



NOK AIR



**WE FLY
SMILES**

บริษัท สายการบินบีนทแอร์ จำกัด (มหาชน)

รายงานประจำปี 2560



บินเบาๆ
Nok Lite



บินสบาย
Nok X-tra



บินเพลิดเพลิน
Nok MAX

ให้ทุกการเดินทาง
เป็นเรื่องง่าย ไม่ซับซ้อน

ด้วย 3 คอนเซ็ปต์การเดินทาง
ที่ทำให้ชีวิตคุณง่ายขึ้นด้วย

“นกเลือกได้”

www.nokair.com





NOK AIR

ตอบโจทย์ *Lifestyle* ทุกการเดินทาง



Nok Lite
บินเบาๆ



Nok X-tra
บินสบาย



Nok MAX
บินเพลิดเพลิน



เลือกที่นั่งได้เองล่วงหน้า



เลือกที่นั่งได้เองล่วงหน้า



เลือกที่นั่งได้เองล่วงหน้า



กระเป๋าถือขึ้นเครื่อง 7 กก.



กระเป๋าถือขึ้นเครื่อง 7 กก.



กระเป๋าถือขึ้นเครื่อง 7 กก.



บริการน้ำดื่มบนเครื่อง



โหลดกระเป๋า 15 กก.
(เที่ยวบินภายในประเทศ)



โหลดกระเป๋า 15 กก.
(เที่ยวบินภายในประเทศ)



โหลดกระเป๋า 20 กก.
(เที่ยวบินระหว่างประเทศ)



โหลดกระเป๋า 20 กก.
(เที่ยวบินระหว่างประเทศ)



บริการน้ำดื่มบนเครื่อง



บริการน้ำดื่มบนเครื่อง



อาหารร้อนบนเครื่อง



สารบัญ

3

สารจาก
ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร

5

คณะกรรมการบริษัท

7

ผู้บริหารบริษัท

8

โครงสร้างองค์กร

9

จุดเริ่มต้นการดำเนินงาน

11

ข้อมูลทางการเงิน
และการดำเนินงานโดยสรุป

13

พัฒนาการ
ที่สำคัญของบริษัท

15

การดำเนินงานที่สำคัญ
ในรอบปี 2560

17

ข้อมูลทั่วไปของบริษัท

18

ลักษณะการประกอบธุรกิจ

30

สภาวการณ์ตลาด
และการแข่งขัน

32

ปัจจัยความเสี่ยง

39

โครงสร้างเงินลงทุน
และการจัดการ

54

นโยบายการกำกับดูแลกิจการที่ดี

70

ประวัติคณะกรรมการบริษัท
และผู้บริหาร

82

รายการระหว่างกัน

88

คำอธิบายและการวิเคราะห์
ผลการดำเนินงาน

95

รายงานความรับผิดชอบของคณะกรรมการบริษัทต่อรายงานทางการเงิน

96

รายงานของคณะกรรมการ
ตรวจสอบ

97

รายงานคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน

98

ความรับผิดชอบต่อสังคม



สารจากประธานเจ้าหน้าที่บริหาร



เรียน ท่านผู้ถือหุ้น บริษัท สายการบินบีนกแอร์ จำกัด (มหาชน)

ในปี 2560 นับได้ว่าเป็นปีแห่งการเปลี่ยนแปลงของนกแอร์ในหลากหลายด้าน โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อฟื้นฟูและพัฒนาธุรกิจของสายการบินให้มีทิศทางที่ดีขึ้น เริ่มต้นตั้งแต่การจัดทำแผนฟื้นฟูธุรกิจ (Turnaround Plan) โดยมุ่งเน้นไปที่การลดค่าใช้จ่ายและเพิ่มรายได้ ซึ่งแบ่งออกเป็น 3 ระยะ ได้แก่ ระยะที่ 1 การลดการขาดทุน ระยะที่ 2 การสร้างความพร้อมในการเดินไปข้างหน้าให้มีประสิทธิภาพ และ ระยะที่ 3 การขยายเส้นทางบิน ตลอดจนการจัดองค์กรใหม่เพื่อส่งเสริมให้พนักงานมีกระบวนการบริหารจัดการอย่างมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

