรียบลูกค้า โดยคำนึงถึงผลประโยชน์สูงสุดของบริษัท พื้นฐานของการได้รับผลตอบแทนที่เป็นธรรมทั้งสองฝ่าย หลีกเลี่ยงสถานการณ์ที่ก่อให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์ และการเจรจาแก้ปัญหาควรตั้งอยู่บนพื้นฐานของความสัมพันธ์ทางธุรกิจ โดยมีแนวปฏิบัติดังนี้

1. ไม่เรียก หรือรับ หรือจ่ายผลประโยชน์ใดๆ ที่ไม่สุจริตในการค้ากับลูกค้า และ/หรือ เจ้าหนี้
2. กรณีที่มีข้อมูลว่ามีการเรียก หรือรับ หรือการจ่ายผลประโยชน์ใดๆ ที่ไม่สุจริตเกิดขึ้น ต้องเปิดเผยรายละเอียดต่อลูกค้า และ/หรือ เจ้าหนี้ และร่วมกันแก้ไขปัญหาโดยยุติธรรมและรวดเร็ว
3. ปฏิบัติตามเงื่อนไขต่างๆ ที่ตกลงกันไว้อย่างเคร่งครัด กรณีที่ไม่สามารถปฏิบัติตามเงื่อนไขข้อใดได้ ต้องรีบแจ้งให้เจ้าหนี้ทราบล่วงหน้า เพื่อร่วมกันพิจารณาหาแนวทางแก้ไขปัญหา

4.5 นโยบายและแนวปฏิบัติต่อคู่แข่ง

บริษัทมีนโยบายที่จะปฏิบัติต่อคู่แข่งทางการค้า โดยไม่ละเมิดความลับหรือล่วงรู้ความลับทางการค้าของคู่แข่งด้วยวิธีฉ้อฉล จึงกำหนดหลักนโยบายดังนี้

1. ประพฤติปฏิบัติภายใต้กรอบกติกาของการแข่งขันที่ดี
2. ไม่แสวงหาข้อมูลที่เป็นความลับของคู่แข่งทางการค้าด้วยวิธีการที่ไม่สุจริตหรือไม่เหมาะสม
3. ไม่ทำลายชื่อเสียงของคู่แข่งทางการค้าด้วยการกล่าวหาในทางร้าย

4.6 นโยบายและแนวปฏิบัติต่อสังคม/ชุมชน

บริษัทมีนโยบายที่จะดำเนินธุรกิจที่เป็นประโยชน์ต่อเศรษฐกิจ และสังคม และยึดมั่นการปฏิบัติตนเป็นพลเมืองที่ดี และปฏิบัติตามกฎหมายและข้อบังคับที่เกี่ยวข้องอย่างครบถ้วนโดยไม่เป็นการละเมิดสิทธิมนุษยชน พร้อมทั้งมีส่วนร่วมที่จะส่งเสริมและยกระดับคุณภาพชีวิตของสังคมและชุมชน

4.7 นโยบายเกี่ยวกับสิ่งแวดล้อม

บริษัทมีนโยบายที่ให้การสนับสนุนกิจกรรมต่างๆ ที่เสริมสร้างคุณภาพ อาชีวอนามัย และสิ่งแวดล้อม ตลอดจนรักษาสภาพแวดล้อมในการทำงานให้มีความปลอดภัยต่อชีวิตและทรัพย์สินของพนักงานอยู่เสมอ พร้อมทั้งส่งเสริมให้พนักงานมีจิตสำนึกรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม ผ่านกิจกรรมโดยให้พนักงานมีส่วนร่วมอย่างต่อเนื่อง

หมวดที่ 5 : การเปิดเผยข้อมูลและความโปร่งใส

คณะกรรมการบริษัทมีนโยบายที่จะเปิดเผยข้อมูลสารสนเทศทางการเงินและอื่นๆ ที่เกี่ยวกับธุรกิจและผลประกอบการของบริษัทที่ตรงต่อความเป็นจริง ครบถ้วน เพียงพอ สม่าเสมอ ทันเวลา แสดงให้เห็นถึงสถานภาพทางการเงินและการประกอบกิจการที่แท้จริงของบริษัทรวมทั้งอนาคตของธุรกิจของบริษัท

คณะกรรมการบริษัทมุ่งมั่นที่จะดูแลให้มีการปฏิบัติตามกฎหมาย ข้อบังคับ และระเบียบที่เกี่ยวข้องเกี่ยวกับการเปิดเผยข้อมูลและความโปร่งใสอย่างเคร่งครัด จัดให้มีการเผยแพร่ข้อมูลในเว็บไซต์ของบริษัท สื่อเผยแพร่ของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย เพื่อให้ผู้ถือหุ้น และผู้ที่เกี่ยวข้องอื่นๆ ได้รับทราบข้อมูลของบริษัทได้อย่างทั่วถึง และจะทำการปรับปรุงเปลี่ยนแปลงให้สอดคล้องกับแนวทางที่ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย และสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ประกาศใช้บังคับ

บริษัทจัดให้มีเจ้าหน้าที่ทำหน้าที่ติดต่อสื่อสารกับนักลงทุนหรือผู้ถือหุ้น รวมถึงนักลงทุนสถาบันและผู้ถือหุ้นรายย่อย บริษัทจะจัดให้มีการประชุมเพื่อวิเคราะห์ผลการดำเนินงานเป็นประจำ รวมทั้งจะเผยแพร่ข้อมูลขององค์กร ทั้งข้อมูลทางการเงินและข้อมูลทั่วไปให้แก่ผู้ถือหุ้น นักวิเคราะห์หลักทรัพย์ บริษัทจัดอันดับความน่าเชื่อถือ และหน่วยงานรัฐที่เกี่ยวข้อง ผ่านทางช่องทางต่างๆ ได้แก่ การรายงานต่อตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย สำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ และเว็บไซต์ของบริษัท นอกจากนี้ บริษัทยังให้ความสำคัญในการเปิดเผยข้อมูลอย่างสม่ำเสมอ เพื่อให้ผู้ถือหุ้นได้รับข่าวสารเป็นประจำ โดยผ่านช่องทางเว็บไซต์ของบริษัทข้อมูลที่อยู่บนเว็บไซต์จะมีการปรับปรุงให้ทันสมัยอยู่เสมอ ไม่ว่าจะเป็นวิสัยทัศน์ พันธกิจ งบการเงิน ข่าวประชาสัมพันธ์ รายงานประจำปี โครงสร้างบริษัทและผู้บริหาร โครงสร้างการถือหุ้นและผู้ถือหุ้นรายใหญ่

1. Not demanding or accepting or paying any unscrupulous business benefit to supplier and/or creditor.
2. If there is any information indicating that a demand or receipt or payment of any unscrupulous benefit was made, such information must be disclosed to supplier and/or creditor and the parties shall mutually resolve the problem with fairness and speed.
3. Strictly complying with all previously-agreed conditions. If any condition can't be complied with, creditors have to be quickly notified to find a possible solution together.

4.5 Policy and practice towards competitors

Nok Air has a policy to treat business competitors without violating or learning their confidential information in a fraudulent manner. The policy in this area is as follows:

1. Acting on the basis of the good competition framework
2. Not seeking the competitor's confidential information in an inappropriate and fraudulent manner
3. Not destroying the competitor's reputation by slandering him.

4.6 Policy and practice towards the society and community

Nok Air has a policy to conduct our business that will benefit the economy and the society as a committed corporate citizen who complies with the laws and related regulations with violating the basic human rights while promoting and upgrading the quality of our society and the communities.

4.7 Environmental Policy

The Company's policy in this area is to provide quality-enhancement activities as well as those relating to occupational health and the environment. We will maintain our work environment to make it safe to employee's life and property. Employees will be encouraged to have awareness in the society and the environment through activities which our employees will be constantly encouraged to participate.

Section 5: Disclosure of Information and Transparency

The Board of Directors has a policy to disclose financial and other information relating to Nok Air's business and its performance that is accurate, comprehensive and adequate on a regular and timely fashion and that reflects its actual financial status and operation results as well as its future.

The Board of Directors strictly commits to legal compliance as well as compliance with rules and regulations relating to the disclosure of information and transparency. Information has been posted in Nok Air's website and the SET's media channel for shareholders and other related parties to get a thorough access. The Company is ready to update or change any information to align with what the SET and the SEC have notified and enforced.

Nok Air has entrusted staff to communicate with investors, shareholders, institutional investors and minor shareholders. It will organize a regular analyst's meeting to analyze operation results and will release corporate information, both financial and general, to shareholders, securities analysts, credit rating agencies and other public bodies through various channels which include its reporting to the SET and the SEC and its website. In addition, Nok Air has placed a priority to a regular disclosure of its information to ensure that shareholders regularly receive the information through the airline's website. Information on the website whether it be Nok Air's vision, mission, financial statements, PR news, annual report, organization structure and executives, shareholding ratio and major shareholders is constantly updated.

Nok Air underlines the importance of its financial reports which should reflect the Company's actual financial status and operation results on the basis of accurate, complete and adequate accounting information based on the generally-accepted accounting principles (GAAP). The Company will also disclose information related to each director as well as roles and responsibilities of the Board of Directors and other committees in the Annual Report Form (Form 56-2) and the Annual Information Declaration Form (Form 56-1). It will also disclose remunerations of its directors and executives in its Annual report (Form 56-2) and the Annual Information Declaration Form (Form 56-1).

นอกจากนี้ บริษัทให้ความสำคัญต่อรายงานทางการเงิน เพื่อให้แสดงถึงสถานะทางการเงินและผลการประกอบกิจการที่แท้จริงของบริษัท โดยอยู่บนพื้นฐานของข้อมูลทางบัญชีที่ถูกต้อง ครบถ้วน และเพียงพอตามมาตรฐานการบัญชีซึ่งเป็นที่ยอมรับโดยทั่วไป บริษัทจะเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับกรรมการแต่ละท่าน ตลอดจนบทบาทและหน้าที่ของคณะกรรมการบริษัท และคณะกรรมการชด้อยของบริษัท ในรายงานประจำปีของบริษัท (แบบ 56-2) และแบบแสดงรายการข้อมูลประจำปี (แบบ 56-1) และจะเปิดเผยคำตอบแทนของกรรมการและผู้บริหารระดับสูงในรายงานประจำปีของบริษัท (แบบ 56-2) และแบบแสดงรายการข้อมูลประจำปี (แบบ 56-1)

หมวดที่ 6 : ความรับผิดชอบของคณะกรรมการ

คณะกรรมการบริษัทมีความรับผิดชอบต่อผู้ถือหุ้นเกี่ยวกับการดำเนินธุรกิจของบริษัท การกำกับดูแลกิจการให้เป็นไปตามเป้าหมายและแนวทางที่จะก่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดต่อผู้ถือหุ้น โดยคำนึงถึงผลประโยชน์ของผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่าย

คณะกรรมการบริษัทมีหน้าที่ปฏิบัติให้เป็นไปตามกฎหมาย วัตถุประสงค์ ข้อบังคับของบริษัท และมติที่ประชุมผู้ถือหุ้น โดยปฏิบัติหน้าที่ด้วยความซื่อสัตย์สุจริต และระมัดระวังรักษาผลประโยชน์ของผู้ถือหุ้นและผู้มีส่วนได้เสีย ทั้งในระยะสั้นและระยะยาว และเพื่อให้มั่นใจว่าการดำเนินงานของบริษัทเป็นไปในทิศทางที่ก่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดต่อผู้ถือหุ้นและผู้มีส่วนได้เสีย คณะกรรมการบริษัทจะดูแลให้มีการจัดทำวิสัยทัศน์ พันธกิจ เป้าหมาย นโยบาย ทิศทางการดำเนินงาน แผนกลยุทธ์ แผนงาน และงบประมาณประจำปีของบริษัท โดยคณะกรรมการบริษัทจะร่วมแสดงความคิดเห็น เพื่อให้เกิดความเข้าใจในภาพรวมของธุรกิจร่วมกันก่อนที่จะพิจารณาอนุมัติ และติดตามให้มีการบริหารงานเพื่อให้เป็นไปตามเป้าหมายที่วางไว้ โดยจะยึดถือแนวทางของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยและสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์

คณะกรรมการของบริษัทมีจำนวน 12 ท่าน มีวาระดำรงตำแหน่งคราวละ 3 ปี แบ่งเป็นกรรมการที่มาจากฝ่ายบริหารจำนวน 1 ท่าน กรรมการที่ไม่เป็นผู้บริหารจำนวน 11 ท่าน โดยมีกรรมการที่มีคุณสมบัติเป็นอิสระตามหลักเกณฑ์ที่สำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ กำหนด จำนวน 4 ท่าน ซึ่งสอดคล้องกับเกณฑ์ของสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์ที่ได้กำหนดให้บริษัทจดทะเบียนต้องมีจำนวนกรรมการอิสระมากกว่าหรือเท่ากับ 1 ใน 3 ของจำนวนกรรมการทั้งหมด คณะกรรมการประกอบด้วยผู้ทรงคุณวุฒิจากหลากหลายอุตสาหกรรม ทั้งด้านธุรกิจ บัญชีและการเงินซึ่งเกี่ยวข้องและสนับสนุนธุรกิจบริษัททั้งหมด

ตามข้อบังคับของบริษัทกำหนดไว้ว่าในการประชุมสามัญประจำปี กรรมการต้องออกจากตำแหน่ง 1 ใน 3 ถ้าจำนวนกรรมการที่จะแบ่งออกให้ตรงเป็น 3 ส่วนไม่ได้ ก็ให้ออกโดยจำนวนใกล้เคียงที่สุดกับส่วน 1 ใน 3 กรรมการที่จะต้องออกจากตำแหน่งในปีแรกและปีที่สองภายหลังจดทะเบียนบริษัทนั้นให้ใช้วิธีจับสลากกันว่าผู้ใดจะออก ส่วนปีหลังๆ ต่อไปให้กรรมการคนที่อยู่ในตำแหน่งนานที่สุดนั้นเป็นผู้ออกจากตำแหน่ง อย่างไรก็ตาม กรรมการที่ออกตามวาระนั้นอาจได้รับเลือกเข้ามาดำรงตำแหน่งใหม่ก็ได้

บริษัทได้แบ่งแยกบทบาทหน้าที่ความรับผิดชอบระหว่างคณะกรรมการบริษัทกับผู้บริหารอย่างชัดเจน โดยคณะกรรมการทำหน้าที่ในการกำหนดนโยบายและกำกับดูแลการดำเนินงานของผู้บริหารในระดับนโยบาย ในขณะที่ผู้บริหารทำหน้าที่บริหารงานของบริษัทในด้านต่างๆ ให้เป็นไปตามนโยบายที่กำหนด

ประธานกรรมการบริษัทมิได้เป็นบุคคลเดียวกับประธานเจ้าหน้าที่บริหาร มีอำนาจหน้าที่แบ่งแยกกันชัดเจนเพื่อเป็นการถ่วงดุลการจัดการและไม่มีผู้ใดมีอำนาจเบ็ดเสร็จ ประธานกรรมการไม่มีความสัมพันธ์ใดๆ กับฝ่ายบริหารของบริษัท และมีหน้าที่รับผิดชอบเพียงการกำหนดนโยบายและให้คำปรึกษา เท่านั้น

คณะกรรมการได้แต่งตั้งคณะกรรมการตรวจสอบเพื่อช่วยกำกับดูแลกิจการของบริษัท โดยคณะกรรมการตรวจสอบมีจำนวน 3 ท่าน ทุกท่านเป็นกรรมการอิสระ คณะกรรมการตรวจสอบมีหน้าที่เฝ้าสังเกตประสิทธิภาพของงานตรวจสอบ การจัดการความเสี่ยง การควบคุมทางการเงินและการบัญชีภายใน และการรายงานทางการเงิน รวมทั้งหน้าที่อื่นๆ ตามที่ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยและสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์กำหนด

คณะกรรมการบริษัท คณะกรรมการชด้อย และกรรมการรายบุคคล ควรมีการประเมินผลการปฏิบัติงานอย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง โดยกำหนดบรรทัดฐานที่จะใช้เปรียบเทียบกับผลการปฏิบัติงานอย่างมีหลักเกณฑ์ เพื่อให้คณะกรรมการร่วมกันพิจารณาผลงานและปัญหาเพื่อการพัฒนาปรับปรุง และแก้ไขให้เหมาะสมต่อไป และคำตอบแทนของคณะกรรมการบริษัท คณะกรรมการชด้อย จะต้องได้รับอนุมัติจากที่ประชุมผู้ถือหุ้น

นอกจากนั้นเพื่อเป็นการกำกับและช่วยดูแลกิจการ ประธานเจ้าหน้าที่บริหารได้จัดตั้งคณะอนุกรรมการขึ้นอีก 5 คณะ คือ

1. คณะกรรมการบริหาร Management Committee มีหน้าที่กำหนดกลยุทธ์ทางธุรกิจ แผนธุรกิจและงบประมาณให้สอดคล้องกับนโยบายของบริษัท รับผิดชอบในการตัดสินใจและสั่งการ ภายใต้ขอบเขตอำนาจหน้าที่ที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัท รวมทั้งดำเนินการตามที่ได้รับอนุมัติจากที่ประชุมคณะกรรมการบริษัท กำกับดูแลการดำเนินงานของฝ่ายจัดการให้เป็นไปตามที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัท ปฏิบัติตามมติที่ประชุมผู้ถือหุ้น และมติคณะกรรมการบริษัทโดยชอบด้วยกฎหมาย

Section 6: Responsibility of the Board

The Board of Directors is responsible for shareholders in overseeing the Company's business to meet corporate goal and to steer the business in a direction that will maximize shareholders' interest taking into consideration benefits of all stakeholders.

The Board of Directors' duty is to ensure compliance with the laws, objectives, Articles of Association and resolutions of the Shareholders' Meeting. The Board is to perform its duty with integrity and to take care of the interest of shareholders and stakeholders both in the short- and long run. To ensure that Nok Air's business is in a direction that will maximize the interest of shareholders and stakeholders, the Board will supervise the preparation of the Company's vision, mission, goal, objective, business direction, strategic plan, operation plan and annual budget. The Board will express its opinions for a mutual understanding of the business's overview before making an approval. It will monitor the management to ensure that corporate goals will be achieved on the basis of the SET and SEC guidelines.

Nok Air has 12 directors who will stay in the office for three years each. Of this, one is from the management while the remaining 11 are non-executive directors. Four out of these are directors with independence based on criteria stated by the Office of the SEC which aligns with the SEC's regulation that requires listed companies to appoint independent director equivalent at least to or more than one-third of their entire directors. Nok Air's Board of Directors consists of competent personnel from various industries ranging from business to accounting and finance, all of which are related and supporting Nok Air's business.

The Company's Article of Association requires one-third directors to resign at the Annual General Shareholders' Meeting (AGM). If the entire number of directors cannot exactly be divided into three portions, the closest number to one-third director who are to retire from their position in Year 1 and Year 2 after being listed shall do so using a drawing method. For subsequent years, directors who stay in their office for the longest period shall resign. However, directors resigning on rotation may be re-elected.

Nok Air has clearly divided roles and responsibilities between the Board of Directors and executives. While the Board will formulate policies and oversee the management of executives at a policy level, executives will execute corporate management in alignment with the policy.

Chairman of the Board is not the same person as the Chief Executive Officer. The two have clearly-separated roles and responsibilities for the purpose of management balance. No one has an absolute power. Chairman of the Board has no relationship with the Company's management. The Chairman's role is to formulate a policy and to provide advice only.

The Board of Directors has appointed the Audit Committee to help supervising the Company's business. The Audit Committee has three members, all of whom are independent directors. The Audit Committee's duty is to monitor the effectiveness of the auditing, risk management, financial control and internal accounting as well as financial reporting and other duties as designated by the SET and the Office of the SEC.

To supervise and help overseeing Nok Air's operation, Chief Executive Officer (CEO) has established five committees as follows.

1. The Management Committee (MC) whose role and responsibility is to formulate a business strategy, a business plan and budget to align with the corporate policy. The MC is also responsible for making decisions and orders under its authority entrusted by the Board. It will also act in accordance with what the Board of Directors has approved. In addition, the MC will supervise the management's performance to ensure that it aligns with what the Board has entrusted and the management's compliance with resolutions legally adopted by the Shareholders' Meeting and by the Board.
2. The People Management Committee is to manage and formulate internal rules and regulations and other related matters to meet the Company's policy.
3. The Commercial Management Committee will manage and formulate rules and regulations relating to commercial tasks, set ticket prices and plan flight schedules and flight routes to reflect the Company's policy.

2. คณะอนุกรรมการ People Management มีหน้าที่บริหารจัดการทรัพยากรบุคคลของบริษัท รวมถึงกำหนดระเบียบต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับทรัพยากรบุคคลภายในบริษัท และกรณีอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องให้สอดคล้องกับนโยบายของบริษัท
3. คณะอนุกรรมการ Commercial Management มีหน้าที่บริหารจัดการ รวมถึงกำหนดกฎเกณฑ์ที่เกี่ยวข้องกับงานด้านการพาณิชย์ การกำหนดราคาบัตรโดยสาร การกำหนดตารางบิน การกำหนดเส้นทางบิน ให้สอดคล้องกับนโยบายของบริษัท
4. คณะอนุกรรมการ Operating Management มีหน้าที่บริหารจัดการรวมถึงกำหนดกฎเกณฑ์ที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติการบิน และกรณีอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องให้สอดคล้องกับนโยบายบริษัท
5. คณะอนุกรรมการระบบการจัดการด้านนิรภัย (Safety Management System Committee) มีหน้าที่ในการดำเนินงานในส่วนที่เกี่ยวข้องกับระบบการจัดการด้านนิรภัยภายในบริษัทให้เป็นไปด้วยความเรียบร้อยและเป็นไปตามที่องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (The International Civil Aviation Organization : ICAO) กำหนด

หมวดที่ 7 : การควบคุมภายใน

คณะกรรมการบริษัทจัดให้บริษัทมีระบบควบคุมภายในที่ครอบคลุมทุกด้าน ทั้งด้านการเงิน และการปฏิบัติงาน ให้เป็นไปตามกฎหมายข้อบังคับ และระเบียบที่เกี่ยวข้อง และจัดให้มีกลไกการตรวจสอบและถ่วงดุลที่มีประสิทธิภาพเพียงพอในการปกป้องดูแลรักษาทรัพย์สินของบริษัท อยู่เสมอ จัดให้มีการกำหนดลำดับชั้นของอำนาจอนุมัติ และความรับผิดชอบของผู้บริหารและพนักงานที่มีการตรวจสอบและถ่วงดุลในตัว กำหนดระเบียบการปฏิบัติงานอย่างเป็นลายลักษณ์อักษร มีหน่วยงานตรวจสอบภายในที่เป็นอิสระ ทำหน้าที่ตรวจสอบการปฏิบัติงานของทุกหน่วยงาน ให้เป็นไปตามระเบียบที่วางไว้ รวมทั้งประเมินประสิทธิภาพและความเพียงพอของการควบคุมภายในของหน่วยงานต่างๆ ในบริษัท

นโยบายการลงทุนของบริษัท นโยบายการลงทุนในบริษัทย่อยและบริษัทร่วม

ที่ประชุมคณะกรรมการบริหารความเสี่ยงครั้งที่ 1/2556 เมื่อวันที่ 24 มกราคม 2556 มีมติกำหนดนโยบายการลงทุนของบริษัท นโยบายการลงทุนในบริษัทย่อยและบริษัทร่วม และนโยบายการบริหารงานในบริษัทดังกล่าว โดยมีรายละเอียดดังนี้

นโยบายการลงทุนของบริษัท

เพื่อให้การลงทุนของบริษัท เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพที่เหมาะสม บริษัทได้กำหนดนโยบายการลงทุนเพื่อใช้เป็นแนวทางในการดำเนินงานดังต่อไปนี้

1. บริษัทจะลงทุนในธุรกิจที่มีศักยภาพ สามารถทำรายได้ และกำไรที่สม่ำเสมอ และผ่านการวิเคราะห์ความเป็นไปได้ในการลงทุนแล้ว
2. ธุรกิจที่บริษัทจะลงทุนต้องมีกระแสเงินสดเพียงพอที่จะจ่ายชำระภาระหนี้ และดอกเบี้ยจ่าย
3. ธุรกิจที่บริษัทจะลงทุนต้องให้ผลตอบแทนที่เหมาะสมในความเสี่ยงที่ยอมรับได้
4. บริษัทจะจัดให้มีผู้บริหารและบุคลากรที่มีความเชี่ยวชาญ และประสบการณ์ในการทำธุรกิจนั้นๆ เข้าไปดูแลการลงทุนดังกล่าวของบริษัท
5. บริษัทจะจัดให้มีตัวแทนของบริษัทไปทำหน้าที่กรรมการของบริษัทที่ลงทุนเสมอ
6. บริษัทจะไม่ลงทุนในธุรกิจที่ผิดกฎหมาย หรือผิดหลักศีลธรรม
7. การลงทุนของบริษัทต้องผ่านการพิจารณาอนุมัติจากคณะกรรมการบริษัทหรือที่ประชุมผู้ถือหุ้นของบริษัท ตามข้อบังคับของบริษัทหรือกฎหมายว่าด้วยบริษัทมหาชนจำกัด หรือกฎหมายว่าด้วยหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ หรือข้อบังคับประกาศ คำสั่ง หรือข้อกำหนดของคณะกรรมการกำกับตลาดทุนและตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยที่เกี่ยวข้องกำหนดไว้
8. บริษัทจะรายงานผลการดำเนินงานของบริษัทที่เข้าไปลงทุนให้คณะกรรมการของบริษัททราบทุกไตรมาส
9. คณะกรรมการของบริษัทมีหน้าที่พิจารณา และอนุมัติการจ่ายเงินปันผลของบริษัทที่บริษัทเข้าไปลงทุน
10. บริษัทไม่มีนโยบายการลงทุนในตราสารทุนที่จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์

4. The Operating Management Committee will manage and craft rules and regulations relating to flight operation and other matters to reflect the Company's policy.
5. The Safety Management System Committee will handle the safety management system within the Company to be in compliance with what the International Civil Aviation Organization (ICAO) has required.

Section 7: Internal Control

The Board of Directors requires that the Company put in place a comprehensive internal control system that covers finance and operation to comply with relevant laws, rules and regulations. In addition, the Board also requires efficient and enough auditing and a check-and-balance mechanism to be put in place to protect the Company's assets. Hierarchy is to be set based on the authorization and responsibility of executives and employees who will be subject to the auditing and check-and-balance mechanisms. Operation procedures are to be written. The Company also needs to have an independent internal audit department to audit every department's performance if it performs according to the regulations as well as to assess their internal control mechanisms to see if they are enough and efficient.

Investment Policy, Investment in Subsidiaries and Joint Ventures Policy

The Risk Management Committee resolved in its 1/2013 meeting dated January 24, 2013 to formulate investment policy, investment in subsidiaries and joint ventures policy and management of such companies as follows:

Investment Policy

To ensure sound and efficient investment, Nok Air has formulated the investment policy to be used as a guideline in its operations as follows:

1. Nok Air shall invest in business with potential to constantly generate revenue and profit after investment feasibility analysis has been made.
2. Nok Air shall invest in business with sufficient cash flow to pay debt obligation and interest payment
3. Nok Air shall invest in business that generates attractive return on investment and has acceptable risk level.
4. Nok Air shall provide the experienced managements to look after the Company's Investment.
5. Nok Air shall assign its representatives to act as directors in the company in which it invests.
6. Nok Air shall not invest in illegal and unethical business.
7. Investment projects shall be approved by the Board of Directors or the Shareholders' Meeting according to the Company's regulations or laws related to listed company or securities and exchange or regulations, announcement, order and notifications issued by the Capital Market Supervisory Board and the Stock Exchange of Thailand.
8. The Company shall report to the Board of Directors the operating performance of the company in which it invests on quarterly basis.
9. The Board of Directors is responsible for considering and approving dividend payment of the company in which Nok Air invests.
10. Nok Air does not have a policy to invest in equity instruments listed on the Stock Exchange of Thailand.



นโยบายการลงทุนในบริษัทย่อยและบริษัทร่วม

บริษัทมุ่งเน้นการลงทุนในบริษัทย่อย และบริษัทร่วมที่มีศักยภาพในการเติบโต และสร้างผลตอบแทนที่ดีจากการลงทุน เพื่อให้บริษัทเป็นผู้นำในธุรกิจสายการบินราคาประหยัดที่ให้บริการแก่ผู้บริโภคได้อย่างครอบคลุม ทั้งนี้ การขออนุมัติเกี่ยวกับการลงทุนจะต้องสอดคล้องเป็นไปตามประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุน เรื่อง หลักเกณฑ์ในการทำรายการที่มีนัยสำคัญที่เข้าข่ายเป็นการได้มาหรือจำหน่ายไปซึ่งหลักทรัพย์ และประกาศคณะกรรมการตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย เรื่อง การเปิดเผยข้อมูลและการปฏิบัติการของบริษัทจดทะเบียนในการได้มาหรือจำหน่ายไปซึ่งหลักทรัพย์ พ.ศ. 2547

การลงทุนในกิจการดังกล่าวข้างต้น บริษัทจะเน้นการลงทุนระยะยาว โดยพิจารณาจากปัจจัยพื้นฐานของธุรกิจที่จะเข้าไปลงทุน รวมถึงแนวโน้มของธุรกิจนั้นๆ เป็นสำคัญ นอกจากนี้ บริษัทมีนโยบายการลงทุนในสัดส่วนที่มากพอเพื่อให้สามารถมีส่วนร่วมในการบริหารจัดการ และกำหนดแนวทางการดำเนินธุรกิจของบริษัทย่อย บริษัทร่วม และกิจการที่ควบคุมร่วมกันนั้นๆ รวมทั้งการส่งเสริมกิจการที่เข้าลงทุนให้มีการเจริญเติบโตอย่างยั่งยืน

บริษัทอาจมีการลงทุนในธุรกิจอื่นที่เกี่ยวข้องในอนาคต ทั้งนี้ การลงทุนจะต้องมีความสอดคล้องเหมาะสมกับสภาพธุรกิจและแผนยุทธศาสตร์ของบริษัท

ในการตัดสินใจลงทุนใดๆ บริษัทจะทำการวิเคราะห์ความเป็นไปได้ของโครงการและพิจารณาถึงศักยภาพ รวมทั้งความเสี่ยงจากการลงทุน และนำเสนอแผนการลงทุนต่อคณะกรรมการบริษัท เพื่อพิจารณา รวมถึงให้คำแนะนำ เพื่อลดความเสี่ยงทางการลงทุนที่อาจเกิดขึ้น

นโยบายการบริหารงานในบริษัทย่อย บริษัทร่วม และกิจการที่ควบคุมร่วมกัน

ในการกำกับดูแลการดำเนินงานของบริษัทย่อยนั้น บริษัทได้ส่งตัวแทนของบริษัทไปเป็นกรรมการในบริษัทย่อยซึ่งบุคคลดังกล่าวต้องมีคุณสมบัติและประสบการณ์ที่เหมาะสมกับธุรกิจดังกล่าวและไม่มีผลประโยชน์ขัดแย้งในทางธุรกิจ โดยผู้แทนดังกล่าวจะต้องบริหารและจัดการธุรกิจของบริษัทย่อยให้เป็นไปตามนโยบายที่ได้รับความเห็นชอบจากบริษัท และตามกฎหมายและระเบียบตามที่กำหนดไว้ในข้อบังคับของบริษัท และกฎหมายของบริษัทย่อยที่เกี่ยวข้อง

นอกจากนี้ บริษัทจะติดตามอย่างใกล้ชิดถึงผลประกอบการและการดำเนินงานของธุรกิจดังกล่าว และนำเสนอผลการวิเคราะห์รวมถึงแสดงความคิดเห็นหรือข้อเสนอแนะต่อคณะกรรมการบริษัทของบริษัทย่อยหรือบริษัทร่วมหรือกิจการที่ควบคุมร่วมกันนั้นๆ เพื่อใช้ประกอบการพิจารณากำหนดนโยบายหรือปรับปรุงส่งเสริมให้ธุรกิจของบริษัทย่อย บริษัทร่วม หรือกิจการที่ควบคุมร่วมกัน มีการพัฒนาและเจริญเติบโตอย่างต่อเนื่องต่อไป

หลักเกณฑ์เกี่ยวกับการทำข้อตกลงทางการค้าที่มีเงื่อนไขการค้าโดยทั่วไปในการทำธุรกรรมระหว่างบริษัทและบริษัทย่อยกับกรรมการผู้บริหาร หรือบุคคลที่มีความเกี่ยวข้อง

กรรมการ ผู้บริหาร หรือบุคคลที่มีความเกี่ยวข้อง จะเข้าทำธุรกรรมกับบริษัท และบริษัทย่อยได้เมื่อได้รับอนุมัติจากที่ประชุมผู้ถือหุ้นของบริษัทแล้ว เว้นแต่ธุรกรรมดังกล่าว มีข้อตกลงทางการค้าในลักษณะเดียวกับที่วิญญูชนจะพึงกระทำกับคู่สัญญาทั่วไปในสถานการณ์เดียวกัน ด้วยอำนาจต่อรองทางการค้าที่ปราศจากอิทธิพลในการที่ตนมีสถานะเป็นกรรมการ ผู้บริหาร หรือบุคคลที่มีความเกี่ยวข้อง ทั้งนี้ ให้บริษัทจัดทำรายงานสรุปการทำธุรกรรมที่มีขนาดเกินกว่า 15 ล้านบาท เพื่อยกมาพิจารณาในการประชุมคณะกรรมการตรวจสอบและคณะกรรมการบริษัททุกไตรมาส



Investment in Subsidiaries and Joint Ventures

Nok Air focuses on investing in subsidiaries and joint ventures with high growth potential and good return on investment in order to ensure its leading market position as a budget airline that provides the most comprehensive services. Any investment permission shall be in response to the Capital Market Supervisory Board's announcement on significant transaction related to asset acquisition and distribution and the announcement of the Securities and Exchange of Thailand on disclosure of information and guideline for listed company in Acquisition or Distribution of Assets B.E. 2547 (2004).

Nok Air is interested particularly in long-term investment in the above mentioned businesses by considering the fundamental of the target business and trend in that business sector. In addition, the Company has a policy to make investment in a substantial ratio in order to obtain the right to participate in the management and formulation of business direction of the subsidiary and joint venture or jointly controlled entity. In addition, the Company is committed to supporting these subsidiaries, joint ventures and associated companies to achieve sustainable growth in the future.

The Company may consider investment in other related businesses. Investment made shall directly address the nature of business and the corporate strategy.

Before making investment, Nok Air will conduct a feasibility study for the project, consider project potential and investment risks before submitting the investment plan for the Board of Directors' consideration and recommendation in order to mitigate such investment risks.

Management of Subsidiaries, Joint Ventures and Jointly Controlled Entity Policy

The Company assigns its representative to serve as directors in its subsidiaries to oversee the operations of the subsidiaries. The representatives shall have the qualification and experience in such business and does not have conflict of interest. The representative shall manage the subsidiary in accordance with the policy approved by Nok Air and the Company's rules and regulations as well as laws related to the subsidiaries.

The Company also closely monitors the operations and performance of its subsidiaries, joint ventures and jointly controlled entities and presents the analysis, opinions and recommendation to the Board of Directors of such companies. The analysis will be used for formulating or improving the operations of the subsidiaries, joint ventures and jointly controlled entities to promote continuous expansion and development.

Criteria for Trade Agreement with a Business Condition in General for Transactions between the Company or Its Subsidiaries and Directors, Executives or Related Parties

Directors, executives or related persons can have a transaction with the Company or its subsidiaries only when approval from the General Shareholders' Meeting is granted, except when the transaction involves trade agreement in the same manner a person will do with other contractual parties under the same circumstance with a bargaining power that is influence-free from the fact that the status is the Company's director, executive or a person with relevance. The Company will report transactions exceeding Baht 15 million in value to the Audit Committee and the Board of Director on a quarterly basis.

นโยบายการดูแลเรื่องการใช้ข้อมูลภายใน

คณะกรรมการบริษัทตระหนักถึงความสำคัญของการกำกับดูแลกิจการที่ดี เพื่อความโปร่งใสและป้องกันการแสวงหาผลประโยชน์ส่วนตนจากการใช้ข้อมูลภายในของบริษัทที่ยังไม่ได้เปิดเผยต่อสาธารณชน บริษัทได้กำหนดนโยบายการใช้ข้อมูลภายในของบริษัท ดังนี้

1. ให้ความรู้แก่กรรมการและผู้บริหาร เกี่ยวกับหน้าที่ในการรายงานการถือครองหลักทรัพย์ของตน คู่สมรส และบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ ต่อสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ตามมาตรา 59 และบทกำหนดโทษตามมาตรา 275 แห่งพระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ พ.ศ. 2535 (รวมทั้งที่มีการแก้ไขเพิ่มเติม) รวมทั้งการรายงานการได้มาหรือจำหน่ายหลักทรัพย์ของตน คู่สมรส และบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะต่อสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ตามมาตรา 246 และบทกำหนดโทษ ตามมาตรา 298 แห่งพระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ พ.ศ. 2535 (รวมทั้งที่มีการแก้ไขเพิ่มเติม)
2. ให้กรรมการและผู้บริหารของบริษัทรวมถึงคู่สมรสและบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ จัดทำและเปิดเผยรายงานการถือครองหลักทรัพย์และรายงานการเปลี่ยนแปลงการถือครองหลักทรัพย์ของบริษัทต่อสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ตามมาตรา 59 และบทกำหนดโทษ ตามมาตรา 275 แห่งพระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ พ.ศ. 2535 (รวมทั้งที่มีการแก้ไขเพิ่มเติม) และจัดส่งสำเนารายงานนี้ให้แก่บริษัท ในวันเดียวกันกับวันที่ส่งรายงานต่อสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์
3. กรรมการ ผู้บริหาร พนักงานและลูกจ้างของบริษัทและบริษัทย่อย ที่ได้รับทราบข้อมูลภายในที่เป็นสาระสำคัญซึ่งมีผลต่อการเปลี่ยนแปลงราคาหลักทรัพย์ต้องใช้ความระมัดระวังในการซื้อขายหลักทรัพย์ของบริษัทในช่วง 1 เดือน ก่อนที่งบการเงินหรือข้อมูลภายในนั้นจะเปิดเผยต่อสาธารณชน และในช่วงระยะเวลา 24 ชั่วโมงภายหลังจากที่ข้อมูลภายในของบริษัทได้เปิดเผยต่อสาธารณชนแล้ว ผู้ที่เกี่ยวข้องกับข้อมูลภายในต้องไม่เปิดเผยข้อมูลนั้นให้ผู้อื่นทราบจนกว่าจะได้มีการแจ้งข้อมูลนั้นให้แก่ตลาดหลักทรัพย์ฯ หากมีการกระทำการฝ่าฝืนระเบียบปฏิบัติดังกล่าวข้างต้น บริษัทถือเป็นความผิดทางวินัยตามข้อบังคับการทำงานของบริษัท โดยจะพิจารณาลงโทษตามควรแก่กรณี ได้แก่ การตักเตือนด้วยวาจา การตักเตือนเป็นหนังสือ การภาคทัณฑ์ ตลอดจนการเลิกจ้างพ้นสภาพการเป็นพนักงานด้วยเหตุไล่ออก ปลดออก หรือให้ออก แล้วแต่กรณี
4. ห้ามมิให้กรรมการ ผู้บริหาร พนักงาน และลูกจ้างของบริษัท ใช้ข้อมูลภายในของบริษัทที่มีหรืออาจมีผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงราคาของหลักทรัพย์ของบริษัท ซึ่งยังมิได้เปิดเผยต่อสาธารณชน ซึ่งตนได้ล่วงรู้มาในตำแหน่งหรือฐานะเช่นนั้น มาใช้เพื่อการซื้อหรือขายหรือเสนอซื้อหรือเสนอขาย หรือชักชวนให้บุคคลอื่นซื้อหรือขาย หรือเสนอซื้อ หรือเสนอขายซึ่งหุ้นหรือหลักทรัพย์อื่น (ถ้ามี) ของบริษัท ไม่ว่าทั้งทางตรงหรือทางอ้อม ในประการที่น่าจะเกิดความเสียหายแก่บริษัท ไม่ว่าทั้งทางตรงหรือทางอ้อม และไม่ว่าการกระทำดังกล่าวจะทำเพื่อประโยชน์ต่อตนเองหรือผู้อื่น หรือนำข้อเท็จจริงเช่นนั้นออกเปิดเผยเพื่อให้ผู้อื่นกระทำการดังกล่าวโดยตนได้รับผลประโยชน์ตอบแทนหรือไม่ก็ตาม
5. ห้ามมิให้ กรรมการ ผู้บริหาร พนักงาน และลูกจ้างของบริษัทหรืออดีตกรรมการ ผู้บริหาร พนักงาน และลูกจ้างที่ลาออกแล้วเปิดเผยข้อมูลภายในหรือความลับของบริษัท ตลอดจน ข้อมูลความลับของคู่ค้าของบริษัท ที่ตนได้รับทราบจากการปฏิบัติหน้าที่ให้บุคคลภายนอกรับทราบ (เป็นระยะเวลา 1 ปีหลังพ้นสภาพ กรณีลาออก) แม้ว่าการเปิดเผยข้อมูลดังกล่าวจะไม่ทำให้เกิดผลเสียหายแก่บริษัทและคู่ค้าของบริษัท
6. กรรมการ ผู้บริหาร พนักงาน และลูกจ้างของบริษัทหรือ อดีตกรรมการ ผู้บริหาร พนักงานและลูกจ้าง มีหน้าที่เก็บรักษาความลับ และ/หรือข้อมูลภายในของบริษัท และมีหน้าที่ในการใช้ข้อมูลภายในของบริษัทเพื่อประโยชน์การดำเนินธุรกิจของบริษัทเท่านั้น ทั้งนี้ห้ามมิให้ กรรมการ ผู้บริหาร พนักงาน และลูกจ้างของบริษัท นำความลับ และ/หรือ ข้อมูลภายในของบริษัทไปใช้ประโยชน์ให้แก่บริษัทอื่นที่ตนเองเป็นผู้ถือหุ้น กรรมการ ผู้บริหาร พนักงาน และลูกจ้าง
7. กรรมการ ผู้บริหาร พนักงาน และลูกจ้างของบริษัทมีหน้าที่ปฏิบัติตามแนวทางการใช้ข้อมูลภายในของพระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ และพระราชบัญญัติบริษัทมหาชนจำกัด รวมถึงกฎเกณฑ์อื่นที่เกี่ยวข้อง

Use of Internal Information

Realizing the importance of corporate governance and for the purpose of transparency and prevention from the use of the Company's internal information not yet released to the public for one's interest, Nok Air has come up with the following policy to govern the use of its internal information:

1. Educating directors and executives regarding their duties to report the securities that they, their spouses and non-matured children are holding to the Office of the SEC according to Section 59 and penalties under Section 275 of the Securities and Exchange Act, B.E. 2535 (1992) (and the amended); reporting the acquisition or disposal of securities of one's own, one's spouse and non-matured children to the Office of the SEC under Section 246 and penalties under the Section 298 of the Securities and Exchange Act, B.E. 2535 (1992) and the amended.
2. Directors and company executives as well as spouses and non-matured children are required to prepare and disclose their securities-holding report and a report indicating the change of their holding of the Company's securities to the Office of the SEC under Section 59 and penalties under Section 275 of the Securities and Exchange Act, B.E. 2535 (1992) (and the amended). A copy of these reports is to be sent to the Company on the same day they are submitted to the Office of the SEC.
3. Directors, executives, employees and workers of the Company and its subsidiaries getting access to internal information that is material enough to affect the price of the Company's securities are to exercise their caution when trading the Company's securities within one month before the financial statements or such internal information is disclosed to the public and within 24 hours after such internal information was disclosed to the public. Those relating to the internal information must not disclose the information to any one unless the information is notified to the SET. Regarding the penalties, in case of violation, Nok Air will consider it as a disciplinary violation against the Company's work regulations and will penalize the person based on the circumstance in the following manners: verbal warning, written warning, probation and termination by firing, dismissing or discharging, as the case may be.
4. Directors, executives, employees and workers are prohibited to use the Company's internal information not yet released to the public that has or may have an effect to the Company's securities price and that they have known due to their position in the buying or selling or to offer to buy or sell or to persuade someone else to buy or sell or to offer to buy or sell the Company's other shares or securities (if any) whether directly or indirectly in a manner that could negatively affect the Company directly or otherwise and whether or not such an action is executed for one's interest or for someone else's or to disclose such fact for someone else to undertake these foregoing actions whether or not the directors, executives, employees and workers stand to benefit from it.
5. Directors, executives, employees and workers of the Company or former directors, executives, employees and workers who have already resigned from the Company are prohibited to disclose its internal information or trade secrets as well as confidential information of the Company's suppliers that became known to them during their performance to the third party (for a period of one year after leaving the Company in case of resignation) although such disclosure won't pose any negative effect to the Company and its suppliers.
6. Directors, executives, employees and workers of the Company or former directors, executives, employees and workers shall have a duty to keep the Company's secret and/or internal information as well as a duty to use such internal information for the benefit of the Company's business only. Directors, executives, employees and workers of the Company are prohibited to use the Company's secret and/or internal information for the benefit of other companies in which they are shareholders, directors, executives, employees and workers.
7. Directors, executives, employees and workers of the Company are obliged to comply with the guidelines on the use of internal information under the Securities and Exchange Act and the Act on Public Limited Company as well as other regulations.