การให้บริการ

ปัจจุบันบริษัทยังคงเดินหน้าตามแผนการที่ได้วางไว้อย่างแข็งแกร่ง เริ่มตั้งแต่การปรับภาพลักษณ์ของสายการบิน โดยมีการตั้งเป้าหมายไว้ว่าภายในปี 2561 นี้ ผู้ใช้บริการจะได้รับความประทับใจมากขึ้น สามารถสัมผัสได้ถึงบริการของนกแอร์ที่เปลี่ยนแปลงไปอย่างเป็นรูปธรรม และสร้างภาพลักษณ์ที่น่าจดจำในฐานะของการเป็น “Lifestyle Airlines” รวมถึงการสร้างคุณค่าให้ตราสินค้า (Brand Equity) ด้วยการพัฒนาสินค้าบริการที่ตอบโจทย์ผู้บริโภค ซึ่งสิ่งหนึ่งที่เห็นได้อย่างชัดเจนคือการปรับรูปแบบการจองบัตรโดยสารใหม่ ภายใต้แนวคิด “นกเลือกได้” ที่ออกแบบมาเพื่อให้ผู้ใช้บริการสามารถเลือกสิ่งที่ต้องการของตนเองได้มากที่สุด และมีการเพิ่มเติมบริการอาหารร้อนบนเครื่องบินที่มีความหลากหลายของรายการอาหารให้ผู้ใช้บริการได้สั่งจองล่วงหน้าก่อนการเดินทาง

การจัดสรรทรัพยากร

สายการบินมีการเตรียมความพร้อมทั้งระบบ ทีมงาน งานบริการ การฝึกอบรมบุคลากร อุปกรณ์หรือเครื่องมือต่างๆ โดยเฉพาะทรัพยากรสำคัญที่สุดของธุรกิจคือ “เครื่องบิน” ที่ต้องจัดสรรการใช้งานให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด ในปี 2561 จำนวนเครื่องบินในฝูงบินยังคงมีจำนวนเท่าเดิม คือ 29 ลำ แต่จะเพิ่มประสิทธิภาพการใช้เครื่องบินให้ดีขึ้น เนื่องจากมีผลต่อการบริหารจัดการต้นทุน โดยตั้งแต่ปลาย 2560 ที่ผ่านมามีการเพิ่มการใช้ประโยชน์ของเครื่องบิน (Aircraft Utilization) ให้มีจำนวนชั่วโมงบินต่อลำต่อวันเพิ่มขึ้นเรื่อยๆ โดยจากเดิมอยู่ที่ 7 ชั่วโมงปฏิบัติการการบินต่อวัน เพิ่มขึ้นเป็น 10.4 ชั่วโมงปฏิบัติการการบินต่อวัน ซึ่งนับว่าใกล้เคียงกับเป้าหมายที่ตั้งไว้ที่ 12 ชั่วโมงปฏิบัติการการบินต่อวัน โดยคาดว่าจะทำให้สำเร็จภายในปีนี้

การขยายเส้นทางบิน

การได้ใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศใหม่ (AOC) ของนกแอร์ ภายหลังจากที่องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) มีการติดธงแดงให้ประเทศไทย ถือเป็น การสร้างความเชื่อมั่นได้ว่าความปลอดภัยยังคงเป็นสิ่งสำคัญ ที่สายการบินให้ความสำคัญมากที่สุดใน การบริการ และการปลดธงแดงทำให้นกแอร์สามารถเปิดให้บริการในเส้นทางบินระยะไกลได้ในอนาคต สำหรับในปีที่ผ่านมาจุดหมายปลายทางที่นกแอร์เข้าทำตลาดในลักษณะของเที่ยวบินเช่าเหมาลำ คือ สาธารณรัฐประชาชนจีน ซึ่งมีสัดส่วนการให้บริการที่อยู่ในระดับสูง และในปีนี้นายการบินมีแผนจะเริ่มทยอยปรับรูปแบบการให้บริการในเส้นทางที่มีศักยภาพในการดำเนินธุรกิจให้กลายเป็นเที่ยวบินประจำ โดยได้เริ่มดำเนินการแล้วตั้งแต่เดือนกุมภาพันธ์ที่ผ่านมา โดยเริ่มจากเส้นทางเที่ยวบินประจำจากท่าอากาศยานดอนเมือง ไปยังเมืองเจิ้งโจว และเมืองหนานหนิง ในส่วนของการขยายเส้นทางในประเทศนั้น สายการบินยังคงมีการพิจารณาเปิดเส้นทางบินใหม่ๆ อยู่ในหลายจุด โดยมุ่งเน้นไปที่การสร้างเชื่อมโยงระหว่างภูมิภาคให้มากขึ้น ซึ่งเริ่มให้บริการแล้วในเส้นทางอุดรธานี - อุบลราชธานี อีกก้าวหนึ่งที่สำคัญของนกแอร์ คือ การผนึกกำลังเป็นพันธมิตรกับการบินไทย และสายการบินไทยสมายล์ โดยการจัดตั้งกลุ่มไทยกรุ๊ป (THAI Group) เพื่อวางแผนการบินและเสริมศักยภาพของทั้งสามสายการบิน ให้มีประสิทธิภาพด้านการแข่งขันในตลาด ซึ่งความร่วมมือแรกที่เกิดขึ้นแล้วคือการเปิดเที่ยวบินร่วมบริการ เส้นทางไปกลับดอนเมือง - แม่ฮ่องสอน

การตอบแทนสังคม

ในปีที่ผ่านมา แม้ว่านกแอร์จะต้องดำเนินธุรกิจภายใต้แรงกดดันในตลาดธุรกิจการบินที่มีการแข่งขันสูง แต่ในฐานะของสายการบินของคนไทย การตอบแทนสังคมถือเป็นหัวใจหลักอย่างหนึ่งที่สายการบินให้ความสำคัญและไม่เคยมองข้าม ด้วยการสานต่อโครงการ Nok Gives Life ที่จำหน่ายของที่ระลึกเพื่อสมทบทุนมูลนิธิเด็กโรคหัวใจ ในพระอุปถัมภ์ของสมเด็จพระเจ้าพี่นางเธอ เจ้าฟ้ากัลยาณิวัฒนา กรมหลวงนราธิวาสราชนครินทร์ รวมถึงการลงนามความร่วมมือสนับสนุนกิจกรรมของหน่วยทันตกรรมเคลื่อนที่เพื่อประชาชนด้อยโอกาส ในเขตท้องถิ่นทุรกันดาร ของสำนักงานมูลนิธิ พอ.สว. อีกทั้งยังมีการคิดสร้างสรรค์กิจกรรมทางการตลาดที่เชื่อมโยงเข้ากับกิจกรรมเพื่อการตอบแทนสังคม เช่น การนำเงินรายได้จากการจำหน่ายสินค้าที่ระลึกบนเครื่องบินไปมอบให้แก่มูลนิธิศึกษาวิจัยนกเงือก และจัดซื้อเครื่องอุปโภค บริโภค ส่งมอบให้แก่หน่วยงานทหารที่ดูแลพื้นที่ 3 จังหวัดชายแดนภาคใต้ และการสนับสนุนโครงการ ‘1 มื้อคุณเท่ากับ 1 อิ่มน้อง’ โดยการนำรายได้ส่วนหนึ่งจากการจำหน่ายอาหารร้อนไปมอบให้แก่ มูลนิธิ ซี.ซี.เอฟ. เพื่อเด็กและเยาวชน ในพระราชูปถัมภ์สมเด็จพระเทพรัตนราชสุดาฯ สยามบรมราชกุมารี ไว้ใช้ในการจัดหาอาหารให้แก่เยาวชนที่ขาดแคลน

สุดท้าย ในนามของคณะผู้บริหารและพนักงานสายการบินนกแอร์ ขอขอบพระคุณทุกท่านที่ให้การสนับสนุนนกแอร์ด้วยดีเสมอมา และอยากให้คุณมั่นใจว่าสายการบินจะยังคงเดินหน้าการดำเนินงานโดยยึดหลักธรรมาภิบาล ความโปร่งใส และจะทุ่มเทอย่างสุดกำลังทั้งแรงกายและแรงใจในการมุ่งมั่นที่จะพัฒนาสายการบินนกแอร์ให้เติบโตขึ้น และยืนหยัดได้อย่างเข้มแข็งในฐานะสายการบินของคนไทย ที่นำความภาคภูมิใจมาสู่คนไทยทุกคน

นายปิยะ ยอดมน
ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร



คณะกรรมการบริษัท



นางอุษณีย์ แสงสิงแก้ว

กรรมการ/กรรมการบริหาร



นายธีรพล ไซตชนากิบา

กรรมการ/ประธานคณะกรรมการ
เพื่อดำเนินการเกี่ยวกับกรณี Lufthansa
Technik AG



นายรัฐพล กัดคึกุฎิ

กรรมการ/กรรมการสรรหาและ
กำหนดค่าตอบแทน



นางนลินี งามเศรษฐมาศ

กรรมการ/กรรมการบริหาร



นายประเวช องอาจสิริกกุล

กรรมการ/
ประธานกรรมการบริหารความเสี่ยง/
ประธานกรรมการกำกับดูแลกิจการที่ดี/
ประธานกรรมการบริหาร