นโยบายป้องกันความขัดแย้งทางผลประโยชน์

คณะกรรมการบริษัทกำหนดนโยบายเกี่ยวกับการป้องกันความขัดแย้งทางผลประโยชน์บนหลักการที่ว่า การตัดสินใจใดๆ ในการดำเนินกิจกรรมทางธุรกิจจะต้องทำเพื่อผลประโยชน์สูงสุดของบริษัทเท่านั้น และควรหลีกเลี่ยงการกระทำที่ก่อให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์ โดยกำหนดให้ผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องหรือมีส่วนได้เสียกับรายการที่พิจารณา ต้องแจ้งให้บริษัททราบถึงความสัมพันธ์หรือการมีส่วนได้เสียของตนในรายการดังกล่าว และต้องไม่เข้าร่วมการพิจารณาตัดสินใจ รวมถึงไม่มีอำนาจอนุมัติในธุรกรรมนั้นๆ

นอกจากนั้น กรรมการและผู้บริหารจะต้องนำเสนอวาระการประชุมใดๆ ที่คาดว่าจะเป็นการประชุมที่อาจก่อให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์ระหว่างบริษัทกับผู้ถือหุ้นใหญ่รายใดๆ ให้กับคณะกรรมการตรวจสอบพิจารณา ก่อน หากคณะกรรมการตรวจสอบพิจารณาว่ารายการดังกล่าวเข้าข่ายดังต่อไปนี้ คือ 1) รายการที่เกี่ยวข้องกัน คณะกรรมการตรวจสอบจะต้องเสนอให้คณะกรรมการบริษัทดำเนินการตามประกาศของคณะกรรมการตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยเรื่องการเปิดเผยข้อมูลและการปฏิบัติการของบริษัทจดทะเบียนในรายการที่เกี่ยวข้องกัน พ.ศ. 2546 หรือ 2) หากรายการเข้าข่ายความขัดแย้งทางผลประโยชน์ คณะกรรมการตรวจสอบจะได้แจ้งให้คณะกรรมการบริษัททราบถึงประเด็นของความขัดแย้งทางผลประโยชน์ที่อาจเกิดขึ้นและแจ้งคณะกรรมการบริษัทได้ทราบถึงรายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ เพื่อที่จะให้คณะกรรมการบริษัทและกรรมการท่านดังกล่าวปฏิบัติตาม มาตรา 80 ของพระราชบัญญัติบริษัทมหาชนจำกัดอย่างเคร่งครัด

อีกทั้งหากผู้บริหารหรือกรรมการบริษัทเห็นวาระการใดรายการหนึ่งเป็นรายการที่เข้าข่ายรายการที่เกี่ยวข้องหรือรายการที่มีความขัดแย้งทางผลประโยชน์อย่างชัดเจนและเจตนาจะปฏิบัติตามประกาศของคณะกรรมการตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยเรื่องการเปิดเผยข้อมูลและการปฏิบัติการของบริษัทจดทะเบียนในรายการที่เกี่ยวข้องกัน พ.ศ. 2546 และ/หรือ มาตรา 80 ของพระราชบัญญัติบริษัทมหาชนจำกัด ว่าด้วยการงดออกเสียงของกรรมการที่มีส่วนได้เสียทั้งทางตรงหรือทางอ้อม

ผู้บริหารหรือกรรมการอาจเสนอวาระดังกล่าวเข้าที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทโดยตรงได้โดยไม่ต้องขอความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบก่อนได้

นโยบายนักลงทุนสัมพันธ์

บริษัทจัดให้มีเจ้าหน้าที่ฝ่ายนักลงทุนสัมพันธ์ (Investor Relations) เพื่อทำหน้าที่ติดต่อสื่อสารกับนักลงทุนหรือผู้ถือหุ้น รวมถึงนักลงทุนสถาบันและผู้ถือหุ้นรายย่อย โดยบริษัทจะจัดให้มีการประชุมเพื่อวิเคราะห์ผลการดำเนินงาน รวมทั้งเผยแพร่ข้อมูลขององค์กร ทั้งข้อมูลทางการเงินและข้อมูลทั่วไปให้แก่ผู้ถือหุ้น นักวิเคราะห์หลักทรัพย์ บริษัทจัดอันดับความน่าเชื่อถือ และหน่วยงานรัฐที่เกี่ยวข้อง ผ่านทางช่องทางต่างๆ ได้แก่ การรายงานต่อตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย และสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์

นอกจากนี้ บริษัทยังให้ความสำคัญในการเปิดเผยข้อมูลอย่างสม่ำเสมอ ทั้งภาษาไทยและภาษาอังกฤษ เพื่อให้ผู้ถือหุ้นได้รับข่าวสารเป็นประจำ โดยผ่านช่องทางเว็บไซต์ของบริษัท อาทิ วิสัยทัศน์ พันธกิจ งบการเงิน ข่าวประชาสัมพันธ์ รายงานประจำปี โครงสร้างบริษัท และผู้บริหาร โครงสร้างการถือหุ้นและผู้ถือหุ้นรายใหญ่ และผู้ถือหุ้นหรือนักลงทุนยังสามารถติดต่อเพื่อขอรับทราบข้อมูลข่าวสารได้ที่



จดหมาย	:	ฝ่ายนักลงทุนสัมพันธ์
	:	บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน)
	:	เลขที่ 3 อาคารสำนักงาน ชั้น 17 ถนนสาทรใต้
	:	แขวงยานนาวา เขตสาทร กรุงเทพฯ 10120
เว็บไซต์นักลงทุนสัมพันธ์	:	www.nokair.com/investor_relations
โทรศัพท์	:	02 627 2000 ต่อ ฝ่ายนักลงทุนสัมพันธ์
โทรสาร	:	02 285 6944

Policy for Prevention of Conflict of Interest

The Board has formulated a policy for prevention of conflict of interest on the principle that any business decision is to be executed on the basis of the best interest of the Company only and any action that could lead to a conflict of interest shall be avoided at all costs where those relating to the matter or having an interest in the matter under the review must notify the Company of his relationship or interest in the transaction and will not be involved in a decision-making process, nor shall they be authorized to approve the transaction.

In addition, directors and executives are to submit a meeting agenda expected to cause a conflict of interest between the Company and any major shareholder to the Audit Committee in advance. If the Audit Committee finds the transaction as either of the following: (1) a connected transaction - the Audit Committee is to request the Board to comply with the Notification of the SET Re: Disclosure of Information and action of listed companies relating to connected transactions, B.E. 2546 (2003); or (2) a conflict of interest - the Audit Committee is to inform the Board of Directors issues of possible conflict of interest and the director's name who could have a conflict of interest for the Board and the director to strictly comply with Section 80 of the Public Limited Company Act.

In addition, if an executive or a company director is of the view that a transaction is clearly qualified as either a connected transaction or a transaction with a conflict of interest and he intends to comply with the Notification of the SET Re: Disclosure of information and action of listed companies relating to connected transactions, B.E. 2546 (2003) and/or Section 80 of the Public Limited Company Act Re: Abstention of directors with direct or indirect interest, he/she may submit the agenda directly to the Board of Directors without first seeking the Audit Committee's opinion.

Investor Relations (IR) Policy

Nok Air has appointed the Investor Relations employees to communicate with investors, shareholders, institutional investors and minor shareholders. The Company will organize a regular analyst's meeting to analyze operation results and will release corporate information both financial and general to shareholders, securities analysts, credit rating agencies and other public bodies through various channels which include reporting to the SET and the SEC as well as its website.

In addition, Nok Air has placed a priority to a regular disclosure or its information in Thai and English to ensure that shareholders constantly receive the information through its website. Information on the website, be it Nok Air's vision, mission, financial statements, PR news, annual report, organization structure and executives, shareholding ratio and major shareholders, is constantly updated. Investors can also obtain more information and news at



By post	:	Investor's Relations Nok Air Public Company Limited 3 Rajanakarn Building, 17 th , South Sathorn Road, Yannawa, Sathorn, Bangkok 10120
IR website	:	www.nokair.com/investor_relations
Tel.	:	02 627 2000 ext Investor Relations Division
Fax.	:	02 285 6944

นโยบายการเข้าทำรายการระหว่างกันของบริษัท

บริษัทจะปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ และข้อบังคับประกาศคำสั่งหรือข้อกำหนดของคณะกรรมการกำกับตลาดทุนและตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยที่เกี่ยวข้องกับการเข้าทำรายการระหว่างกัน ทั้งนี้ ผู้บริหาร หรือผู้ที่มีส่วนได้ส่วนเสียจะไม่สามารถเข้ามามีส่วนร่วมในการอนุมัติรายการระหว่างกัน ดังกล่าวได้

ในกรณีที่กฎหมายกำหนดให้ต้องได้รับอนุมัติจากที่ประชุมคณะกรรมการบริษัท บริษัทจะจัดให้มีคณะกรรมการตรวจสอบเข้าร่วมประชุมเพื่อพิจารณาและให้ความเห็นเกี่ยวกับความจำเป็นในการทำรายการและความสมเหตุสมผลของรายการนั้นๆ ทั้งนี้ การทำรายการที่เป็นข้อตกลงทางการค้าที่มีเงื่อนไขการค้าโดยทั่วไป และการทำรายการที่เป็นข้อตกลงทางการค้าที่ไม่เป็นเงื่อนไขการค้าโดยทั่วไป ให้มีหลักการดังนี้

การทำรายการที่เป็นข้อตกลงทางการค้าที่มีเงื่อนไขการค้าโดยทั่วไป

การทำรายการระหว่างกันที่เป็นข้อตกลงทางการค้าที่มีเงื่อนไขการค้าโดยทั่วไป ระหว่างบริษัทและบริษัทย่อย กับกรรมการ ผู้บริหาร หรือบุคคลที่มีความเกี่ยวข้อง ได้รับอนุมัติเป็นหลักเกณฑ์จากคณะกรรมการบริษัท ให้ฝ่ายจัดการสามารถอนุมัติการทำธุรกรรมดังกล่าวได้ หากการรายการดังกล่าวมีข้อตกลงทางการค้าในลักษณะเดียวกับที่วิญญูชนจะพึงกระทำกับคู่สัญญาทั่วไปในสถานการณ์เดียวกัน ด้วยอำนาจต่อรองทางการค้าที่ปราศจากอิทธิพลในการที่ตนมีสถานะเป็นกรรมการ ผู้บริหาร หรือบุคคลที่มีความเกี่ยวข้อง

ทั้งนี้ บริษัทจะจัดทำรายงานสรุปการทำธุรกรรมที่มีขนาดเกินกว่า 15 ล้านบาท เพื่อรายงานในการประชุมคณะกรรมการตรวจสอบและการประชุมคณะกรรมการในทุกไตรมาส

การทำรายการที่เป็นข้อตกลงทางการค้าที่ไม่เป็นเงื่อนไขการค้าโดยทั่วไป

การทำรายการที่เป็นข้อตกลงทางการค้าที่ไม่เป็นเงื่อนไขการค้าโดยทั่วไป จะต้องถูกพิจารณาและให้ความเห็นโดยคณะกรรมการตรวจสอบก่อนนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัทและ/หรือที่ประชุมผู้ถือหุ้นเพื่อพิจารณาอนุมัติต่อไป ทั้งนี้ ให้ปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ และข้อบังคับ ประกาศ คำสั่ง หรือข้อกำหนดของคณะกรรมการกำกับตลาดทุนและตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย รวมถึงการปฏิบัติตามข้อกำหนดเกี่ยวกับการเปิดเผยข้อมูลการทำรายการที่เกี่ยวข้องกัน

ในกรณีที่คณะกรรมการตรวจสอบไม่มีความชำนาญในการพิจารณารายการระหว่างกันที่อาจจะเกิดขึ้น บริษัทจะแต่งตั้งผู้เชี่ยวชาญอิสระ หรือผู้สอบบัญชีของบริษัทเป็นผู้ให้ความเห็นเกี่ยวกับรายการระหว่างกันดังกล่าวเพื่อนำไปใช้ประกอบการตัดสินใจของคณะกรรมการตรวจสอบ และ/หรือ คณะกรรมการบริษัท และ/หรือ ผู้ถือหุ้นตามแต่กรณี เพื่อให้มั่นใจว่าการเข้าทำรายการดังกล่าวมีความจำเป็นและมีความสมเหตุสมผลโดยคำนึงถึงผลประโยชน์ของบริษัท ทั้งนี้ บริษัทจะเปิดเผยรายการระหว่างกันไว้ในแบบแสดงรายการข้อมูลประจำปี และหมายเหตุประกอบงบการเงินที่ได้รับการตรวจสอบจากผู้สอบบัญชีของบริษัท

นโยบายการเข้าทำรายการระหว่างกันของบริษัทในอนาคต

รายการระหว่างกันที่อาจเกิดขึ้นในอนาคตนั้น คณะกรรมการบริษัทต้องปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ และข้อบังคับ ประกาศ คำสั่ง หรือข้อกำหนดคณะกรรมการกำกับตลาดทุนและตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย รวมถึง การปฏิบัติตามข้อกำหนดเกี่ยวกับการเปิดเผยข้อมูลการทำรายการเกี่ยวข้องกันของบริษัท หรือบริษัทย่อยตามมาตรฐานการบัญชีที่กำหนดโดยสมาคมนักบัญชีและผู้สอบบัญชีรับอนุญาตแห่งประเทศไทย

ในกรณีที่เป็นการรายการระหว่างกันที่เกิดขึ้นจากการดำเนินธุรกิจที่เป็นปกติของบริษัท และเป็นรายการที่เกิดขึ้นต่อเนื่องไปในอนาคต บริษัทได้กำหนดหลักเกณฑ์ และแนวทางในการดำเนินการดังกล่าวให้มีลักษณะที่เป็นข้อตกลงทางการค้าที่มีเงื่อนไขการค้าโดยทั่วไป โดยอ้างอิงกับราคา และเงื่อนไขที่เหมาะสมและยุติธรรม สมเหตุสมผล สามารถตรวจสอบได้ และเสนอให้คณะกรรมการตรวจสอบพิจารณารับรองหลักเกณฑ์ และแนวทางในการดำเนินการดังกล่าว

กรณีที่เป็นการเข้าทำรายการระหว่างกันในอนาคต บริษัทจะจัดให้คณะกรรมการตรวจสอบให้ความเห็นเกี่ยวกับความเหมาะสมของรายการดังกล่าว ในกรณีที่คณะกรรมการตรวจสอบไม่มีความชำนาญในการพิจารณารายการระหว่างกันที่เกิดขึ้น บริษัทจะจัดให้มีบุคคลที่มีความรู้ ความชำนาญพิเศษ เช่น ผู้สอบบัญชีหรือผู้ประเมินราคาทรัพย์สินที่มีความเป็นอิสระเป็นผู้ให้ความเห็นเกี่ยวกับรายการระหว่างกัน โดยความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบหรือบุคคลที่มีความรู้ความชำนาญพิเศษ จะถูกนำไปใช้ประกอบการตัดสินใจของคณะกรรมการบริษัทหรือ ผู้ถือหุ้น แล้วแต่กรณี เพื่อให้มีความมั่นใจว่าการเข้าทำรายการดังกล่าวจะไม่เป็นการโยกย้าย หรือถ่ายเทผลประโยชน์ระหว่างบริษัทหรือผู้ถือหุ้นของบริษัทแต่เป็นการทำรายการที่บริษัทได้คำนึงถึงประโยชน์สูงสุดของผู้ถือหุ้นทุกราย

Connected Transaction Policy

Nok Air will comply with the laws on securities and exchange and regulations, announcements, orders or requirements of the Capital Market Supervisory Board and the SET relating to connected transactions. Executives or stakeholders may not be involved in approving connected transactions.

If the law requires an approval from the Board of Directors' meeting, the Company will have the Audit Committee attend the meeting to consider the matter and to provide an opinion as to the necessity and rationality of such transaction. When executing a transaction which is a trade agreement with or without a general trade condition, one needs to do it on the basis of the following principles:

Transaction being a Trade Agreement with a Business Condition in General

For a connected transaction which is a trade agreement that contains a general condition between the Company and its subsidiary vs. a director, an executive or a person with relevance already approved in principle by the Board, the management may approve such transaction if it contains an agreement in the same manner a person will do to contractual parties in general under the same circumstance with a bargaining power that is influence-free from the fact that its status is the Company's director, executive or a person with relevance.

The Company will report transactions exceeding Baht 15 million in value to the Audit Committee and the Board of Directors on a quarterly basis.

Transaction being a Trade Agreement without a Business Condition in General

For any transaction that is a trade agreement but without a business condition in general, the transaction has to be reviewed first by the Audit Committee before it could be submitted to the Board of Directors and/or the Shareholders' Meeting for further approval. This however has to be in compliance with the laws on securities and exchange as well as regulations, notifications, orders or requirements of the Capital Market Supervisory Board and the SET and compliance with the requirements for disclosure of connected transactions.

If the Audit Committee has no expertise to review the connected transaction that may take place, the Company may appoint an independent expert or its auditor to express an opinion regarding the connected transaction to support a decision of the Audit Committee and/or the Board and/or shareholders, as the case may be, to ensure that the transaction is necessary and reasonable by taking into consideration the Company's interest. Nok Air will disclose connected transactions in the Annual Report Form and notes to financial statements already audited by the Company's auditor.

Future Connected Transaction Policy

The Board of Directors has to ensure that future connected transaction must comply with the securities and exchange laws, regulations, notifications, orders or requirements of the Capital Market Supervisory Board and the SET as well as the regulation on disclosure of connected transaction of company and subsidiaries according to the accounting standard set by the Federation of Accounting Professions.

In case of a transaction being a normal business practice and continuing in the future, the Company has set criteria and framework to make it a trade agreement with business condition in general. The transaction shall be based on the price and conditions that are appropriate, fair, reasonable and transparent. The criteria have been presented to the Audit Committee for review and agreement.

In case of a future connected transaction, the Company requires the Audit Committee to provide opinion on the appropriateness of the transaction. In case the Audit Committee does not have expertise in considering the connected transaction, the Company shall appoint a person with special expertise, such as the auditor or independent property appraiser to provide opinion on the connected transaction. The opinions provided by the Audit Committee or the specialists shall be used in the matter consideration by the Board of Directors or shareholders depending on the nature of the case to ensure that the transaction is not involved with transfer of the interest by the Company or shareholders. The transaction must bring the best benefits to the shareholders.

คำตอบแทนของผู้สอบบัญชี

ค่าตอบแทนผู้สอบบัญชีของบริษัท (Audit fee) ประจำปี 2558 เป็นจำนวนเงินรวม 1,900,000 บาท โดยไม่มีค่าบริการอื่น

กองทุนสำรองเลี้ยงชีพ

บริษัทได้จัดตั้งกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ เมื่อวันที่ 13 กรกฎาคม 2554 กับ บริษัทหลักทรัพย์จัดการกองทุน ไทยพาณิชย์ จำกัด โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อส่งเสริมการออมของพนักงานในระยะยาว สร้างหลักประกันให้กับพนักงานและครอบครัว ในกรณีที่ออกจากการงาน เกษียณอายุ หรือเสียชีวิต นอกจากนี้ กองทุนสำรองเลี้ยงชีพ ยังเป็นแรงจูงใจ ทำให้พนักงานทำงานกับบริษัทเป็นระยะเวลานาน ก่อให้เกิดความสัมพันธ์ที่ดีระหว่างนายจ้างและลูกจ้าง ซึ่งช่วยให้ประสิทธิภาพในการทำงานดีขึ้น โดยในปี 2558 บริษัทได้จ่ายเงินสมทบเข้ากองทุนสำรองเลี้ยงชีพ จำนวน 27,156,013 บาท

นโยบายการพัฒนาบุคลากร

บุคลากรถือเป็นปัจจัยสำคัญในการผลักดันให้บริษัทเติบโตอย่างยั่งยืน บริษัทได้ตระหนักถึงความสำคัญในการดูแล พัฒนา และรักษาทรัพยากรบุคคลอย่างต่อเนื่อง เพื่อเสริมสร้างศักยภาพของพนักงานและเสริมสร้างวัฒนธรรมองค์กร สำหรับพนักงานทั่วไปบริษัทจัดให้มีการพัฒนาและฝึกอบรมเป็นประจำทุกปี อีกทั้งมีแผนการฝึกอบรมพัฒนาเพื่อเพิ่มความรู้ความสามารถแก่บุคลากรอย่างสม่ำเสมอ รวมทั้งโครงการ Eagle Leadership Program (ELP) เพื่อสรรหาบุคลากรที่มีศักยภาพ มีความรู้ความสามารถ และประสบการณ์เข้ามาดำเนินธุรกิจสืบทอดจากผู้บริหารระดับสูง

สำหรับบุคลากรที่มีชำนาญเฉพาะด้าน เช่น นักบิน พนักงานภาคพื้น และวิศวกร บริษัทกำหนดให้มีการอบรมอย่างสม่ำเสมอเพื่อเสริมสร้างความรู้และความชำนาญเฉพาะด้านในการปฏิบัติงานตามกฎหมายข้อบังคับและระเบียบทางการบิน รวมทั้ง จัดหลักสูตรพัฒนาภาวะผู้นำ ด้านการบริหารจัดการ และ Soft skills อื่นๆ เพื่อให้บุคลากรตำแหน่งชำนาญเฉพาะด้าน ได้พัฒนาความรู้ ทักษะ ทักษะ และพฤติกรรมควบคู่ไปกับด้านความชำนาญเฉพาะด้าน โดยออกแบบให้สอดคล้องกับความต้องการของบริษัทฯ และมีความเป็นมืออาชีพในการทำงาน สามารถแข่งขันได้อย่างยั่งยืน

นักบิน

แนวทางการสรรหาบุคลากรการบินซึ่งประกอบไปด้วย ครูการบิน และนักบิน มีดังนี้

1. ผู้ควบคุมอากาศยาน (Captain) บริษัทมีนโยบายว่าจ้างบุคลากรที่มีประสบการณ์ทางการบินสูง มีคุณสมบัติต่างๆ ครบถ้วนตามที่กรมการบินพลเรือนกำหนด รวมทั้ง การสรรหานักบินผู้ช่วยที่มีประสบการณ์ คุณสมบัติครบถ้วน และผ่านการตรวจสอบตามมาตรฐานสากล มาฝึกอบรมเพื่อเลื่อนฐานะขึ้นเป็นผู้ควบคุมอากาศยานต่อไป
2. นักบินผู้ช่วย (Co-Pilot) บริษัทมีการคัดเลือกนักบินผู้ช่วยตามวาระ ตามความต้องการบุคลากรการบินของบริษัท โดยพิจารณาตามความเหมาะสมกับจำนวนเครื่องบินที่เพิ่มขึ้น โดยผู้ที่ได้รับสิทธิในการเข้าสอบเพื่อเป็นนักบินของบริษัทจะต้องจบปริญญาตรีขึ้นไปในสาขาที่เหมาะสมกับการเป็นนักบิน และต้องจบหลักสูตรการบินจากสถาบันการบินทั้งในและต่างประเทศ ที่กรมการบินพลเรือนรับรองตลอดจนต้องมีใบอนุญาตขับเครื่องบิน (Commercial Pilot License) และมีเอกสารรับรองการตรวจสอบสุขภาพสำหรับผู้ทำงานในอากาศ
3. นักบินที่ได้รับการคัดเลือกแล้ว จะต้องเข้ารับการฝึกอบรมตามหลักสูตรที่กรมการบินพลเรือนกำหนดดังนี้
 - หลักสูตรทั่วไปสำหรับนักบินพาณิชย์
 - หลักสูตรเฉพาะแบบเครื่องบินที่จะต้องทำการบิน
 - หลักสูตรในการบริหารจัดการระหว่างผู้ที่ปฏิบัติการบิน และผู้ที่สนับสนุนการบิน (Crew Resource Management หรือ CRM)

เมื่อผ่านหลักสูตรทางด้านภาคพื้นแล้ว นักบินเหล่านี้จะต้องเข้ารับการฝึกอบรมในส่วนของภาคอากาศต่อไป ซึ่งประกอบด้วยการบินกับเครื่องบินจำลอง (Simulator) การฝึกบินกับเครื่องบินจริง โดยทั้งหมดนี้จะมีครูการบินเป็นผู้รับผิดชอบ และดำเนินการตามระเบียบปฏิบัติของบริษัทผู้สร้างเครื่องบิน โดยกรมการบินพลเรือนจะเป็นผู้ตรวจสอบในทุกขั้นตอน

นักบินของบริษัทต้องเป็นผู้ที่พร้อมรับการตรวจสอบตลอดเวลาทั้งจากหน่วยงานด้านมาตรฐานการบินของบริษัท จากเจ้าหน้าที่ของกรมการบินพลเรือน นอกเหนือไปจากการทดสอบความสามารถด้านการบินที่ต้องมีการตรวจสอบทุกๆ 6 เดือน หากไม่ผ่านในขั้นตอนใดขั้นตอนหนึ่ง นักบินผู้นั้นจะไม่ได้รับอนุญาตให้ทำการบิน และต้องกลับไปเข้ากระบวนการการเรียนการฝึกตามที่บริษัทกำหนดจนผ่านแล้ว จึงได้รับอนุญาตให้ทำการบินเช่นเดิมได้

Auditor's Fee

Audit fee for 2015 was 1,900,000 baht, There is no other service.

Provident Fund

Nok Air set up the provident fund on July 31, 2011 with SCB Asset Management Co., Ltd. (SCBAM) with an objective to promote employee's savings in the long run and to provide security to employees and their families upon resignation, retirement or death. The provident fund is also an incentive for workers to stay with the Company which will result in a good labor relations between the employer and its employees that could enhance work efficiency. In 2015, Nok Air paid 27,156,013 Baht to the provident fund.

Human Resource Development Policy

Human resource is a critical factor that allows Nok Air to grow in a sustainable manner. Realizing the importance of continued development, maintenance and care of its human resources to enhance their potential and to promote the airline's corporate culture, Nok Air organizes regular trainings on an annual basis. Regular trainings have been offered. The Eagle Leadership Program (ELP) was also initiated to recruit persons with high potential, capability and experience to be the successor of top management.

For specialized personnel such as pilot, ground staff and engineer, Nok Air has constantly organized training to sharpen their expertise and specialty according to the aviation industry's regulations and standard. Leadership and management courses as well as soft skills training are also offered to provide specialist with the opportunity to develop their knowledge, skills, attitudes and behavior in parallel with their specialty. These programs are customized to match corporate needs and enhance the airline's professionalism and long-term competitiveness.

Pilot

Nok Air's recruitment guideline for flight personnel who consists of certified flight instructor and pilot is as follows:

1. Captain: Nok Air has a policy to hire personnel with intensive flight experiences and possess all qualifications as required by the Department of Civil Aviation. For co-pilot, the airline recruits those with high experience, possess all the qualifications required and pass international standard tests. The new recruits will be trained further to be promoted to captain in the future.
2. Co-pilot: Nok Air organizes a co-pilot examination based on demands for its flight personnel where the consideration is based on the increasing number of aircraft. Qualified persons who are entitled to sit in an examination to be Nok Air's pilot has to be an undergraduate in a field appropriate to become a pilot, complete a flight training from domestic and overseas flight institutes certified by Department of Civil Aviation and possess a commercial pilot license and a health certificate for airborne personnel.
3. Selected pilots will be required to attend the training required by Department of Civil Aviation as follows:
 - General training for commercial pilots
 - Specific training based on the aircraft model to pilot
 - Crew resource management (CRM) training

Once passing the ground training courses, these pilots will have to attend the airborne training which includes simulator training and training with actual aircraft, all of which is responsible by certified flight instructors and carried out in accordance with the rules and regulations of aircraft manufacturers subject to the examination of Department of Civil Aviation in every step.

Nok Air's pilot is to be ready for any auditing at all times whether from the Company's aviation standard department or from Department of Civil Aviation aside from the test of aviation capability held every six month. If failing to pass the test at any step, the pilot won't be allowed to fly and will have to return to a review training as required by the airline until he/she passes the test before being airborne again.

นอกเหนือจากการเรียนการฝึกในด้านการบินแล้ว นักบินซึ่งถือว่าเป็นบุคลากรที่มีค่าของบริษัท จะได้รับการพัฒนาต่อไปในสาขาอื่นๆ ด้วย โดยมีโครงการเข้ารับการอบรมหลักสูตรต่างๆ ของบริษัทที่กำหนดโดยฝ่ายบุคคล เช่น หลักสูตรด้านบริหารจัดการด้านความเป็นผู้นำ และ Soft skills อื่นๆ เพื่อให้พนักงานของบริษัทเป็นนักบินอาชีพอย่างแท้จริง



พนักงานต้อนรับบนเครื่องบิน (ลูกเรือ)

พนักงานต้อนรับบนเครื่องบินที่ได้รับการคัดเลือกใหม่ทุกคนจำเป็นต้องผ่านการอบรมด้านการบริการลูกค้า ด้านความรู้ต่างๆ เกี่ยวกับเครื่องบิน และความปลอดภัยในกรณีเกิดเหตุฉุกเฉินต่างๆ ซึ่งการอบรมดังกล่าวจะจัดขึ้นโดยใช้สถานที่และอุปกรณ์ของการบินไทย เนื่องจากบริษัทยังไม่มีนโยบายลงทุนสร้างศูนย์ฝึกอบรมลูกเรือ นอกจากนั้นบริษัทกำหนดให้พนักงานต้อนรับทุกคนของบริษัทต้องอบรมความรู้ดังกล่าวเป็นประจำทุกปี และทั้งนี้บริษัทมีนโยบายเสริมสร้างความรู้ความสามารถด้านอื่นๆ ให้กับพนักงานต้อนรับบนเครื่องบินของบริษัท โดยมุ่งเน้นให้ฝึกงานหรือทดลองงานกับแผนกอื่นของบริษัท เพื่อให้มีทักษะความรู้เพิ่มเติมและสามารถปฏิบัติงานอื่นได้หลังจากหมดอายุสัญญาการเป็นพนักงานต้อนรับบนเครื่องบินกับบริษัท

วิศวกร

บริษัทมีการคัดเลือกวิศวกรที่มีประสบการณ์ตรงทางด้านการซ่อมบำรุงเครื่องบินไม่น้อยกว่า 5 ปี และมีใบอนุญาตนายช่างภาคพื้นดินประเภท 2 จากกรมการบินพลเรือน วิศวกรจะต้องผ่านการฝึกอบรม 2 หลักสูตรหลัก ได้แก่ หลักสูตร Human Factor ซึ่งเกี่ยวข้องกับการจัดการความปลอดภัยทั่วไปและความเสี่ยงที่จะเกิดอุบัติเหตุในการทำงานจากตัวบุคคล และหลักสูตร Type License Course เป็นการอบรมสำหรับการซ่อมบำรุงเครื่องบินในแต่ละประเภทจึงสามารถทำการซ่อมบำรุงเครื่องบินประเภทนั้นได้ ทั้งนี้ วิศวกรการบินที่ถือใบอนุญาตการซ่อมบำรุงจำเป็นต้องมีการเข้าอบรมหลักสูตร Brush-Up เป็นประจำทุก 2 ปี วิศวกรจะไม่สามารถเซ็นใบสมควรเดินอากาศของอากาศยานนกอแอร์ได้จนกว่าจะได้รับการอนุมัติเป็นลายลักษณ์อักษรจากฝ่ายรักษามาตรฐานการซ่อมบำรุงอากาศยาน

ข้อพิพาทด้านแรงงาน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 บริษัทไม่มีข้อพิพาททางด้านแรงงาน

Aside from the flight training, pilot who is considered the Company's valuable resource, will also be trained in other fields such as leadership management and others which are the Company's own training courses as required by the Human Resources Department with a purpose to turn the Company's pilot into a real pro.



Crews

All newly-recruited crews will be required to attend the customer service training, training about aircraft information and safety procedures during emergency training, all of which are held at Thai Airways' premise using Thai's facilities since Nok Air has no policy to invest in its own crew training center. In addition, Nok Air requires all crews to attend this training annually. The Company also has a policy to enhance other types of knowledge for its air hostesses by having them interned or working with other departments within the firm to nurture additional skills and to be able to work in other fields when the contract with the Company as cabin crews expires.

Engineer

Nok Air selects maintenance engineers with no fewer than five years of direct experiences in aircraft maintenance who also possesses the ground engineer license, Class 2, from Department of Civil Aviation.

Nok Air's engineer is to complete two main training courses; namely, the Human Factor Training Course which is related to general safety management and accident risk from human factor; and the Type License Course which trains engineers to repair and maintain a particular type of aircraft for its airworthiness. Flight engineer possessing an aircraft maintenance license is to attend the brush-up course every two years. Engineer will not be able to sign Nok Air's airworthiness certificate unless otherwise approved in writing by the Aircraft Maintenance Standard Department.

Labor Dispute

As of December 31, 2015, Nok Air had no labor dispute.



ประวัติกรรมการบริษัทและผู้บริหาร Board of Directors and Executive Officer Profiles

1. นายสมไฉนิก เองตระกูล

ประธานกรรมการ และกรรมการอิสระ

วันที่เข้าดำรงตำแหน่ง : 15 มกราคม 2558

อายุ 72 ปี

คุณวุฒิทางการศึกษา / ประวัติการอบรม

- ปริญญารัฐประศาสนศาสตรดุษฎีบัณฑิตกิตติมศักดิ์ มหาวิทยาลัยศรีปทุม
- ปริญญาตรี นิติศาสตรบัณฑิต มหาวิทยาลัยศรีปทุม
- ปริญญาตรี เศรษฐศาสตรบัณฑิต UPSALA College New Jersey, USA
- สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
 1. หลักสูตร The Role of Chairman Program (RCP) รุ่นที่ 9/2549
 2. หลักสูตร Directors Accreditation Program (DAP) รุ่นที่ 98/2555
- หลักสูตรการป้องกันราชอาณาจักร วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร (วปอ.) รุ่นที่ 35

สัดส่วนการถือหุ้นในบริษัท (%)

- ไม่มี

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างกรรมการและผู้บริหาร

- ไม่มี

ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปีย้อนหลัง

- 2558 - ปัจจุบัน ประธานกรรมการ และกรรมการอิสระ บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน)
- 2551 - ปัจจุบัน ประธานกรรมการ บริษัท พลังงานบริสุทธิ์ จำกัด (มหาชน)
- 2551 - ปัจจุบัน ประธานกรรมการ บริษัท เวชธานี จำกัด (มหาชน)
- 2551 - ปัจจุบัน กรรมการ บริษัท สยามพิวรรธน์ จำกัด
- 2547 - ปัจจุบัน ประธานกรรมการ และกรรมการอิสระ บริษัท เมเจอร์ ซินีเพล็กซ์กรุ๊ป จำกัด (มหาชน)
- 2543 - ปัจจุบัน กรรมการ บริษัท สยามพิวรรธน์โฮลดิ้ง จำกัด
- 2538 - ปัจจุบัน ประธานกรรมการ บริษัท ทิพยประกันภัย จำกัด (มหาชน)

1. Mr. Somchainuk Engtrakul

Chairman of the Board and Independent Director

Appointed Date : 15 January 2015

Age 72 (Years)

Educational Background / Training

- Ph.D. (Honorary Degree) in Public Administration from Sripatum University
- Bachelor of Laws from Sripatum University
- B.A. (Economics) from UPSALA College New Jersey, USA
- Thai Institute of Directors Association (IOD)
 1. The Role of Chairman Program (RCP) Class 9/2006
 2. Directors Accreditation Program (DAP) Class 98/2012
- Certificate from National Defence College of Thailand (Class 35)

Share Holding (%)

- None

Family Relation Among Directors & Executives

- None

Last 5 years work experience

- 2015 - Present Chairman of the Board / Independent Director Nok Airlines Public Company Limited
- 2008 - Present Chairman of the Board Energy Absolute PCL
- 2008 - Present Chairman of the Board Vejthani PCL
- 2008 - Present Director, Siam Piwat Co., Ltd.
- 2004 - Present Chairman of the Board and Independent Director Major Cineplex Group PCL
- 2000 - Present Director, Siam Piwat Holding Co., Ltd.
- 1995 - Present Chairman of the Board Dhipaya Insurance PCL

2. นายนิพนธ์ ะกิมิ

กรรมการ และกรรมการบริหารความเสี่ยง

วันที่เข้าดำรงตำแหน่ง : 4 กุมภาพันธ์ 2557

อายุ 60 ปี

คุณวุฒิทางการศึกษา / ประวัติการอบรม

- มหาวิทยาลัยปารีส II สาธารณรัฐฝรั่งเศส
 1. D.S.U. Droit du Travail
 2. D.S.U. Sociologie du Droit
 3. D.E.A. Sociologie du Droit
- ปริญญาตรี นิติศาสตรบัณฑิต มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
- สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
 1. หลักสูตร Director Certification Program (DCP) / รุ่นที่ 143/2554
 2. หลักสูตร Audit Committee Program (ACP) / รุ่นที่ 36/2554
 3. หลักสูตร Monitoring the Internal Audit Function / (MIA) รุ่นที่ 13/2555
 4. หลักสูตร Monitoring the Quality of Financial Reporting / (MFR) รุ่นที่ 17/2556
 5. หลักสูตร Monitoring the System of Internal Control and Risk Management / (MIR) รุ่นที่ 15/2556
 6. หลักสูตร Monitoring Fraud Risk Management / (MFA) รุ่นที่ 10/2556
- ประกาศนียบัตร Brevet d' Administration Publique จาก Ecole Nationale d' Administration (ENA) สาธารณรัฐฝรั่งเศส
- หลักสูตร Drafting of Texts and Administration จาก I.I.A.P. สาธารณรัฐฝรั่งเศส
- หลักสูตรการพัสดุ (Public Procurement) จาก I.I.A.P. สาธารณรัฐฝรั่งเศส
- หลักสูตร นักกฎหมายกฤษฎีกา รุ่นที่ 1 สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา
- หลักสูตรนักบริหารระดับสูง (ผู้นำที่มีวิสัยทัศน์ รุ่นที่ 43) สำนักงาน ก.พ.
- หลักสูตรป้องกันราชอาณาจักรภาครัฐร่วมเอกชน รุ่นที่ 20 วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร
- หลักสูตรผู้บริหารระดับสูงด้านวิทยาการพลังงาน รุ่นที่ 4 สถาบันวิทยาการพลังงาน

สัดส่วนการถือหุ้นในบริษัท (%)

- ไม่มี

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างกรรมการและผู้บริหาร

- ไม่มี

ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปีย้อนหลัง

- 2557 - ปัจจุบัน กรรมการ และกรรมการบริหารความเสี่ยง บริษัท สายการบินบีนกแอร์ จำกัด (มหาชน)
- 2555 - 2556 กรรมการ บริษัท ไทยแลนด์ พรวิเลจ คาร์ด จำกัด

2. Mr. Nipphon Hakimi

Director and Member of the Risk Management Committee

Appointed Date : 4 February 2014

Age 60 (Years)

Educational Background / Training

- D.S.U. (Labour Law), University of Paris II (pantheon-Assas University), France
- D.S.U. (Sociology Law), University of Paris II (pantheon-Assas University), France
- D.E.A. (Sociology Law), University of Paris II (pantheon-Assas University), France
- Bachelor of Laws, Thammasat University
- Thai Institute of Directors Association (IOD)
 1. Director Certification Program, (DCP) Class 143/2011
 2. Audit Committee Program, (ACP) Class 36/2011
 3. Monitoring the Internal Audit Function (MIA), Class 13/2012
 4. Monitoring the Quality of Financial Reporting (MFR), Class 17/2013
 5. Monitoring the System of Internal Control and Risk Management (MIR), Class 15/2013
 6. Monitoring Fraud Risk Management (MFM), Class 10/2013
- Brevet d' Administration Publique, Ecole Nationale d' Administration (ENA), France Republic
- Drafting of Texts and Administrative Program, I.I.A.P., France Republic
- Public Procurement Program, I.I.A.P., France Republic
- Legal Counsel Program class 1. Office of the Juridical Council
- The Civil Service Executive Program: Visionary Leadership class 43, Office of the Civil Service Commission
- The Joint State - Private Sector Course (JSP) Class 20, National Defence College
- The Executive Program in Energy Literacy for a Sustainable Future Class 4, Thailand Energy Academy

Share Holding (%)

- None

Family Relation Among Directors & Executives

- None

Last 5 years work experience

- 2014 - Present Director and Member of the Risk Management Committee
Nok Airlines Public Company Limited
- 2012 - 2013 Director
Thailand Privilege Card Company Limited

3. นายสมศักดิ์ โชติรัตนศิริ

กรรมการ และกรรมการกำกับดูแลกิจการที่ดี

วันที่เข้าดำรงตำแหน่ง : 9 เมษายน 2557

อายุ 59 ปี

คุณวุฒิทางการศึกษา / ประวัติการอบรม

- ปริญญาโท พัฒนบริหารศาสตรมหาบัณฑิต (รัฐประศาสนศาสตร์) สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์
- ปริญญาตรี ศิลปศาสตรบัณฑิต (รัฐศาสตร์) มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์
- สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
 1. หลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่นที่ 113/2552
 2. หลักสูตร Audit Committee Program (ACP) รุ่นที่ 33/2553
- หลักสูตรการป้องกันราชอาณาจักร (วปอ.) รุ่นที่ 49 วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร
- หลักสูตรผู้บริหารกระบวนการยุติธรรมระดับสูง (บยส.) รุ่นที่ 14 สถาบันพัฒนาข้าราชการฝ่ายตุลาการศาลยุติธรรม
- หลักสูตรนักบริหารระดับสูงด้านการพัฒนาธุรกิจอุตสาหกรรมและการลงทุน (วธอ.) รุ่นที่ 1 สถาบันวิทยาการธุรกิจและอุตสาหกรรม (IBID)

สัดส่วนการถือหุ้นในบริษัท (%)

- ไม่มี

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างกรรมการและผู้บริหาร

- ไม่มี

ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปีย้อนหลัง

- 2557 - ปัจจุบัน กรรมการ และกรรมการกำกับดูแลกิจการที่ดี บริษัท สายการบินบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน)
- 2556 - ปัจจุบัน ผู้อำนวยการ สำนักงานงบประมาณ
- 2553 - 2556 รองผู้อำนวยการ สำนักงานงบประมาณ
- 2552 - 2553 ที่ปรึกษา สำนักงานงบประมาณ

3. Mr. Somsak Chotrattanasiri

Director and Member of the Corporate Governance Committee

Appointed Date : 9 April 2014

Age 59 (Years)

Educational Background / Training

- Master of Public Administration, National Institute of Development Administration (NIDA)
- Bachelor of Arts, Political Sciences, Kasetsart University
- Thai Institute of Directors Association (IOD)
 1. Director Certificate Program (DCP), Class 113
 2. Audit Committee Program (ACP), Class 33
- National Defence Program Class 49, National Defence College (NDC)
- The Programme for Senior Executive on Criminal Justice Administration (Class 14) National Academy of Criminal Justice. Office of the Judiciary
- Executive Management with Business Development and Investment Course (Class 1) Institute of Business and Industrial Development (IBID)

Share Holding (%)

- None

Family Relation Among Directors & Executives

- None

Last 5 years work experience

- 2014 - Present Director and Member of the Corporate Governance Committee
Nok Airlines Public Company Limited
- 2013 - Present Budget Director, Bureau of the Budget
- 2010 - 2013 Deputy Director, Bureau of the Budget
- 2009 - 2010 Senior Advisor, Bureau of the Budget

4. เรืออากาศเอกมนตรี จำเริญ กรรมการ และกรรมการบริหารความเสี่ยง

วันที่เข้าดำรงตำแหน่ง : 12 กันยายน 2557

อายุ 59 ปี

คุณวุฒิทางการศึกษา / ประวัติการอบรม

- บริหารธุรกิจดุษฎีบัณฑิตกิตติมศักดิ์ สาขาการจัดการ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลตะวันออก
- ปริญญาตรี วิทยาศาสตร์บัณฑิต สาขาวิศวกรรมเครื่องกล โรงเรียนนายเรืออากาศ
- สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
 1. หลักสูตร Anti-Corruption for Executive Program (ACEP) รุ่นที่ 4/2555
 2. หลักสูตร Directors Certification Program (DCP) รุ่นที่ 216/2559
- หลักสูตรการกำกับดูแลกิจการสำหรับกรรมการและผู้บริหารระดับสูงของรัฐวิสาหกิจและองค์กรมหาชน สถาบันพัฒนากรรมการและผู้บริหารระดับสูงภาครัฐ (PDI) รุ่น 9/2555
- หลักสูตร Leadership Succession Program (LSP) รุ่น 1/2556 มูลนิธิสถาบันวิจัยและพัฒนาองค์กรภาครัฐ (IRDP)
- หลักสูตร Business Leader Development Program ปี 2557, University of Oxford UK

สัดส่วนการถือหุ้นในบริษัท (%)

- ไม่มี

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างกรรมการและผู้บริหาร

- ไม่มี

ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปีย้อนหลัง

- 2557 - ปัจจุบัน กรรมการ และกรรมการบริหารความเสี่ยง บริษัท สายการบินบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน)
- 2557 - ปัจจุบัน กรรมการ บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด
- 2557 - ปัจจุบัน รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ สายกลยุทธ์องค์กรและพัฒนาอย่างยั่งยืน บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
- 2553 - ปัจจุบัน กรรมการ บริษัท เชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)
- 2552 - 2557 รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายช่าง บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
- 2552 - 2557 กรรมการ บริษัท ดอนเมือง อินเตอร์เนชั่นแนล แอร์พอร์ต โฮเทล จำกัด
- 2550 - 2552 กรรมการ บริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด

4. Flt. Lt. Montree Jumrieng Director and Member of the Risk Management Committee

Appointed Date : 12 September 2014

Age 59 (Years)

Educational Background / Training

- Honorary Degree, Management, Rajamangala University of Technology Thanyaburi
- Bachelor of Science, Mechanical Engineering, Royal Thai Air Force Academy
- Thai Institute of Directors Association (IOD)
 1. Anti-Corruption for Executive Program (ACEP), Class 4/2012
 2. Director Certification Program (DCP), Class 216/2016,
- Corporate Governance for Directors and Senior Executives of State Enterprises and Public Organization Course 9/2012, Public Director Certification Program (PDI) 9/2012, King Prajadhipok's Institute
- Leadership Succession Program (LSP) 1/2013, Institute of Research and Development for Public Enterprises (IRDP)
- Business Leader Development Program 2014, University of Oxford, UK

Share Holding (%)

- None

Family Relation Among Directors & Executives

- None

Last 5 years work experience

- 2014 - Present Director and Member of the Risk Management Committee
Nok Airlines Public Company Limited
- 2014 - Present Director, Thai Smile Airways Co., Ltd.
- 2014 - Present Executive Vice President, Corporate Strategy and Sustainable Development
Thai Airways International PCL.
- 2010 - Present Director, Bangkok Aviation Fuel Service PCL.
- 2009 - 2014 Executive Vice President, Technical Department
Thai Airways International PCL.
- 2009 - 2014 Director, Don Muang International Airport Hotel Co., Ltd.
- 2007 - 2009 Director, Suvarnabhumi Airport hotel Co., Ltd.