นางจิราพร เชมนะสิริ

กรรมการอิสระ/
ประธานกรรมการตรวจสอบ/
กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน



คณะกรรมการบริษัท



นายวิสิฐ ตันติสุนทร

กรรมการอิสระ/กรรมการตรวจสอบ



นายอภิชาติ จิระพันธุ์

กรรมการอิสระ/ประธานกรรมการสรรหา
และกำหนดค่าตอบแทน/
กรรมการตรวจสอบ/คณะอนุกรรมการ
เพื่อดำเนินการเกี่ยวกับ
Lufthansa Technik AG



นางศุภจี สุธรรมพันธุ์

กรรมการอิสระ/กรรมการตรวจสอบ/
กรรมการกำกับดูแลกิจการที่ดี



นายปิยะ ยอดมณี

กรรมการ/ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร/
กรรมการบริหาร/คณะอนุกรรมการ
เพื่อดำเนินการเกี่ยวกับกรณี
Lufthansa Technik AG



พลเอกพรชัย กรานเลิศ

ที่ปรึกษาบริษัท/
กรรมการกำกับดูแลกิจการที่ดี



นายสรศักดิ์ สุธนรกต

ที่ปรึกษาบริษัท/
กรรมการบริหารความเสี่ยง



ผู้บริหารบริษัท



นายปิยะ ยอดมณี

ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร



นายนรหิษ พลอยใหญ่

ประธานเจ้าหน้าที่สายปฏิบัติการ



โครงสร้างองค์กร



หมายเหตุ :* บุคคลที่เป็นผู้บริหารตามคำนิยามของ “ผู้บริหาร” ภายใต้ประกาศคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ กจ.17/2551 เรื่องการกำหนดบทนิยามในประกาศเกี่ยวกับการออกและเสนอขายหลักทรัพย์

** นายไอรัน เลสลี เจฟฟรี ลาออกจากตำแหน่งมีผลวันที่ 5 ธันวาคม 2560 โดยมี นายปิยะ ยอดมณี รักษาการแทนตำแหน่งเจ้าหน้าที่สายการเงิน

*** นายยอดชาย สุทธิธนกุล ได้รับมอบหมายให้ดำรงตำแหน่ง ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร บริษัทสายการบินนกสฤต (บริษัทย่อย) มีผลวันที่ 1 พฤศจิกายน 2560 โดยมี นายปิยะ ยอดมณี รักษาการแทนตำแหน่งเจ้าหน้าที่สายการพาณิชย์