5. นายารัมพร โชติกเสถียร

กรรมการ และประธานกรรมการกำกับดูแลกิจการที่ดี

วันที่เข้าดำรงตำแหน่ง : 9 เมษายน 2558

อายุ 59 ปี

คุณวุฒิทางการศึกษา / ประวัติการอบรม

- ปริญญาโท บริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยฮาร์วาร์ด, สหรัฐอเมริกา
- ปริญญาตรี สาขา Electrical Engineering and Computer Science, มหาวิทยาลัย Massachusetts Institute of Technology, สหรัฐอเมริกา
- หลักสูตรการป้องกันราชอาณาจักรภาครัฐร่วมเอกชน (ปรอ.) ปี 2547 วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร
- หลักสูตรผู้บริหารระดับสูง สถาบันวิทยาการตลาดทุน (หลักสูตร วตท.) รุ่นที่ 11
- หลักสูตรผู้บริหารระดับสูงด้านวิทยาการพลังงาน สถาบันวิทยาการพลังงาน (วพน.) รุ่นที่ 1/2555
- หลักสูตรประกาศนียบัตร Director Certification Program (DCP) รุ่น 185/2557 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)

สัดส่วนการถือหุ้นในบริษัท (%)

- ไม่มี

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างกรรมการและผู้บริหาร

- ไม่มี

ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปีย้อนหลัง

- 2558 - ปัจจุบัน กรรมการ และประธานกรรมการกำกับดูแลกิจการที่ดี บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน)
- 2557 - ปัจจุบัน กรรมการอิสระ และกรรมการตรวจสอบ บริษัท สิงห์ เอสเตท จำกัด (มหาชน)
- 2554 - ปัจจุบัน ประธานกรรมการบริหาร สำนักงานพัฒนาธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ (องค์การมหาชน)
- 2554 - 2557 คณะกรรมการนโยบายสถาบันการเงิน (กนส.) ธนาคารแห่งประเทศไทย
- 2553 - 2557 กรรมการและผู้จัดการ ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย
- 2553 - 2557 ประธานกรรมการ บริษัท ศูนย์รับฝากหลักทรัพย์ (ประเทศไทย) จำกัด
- 2553 - 2557 ประธานกรรมการ บริษัท สำนักหักบัญชี (ประเทศไทย) จำกัด
- 2553 - 2557 ประธานกรรมการ บริษัท เซ็ตเทรด ดอท คอม จำกัด
- 2553 - 2557 ประธานกรรมการ บริษัท แฟมมิลี่ โนฮาว จำกัด
- 2551 - 2553 Chief Information Officer รองผู้จัดการใหญ่ กลุ่มเทคโนโลยี ธนาคารไทยพาณิชย์ จำกัด (มหาชน)

5. Mr. Charamporn Jotikasthira

Director and Chairman of the Corporate Governance Committee

Appointed Date : 9 April 2015

59 (Years)

Educational Background / Training

- MBA, Harvard University, USA
- BS (Electrical Engineering and Computer Science), Massachusetts Institute of Technology, USA
- National Defence Course for the Joint State Private Sector, The National Defence College of Thailand, 2004
- Certificate, Executive Leadership Program, Capital Market Academy, Class 11
- Certificate, The Executive Program of Energy Literacy for a Sustainable Future, The World, Thailand Energy Academy, Class 1/2012
- Certificate, Director Certification Program (DCP), Class 185/2014, Thai Institute of Directors Association (IOD)

Share Holding (%)

- None

Family Relation Among Directors & Executives

- None

Last 5 years work experience

- 2015 - Present Director and Chairman of the Corporate Governance Committee Nok Airlines Public Company Limited
- 2014 - Present Independent Director and Member of the Audit Committee, Singha Estate PCL
- 2011 - Present Chairman, Electronic Transactions Development Agency (Public Organization)
- 2011 - 2014 Committee, The Financial Institutions Policy Committee (FIPC) Bank of Thailand
- 2010 - 2014 President and CEO, The Stock Exchange of Thailand
- 2010 - 2014 Chairman, Thailand Securities Depository Co., Ltd.
- 2010 - 2014 Chairman, Thailand Clearing House Co., Ltd.
- 2010 - 2014 Chairman, SETTRADE.COM CO., Ltd.
- 2010 - 2014 Chairman, Family Know How Co., Ltd.
- 2008 - 2010 Chief Information Officer, Siam Commercial Bank PCL

6. นายโชคชัย ปัญญาวยกกรรมการ / ประธานกรรมการบริหารความเสี่ยง
และกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน

วันที่เข้าดำรงตำแหน่ง : 1 ตุลาคม 2557

อายุ 62 ปี

คุณวุฒิทางการศึกษา / ประวัติการอบรม

- ปริญญาโท (Civil Engineering) University of Detroit, USA
- ปริญญาตรี (Civil Engineering) University of Detroit, USA
- ปริญญาตรี (Architecture) Mapua Institute of Technology, Manila Philippines

สัดส่วนการถือหุ้นในบริษัท (%)

- ไม่มี

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างกรรมการและผู้บริหาร

- ไม่มี

ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปีย้อนหลัง

- 2553 - ปัจจุบัน กรรมการ / ประธานกรรมการบริหารความเสี่ยงและกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน บริษัท สายการบินบีนกแอร์ จำกัด (มหาชน)
- 2557 - ปัจจุบัน กรรมการ และประธานกรรมการ บริษัท สายการบินบีนกแอร์ จำกัด
- 2557 - ปัจจุบัน กรรมการ บริษัท นกมั่งคั่ง จำกัด
- 2557 - ปัจจุบัน กรรมการ บริษัท ครีวการบินภูเก็ต จำกัด
- 2556 - 2557 รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่อาวุโสสายการพาณิชย์และการบริการกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
- 2556 - 2557 ประธานกรรมการ บริษัท ครีวการบินภูเก็ต จำกัด
- 2556 - 2557 กรรมการ บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด
- 2555 - 2556 ประธานกรรมการ บริษัท วิงสแปน เซอร์วิสเฮส จำกัด
- 2555 - 2556 รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่อาวุโสสายกลยุทธ์และพัฒนาธุรกิจ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
- 2552 - 2555 รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่สายกลยุทธ์และพัฒนาธุรกิจ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
- 2550 - 2552 ผู้อำนวยการใหญ่โครงการสุวรรณภูมิ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
- 2549 - 2553 รองประธานกรรมการ บริษัท โรงแรมท่าอากาศยาน สุวรรณภูมิ จำกัด

6. Mr.Chokchai PanyayongDirector / Chairman of the Risk Committee and
Member of the Nomination and Remuneration Committee

Appointed Date : 1 October 2014

Age 62 (Years)

Educational Background / Training

- Master of Engineering, Civil Engineering, University of Detroit, USA
- Bachelor of Engineering, Civil Engineering, University of Detroit, USA
- Bachelor of Architecture, Mapua Institute of Technology, Manila, Philippines

Share Holding (%)

- None

Family Relation Among Directors & Executives

- None

Last 5 years work experience

- 2010 - Present Director / Chairman of the Risk Committee and Member of the Nomination and Remuneration Committee Nok Airlines Public Company Limited
- 2014 - Present Director and Chairman NokScoot Airlines Co., Ltd.
- 2014 - Present Director, Nok Mangkang Co., Ltd.
- 2014 - Present Director Phuket Air Catering Company Limited
- 2013 - 2014 Senior Executive Vice President of Commercial and Acting President Thai Airways Public Company Limited
- 2013 - 2014 Director, Phuket Air Catering Co., Ltd.
- 2013 - 2014 Director, Thai Smile Airways Co., Ltd.
- 2012 - 2013 Chairman Wingspan Company Limited
- 2012 - 2013 Senior Executive Vice President of Strategy & Business Development Thai Airways Public Company Limited
- 2009 - 2012 Executive Vice President of Strategy & Business Development Thai Airways Public Company Limited
- 2007 - 2009 Vice President, Suvarnabhumi Project Thailand Thai Airways Public Company Limited
- 2006 - 2010 Deputy Chairman Suvarnabhumi Airport Hotel Company Limited

7. นายณรงค์ชัย ว่องธนวิโมกษ์ กรรมการ

วันที่เข้าดำรงตำแหน่ง : 12 พฤศจิกายน 2558
อายุ 54 ปี

คุณวุฒิทางการศึกษา / ประวัติการอบรม

- ปริญญาโท (สาขา Information Systems) Golden Gate University, San Francisco, CA, USA
- ปริญญาโท (สาขาการเงิน) University of Pittsburgh, Pittsburgh, PA, USA
- ปริญญาตรี เศรษฐศาสตรบัณฑิต มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
- สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
 1. หลักสูตร Directors Certification Program (DCP) รุ่นที่ 131/2553
 2. หลักสูตร Financial Institutions Governance Program (FGP) รุ่นที่ 3/2554
- หลักสูตรการป้องกันราชอาณาจักรภาครัฐร่วมเอกชน (ปริญญาบัตรปรอ.) จากวิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร (วปอ.) ประจำปี 2554
- หลักสูตร CIMB-Insead Leaderships, INSEAD CFO Becoming a Strategic Partner, University of Pennsylvania, USA
- หลักสูตร Senior Finance Management Program, Executive Development International, UK
- วุฒิบัตรการเข้ารับการอบรมตามหลักสูตรโครงการฝึกอบรมพิเศษเกี่ยวกับคอมพิวเตอร์ วิชา System Analysis คณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

สัดส่วนการถือหุ้นในบริษัท (%)

- ไม่มี

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างกรรมการและผู้บริหาร

- ไม่มี

ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปีย้อนหลัง

- 2558 - ปัจจุบัน กรรมการ บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน)
- 2558 - ปัจจุบัน กรรมการ บริษัท ไทย-อะมาดิอุสเซอร์วิสเอเชีย จำกัด
- 2555 - 2558 ประธานกรรมการ บริษัท เวิร์ดลีส จำกัด
- 2553 - 2557 กรรมการ บริษัท หลักทรัพย์จัดการกองทุน ซีไอเอ็มบี - ฟรินซิเพิล
- 2552 - 2558 รองกรรมการผู้จัดการใหญ่ สายกลยุทธ์และการเงิน ธนาคารซีไอเอ็มบี จำกัด (มหาชน)

7. Mr. Narongchai Wongthanavimok Director

Appointed Date : 12 November 2015
Age 54 (Years)

Educational Background / Training

- M.S. (Information Systems), Golden Gate University, San Francisco, CA, USA
- MBA (Finance), University of Pittsburgh, Pittsburgh, PA, USA
- BA. (Econ), Thammasat University
- Thai Institute of Directors Association (IOD)
 1. Director Certification Program (DCP) Class 131/2010
 2. Financial Institutions Governance Program (FGP) Class 3/2011
- Diploma, The Joint State - Private Sector Course (Class 24), The National Defence College (Class 2011)
- CIMB-Insead Leaderships program, INSEAD CFO Becoming a Strategic Partners, University of Pennsylvania, USA
- Senior Finance Management Program, Executive Development International, UK
- Chulalongkorn University, Bangkok, Thailand : Certificate in System Analysis

Share Holding (%)

- None

Family Relation Among Directors & Executives

- None

Last 5 years work experience

- 2015 - Present Director
Nok Airlines Public Company Limited.
- 2015 - Present Director, Thai - Amadeus
South - East Asia Co., Ltd.
- 2012 - 2015 Chairman, World Lease Co., Ltd
- 2010 - 2014 Director (Authorized Signatory)
CIMB-Principal Asset Management Co., Ltd.
- 2009 - 2015 Senior Executive Vice President,
CFO CIMB Thai Bank Plc

8. นายพิมล ศรีวิกรม์

กรรมการอิสระ และประธานกรรมการตรวจสอบ

วันที่เข้าดำรงตำแหน่ง : 7 มกราคม 2556

อายุ 52 ปี

คุณวุฒิทางการศึกษา / ประวัติการอบรม

- ปริญญาโท MBA, John E Anderson Graduate School of Management, University of California, สหรัฐอเมริกา
- ปริญญาตรี Development Economics, The University of Pennsylvania, สหรัฐอเมริกา

สัดส่วนการถือหุ้นในบริษัท (%)

- ไม่มี

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างกรรมการและผู้บริหาร

- ไม่มี

ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปีย้อนหลัง

- 2556 - ปัจจุบัน กรรมการอิสระ และประธานกรรมการตรวจสอบ บริษัท สายการบินบีนกแอร์ จำกัด (มหาชน)
- 2558 - ปัจจุบัน ประธานบริหาร บริษัท สโกมาดิ (ประเทศไทย) จำกัด
- 2555 - ปัจจุบัน กรรมการ บริษัท ศรีวิกรม์ กรุ๊ป โฮลดิ้ง จำกัด
- 2555 - ปัจจุบัน กรรมการ บริษัท ซี.จี.พร็อพเพอร์ตี้ จำกัด
- 2555 - ปัจจุบัน กรรมการ บริษัท ศรีธาราแลนด์ จำกัด
- 2555 - ปัจจุบัน กรรมการ บริษัท ซี.ที.อี.แอสโซซิเอต จำกัด
- 2555 - ปัจจุบัน กรรมการ บริษัท ซี.เอช.โฮลดิ้ง จำกัด
- 2555 - ปัจจุบัน กรรมการ บริษัท ศรีอยุธยาคอนโดมิเนียม จำกัด
- 2555 - ปัจจุบัน กรรมการ บริษัท ศรีธานี เอสเตท จำกัด
- 2555 - ปัจจุบัน กรรมการ บริษัท ศรีธานี ลิสซิ่ง จำกัด
- 2555 - ปัจจุบัน กรรมการ บริษัท พี.เจ.ดี.เทรตดิ้ง จำกัด
- 2555 - ปัจจุบัน กรรมการ บริษัท คิว แอนด์ เอ คอนซัลติง จำกัด
- 2555 - ปัจจุบัน กรรมการ บริษัท 360 บวก จำกัด
- 2554 - ปัจจุบัน ผู้รับใบอนุญาต / ผู้อำนวยการ โรงเรียนศรีวิกรม์
- 2554 - ปัจจุบัน กรรมการ บริษัท รอยัล ไทย อินเตอร์เนชั่นแนล จำกัด
- 2553 - ปัจจุบัน กรรมการ บริษัท เฮงกับเก้ง จำกัด
- 2552 - ปัจจุบัน กรรมการ บริษัท ยูไนเต็ท คาร์เพท แมนูแฟคเจอริ่ง จำกัด
- 2551 - ปัจจุบัน กรรมการ บริษัท เทคโนโลยี โกร จำกัด
- 2550 - ปัจจุบัน นายกสมาคมเทควันโด สมาคมเทควันโดแห่งประเทศไทย
- 2547 - ปัจจุบัน กรรมการ บริษัท พิว-ที เซรามิค จำกัด
- 2537 - ปัจจุบัน กรรมการ บริษัท พิษณุกร โฮลดิ้งส์ จำกัด
- 2536 - ปัจจุบัน กรรมการ บริษัท อุตสาหกรรมพรมไทย จำกัด (มหาชน)
- 2532 - ปัจจุบัน กรรมการ บริษัท เพอร์สิดันท์โฮเต็ลและทาวเวอร์ จำกัด

8. Mr. Pimol Srivikorn

Independent Director and Chairman of Audit Committee

Appointed Date : 7 January 2013

Age 52 (Years)

Educational Background / Training

- Master of Business Administration, John E Anderson Graduate School of Management, University of California, USA
- Bachelor of Economics (Development Economics), The University of Pennsylvania, USA

Share Holding (%)

- None

Family Relation Among Directors & Executives

- None

Last 5 years work experience

- 2013 - Present Independent Director and Chairman of Audit Committee
Nok Airlines Public Company Limited
- 2015 - Present Chief Executive Officer, Scomadi (Thailand) Co., Ltd.
- 2012 - Present Executive Director, Srivikrom Group Holding
- 2012 - Present Director, CG Property Co., Ltd
- 2012 - Present Director, Srithara Land Co., Ltd
- 2012 - Present Director, C.T.E. Associates Co., Ltd
- 2012 - Present Director, C.H. Holding Co., Ltd
- 2012 - Present Director, Sri Ayutthaya Condominium Co., Ltd
- 2012 - Present Director, Sri Thanee Estate Co., Ltd
- 2012 - Present Director, Sri Thanee Leasing Co., Ltd
- 2012 - Present Director, P.J.D. Trading Co., Ltd
- 2012 - Present Director, Q and A Consulting Co., Ltd
- 2012 - Present Director, 360 Plus Co., Ltd
- 2011 - Present Licensee/Executive Director, Srivikorn School
- 2011 - Present Director, Royal Thai International Co., Ltd
- 2010 - Present Director, Heng and Keng Co., Ltd
- 2009 - Present Director, United Carpet Manufacturing Co., Ltd
- 2008 - Present Director, Technogro Co., Ltd
- 2007 - Present President, Taekwondo Thailand Association
Taekwondo Thailand Association
- 2004 - Present Director, Pip-T Ceramic Co., Ltd
- 1994 - Present Director, Pichayakorn Holding Co., Ltd
- 1993 - Present Chairman, Thailand Carpet Manufacturing Public Company Limited
- 1989 - Present Director, President Hotel and Tower Co., Ltd

9. นายอภิชาติ จีระพันธุ์กรรมการอิสระ / ประธานคณะกรรมการสรรหา
และกำหนดค่าตอบแทน และกรรมการตรวจสอบ

วันที่เข้าดำรงตำแหน่ง : 7 มกราคม 2556

อายุ 58 ปี

คุณวุฒิทางการศึกษา / ประวัติการอบรม

- ปริญญาตรี นิติศาสตรบัณฑิต มหาวิทยาลัยรามคำแหง
- หลักสูตร Director Accreditation Program (DAP) รุ่นที่ 103/2556 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
- หลักสูตรการป้องกันราชอาณาจักรภาครัฐร่วมเอกชน (ปรอ.) วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร รุ่นที่ 24
- หลักสูตรการเมืองการปกครองในระบอบประชาธิปไตยสำหรับนักบริหารระดับสูง (ปปร.) สถาบันพระปกเกล้า รุ่นที่ 18/2557

สัดส่วนการถือหุ้นในบริษัท (%)

- ไม่มี

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างกรรมการและผู้บริหาร

- ไม่มี

ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปีย้อนหลัง

- 2556 - ปัจจุบัน กรรมการอิสระ / ประธานคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน และกรรมการตรวจสอบบริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน)
- 2557 - ปัจจุบัน กรรมการ / กรรมการตรวจสอบ / กรรมการอิสระ / ประธานกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน และประธานกรรมการกำกับดูแลกิจการบริษัท มิลล์คอน สตีล จำกัด (มหาชน)
- 2554 - ปัจจุบัน กรรมการ บริษัท เอสพีไอ ลีเกิ้ล คอนซัลติ้ง
- 2552 - ปัจจุบัน กรรมการ บริษัท เอซี เวิร์ลไวด์ จำกัด
- 2551 - 2557 ประธานกรรมการ บริษัท วรณ แคปปิตัล จำกัด (มหาชน)
- 2545 - ปัจจุบัน กรรมการ บริษัท สยามพรีเมียร์ เซอร์วิส จำกัด
- 2541 - ปัจจุบัน กรรมการ บริษัท ท็อป เพอร์ฟอร์มมิ่ง คอร์ปอเรชั่น จำกัด
- 2534 - ปัจจุบัน กรรมการ บริษัท สำนักกฎหมายสากล สยามพรีเมียร์ จำกัด
- 2549 - 2551 สมาชิกสภานิติบัญญัติแห่งชาติ สภานิติบัญญัติแห่งชาติ

9. Mr. Apichart ChirabandhuIndependent Director / Chairman of the
Nomination and Remuneration Committee
and Member of the Audit Committee

Appointed Date : 7 January 2013

Age 58 (Years)

Educational Background / Training

- Bachelor's degree, Law, Ramkhamhaeng University
- Director Accreditation Program (DAP) Class 103/2013 103/2013, Thai Institute of Directors Association (IOD)
- The National Defence College of Thailand (NDC) 2011 - 2012
- Diploma, The Joint State-Private Sector Course (Class 24), The National Defence College of Thailand
- Politics and Governance in Democratic Systems for Executives (Class 18), King Prajadhipok's Institute

Share Holding (%)

- None

Family Relation Among Directors & Executives

- None

Last 5 years work experience

- 2013 - Present Independent Director / Chairman of the Nomination and Remuneration Committee and Member of Audit Committee
Nok Airlines Public Company Limited
- 2014 - Present Director, Independent Director, Audit Committee, Chairman of Nomination and Remuneration Committee
Chairman of Corporate Governance
Millcon Steel Public Company Limited
- 2011 - Present Director, SPI Legal Consulting Co., Ltd
- 2009 - Present Director, AC Worldwide Co., Ltd
- 2008 - 2013 Chairman of the Board, Wattana Capital Public Company Limited
- 2002 - Present Director, Siam Premier Services Co., Ltd
- 1998 - Present Director, Top Performing Corporation Co., Ltd
- 1991 - Present Director, Siam Premier International Laws Office Limited
- 2006 - 2008 Member, The National Legislative Assembly

10. นายผดุงเดช อินทรลักษณ์กรรมการอิสระ / กรรมการตรวจสอบ
และกรรมการบริหารความเสี่ยง

วันที่เข้าดำรงตำแหน่ง : 7 มกราคม 2556

อายุ 62 ปี

คุณวุฒิทางการศึกษา / ประวัติการอบรม

- ปริญญาตรี เศรษฐศาสตรบัณฑิต (เศรษฐศาสตร์การเงินและการคลัง) จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- Postgraduate Economic Development, North London Polytechnic, UK
- หลักสูตร Director Accreditation Program (DAP) รุ่นที่ 103/2556 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)

สัดส่วนการถือหุ้นในบริษัท (%)

- ไม่มี

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างกรรมการและผู้บริหาร

- ไม่มี

ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปีย้อนหลัง

- 2556 - ปัจจุบัน กรรมการอิสระ / กรรมการตรวจสอบและกรรมการบริหารความเสี่ยง บริษัท สายการบินบีนกแอร์ จำกัด (มหาชน)
- 2557 - ปัจจุบัน กรรมการบริษัท นกมั่งคั่ง จำกัด
- 2557 - ปัจจุบัน กรรมการอิสระ และประธานกรรมการตรวจสอบธนาคาร เอเอ็นแซด (ไทย) จำกัด (มหาชน)
- 2557 - ปัจจุบัน กรรมการอิสระ และกรรมการตรวจสอบบริษัท อาคเนย์ประกันชีวิต จำกัด (มหาชน)
- 2557 - ปัจจุบัน กรรมการอิสระ และกรรมการตรวจสอบบริษัท อาคเนย์ประกันภัย จำกัด (มหาชน)
- 2557 - ปัจจุบัน กรรมการอิสระ และกรรมการตรวจสอบบริษัท อาคเนย์ แคปปิตอล จำกัด
- 2557 - ปัจจุบัน กรรมการอิสระ และกรรมการตรวจสอบบริษัท วุฒิศักดิ์ คลินิก อินเตอร์กรุ๊ป จำกัด
- 2554 - 2558 รองกรรมการผู้จัดการ กลุ่มบริษัท ยูนิเต็ดไทยชิปปิง จำกัด
- 2554 - 2555 ผู้อำนวยการสำนักงานการเงิน บริษัท ปูนซีเมนต์ไทย จำกัด (มหาชน)

10. Mr. Padungdej IndralakIndependent Director / Member of the Audit Committee
and Member of the Risk Management Committee

Appointed Date : 7 January 2013

Age 62 (Years)

Educational Background / Training

- Bachelor 's Degree, Monetary and Fiscal Economics, Chulalongkorn University
- Postgraduate Diploma in Economic Development, North London Polytechnic, UK
- Director Accreditation Program (DAP) 103/2013, Thai Institute of Directors Association (IOD)

Share Holding (%)

- None

Family Relation Among Directors & Executives

- None

Last 5 years work experience

- 2013 - Present Independent Director / Member of the Audit Committee and Member of the Risk Management Committee Nok Airlines Public Company Limited
- 2014 - Present Director, Nok Mangkang Co., Ltd
- 2014 - Present Independent Director and Chairman of the Audit Committee ANZ Bank (Thai) Public Co., Ltd.
- 2014 - Present Independent Director and Audit Committee Southeast Life Insurance Public Co., Ltd.
- 2014 - Present Independent Director and Audit Committee Southeast Insurance Public Co., Ltd.
- 2014 - 2015 Independent Director and Audit Committee Southeast Capital Company Ltd.
- 2014 - Present Independent Director and Audit Committee Wuthisak Clinic Inter Group Company Ltd.
- 2011 - 2015 Deputy Group Managing Director Unithai Shipping Group Co., Ltd
- 2011 - 2012 Corporate Treasurer Siam Cement Public Company Limited

11. นายวิสิฐ ตันติสุนทร

กรรมการอิสระ และกรรมการกำกับดูแลกิจการที่ดี

วันที่เข้าดำรงตำแหน่ง : 9 เมษายน 2558

อายุ 57 ปี

คุณวุฒิทางการศึกษา / ประวัติการอบรม

- ปริญญาตรีสถิติศาสตรบัณฑิต คณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- University of Wisconsin-Madison, Master of Business Administration
- การบริหารธุรกิจชั้นสูง มหาวิทยาลัยฮาร์วาร์ด, สหรัฐอเมริกา
- หลักสูตรป้องกันราชอาณาจักร (วปอ.) เมื่อปี 2547
- หลักสูตรสถาบันวิทยาการตลาดทุน รุ่นที่ 3
- หลักสูตรสถาบันพระปกเกล้า รุ่นที่ 5

สัดส่วนการถือหุ้นในบริษัท (%)

- ไม่มี

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างกรรมการและผู้บริหาร

- ไม่มี

ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปี ย้อนหลัง

- 2558 - ปัจจุบัน กรรมการอิสระ บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน)
- 2544 - ปัจจุบัน ประธานกรรมการบริหาร บริษัท ลานนาเรซอร์สเซส จำกัด (มหาชน)
- 2546 - 2552 กรรมการ บริษัท ทิพยประกันภัย จำกัด (มหาชน)
- 2543 - 2557 กรรมการ บริษัท ทู คอร์ปอเรชั่น จำกัด (มหาชน)
- 2544 - 2552 ประธานกรรมการ บริษัท ฟิทช์ เรตติ้งส์ (ประเทศไทย) จำกัด
- 2553 - 2554 ประธานกรรมการบริหาร บริษัท ลานนาเรซอร์สเซส จำกัด (มหาชน)
- 2541 - 2543 ประธานกรรมการบริหาร บริษัท แกรมมี่ เอ็นเตอร์เทนเมนท์ จำกัด (มหาชน)
- 2526 - 2535 ผู้บริหารระดับสูง บริษัท เงินทุนหลักทรัพย์ ทีเอสไอ จำกัด (มหาชน)
- 2535 - 2541 รองประธานอาวุโสฝ่ายการลงทุน บริษัท อเมริกัน อินเตอร์เนชั่นแนล แอสเซิวน์ส จำกัด
- 2557 - ปัจจุบัน ประธานสมาคมการจัดการธุรกิจแห่งประเทศไทย
- 2550 - ปัจจุบัน ประธานสมาคมการจัดการธุรกิจแห่งประเทศไทย
- 2550 - ปัจจุบัน กรรมการ สำนักงานจัดการทรัพย์สิน สภาอากาศไทย
- 2544 - 2552 เลขาธิการคณะกรรมการ กองทุนบำเหน็จบำนาญข้าราชการ

11. Mr. Visit Tantisunthorn

Independent Director and Member of the Corporate Governance Committee

Appointed Date : 9 April 2015

Age 57 (Years)

Educational Background / Training

- Bachelor of Business Administration (Statistics), Chulalongkorn University
- Master of Business Administration, University of Wisconsin-Madison
- Advanced Security Management Program 1, Harvard Business School, National Defence College Class 2004
- Capital Market Academy Class 3
- Politics and Governance in Democratic System for Executive, King Prajadhipok's Institute Class 5

Share Holding (%)

- None

Family Relation Among Directors & Executives

- None

Last 5 years work experience

- 2014 - Present Independent Director and Member of the Corporate Governance Committee Nok Airlines Public Company Limited
- 2001 - Present Executive Director, Lanna Resources Public Company Limited
- 2003 - 2009 Director, Dhipaya Insurance Public Company Limited
- 2000 - 2014 Director, True Vision Public Company Limited
- 2001 - 2009 Chairman, Fitch Rating (Thailand) Company Limited
- 2000 - 2001 President, Lanna Resources Public Company Limited
- 1998 - 2000 President, and Chief Executive Officer Grammy Entertainment Public Company Limited
- 1983 - 1992 Head of Corporate Lending, Thai Investment and Securities Public Company Limited
- 1992 - 1998 Senior Vice President and Regional Director, American International Assurance Company Limited
- 2014 - Present Chairman, Thailand Management Association (TMA)
- 2007 - Present Board of Trustee Thailand Management Association (TMA)
- 2007 - Present Committee, Property Management Thai Red Cross Society
- 2001 - 2009 Secretary-General Government Pension Fund of Thailand

12. นายพาทย์ สารสินกรรมการ / กรรมการบริหารความเสี่ยง / กรรมการกำกับดูแล
กิจการที่ดี และประธานเจ้าหน้าที่บริหาร

วันที่เข้าดำรงตำแหน่ง : 7 มกราคม 2556

อายุ 54 ปี

คุณวุฒิทางการศึกษา / ประวัติการอบรม

- ปริญญาโท สื่อสารมวลชนและวิดีโอ American University, สหรัฐอเมริกา
- ปริญญาตรี บริหารธุรกิจ วิทยาศาสตร์และคอมพิวเตอร์ Clark University, สหรัฐอเมริกา
- หลักสูตร Director Accreditation Program (DAP) รุ่นที่ 19/2547 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)

สัดส่วนการถือหุ้นในบริษัท (%)

- 2.984%

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างกรรมการและผู้บริหาร

- ไม่มี

ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปีย้อนหลัง

- 2547 - ปัจจุบัน กรรมการ / กรรมการบริหารความเสี่ยง / กรรมการกำกับดูแลกิจการที่ดี และประธานเจ้าหน้าที่บริหาร บริษัท สายการบินบีนกแอร์ จำกัด (มหาชน)
- 2557 - ปัจจุบัน กรรมการ บริษัท นกฮอลิเดย์ จำกัด
- 2557 - ปัจจุบัน กรรมการ บริษัท นกมั่งคั่ง จำกัด
- 2557 - ปัจจุบัน กรรมการ บริษัท นกสก็อต จำกัด
- 2555 - ปัจจุบัน กรรมการตรวจสอบ บริษัท ไมเนอร์ อินเตอร์เนชั่นแนล จำกัด (มหาชน)
- 2550 - ปัจจุบัน กรรมการ บริษัท ดุง เติ้ง ได จำกัด
- 2547 - ปัจจุบัน กรรมการ บริษัท ป๊อปเป้ คอนซัลแทนต์ จำกัด

12. Mr. Patee SarasinDirector / Member of the Risk Management
Committee / Member of the Corporate Governance
Committee and Chief Executive Officer

Appointed Date : 9 April 2015

Age 54 (Years)

Educational Background / Training

- Master's Degree, American University, USA
- Bachelor's Degree, Clark University, USA
- Director Accreditation Program (DAP), Class 19/2004, Thai Institute of Directors Association (IOD)

Share Holding (%)

- 2.984%

Family Relation Among Directors & Executives

- None

Last 5 years work experience

- 2004 - Present Director / Member of the Risk Management Committee / Member of the Corporate Governance Committee and Chief Executive Officer Nok Airlines Public Company Limited
- 2014 - Present Director, Nok Holidays Co., Ltd
- 2014 - Present Director, Nok Mangkang Co., Ltd.
- 2014 - Present Director, Nok Scoot Co., Ltd.
- 2012 - Present Director and Independent Director Minor International Public Company Limited
- 2007 - Present Director Dung Deng Dai Company Limited
- 2004 - Present Director Poppe Consultant Company Limited

13. นายปิยะ ยอดมณี

รองประธานเจ้าหน้าที่บริหาร

อายุ 54 ปี

คุณวุฒิทางการศึกษา / ประวัติการอบรม

- Intensive Business Program จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- ปริญญาตรี Business Administration, Boston University, สหรัฐอเมริกา
- หลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่นที่ 156/2012 สมาคมส่งเสริมกรรมการบริษัทไทย (IOD)

สัดส่วนการถือหุ้นในบริษัท (%)

- ไม่มี

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างกรรมการและผู้บริหาร

- ไม่มี

ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปีย้อนหลัง

- 2547 - ปัจจุบัน รองประธานเจ้าหน้าที่บริหาร บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน)
- 2557 - ปัจจุบัน ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร บริษัท สายการบินนกสกาย จำกัด
- 2557 - ปัจจุบัน กรรมการ บริษัท นกฮอลิเดย์ จำกัด
- 2550 - ปัจจุบัน กรรมการ บริษัท พาโรโซ จำกัด
- 2550 - ปัจจุบัน กรรมการ บริษัท ดุง เติ้ง ได้ จำกัด
- 2550 - ปัจจุบัน กรรมการ บริษัท นก แอสเซต แมเนจเม้นท์ จำกัด

13. Mr. Piya Yodmani

Deputy Chief Executive Officer

Age 54 (Years)

Educational Background / Training

- Intensive Business Program, Chulalongkorn University
- Bachelor's Degree Business Administration, Boston University, USA
- Director Certification Program (DCP), Class 156/2012, Thai Institute of Directors Association (IOD)

Share Holding (%)

- None

Family Relation Among Directors & Executives

- None

Last 5 years work experience

- 2004 - Present Deputy Chief Executive Officer
Nok Airlines Public Company
- 2014 - Present Chief Executive Officer
Nok Scoot Airlines Company Limited
- 2014 - Present Director, Nok Holidays Co., Ltd
- 2007 - Present Director Paraiso Company Limited
- 2007 - Present Director
Dung Deng Dai Company Limited
- 2007 - Present Director
Nok Asset Management Company Limited

14. นางสาวนวลวรรณ ภูประเสริฐ ประธานเจ้าหน้าที่สายการบิน

อายุ 53 ปี

คุณวุฒิทางการศึกษา / ประวัติการอบรม

- ปริญญาโท บริหารธุรกิจมหาบัณฑิต (MBA)
สถาบันบัณฑิตบริหารธุรกิจศศินทร์
- ปริญญาตรี ครุศาสตรบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
 1. หลักสูตร Executive Development Program (EDP)
รุ่นที่ 4/2552
 2. หลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่นที่ 54/2548

สัดส่วนการถือหุ้นในบริษัท (%)

- ไม่มี

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างกรรมการและผู้บริหาร

- ไม่มี

ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปีย้อนหลัง

- 2556 - ปัจจุบัน ประธานเจ้าหน้าที่สายการบิน
บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน)
- 2557 - ปัจจุบัน กรรมการ บริษัท นกฮอลิเดย์ จำกัด
- 2555 - 2556 รองประธานฝ่ายจัดการ
บริษัท ไมเนอร์ อินเตอร์เนชั่นแนล จำกัด (มหาชน)
- 2550 - 2555 ผู้จัดการฝ่ายนักลงทุนสัมพันธ์
บริษัท ไออาร์พีซี จำกัด (มหาชน)

14. Ms. Nuanwan Bhuprasert Chief Financial Officer

Age 53 (Years)

Educational Background / Training

- MBA, Sasin Graduate Institute of Business Administration
of Chulalongkorn University
- Bachelor of Education (B.Ed.), Chulalongkorn University
- Thai Institute of Directors Association (IOD)
 1. Executive Development Program (EDP), Class 4/2009
 2. Director Certification Program (DCP), Class 54/2005

Share Holding (%)

- None

Family Relation Among Directors & Executives

- None

Last 5 years work experience

- 2013 - Present Chief Financial Officer
Nok Airlines Public Company
- 2014 - Present Director
Nok Holidays Company Limited
- 2012 - 2013 Shared Services Vice President
Minor International Public
Company Limited
- 2007 - 2012 Investor Relations Vice President
IRPC Public Company Limited

15. นายยอดชาย สุทธิธนกุล

ประธานเจ้าหน้าที่สายการพาณิชย์

อายุ 54 ปี

คุณวุฒิทางการศึกษา / ประวัติการอบรม

- ปริญญาโท Law, Bonn University, เยอรมนี
- ปริญญาตรี Law, Bonn University, เยอรมนี

สัดส่วนการถือหุ้นในบริษัท (%)