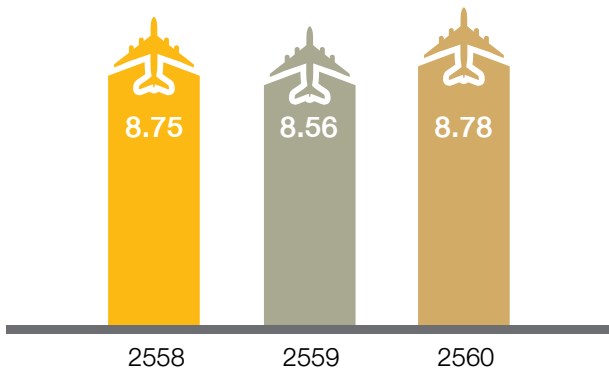
จุดเด่นด้านการดำเนินงาน

จุดเด่นด้านการดำเนินงาน

1. จำนวนผู้โดยสาร



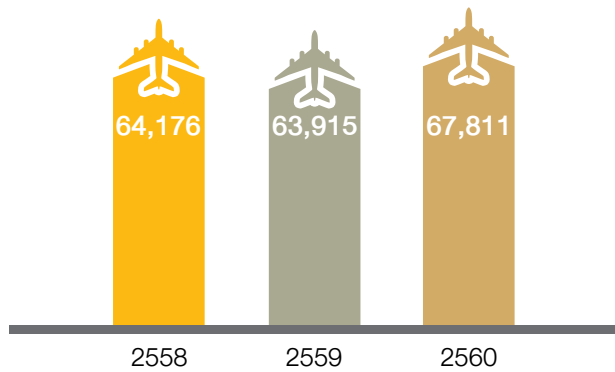
ล้านคน



2. จำนวนเที่ยวบิน



เที่ยวบิน

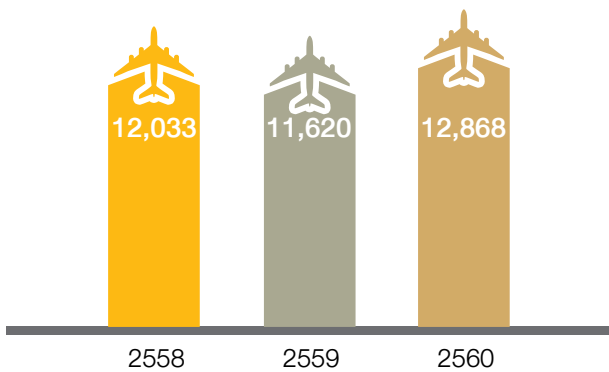


จุดเด่นด้านการเงิน

1. รายได้จากการโดยสาร



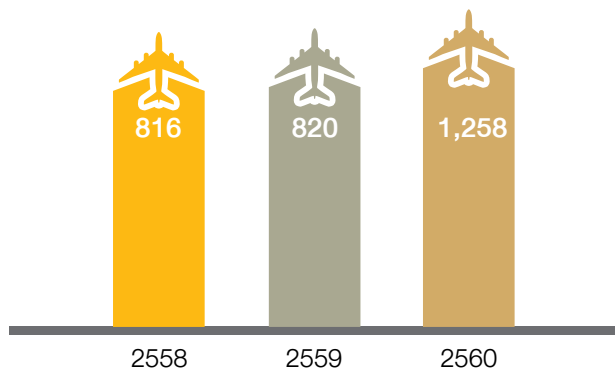
ล้านบาท



2. รายได้จากการให้บริการ

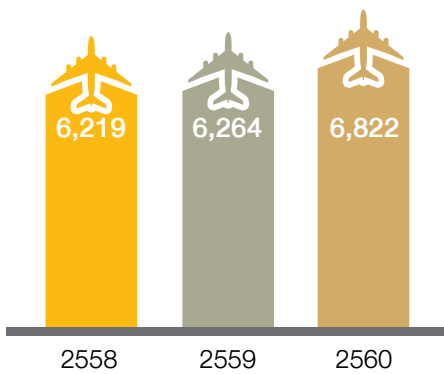


ล้านบาท

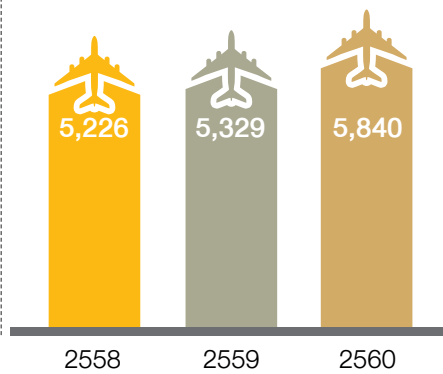


3. ปริมาณการผลิต
ด้านผู้โดยสาร

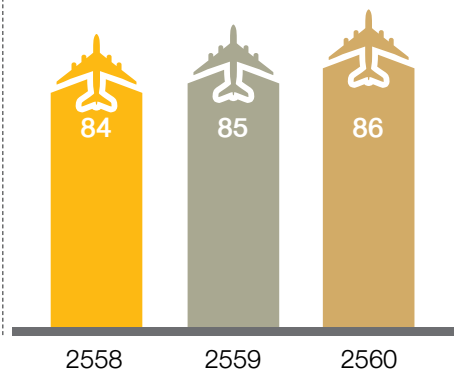
ล้านที่นั่ง - กม.

4. ปริมาณการขนส่ง
ผู้โดยสาร

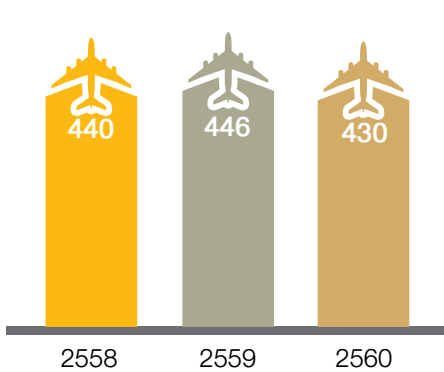
ล้านที่นั่ง - กม.