- ไม่มี

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างกรรมการและผู้บริหาร

- ไม่มี

ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปีย้อนหลัง

- 2547 - ปัจจุบัน ประธานเจ้าหน้าที่สายการพาณิชย์ บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน)
- 2557 - ปัจจุบัน กรรมการ บริษัท นกฮอติเย่ จำกัด
- 2557 - ปัจจุบัน กรรมการ บริษัท นกสก็๊ต จำกัด
- 2552 - ปัจจุบัน กรรมการ บริษัท อะควาริส จำกัด
- 2550 - ปัจจุบัน กรรมการ บริษัท พาไรโซ จำกัด
- 2550 - ปัจจุบัน กรรมการ บริษัท กอล์ฟ ออฟ สยามเอ็กซ์เพรส จำกัด
- 2549 - ปัจจุบัน กรรมการ บริษัท กู๊ด ไทมส์ รีสอร์ท จำกัด
- 2549 - ปัจจุบัน กรรมการ บริษัท สุทธิธนกุล จำกัด

15. Mr. Yodchai Sudhidhanakul

Chief Commercial Officer

Age 54 (Years)

Educational Background / Training

- Master's Degree, Law, Bonn University, Germany
- Bachelor's Degree, Law, Bonn University, Germany

Share Holding (%)

- None

Family Relation Among Directors & Executives

- None

Last 5 years work experience

- 2004 - Present Chief Commercial Officer
Nok Airlines Public Company
- 2014 - Present Director, Nok Holidays Co., Ltd
- 2014 - Present Director, Nok Scoot Co., Ltd.
- 2009 - Present Director Aquaris Company Limited
- 2007 - Present Director Paraiso Company Limited
- 2007 - Present Director
Gulf of Siam Express Company Limited
- 2006 - Present Director
Good Time Resort Company Limited
- 2006 - Present Director
Sudhidhanakul Company Limited

16. กัปตันสรรใจ บุญมา

ประธานเจ้าหน้าที่สายปฏิบัติการ

อายุ 70 ปี

คุณวุฒิทางการศึกษา / ประวัติการอบรม

- ปริญญาตรี วิทยาศาสตร์บัณฑิต โรงเรียนนายเรือ

สัดส่วนการถือหุ้นในบริษัท (%)

- ไม่มี

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างกรรมการและผู้บริหาร

- ไม่มี

ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปีย้อนหลัง

- 2547 - ปัจจุบัน ประธานเจ้าหน้าที่สายปฏิบัติการ
บริษัท สายการบินบีนกแอร์ จำกัด (มหาชน)

16. Captian Sanjai Boonma

Chief Operation Officer

Age 70 (Years)

Educational Background / Training

- Bachelor of science, Royal Naval Academy

Share Holding (%)

- None

Family Relation Among Directors & Executives

- None

Last 5 years work experience

- 2004 - Present Chief Operating Officer
Nok Airlines Public Company Limited

หมายเหตุ:

X = ประธานกรรมการ/ I = กรรมการ/ II = กรรมการอิสระ/ III = กรรมการบริหาร/ IV = ผู้บริหาร/ V = ประธานกรรมการตรวจสอบ/ VI = กรรมการตรวจสอบ



รายการระหว่างกัน Related Party Transactions

ที่ประชุมคณะกรรมการตรวจสอบครั้งที่ 2/2559 เมื่อวันที่ 25 กุมภาพันธ์ 2559 ได้พิจารณาข้อมูลรายการระหว่างกันของบริษัทในรอบปี 2558 ประกอบกับการสอบถามข้อมูลต่างๆ จากฝ่ายบริหารของบริษัทกับบุคคล/นิติบุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง รวมทั้งสอบทานข้อมูลตามที่ระบุในหมายเหตุประกอบงบการเงินของผู้สอบบัญชีแล้วเห็นว่า รายการระหว่างกันของบริษัทกับบุคคลหรือนิติบุคคลที่อาจมีความขัดแย้งและเกิดขึ้นในรอบปี 2558 เป็นรายการที่เป็นไปเพื่อการดำเนินธุรกิจตามปกติของบริษัทและเป็นไปตามเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในสัญญา จะพึงกระทำกับคู่สัญญาทั่วไปในสถานการณ์เดียวกัน ด้วยอำนาจต่อรองทางการค้าที่ปราศจากอิทธิพลในการที่คู่สัญญาอีกฝ่ายมีสถานะเป็นบุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง (Arm's Length Basis) และไม่มีมีการถ่ายโอนผลประโยชน์ระหว่างบริษัท และบุคคล/นิติบุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง ทั้งนี้รายการระหว่างกันของบริษัทในปี 2558 มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

บุคคล/นิติบุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง /ความสัมพันธ์	มูลค่าของรายการ (ล้านบาท)		ความจำเป็น/ความสมเหตุผลของรายการ ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ
	2557	2558	
ประเภทรายการ			
บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) (“การบินไทย”)			
ลักษณะธุรกิจ	สำหรับด้านการซ่อมบำรุง การบินไทยจัดเป็นเพียงผู้ประกอบการเพียงไม่กี่รายในประเทศไทย ที่มีใบอนุญาตในการซ่อมบำรุงเครื่องบิน บริษัทจึงจำเป็นต้องใช้บริการจากการบินไทย อีกทั้ง ราคาซ่อมบำรุงดังกล่าวก็เป็นไปตามราคาดตลาด ปัจจุบันบริษัทยังคงมีการใช้บริการการซ่อมบำรุง อะไหล่ และเช่าอุปกรณ์เพื่อการซ่อมกับการบินไทยในส่วนเครื่องที่เข้าจากภายนอกด้วย		
การบินไทยประกอบธุรกิจสายการบินเต็มรูปแบบ (Full Service Airline)			
1. ค่าใช้จ่ายของบริษัท			
1.1 การซ่อมบำรุง			
บริษัทได้จ้างการบินไทยในการซ่อมบำรุงเครื่องบินที่เข้ามาจากการบินไทยและที่เข้าจากภายนอก			
- ค่าซ่อมบำรุงรักษาเครื่องบิน	50.7	79.0	
1.2 ค่าบริการภาคพื้นดินและค่าอาหารสำหรับผู้โดยสาร นักบิน และลูกเรือ			
ค่าบริการภาคพื้นดินในสถานที่ซึ่งให้บริการตามสัญญา ให้บริการภาคพื้นดินตามปกติของบริษัทที่มีอุปกรณ์ไม่เพียงพอ			
- ค่าบริการภาคพื้น	1.6	3.1	
- ค่าอาหารสำหรับผู้โดยสาร นักบิน และลูกเรือ	5.0	32.2	
- ค่ารถสำหรับผู้โดยสาร	0.2	0.3	
ความสัมพันธ์			
• การบินไทยเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัท โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 ถือหุ้นร้อยละ 39.2			
• ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 การบินไทยได้ส่งตัวแทนเข้ามาเป็นกรรมการบริษัท ได้แก่			
นายนิพนธ์ อะกิมิ			
นายสมศักดิ์ โชติรัตน์ศิริ			
นายมนตรี จำเริญ			
นายสุรพล อิศรางกูร ณ อยุธยา			
และได้มีการรวมการตัวแทนจากการบินไทยที่ลาออกในระหว่างปี 2557 ได้แก่			
นายสรจักร เกษมสุวรรณ			
นายโชคชัย ปัญญาจักษ์			

The Audit Committee No. 2/2016 dated February 25, 2016 reviewed connected transaction information of the Company in 2015 as well as inquired the information of connected transactions between the firm and individuals/juristic persons with a potential conflict of interest from the Company's management before reviewing the information as stated in the auditor's notes to the financial statements. With this, the Committee is of the view that connected transactions between Nok Air and individuals/juristic persons with a possible conflict of interest taking place during 2015 were executed for ordinary course of business and in accordance with general business conditions. The transactions were having the same nature as normal people would do with contractual parties under the same circumstance and at an arm's length basis in case the other party could pose a potential conflict of interest. In addition, no profit has been transferred between the Company and individuals/juristic persons with a potential conflict of interest. Details of Nok Air's connected transactions in 2015 are as follows:

Individual/Juristic person with a potential conflict of interest	Transaction	Transaction value (Million Baht)		Necessity/Rationality of the transaction opinion of the Audit Committee
		2014	2015	
Thai Airways International PCL (“THAI”)				
<u>Nature of business</u> THAI is a full service airline operator.	1. Expenditures 1.1 Maintenance The Company hired THAI to maintain both aircraft leased from THAI and from an overseas lessor. - Aircraft maintenance expenses	50.7	79.0	THAI is among a few operators in Thailand who possesses the aircraft maintenance permit and that’s why the Company has to rely upon THAI’s service. Besides, the maintenance charge is in accordance with market prices. At present, the Company continues to use the spare part maintenance service as well as lease maintenance equipment from THAI for use with its aircrafts leased from the overseas lessor. Such transactions are necessary for the Company’s business. The service fees are in accordance with the market prices.
<u>Relationship</u> • Major shareholder who holds the Company with total of 39.2% of the Company’s shares as of December 31, 2015. • THAI’s representatives in the Board of Director are Mr. Niphon Hakami Mr. Somsak Chotrattanasiri Flt. Lt. Montree Jumrieng Flg Off. Suraphon Israngura Na Ayuthya. In addition, the THAI’s representatives resigned in 2014 are Mr. Sorachak Kasemsuvan Mr. Chokchai Panyayong.	1.2 Ground handling fee and food expenses for passengers, pilots and crews Expenses on Ground handling services in the station, which the service provider agreed with the Company’s on normal ground handling services does not have enough equipment. - Ground handling expense - Catering expenses - Passenger shuttle bus expense	1.6 5.0 0.2	3.1 32.2 0.3	

บุคคล/นิติบุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง /ความสัมพันธ์	ประเภทรายการ	มูลค่าของรายการ (ล้านบาท)		ความจำเป็น/ความสมเหตุสมผลของรายการ ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ
		2557	2558	
1.3 ค่าใช้จ่ายอื่นๆ บริษัทมีค่าใช้จ่ายอื่นๆ จากการให้บริการการบินไทย เช่น ค่าฝึกอบรม ค่าเบี้ยประกันภัย เป็นต้น - ค่าใช้จ่ายอื่นๆ		5.7	6.1	รายการดังกล่าวเป็นรายการที่จำเป็นในการดำเนิน ธุรกิจของบริษัท และค่าบริการเป็นไปตามราคา ตลาด
2. รายได้ของบริษัท				
2.1 ค่าตัวโดยสาร บริษัทให้บริการขนส่งทางอากาศแก่ผู้โดยสารของ การบินไทยตามสัญญาการทำการบินร่วม (Code Share Agreement) และสัญญา โอนผู้โดยสารระหว่างกัน (Passenger Transfer Agreement) - รายได้ค่าโดยสาร		0.8	0.5	บริษัทได้ทำสัญญาการบินร่วม (Code Share Agreement) กับการบินไทย เพื่อเพิ่มช่องทาง ในการจำหน่ายตั๋วโดยสารของบริษัท นอกจากนั้น ราคาจำหน่ายตั๋วดังกล่าวของผู้โดยสารรายอื่น ส่วน อัตราค่าจำหน่ายตั๋วของผู้โดยสารรายอื่น ส่วน สัญญาโอนผู้โดยสารระหว่างกัน (Passenger Transfer Agreement) ก็เป็นไปเพื่อการโอน ผู้โดยสารระหว่างสายการบินในกรณีเกิดการ ยกเลิกหรือเกิดความล่าช้าของเที่ยวบิน
2.2 รายได้อื่นๆ บริษัทให้บริการภาคพื้น (Ground Aircraft Handling) และให้บริการนายช่างภาคพื้นดิน (License Engineer) แก่ การบินไทย - รายได้จากบริการ		3.8	0.1	การบินไทยได้จ้างให้บริษัทเพื่อให้บริการ ภาคพื้นในท่าอากาศยานที่การบินไทยให้บริการ แต่ไม่มีพนักงานประจำของตนเอง ทั้งนี้อัตรา ค่าบริการเป็นไปตามราคาตลาด
3. เจ้าหนี้การค้า		62.0	90.0	
4. ลูกหนี้การค้า		0.1	0.1	
5. รายได้ค้างรับ		ไม่มี	0.1	

Individual/juristic person with a potential conflict of interest	Transaction	Transaction value (Million Baht)		Necessity/Rationality of the transaction opinion of the Audit Committee
		2014	2015	
	1.3 <u>Other expenses</u> Other services are provided by THAI i.e. training, insurance premium. - Other expenses	5.7	6.1	Such transactions are necessary for the Company's business. The service fees are in accordance with the market prices.
	2. <u>Incomes</u> 2.1 <u>Passenger revenues</u> Revenue from tickets sold through THAI under Code Share Agreement and the Passenger Transfer Agreement. - Passenger revenues	0.8	0.5	The Company has entered into code share agreement with THAI in order to expand its distribution channel. In addition, the ticket price is not lower than the rate of other passengers. The Passenger Transfer Agreement is executed to transfer passengers between airlines in case of flight cancellation or delay.
	2.2 <u>Other incomes</u> The Company provides ground aircraft handling service and license engineer service to THAI. - Service revenue	3.8	0.1	THAI pays a fee for a ground handling and license engineer service at airports that THAI has no its own staffs. And, the rates are based on market prices.
	3. <u>Account payable</u>	62.0	90.0	
	4. <u>Account receivable</u>	0.1	0.1	
	5. <u>Accrued income</u>	None	0.1	

บุคคล/นิติบุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง/ความสัมพันธ์	ประเภทรายการ	มูลค่าของรายการ (ล้านบาท)		ความจำเป็น/ความสมเหตุสมผลของรายการ ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ
		2557	2558	
บริษัท ดอนเมือง อินเตอร์เนชั่นแนล แอร์พอร์ต โฮเต็ล จำกัด (“แอร์พอร์ต โฮเต็ล”)	ค่าที่พัก บริษัทได้ใช้บริการที่พักจากแอร์พอร์ต โฮเต็ล สำหรับพนักงาน สถานีต่างจังหวัดที่เดินทางเข้ามาปฏิบัติงานและฝึกอบรมที่สถานีกรุงเทพ - ค่าที่พัก และค่าจัดเลี้ยง - เจ้าหน้าที่ที่พัก	1.8 0.1	2.3 0.7	บริษัทเลือกใช้บริการห้องพัก และห้องจัดเลี้ยง จากแอร์พอร์ตโฮเต็ลเพื่อเป็นที่พักให้พนักงาน จากสถานีต่างจังหวัดที่เดินทางเข้ามาปฏิบัติงาน และฝึกอบรมที่ท่าอากาศยานนานาชาติดอนเมือง เนื่องจากโรงแรมดังกล่าวเป็นโรงแรมแห่งเดียวที่อยู่ใกล้เคียงกับท่าอากาศยานนานาชาติดอนเมือง ซึ่งมีทางเดินเชื่อมโดยตรงไปยังอาคารผู้โดยสาร และออฟฟิศสำนักงานของบริษัท อันจะเป็นการอำนวยความสะดวกสบายและประหยัดค่าใช้จ่าย ในการเดินทางให้แก่พนักงานของบริษัท นอกจากนี้ จากการเปรียบเทียบราคากับโรงแรมอื่นๆ ในบริเวณใกล้เคียงพบว่าแอร์พอร์ตโฮเต็ล มีราคาต่ำที่สุด
ความสัมพันธ์				
<ul style="list-style-type: none"> การบินไทย ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทและ จัดเป็นผู้มีอำนาจควบคุมใน แอร์พอร์ต โฮเต็ล โดยถือหุ้นร้อยละ 40.0 ในแอร์พอร์ต โฮเต็ล 				
บริษัท ไทยไฟลท์เทรนนิ่ง จำกัด (“ไทยไฟลท์เทรนนิ่ง”)				
ลักษณะธุรกิจ ไทยไฟลท์เทรนนิ่งให้บริการฝึกอบรมบุคลากรด้านการบิน	1. ค่าบริการ - ค่าฝึกอบรม	1.8	3.1	รายการดังกล่าวเป็นรายการที่จำเป็นในการดำเนิน ธุรกิจของบริษัท อีกทั้ง หากบริษัทดำเนินการเอง บริษัทจะมีค่าใช้จ่ายที่สูงกว่า
ความสัมพันธ์	2. เจ้าหน้าที่การค้า	0.1	0.3	
<ul style="list-style-type: none"> การบินไทย ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัท ถือหุ้นร้อยละ 49.0 ในไทยไฟลท์เทรนนิ่ง 				
บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด (“ไทยสมายล์”)				
ลักษณะธุรกิจ สายการบิน Light premium ในเครือการบินไทย ที่นำเสนอทางเลือกใหม่ให้กับลูกค้าที่ต้องการบิน ในระยะทางไกล	1. ค่าใช้จ่ายของบริษัท 1.1 ค่าตัวโดยสาร บริษัทให้บริการขนส่งทางอากาศสำหรับผู้โดยสารของ สายการบินตามสัญญาโอนผู้โดยสารระหว่างกัน (Passenger Transfer Agreement) - ค่าตัวโดยสาร	ไม่มี	2.6	บริษัทได้ทำสัญญาโอนผู้โดยสารระหว่างกัน (Passenger Transfer Agreement) กับไทยสมายล์ เพื่อทำการโอนผู้โดยสารระหว่างกัน ในกรณี เกิดการยกเลิกหรือเกิดความล่าช้าของเที่ยวบิน ในราคาที่ตกลงกันไว้ล่วงหน้า

Individual/juristic person with a potential conflict of interest	Transaction	Transaction value (Million Baht)		Necessity/Rationality of the transaction opinion of the Audit Committee
		2014	2015	
Donmueang International Airport Hotel Co., Ltd. (“Airport Hotel”)				
<u>Nature of business</u> Airport Hotel operates hotel under Amari Brand which located nearby Donmueang International Airport.	<u>Accommodation</u> The Company uses the services of Airport Hotel for the provincial employees who travel to Bangkok for company’s training. - Accommodation expense - Payable on accommodation	1.8 0.1	2.3 0.7	The Company uses the services of Airport Hotel for the provincial employees who travel to Bangkok for company’s training. Airport Hotel is the hotel that is located near Don Mueng and has a walkway that leads directly to the terminals and company’s office, which is convenient for its employee and cost saving. Moreover, Airport Hotel offers the lowest rate comparing to other hotels.
<u>Relationship</u> • THAI is a major shareholder of the Company and has the authority to control Airport Hotel by holding 40.0% shares.				
THAI Flight Training Co., Ltd. (“THAI Flight Training”)				
<u>Nature of business</u> THAI Flight Training provides aviation training services.	1. Service fee - Training fee	1.8	3.1	Such transaction is necessary for the Company’s business. If the Company operates at its own expense, such expenses would be higher.
<u>Relationship</u> • THAI is a major shareholder of the Company and has the authority to control in Thai Flight Training by holding 49.0% shares.	2. Account payable	0.1	0.3	
Thai Smile Airways Co., Ltd. (“Thai Smile”)				
<u>Nature of business</u> Thai Smile is a Light premium airline which is affiliate of THAI. Thai Smile offers a new alternative for customer who is looking for a short-haul low cost flight.	1. Expenditure <u>1.1 Air fare</u> The Company used its services under the Passenger Transfer Agreement. - Air fare	None	2.6	The Company has entered into Passenger Transfer Agreement with Thai Smile in case of flight cancellation or delay at the price agreed in advance.

บุคคล/นิติบุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง/ความสัมพันธ์	ประเภทรายการ	มูลค่าของรายการ (ล้านบาท)		ความจำเป็น/ความสมเหตุสมผลของรายการ ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ
		2557	2558	
ความสัมพันธ์	2. รายได้ของบริษัท			บริษัทได้ทำสัญญาโอนผู้โดยสารระหว่างกัน (Passenger Transfer Agreement) กับไทยสมายล์ เพื่อทำการโอนผู้โดยสารระหว่างกันในกรณี เกิดการยกเลิกหรือเกิดความล่าช้าของเที่ยวบิน ในราคาที่ตกลงกันล่วงหน้า
	2.1 ค่าตัวโดยสาร			
	บริษัทให้บริการขนส่งทางอากาศแก่ผู้โดยสารของบริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด ตามสัญญาโอนผู้โดยสารระหว่างกัน (Passenger Transfer Agreement)			
	- รายได้ค่าโดยสาร	0.1	1.0	
	2.2 รายได้อื่นๆ			
บริษัท ทิพยประกันภัย จำกัด (มหาชน) ("ทิพยประกันภัย")	บริษัทให้บริการภาคพื้น (Ground Aircraft Handling) และให้บริการนายช่างภาคพื้นดิน (License Engineer) แก่ บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด			ไทยสมายล์ได้จ้างให้บริษัทเพื่อให้บริการภาคพื้นในท่าอากาศยานที่การบินไทยให้บริการ แต่ไม่มีพนักงานประจำของตนเอง ทั้งนี้อัตราค่าบริการเป็นไปตามราคาตลาด
	- รายได้จากการให้บริการ	17.6	21.5	
	3. ลูกหนี้การค้า	1.3	2.6	
	4. รายได้ค้างรับ	ไม่มี	1.7	
	5. เจ้าหนี้การค้า	ไม่มี	2.3	
ลักษณะธุรกิจ	1. ค่าใช้จ่ายของบริษัท			บริษัทซื้อประกันอุบัติเหตุกับบริษัทและลูกเรือจากทิพยประกันภัยซึ่งเป็นผู้รับประกันภัยด้านการบินหลักรายหนึ่งของประเทศไทย ทั้งนี้ในการคัดเลือกบริษัทรับประกันภัย บริษัทได้ทำการประกวดราคาและปรากฏว่าทิพยประกันภัยเสนอราคาต่ำสุด
	1.1 เบี้ยประกัน			
	บริษัทจ่ายค่าเบี้ยประกันอุบัติเหตุกับบริษัทและลูกเรือให้แก่ทิพยประกันภัย			
	- ค่าเบี้ยประกันภัย	ไม่มี	89.7	
	2. รายได้ของบริษัท			
ความสัมพันธ์	2.1 รายได้ค่าธรรมเนียมอื่น			บริษัทได้ทำสัญญากับทิพยประกันภัยเพื่อให้ทิพยประกันภัยเป็นบริษัทประกันรายหนึ่งที่คุ้มครองผู้โดยสารบนเครื่องบินของบริษัท โดยบริษัทได้รับค่าเบี้ยประกันภัยจากผู้โดยสารเหนี่ยวนำประกันภัย ซึ่งบริษัทจะได้รับค่าธรรมเนียมจากการรับค่าเบี้ยประกันผ่าน
	- รายได้ค่าธรรมเนียมโดยสายอื่น	ไม่มี	22.6	
	การรับค่าเบี้ยประกันเหนี่ยวนำค่าธรรมเนียมที่ตกลงในสัญญา ทั้งนี้อัตราค่าธรรมเนียมดังกล่าวเป็นไปตามราคาตลาด			
	กรรมการของบริษัท ได้แก่ นายสมใจนึก เองตระกูล			
	เป็นกรรมการของทิพยประกันภัย			

Individual/juristic person with a potential conflict of interest	Transaction	Transaction value (Million Baht)		Necessity/Rationality of the transaction opinion of the Audit Committee
		2014	2015	
<u>Relationship</u> <ul style="list-style-type: none"> THAI is a major shareholder of the Company and has the authority to control Thai Smile by holding 99.99% shares. 	2. Revenues 2.1 Passenger revenues The Company provides an air transport service to Thai Smile's passengers under the Passenger Transfer Agreement. - Passenger revenue 2.2 Other revenues The Company provides ground aircraft handling service and license engineer service to Thai Smile. - Service revenue	0.1	1.0	The Company has entered into Passenger Transfer Agreement with Thai Smile in case of flight cancellation or delay at the price agreed in advance. Thai Smile has hired the Company to provide the ground aircraft handling service at airports to which Thai Smile flies but has no staff of its own there. The service fee is in accordance with the market prices.
	3. Account receivable	1.3	2.6	
	4. Accrued income	None	1.7	
	5. Account payable	None	2.3	
Dhipaya Insurance Public Company Limited ("Dhipaya Insurance")				
<u>Nature of business</u> Dhipaya Insurance operates as an insurance company covering non-life service, including fire, maritime, motor, aviation and miscellaneous.	1. Expenditures 1.1 Insurance premium The Company pays insurance premium for its crews to Dhipaya Insurance - Insurance premium expense	None	89.7	The Company provides insurance for all of its crews with Dhipaya Insurance which is a leading aviation insurance company in Thailand. Also, Dhipaya Insurance offered the lowest premium relative to other insurance companies according to the bidding process. The Company has entered into an agreement with Dhipaya Insurance, making it one of the insurance companies covering the Company's passengers. The Company received insurance premium from passengers on behalf of Dhipaya Insurance. In return, the Company receives insurance premium fee at the rate stated in the agreement, which is in accordance with the market rate.
<u>Relationship</u> <ul style="list-style-type: none"> Mr. Somchainuk Engtrakul, the Company's Director, is a director at Dhipaya Insurance. 	2. Incomes 2.1 Other fee income The Company received insurance fee from other transportations fee awaiting delivery. - Other transportation fee income	None	22.6	

บุคคล/นิติบุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง/ความสัมพันธ์	ประเภทรายการ	มูลค่าของรายการ (ล้านบาท)		ความจำเป็น/ความสมเหตุสมผลของรายการ ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ
		2557	2558	
	3. ลูกหนี้การค้า	ไม่มี	1.9	
	4. รายได้ค้างรับ	ไม่มี	1.6	
	5. เจ้าหนี้อื่น	ไม่มี	5.7	
บริษัท แพน แอม อินเตอร์เนชันแนล ไฟลท์ เทอร์มิ่ง เซ็นเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด (“ศูนย์ฝึกการบิน แพน แอม”)				
ลักษณะธุรกิจ ศูนย์ฝึกการบิน แพน แอม เป็น ศูนย์ฝึกการบินนานาชาติ เพื่อเป็นศูนย์ฝึกสอนและอบรมทางการบินแบบครบวงจร ในประเทศไทย	1. ค่าใช้จ่ายของบริษัท 1.1 ค่าฝึกอบรม บริษัทได้ส่งนักบินและผู้ช่วยนักบินไปอบรมที่ศูนย์ฝึกการบิน แพน แอม - ค่าฝึกอบรม 2. เจ้าหนี้อื่น	ไม่มี ไม่มี	7.0 7.5	บริษัทได้ทำสัญญากับศูนย์ฝึกการบิน แพน แอม เพื่อให้ให้นักบินและผู้ช่วยนักบินไปอบรม ซึ่งช่วยประหยัดค่าใช้จ่ายในการไปอบรมที่ต่างประเทศ
ความสัมพันธ์ • บริษัทเป็นผู้ถือหุ้นร้อยละ 15				
Air Black Box Asia Pacific Pte Ltd. (“ABB”)				
ลักษณะธุรกิจ ABB ประกอบธุรกิจพัฒนากระบวนการจองบัตรโดยสาร ระหว่างสายการบิน	1. เงินตรงจ่าย	ไม่มี	11.8	
ความสัมพันธ์ • กิจการร่วมค้า				
บริษัท สำนักงานกฎหมายสากล สยามพรีเมียร์ จำกัด (“บริษัทสยามพรีเมียร์”)				
ลักษณะธุรกิจ บริษัทสยามพรีเมียร์เป็นธุรกิจที่ปรึกษากฎหมาย	1. ค่าที่ปรึกษาทางกฎหมาย	ไม่มี	6.3	บริษัทได้ทำสัญญากับบริษัท สยามพรีเมียร์ เพื่อขอคำปรึกษาทางกฎหมาย รายการดังกล่าว เป็นรายการที่จำเป็น ในการดำเนินธุรกิจของบริษัท ทั้งนี้ อัตราค่าบริการเป็นไปตามราคาตลาด
ความสัมพันธ์ • กรรมการของบริษัทเป็นกรรมการของ บริษัทสยามพรีเมียร์				

Individual/Juristic person with a potential conflict of interest	Transaction	Transaction value (Million Baht)		Necessity/Rationality of the transaction opinion of the Audit Committee
		2014	2015	
	3. Account receivable	None	1.9	
	4. Accrued income	None	1.6	
	5. Other payable	None	5.7	
Pan Am International Flight Training Center (Thailand) Co., Ltd. (“Pan Am International Flight Training Center”)				
<u>Nature of business</u> Pan Am International Flight Training Center is the international flight training institute in Thailand as the country’s first comprehensive flight and aviation training centre.	1. Expenditures 1.1 <u>Training fee</u> The Company sent its pilots and co-pilots to be trained at Pan Am International Flight Training Center. - Training fee			The Company has entered into an agreement with Pan Am International Flight Training Center for its pilot and co-pilot training, which saved the expenses on overseas training.
<u>Relationship</u> • 15% of share held by the Company.	2. Other payable	None	7.0	
		None	7.5	
Air Black Box Asia Pacific Pte Ltd. (“ABB”)				
<u>Nature of business</u> ABB operates in platform for airline reservation systems.	1. Advance payment	None	11.8	
<u>Relationship</u> • Joint venture				
Siam Premier International Law Office Limited (“Siam Premier”)				
<u>Nature of business</u> Siam Premier is a legal advisor company.	1. Legal consultation fee	None	6.3	The Company has entered into an agreement with Siam Premier for consulting. Such transactions are necessary for the Company’s business. The service fee is charged in accordance with the market prices.
<u>Relationship</u> • Nok Air’s director is a director of Siam Premier				



คำอธิบายและการวิเคราะห์ผลการดำเนินงาน Management Discussion and Analysis

สรุปผลประกอบการงบการเงินรวมปี 2558

สำหรับปี 2558 บริษัทและบริษัทย่อยมีรายได้รวม 14,296.20 ล้านบาท มีผลขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี 1,662.29 ล้านบาท แบ่งเป็นผลขาดทุนส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่ 723.90 ล้านบาทและส่วนที่เป็นของส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุม 938.39 ล้านบาท สาเหตุหลักมาจากรายได้ที่ไม่เป็นไปตามเป้าหมายเนื่องจากการแข่งขันด้านการตลาดที่รุนแรงกว่าที่บริษัทได้คาดการณ์ไว้ จำนวนเที่ยวบินต่ำกว่าที่วางแผนไว้ส่วนหนึ่งเป็นเพราะอัตราการหมุนเวียนเข้าออกของนักบินเป็นไปอย่างมีนัยสำคัญและมากกว่าอัตราปกติที่บริษัทคาดการณ์ไว้ นอกจากนี้ยังมีค่าใช้จ่ายในการนำเครื่องยนต์ของเครื่องบินเข้าซ่อมบำรุงตามระยะซึ่งเป็นค่าใช้จ่ายครั้งเดียวในการเข้าซ่อมบำรุง (one-time expense) และการรับรู้ผลขาดทุนตามสัดส่วนการถือหุ้นในบริษัท สายการบินนกสกาย จำกัด

ด้านการเงินเฉพาะกิจการ บริษัทมีรายได้รวม 13,386.72 ล้านบาท เติบโตร้อยละ 10.11 จากช่วงเดียวกันของปีก่อน ซึ่งเป็นผลมาจากการเพิ่มจำนวนเที่ยวบินตามขนาดฝูงบินที่ใหญ่ขึ้น ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (Available Seat Kilometers: ASK) เติบโตร้อยละ 15.70 ส่วนปริมาณการขนส่งด้านผู้โดยสาร (Revenue Passenger Kilometers: RPK) เติบโตในอัตราที่มากกว่าคือร้อยละ 19.52 และจำนวนผู้โดยสารเติบโตร้อยละ 14.96 อย่างไรก็ดี ด้านสถานะตลาดการขนส่งทางอากาศ การแข่งขันทางด้านการตลาดที่ยังคงรุนแรงอยู่ ทำให้รายได้ต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (Revenue per Available Seat Kilometers: RASK) ลดลงมาอยู่ที่ 2.11 บาท/ที่นั่ง/กม. ลดลงร้อยละ 6.64 ขณะที่ต้นทุนต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (Cost per Available Seat-Kilometers: CASK) อยู่ที่ 2.24 บาท/ที่นั่ง/กม. หรือลดลงร้อยละ 5.08 ทั้งนี้ในปี 2558 บริษัทมีผลขาดทุนสำหรับงวดรวม 421.74 ล้านบาท เปรียบเทียบกับปี 2557 ที่มีผลขาดทุน 398.90 ล้านบาท

ปัจจัยและเหตุการณ์ที่ส่งผลกระทบต่อผลการดำเนินงานของบริษัท

ในปี 2558 อุตสาหกรรมการบริการสายการบินราคาประหยัดภายในประเทศยังคงเผชิญความท้าทายทั้งจากสถานการณ์อุปทานล้นตลาด (Oversupply) และด้านภาวะเศรษฐกิจในประเทศที่เติบโตในระดับต่ำ โดยสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) ได้ปรับลดตัวเลขประมาณการการเติบโตของมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ (GDP) ปี 2558 ลงอย่างต่อเนื่อง โดยล่าสุดอยู่ที่ร้อยละ 2.90 อย่างไรก็ดีตาม ด้านตัวเลขนักท่องเที่ยวต่างชาติที่เข้ามาเที่ยวในประเทศไทยยังมีอัตราการเติบโต โดยกรมการท่องเที่ยวรายงานตัวเลขจำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติปี 2558 เพิ่มขึ้นร้อยละ 20.44 จากช่วงเดียวกันของปีก่อน โดยนักท่องเที่ยวต่างชาติที่เดินทางเข้าประเทศไทยมากที่สุดยังคงเป็นนักท่องเที่ยวจากจีน ซึ่งมีจำนวนถึง 7.93 ล้านคนโดยประมาณ เติบโตร้อยละ 71.14 จากปี 2557 ซึ่งคนจีนส่วนใหญ่เดินทางมาทั้งเส้นทางการบินประจำและเที่ยวบินเช่าเหมาลำผ่านบริษัทนำเที่ยว

จำนวนผู้โดยสารเส้นทางบินภายในประเทศ

	หน่วย	2557	2558	เปลี่ยนแปลง	
				จำนวน	ร้อยละ
จำนวนผู้โดยสารเครื่องบินทั้งอุตสาหกรรม	ล้านคน	24.53	30.26	5.73	23.35
จำนวนผู้โดยสารเครื่องบินของนกแอร์	ล้านคน	7.15	7.95	0.8	11.14
ส่วนแบ่งการตลาดของนกแอร์	ร้อยละ	29.15	26.26	-2.89 จุด	-

ที่มา : กรมการบินพลเรือน

Executive summary

For year 2015, the Company and its subsidiaries generated total revenue of 14,296.20 million Baht and reported net loss of 1,662.29 million Baht which can be categorized to loss of 723.90 million Baht from the Company and the rest is from Non-controlling interest in amount of 938.39 million Baht. Operating loss of the firm caused by fierce competition among airlines, a significant shortage of pilots which cut the Company's flight frequencies. Moreover, the Company had an extra expense for engine shop visit (a maintenance program for engine) which is one-time expense and loss recognition from NokScoot Airlines in the proportion of shareholding.

The Company's revenue in year 2015 was 13,386.72 million Baht, 10.11 percent increase from the same period last year. The increase in revenues were mainly due to the fleet expansion and more flight frequencies added as a result of 15.70 percent increase in Available Seat Kilometers (ASK), Revenue Passenger Seat-Kilometers (RPK) grew by 19.52 percent and number of passenger carried hike by 14.96 percent from the same period last year. However, from an extended intense pricing competition, Revenue per Available Seat-Kilometers (RASK) decreased to 2.11 Baht/Seat/Kilometer, 6.64 percent shrank. Cost per Available Seat-Kilometers (CASK) improved to 2.24 Baht/Seat/Kilometer, 5.08 percent reduce. For year 2015, the Company recorded net loss of 421.74 million Baht, comparing to net loss of 398.90 million Baht of same period last year.

Key factors and events affect company's performance

During the period, domestic low-cost carrier faced challenges from over supply and sluggish economic growth. Office of National Economic and Social Development (NESDB) has revised Thailand's GDP Growth in 2015 down to 2.90 percent. However, the number of foreign tourists has continuously increased. According to information from Ministry of Tourism and Sport, foreign tourist visiting to Thailand in year 2015 grew by 20.44 percent from same period last year. Number of Chinese tourist 7.93 million, ranking number 1, increased 71.14 percent approximately comparing to year 2014. However, most of Chinese tourist group travel by Chinese airline either schedule flight or charter flight via travel agent.

Number of air travel passengers in Thailand

	Unit	2014	2015	Change PAX million	Percentage
Overall passengers	million passengers	24.53	30.26	5.73	23.35
Nok Air passengers	million passengers	7.15	7.95	0.8	11.14
Nok Air Market share	percent (%)	29.15	26.26	-2.89 pts	-

Source : The Civil Aviation Authority of Thailand

Based on above statistic, overall air travel passengers grew significantly. Number of passengers in year 2015 rose 23.35 percent. Though, the Company's passenger growth at 11.14 percent is lower than the market's growth because of new-comer airlines as well as capacity expansion of existing airlines. As a result, the domestic air travel market was oversupplied which brought the Company's market share down 2.89 percentage point.

จากข้อมูลสถิติผู้โดยสารตามตารางด้านบน จำนวนผู้โดยสารเครื่องบินในอุตสาหกรรมมีการเติบโตขึ้น โดยจำนวนผู้โดยสารเครื่องบินในประเทศ ในปี 2558 เติบโตจากช่วงเดียวกันของปีก่อนร้อยละ 23.35 แต่อย่างไรก็ตาม อัตราการเติบโตของผู้โดยสารของบริษัทต่ำกว่าอุตสาหกรรม เนื่องจากมีผู้แข่งขันรายใหม่เข้ามาในตลาด นอกจากนี้ ผู้แข่งขันรายเดิมก็ขยายเส้นทางบินภายในประเทศ ทำให้เกิดอุปทานส่วนเกินในตลาดและส่งผลกระทบต่อส่วนแบ่งการตลาดของบริษัทลดลง 2.89 จุด

สำหรับปัจจัยภายนอกที่มีผลกระทบต่อต้นทุนการดำเนินงานอย่างมีนัยสำคัญ ได้แก่ อัตราแลกเปลี่ยนและราคาน้ำมันอากาศยานสำหรับเครื่องบิน (Jet fuel price) ด้านอัตราแลกเปลี่ยนเงินบาทต่อดอลลาร์สหรัฐในปี 2558 เฉลี่ยอยู่ที่ 34.25 บาทต่อดอลลาร์สหรัฐ จากระดับ 32.48 บาทต่อดอลลาร์สหรัฐในปี 2557 หรืออ่อนค่าลงร้อยละ 5.44 โดยมีทิศทางสอดคล้องกับสกุลเงินอื่นๆ ในภูมิภาค สาเหตุมาจากการเคลื่อนย้ายเงินทุนตามการปรับขึ้นอัตราดอกเบี้ยนโยบายของธนาคารกลางสหรัฐฯ เมื่อเดือนธันวาคม 2558 รวมถึงความกังวลต่อแนวโน้มการเติบโตของเศรษฐกิจจีน บริษัทมีค่าใช้จ่ายเป็นสกุลเงินต่างประเทศหรืออ้างอิงกับสกุลเงินต่างประเทศร้อยละ 70.10 ของค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานรวม ได้แก่ น้ำมันเชื้อเพลิง ค่าซ่อมบำรุงเครื่องบิน ค่าเช่าเครื่องบิน ค่าประกันภัยเครื่องบิน เป็นต้น

ทางด้านราคาตลาดโลกของน้ำมันอากาศยานปี 2558 โดยเฉลี่ยอยู่ที่ 64.23 ดอลลาร์สหรัฐต่อบาร์เรล ลดลงร้อยละ 43.31 จากปี 2557 ทั้งนี้ บริษัทมีสัดส่วนต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิงประมาณร้อยละ 24.42 ของค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานรวม ลดลงจากร้อยละ 34.98 ในปี 2557

ในปี 2558 ถึงแม้ว่าอัตราการบรรทุกผู้โดยสารจะอยู่ระดับสูงที่ร้อยละ 84.03 แต่จากปัจจัยการแข่งขันด้านราคาตัวโดยสารที่ยังคงรุนแรงอยู่ทำให้รายได้ต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (RASK) เท่ากับ 2.11 บาท/ที่นั่ง/กม. ลดลงร้อยละ 6.64 จากปี 2557 ในขณะที่ต้นทุนต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (CASK) อยู่ที่ 2.24 บาท/ที่นั่ง/กม. ลดลงร้อยละ 5.08 โดยปี 2558 บริษัทมีผลขาดทุนเบ็ดเสร็จ 421.74 ล้านบาท เปรียบเทียบกับปี 2557 ที่มีขาดทุนเบ็ดเสร็จ 398.90 ล้านบาท หรือลดลงร้อยละ 5.73

ผลการดำเนินงานของบริษัท สายการบินบินนกสกุ๊ต จำกัด

ในปี 2558 บริษัท สายการบินบินนกสกุ๊ต จำกัด มีรายได้รวม 952.93 ล้านบาท และมีค่าใช้จ่ายรวมอยู่ที่ 2,176.26 ล้านบาท ทำให้มีผลขาดทุนสำหรับงวด 1,223.33 ล้านบาท ซึ่งเป็นผลกระทบจากการที่กรมการบินพลเรือน (บพ.) ได้รับคำคัดค้านจากองค์กรการบินพลเรือนระหว่างประเทศให้พัฒนามาตรฐานความปลอดภัย

อย่างไรก็ตาม ในช่วงที่ผ่านมา บริษัทได้ปรับแผนการบินไปสู่เส้นทางที่ไม่ได้รับผลกระทบ เช่น เส้นทางดอนเมือง - นานกิงและกลับ จำนวน 6 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ เส้นทางดอนเมือง - ไทเปและกลับ จำนวน 4 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ เส้นทางดอนเมือง - ซิงคโปร์และกลับ จำนวน 4 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ เส้นทางดอนเมือง - เทียนจิน จำนวน 4 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ รวมถึงยกเลิกการบินบางเส้นทาง คือ ดอนเมือง - สิงคโปร์และกลับ เมื่อเดือนสิงหาคมที่ผ่านมา ในด้านต้นทุนการดำเนินงาน บริษัทดำเนินการลดค่าใช้จ่ายหลายด้าน ตลอดจนการเจรจากับผู้ให้เช่าเครื่องบินและผู้ให้บริการซ่อมบำรุงเครื่องบินเพื่อผ่อนผันการชำระค่าใช้จ่ายเป็นการชั่วคราว

ในปี 2559 บริษัท สายการบินบินนกสกุ๊ต จำกัด มีแผนที่จะเพิ่มเส้นทางบินประจำอีกหลายเส้นทางในภูมิภาค รวมถึงมีการบินแบบเช่าเหมาลำ (Charter flight) ปัจจุบันบริษัทมีเครื่องบินไอพ่น (Boeing 777-200) จำนวน 3 ลำและยังไม่มีแผนขยายฝูงบินจนกว่าจะกลับเข้าสู่ภาวะปกติ

เหตุการณ์สำคัญปี 2558

1. การรับมอบเครื่องบินใหม่

- บริษัทมีการรับมอบเครื่องบินไอพ่น (Boeing 737-800 New Generation) จำนวน 2 ลำ ในเดือนสิงหาคม และเดือนพฤศจิกายน
- บริษัทมีการรับมอบเครื่องบินโบพัต (Q400 NextGen) จำนวน 2 ลำ ในเดือนกันยายน
- ณ สิ้นปี 2558 บริษัทมีเครื่องบินทั้งหมด 28 ลำ โดยแบ่งเป็นเครื่องบินไอพ่น (737-800 NG) จำนวน 20 ลำ มีอายุเฉลี่ย 7.8 ปี เครื่องบินโบพัต (ATR 72-500) จำนวน 2 ลำ มีอายุเฉลี่ย 8.6 ปี และเครื่องบินโบพัต (Q400 NextGen) จำนวน 6 ลำ มีอายุเฉลี่ย 0.9 ปี โดยทั้งหมดเป็นเครื่องบินเช่าดำเนินงาน (Operating lease)

2. การเปิดเส้นทางบินใหม่และการเพิ่มเที่ยวบิน

บริษัทยังคงพัฒนาเส้นทางบินต่างประเทศอย่างต่อเนื่อง เพิ่มเที่ยวบินในเส้นทางเดิมรวมถึงเพิ่มเส้นทางบิน โดยในปี 2558 ได้เปิดเส้นทางบินต่างประเทศใหม่ รวมทั้งสิ้น 2 เส้นทางบินและเพิ่มความถี่ในเส้นทางบินเดิม 1 เส้นทางดังนี้

- ดอนเมือง - โฮจิมินห์และกลับ จำนวน 14 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ (เริ่ม 1 ตุลาคม 2558)
- ดอนเมือง - ฮานอยและกลับ จำนวน 7 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ (เริ่ม 1 ธันวาคม 2558)

USDTHB exchange rate and jet fuel price are key factors of operating costs and expenses, in year 2015 USDTHB was 34.25 in average, weakened by 5.44 percent from 32.48 comparing to same period last year and in line with neighboring countries as a result of the capital outflow following the anticipated increase of the US policy interest rate in December 2015 and a concern of economic slowdown in China. The Company's USD exposure costs accounted for around 70.10 percent of total operating costs. Expenses in USD is mainly comprised of fuel cost, aircraft maintenance, aircraft lease rental and aircraft insurance.

Average 2015 jet fuel price was 64.23 USD a barrel, decreased by 43.31 percent from the same period last year. Cost of jet fuel in year 2015 accounted 24.42 percent of total operating costs, decreased 34.98 percent from the same period last year.

Although the Company was able to maintain its 2015 cabin factor at a very high rate of 84.03 percent, but the intense pricing competition brought RASK down to 2.11 Baht/Seat/Kilometer or 6.64 percent comparing to the same period last year. CASK improved 5.08 percent to 2.24 Baht/Seat/Kilometer. For year 2015, the Company recorded a net loss of 421.74 million Baht comparing to net loss of 398.90 million Baht for year 2014 or 5.73 percent decrease.

Operating performance of NokScoot Airlines Co., Ltd.

For year 2015 performance of NokScoot Airlines Co., Ltd, total revenue was 952.93 million Baht, total cost and expenses were 2,176.26 million Baht, and net loss was 1,223.33 million Baht. NokScoot's plan to fly to North Asia was considerably impacted by the assessment result of Department of Civil Aviation Thailand (Thai DCA) announced by International Civil Aviation Organization (ICAO) in March 2015.

Nonetheless, NokScoot changed its plan heading to China where is not affected by ICAO audit issue of Thai DCA, for instance, Don Mueang - Nanjing v.v. 6 weekly roundtrips, Don Mueang - Taipei v.v. 4 weekly roundtrips, Don Mueang - Qingdao v.v. 4 weekly roundtrips and Don Mueang - Tianjin v.v. 4 weekly roundtrips. Besides, NokScoot ceased its operation to Singapore (Don Mueang - Singapore v.v.) in August 2015. Also, NokScoot scrutinized all possible cost and expense savings in order to survive in such tough situation i.e. renegotiating with the lessor and its Maintenance, Repair, and Overhaul (MRO) providers for temporary discount on aircraft lease rental and MRO service fees.

For year 2016, NokScoot aim to expand more regional routes in term of both scheduled flights and charter flights. Currently, NokScoot operates 3 Boeing 777-200 and will not expand its fleet until ICAO audit issue of Thai DCA and CAAT resolved.

Key milestones in year 2015

1. Fleet Acquisition

- Nok Air acquired 2 Boeing 737-800 NG in August 2015 and November 2015.
- Nok Air acquired 2 Q400 NextGen in September 2015.
- As of the end of December 2015, Nok Air has 28 aircrafts; 20 Boeing 737-800 NG with average age at 7.8 years, 2 ATR 72-500 with average age at 8.6 years and 6 Q400 NextGen with average age at 0.9 year. All aircrafts are under operating lease.

2. New Route Expansion and Flight Frequency Increase

In year 2015, the Company launched 2 new international routes and increase flight frequency of 1 existing international route as the followings;

- Don Mueang - Ho Chi Minh v.v. with 14 weekly roundtrips, commencing from 1st October 2015.
- Don Mueang - Hanoi v.v. with 7 weekly roundtrips, commencing from 1 December 2015.

- บริษัทเพิ่มเที่ยวบินเส้นทางดอนเมือง - ย่างกุ้งและกลับ จาก 2 เที่ยวบินต่อวันเป็น 3 เที่ยวบินต่อวัน เพื่อเพิ่มความสะดวกสบาย ด้านเวลาเดินทางให้ผู้โดยสาร โดยเที่ยวบินใหม่ได้เริ่มให้บริการตั้งแต่วันที่ 2 กันยายน 2558
- ดอนเมือง - หาดใหญ่และกลับ จำนวน 4 เที่ยวบินต่อสัปดาห์
- ดอนเมือง - หนานหนิงและกลับ จำนวน 3 เที่ยวบินต่อสัปดาห์
- กระบี่ - เชียงดู - ภูเก็ตและกลับ จำนวน 7 เที่ยวบินต่อสัปดาห์
- ภูเก็ต - เชียงดูและกลับ จำนวน 7 เที่ยวบินต่อสัปดาห์
- ดอนเมือง - หยินชวนและกลับ จำนวน 2 เที่ยวบินต่อสัปดาห์

3. ด้านการบริการ

- ในเดือนพฤษภาคม บริษัทให้บริการ Nok Sky Café ซึ่งเป็นสายการบินแรกที่ให้บริการกาแฟระดับพรีเมียมอย่าง Nespresso บนเที่ยวบินโบeing 747-400 NextGen ในเส้นทางนาน เลย์ ลำปาง แพร่ บุรีรัมย์ ระนอง และร้อยเอ็ด โดยคิดราคาเริ่มต้นที่แก้วละ 85 บาท
- ในเดือนพฤษภาคม บริษัทเริ่มให้บริการ Nok Premium Seat เพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่ผู้โดยสาร โดยเป็นที่นั่งด้านหน้า 5 แถวแรกและที่นั่งบริเวณทางออกฉุกเฉินตรงกลางเครื่องจำนวน 2 แถว ซึ่งมีความกว้างของที่นั่ง (Seat pitch) มากกว่าแถวอื่นๆ ทั้งนี้มี 2 ระดับราคาให้ผู้โดยสารเลือก คือ
 - ราคา 240 บาทต่อผู้โดยสารต่อเที่ยวบิน สำหรับที่นั่งหมายเลข 31A 31B 31C และที่นั่ง แถว 32 - 35 ของเครื่องบิน 737-800 เท่านั้น (รวมภาษีมูลค่าเพิ่มแล้ว)
 - ราคา 300 บาทต่อผู้โดยสารต่อเที่ยวบิน สำหรับที่นั่ง 31H 31J 31K และที่นั่งแถว 44 และ แถว 45 ของเครื่องบิน 737-800 เท่านั้น (รวมภาษีมูลค่าเพิ่มแล้ว)
- บริษัทมีโครงการส่งเสริมการตลาดอย่างต่อเนื่อง เพื่อการสร้างการรับรู้ในตราผลิตภัณฑ์และส่งเสริมการขายแก่กลุ่มลูกค้าต่างๆ อาทิ โครงการรณรงค์การจำหน่ายบัตรโดยสารเครื่องบินสำหรับลูกค้ากลุ่มข้าราชการ ภายใต้แคมเปญ “นกแอร์ให้ข้าราชการไทยบินสะดวกสบายกว่า” โดยมีสิทธิพิเศษ อาทิเช่น ได้รับน้ำหนักกระเป๋าเพิ่มจาก 15 กิโลกรัมเป็น 30 กิโลกรัม อุปกรณ์กีฬา 20 กิโลกรัม ฟรีที่นั่ง Nok Premium Seat ฟรีเปลี่ยนแปลงวันเวลาเดินทางล่วงหน้า 24 ชั่วโมงก่อนการเดินทาง ฟรีสมัครสมาชิก Nok Fan Club เป็นต้น
- ในเดือนมิถุนายน บริษัทได้ติดตั้งอุปกรณ์ให้บริการอินเทอร์เน็ตบนเครื่องบินฟรี (Free Wi-Fi onboard) เพิ่มเติมอีก 1 ลำ ซึ่งทำให้ในปัจจุบันบริษัทมีเครื่องบินที่ให้บริการอินเทอร์เน็ตฟรีทั้งสิ้น 3 ลำ คือ นกบุษราคัม นกสนุก และนกทองชมพู
- เพื่ออำนวยความสะดวกให้ผู้โดยสารของนกแอร์ได้เดินทางไปยังเส้นทางที่นกแอร์ไม่ได้ให้บริการบินตรง แต่สามารถเดินทางไปยังสนามบินใกล้เคียงแล้วเดินทางต่อด้วยรถปรับอากาศที่รอรับอยู่ที่สนามบินเพื่อเดินทางไปยังจุดหมายปลายทางได้ ซึ่งการสำรองตัวเครื่องบินและรถปรับอากาศนี้ สามารถสำรองที่นั่งได้ในขั้นตอนเดียว โดยในปี 2558 บริษัทได้เปิดให้บริการ Fly'n'Ride เส้นทางใหม่ ดังนี้
 - เส้นทางดอนเมือง - พิษณุโลก - อุดรดิตถ์และกลับ เริ่มให้บริการเดือนมกราคม
 - เส้นทางดอนเมือง - ขอนแก่น - มหาสารคามและกลับ เริ่มให้บริการเดือนมีนาคม
 - เส้นทางดอนเมือง - สกลนคร - สว่างแดนดินและกลับ เริ่มให้บริการเดือนพฤษภาคม
 - เส้นทางดอนเมือง - นครศรีธรรมราช -ทุ่งสงและกลับ เริ่มให้บริการเดือนพฤศจิกายน

นอกจากการให้บริการ Fly'n'Ride แล้ว บริษัทยังได้เพิ่มการให้บริการรถรับ-ส่งจากสนามบินเข้าสู่ตัวเมือง (Airport-to-Town) และบริการรถรับ-ส่งบนเกาะ (On-Island Transfer) ในเส้นทางดังต่อไปนี้

บริการรถรับ-ส่งจากสนามบินเข้าสู่ตัวเมือง (Airport-to-Town)

- สนามบินชุมพร สู่ตัวเมืองจังหวัดชุมพรและกลับ เริ่มให้บริการเดือนมีนาคม
- สนามบินบุรีรัมย์ สู่ตัวเมืองจังหวัดบุรีรัมย์และกลับ เริ่มให้บริการเดือนพฤษภาคม

- Flight frequency Increase: Don Mueang - Yangon v.v. increased from 2 flights daily to 3 flights daily, commencing from 2 September 2015.
- Don Mueang - Hefei v.v. with 4 weekly roundtrips between February and October.
- Don Mueang - Nanning v.v. with 3 weekly roundtrips from March 2015.
- Krabi - Chengdu - Phuket v.v. with 7 weekly roundtrips between July and October.
- Phuket - Chengdu v.v. with 7 weekly roundtrips from October 2015.
- Don Mueang - Yinchuan v.v. with 2 weekly roundtrips from July 2015.

3. New Services

- In May 2015, the Company presented “Nok Sky Café” service, a new onboard experience for passengers with premium cups of Nespresso. Nok Sky Café is exclusively served during Q400 flights to Nan, Loei, Lampang, Phrae, Buri Ram, Ranong and Roi Et. Price starts from 85 Baht per cup.
- In May 2015, the Company introduced “Nok Premium Seat” service that make passengers feel more convenience or more legroom. The prices are following:
 - Seat 31A 31B 31C and seats in the rows 32 - 35 in Boeing 737-800 at 240 Baht (VAT included) per seat per flight per passenger.
 - Seat 31H 31J 31K and seats in the rows 44 - 45 in Boeing 737-800 at 300 Baht (VAT included) per seat per flight per passenger.
- The Company had continuously launched new marketing campaigns and sales promotion to build brand awareness to all customer segmentations. For example, Nok Air introduced sales promotion campaign to Thai government officers with extra privileges offered such as free extra baggage allowance of 30 kilograms and 20 kilograms for sport equipment, free Nok Premium Seat, free changing of travel itinerary 24 hours before departure, free subscription fee for Nok Fan Club, etc.
- In June 2015, the Company installed Wi-Fi on Nok Thong Chompoo, one of a Boeing 737-800 NG in the fleet. At the present, free wi-fi onboard is available in 3 aircrafts.
- In 2015, the Company introduced 4 additional destinations under Fly’n’Ride service as the following:
 - Don Mueang - Phitsanulok - Uttaradit v.v., commencing from January 2015.
 - Don Mueang - Khon Kaen - Maha Sarakham v.v., commencing from March 2015.
 - Don Mueang - Sakon Nakhon - Sawang Daen Din v.v., commencing from May 2015.
 - Don Mueang - Nakhon Si Thammarat - Thong Song v.v., commencing from November 2015.

In addition to Fly’n’Ride service, the Company also introduced ‘Airport-to-Town’ and ‘On-Island Transfer’ service in the following routes;

Airport-to-Town transfer service

- Chumphon Airport-to-Town v.v., commencing from March 2015.
- Buri Ram Airport-to-Town v.v., commencing from May 2015.
- Nakhon Si Thammarat Airport-to-Town v.v., commencing from June 2015.
- Ranong Airport-to-Town v.v., commencing from October 2015.

- สนามบินนครศรีธรรมราช สู่ตัวเมืองจังหวัดนครศรีธรรมราชและกลับ เริ่มให้บริการเดือนมิถุนายน
- สนามบินระนอง สู่ตัวเมืองจังหวัดระนองและกลับ เริ่มให้บริการเดือนตุลาคม

บริการรถรับ-ส่งบนเกาะ (On-Island Transfer)

- เกาะสมุย (ท่าเรือหน้าทอน) สู่หาดเฉวงหรือหาดละไมหรือที่พักรับส่งบนเกาะสมุยและกลับ เริ่มให้บริการเดือนมีนาคม

4. การปรับเปลี่ยนค่าธรรมเนียมบริการ

- การเพิ่มค่าธรรมเนียมการบริการจองตั๋วโดยสารผ่าน Call Center จากเดิมราคา 139.10 บาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่มแล้ว) เป็น 200 บาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่มแล้ว) โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 2 มิถุนายน 2558 เป็นต้นไป ทั้งนี้ผู้โดยสารที่เป็นสมาชิก Nok Smile Plus ได้รับการยกเว้นค่าบริการดังกล่าว
- ตั้งแต่วันที่ 7 ตุลาคม 2558 บริษัทปรับเพิ่มอัตราค่าน้ำหนักสัมภาระส่วนเกิน (Excess Baggage) สำหรับผู้โดยสารที่ซื้อน้ำหนัก ณ เคาน์เตอร์เช็คอิน โดยแบ่งเป็นเส้นทางภายในประเทศและระหว่างประเทศ
 - เส้นทางภายในประเทศจากกิโลกรัมละ 200 บาท เป็น 300 บาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่มแล้ว)
 - เส้นทางระหว่างประเทศจากกิโลกรัมละ 300 บาท เป็น 400 บาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่มแล้ว)

สถิติการโดยสารและอัตราส่วนทางธุรกิจที่สำคัญ (ไม่รวมบริษัทย่อย)

	หน่วย	2557	2558	เปลี่ยนแปลง จำนวน	ร้อยละ
จำนวนเครื่องบิน ณ สิ้นงวด					
- ไอพ่น (Boeing 737-800 New Generation)	ลำ	18	20	2	11.11
- โบอิ้ง (ATR 72-500)	ลำ	2	2	-	-
- โบอิ้ง (Q400 NextGen)	ลำ	4	6	2	50.00
- จำนวนเครื่องบินเฉลี่ย	ลำ	18.39	24.99	6.60	35.89
ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (Available Seat Kilometers: ASK)	ล้านที่นั่ง/กม.	5,375	6,219	844	15.70
ปริมาณการขนส่งด้านผู้โดยสาร (Revenue Passenger Kilometers: RPK)	ล้านที่นั่ง/กม.	4,372	5,226	853	19.52
จำนวนเที่ยวบิน	เที่ยวบิน	56,553	64,176	7,623	13.48
อัตราการบรรทุกผู้โดยสาร (Cabin factor)	ร้อยละ	81.35%	84.03%	2.68 จุด	
จำนวนผู้โดยสาร (Passenger carried)	ล้านคน	7.62	8.76	1.14	14.96
รายได้ค่าโดยสารต่อผู้โดยสารต่อกิโลเมตร (Passenger yield)	บาท/ ผู้โดยสาร/กม.	2.57	2.30	(0.06)	-10.51
รายได้ต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (Revenue per Available Seat Kilometers: RASK)	บาท/ ที่นั่ง/กม.	2.26	2.11	(0.15)	-6.64
ต้นทุนต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (Cost per Available Seat Kilometers: CASK)	บาท/ ที่นั่ง/กม.	2.36	2.24	(0.12)	-5.08
ต้นทุนต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร ที่ไม่รวมค่าใช้จ่ายเชื้อเพลิง (Cost per Available Seat Kilometers exclude Fuel : CASK)	บาท/ ที่นั่ง/กม.	1.54	1.70	0.16	10.39

On-Island transfer service

- Koh Samui (Nar Ton Pier) -to-Chaweng beach or Lami beach or the place of stay v.v., commencing from March 2015.

4. Change in service fees

- Nok Air increased service fee charge for booking via Call Center from 139.10 Baht (VAT included) to 200 Baht (VAT included) with effective from 2 June 2015. Nok Smile Plus member receives fee exemption for the service.
- Nok Air increased service fee charge for excess baggage purchasing at check-in counter at the airport with effective from 7 October 2015. The prices are following:
 - For domestic flights, the fee was increased from 200 Baht per kilogram (VAT included) to 300 Baht per kilogram (VAT included).
 - For international flights, the fee was increased from 300 Baht per kilogram (VAT included) to 400 Baht per kilogram (VAT included).

Key statistics and business ratio (excluding subsidiaries)

	Unit	2014	2015	Change Amount	Amount
Number of aircrafts (at the end of period)					
- Boeing 737-800 NG	-	18	20	2	11.11%
- ATR 72-500	-	2	2	-	-
- Q400 NextGen	-	4	6	2	50.00%
- Average no. of aircrafts	-	18.39	24.99	6.60	35.89%
Available Seat-Kilometers: ASK	Mil. seat-Km.	5,375	6,219	844	15.70%
Revenue Passenger Seat-Kilometers: RPK	Mil. seat-Km.	4,372	5,226	853	19.52%
Number of Sectors	-	56,553	64,176	7,623	13.48%
Cabin factor	-	81.35%	84.03%	2.68 pts.	-
Passenger carried	Million	7.62	8.76	1.14	14.89%
Passenger yield	Baht/Pax/Km.	2.57	2.30	(0.27)	(10.51%)
Revenue per Available Seat-Kilometer: RASK	Baht/Seat/Km.	2.26	2.11	(0.15)	(6.64%)
Cost per Available Seat-Kilometer: CASK	Baht/Seat/Km.	2.36	2.24	(0.12)	(5.08%)
Cost per Available Seat-Kilometer exclude fuel cost : CASK exc. fuel	Baht/Seat/Km.	1.54	1.70	0.16	10.70%

ผลประกอบการประจำปี 2558

รายได้ปี 2557 และ 2558 (ไม่รวมบริษัทย่อย)

หน่วย: ล้านบาท	2557		2558		เปลี่ยนแปลง	
	จำนวน	ร้อยละ ต่อรายได้รวม	จำนวน	ร้อยละ ต่อรายได้รวม	จำนวน	ร้อยละ
รายได้จากค่าโดยสาร	11,229.27	92.37%	12,032.79	89.89%	803.52	7.16
รายได้จากการให้บริการ	719.15	5.91%	816.36	6.10%	97.21	13.52
รายได้อื่น	208.68	1.72%	537.57	4.01%	328.89	157.60
รวมรายได้	12,157.10	100.00%	13,386.72	100.00%	1,229.62	10.11

ข้อมูลด้านรายได้

ปี 2558 บริษัทมีรายได้รวม 13,386.72 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 10.11 จากช่วงเดียวกันของปีก่อนหน้า แบ่งเป็นรายได้จากค่าโดยสาร 12,032.79 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 89.89 ของรายได้รวม รายได้จากการให้บริการ 816.36 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 6.10 ของรายได้รวม และรายได้อื่น 537.57 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 4.01 ของรายได้รวม ส่วนด้านรายได้ต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (RASK) เท่ากับ 2.11 บาท/ที่นั่ง/กม. ในปี 2558 ลดลงร้อยละ 6.64 จากช่วงเดียวกันของปีก่อน

รายได้ค่าโดยสารเพิ่มขึ้นตามปริมาณการผลิตและจำนวนผู้โดยสาร: ปี 2558 บริษัทมีรายได้จากค่าโดยสารเพิ่มขึ้นร้อยละ 7.16 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อนหน้า สาเหตุหลักมาจากบริษัทมีการขยายฝูงบินและเพิ่มปริมาณการผลิต ดังจะเห็นได้จากจำนวนเครื่องบินเฉลี่ยที่ 24.99 ลำในปี 2558 เพิ่มขึ้นร้อยละ 35.89 จากปี 2557 และปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ASK) ที่ 6,219 ล้านที่นั่งต่อกิโลเมตรในปี 2558 เพิ่มขึ้นร้อยละ 15.70 จากปีก่อนหน้า ส่งผลทำให้จำนวนผู้โดยสารเพิ่มขึ้นเป็น 8.76 ล้านคน หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 14.96

รายได้ต่อผู้โดยสารต่อกิโลเมตร (Passenger Yield) และรายได้ต่อปริมาณการผลิต (RASK) ลดลงจากการแข่งขันด้านการตลาดอย่างต่อเนื่อง: อัตราส่วนรายได้ค่าโดยสารต่อผู้โดยสารต่อกิโลเมตร (Passenger Yield) อยู่ที่ 2.30 บาท/ที่นั่ง/กม. ลดลงร้อยละ 10.51 และรายได้ต่อปริมาณการผลิต (RASK) อยู่ที่ 2.11 บาท/ที่นั่ง/กม. ลดลงร้อยละ 6.64 เนื่องจากการที่สายการบินต่างๆ ได้ออกโปรแกรมส่งเสริมการขายอย่างต่อเนื่องเพื่อกระตุ้นการเดินทางและท่องเที่ยวของผู้โดยสาร ประกอบกับสายการบินทุกแห่งมีการขยายฝูงบิน ดังนั้นถึงแม้ภาพรวมอุตสาหกรรมจะมีการเติบโตของผู้โดยสารถึงร้อยละ 23 จากปีก่อนหน้า แต่ราคาค่าโดยสารโดยเฉลี่ยกลับลดลง

ASK และ RPK เติบโตเนื่องจากการขยายฝูงบิน: ปี 2558 ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (RPK) เพิ่มขึ้นร้อยละ 19.52 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อนหน้า ขณะที่ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ASK) เพิ่มขึ้นร้อยละ 15.70 อันเกิดจากการขยายฝูงบิน ในส่วนของอัตราการบรรทุกผู้โดยสาร (Cabin Factor) เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อนหน้ามาอยู่ที่ร้อยละ 84.03 ทั้งนี้บริษัทสามารถรักษาอัตราการบรรทุกผู้โดยสารให้อยู่เหนือระดับร้อยละ 80 เป็น 6 ไตรมาสติดต่อกันแล้ว อย่างไรก็ตาม จำนวนเที่ยวบินที่บินได้จริงนั้นน้อยกว่าที่ได้วางแผนไว้ร้อยละ 13.6 ในไตรมาส 4/2558 เนื่องจากอัตราการหมุนเวียนเข้าออกของนักบินมากกว่าปกติ ซึ่งเป็นไปตามสภาวะตลาดทั้งภูมิภาคที่มีการขยายตัวของสายการบินต่างๆ รวมถึงการเติบโตของฝูงบินอย่างรวดเร็ว ส่งผลให้เกิดปัญหานักบินขาดแคลน

รายได้จากการให้บริการเพิ่มขึ้นตามจำนวนผู้โดยสาร การขึ้นค่าธรรมเนียมบริการรวมถึงบริการใหม่: จำนวนผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้นส่งผลโดยตรงต่อรายได้จากการให้บริการ และรายได้ค่าธรรมเนียมการจองตั๋วและชำระเงิน นอกจากนี้การเริ่มให้บริการ Nok Premium Seat ตั้งแต่เดือนพฤษภาคม 2558 ยังช่วยเพิ่มรายได้จากการให้บริการอีกทางหนึ่ง

รายได้อื่นเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญจากกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนและกำไรจากการขายและเช่ากลับเครื่องบิน: รายได้อื่นประกอบไปด้วย ดอกเบี้ยรับ รายได้จากการเชื่อมต่อการเดินทางโดยรถโดยสารและเรือเร็ว/เรือเฟอร์รี่ (Fly'n'Ride, Fly'n'Ferry และ Nok Transfer) กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนบาทต่อดอลลาร์สหรัฐ และกำไรจากการขายและเช่ากลับเครื่องบินตามสัญญาเช่าดำเนินงาน รายได้อื่นเพิ่มขึ้นถึงร้อยละ 157.60 สาเหตุหลักมาจากการรับรู้กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนที่เกิดขึ้นแล้วและยังไม่มีเกิดขึ้น (Realized/Unrealized Foreign Exchange Gain)

2015 Operating Performance

2014 and 2015 Revenues (Exclude subsidiaries)

Unit: million Baht	2014		2015		Change	
	Amount	Percent	Amount	Percent	Amount	Percent
Passenger revenues	11,229.27	92.37%	12,032.79	89.89%	803.52	7.16%
Service revenues	719.15	5.91%	816.36	6.10%	97.21	13.52%
Other income	208.68	1.72%	537.57	4.01%	328.89	157.60%
Total revenue	12,157.10	100.00%	13,386.72	100.00%	1,229.62	10.11%

Revenue

In 2015, total revenue was 13,386.72 million Baht, increased 10.11 percent from the same period last year. It comprises of passenger revenues 12,032.79 million Baht, 89.89 percent of total revenue, Service revenues 816.36 million Baht, 6.10 percent of total revenue and other income of 537.57 million Baht, 4.01 percent of total revenue. Revenue per Available Seat-Kilometer (RASK) was 2.11 Baht/Seat/Km., declined 6.64 percent.

Passenger revenues grew in line with increased capacity and number of passengers: In 2015, passenger revenues grew 7.16 percent from same period last year as a result of fleet and capacity expansion. Average number of airplane in 2015 is 24.99, increased 35.89 percent from 2014 and ASK of 6,219 million Seat-Km. in 2015 rose up 15.7 percent from 2014. Therefore, number of passengers in 2015 reached 8.76 million, 14.96 percent increased.

Passenger Yield and Revenue per ASK (RASK) declined from continuously marketing competition: Passenger Yield was 2.30 Baht/Seat/km. in 2015, decreased 2.54 percent, and RASK was 2.11 Baht/Seat/km. in 2015, went down 6.64 percent from previous year. Each player in airline industry launch marketing campaign to stimulate air travelling and tourism of passenger. Furthermore, all airline companies expand their fleet. Although overall industry grew 23.35 percent from prior year, average airfare declined.

ASK and RPK continuously grew up from fleet expansion: In 2015, RPK increased 19.52 percent from previous year while ASK went up 15.70 percent resulted of fleet expansion. Cabin factor was 84.03 percent in 2015, increased from 2014 and the company is able to maintain Cabin Factor above 80 percent for 6 quarters consecutively. However, the actual flight frequency was 13.60 percent less than planned in 4Q2015 due to an over expected of pilot turnover. A high growth rate of aviation industry in the region caused a turnover of pilot and shortage problem.

Service revenues increased in line with passenger growth, from increasing service fee and launching new services: Service revenue is a kind of low-hanging fruit product. Passenger growth can drive service revenues tremendously. Outstanding growth of ticket reservation and payment fee, and so on. In addition, launching of Nok Premium Seat since May 2015 is another channel to increase Service revenues.

Other income significantly hike from gain from FX and profit from aircraft sale and lease back: Other income is consisted of Interest received, coach and boat transfer service - namely Fly'n'Ride and Fly'n'Ferry, gain from THB/USD exchange rate, and profit from aircraft sale and lease back under operating lease agreement. Other revenue increased 157.60 percent comparing to same period last year resulting from acknowledgement of realized and unrealized gain from FX due to

ตามค่าเงินบาทที่อ่อนค่าลงเมื่อเทียบกับเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐ อัตราอ้างอิงอัตราแลกเปลี่ยนเงินบาทต่อดอลลาร์สหรัฐในปี 2558 เฉลี่ยอยู่ที่ 34.25 บาทต่อดอลลาร์สหรัฐ จากระดับ 32.48 บาทต่อดอลลาร์สหรัฐในปี 2557 หรืออ่อนค่าลงร้อยละ 5.44 โดยมีทิศทางสอดคล้องกับสกุลเงินอื่นๆ ในภูมิภาค เนื่องจากทางธนาคารกลางสหรัฐส่งสัญญาณของการขึ้นดอกเบี้ยนโยบาย นอกจากนี้ บริษัทมีการรับรู้กำไรจากการขายเครื่องบินใหม่ ภายใต้สัญญาขายและเช่ากลับ (Sale and Lease Back) กับผู้ให้เช่าเครื่องบิน (Lessor) จำนวน 4 ลำ โดยแบ่งเป็นเครื่องบินไอพ่น จำนวน 2 ลำที่และเครื่องบินใบพัด จำนวน 2 ลำ ซึ่งการรับรู้กำไรจากการขายเครื่องบินใหม่นี้เป็นรายการพิเศษที่เกิดขึ้นครั้งเดียวในเดือนที่รับมอบเครื่องบิน

ค่าใช้จ่ายประจำปี 2557 และ 2558 (ไม่รวมบริษัทย่อย)

หน่วย: ล้านบาท	2557		2558		เปลี่ยนแปลง	
	จำนวน	ร้อยละ ต่อรายได้รวม	จำนวน	ร้อยละ ต่อรายได้รวม	จำนวน	ร้อยละ
ต้นทุนค่าโดยสารและการให้บริการ	11,796.68	93.86%	12,999.52	94.17%	1,202.84	10.20
ค่าใช้จ่ายในการขาย	272.50	2.17%	230.08	1.67%	(42.42)	-15.57
ค่าใช้จ่ายในการบริหาร	496.49	3.95%	533.35	3.86%	36.86	7.42
ต้นทุนทางการเงิน	2.27	0.02%	41.51	0.30%	39.24	1,728.63
รวมค่าใช้จ่าย	12,567.94	100.00%	13,804.46	100.00%	1,236.52	9.84

ข้อมูลด้านค่าใช้จ่าย

ปี 2558 บริษัทมีค่าใช้จ่ายรวม 13,804.46 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 9.84 จากช่วงเดียวกันของปีก่อนหน้า สาเหตุหลักมาจากค่าใช้จ่ายคงที่ (Fixed costs) เพิ่มขึ้นตามการขยายฝูงบิน สำหรับอัตราส่วนต้นทุนรวมต่อหน่วย (CASK) เท่ากับ 2.24 บาท/ที่นั่ง/กม. ลดลงร้อยละ 5.08 อย่างไรก็ตาม ต้นทุนรวมที่ไม่รวมค่าใช้น้ำมันต่อหน่วย (CASK exc. fuel) เท่ากับ 1.70 บาท/ที่นั่ง/กม. เพิ่มขึ้นร้อยละ 10.39

ต้นทุนผันแปร (Variable costs) เพิ่มขึ้นเล็กน้อย เนื่องจากมีค่าใช้จ่ายซ่อมบำรุงเครื่องบินตามระยะ: ในปี 2558 ต้นทุนแปรผันเพิ่มขึ้นร้อยละ 1.84 ช่วงเดียวกันของปีก่อนหน้า มาอยู่ที่ 9,123.89 ล้านบาทเนื่องจากการขยายปริมาณการผลิต (ASK) เพิ่มขึ้นร้อยละ 16.01 อย่างไรก็ดี บริษัทได้ประโยชน์จากการปรับราคาน้ำมันในตลาดโลกที่ลดลง ทำให้ต้นทุนค่าน้ำมันต่อหน่วยลดลงดังที่ได้กล่าวมาแล้ว ในไตรมาส 3/2558 ซึ่งเป็นช่วงนอกฤดูกาลเดินทาง บริษัทได้นำเครื่องบินเข้าซ่อมบำรุงตามระยะเพื่อให้ความพร้อมสำหรับการให้บริการในช่วงฤดูกาลท่องเที่ยวในไตรมาส 4/2558 และ 1/2559 จึงเกิดค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมซึ่งเป็นค่าใช้จ่ายครั้งเดียวในการเข้าซ่อมบำรุง (One-time expense) และในส่วนของค่าใช้จ่ายบำรุงรักษาตามระยะเครื่องบินสูงขึ้นตามการขยายฝูงบิน ส่วนค่าใช้จ่ายผันแปรอื่นๆ เช่น ค่าบริการการบิน ค่าบริการผู้โดยสาร ค่าเบี้ยเลี้ยงของนักบินและลูกเรือ เพิ่มขึ้นตามจำนวนเที่ยวบินตามปกติ สำหรับอัตราส่วนค่าใช้จ่ายผันแปรต่อหน่วย (VC/ASK) อยู่ที่ 1.47 บาท/ที่นั่ง/กม. ลดลงร้อยละ 11.98 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อนหน้า และต้นทุนน้ำมันต่อหน่วย (Fuel/ASK) ลดลงเหลือ 0.54 บาท/ที่นั่ง/กม. ลดลงร้อยละ 35.15

ต้นทุนคงที่ (Fixed costs) เพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญตามการขยายฝูงบิน: ต้นทุนคงที่เพิ่มขึ้นร้อยละ 34.79 มาอยู่ที่ 3,734.04 ล้านบาท เป็นไปตามขนาดฝูงบินที่ใหญ่ขึ้นและเป็นเครื่องบินใหม่ที่รับจากผู้ผลิตโดยตรง (Brand New Aircraft) ตามนโยบายของบริษัทที่จะพัฒนาและยกระดับการให้บริการให้ดียิ่งขึ้น โดย ณ สิ้นปี 2558 บริษัทมีเครื่องบินทั้งหมด 28 ลำ เพิ่มขึ้น 4 ลำจากปีก่อนหน้า ค่าใช้จ่ายคงที่ที่เพิ่มขึ้นส่วนใหญ่คือ ค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่ ค่าใช้จ่ายบุคลากรที่ให้บริการผู้โดยสารโดยตรง และค่าประกันภัยเครื่องบิน ด้านอัตราส่วนค่าใช้จ่ายคงที่ต่อหน่วย (FC/ASK) อยู่ที่ 0.60 บาท/ที่นั่ง/กม. เพิ่มขึ้นร้อยละ 16.41 จากช่วงเดียวกันปีที่แล้ว

ต้นทุนทางการเงินที่สูงขึ้นจากค่าธรรมเนียมทางการเงินในการทำสัญญาการจัดหาเงินทุนสำหรับเงินมัดจำเครื่องบินและดอกเบี้ยเงินกู้ระยะสั้น: ในปี 2558 ต้นทุนทางการเงินเพิ่มขึ้น เป็น 41.51 ล้านบาท จาก 2.27 ล้านบาทในปี 2557 เนื่องจากบริษัทจะต้องเสียค่าธรรมเนียมทางการเงินในการเข้าทำสัญญาการจัดหาเงินทุนสำหรับเงินมัดจำเครื่องบินทั้งระยะสั้นและระยะยาว รวมถึงดอกเบี้ยเงินกู้ยืมระยะสั้นจากธนาคารพาณิชย์

Thai Baht depreciation against US Dollar. Average THB/USD exchange rate in 2015 was 34.25, depreciated 5.44 percent from 32.48 in 2014 which is in line with other currencies in the region because of positive interest rate signal from FED. Moreover, the Company acknowledged special profit from selling 4 new aircrafts (Jet 2 aircrafts and Propeller 2 aircrafts) to lessors under Sale and Lease Back transaction. Special profit is considered one-off transaction on the date of aircraft delivery.

Expenses (separate financial statements)

Unit: million Baht	2014		2015		Change	
	Amount	Percent to total revenue	Amount	Percent to total revenue	Amount	Percent
Costs of passenger and services	11,796.68	93.86%	12,999.52	94.17%	1,202.84	10.20%
Selling expenses	272.50	2.17%	230.08	1.67%	(42.42)	(15.57%)
Administrative expenses	496.49	3.95%	533.35	3.86%	36.86	7.42%
Finance costs	2.27	0.02%	41.51	0.30%	39.24	1,728.63%
Total Expenses	12,567.94	100.00%	13,804.46	100.00%	1,236.52	9.84%

Expenses

Total expenses in 2015 were 13,804.46 million Baht or increased 9.84 percent from same period last year. The increase in total expenses mainly came from fixed costs as a result of fleet expansion. The unit cost (CASK) stood at 2.24 Baht/Seat/km. or decreased 5.08 percent and unit cost excluding fuel cost (CASK exc. fuel) was 1.70 Baht/Seat/km. or up 10.39 percent.

Variable costs slightly increase due to scheduled aircraft maintenance expenses: Total variable costs of 2015 increased 1.84 percent from same period last year to 9,123.89 million Baht caused by an increase in production. ASK increased 16.01 percent. However, the Company has benefited from declining of world crude oil price resulted in fuel cost decreased as mentioned above. In 3Q2015, Nok Air reduced some production level for aircraft maintenance, preparing the aircrafts to be ready for service in coming high season in 4Q2015 and 1Q2016. Excess expenses arising from aircraft maintenance was one-time expense. Other key variable costs, such as airport service fees, per diem expenses, increased according to flight frequency. Total variable costs per unit (VC/ASK) in 2015 was 1.47 Baht/Seat/km. or decreased 11.98 percent from 2014. Fuel cost per unit (Fuel/ASK) reduced to 0.54 Baht/Seat/km. or decreased 35.15 percent.

Fixed costs increased mainly due to fleet expansion: Fixed cost increased 34.79 percent to 3,734.04 million Baht, mainly from acquiring brand-new aircrafts. At the end of period, fleet comprises of 28 aircrafts, increased 4 aircrafts from end of 2014. Major increased costs are aircraft operating lease and spare parts lease expenses, crew personnel expenses, aircraft insurance expense. Fixed cost per unit (FC/ASK) was 0.60 Baht/Seat/km., increased 16.41 percent.

Financial costs increased from financial fees and interest on short term loans: In year 2015, financial costs increased from 2.27 million Baht to 41.51 million Baht last year as the Company has to pay commitment fees to Pre-delivery Payment commitment agreements and interest on short term loans from commercial banks.

กำไร (ขาดทุน) ประจำปี 2557 และ 2558 (ไม่รวมบริษัทย่อย)

หน่วย: ล้านบาท	2557		2558		เปลี่ยนแปลง	
	จำนวน	ร้อยละ ต่อรายได้รวม	จำนวน	ร้อยละ ต่อรายได้รวม	จำนวน	ร้อยละ
ขาดทุนก่อนภาษีเงินได้	(410.84)	(3.38%)	(417.75)	(3.12%)	(6.91)	1.68
(รายได้)/ค่าใช้จ่าย ภาษีเงินได้	(0.38)	(0.00%)	6.19	0.05%	6.57	(1,728.95)
ขาดทุนสำหรับงวด	(410.45)	(3.37%)	(423.94)	(3.16%)	(13.49)	3.29
ขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมสำหรับงวด	(398.90)	(3.28%)	(421.74)	(3.15%)	(22.84)	5.73
กำไร (ขาดทุน) ต่อหุ้นขั้นพื้นฐาน (บาท)	(0.66)		(0.68)		(0.02)	3.03

จากปัจจัยต่างๆ ที่กล่าวมาข้างต้น ทำให้บริษัทมีค่าใช้จ่ายรวมมากกว่ารายได้รวม โดยบริษัทมีผลขาดทุนก่อนภาษีเงินได้เท่ากับ 417.75 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 1.68 จากปี 2557 และบริษัทมีขาดทุนเบ็ดเสร็จสำหรับงวด 421.74 ล้านบาท คิดเป็นผลขาดทุนเพิ่มขึ้นร้อยละ 5.73 จากปีก่อนหน้า

ในปี 2559 ทางบริษัทจะทำการขยายเส้นทางการบินไปสู่ต่างประเทศมากขึ้นเพื่อเพิ่มรายได้ต่อปริมาณการผลิตผู้โดยสารและรายได้จากค่าบริการต่อผู้โดยสาร นอกจากนี้ระยะการบินที่ยาวขึ้นจะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารต้นทุน ส่งผลทำให้ต้นทุนคงที่และค่าซ่อมบำรุงรักษาต่อหน่วยลดลง

ฐานะการเงิน

หน่วย: ล้านบาท	งบการเงินรวม		เปลี่ยนแปลง	ร้อยละ
	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558		
รวมสินทรัพย์	6,569.00	7,110.22	541.22	8.24
รวมหนี้สิน	2,219.65	4,168.16	1,948.51	87.78
รวมส่วนของบริษัทใหญ่	3,771.12	3,047.22	(723.90)	(19.20)
ส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุม	578.23	(105.16)	(689.39)	(119.22)
รวมส่วนของผู้ถือหุ้น	4,349.35	2,942.06	(1,407.29)	(32.36)

สินทรัพย์

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 บริษัทและบริษัทย่อยมีสินทรัพย์รวม 7,110.22 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 8.24 จากสิ้นปีก่อน โดยแบ่งเป็นสินทรัพย์หมุนเวียน 6,138.57 ล้านบาทและสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน 971.65 ล้านบาท คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 86.32 และ 13.68 ของสินทรัพย์รวมตามลำดับ

เงินสดเพิ่มขึ้นจากการได้รับเงินประกันและเงินมัดจำเครื่องบินคืนจากการรับมอบเครื่องบินและการเข้าทำสัญญาการจัดหาเงินทุนสำหรับเงินมัดจำเครื่องบิน: เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดในปี 2558 เพิ่มขึ้นร้อยละ 44.0 สาเหตุหลักมาจากการเข้าทำสัญญาขายและเช่ากลับ (Sale and Lease Back) ภายใต้สัญญาเช่าดำเนินงาน สำหรับเครื่องบินที่บริษัทซื้อจากผู้ผลิต ทั้งนี้ บริษัทได้รับเงินมัดจำเครื่องบินคืน จากการที่บริษัทรับมอบเครื่องบินในเดือนสิงหาคม และเดือนกันยายน 2558 นอกจากนี้ การเข้าทำสัญญาการจัดหาเงินทุนสำหรับเงินมัดจำเครื่องบิน (Pre-Delivery Payment: PDP) สำหรับฝูงบินไอพ่น ที่จะรับมอบระหว่างปี 2559 - 2560 ยังเป็นอีกสาเหตุที่ทำให้เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น

Profit (Loss) for the period (separate financial statements)

Unit: million Baht	2014		2015		Change	
	Amount	Percent to total revenue	Amount	Percent to total revenue	Amount	Percent
Profit (Loss) before income tax expense	(410.84)	(3.38%)	(417.75)	(3.12%)	(6.91)	1.68
Income tax expense (income)	(0.38)	(0.00%)	6.19	0.05%	6.57	(1,728.95)
Profit (Loss) for the period	(410.45)	(3.37%)	(423.94)	(3.16%)	(13.49)	3.29
Total comprehensive income (loss) for the period	(398.90)	(3.28%)	(421.74)	(3.15%)	(22.84)	5.73
Basic Earnings per Share (Baht)	(0.66)	-	(0.68)	-	(0.02)	3.03

As situation mentioned above, the Company booked 417.75 million Baht loss before income tax expense in 2015, increased 1.68 percent from 2014 and comprehensive loss for the period was 421.74 million Baht, increased 5.73 percent.