5. อัตราส่วนการบรรทุก
ผู้โดยสาร

ร้อยละ

3. รายได้จาก
บริการเสริมอื่นๆ

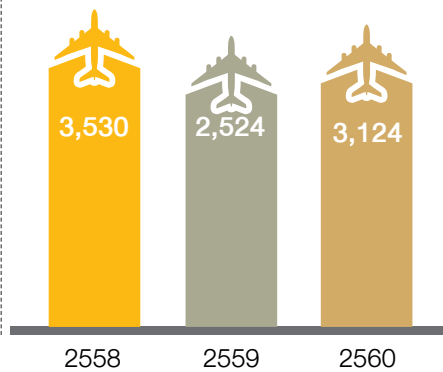
ล้านบาท



4. กำไรก่อนหักต้นทุนคงที่



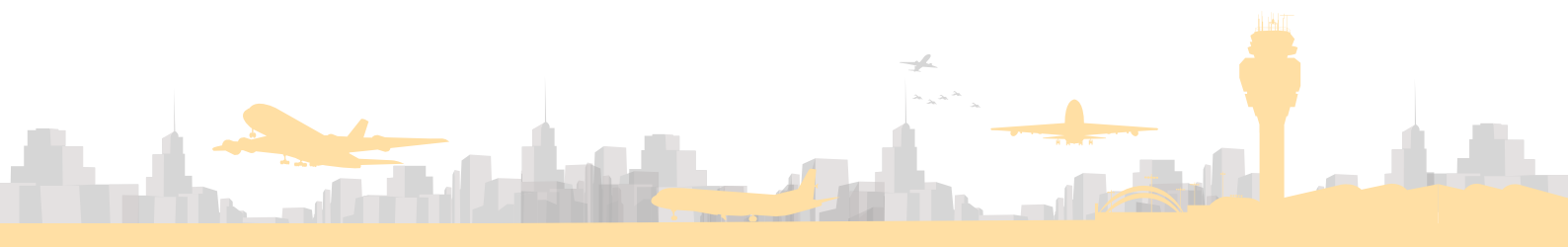
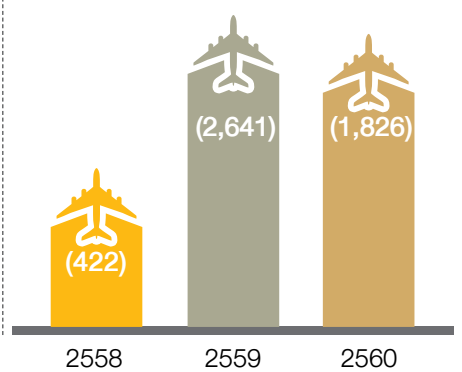
ล้านบาท



5. กำไร (ขาดทุน) เบ็ดเสร็จรวม



ล้านบาท





ข้อมูลทางการเงินและการดำเนินงานโดยสรุป

		งบการเงินเฉพาะกิจการ			งบการเงินรวม		
	หน่วย	2558	2559	2560	2558	2559	2560
งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ							
รายได้รวม	ล้านบาท	13,387	13,120	14,787	14,296	16,938	20,377
ค่าใช้จ่ายรวม	ล้านบาท	13,804	15,746	16,612	15,954	20,194	22,268
ส่วนแบ่งขาดทุนจากเงินทุน ในการร่วมค้า	ล้านบาท	-	-	-	-	14	8
กำไร (ขาดทุน) ก่อนภาษีเงินได้	ล้านบาท	(418)	(2,627)	(1,826)	(1,658)	(3,270)	(1,900)
กำไร (ขาดทุน) สุทธิ	ล้านบาท	(424)	(2,627)	(1,826)	(1,664)	(3,270)	(1,900)
กำไร (ขาดทุน) สุทธิ ส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่	ล้านบาท	(424)	(2,627)	(1,826)	(726)	(2,795)	(1,854)
งบแสดงฐานะทางการเงิน							
สินทรัพย์รวม	ล้านบาท	6,643	4,494	5,726	7,110	6,001	7,330
หนี้สินรวม	ล้านบาท	3,227	3,719	3,846	4,168	6,341	6,639
ส่วนของผู้ถือหุ้น	ล้านบาท	3,417	775	1,880	2,942	(340)	691
อัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญ							
อัตราส่วนกำไรจากการ ดำเนินงาน	ร้อยละ	(3.1)	(20.0)	(12.3)	(11.6)	(19.3)	(9.3)
อัตรากำไรสุทธิ	ร้อยละ	(3.2)	(20.0)	(12.3)	(11.6)	(19.3)	(9.3)
อัตราผลตอบแทนผู้ถือหุ้น	ร้อยละ	(11.7)	(125.3)	(137.6)	(19.9)	(214.8)	(1,056.4)

สถิติการดำเนินงานที่สำคัญ

	งบการเงินเฉพาะกิจการ			
	หน่วย	2558	2559	2560
สถิติการดำเนินงานที่สำคัญ				
จำนวนผู้โดยสาร	ล้านคน	8.76	8.56	8.78
จำนวนเที่ยวบิน	เที่ยวบิน	64,176	63,915	67,811
ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ASK)	ล้านที่นั่ง-กม.	6,219	6,264	6,822
ปริมาณการขนส่งด้านผู้โดยสาร (RPK)	ล้านที่นั่ง-กม.	5,226	5,329	5,840
อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร	ร้อยละ	84%	85%	86%
ค่าโดยสารเฉลี่ย (ไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่มและภาษีสนามบิน)	บาท/คน/เที่ยว	1,374	1,357	1,465
รายได้ผู้โดยสารต่อกิโลเมตร	บาท/คน-กม.	2.30	2.18	2.20
รายได้ต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (RASK)	บาท/ที่นั่ง-กม.	2.11	2.02	2.06
ต้นทุนต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (CASK)	บาท/ที่นั่ง-กม.	2.24	2.51	2.40
ระยะทางบินโดยเฉลี่ย	กิโลเมตร	597	623	665
ประสิทธิภาพในการตรงต่อเวลา	ร้อยละ	84.2	89.8	85.6
จำนวนเครื่องบิน ณ สิ้นงวด				
โบอิง 737-800	ลำ	20	22	20
เอทีอาร์ 72	ลำ	2	2	2
บอมบาร์เดียร์ Q400	ลำ	6	8	8



พัฒนาการที่สำคัญของบริษัท



2558/2015

- รั้บมอบเครื่องบินโบอิ้ง 737-800 (Next Generation) จำนวน 2 ลำ เมื่อวันที่ 21 สิงหาคม 2558 และ 20 พฤศจิกายน 2558 ตามลำดับ และรั้บมอบเครื่องบินบอมบาร์ดิเอ Q400 (NextGen) จำนวน 2 ลำ เมื่อวันที่ 28 กันยายน 2558 และ 30 กันยายน 2558 ตามลำดับ
- การตรวจประเมินขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) ที่เข้ามตรวจสอบมาตรฐานระบบการบินพลเรือนของประเทศไทยนั้น ผลกระทบดังกล่าวไม่มีนัยสำคัญต่อผลการดำเนินงานของบริษัท
- เพิ่มเที่ยวบินเส้นทางดอนเมือง - ย่างกุ้งและกลับจาก 2 เที่ยวบินต่อวันเป็น 3 เที่ยวบินต่อวัน เพื่อเพิ่มความสะดวกรสบายด้านเวลาเดินทางให้ผู้โดยสาร โดยเริ่มให้บริการตั้งแต่วันที่ 2 กันยายน 2558
- เข้าลงทุนในบริษัท Air Black Box Asia Pacific Pte. Ltd. ซึ่งเป็นบริษัทจัดตั้งขึ้นที่ประเทศสิงคโปร์ เพื่อประกอบธุรกิจพัฒนาระบบการจองบัตรโดยสารระหว่างสายการบิน จุดทะเบียนจำนวน 4 ล้านเหรียญสหรัฐฯ โดยมีโครงสร้างผู้ถือหุ้น ได้แก่ บริษัท สายการบินบีนกเกอร์ จำกัด (มหาชน) อัตราส่วนการลงทุนร้อยละ 25 บริษัท Scoot Pte Ltd. อัตราส่วนการลงทุนร้อยละ 25 และบริษัท TOD Holdings Co., Ltd. อัตราส่วนการลงทุนร้อยละ 50