In year 2015, the Company expanded more international routes in order to increase RASK and ancillary revenue per passenger. Moreover, the longer flight hours, the more efficiency in cost management. Consequently, unit cost of fixed cost and maintenance cost decreased.

Financial Position

Unit : Million Baht	Consolidated Financial Statements			
	As at 31 December 2014	As at 31 December 2015	Change	Percent
Total Assets	6,569.00	7,110.22	541.22	8.24
Total Liabilities	2,219.65	4,168.16	1,948.51	87.78
Total owners of the parent	3,771.12	3,047.22	(723.90)	(19.20)
Non-controlling interests	578.23	(105.16)	(689.39)	(119.22)
Total Shareholders' Equity	4,349.35	2,942.06	(1,407.29)	(32.36)

Assets

As at 31 December 2015, the Company and its subsidiaries' total assets were 7,110.22 million Baht or increased 8.24 percent comparing to 31 December 2014. Total assets consisted of total current assets 6,138.57 million Baht and total non-current assets 971.65 million Baht, accounted as 86.32 percent and 13.68 percent of the total assets respectively.

Cash increased from reimbursement of aircraft deposit resulted from aircraft delivery and Pre-delivery payment commitment agreement: As at 31 December 2015, cash and cash equivalent increased 44.0 percent resulting from Sale and Lease Back agreements under operating lease for aircrafts purchased from manufacturers. The Company received PDP back at the time of delivery in August and September 2015. Besides that, reimbursement of PDP back under PDP commitment agreements caused an increase of cash and cash equivalent.

ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่นเพิ่มขึ้นจากเงินจ่ายล่วงหน้าค่าซ่อมเครื่องยนต์: ในปี 2558 บริษัทมีการส่งเครื่องยนต์ของเครื่องบินเข้าซ่อมบำรุงตามระยะ (Engine Shop Visit) ทำให้บริษัทต้องจ่ายเงินตรงค่าซ่อมบำรุงแก่ผู้ให้บริการไปก่อน ซึ่งปัจจุบันอยู่ระหว่างดำเนินการเบิกคืนจากเงินสำรองเพื่อการซ่อมบำรุง (Maintenance Reserve) ที่ได้จ่ายไว้กับผู้ให้เข้าเครื่องบินก่อนหน้านี้เป็นรายเดือนตามอัตราที่ระบุไว้ในสัญญาเช่าเครื่องบิน

จากรายการข้างต้น ทำให้ ณ สิ้นปี 2558 บริษัทและบริษัทย่อยมีลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่นรวม 1,119.77 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากสิ้นปี 2557 ร้อยละ 160.27

หนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น

หนี้สินรวมเพิ่มขึ้นตามรายได้และขนาดฝูงบินที่ใหญ่ขึ้น: ณ ปี 2558 บริษัทและบริษัทย่อยมีหนี้สินรวม 4,168.16 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 87.78 จากสิ้นปี 2557 สาเหตุหลักมาจากเจ้าหนี้การค้าที่เพิ่มขึ้นตามการขยายของธุรกิจ รวมถึงประมาณการหนี้สินค่าซ่อมบำรุงที่เพิ่มขึ้นตามขนาดฝูงบินซึ่งเป็นรายการปกติของบริษัท

ส่วนของผู้ถือหุ้นลดลงตามผลการดำเนินงานที่ขาดทุน: บริษัทและบริษัทย่อยมีส่วนของผู้ถือหุ้นรวม 2,942.06 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 32.36 จากสิ้นปี 2557 สาเหตุหลักมาจากผลการดำเนินงานขาดทุนในปีที่ผ่านมา โดยแบ่งเป็นผลขาดทุนส่วนของบริษัทใหญ่ 723.90 ล้านบาท และขาดทุนจากส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุม 938.39 ล้านบาท

งบกระแสเงินสด

หน่วย: ล้านบาท	รวมการเป็นรวม	
	2557	2558
กระแสเงินสดได้มา (ใช้ไปใน) จากกิจกรรมดำเนินงาน	(2,450.20)	649.31
กระแสเงินสดได้มา (ใช้ไปใน) จากกิจกรรมการการลงทุน	2,717.90	(131.66)
กระแสเงินสดได้มาจากกิจกรรมการจัดหาเงิน	458.12	775.00
ผลกระทบจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศในเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	7.43	(5.50)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้นสุทธิ	733.25	1,287.15
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันที่ 1 มกราคม	2,193.36	2,926.61
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันที่ 31 ธันวาคม	2,926.61	4,213.76

สำหรับปี 2558 บริษัทและบริษัทย่อยมีกระแสเงินสดได้มาจากกิจกรรมดำเนินงานสุทธิ 649.31 ล้านบาท รายการเปลี่ยนแปลงที่สำคัญต่อการได้มาของเงินสด คือ เงินประกันและเงินมัดจำเครื่องบินทั้งระยะสั้นและระยะยาวที่บริษัทได้รับคืนจากการรับมอบเครื่องบินและการเข้าทำสัญญาการจัดหาเงินทุนสำหรับเงินมัดจำเครื่องบิน ส่วนรายการหลักที่มีผลต่อการใช้ไปของเงินสดคือลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่นจากเงินตรงจ่ายค่าซ่อมเครื่องยนต์ของเครื่องบินล่วงหน้า

ส่วนกระแสเงินสดได้มาจากกิจกรรมการลงทุน มาจากเงินสดรับจากดอกเบี้ยรับ 43.43 ล้านบาท ขณะที่ด้านการใช้ไปของเงินสดคือการจ่ายเงินเพื่อซื้ออุปกรณ์และสินทรัพย์ไม่มีตัวตนเป็นเงิน 123.55 ล้านบาทและเงินสดจ่ายสำหรับเงินลงทุนในกิจการร่วมค้า 34.75 ล้านบาท ซึ่งเป็นไปตามที่บริษัทได้เข้าร่วมลงทุนในบริษัท Air Black Box Asia Pacific Pte Ltd ในสัดส่วนร้อยละ 25.00 โดยบริษัทดังกล่าวจัดตั้งขึ้นที่ประเทศสิงคโปร์เพื่อประกอบธุรกิจพัฒนาระบบการจองบัตรโดยสารระหว่างสายการบิน

สำหรับกระแสเงินสดได้มาจากกิจกรรมจัดหาเงิน มาจากเงินสดรับจากการกู้ยืมเงินระยะสั้นจากสถาบันการเงิน 520.00 ล้านบาท นอกจากนี้ยังมีเงินสดรับค่าหุ้นของบริษัทย่อยจากส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุม 255.00 ล้านบาท ซึ่งมาจากการรับชำระเงินเพิ่มทุนของบริษัท สายการบินนกสกู๊ต จำกัด จำนวน 500.00 ล้านบาทในไตรมาส 1/2558 ทำให้บริษัทได้รับเงินสดค่าหุ้นของบริษัทย่อยจากผู้ถือหุ้นที่เป็นส่วนหนึ่งของส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมในงบแสดงฐานะการเงินรวมมูลค่า 255.00 ล้านบาท แบ่งเป็นจาก Scoot Pte. Ltd. มูลค่า 245.00 ล้านบาทและผู้ถือหุ้นส่วนที่เหลือมูลค่า 10.00 ล้านบาท

Trade and other receivables increased mainly due to advance payments for engine maintenance: In 2015, the Company made an advance payment for engine shop visit and currently in a process of Maintenance Reserve reimbursement from aircraft lessors. As at 31 December 2015, trade and other receivables were 1,119.77 million Baht, increased 160.27 percent, compared with 31 December 2014.

Liabilities and Shareholders' Equity

Revenue growth and fleet expansion increased total liabilities: As at 31 December 2015, total liabilities was 4,168.16 million Baht, increased by 87.78 percent compared with the year ended 31 December 2014. The increase in total liabilities were mainly from trade and other payables which resulted from normal course of business. In addition, increased provisions for aircraft maintenance reflected fleet and production growth.

Operating loss lessen shareholders' equity: Total shareholders' equity were 2,942.06 million Baht or fell 32.36 percent compared with 31 December 2014. 2015 operating loss came from comprehensive loss attributed to owners of the parent 723.90 million Baht and comprehensive loss of non-controlling interests 938.39 million Baht.

Cash flow statement (consolidated)

Unit : million Baht	Consolidated financial statements	
	2014	2015
Net cash provided by (used in) operating activities	(2,450.20)	649.31
Net cash provided by (used in) investing activities	2,717.90	(131.66)
Net cash provided by financing activities	458.12	775.00
Effect from foreign exchange rate in cash and cash equivalents	7.43	(5.50)
Net increase in cash and cash equivalents	733.25	1,287.15
Cash and cash equivalents as at January 1	2,193.36	2,926.61
Cash and cash equivalents as at December 31	2,926.61	4,213.76

For 2015, the Company and its subsidiaries had provided cash in operating activities 649.31 million Baht. The main source of cash was a return of short-term and long-term aircraft deposits and prepayments by entering the aircraft PDP commitment agreements and Sale and Lease Back transaction at the time of aircraft delivery. Main cash outflow activity for operating activities was trade and other receivables due to advance payments for aircraft maintenance.

Cash inflow provided from investing activities principally came from cash received from interest income 43.43 million Baht. The used of cash from investing activities were consisted of cash payment for acquisition of equipment and intangible assets 123.55 million Baht. In addition, Nok Air invested in Air Black Box Asia Pacific Pte Ltd. which was established in Singapore to operate interline reservation system among airlines in which Nok Air holds 25% of the investment fund totaling about 34.75 million Baht.

Net cash provided in financing activities came from short term loan from financial institution amount 520 million Baht and paid up of share subscription in NokScoot Airline Co., Ltd. amount 500 million Baht in 1Q2015, resulting the Company and its subsidiaries received cash amount 255 million Baht from the subsidiary's share subscription by the non-controlling interests shareholders, consisted of 245 million Baht from Scoot Pte. Ltd. and 10 million Baht from other shareholders.



รายงานความรับผิดชอบของคณะกรรมการบริษัทต่อรายงานการทางเงิน Report of the Board of Directors' Responsibilities for Finance Statement

คณะกรรมการบริษัทเป็นผู้รับผิดชอบต่อการเงินเฉพาะกิจการ และงบการเงินรวมของบริษัทและบริษัทย่อย รวมถึงข้อมูลสารสนเทศทางการเงินที่ปรากฏในรายงานประจำปี ซึ่งงบการเงินสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2558 จัดทำขึ้นตามมาตรฐานการบัญชีที่รับรองทั่วไปในประเทศไทย โดยเลือกใช้นโยบายการบัญชีที่เหมาะสมและถือปฏิบัติอย่างสม่ำเสมอ ใช้ดุลยพินิจอย่างระมัดระวัง และประมาณการที่สมเหตุสมผลในการจัดทำ รวมทั้งมีการเปิดเผยข้อมูลสำคัญอย่างเพียงพอในหมายเหตุประกอบงบการเงิน เพื่อให้สามารถสะท้อนฐานะการเงิน ผลการดำเนินงาน และกระแสเงินสดได้อย่างถูกต้อง โปร่งใส เป็นประโยชน์ต่อผู้ถือหุ้นและนักลงทุนทั่วไป และได้ผ่านการตรวจสอบจากผู้สอบบัญชีรับอนุญาตจากบริษัท ดีลอยท์ พูซ โธมัส ชัยยศ สอบบัญชี จำกัด ซึ่งให้ความเห็นอย่างไม่มีเงื่อนไข โดยในการตรวจสอบบริษัทได้ให้การสนับสนุนข้อมูลและเอกสารต่างๆ เพื่อให้ผู้สอบบัญชีสามารถตรวจสอบและแสดงความเห็นได้ตามมาตรฐานการสอบบัญชี

คณะกรรมการบริษัทได้จัดให้มีและการดำรงไว้ซึ่งระบบการบริหารความเสี่ยง ระบบการควบคุมภายใน การตรวจสอบภายใน การกำกับดูแลที่เหมาะสม และมีประสิทธิผล เพื่อให้มั่นใจว่าข้อมูลทางบัญชีมีความถูกต้อง ครบถ้วน เพียงพอที่จะดำรงรักษาไว้ซึ่งทรัพย์สินของบริษัท และป้องกันความเสี่ยง ตลอดจนเพื่อไม่ให้เกิดการทุจริตหรือการดำเนินงานที่ผิดปกติดังมีสาระสำคัญ

ทั้งนี้ คณะกรรมการบริษัทได้แต่งตั้งคณะกรรมการตรวจสอบ ซึ่งประกอบด้วยกรรมการที่เป็นอิสระทั้งสิ้นเป็นผู้ดูแลรับผิดชอบการสอบทานนโยบายการบัญชี และรับผิดชอบเกี่ยวกับคุณภาพของรายงานทางการเงิน การสอบทานระบบการควบคุมภายใน การตรวจสอบภายใน และระบบการบริหารความเสี่ยง ตลอดจนพิจารณาการเปิดเผยข้อมูลรายการเกี่ยวโยงระหว่างกันอย่างครบถ้วนเพียงพอและเหมาะสม โดยความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบปรากฏอยู่ในรายงานของคณะกรรมการตรวจสอบซึ่งแสดงไว้ในรายงานประจำปีแล้ว

คณะกรรมการบริษัทมีความเห็นว่า ระบบการควบคุมภายในโดยรวมของบริษัทมีความเพียงพอและเหมาะสม สามารถตรวจสอบได้ รวมทั้งเชื่อมั่นอย่างมีเหตุผลได้ว่างบการเงินเฉพาะกิจการ และงบการเงินรวมของบริษัทและบริษัทย่อย สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2558 มีความเชื่อถือได้ โดยถือปฏิบัติตามมาตรฐานการบัญชีที่รับรองทั่วไป และปฏิบัติตามกฎหมายรวมทั้งกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง

เรืออากาศเอก มนต์รี จำเรียง

กรรมการ

พาทิ สารสิน

ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร

The Board of Directors is responsible for separate financial statements and consolidated financial statements of the Company and subsidiaries as well as financial information published in the Annual Report. The financial statements for the year ended December 31, 2015 were prepared on the basis of the Generally-accepted Accounting Principles (GAAP) in Thailand where appropriate accounting policy had been selected and constantly complied with discretion carefully exercised and estimates reasonably made. In addition, critical information was adequately disclosed in notes to the financial statements to reflect the financial status, operation results and cash flow with transparency and accuracy so as to benefit shareholders and investors at large. The financial statements have already been audited by certified public accountants of Deloitte Touche Tohmatsu Chaiyos Advisory Co., Ltd. which unconditionally expressed its opinion. During the auditing, the Company provided information and documents for the auditor to audit and express his opinions on the basis of the accounting standards.

The Board of Directors has set up and maintained appropriate and efficient risk management, internal control, internal audit and supervisions systems to ensure that accounting information is accurate, comprehensive and adequate to safeguard the Company's assets, prevent risk and avoid corruption or unusual action in a material sense.

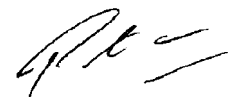
The Board of Directors has appointed the Audit Committee of which the entire members are independent directors to supervise the review of the accounting policy and quality of the financial reporting. The Audit Committee's other tasks include reviewing the internal control, internal audit and thoroughly and adequately disclosing connected transaction information in an appropriate manner. The Audit Committee's opinions have been expressed in the Audit Committee's Report also published in the Annual Report.

The Board of Directors is of the opinion that the Company's overall internal control system is adequate and sound and thus is reasonably convincing that the separate financial statements and the consolidated financial statements of the Company and subsidiaries for the year that ended December 31, 2015 were trustworthy, reliable and in compliance with the GAPP as well as relevant laws and regulations



Flight Lieutenant Montree Jumrieng

Director



Mr. Patee Srarsin

Chief Executive Officer



รายงานคณะกรรมการตรวจสอบ Audit Committee's Report

เรียน ท่านผู้ถือหุ้น บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน)

คณะกรรมการตรวจสอบของบริษัทฯ ประกอบด้วยกรรมการอิสระ 3 ท่าน ประกอบด้วย นายพิมล ศรีวิกรม์ ประธานกรรมการตรวจสอบ นายผดุงเดช อินทรลักษณ์ และนายอภิชาติ จีระพันธุ์ เป็นกรรมการตรวจสอบ ซึ่งมีคุณสมบัติตรงตามเกณฑ์ที่กำหนดในประกาศของสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ และได้ปฏิบัติหน้าที่และความรับผิดชอบครบถ้วนตามที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการของบริษัทฯ ตามที่ได้กำหนดไว้ในกฎบัตรของคณะกรรมการตรวจสอบ และสอดคล้องกับของสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ และประกาศของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

ในรอบปีบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2558 คณะกรรมการตรวจสอบได้มีการประชุมกับฝ่ายบริหาร ผู้ตรวจสอบภายใน และผู้สอบบัญชีจำนวน 4 ครั้ง การเข้าร่วมประชุมของกรรมการตรวจสอบแต่ละท่านจะปรากฏอยู่ในตารางแสดงจำนวนครั้งการประชุมในส่วนการกำกับดูแลกิจการ

การปฏิบัติงานของคณะกรรมการตรวจสอบมีสาระสำคัญ สรุปได้ดังนี้

1. สอบทานงบการเงินไตรมาสและงบการเงินประจำปี 2558 ร่วมกับผู้สอบบัญชีและผู้บริหารโดยสอบถามและให้คำแนะนำและข้อคิดเห็นที่เป็นประโยชน์ เพื่อให้มั่นใจว่าการจัดทำงบการเงิน มีความถูกต้อง ครบถ้วน เชื่อถือได้ และเป็นไปตามมาตรฐานบัญชีที่รับรองทั่วไป รวมทั้งมีการเปิดเผยข้อมูลที่เพียงพอ เหมาะสม
2. สอบทานประสิทธิภาพและประสิทธิผลของระบบควบคุมภายใน การบริหารความเสี่ยง และระบบการตรวจสอบภายในของบริษัทฯ ร่วมกับหน่วยงานตรวจสอบภายใน ผู้บริหาร และผู้สอบบัญชี ตลอดจนสอบทานมาตรการและแนวทางการป้องกันการทุจริตในสายงานต่างๆ ว่ามีความเพียงพอและเหมาะสมกับสภาพการดำเนินงาน
3. สอบทานความเพียงพอและเหมาะสมของระบบการควบคุมภายใน โดยคณะกรรมการตรวจสอบได้พิจารณาให้มีการว่าจ้างบริษัทพีแอนด์แอล อินเทอร์เน็ต ออดิท จำกัด (P&L) ซึ่งเป็นบริษัทที่ให้บริการด้านการตรวจสอบภายใน โดยที่ P&L ไม่มีส่วนได้เสียใดๆ กับบริษัท เพื่อให้การตรวจสอบภายในเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล คณะกรรมการตรวจสอบจะเป็นผู้พิจารณาแผนการตรวจสอบภายในประจำปี รายงานผลการตรวจสอบภายใน ติดตามผลการตรวจสอบภายในกับฝ่ายบริหารอย่างต่อเนื่อง พร้อมทั้งให้คำแนะนำและแนวทางการตรวจสอบภายในให้เหมาะสมกับสภาพการณ์ปัจจุบัน จากรายงานการตรวจสอบภายในของบริษัท คณะกรรมการตรวจสอบเห็นว่าระบบควบคุมภายในของบริษัทมีความเหมาะสมและเพียงพอ
4. สอบทานและให้ความเห็นต่อรายการที่เกี่ยวข้องหรือรายการที่มีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ รวมถึงการเปิดเผยข้อมูลดังกล่าวตามข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยและสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์
5. พิจารณาการปฏิบัติงานของผู้สอบบัญชีในปีที่ผ่านมาและคำตอบแทนของผู้สอบบัญชี โดยพิจารณาจากความรู้ทางธุรกิจ ประสิทธิภาพ ความเหมาะสมของคำตอบแทนและความเป็นอิสระของผู้สอบบัญชี จึงแต่งตั้งนายนิติ จินฉัตรนรินทร์ ผู้สอบบัญชีรับอนุญาตทะเบียนเลขที่ 3089 และ/ หรือ นางสาววิมลพร บุญยัษฐีร์ ผู้สอบบัญชีรับอนุญาตทะเบียนเลขที่ 4067 หรือ นางนิสากร ทรงมณี ผู้สอบบัญชีรับอนุญาตทะเบียนเลขที่ 5035 และ/ หรือ นายเกียรตินิยม คุณดีสุข ผู้สอบบัญชีรับอนุญาตทะเบียนเลขที่ 4800 ในนามของบริษัท ดีลอยท์ ทูช โธมัส ไซยศ สอบบัญชี จำกัด เป็นผู้สอบบัญชีของบริษัทฯ ต่ออีกวาระหนึ่ง โดยจะนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อขออนุมัติต่อที่ประชุมผู้ถือหุ้นสามัญประจำปี 2559 ต่อไป

จากการปฏิบัติดังกล่าวข้างต้น คณะกรรมการตรวจสอบมีความเห็นโดยสรุปว่าในปี 2558 คณะกรรมการบริษัท คณะกรรมการบริหาร ตลอดจนฝ่ายจัดการของบริษัทฯ มีจริยธรรมและความมุ่งมั่นในการปฏิบัติหน้าที่เพื่อให้บรรลุเป้าหมายที่ตั้งไว้อย่างมีประสิทธิภาพเยี่ยมมีอาชีพ โดยให้ความสำคัญอย่างยิ่งต่อการดำเนินงานที่มีประสิทธิภาพและประสิทธิผล โปร่งใสและตรวจสอบได้ พร้อมทั้งกำหนดนโยบายและแนวทางการป้องกันการทุจริตในสายงานต่างๆ ประเมินระบบการบริหารความเสี่ยง และการควบคุมภายในที่เหมาะสมและรัดกุมเพียงพอ

นายพิมล ศรีวิกรม์

ประธานกรรมการตรวจสอบ

Dear Shareholders of Nok Airlines Public Company Limited

The Audit Committee consists of three independent directors; namely, Mr. Pimol Srivikorn who is the committee chairman, Mr. Padungdej Indralak and Mr. Apichart Chirabandhu, both of whom are committee members. The three have all qualifications as announced in the notification of the Office of the Securities and Exchange Commission (SEC) and they have duly performed duties and fulfilled responsibilities as entrusted by the Board based on the Audit Committee's Charter which is also in line with that of the Office of the SEC and the notification of the Stock Exchange of Thailand (SET).

During the fiscal year that ended on December 31, 2015, the Audit Committee had four meetings with the management, the internal auditor and the auditor. The attendance of each member of the Audit Committee is disclosed in the meeting attendance table under the "Capital Structure and Management" topic.

The Audit Committee's tasks can be summarized in essence as follows.

1. To review the quarterly financial statements and the 2015 financial statements together with the auditor and the management by inquiring and offering fruitful advices and opinions to ensure that the financial statements are accurate, comprehensive and reliable as well as align with the Generally-Accepted Accounting Principles (GAAP) while disclosing adequate and proper information.
2. To review the efficiency and effectiveness of the internal control, risk management and internal auditing system together with Nok Air's Internal Audit Department, the management and the auditor; to review anti-corruption preventive measures and guidelines to see if they are adequate and sound for the business.
3. To review the adequacy and soundness of the internal control system which, in this regards, the Audit Committee has decided to hire P&L Internal Audit Co., Ltd., ("P&L"), who offers an internal auditing service and has no interest in the firm, to ensure effective and efficient internal auditing. The Audit Committee reviews an annual internal auditing plan as well as a report of internal auditing results. It also constantly monitors internal audit results with the management and offers advices and directions regarding the internal auditing. Based on the internal auditing report, the Audit Committee is of the opinion that Nok Air's internal auditing system is adequate for the current situation.
4. To review and give advice regarding connected transactions or transactions with a conflict of interest and to disclose such information based on the SET's and the SEC's requirements.
5. To review the auditor's performance during the past year, his remunerations based on the auditor's business knowledge and experiences, fairness of his remunerations and his independence. Mr. Niti Chungnijniran, Certified Public Accountant License No. 3809; and/or Miss Wimolporn Boonyasthien, Certified Public Accountant License No. 4067 or Miss Nisakorn Songmanee, Certified Public Accountant License No.5035 and/or Mr. Kiatniyom Khuntisuk, Certified Public Accountant License No. 4800 of Deloitte Touche Tohmatsu Chaayos Advisory Co., Ltd., will continue being our auditor for another term. This will be proposed to the Board of Directors who will later seek an approval from the 2016 Annual General Shareholders' Meeting.

Based on the foregoing action, the Audit Committee is of the opinion that in 2015, the Board of Directors, the Executive Board of Directors and the Company's management did have commitment and ethics in their performances to fulfill business goals in a qualified and professional manner where they truly underlined the importance of an efficient and effective, transparent and accountable operation. In addition, the anti-corruption policy and measures across all disciplines, sound and prudent risk management and internal control systems were adequately put in place.



Mr. Pimol Srivikorn

Chairman of the Audit Committee



รายงานคณะกรรมการบริหารความเสี่ยง ประจำปี 2558 Report of the Risk Management Committee 2015

เรียน ท่านผู้ถือหุ้น บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน)

คณะกรรมการบริษัท ได้ตระหนักถึงความสำคัญของการบริหารความเสี่ยงที่มีนัยสำคัญต่อการดำเนินธุรกิจ และมุ่งมั่นที่จะนำการบริหารความเสี่ยงมาเป็นหลักสำคัญในการดำเนินธุรกิจ โดยพิจารณาถึงปัจจัยความเสี่ยง รวมทั้งวางแผนแนวทางการบริหารจัดการในการลดหรือขจัดความเสี่ยง เพื่อให้เกิดความมั่นใจว่าสามารถทำให้บริษัทบรรลุซึ่งวัตถุประสงค์และเป้าหมายที่กำหนดไว้

ในปี 2558 คณะกรรมการบริหารความเสี่ยงได้มีการประชุมรวมทั้งสิ้น 3 ครั้ง เพื่อพิจารณาและประเมินความเสี่ยงที่อาจมีผลกระทบต่อการดำเนินธุรกิจของบริษัททั้งทางตรงและทางอ้อม เพื่อให้ครอบคลุมในทุกกิจกรรมหลักที่เป็นนัยสำคัญ เช่น การเข้าป้องกันความเสี่ยงจากความผันผวนของราคาน้ำมันอากาศยาน และความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ ซึ่งบริษัทมีค่าใช้จ่ายเป็นสกุลเงินตราต่างประเทศหรืออ้างอิงกับสกุลเงินตราต่างประเทศร้อยละ 70 ของค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานรวม เช่น น้ำมันเชื้อเพลิง ค่าซ่อมบำรุงเครื่องบิน ค่าเช่าเครื่องบิน ค่าประกันภัยเครื่องบิน เป็นต้น รวมทั้งการประเมินความเสี่ยงจากการแข่งขันในการประกอบธุรกิจของบริษัท โดยมีการประชุมร่วมกับคณะอนุกรรมการบริหารความเสี่ยง ประกอบด้วยผู้บริหารระดับสูงของบริษัท และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อบอกหมายนโยบายให้นำไปปฏิบัติให้เหมาะสมและสอดคล้องกับสถานการณ์

ทั้งนี้ จากการดำเนินงานข้างต้น คณะกรรมการบริหารความเสี่ยงได้รายงานให้คณะกรรมการบริษัทรับทราบ พร้อมทั้งได้ปฏิบัติหน้าที่ต่างๆ ตามขอบเขตอำนาจหน้าที่ตามที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัทอย่างครบถ้วน และมั่นใจว่าบริษัทได้มีการบริหารจัดการ มีการประเมิน และมีการป้องกันความเสี่ยงอย่างเพียงพอ เหมาะสม ยอมรับได้ เพื่อให้การดำเนินธุรกิจเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ และเป็นประโยชน์ต่อบริษัท รวมทั้งผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่มอย่างสูงสุด

นายไชยชัย ปัญญาพงศ์

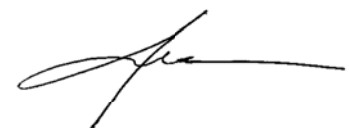
ประธานกรรมการบริหารความเสี่ยง

Dear Shareholders of Nok Airlines Public Company Limited

The Board of Directors realizes the significance of risk management is committed to using risk management as an important tool in managing business operations. The Board has considered the risk factors and laid out the guideline on risk management and mitigation to ensure that the Company will be able to operate the business and achieve the preset objectives and goals.

In 2015, the Risk Management Committee held three meetings to consider and assess risks that may have direct and indirect impact on the Company's business and to ensure that risks related to all significant activities are properly address, including hedging fuel price and foreign exchange. The company's expenses in foreign exchange or related to foreign exchange accounts for 70% of total operating expenses, such as oil price, aircraft maintenance, aircraft lease and aircraft insurance. Risk against competition has also been reassessed. The Committee held meeting with the Subcommittee on Risk Management, including the Company's top management and related units, to cascade the policy and ensure that the policy is appropriately implemented to best address current situation.

The Risk Management Committee has reported to the Board of Directors and completely performed its duty in accordance with the scope of responsibility assigned by the Board. The Committee is confident that the Company has managed, assessed and prevent risks in sufficient, appropriate and acceptable manner to ensure efficient operations for the best benefit of the Company and all stakeholders.



Mr. Chokchai Panyayong

Chairman of the Risk Management
Committee



รายงานคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน ประจำปี 2558 Report of the Selection and Remuneration Committee 2015

เรียน ท่านผู้ถือหุ้น บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน)

คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน ได้ปฏิบัติหน้าที่ตามที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัท ภายใต้ขอบเขตอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบที่กำหนดไว้อย่างครบถ้วน และเป็นไปตามหลัก ธรรมชาติที่ดี ซึ่งในปี 2558 มีการประชุมคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนรวมทั้งสิ้น 4 ครั้ง เพื่อพิจารณาในเรื่องที่สำคัญต่างๆ และรายงานผลการประชุมพร้อมความเห็นและข้อเสนอแนะต่อคณะกรรมการบริษัทเพื่อพิจารณา โดยสรุปได้ดังนี้

1. พิจารณาสรรหาและคัดเลือกบุคคลเข้าดำรงตำแหน่งกรรมการบริษัท กรรมการอิสระ และกรรมการชุดย่อย ทั้งที่ดำรงตำแหน่งครบตามวาระและกรรมการใหม่ของบริษัทซึ่งพิจารณาบุคคลที่มีคุณสมบัติที่เหมาะสมครบถ้วนตามข้อกำหนดของสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ และตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย และไม่มีลักษณะต้องห้ามตามกฎหมายกำหนด โดยคำนึงถึงคุณสมบัติ ประสบการณ์ ความรู้ความสามารถที่จะเป็นประโยชน์สูงสุดต่อบริษัท เพื่อนำเสนอต่อที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทและกรณีที่กรรมการครบวาระการดำรงตำแหน่งกรรมการ และกรรมการใหม่ได้นำเสนอต่อที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี เพื่อพิจารณาอนุมัติต่อไป
2. พิจารณากลับรองค่าตอบแทนกรรมการบริษัท และกรรมการชุดย่อยต่างๆ ด้วยความรอบคอบมีการเทียบเคียงกับผลการสำรวจค่าตอบแทนคณะกรรมการของสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย และบริษัทที่อยู่ในธุรกิจเดียวกัน โดยมีการพิจารณาถึงหน้าที่ความรับผิดชอบของคณะกรรมการ คณะกรรมการชุดย่อยประกอบการพิจารณาด้วย ทั้งนี้ เพื่อให้ค่าตอบแทนกรรมการนั้นอยู่ในอัตราที่เหมาะสม
3. กำหนดแบบประเมินตนเองของคณะกรรมการบริษัท คณะกรรมการชุดย่อย และการประเมินตนเองแบบรายบุคคล ตามแนวทางของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย พร้อมทั้งให้คณะกรรมการประเมินผลการปฏิบัติหน้าที่ตนเอง มีการทบทวนผลงาน ปัญหาและประเด็นอุปสรรคต่างๆ ในระหว่างปีที่ผ่านมา เพื่อช่วยเพิ่มประสิทธิภาพการปฏิบัติงานของคณะกรรมการ พร้อมทั้งให้สอดคล้องกับการกำกับดูแลกิจการที่ดี

นายอภิชาติ จีระพันธุ์

ประธานกรรมการสรรหา
และกำหนดค่าตอบแทน

Dear Shareholders of Nok Airlines Public Company Limited

The Nomination and Remuneration Committee has completely performed the duty as assigned by the Board of Directors within its scope of responsibility and in accordance with the good corporate governance principle. In 2015, the Nomination and Remuneration Committee held four meetings to consider significant matters and reported the meeting results together with opinions and recommendations to the Board of Directors for consideration as follows:

1. Selecting and nominating personnel to become directors, independent directors and Subcommittee members who have completed their term and new directors. The Committee considers persons with complete required qualifications specified by the Securities and Exchange Commission and the Stock Exchange of Thailand and do not have prohibited qualification according to related laws. In addition, the nominees shall have the background, experience, knowledge and capability that are of benefits of the Company. The committee then proposes the nominees to the Board of Directors for appointment. In case a director completes his/her term, nominee will be proposed to the Annual General Shareholders' Meeting for approval.
2. Carefully considering remuneration for directors and Subcommittee members by comparing the rate with the director remuneration survey result prepared by the Institute of Directors and companies in the same business. Scope of responsibility of directors and committee members are also taken into consideration to ensure that the remuneration is appropriate.
3. Designing the self-assessment of the Board of Directors and committees and individual director in accordance with the Stock Exchange of Thailand's guideline. Directors are required to conduct self-assessment, review their performance, problems and issues in the past year to enable them to increase efficiency and performance and ensure compliance with good corporate governance principles.



Mr. Apichart Chirabandhu

Chairman of The Nomination
and Remuneration Committee



รายงานคณะกรรมการกำกับดูแลกิจการที่ดี ประจำปี 2558 Report of the Corporate Governance Committee 2015

เรียน ท่านผู้ถือหุ้น บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน)

คณะกรรมการบริษัท ได้แต่งตั้งคณะกรรมการกำกับดูแลกิจการที่ดีเมื่อเดือนเมษายน 2558 เพื่อทำหน้าที่รับผิดชอบด้านการกำกับดูแลกิจการของบริษัท พร้อมทั้งสนับสนุนการปฏิบัติงานของคณะกรรมการบริษัทให้ปฏิบัติและดำเนินการในกิจการด้านต่างๆ ให้เป็นไปตามนโยบายการกำกับดูแลกิจการที่ดี พร้อมทั้งให้มีการบริหารจัดการอย่างมีประสิทธิภาพ โปร่งใส มีความเจริญเติบโตอย่างยั่งยืน และสร้างความเชื่อมั่นให้แก่ผู้ถือหุ้นและผู้มีส่วนได้เสีย

ทั้งนี้ คณะกรรมการกำกับดูแลกิจการที่ดีมีความเห็นว่านโยบายการกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัทนั้น สอดคล้องกับแนวปฏิบัติที่ดี ครอบคลุมทุกกลุ่มของผู้มีส่วนได้เสีย มีเจตนารมณ์มุ่งมั่นที่จะดำเนินกิจการด้วยความโปร่งใส เป็นธรรม และความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมผ่านกิจกรรมต่างๆ ตลอดปีที่ผ่านมา

คณะกรรมการกำกับดูแลกิจการที่ดี มีความเชื่อมั่นว่าการดำเนินกิจการตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีจะเป็นส่วนสำคัญในการสร้างความมั่นคง และเป็นการสร้างรากฐานที่แข็งแกร่งให้กับบริษัทในระยะยาว ดังนั้น จึงขอให้ผู้มีส่วนได้เสียมั่นใจว่าคณะกรรมการกำกับดูแลกิจการที่ดี จะทำหน้าที่ในการกำกับดูแลให้บริษัทดำเนินกิจกรรมต่างๆ ตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีอย่างเป็นรูปธรรมต่อไป

นายจรัมพร โชติกเสถียร


ประธานกรรมการกำกับดูแลกิจการที่ดี

Dear Shareholders of Nok Air Public Company Limited

The Board of Directors has appointed the Corporate Governance Committee in April 2015, responsible for the corporate governance of the Company, as well as provide support to the directors in order to ensure that the Company's practices and operations have complied with the corporate governance policy. Additionally, the Corporate Governance Committee will affirm that the management is efficient and transparent with sustainable growth in order to create the confidence to shareholders and stakeholder.

The Corporate Governance Committee had opinion that the Company's corporate governance policy has complied with good practices, embracing all groups of stakeholder. The policy has fulfilled the aspiration of the Company to operate business with transparency, fairness and responsibilities toward the society and environment which were well reflected through a wide range of activities held in the past year.

The Corporate Governance Committee is confident that operation is complied with the corporate governance principles. It is an important part to create stability and build a strong foundation for the Company in the long term. Therefore, stakeholder ensure that the Corporate Governance Committee will continue to assure the Company's operation to comply with the corporate governance principles in a concrete manner.



Mr. Charamporn Jotikasthira

Chairman of the Corporate
Governance Committee



ความรับผิดชอบต่อสังคม Corporate Social Responsibility: CSR

ตลอดระยะเวลาในการดำเนินธุรกิจที่ผ่านมา นอกจากการดำเนินธุรกิจภายใต้หลักจริยธรรมและการกำกับดูแลกิจการที่ดีแล้ว บริษัทยังให้ความสำคัญในความรับผิดชอบต่อสังคมโดยคำนึงถึงผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกฝ่ายซึ่งรวมถึง ผู้ถือหุ้น บริษัทคู่ค้า ลูกค้า พนักงาน และสังคมโดยรวมเพื่อมุ่งสู่การเติบโตที่ยั่งยืนของบริษัท อีกทั้งยังคำนึงถึงหลักการและแนวทางความรับผิดชอบต่อสังคมซึ่งจัดทำโดยตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย ทั้ง 8 ประการ เป็นสำคัญ

ในการนี้บริษัทขอเปิดเผยข้อมูลในหัวข้อดังกล่าวโดยแบ่งเป็นหัวข้อ ความรับผิดชอบต่อสังคมที่เป็นส่วนหนึ่งจากการดำเนินธุรกิจปกติ (In-Process) และความรับผิดชอบต่อสังคมที่นอกเหนือจากการการดำเนินธุรกิจปกติ (After-Process) ซึ่งสอดคล้องและอ้างอิงตามหลักการความรับผิดชอบต่อสังคม 8 ประการของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย ดังต่อไปนี้

ความรับผิดชอบต่อสังคมที่เป็นส่วนหนึ่งจากการดำเนินธุรกิจปกติ (In-Process)

1. การประกอบกิจการด้วยความเป็นธรรม

นกแอร์ ดำเนินธุรกิจโดยให้ความสำคัญต่อการประกอบธุรกิจด้วยความเป็นธรรมแก่ผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่ายตั้งแต่ผู้ถือหุ้น พนักงาน ลูกค้า คู่ค้า คู่สัญญา ชุมชน สังคม และสิ่งแวดล้อม ซึ่งไม่เพียงแต่เฉพาะตามที่กฎหมายกำหนดเท่านั้น แต่ยังรวมถึงการไม่กระทำการใดๆ ที่เป็นการละเมิดหรือรบกวนสิทธิของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียเหล่านั้นด้วย โดยกำหนดนโยบายจรรยาบรรณของบริษัท (Code of Conduct) เพื่อการประกอบธุรกิจด้วยความเป็นธรรม เนื่องจากในหลักการของการประกอบธุรกิจของบริษัทนั้น การมีชื่อเสียงในด้านความซื่อสัตย์สุจริตเป็นสิ่งที่มีความสำคัญอย่างยิ่งต่อความสำเร็จของบริษัท ทั้งยังมีผลต่อความเจริญก้าวหน้าและผลกำไรทางธุรกิจ เช่นเดียวกับชื่อเสียงและความดีงามของพนักงานระดับผู้บริหาร มาตรฐานการปฏิบัติเหล่านี้จึงเป็นผลโดยตรงต่อความเชื่อมั่นของบริษัทโดยรวม รวมทั้งการประกอบธุรกิจโดยชอบด้วยกฎหมายและต้องเป็นไปตามข้อกำหนดต่างๆ และเคารพในสิทธิของผู้ค้าและลูกค้าของบริษัท

2. นโยบายเกี่ยวกับการต่อต้านทุจริตคอร์รัปชัน

บริษัท สายการบินบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) มีความมุ่งมั่นที่จะดำเนินธุรกิจโดยให้ความสำคัญในการต่อต้านการทุจริตหรือคอร์รัปชัน และยึดมั่นคุณธรรม จริยธรรม บริหารงานด้วยความโปร่งใส รวมทั้งรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่าย ดังนั้น บริษัท สายการบินบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) จึงได้กำหนดแนวทางในการประพฤติปฏิบัติที่เหมาะสมของคณะกรรมการ ฝ่ายบริหาร และพนักงานทุกระดับ ในจริยธรรมทางธุรกิจ และจรรยาบรรณพนักงาน ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของ “บรรษัทภิบาล” ของบริษัท และพัฒนาสู่องค์กรแห่งความยั่งยืน

• วัตถุประสงค์

1. เพื่อให้คณะกรรมการ ฝ่ายบริหาร และพนักงานทุกระดับ แสดงออกถึงความมุ่งมั่นที่จะประพฤติปฏิบัติตามแนวทางและนโยบายเกี่ยวกับการต่อต้านการทุจริตหรือคอร์รัปชันของบริษัท



Throughout these years, aside from conducting the business under the principle of corporate governance, Nok Air remains committed to social responsibility taking into consideration the interest of all stakeholders including shareholders, suppliers, customers, employees and the society at large while having a sustainable growth as its bottom line. Corporate social responsibility (CSR) activities were executed along the line of eight principles introduced by the Stock Exchange of Thailand (SET), Nok air undertook the following projects.

CSR activities disclosed in this section are categorized into two parts including in-process and after-process CSR activities which have been executed in corresponded to the SET's eight principles on corporate social responsibility.

CSR Activities Related to In-process of Business operations

1. Fair business practice

Nok Air has been operating business with fair treatment of all stakeholders, from shareholders, employees, customers, trade partners, contractual party, communities, society and the environment. Our responsibility towards all stakeholders does not only limit to that required by laws, but also include refraining from any action that may infringe or lessen stakeholders' right. The Company has introduced the Code of Conduct as a guideline for fair business practice. Nok Air considers that the corporate reputation in integrity, as well as the top management's sincerity and honesty, is the most valuable factor enhancing its corporate success, progress and profitability. This practice standard therefore has direct impact on corporate reputation and credibility. Business operations that comply with laws and regulations as well as respect for the rights of trade partners and customers are also key to our business practice.

2. Anti-corruption Policy

Nok Air Public Company Limited places a priority to anti-corruption and is committed to operating its business by adhering to moral, integrity, transparency and responsibility toward its stakeholders. Following this principle, the Company has come up with the best practice of the Board of Directors, the management and employees at all levels as reflected in the business Code of Conduct and the employee's Code of Conduct which are considered part of its corporate governance that will drive the Company toward sustainability.

- **Objectives**

1. To provide the Board of Directors, the management and employees with an opportunity to express their commitment to and embrace anti-corruption practice to their own
2. To provide criteria and clear practice guideline to prevent the Company and its employees from breaching the Company's anti-corruption policy
3. To review and monitor overall operations to ensure that the Company and employees strictly follow the anti-corruption policy
4. To encourage the entire organization and employees to monitor and report fraudulent action or corruption via secured communication channel

- **Definition**

Corruption refers to *"an act or an omission not to act in one's duty or an unscrupulous exercise of one's power and violation of the laws, the Code of Conduct, regulation or policy of the Company in order to seek unqualified benefit in various manners such as demanding, accepting, offering or giving a property or any other benefit to a public official or any other individual who is doing a business with the Company or subsidiaries."*

"Political assistance means directly or indirectly offering assets, money, goods, and privileges to support and help or for other benefits to political parties, politicians and people involved with politics or political events."

"Related persons means spouse, children, father, mother and close family relatives of the directors, executives and employees at all levels of the Company and subsidiaries."

2. กำหนดหลักเกณฑ์ ขั้นตอนแนวปฏิบัติ เพื่อป้องกันไม่ใหบริษัทและพนักงานฝ่าฝืนนโยบายเกี่ยวกับการต่อต้านการทุจริตหรือคอร์รัปชันของบริษัท
3. สอบทาน กำกับ และติดตาม เพื่อให้มั่นใจว่าบริษัทและพนักงานปฏิบัติตามนโยบายเกี่ยวกับการต่อต้านการทุจริตหรือคอร์รัปชันของบริษัทอย่างเคร่งครัด
4. สนับสนุนให้บริษัทและพนักงานมีการเฝ้าระวังและรายงานการพบเห็นการทุจริตหรือคอร์รัปชันในช่องทางการสื่อสารที่ปลอดภัย

• คำนิยาม

การทุจริตหรือคอร์รัปชัน หมายถึง “การปฏิบัติหรือละเว้นการปฏิบัติในตำแหน่งหน้าที่ หรือใช้อำนาจในตำแหน่งหน้าที่ โดยมีขอบที่เป็นการฝ่าฝืนกฎหมาย ระเบียบหรือนโยบายของบริษัท รวมทั้งขัดต่อศีลธรรม จริยธรรม เพื่อแสวงหาประโยชน์อันมิควรได้ในรูปแบบต่างๆ เช่น การเรียกรับ เสนอ ให้ทรัพย์สิน สิ่งของ การช่วยเหลือทางการเมือง รวมถึงประโยชน์อื่นใดกับเจ้าหน้าที่ของรัฐ บริษัทเอกชน บุคคลอื่นใด และผู้ที่เกี่ยวข้องที่ทำธุรกิจกับบริษัทและบริษัทย่อย เป็นต้น”

การช่วยเหลือทางการเมือง หมายถึง การให้ทรัพย์สิน เงิน สิ่งของ สิทธิประโยชน์ต่างๆ ทั้งทางตรงและทางอ้อม เพื่อเป็นการช่วยเหลือ สนับสนุน หรือเพื่อประโยชน์อื่นใดแก่พรรคการเมือง นักการเมือง หรือบุคคลที่มีความเกี่ยวข้องทางการเมืองตลอดจนกิจกรรมทางการเมือง

ผู้ที่เกี่ยวข้อง หมายถึง คู่สมรส บุตร บิดามารดา พี่น้อง/ญาติสนิท ของกรรมการ ผู้บริหารและพนักงานทุกระดับของบริษัทและบริษัทย่อย

• นโยบาย

บริษัทได้กำหนดนโยบายเกี่ยวกับการต่อต้านการทุจริตหรือคอร์รัปชัน เพื่อเป็นแนวทางในการนำไปปฏิบัติ ดังนี้

1. กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานจะไม่กระทำหรือสนับสนุนการทุจริตหรือคอร์รัปชันไม่ว่ากรณีใดๆ และจะปฏิบัติตามมาตรการต่อต้านการทุจริตหรือคอร์รัปชันอย่างเคร่งครัด
2. มีหน้าที่ปฏิบัติตามนโยบายการกำกับดูแลกิจการที่ดีและนโยบายการต่อต้านการทุจริตหรือคอร์รัปชันโดยคณะกรรมการบริษัทมอบหมายให้ฝ่ายบริหารนำมาตราการต่อต้านการทุจริตหรือคอร์รัปชันไปสื่อสารและปฏิบัติตาม
3. ให้กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานทุกระดับถือปฏิบัติตามกฎหมายการต่อต้านการทุจริตหรือคอร์รัปชันในทุกท้องที่ที่บริษัทมีการทำกิจการอยู่
4. สร้างวัฒนธรรมองค์กรที่ซื่อสัตย์และยึดมั่นในความเป็นธรรม
5. จัดให้มีการฝึกอบรมแก่พนักงานภายในองค์กร เพื่อส่งเสริมให้พนักงานมีความซื่อสัตย์สุจริตต่อหน้าที่ และพร้อมจะนำหลักการและจรรยาบรรณในนโยบายการกำกับดูแลกิจการที่ดีเป็นหลักปฏิบัติในการดำเนินงานด้วยความเคร่งครัดทั้งองค์กร
6. บริษัทจัดให้มีกระบวนการบริหารงานบุคลากรที่สะท้อนถึงความมุ่งมั่นของบริษัทต่อมาตรการต่อต้านการทุจริตและคอร์รัปชัน ตั้งแต่การคัดเลือก การฝึกอบรม การประเมินผลงาน การให้ผลตอบแทน ตลอดจนการเลื่อนตำแหน่ง
7. บริษัทจัดให้มีการตรวจสอบภายในเพื่อให้เกิดความมั่นใจว่าระบบการควบคุมภายในช่วยให้บริษัทบรรลุเป้าหมายที่วางไว้ได้ รวมทั้งตรวจสอบการปฏิบัติงานของทุกหน่วยงานให้เป็นไปตามข้อกำหนด กฎระเบียบ และช่วยค้นหาข้อบกพร่องจุดอ่อน รวมถึงให้คำแนะนำในการพัฒนาระบบการปฏิบัติงานให้มีประสิทธิภาพและประสิทธิผลตามแนวทางการกำกับดูแลกิจการที่ดี
8. ให้ความร่วมมือกับภาครัฐ ในการกำหนดให้ทุกหน่วยงานที่เป็นคู่สัญญากับภาครัฐ เปิดเผยแบบแสดงบัญชีรายรับ - รายจ่าย ต่อสำนักงานคณะกรรมการป้องกันและปราบปรามทุจริตแห่งชาติ (ป.ป.ช.)
9. กำหนดให้เลขานุการบริษัท และผู้จัดการตรวจสอบภายในเป็นบุคคลที่ทำหน้าที่ให้เกิดการกำกับดูแลกิจการที่ดี

- **Policy**

Nok Air has formulated the anti-corruption policy as a guideline for its practice as follows:

1. Directors, executives and employees shall in no case corrupt or support the corruption and will strictly comply with the anti-corruption measures
2. Directors, executives and employees have a role to comply with the good corporate governance policy and the anti-corruption policy. The Board of Directors has entrusted the management to communicate and implement anti-corruption measures.
3. Directors, executives and employees shall strictly respect and comply with anti-corruption laws enacted in every country or locations that the Company operates business.
4. To nurture the corporate culture of integrity and honesty
5. To provide employee training to encourage sincerity, integrity towards their work and to enable them to embrace the principle and ethical standard under the corporate governance policy to their own
6. The Company puts in place the human resource development process that reflects Nok Air's commitment to anti-corruption practice, from selection, training, assessment, remuneration and promotion
7. An internal audit is put in place for the Company to achieve its goal and to audit every department to see if they have complied with rules and regulations as well as to find out weaknesses and loopholes. In addition, the internal audit should provide advice regarding how to improve the operation system to become effective and efficient under the good corporate governance guideline.
8. Cooperating with the public sector by requiring every department who becomes a contractual party with the state to disclose their incomes and expenses to the National Anti-Corruption Commission of Thailand (NACC).
9. Designating the Company Secretary and the internal audit manager as persons who shall realize the corporate governance

- **Practice guideline**

The Company has set up practice guideline as follows:

1. Directors, executives and employees shall strictly follow the Company's anti-corruption policy and shall not be directly or indirectly involved in any fraudulent action or corruption in any form
2. Director, executive and employee shall not take any action that shows an intention to corrupt, give or take bribes to and from stakeholders who have relationship with the Company and subsidiaries in the matter that the person has direct or indirect responsibility in exchange for benefits of the Company or one's own or related persons.
3. In risk assessment, all executives shall be aware of risk of bribery, fraud and corruption related to business operations in order that they can properly manage such risks and regularly review risk prevention measures
4. In any operations or work that may involve risk of corruption and fraud or being against the anti-corruption policy, employees of all levels and also those in the subsidiaries shall take careful action in the following areas:

• แนวปฏิบัติ

บริษัทได้กำหนดแนวทางในการนำไปปฏิบัติ ดังนี้

1. กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานทุกระดับ ต้องปฏิบัติตามนโยบายเกี่ยวกับการต่อต้านการทุจริตหรือคอร์รัปชัน และต้องไม่เข้าไปเกี่ยวข้องกับการทุจริตหรือคอร์รัปชันในทุกรูปแบบทางตรงและทางอ้อม
2. ไม่กระทำการใดๆ ที่แสดงถึงเจตนาว่าเป็นการทุจริตหรือคอร์รัปชัน การให้หรือรับสินบนแก่ผู้มีส่วนได้เสียทุกส่วนที่เกี่ยวข้องกับบริษัทและบริษัทย่อย ในเรื่องที่ดินมีอำนาจรับผิดชอบทั้งทางตรงและทางอ้อม เพื่อให้ได้มาซึ่งผลประโยชน์แก่บริษัทตนเอง และผู้ที่เกี่ยวข้อง
3. การประเมินความเสี่ยง ผู้บริหารทุกคนต้องตระหนักว่ากระบวนการในการดำเนินธุรกิจของบริษัทมีความเสี่ยงจากการให้สินบน การทุจริตหรือคอร์รัปชันได้อย่างไร เพื่อจัดการความเสี่ยงรวมทั้งบทบาตรมาตรการป้องกันความเสี่ยงดังกล่าวด้วย
4. ในการดำเนินการหรือการปฏิบัติงานใดๆ ที่อาจมีความเสี่ยงต่อการเกิดการทุจริตหรือคอร์รัปชัน หรือขัดต่อนโยบายเกี่ยวกับการต่อต้านการทุจริตหรือคอร์รัปชัน พนักงานทุกระดับรวมถึงบริษัทย่อยจะต้องปฏิบัติในเรื่องต่างๆ ดังต่อไปนี้
 - 4.1 การให้ รับ ของขวัญ ของกำนัล การเลี้ยงรับรองให้ปฏิบัติตามแนวทางการกำกับดูแลกิจการที่ดี และจรรยาบรรณของการดำเนินธุรกิจ รวมถึงนโยบายเกี่ยวกับการต่อต้านการทุจริตหรือคอร์รัปชัน
 - 4.2 ไม่เรียกรับ หรือยินยอมจะรับทรัพย์สิน ของขวัญ ของกำนัล ประโยชน์อื่นใดจากลูกค้า ผู้ค้า คู่ค้า คู่แข่ง รวมทั้งบุคคลอื่นใดที่ทำธุรกิจกับบริษัท หรือการเลี้ยงรับรองที่พิสูจน์ได้ว่าเกินความเหมาะสมอันเป็นการชักนำให้เกิดการละเว้นการปฏิบัติหน้าที่ หากมีความจำเป็นต้องรับ ควรตรวจสอบให้แน่ใจว่าได้ปฏิบัติตามกฎหมายและสิ่งของที่ไม่แก่นักในหน้าที่นั้นควรมีมูลค่าที่เหมาะสม ยกเว้นของขวัญตามเทศกาลประเพณีนิยม หรือการเลี้ยงรับรองทางธุรกิจตามปกติ เพื่อเป็นการแลกเปลี่ยนตามธรรมเนียม แต่หากสิ่งเหล่านั้นมีมูลค่าเกินกว่า 3,000 บาท (สามพันบาทถ้วน) ต้องแจ้งให้ผู้บังคับบัญชาระดับตั้งแต่ผู้อำนวยการทราบทันที
 - 4.3 การใช้จ่ายสำหรับการเลี้ยงรับรองทางธุรกิจและค่าใช้จ่ายอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินธุรกิจของบริษัท สามารถกระทำได้ และเป็นค่าใช้จ่ายที่สมเหตุสมผล โดยต้องดำเนินการให้เป็นไปตามขั้นตอนของบริษัทที่รวมทั้งสามารถตรวจสอบได้
 - 4.4 ไม่กระทำการใดๆ ที่ไม่เหมาะสม โดยการการชักจูง ครอบงำ หรือตั้งใจให้ได้มาซึ่งความได้เปรียบหรือผลประโยชน์ใดๆ
 - 4.5 การให้เงินบริจาคเพื่อการกุศลแก่องค์กรใดๆ ต้องกระทำในนามบริษัท และต้องเป็นองค์กรที่เชื่อถือได้ มีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นประโยชน์ต่อสังคม ไม่ได้มุ่งหวังผลตอบแทนทางธุรกิจ มีใบรับรอง และใบเสร็จรับเงิน รวมทั้งต้องมีการติดตามและตรวจสอบเพื่อให้มั่นใจว่าการบริจาค้นั้นตรงตามวัตถุประสงค์และไม่ได้ถูกนำไปใช้เพื่อเป็นข้อกล่าวอ้างในการติดสินบน
 - 4.6 การให้การสนับสนุน เพื่อส่งเสริมธุรกิจ รวมทั้งภาพลักษณ์ของบริษัทและบริษัทย่อย ไม่ว่าจะเป็น เงิน การให้บริการ วัตถุหรือทรัพย์สิน แก่โครงการหรือกิจกรรมใดๆ ต้องมีการระบุชื่อบริษัท บริษัทย่อย และต้องดำเนินการด้วยความโปร่งใส ถูกกฎหมาย รวมทั้งเป็นไปตามขั้นตอนที่บริษัทกำหนดสามารถตรวจสอบได้
5. บริษัทจัดให้มีการควบคุมภายในที่เหมาะสม สม่าเสมอ เพื่อป้องกันไม่ให้พนักงานมีการปฏิบัติที่ไม่เหมาะสม โดยเฉพาะอย่างยิ่งงานด้านการขาย การตลาด รวมถึงการจัดซื้อ จัดจ้าง ต้องดำเนินการผ่านขั้นตอนตามระเบียบของบริษัท มีความโปร่งใส และตรวจสอบได้
6. บริษัทมีนโยบายเป็นกลางทางการเมือง โดยบุคลากรทุกคนมีสิทธิและเสรีภาพทางการเมืองตามกฎหมาย แต่พึงตระหนักที่จะไม่ดำเนินการหรือกิจกรรมใดๆ รวมถึงการนำทรัพยากรใดๆ ของบริษัทและบริษัทย่อย ไปใช้เพื่อดำเนินการหรือกิจกรรมทางการเมือง อันจะทำให้บริษัทและบริษัทย่อยสูญเสียความเป็นกลางหรือความเสียหายจากการเข้าไปมีส่วนเกี่ยวข้องและให้ความช่วยเหลือทางการเมือง และจะไม่ให้ความช่วยเหลือทางการเมืองแก่พรรคการเมืองใดๆ ไม่ว่าจะเป็นการสนับสนุนทั้งทางตรงและทางอ้อม

- 4.1 Giving and receiving gifts and entertainment: employees shall follow the good corporate governance practice and Code of Conduct as well as anti-corruption policy
- 4.2 Do not demand or accept assets, gifts and other benefits from customers, trade partners, suppliers, competitors and others being engaged in a business with the Company, or involve in an entertainment or meals of excessive value than appropriate that may induce the employees to wrongly refrain from performing duty. In case the employee cannot avoid accepting such gifts or benefits, the person shall make sure that he/she strictly complies with related laws and that the gift presented has appropriate value, except for seasonal gifts or normal business reception. In case the value of such gift or offer exceeds 3,000 baht (three thousand baht), the person shall immediately inform the supervisor at Director level for acknowledgement.
- 4.3 Business reception expenses and other expenses related to the Company's business operations are acceptable if reasonable. Such action must be carried out in accordance with the Company's regulations and transparent manner.
- 4.4 Employees shall refrain from taking inappropriate action through convincing, influencing or an intention to obtain advantages or benefits.
- 4.5 Donation to charity organizations shall be done on behalf of the Company and the charity organizations shall be reliable ones with clear objectives to operate for the society and not for profit. Receipt or certification shall be presented. Closely monitoring and audit shall be implemented to ensure that the donation is spent according to the objective and not used as an excuse for bribery.
- 4.6 Sponsorship in any form, including cash, service, assets or items, given to any projects or activities as part of business support or corporate image of the Company and subsidiaries must clearly be done on behalf of the Company and subsidiaries in transparent and legal manner as well as in accordance with the process specified by the Company and can be audited.
5. An appropriate and regular internal audit system is put in place to prevent employees from involving in inappropriate action, especially in sales, marketing and procurement activities that have to meet with the Company's regulations and process and are transparent.
6. The Company has a policy to be politically neutral. All of its personnel have the political right and freedom as allowed by law. They should be aware of and do not take action or activity or use any resources of the Company and subsidiaries for political activity that may damage the political neutrality of the Company and subsidiaries caused by political involvement. The Company will not directly or indirectly provide political assistance to any political party.
7. Nok Air provides regular training for employees at all levels on anti-corruption and bribery to raise awareness on the anti-corruption policy. The trainings are incorporated with new employees' orientation.
8. All supervisors are responsible for communicating and ensuring good understanding among subordinates and ensuring that all employees have sufficient skills to appropriately implement and apply anti-corruption policy in the activities under their responsibility. The training also ensures that employees are aware of the Company's expectation and penalty in case of breach of the policy.
9. Employees shall not ignore when experience or encounter fraudulent activity or corruption related to the Company and subsidiaries. The employees shall immediately inform the supervisors or responsible person through whistleblowing channel specified in this policy and cooperate well to assist the investigation.

7. จัดให้มีการอบรมพนักงานทุกระดับอย่างสม่ำเสมอในเรื่องการต่อต้านการให้สินบน การทุจริตหรือคอร์รัปชัน เพื่อให้ตระหนักถึงนโยบายฉบับนี้ โดยจะบรรจุเป็นส่วนหนึ่งของการปฐมนิเทศพนักงานหรือก่อนการเข้ารับตำแหน่งของพนักงานใหม่ทุกคนของบริษัท
8. ให้ผู้บังคับบัญชาทุกระดับมีหน้าที่รับผิดชอบในการสื่อสารพร้อมทั้งทำความเข้าใจกับผู้บังคับบัญชา รวมทั้งควบคุมดูแลเพื่อให้มั่นใจได้ว่าพนักงานทุกระดับมีทักษะเพียงพอต่อการนำมาตราการและแนวทางนี้มาปฏิบัติในกิจกรรมที่ตนเองรับผิดชอบอยู่อย่างเหมาะสม และให้ทราบความคาดหวังของบริษัท และบทลงโทษหากไม่ปฏิบัติตามนโยบายฉบับนี้
9. ไม่ละเลยหรือเพิกเฉยเมื่อพบเห็นการกระทำที่เข้าข่ายทุจริตหรือคอร์รัปชันที่เกี่ยวกับบริษัทและบริษัทย่อย โดยจะต้องแจ้งให้แก่ผู้บังคับบัญชา หรือผู้ที่รับผิดชอบทราบทันทีผ่านช่องทางการแจ้งเบาะแสหรือร้องเรียนการทุจริตหรือคอร์รัปชันตามที่กำหนดไว้ในนโยบายฉบับนี้ รวมทั้งให้ความร่วมมือในการตรวจสอบข้อเท็จจริง
10. บริษัทจะให้ความสำคัญและคุ้มครองพนักงาน หรือบุคคลอื่นใดที่แจ้งเบาะแสหรือหลักฐานการทำทุจริตหรือคอร์รัปชันที่เกี่ยวข้องกับบริษัทและบริษัทย่อย รวมถึงพนักงานที่ปฏิเสธต่อการกระทำ โดยใช้มาตรการคุ้มครองผู้ร้องเรียนหรือผู้ที่ให้ความร่วมมือในการรายงานการทุจริตหรือคอร์รัปชันตามที่กำหนดไว้ในนโยบายฉบับนี้
11. บริษัทให้ความมั่นใจกับพนักงานว่า จะไม่มีพนักงานคนใดต้องถูกลดตำแหน่ง ลงโทษ หรือได้รับผลกระทบใดๆ จากการปฏิเสธการให้ หรือรับสินบน ถึงแม้ว่าการปฏิเสธดังกล่าวจะทำให้บริษัทสูญเสียธุรกิจ และพลาดโอกาสในการดำเนินธุรกิจ และบริษัทจะไม่ยอมให้ผู้ใดมากระทำการข่มขู่ คุกคาม หรือหน่วงเหนี่ยวพนักงานที่มีความมุ่งมั่นที่จะปฏิบัติตามนโยบายนี้
12. ผู้ที่กระทำการทุจริตหรือคอร์รัปชันถือเป็นการกระทำผิดตามนโยบายฉบับนี้ ซึ่งจะต้องได้รับการพิจารณาโทษทางวินัย รวมถึงอาจได้รับโทษตามกฎหมายหากกระทำผิดกฎหมายด้วย
13. บริษัทจะสอบทานแนวปฏิบัติและมาตรการดำเนินงานอย่างสม่ำเสมอ เพื่อให้สอดคล้องกับการเปลี่ยนแปลงของกฎหมายที่เกี่ยวข้อง สภาพการดำเนินธุรกิจและการกำกับดูแลกิจการที่ดี

• ขอบเขตการร้องเรียนและแจ้งเบาะแสดูแลการทุจริตหรือคอร์รัปชัน

เมื่อมีข้อสงสัยหรือพบเห็นการกระทำที่ฝ่าฝืนแนวปฏิบัติในเรื่องต่อไปนี้

1. การกระทำที่ทุจริตที่เกี่ยวข้องกับบริษัทและบริษัทย่อย โดยทางตรง หรือทางอ้อม เช่น พบเห็นบุคคลหรือพนักงานในบริษัทติดสินบน หรือรับสินบนจากองค์กรทั้งภาครัฐและเอกชนที่บริษัทหรือบริษัทย่อยได้ทำธุรกิจด้วย
2. การกระทำที่ทำให้บริษัทเสียผลประโยชน์ทั้งทางตรงและทางอ้อม ที่กระทบชื่อเสียงของบริษัท
3. การกระทำที่ผิดขั้นตอนตามระเบียบการปฏิบัติงาน ข้อบังคับของบริษัท ที่เป็นเหตุให้สงสัยว่าจะจะเป็นช่องทางการทำทุจริตหรือคอร์รัปชัน
4. การกระทำที่ผิดกฎหมาย ศีลธรรม และจรรยาบรรณทางธุรกิจ
5. การฝ่าฝืนการปฏิบัติตามนโยบายฉบับนี้รวมทั้งการกำกับดูแลกิจการที่ดี
6. การไม่ได้รับความเป็นธรรมในการปฏิบัติงาน

• ช่องทางการแจ้งเบาะแสดูแลการทุจริตหรือคอร์รัปชัน

คณะกรรมการบริษัทได้มอบหมายให้คณะกรรมการตรวจสอบเป็นผู้พิจารณารับเรื่องการแจ้งเบาะแสดูแลหรือข้อร้องเรียนการกระทำที่อาจทำให้เกิดข้อสงสัยได้ว่าเป็นการทุจริตหรือคอร์รัปชันที่เกิดขึ้นกับบริษัท โดยทางตรง หรือทางอ้อม โดยผ่านช่องทางการรับเรื่องร้องเรียนตามนโยบายฉบับนี้ โดยผู้ร้องเรียนจะต้องระบุรายละเอียดของเรื่องที่แจ้ง หรือข้อร้องเรียน พร้อมชื่อ ที่อยู่ และหมายเลขโทรศัพท์ที่สามารถติดต่อได้ ส่งมายังช่องทางรับเรื่องร้องเรียน ดังนี้

10. The Company shall protect employees and other persons reporting clues or evidence of fraudulent action or corruption related to the Company and subsidiaries, including employees denying to be involved in such corrupted action by implementing the measure to protect complainant or whistleblowers as specified in this policy.
11. The Company can assure employees that none will be demoted, punished or affected if denying the offer and reception of bribery although such rejection causes the Company to lose business or opportunity. The Company shall not allow anyone to threaten or delay or interrupt the employees who strictly comply with this policy.
12. A person involved in fraudulent action and corruption is considered breaching the policy and shall be subject to disciplinary penalty and legal penalty if the action breaks related laws.
13. The Company shall regularly review the guideline and measures to ensure that they are up-to-date and correspond to the changes in related laws, business environment and corporate governance.

- **Scope of complaint and whistleblowing**

When encountering an action that breaches the following:

1. Fraudulent action directly or indirectly related to the Company and subsidiaries, for example, when an employee is found to offer or receive bribes from government or private organization that have business relationship with the Company or subsidiaries
2. An action that causes the Company to directly or indirectly lose benefit or damages the Company's reputation
3. Action that does not follow operational process or regulations which doubtfully allow an act of fraud or corruption
4. An illegal, immoral and unethical action
5. Breach of this policy and good corporate governance principles
6. Being unfairly treated at work

- **Clue reporting and whistleblowing channel**

The Board of Director has assigned the Audit Committee to receive clue or complaint related to an act doubtfully to be directly and indirectly involved with fraud and corruption against the Company through complaint reporting channel under this policy. The complainant shall provide true details of the issue or complaints, name, address and telephone number to the Company through the following channels:



1. ส่งไปรษณีย์ ปิดผนึก

1.1 ประธานคณะกรรมการตรวจสอบ

บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) เลขที่ 3 อาคารรังนกการ์ ชั้น 17 ถนนสาทรใต้ แขวงยานนาวา เขตสาทร กรุงเทพฯ 10120

1.2 เลขานุการบริษัท

บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) เลขที่ 3 อาคารรังนกการ์ ชั้น 17 ถนนสาทรใต้ แขวงยานนาวา เขตสาทร กรุงเทพฯ 10120

2. กล้องรับความคิดเห็นของฝ่ายทรัพยากรบุคคล

• บุคคลที่สามารถแจ้งข้อร้องเรียน

บุคคลที่สามารถแจ้งข้อร้องเรียน หรือผู้ร้องเรียนเกี่ยวกับการทุจริตหรือคอร์รัปชัน คือผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่ายของบริษัท ได้แก่ ผู้ถือหุ้น ลูกค้า คู่แข่งทางการค้า เจ้าหนี้ ภาครัฐบาล ชุมชน สังคม ผู้บริหารและพนักงานของบริษัท และบริษัทย่อย ทั้งนี้ไม่ว่าจะแจ้งเบาะแสด้วยช่องทางใด จะได้รับการคุ้มครองสิทธิตามกฎหมายหรือแนวปฏิบัติที่กำหนดไว้

• มาตรการคุ้มครองผู้ร้องเรียน หรือผู้แจ้งเบาะแสด้านการทุจริตหรือคอร์รัปชัน

1. บริษัทจะเก็บข้อมูลและปกปิดชื่อ ที่อยู่หรือข้อมูลอื่นๆ ที่สามารถระบุถึงผู้ร้องเรียนหรือผู้ให้ข้อมูลได้ และจะเก็บรักษาเป็นความลับ โดยจำกัดให้ผู้มีหน้าที่รับผิดชอบในการดำเนินการตรวจสอบเรื่องร้องเรียนเท่านั้นที่จะสามารถเข้าถึงข้อมูลได้
2. ผู้ได้รับข้อมูลจากการปฏิบัติหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับเรื่องร้องเรียน มีหน้าที่เก็บรักษาข้อมูล ข้อร้องเรียนและเอกสารหลักฐานของผู้ร้องเรียนหรือผู้ให้ข้อมูลเห็นความลับ และห้ามเปิดเผยข้อมูลแก่บุคคลอื่นที่ไม่มีหน้าที่เกี่ยวข้อง เว้นแต่เป็นการเปิดเผยตามหน้าที่ที่กฎหมายกำหนด
3. บริษัทจะเปิดเผยข้อมูลเท่าที่จำเป็น โดยคำนึงถึงความปลอดภัยและความเสียหายของผู้ร้องเรียนหรือผู้ให้ข้อมูล หรือแหล่งที่มาของข้อมูล รวมทั้งข้อมูลหรือบุคคลที่เกี่ยวข้อง
4. ผู้ที่ได้รับความเสียหายจะได้รับการบรรเทาความเสียหายด้วยกระบวนการที่มีความเหมาะสมและเป็นธรรม

• การดำเนินการสืบสวนและบทลงโทษ

หากการสืบสวนข้อเท็จจริงแล้วพบว่า ข้อมูลหรือหลักฐานที่มีหรือได้รับมาไม่เหตุอันควรให้เชื่อได้ว่าผู้ที่ถูกกล่าวหาได้กระทำการทุจริตหรือคอร์รัปชันจริง บริษัทจะให้สิทธิแก่ผู้ถูกร้องเรียนหรือผู้ถูกกล่าวหาได้รับทราบข้อกล่าวหา และให้สิทธิในการพิสูจน์ตนเอง โดยการหาข้อมูลหรือหลักฐานเพิ่มเติมที่แสดงให้เห็นว่าตนเองไม่มีความเกี่ยวข้องกับการกระทำการทุจริตหรือคอร์รัปชันตามที่ได้ถูกกล่าวหา

หากผู้ถูกกล่าวหาหรือผู้ถูกร้องเรียนได้กระทำการทุจริตหรือคอร์รัปชันนั้นจริง จะถือว่าได้กระทำความผิดต่อนโยบายการต่อต้านการทุจริตหรือคอร์รัปชัน ซึ่งจะต้องได้รับการพิจารณาโทษทางวินัยตามระเบียบที่บริษัทกำหนดไว้ และหากการกระทำการทุจริตหรือคอร์รัปชันนั้นผิดกฎหมาย ผู้กระทำความผิดจะต้องได้รับโทษทางกฎหมาย ทั้งนี้ โทษทางวินัยตามระเบียบของบริษัทค่าตัดสินของคณะกรรมการตรวจสอบถือว่าเป็นที่สิ้นสุด

• การเผยแพร่นโยบายการต่อต้านการทุจริตหรือคอร์รัปชัน

เพื่อให้ทุกคนในบริษัทได้รับทราบนโยบายการต่อต้านการทุจริตหรือคอร์รัปชัน บริษัทจะดำเนินการดังต่อไปนี้

1. บริษัทจะติดประกาศนโยบายการต่อต้านการทุจริตหรือคอร์รัปชัน ในกระดานประชาสัมพันธ์ ณ สำนักงานของบริษัททุกแห่งที่บริษัททำกิจการอยู่
2. บริษัทจะเผยแพร่นโยบายการต่อต้านการทุจริตหรือคอร์รัปชัน ผ่านช่องทางการสื่อสารของบริษัท เช่น จดหมายอิเล็กทรอนิกส์ถึงพนักงานทุกคน (e-mail) และเว็บไซต์บริษัท (www.nokair.com/investor_relations)
3. รายงานการเปิดเผยข้อมูลประจำปี (56-1) และรายงานประจำปี (56-2) เป็นต้น

1. Sealed post:
 - 1.1 Chairman of the Audit Committee Nok Airlines Public Company Limited
Rajanakarn Building, 17th FL., South Sathorn Road, Yannawa Sathorn, Bangkok 10120
 - 1.2 Company Secretary Nok Airlines Public Company Limited 3 Rajanakarn Building, 17th FL., South Sathorn Road, Yannawa, Sathorn, Bangkok 10120
2. Opinion box provided at the Human Resource Division

- **The person who report the complaint**

The person who can file the complaint related to fraud and corruption is all stakeholder groups, including shareholders, customers, trade competitors, creditors, public organizations, community, the public at large, executives and employees of the Company and subsidiaries. Regardless of the channel the complaints are lodged, the person who reports such irregularities will be protected by law and practice guideline.

- **Measures to protect the person who complain or report clues related to corruption and fraud**

1. The Company will keep highly confidential the information, name, address and other informations that may identify the person who reports irregularity. Only the authorized persons responsible for the investigation shall have access to such information.
2. The person who receives the complaint and report has the duty to keep confident the information, complaints and evidence from the complainant or the person who file the complaint and must not disclose such information to other persons not involved in this matter, except only required by law.
3. The Company will disclose the information only when necessary and has to give top priority to the safety and damage on the complainant or the person who report the irregularity or the source of information and related persons.
4. The affected persons will be compensated through the fair and appropriate process.

- **Investigation and penalty**

If an investigation shows that the information and evidence received provides sufficient reason to believe that the accused is involved in fraudulent action or corruption, the Company will give the accused the right to have access to the allegation and the right to prove himself/herself. The accused will be given the opportunity to present addition information and evidence showing that he/she is not involved with such fraudulent action or corruption as accused.

If the accused is actually involved with the fraud or corruption, the person is considered breaking the Company's anti-corruption policy and shall receive disciplinary penalty according to the Company's regulations. In case such fraudulent action or corruption is also illegal, the person will be subject to legal penalty. The Audit Committee's decision on disciplinary penalty is final.

- **Promotion of anti-corruption policy**

To ensure that all employees are aware of the anti-corruption policy, the Company shall take the following actions:

1. Posting the anti-corruption policy on the notice board at the Company's offices at all locations it operates business
2. Distributing the anti-corruption policy via corporate communication channels, such as email to all employees and corporate website (www.nokair.com/investor_relations)
3. Form 56-1 and the Annual Report (Form 56-2)

4. บริษัทจะจัดให้มีการอบรมนโยบายการต่อต้านทุจริตหรือคอร์รัปชันให้แก่พนักงานใหม่
5. บริษัทจะทบทวนนโยบายการต่อต้านการทุจริตหรือคอร์รัปชันให้มีความทันสมัยและสอดคล้องกับประกาศและนโยบายที่เกี่ยวข้องอย่างสม่ำเสมอ

3. การคุ้มครองสิทธิมนุษยชน

นกแอร์ ดำเนินธุรกิจโดยตระหนักถึงความสำคัญและส่งเสริมการคุ้มครองสิทธิมนุษยชน กล่าวคือ การให้บริการแก่ผู้โดยสารโดยไม่คำนึงถึงความแตกต่างในเรื่องเชื้อชาติ สีผิว เพศ อายุ ภาษา ศาสนา ฯลฯ ตลอดจนให้ความเท่าเทียมกันทั้งเรื่องของศักดิ์ศรี และความเป็นมนุษย์ มีอิสรภาพ เสรีภาพ โดยที่ไม่ได้ไปละเมิดสิทธิของผู้อื่น ทั้งสิทธิตามกฎหมายและสิทธิที่มีอยู่โดยไม่ขึ้นอยู่กับบทบัญญัติของกฎหมาย แต่เป็นสิทธิที่เกิดจากมาตรฐานเพื่อความถูกต้อง ความเป็นธรรม หรือความยุติธรรม อาทิ บริการผู้โดยสารที่ต้องการความช่วยเหลือพิเศษหรือพิการ การจำหน่ายบัตรโดยสารในราคาที่เป็นธรรม และชดเชยในกรณีที่บริษัทไม่สามารถให้บริการได้ตามความต้องการ แต่ทั้งนี้ให้เป็นไปตามกฎหมาย ข้อกำหนดข้อบังคับ ที่เกี่ยวข้อง

4. การปฏิบัติต่อแรงงานอย่างเป็นธรรม

บริษัทให้ความสำคัญต่อพนักงานซึ่งมีส่วนสำคัญและเป็นทรัพยากรที่มีค่าที่สุดขององค์กร บริษัทมีนโยบายการจ่ายตอบแทนอย่างเป็นธรรมเป็นไปตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง และเล็งเห็นถึงความสำคัญในด้านความปลอดภัยในการทำงานของพนักงาน ซึ่งท้ายที่สุดแล้วก็จะมีผลต่อความปลอดภัยของผู้โดยสารด้วย บริษัทจึงมีการให้ความรู้แก่พนักงานด้วยการฝึกอบรมหลักสูตรด้านความปลอดภัยสำหรับพนักงาน หัวหน้างาน และผู้บริหาร ตลอดจนมีการจัดทำ Safety Bulletin เพื่อส่งเสริมความปลอดภัยรายเดือนเพื่อสื่อสารให้พนักงานทราบอย่างทั่วถึง

นอกจากนี้ยังมีการจัดทำคู่มือความปลอดภัยในการทำงานให้กับพนักงานเพื่อให้สอดคล้องกับกฎกระทรวงกำหนดมาตรฐานในการบริหารและการจัดการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน พ.ศ. 2549 และเพื่อให้พนักงานทุกคนตระหนักถึงอันตรายในการปฏิบัติงาน รู้แนวทางในการปฏิบัติเพื่อให้เกิดความปลอดภัยในลักษณะงานต่างๆ เนื่องจากการทำงานทุกประเภทสามารถเกิดโอกาสที่จะเกิดอุบัติเหตุจากการทำงานได้เสมอ หากผู้ปฏิบัติงานนั้นขาดความระมัดระวังหรือรู้เท่าไม่ถึงการณ์ ซึ่งสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิดจากการกระทำของบุคคล เช่น ความประมาท ทำงานลัดขั้นตอน ผ่าฝืนกฎระเบียบ ไม่สวมใส่อุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคล ซึ่งสาเหตุเหล่านี้สามารถป้องกันได้โดยเริ่มต้นจากตัวพนักงานเอง เพื่อนำไปสู่การมีสุขภาพอนามัยและคุณภาพชีวิตที่ดีของพนักงานนกแอร์ทุกคน เพราะบริษัทตระหนักดีว่าความปลอดภัยจะช่วยให้พนักงานมีขวัญและกำลังใจที่ดี อันเป็นสิ่งที่นำไปสู่ความสำเร็จและประสิทธิภาพสูงสุดขององค์กร

ด้านการสรรหาและคัดเลือกบุคลากร บริษัทให้ความสำคัญกับกระบวนการสรรหาและคัดเลือกเพื่อให้ได้มาซึ่งบุคลากรที่มีคุณภาพ เหมาะสมกับงานและวัฒนธรรมของนกแอร์ นอกจากนี้บริษัทยังเปิดโอกาสรับบุคคลที่พิการให้เข้ามาร่วมงานกับบริษัทตามเจตนารมณ์ของมาตรา 33 แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและพัฒนาคุณภาพชีวิตคนพิการ พ.ศ. 2550 และที่แก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2556 เพื่อประโยชน์ในการส่งเสริมและพัฒนาคุณภาพชีวิตคนพิการด้านการคุ้มครองการมีงานทำเพื่อให้คนพิการได้มีโอกาสใช้ความสามารถในการมีรายได้และพึ่งพาตนเอง ลดภาระของครอบครัวและสังคม รวมทั้งเป็นการส่งเสริมให้คนพิการมีพลังสำคัญในการเสริมสร้างทางเศรษฐกิจของครอบครัวและประเทศสืบไป

นอกจากนี้ บริษัทยังให้ความสำคัญกับการพัฒนาพนักงาน โดยบริษัทได้ทบทวนหลักสูตรอบรมเพื่อเสริมสร้างทักษะและความสามารถของพนักงานในแต่ละระดับตำแหน่งตามแผนการฝึกอบรมที่วางแผนและออกแบบไว้ในแต่ละปี โดยเฉพาะด้านการบริหารจัดการสำหรับระดับหัวหน้างาน ผู้บริหารระดับต้น จนถึงระดับสูง ตลอดจนให้ความสำคัญด้านการสื่อสารภายในองค์กรอย่างต่อเนื่อง รวมถึงมีการจัดกิจกรรมต่างๆ ให้กับพนักงานตลอดทั้งปีเพื่อพัฒนาและเพิ่มความผูกพันของพนักงานให้มากยิ่งขึ้น เช่น นกสนุก (กิจกรรม outing) นกชนไก่ (แข่งขันแบดมินตัน) นกกรี๊ด (ประกวดร้องเพลง) Nok Quotes (สื่อสารแนวคิดผู้บริหาร) นกรู้เรื่อง (ให้ความรู้เรื่องการสื่อสาร) นกรักนก (สื่อสารเทคนิคการเพิ่มความผูกพัน) เป็นต้น อีกทั้งบริษัทยังมีโครงการ “นกห่วงใย” และ “นกใกล้ชิด” เพื่อเปิดช่องทางให้พนักงานสามารถสื่อสาร แลกเปลี่ยนความคิดเห็น สอบถามข้อสงสัยกับฝ่ายทรัพยากรมนุษย์ได้โดยตรงอีกด้วย

สำหรับพนักงานใหม่ บริษัทจัดให้มีการปฐมนิเทศและการอบรมหลักสูตรความรู้พื้นฐานด้านธุรกิจการบิน (Basic Airline Knowledge) เพื่อให้พนักงานใหม่ทราบถึงความเป็นมา แนวโน้มของธุรกิจการบิน เพื่อให้มีความรู้ความเข้าใจ และทราบถึงองค์ประกอบของธุรกิจการบิน และความสัมพันธ์ระหว่างธุรกิจการบินกับอุตสาหกรรมการบิน อีกทั้งยังนำพนักงานใหม่เยี่ยมชมระบบและขั้นตอนการทำงานจริงของทุกหน่วยงาน รวมทั้งฝ่ายปฏิบัติการบิน เพื่อเรียนรู้ระบบและขั้นตอนการทำงาน รวมถึงนโยบายต่อต้านทุจริตคอร์รัปชันเพื่อให้พนักงานตระหนักถึงความสำคัญในเรื่องดังกล่าว

จากปฏิบัติต่อแรงงานอย่างเป็นธรรมทั้งหมดที่กล่าวมาข้างต้น เป็นเพราะนกแอร์ตระหนักดีว่า “ความปลอดภัย การพัฒนา ความผูกพัน การสื่อสาร คือ ความรับผิดชอบหลักที่บริษัทมุ่งมั่นและตั้งใจอย่างเต็มที่เพื่อพนักงานของนกแอร์ทุกคน”

4. Training on anti-corruption policy for new employees
5. Review and update the anti-corruption policy to ensure it corresponds with related announcement and policy

3. Human Right Protection

Nok Air realizes the importance of and promotes human right protection by providing services to passengers regardless of nationality, race, age, language, religion, etc. and treating them equally with dignity and respect for their independence and freedom. The airline does not infringe on others' right, both legal rights and the right that does not depend on legal requirement but on the righteousness, fairness and justice, such as service for passengers who need assistance or disabled passengers, fair price and compensation in case the Company cannot provide the services. The actions have been taken in compliance with legal requirement and related regulations.

4. Fair treatment of labor

Considering that employees are the most valuable assets, Nok Air has a policy to offer fair compensation and in accordance with related laws. The Company also values occupational health and safety, which in the end has impact on passenger safety. The Company therefore arranges trainings for employees, supervisors and executives and publishes the monthly Safety Bulletin to promote safety practice among employees.

In addition, safety manual has been prepared and distributed to employees in compliance with the ministerial regulation on occupational health, safety and environment management standard B.E. 2549 (2006). The manual is instrumental in raising awareness on risks and dangers related to their work and practice guideline to ensure safety because every job has risk of accident due to negligence and lack of knowledge. One of the main causes of accident is an act of a person, such as carelessness, attempt to short-cut work process, failure to wear personal safety protection equipment, etc. These accidents can actually be avoided and prevented by raising awareness among employees. The awareness and knowledge on health and welfare would lead to better quality of life and health of all Nok Air employees. The Company realizes that safety will strengthen employees' spirit, which will eventually lead to corporate success and efficiency.

The Company highlights the importance of our recruitment process to reach out to quality personnel that suited Nok Air's nature of business and corporate culture. We also hire the disabled as part of our workforce according to the intention of the Article 33 of the Promotion and Development of the Quality of Life for Disabled Persons Act B.E. 2550 (2007) and the Amendment (No. 2) B.E. 2556 (2013). This promotes the quality of life of disabled persons who will be guaranteed of works, enabling the disabled to optimize their capability to generate income and live on their own while reducing burden of their families and the society. At the same time, the disabled are encouraged to realize their capability to strengthen their financial position and contribute to the economic development of the country.

In addition, Nok Air underlined the importance of skill, idea and mind development of employees. Reviewing training courses to enhance skills and capacity were available to employees at each position based on the training roadmap planned and designed annually especially with regard to management training for supervisor, junior management and senior executives. Corporate communication was strongly focused. Besides, year-round corporate activities were organized to nurture bonds among employees. They included Nok Sanuk (Nok Fun-outing activity), Nok Kon Gai (Nok Shuttlecock - badminton matches), Nok Greed (Nok Screams - singing contest) Nok Quotes (communicating ideas with senior management), Nok Roo Rueng (Nok Understands - Teaching communication technique) and Nok Ruk Nok (Nok loves Nok - Learning how to communicate to enhance relationship. Nok Air also establishes the "Nok Huang Yai" (Nok Care) and "Nok Glai Chid" (Nok Closer) channels for employees to directly communicate, exchange ideas and ask questions with the Human Resource Department.

New staff members were required to attend the basic airline knowledge training to learn the industry's background as well as a relationship between the airlines business and the aviation industry for a better first-time understanding. Nok Air's new staff members were taken to witness work procedures in an actual work environment of all units, including flight operation. New staff members also learned more about the anti-corruption policy and are fully aware of the importance of this matter.

Nok Air has adopted the fair treatment of labor as stated above because we understand that "safety, development, bonding and communication are the main responsibility that we intend to offer for all Nok Air employees".



5 ความรับผิดชอบต่อผู้บริโภค

ในปี 2558 ที่ผ่านมา บริษัทมุ่งเน้นการให้บริการที่มีคุณภาพ ปลอดภัย และคำนึงถึงความพึงพอใจสูงสุดของผู้บริโภคเป็นสำคัญ เริ่มตั้งแต่การสร้างความมั่นใจแก่ผู้โดยสารด้วยเครื่องบินไอพ่นโบอิง 737-800 และเครื่องบินโบอิง Q400 ซึ่งเป็นเครื่องบินใหม่ รวมถึงการซ่อมบำรุงเครื่องบินที่มีการจัดจ้างผู้ให้บริการซ่อมบำรุงอากาศยานซึ่งมีความชำนาญในธุรกิจและมีชื่อเสียงระดับโลก ผู้บริโภคจึงเชื่อมั่นได้ถึงมาตรฐานความปลอดภัยในการผลิตและการซ่อมบำรุงที่เป็นที่ยอมรับในระดับสากล เพื่อให้สอดคล้องกับนโยบายความปลอดภัยซึ่งนกแอร์ให้คุณค่าเป็นอันดับสูงสุดขององค์กร ถือเป็นพันธะสัญญาและความรับผิดชอบต่อสูงสุดของบุคลากรนกแอร์ที่มีต่อผู้บริโภคเป็นสำคัญ

เนื่องด้วยนกแอร์ให้ความสำคัญกับความปลอดภัยในการปฏิบัติการบินเป็นอันดับหนึ่ง จึงมีการฝึกอบรมนักบินให้เป็นไปตามมาตรฐานขั้นสูงอย่างต่อเนื่อง จนได้รับการรับรองอย่างเป็นทางการจากองค์กรระหว่างประเทศที่เป็นที่ยอมรับที่สุดในโลกอย่าง FAA อีกทั้งยังมากด้วยประสบการณ์และชั่วโมงบิน มีความชำนาญในเส้นทางบิน สภาพภูมิประเทศ และภูมิอากาศอย่างดียิ่ง ผู้บริโภคจึงมั่นใจและวางใจกับบุคลากรที่มีคุณภาพของนกแอร์ได้เต็มที่ทุกครั้งที่เดินทาง ในส่วนของพนักงานต้อนรับบนเครื่องบินได้รับการฝึกอบรมตามมาตรฐานของสากล และมีความพร้อมในการดูแลความปลอดภัยเพื่อให้เกิดความสะดวกรบายและรอยยิ้มที่ประทับใจตลอดการเดินทาง

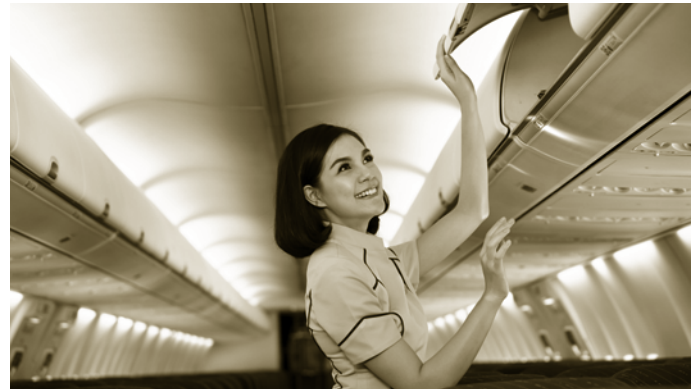
นอกจากความมั่นใจในด้านความปลอดภัยแล้ว นกแอร์ยังเต็มใจให้บริการที่ดีเยี่ยมกับผู้บริโภค เช่น การเลือกที่นั่งล่วงหน้า บริการอาหารว่างและน้ำดื่มบนเที่ยวบิน การให้น้ำหนักสัมภาระขึ้นต่ำโดยไม่มีการเรียกเก็บค่าใช้จ่ายเพิ่มเติม อีกทั้งมุ่งเน้นการให้บริการแก่ผู้บริโภคอย่างเต็มความสามารถและเป็นมิตรตามนโยบาย “ทุกเที่ยวบินมีรอยยิ้ม” รวมถึงการมีช่องทางแจ้งข้อร้องเรียนที่ให้ความสะดวกรวดเร็วกับผู้บริโภคทั้งในด้านการจองซื้อและการชำระเงิน อนึ่ง หากเกิดกรณีเลื่อนหรือยกเลิกเที่ยวบิน นกแอร์จะมีระบบการแจ้งเตือนล่วงหน้าแก่ผู้บริโภคผ่านทางอีเมล ข้อความสั้นทาง (SMS) หรือโทรศัพท์ ผู้บริโภคที่ไม่สามารถติดต่อผ่านช่องทางเหล่านี้ได้ จะได้รับการแจ้งเตือนดังกล่าวที่เคาน์เตอร์ลงทะเบียนขึ้นเครื่อง

บริษัทได้คำนึงถึงความรับผิดชอบต่อผู้บริโภคโดยเสมอมา โดยบริษัทได้พัฒนาระบบการให้บริการเพื่อให้เกิดความคล่องตัว และอำนวยความสะดวกในการเดินทางโดยมีหน่วยงาน “Nok Call Home” เพื่อดูแลในการเช็คอินล่วงหน้าก่อนการเดินทาง รวมทั้งในการตอบสนองต่อความคิดเห็น ข้อเสนอแนะ หรือข้อร้องเรียนของผู้บริโภค โดยมีการจัดตั้งโครงการ “NOK Care” และ “Nok Feedback” เพื่อรับข้อร้องเรียนทางด้านการบริการจากผู้โดยสาร เพื่อนำมาวิเคราะห์และพัฒนาการบริการให้มีประสิทธิภาพและตรงกับความต้องการของผู้บริโภคต่อไป

6 การดูแลรักษาสิ่งแวดล้อม

นกแอร์ตระหนักถึงการเป็นส่วนหนึ่งของการดูแลรักษาสิ่งแวดล้อมโดยการหาแนวทางลดการใช้ทรัพยากรธรรมชาติในกระบวนการผลิตและให้บริการเป็นสำคัญ เริ่มตั้งแต่การเลือกใช้เครื่องบินเครื่องบินโบอิง 737-800 รุ่น New Generation ที่มีการใช้นวัตกรรมสมัยใหม่อย่าง Carbon Brake มีคุณสมบัติสำคัญช่วยลดน้ำหนักของเครื่องบินเมื่อเทียบกับเบรกรุ่นเดิมอย่าง Steel Brake ทำให้สามารถช่วยประหยัดการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงและลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ อีกทั้งด้วยเทคโนโลยีของ Carbon Brake ซึ่งใช้วัสดุที่ทำมาจากคาร์บอนซึ่งมีความทนทานและมีอายุใช้งานยาวนานกว่า Steel brake จึงสามารถลดช่วยระยะเวลาการซ่อมได้เป็นอย่างดี

นอกจากนี้บริษัทยังเลือกใช้เครื่องบินโบอิง Q400 รุ่น NextGen ในเส้นทางระยะสั้น ซึ่ง “Q” ย่อมาจาก Quiet เพราะเครื่องยนต์รุ่นนี้ทำงานเงียบกว่ามาตรฐานสากล ICAO Chapter 4 ถึง 15 เดซิเบล และยังเป็นเครื่องบินโบอิงรุ่นเดียวในตลาดที่ติดตั้งระบบพิเศษ (Active Noise and Vibration Suppression หรือ ANVS) ที่ช่วยลดแรงสั่นสะเทือนและเสียงรบกวนภายในเครื่องบิน และมีระบบทำความเย็นอัตโนมัติเมื่อเครื่องลงจอดบนพื้นดิน (Auxiliary Power Unit หรือ APU) ทำให้อุณหภูมิในห้องโดยสารคงที่แม้จะไม่ได้เปิดเครื่องปรับอากาศก็ตาม จากนวัตกรรมที่นกแอร์เลือกสรรนี้ทำให้เครื่องบินโบอิง Q400 มีคุณสมบัติพิเศษช่วยลดมลพิษทางเสียง ลดอัตราการสิ้นเปลืองของเชื้อเพลิงได้ถึง 7% และลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ลงถึง 35% ผู้โดยสารของนกแอร์จึงสามารถสัมผัสประสบการณ์การบินระยะสั้นที่ทั้งสะดวกสบาย เงียบ รวดเร็ว และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมแบบเอ็กซ์คลูซีฟเป็นสายการบินแรกและสายการบินเดียวในประเทศไทย



5. Responsibility to Consumers

In 2015, Nok Air has continued to provide high quality and safe services to satisfy consumers. The new Boeing 737-800 and Bombardier Q400 aircrafts and reliable aircraft maintenance by world leading supplier have assured consumers of the international safety standard. This is part of Nok Air's safety policy which is one of the airline's top priorities and our highest responsibility we have for consumers.

Considering flight safety as the No. 1 responsibility, Nok Air has continued intensive pilot trainings in accordance to the highest standards. As a result, Nok Air has been certified by the world's leading organizations, including Federal Aviation Administration (FAA). Nok Air's pilots have high experience and flight hours as well as experience in the service routes, geography and weather in all the routes the airline provides the services. Consumers can rest assured of Nok Air's superior personnel in all flights they take. Flight attendants have also been trained in accordance with international standard and have high capability to ensure passenger safety and convenience throughout the flight.

In addition to safety, Nok Air is committed to providing excellent services, including advanced seat selection, in-flight snacks and drinks, minimum baggage allowance without extra charge, etc. The airline focuses its efforts in providing the best possible and friendly services in response to its "A Smile on Every Flight" policy. Convenient sales channel that is easy and quick for passengers to book a seat and pay is also part of our commitment. In case of flight delay or cancellation, Nok Air will inform passengers in advance via email, SMS or telephone. Passengers who cannot be reached via these channels will be informed at the check-in counter.

Responsibility to consumers has been one of our priorities throughout these years. Nok Air has developed its operation process and service system to ensure high flexibility and convenience for passengers. "Nok Call Home" was set up to take care of pre check-in services and respond to opinion, recommendation and complaints, which will be analyzed and used to improve the airline's service to better address changing consumers' demand under "NOK Care" and "NOK Feedback" projects.

6. Responsibility to the Environment

Environment protection is one of Nok Air's commitments. We have been trying to reduce natural resource consumption in our production and service process, starting from choosing Boeing 737-800 New Generation aircrafts which use modern technology and innovations like carbon brake that significantly reduces the aircraft weight compared to the steel brake which enables airlines to reduce fuel consumption and carbon dioxide emission. Carbon brake is made from carbon which is more durable than steel brake and therefore significantly reduces maintenance time.

The Bombardier Q400 NextGen turboprops are used in the short-haul routes. The "Q" in the aircraft model refers to "quiet" because the aircraft engine is much quieter than the ICAO Chapter 4 requirement by 15 Decibels. It is also the only turboprop aircraft with Active noise and Vibration Suppression (ANVS). The Auxiliary Power Unit (APU) provides automatic air-condition system when the aircraft is landed, maintaining temperature in the passenger cabin at a constant level although the air conditioner is not turned on. These innovations make the Bombardier Q400 more special in terms of noise pollution reduction, 7% reduction of fuel consumption and 35% reduction in carbon dioxide emission. Nok Air passengers can therefore experience a much better, convenient short-haul service and environmentally friendly service, all exclusively offered by Nok Air for the first time in Thailand.

นอกจากการเลือกใช้เครื่องบินที่มีนวัตกรรมช่วยลดการใช้ทรัพยากรธรรมชาติแล้ว นกแอร์ยังได้วางแนวทาง “ให้ Broading Pass อยู่ในมือถือของคุณ” โดยเน้นให้ผู้โดยสารใช้นวัตกรรมการ Check In Online ผ่านเว็บไซต์และแอปพลิเคชันบนมือถือที่สามารถรองรับระบบการปฏิบัติการที่หลากหลาย เช่น iPhone, iPod Touch, iPad, BlackBerry หรือ Android เพื่อเป็นการช่วยลดการใช้ทรัพยากรกระดาษในระหว่างกระบวนการการผลิตและการให้บริการ ถือเป็นการรณรงค์ช่วยภาวะโลกร้อนอีกทางหนึ่ง

7. การมีนวัตกรรมและเผยแพร่นวัตกรรมซึ่งได้จากการดำเนินงานที่มีความรับผิดชอบต่อสังคม สิ่งแวดล้อม และผู้มีส่วนได้เสีย

นกแอร์เข้าใจถึงความคาดหวังในการใช้บริการของผู้โดยสาร จึงนำเสนอนวัตกรรมใหม่ๆ เพื่อความสะดวกสบายและมั่นใจของผู้โดยสารของนกแอร์ ซึ่งมีบริการดังต่อไปนี้

• บริการ “นกแอร์ เช็ก แอนด์ ช็อป” (Nokair Check and Shop)

เป็นบริการจากนกแอร์ที่มอบความสะดวกสบายให้ผู้โดยสารทุกท่านที่บินจากจังหวัดเชียงใหม่ไปยังที่หมายต่างๆ ด้วยความร่วมมือจาก Central Airport Plaza เพื่อให้ผู้โดยสารสามารถเช็คอินและจ่ายเลือกซื้อสินค้าที่มีคุณภาพโดยไม่ต้องเสียเวลารอที่สนามบิน เพียงนำบัตรประชาชนและหมายเลขยืนยันการจองพร้อมสัมภาระมาเช็คอินก่อนเวลาเครื่องออกอย่างน้อย 1 ชม. (แต่ไม่เกิน 2 ชม.) ที่ร้าน "Nok Air Check & Shop" ซึ่งตั้งอยู่ที่ชั้น G, ภายในศูนย์การค้า Central Airport Plaza ทางนกแอร์จะออก Boarding Pass ก่อนเวลาเครื่องออกประมาณ 1 ชม. และจัดรถบริการรับส่งผู้โดยสารไปยังสนามบินอีกด้วย

• บริการ Wifi บนเที่ยวบิน (Wifi On Broad)

บมจ. นกแอร์ ร่วมมือกับ บมจ.ไทยคม เปิดให้บริการเชื่อมต่ออินเทอร์เน็ตบรอดแบนด์ความเร็วสูงผ่าน Wi-Fi บนเครื่องบินเพื่อการใช้งานอินเทอร์เน็ตและการรับชมรายการเพื่อความบันเทิงต่างๆ ด้วยความเร็วสูงระดับ 3G โดยเปิดให้บริการเมื่อเดือนกันยายน 2558 และเตรียมเปิดตัวบริการสื่อสารผ่านดาวเทียมบนเครื่องบินในรูปแบบอื่นๆ เพิ่มเติมอีกในอนาคต ทั้งนี้ บมจ.ไทยคม ได้ใช้สัญญาณดาวเทียมศักยภาพสูงเพื่อเชื่อมต่อระบบการสื่อสารในระบบ Wi-Fi ที่เป็นมาตรฐานระดับโลก ถือเป็นการสื่อสารผ่านดาวเทียมบนเครื่องบินครั้งแรกในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก เพื่อให้ผู้โดยสารไม่พลาดทุกการติดต่อสื่อสารแม้อยู่บนเครื่องบินที่อยู่บนความสูงถึง 35,000 ฟุต

ตัวอย่างการใช้บริการต่อเครื่องจากเชียงใหม่ไปยังภูเก็ต



• บริการต่อเครื่อง (Connecting Flight)

เป็นบริการต่อเที่ยวบินที่อำนวยความสะดวกให้กับผู้โดยสารของนกแอร์ ให้เปลี่ยนเครื่องบินจากเที่ยวบินหนึ่งไปยังอีกเที่ยวบินหนึ่งโดยทำการเช็คอินเที่ยวบินแรกเพียงครั้งเดียว ผู้โดยสารจะได้รับบัตรขึ้นเครื่องจำนวนสองใบและสามารถรับกระเป๋าสัมภาระที่สนามบินปลายทางได้เลย โดยในขณะนี้จุดเปลี่ยนเครื่องหลักของบริการต่อเครื่อง คือ ท่าอากาศยานดอนเมือง

In addition to choosing the aircraft with innovation that cares for the environment, Nok Air has introduced the “Mobile Boarding Pass” by encouraging passengers check in via its website and mobile applications that supports a wide variety of mobile phone operating systems, including iPhone, iPod Touch, iPad, Blackberry and Android. This helps significantly reduce paper consumption in process and campaign against global warming.

7. Creation and Distribution of Innovation from Responsibility to Social, Environment and Stakeholders

With good understanding of passengers’ expectation, Nok Air has relentlessly offered innovations for enhanced passenger experience and confidence as follows:

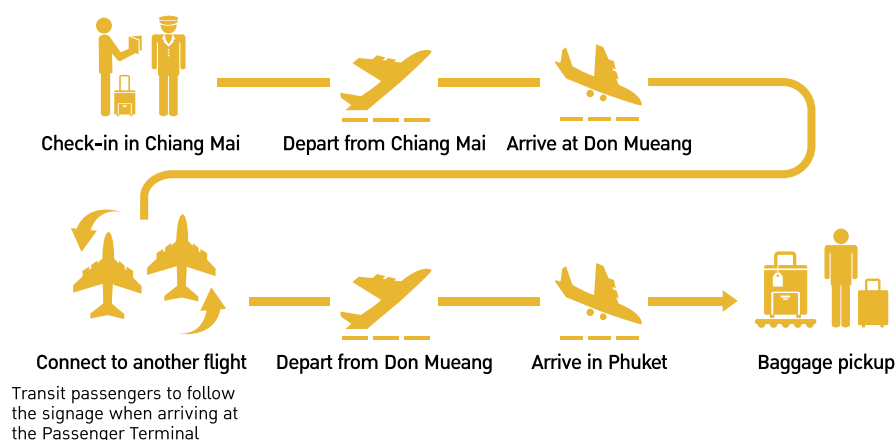
- **Nokair Check and Shop**

Provided to all passengers flying from Chiang Mai to other destination, Nok Air in cooperation with Central Airport Plaza allow passengers to check in and shop for quality products without waiting at the airport. Passengers can present their ID card and reservation code at the “Nok Air Check & Shop” service point on G level of Central Airport Plaza at least one hour (but no longer than two hours) prior to flight departure time. Nok Air will then issue a boarding pass one hour prior to departure time and provide shuttle bus to the airport.

- **Wifi on Board**

Nok Air and Thaicom PCL provide high-speed broadband Internet connection onboard for passengers to conveniently use Internet and watch entertainment program via Wifi connection. The 3G connection was launched in September 2015. Nok Air is preparing to provide in-flight satellite communication service and other services in the future. Thaicom PCL uses its high quality satellite communication technology for world-class Wifi connection, making it the first onboard satellite communication service in the Asia Pacific. This enables passengers to keep connected even when they are flying at 35,000 ft above ground.

Connecting flight from Chiang Mai to Phuket



- **Connecting Flight**

To provide maximum convenient to Nok Air passengers, the airline provides service to enable Nok Air passengers to connect with other flight through single check-in where passengers will receive two boarding pass and can pick up the baggage at the destination airport. At present, the main connecting airport is Don Mueang International Airport in Bangkok.



• บริการนกอแอร์โมบาย (Nok Air Mobile)

นกอแอร์เพิ่มทางเลือกใหม่ที่จะเพิ่มความสะดวกสบายทั้งการจองบัตรโดยสารและจัดการการจองผ่านทางอุปกรณ์มือถือทุกระบบปฏิบัติการ (iOS, Android และ BlackBerry) เพื่อเป็นส่วนหนึ่งของการลดโลกร้อนโดยการประหยัดการใช้กระดาษ ซึ่งลูกค้าสามารถดาวน์โหลดนกอแอร์แอปพลิเคชันสำหรับอุปกรณ์มือถือ นกอแอร์ก็พร้อมให้บริการแก่ผู้โดยสารการใช้งานฟังก์ชันต่างๆ บนแอปพลิเคชันได้ทุกที่ทุกเวลา ทั้งนี้ขอบเขตการให้บริการนกอแอร์โมบาย ประกอบด้วย

- ให้บริการจองตั๋วภายในประเทศและระหว่างประเทศ พร้อมบริการ Fly'n'Ferry หรือ Fly'n'Ride ในบางเส้นทาง
- ให้บริการชำระเงินด้วยบัตรเครดิต หรือชำระเงินที่ตู้ ATM หรือเคาน์เตอร์เซอร์วิส
- แจ้งข่าวสาร โปรโมชั่น และสิทธิพิเศษของนกอแอร์
- ผู้โดยสารสามารถเปลี่ยนโทรศัพท์เป็นบอร์ดดิ้งพาส ซึ่งสะดวกต่อการเดินทางเข้าป็นรถที่ประตูขึ้นเครื่องได้ทันที
- บริการเช็คบัตรโดยสารราคาประหยัดผ่านทางฟังก์ชัน "ตั๋วราคาประหยัด"
- ผู้โดยสารสามารถตรวจสอบการจองและบอร์ดดิ้งพาสบนมือถือได้แม้ไม่ได้เชื่อมต่ออินเทอร์เน็ต

ความรับผิดชอบต่อสังคมที่นอกเหนือจากการดำเนินธุรกิจปกติ (After-Process)

1. การร่วมพัฒนาชุมชนหรือสังคม

นกอแอร์ได้ตระหนักถึงความสำคัญของการดำเนินธุรกิจที่มีส่วนรับผิดชอบต่อสังคมและมีเจตนาอันดีในการร่วมเป็นส่วนหนึ่งของการพัฒนาชุมชนและสังคม โดยเฉพาะอย่างยิ่งในกลุ่มเยาวชน เพราะบริษัทเล็งเห็นถึงความสำคัญของเยาวชนที่จะเติบโตไปเป็นพลเมืองที่มีคุณภาพของประเทศต่อไป บริษัทมีการวางแผนการจัดกิจกรรมเพื่อพัฒนาชุมชนและสังคมอย่างเป็นรูปธรรมโดยแบ่งเป็น 4 หัวข้อหลักเพื่อเป็นแนวทางการจัดทำกิจกรรมทุกปี ประกอบด้วย นกแบ่งปัน นกเรียนรู้ นกมองไกล และนกอิมใจ

โดยในปี 2558 ที่ผ่านมามีโอกาสได้ร่วมทำกิจกรรมตามแนวทางที่วางไว้ ทั้งนี้การจัดกิจกรรมตามโครงการต่างๆ มีดังนี้

• นกแบ่งปัน

โครงการ “NOK Gives Life: 400 ดวงใจช่วยได้หนึ่งชีวิต” เกิดขึ้นจากความตั้งใจของพนักงานนกอแอร์ทุกคนที่ต้องการจะขอบคุณสังคมไทยสำหรับแรงสนับสนุนที่มีให้กับนกอแอร์เสมอมา ซึ่งจัดทำอย่างต่อเนื่องมาเป็นปีที่ 10 โดยมีวัตถุประสงค์หลัก คือ การระดมทุนบริจาคเพื่อสมทบเข้ามูลนิธิเด็กโรคหัวใจในพระอุปถัมภ์ของสมเด็จพระเจ้าพี่นางเธอ เจ้าฟ้ากัลยาณิวัฒนา กรมหลวงนราธิวาสราชนครินทร์ เพื่อนำไปช่วยเหลือเด็กโรคหัวใจผู้ด้อยโอกาสต่อไป ด้วยการเชิญชวนให้ผู้ที่สนใจชื่อของทีเรลิก “NOK Gives Life” ในราคาชิ้นละ 70 บาท ทั้งนี้รายได้จากการขายทั้งหมดบริษัทจะไม่หักค่าใช้จ่ายใดๆ และนำเข้าสมทบทุนกับมูลนิธิเด็กโรคหัวใจ เต็มจำนวน โดยปี 2558 บริษัทมอบเงินรายได้จำนวน 3,000,000 บาท ให้มูลนิธิเด็กโรคหัวใจ เพื่อสนับสนุนให้มูลนิธิสามารถดำเนินงานได้ตามเจตนารมณ์

• **Nok Air Mobile**

Nok Air has added another channel for passengers to conveniently reserve a seat and manage their booking on mobile phone across all operating systems (iOS, Android and BlackBerry). This is part of the airline's attempt to reduce impact on the Global Warming by reducing paper use. Passengers can download Nok Air application for mobile phones and simply use the service anywhere any time. Scope of service is as follows:

- Domestic and international flight booking and Fly'n'Ferry and Fly'n'Ride services in some routes
- Payment through credit card or ATM or Counter Service
- News, promotion and special benefits from Nok Air
- Passengers can change their phones into a boarding pass, which is easy for them to make their way to the gate
- Economy class ticketing service via "value ticket" function
- Passengers can check their booking status and boarding pass on mobile phone even without Internet connection

After-process Corporate Social Responsibility

1. Community and Social Development

Nok Air realizes the importance of business responsibility towards the society and participation in social and community development, especially youth development. Nok Air believes that youth will become quality citizen in the future if they receive good support. The airline has prepared community and social development action plan which provides guideline for annual activities covering four main projects – Nok Baeng Pun (Sharing), Nok Rien Roo (Learning), Nok Mong Klai (Vision) and Nok Im Jai (Happiness).

In 2015, the Company organized activities as planned. These activities are as follows:

• **Nok Baeng Pun**

"Nok Gives Life: 400 Hearts can save One Life" project was initiated with an intention of Nok Air employees to thank Thai society for their support. Having continued for 10 consecutive years, the project is aimed at raising funds for the children with Heart Disease Foundation under the patronage of H.R.H. Princess Galyani Vadhana Krom Luang Naradhiwas Rajanagarindra. Interested person could buy the "Nok Gives Life" key chain at 70 baht a piece where all sales proceeds went to the Foundation with no expense deduction. In 2015, Nok Air presented 3,000,000 baht to the Foundation to support their operations.

Under the Nok Baeng Pun pillar, Nok Air donated blankets to schools in remote areas to help young children and communities affected by the cold weather in winter. In 2015, Nok air presented blankets to Baan Khun Mae Nai School in Ampur Mae Jaem, Chiang Mai.

• **Nok Rien Roo**

Nok Air understands that learning and education are very important to young people and initiated the "NOK Library" project to build earth library in community and schools in remote areas. The library serves as a center for young people to learn and embrace reading habit to their own while spending free time in a good way. Interested persons with specified qualifications are allowed to participate in the building of the library. The persons are required to be responsible for community or schools in remote areas with a goal to promote youth education. The person shall have the ability to work with Nok Air to complete the building of Nok Library. To join the project, the interested person has to present NOK Library plan for Nok Air to consider. Selected projects will receive funding from Nok Air for the construction, equipment and learning tools for children in those areas.

นอกจากนี้ ภายใต้หัวข้อของนกแบ่งปัน บริษัทยังสนับสนุนการมอบผ้าห่มให้โรงเรียนที่ห่างไกลเพื่อช่วยเหลือและบรรเทาความเดือดร้อนให้กับเยาวชนและชุมชน โดยเฉพาะอย่างยิ่งในพื้นที่ภาคเหนือซึ่งได้รับผลกระทบจากสภาพอากาศที่หนาวเย็นและขาดแคลนเครื่องนุ่งห่มและผ้าห่มกันหนาว โดยในปี 2558 นกแอร์ได้สนับสนุนการมอบผ้าห่มให้โรงเรียนบ้านขุนแม่นายอ.แม่แจ่ม จ.เชียงใหม่

• นกเรียนรู้

นกแอร์ตระหนักถึงความสำคัญในการเรียนรู้และการศึกษาของเยาวชน จึงได้ริเริ่มโครงการ NOK Library โดยมีวัตถุประสงค์หลัก คือ การสร้างห้องสมุดสำหรับเยาวชนเพื่อให้เป็นแหล่งศึกษาหาความรู้ อีกทั้งยังช่วยปลูกฝังการรักการอ่านและใช้เวลาว่างให้เป็นประโยชน์ให้กับเยาวชนในชุมชนหรือโรงเรียนในพื้นที่ทุรกันดาร ในการดำเนินโครงการนั้นบริษัทจะเปิดโอกาสให้ผู้สนใจซึ่งต้องมีคุณสมบัติตามที่บริษัทกำหนด กล่าวคือ เป็นผู้รับผิดชอบในชุมชนหรือโรงเรียนในพื้นที่ทุรกันดารที่มีเป้าหมายในการสร้างเสริมและพัฒนาการศึกษาให้เยาวชนในพื้นที่และต้องเป็นผู้ที่สามารถให้ความร่วมมือในการร่วมสร้างห้องสมุดบ้านดินกับบริษัทได้จนจบโครงการ ผู้ที่มีคุณสมบัติครบถ้วนจะต้องจัดส่งแผนโครงการ “NOK Library” มาให้บริษัทพิจารณา ทั้งนี้โครงการที่ได้รับคัดเลือกทางนกแอร์ จะดำเนินการจัดสร้างห้องสมุดบ้านดินโดยสนับสนุนค่าใช้จ่ายทั้งหมดรวมถึงสนับสนุนอุปกรณ์และสิ่งของที่จำเป็นต่อการเรียนรู้ การศึกษา และการดำรงชีวิตให้กับเด็กในพื้นที่ห่างไกล

การสร้างห้องสมุดบ้านดินร่วมกันระหว่างอาสาสมัครที่เป็นพนักงานนกแอร์กับเยาวชนและชาวบ้านในท้องถิ่นจะทำให้เกิดความร่วมมือร่วมใจและความภูมิใจร่วมกัน เพราะเราเริ่มจากการหาวัสดุจากธรรมชาติที่พอหาได้รอบๆ ตัว ใช้เวลากับการเรียนรู้และมีส่วนร่วมลงมือลงแรงทำด้วยกัน ถึงแม้จะต้องใช้ความพยายามอย่างมากแต่ก็ช่วยประหยัดทั้งเวลาและค่าวัสดุ ห้องสมุดบ้านดินแห่งนี้จึงมีคุณค่าทางจิตใจสำหรับเยาวชนในท้องถิ่นและนกแอร์เป็นอย่างยิ่ง โดยในปี 2558 นกแอร์ได้สนับสนุนการสร้างห้องสมุดให้กับศูนย์เด็กเล็กบ้านสันม่วง อ.กัลยาณิวัฒนา จ.เชียงใหม่ ในช่วงเดือนกุมภาพันธ์ - เมษายน 2558

• นกมองไกล

นกมองไกล มีวัตถุประสงค์หลัก คือ ให้เยาวชนในพื้นที่ห่างไกลตระหนักความสำคัญและวางแผนธรรมชาติโดยเริ่มจากธรรมชาติใกล้ตัวอย่างในพื้นที่ชุมชนของตนและเปิดโอกาสให้เยาวชนได้มีประสบการณ์สัมผัสกับธรรมชาติที่ไกลจากพื้นที่ของตนออกไปเพื่อเป็นการเปิดโลกทัศน์ทางธรรมชาติให้กับเยาวชนผู้ด้อยโอกาส ดังนั้นในปี 2558 นกแอร์จึงจัด “โครงการนกมองไกล ตอนพาน้องลงน้ำ (ปี 2)” โดยพาเยาวชนจาก 2 โรงเรียนคือ โรงเรียนตำรวจตระเวนชายแดนเฉลิมฉลองครบรอบ 100 ปี วันคล้ายวันพระราชสมภพสมเด็จพระศรีนครินทราบรมราชชนนี 21 ตุลาคม 2543 อ.บ่อเกลือ จ.น่าน และโรงเรียนตำรวจตระเวนชายแดนพิริยยานุเคราะห์ 3 เฉลิมพระเกียรติพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวฯ ในวโรกาสครองราชย์ปีที่ 50 อ.แม่จัน จ.น่าน พร้อมด้วยคณะครูอาจารย์จำนวนทั้งสิ้น 60 คน เดินทางมาสัมผัสน้ำทะเลเป็นครั้งแรกในชีวิต พร้อมเสริมสร้างประสบการณ์การเรียนรู้นอกห้องเรียนผ่านการทัศนศึกษาและการทำกิจกรรมผ่านฐานการเรียนรู้ต่างๆ ณ อ่าวมะนาว จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ ช่วงเดือนพฤศจิกายน 2558

โดยทีมงานอาสาซึ่งเป็นพนักงานของนกแอร์ได้แบ่งทีมขึ้นไปรับน้องๆ เยาวชนจากโรงเรียนลงมาพักที่กองร้อยตำรวจตระเวนชายแดน 1 คั้น ก่อนจะเดินทางต่อด้วยเครื่องบินของสายการบินนกแอร์มายังท่าอากาศยานนานาชาติดอนเมือง จากนั้นจึงนั่งรถบัสไปยังอ่าวมะนาวร่วมกัน ซึ่งสร้างความสนุกสนานและความรู้แก่น้องๆ ที่ร่วมโครงการเป็นอย่างมาก

• นกอิ่มใจ

นกอิ่มใจ มีวัตถุประสงค์หลัก คือ การส่งเสริมกิจกรรมด้านพระพุทธศาสนาเพื่อให้เยาวชนได้ศึกษาและปลูกฝังคุณธรรม จริยธรรม และปฏิบัติตนตามแนวทางพุทธศาสนา และเนื่องด้วยนกแอร์ตระหนักเป็นอย่างยิ่งว่า เยาวชน คือ รากแก้วของสังคม หากได้รับการดูแลเอาใจใส่บ่มเพาะให้เติบโตเป็นคนดี เยาวชนเหล่านี้จะเติบโตเป็นพลังที่สร้างสรรค์สังคมให้น่าอยู่ต่อไปในภายภาคหน้า การปลูกฝังให้เยาวชนคนรุ่นใหม่ให้เรียนรู้และเข้าใจพระพุทธศาสนาที่ถูกต้องฝึกฝนตนตามแนวทางของพุทธศาสนิกชนที่ดีรู้แก่นธรรมและนำธรรมะไปใช้เป็นพื้นฐานการดำเนินชีวิต ดังนั้นในช่วงปิดเทอมนกแอร์จึงให้การสนับสนุนบัตรโดยสารแก่เยาวชนเพื่อเดินทางมาร่วม “โครงการสามเณรรากแก้ว” ที่วัดพระราม 9 กาญจนาภิเษก เพื่อเข้าร่วมการบรรพชาสามเณรพร้อมแม่ชีน้อยช่วงเดือนมีนาคม - เมษายน 2558 ณ พระอุโบสถวัดพระราม 9 กาญจนาภิเษก และพำนักที่ธรรมสถานเฉลิมพระเกียรติ รัชกาลที่ 9 กรุงเทพมหานคร

การดำเนินธุรกิจที่มีผลกระทบต่อความรับผิดชอบต่อสังคม

ในปี 2558 บริษัทไม่มีการดำเนินธุรกิจที่มีผลกระทบต่อความรับผิดชอบต่อสังคม

The construction of the earth library is cooperation between volunteers from Nok Air and community, which created strong bonding and close relationship among participants. The volunteers have to work together in finding natural materials available in the local areas to build the library together. Throughout this process, participants learn new things together and work together. Although this process requires a lot of efforts, it saves a lot of time and expenses on raw materials. The earth library therefore has very high emotional value for young people and their community as well as volunteers from Nok Air. In 2015, Nok Air supported the construction of the library for Ban San Muang Young Children Center, Amphur Galyani Vadhana, Chiang Mai which took place from February-April 2015.

- **Nok Mong Klai**

The main objective of Nok Mong Klai is to encourage young people in remote areas to be aware of the importance of the nature and take action to protect the nature. To begin with, young people are given opportunity to experience the nature out of their community, which opens up their perception about the nature. In 2015, Nok Air held the “NOK Mong Klai: Into the Water (Year 2)” project, taking 60 students and teachers from the Border Patrol Police School in Celebration of the 100th Birthday Anniversary of HRH Princess Srinagarindara on 21 October 2000 in Amphur Bo Klua, Nan and the Border Patrol Police School Pirayanukroh 3 in Celebration of HM the King’s 50th anniversary of his accession to the throne in Amphur Mae Charim, Nan, to the sea for the first time in their life. The participants also joined various out-of-classroom learning activities at Ao Manao, Prachuap Khiri Khan province in November 2015.

The Nok Volunteers who are Nok Air employees were divided into groups and gradually took the students from the school in Nan to stay overnight at Border Patrol Police Company and took a Nok Air flight to Don Mueang International Airport and then a bus to Ao Manao in Prachuap Khiri Khan. This was a fun trip where the participating young students learned a lot during the trip.

- **Nok Im Jai**

The main objective of Nok Im Jai is to promote Buddhist activity that allow young people to learn more about Buddhism and embrace the Buddhist way of life. Nok Air considers that young people are the main pillar of the society. If they are nurtured well and guided well, they will grow up as good citizens. By giving them a chance to learn and have good understanding of Buddhism and embrace the Buddhist way of life to their own, they will be able to apply the Buddhist principle to their life. Nok Air therefore sponsored flight tickets for young people travelling to join the “Sammanen Rak Kaew” novice ordination at Wat Phra Ram 9 Kanchanapisek Temple in March-April 2015. The ordination ceremony was held in the ubosot of Wat Phra Ram 9 Kanhanapisek and the novice stay at the King Rama 9 Chalermprakiat Dhamma Centre in Bangkok

Business with impact on the social responsibility

In 2015, no business activity had impact on corporate social responsibility.

ประกวดโครงการ “NOK LIBRARY” สร้างห้องสมุดให้น้อง กับนกแอร์



NOK
library

คุณครูหรือนักเรียนในพื้นที่ทุรกันดาร รับส่งโครงการ
เพื่อร่วมสานฝันเด็ก ๆ ให้มีห้องอ่านหนังสือกันนะคะ

คุณสมบัติผู้เข้าร่วมโครงการ

1. เป็นผู้รับผิดชอบในชุมชน หรือ รร.ในพื้นที่ทุรกันดาร
2. มีเป้าหมายในการสร้างเสริม และ พัฒนาการศึกษาให้กับน้องๆเยาวชนในพื้นที่
3. มีพื้นที่สำหรับจัดสร้างห้องสมุด ขนาด.... ตารางเมตร
4. บริษัทฯ ขอความร่วมมือ ในการร่วมสร้างห้องสมุด(หากโครงการได้รับคัดเลือก)
โดยบริษัทฯ เป็นผู้รับผิดชอบค่าใช้จ่าย

โครงการที่ชนะการประกวด นกแอร์จะจัดสร้างห้องสมุด และสนับสนุนค่าใช้จ่ายทั้งหมด

ระยะเวลาเสนอโครงการ : 1 สิงหาคม - 30 กันยายน 2558
ส่งมาที่ : csr@nokair.com ติดต่อ : คุณปณิดา อัคระมหาศิกดา
โทร. 02-627-2055 (วันจันทร์-ศุกร์ เวลา 9.00-17.00 น.)

ทั้งนี้ บริษัทฯ ขอสงวนสิทธิ์ในการพิจารณาโครงการตามคุณสมบัติที่กำหนด และดำเนินการคัดเลือก
โครงการโดยออกข้อบังคับอยู่ประจำ โดยโครงการที่ได้รับคัดเลือกบริษัทฯ จะแจ้งให้ทราบ
ภายในวันที่ 31 ตุลาคม 2558 **ห้ามดัดแปลงบริษัทฯ ถือเป็นที่สิ้นสุด**



NOK AIR





NOK AIR

บริษัท สายการบินบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน)

ชั้น 17 อาคารรัตนการ

3 ถนนสาทรใต้ แขวงยานนาวา

เขตสาทร กรุงเทพฯ 10120

โทรศัพท์ 0 2627 2000

โทรสาร 0 2285 6944

www.nokair.com

Nok Airlines Public Company Limited

17th Fl., Rajanakarn Building,

3 South Sathorn Road, Yannawa,

Sathorn, Bangkok 10120

Tel. +66 (0) 2627 2000

Fax +66 (0) 2285 6944

Investor Relations Department | www.nokair.com/ir Tel.: +66 (0) 2627 2678, +66 (0) 2627 2748