2559/2016

- รั้บมอบเครื่องบินโบอิ้ง 737-800 เพิ่มเติมจำนวน 3 ลำ ในเดือนมีนาคม สิงหาคม และพฤศจิกายน 2559 ตามลำดับ และรั้บมอบเครื่องบินบอมบาร์ดิเอ Q400 (NextGen) จำนวน 2 ลำ ในเดือนกรกฎาคม 2559
- ร่วมมือกับสายการบินพันธมิตรในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก ภายใต้ “Value Alliance” เพื่อเพิ่มศักยภาพในการแข่งขัน และสามารถตอบสนองความต้องการในการเลือกใช้บริการในเส้นทางบินของกลุ่มพันธมิตร
- ลดสัดส่วนการถือหุ้นในบริษัท Air Black Box Asia Pacific Pte. Ltd. ซึ่งมีทุนจดทะเบียนเพิ่มขึ้นเป็นจำนวน 5.6 ล้านเหรียญสหรัฐฯ จากเดิม 4 ล้านเหรียญสหรัฐฯ ปัจจุบันผู้ถือหุ้นประกอบด้วย สายการบินบีนกเกอร์ จำกัด (มหาชน) มีอัตราส่วนการลงทุนร้อยละ 15 (ลดลงจากเดิมที่ร้อยละ 25) บริษัท Scoot Pte. Ltd. อัตราส่วนการลงทุนร้อยละ 15 (ลดลงจากเดิมที่ร้อยละ 25) บริษัท ANA Holdings, Inc. มีอัตราส่วนการลงทุนร้อยละ 15 บริษัท Cebu Air, Inc. อัตราส่วนการลงทุนร้อยละ 15 และบริษัท VaultPAD Ventures Ltd. (เดิมบริษัท TOD Holdings Co., Ltd.) อัตราส่วนการลงทุนร้อยละ 40



2560/2017

- เปิดตัวรูปแบบการจองบัตรโดยสารรูปแบบใหม่ “นกลือเลือกได้” (Choose Your NOK)
- นำเครื่องบินออกจากฝูงบินตามแผนการฟื้นฟูธุรกิจของบริษัทจำนวนทั้งสิ้น 4 ลำ และมีการรับมอบเครื่องบินไอพ่นลำใหม่ (Boeing 737-800 New Generation) อีกจำนวน 2 ลำ ในเดือนมิถุนายน และกันยายน 2560
- เพิ่มเส้นทางการบินต่างประเทศสำหรับเที่ยวบินเช่าเหมาลำอีกจำนวนหลายเส้นทาง อาทิ ดอนเมือง - หนางหนิง, ดอนเมือง - หยานเฉิง, ดอนเมือง - หยินฉวน, ดอนเมือง - เจิ้งโจว, อุตะเภ่า - ไทโซ่ว, อุตะเภ่า - อีซาง เป็นต้น
- เปิดให้บริการเส้นทางการบินต่างประเทศแบบประจำในเส้นทาง แม่สอด - ย่างกุ้ง อีกครั้ง เริ่มตั้งแต่วันที่ 29 ตุลาคม จำนวน 3 เที่ยวบินต่อสัปดาห์
- เพิ่มเส้นทางการให้บริการรับ-ส่งสำหรับผู้โดยสารที่ต้องการเดินทางไปยังเส้นทางที่บริษัทไม่ได้ให้บริการโดยตรง โดยเดินทางไปลงสนามบินและเดินทางต่อด้วยรถปรับอากาศไปยังจุดหมายปลายทางได้ (Fly 'n' Ride) ใน 5 เส้นทาง
- เพิ่มช่องทางรับชำระเงินให้กับผู้โดยสารเพิ่มเติมทั้งหมดจำนวน 5 ช่องทาง ได้แก่ บริการหักบัญชีอัตโนมัติของธนาคารกรุงเทพ (BBL Direct Debit), ช่องทางชำระเงินที่บิ๊กซี ซูเปอร์เซ็นเตอร์ (Big C), บริการ แรบบิท ไลน์เพย์ (Rabbit LINE Pay), ช่องทาง แอปเปิ้ล เพย์ (Apple Pay) และ ช่องทางชำระเงินที่เทสโก้ โลตัส (TESCO Lotus) เพื่อทำให้เกิดความสะดวกสบายแก่ผู้โดยสารในการซื้อตั๋วโดยสารและการชำระเงิน และเพื่อสนับสนุนการขายของบริษัท
- บริษัทได้เพิ่มทุนจดทะเบียนเป็น 2,499,249,882 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้ หุ้นละ 1 บาท รวมทั้งสิ้น 2,499,249,882 บาท โดยมีทุนจดทะเบียนที่ชำระแล้วจำนวน 2,271,999,764 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 1 บาท รวมทั้งสิ้น 2,271,999,764 บาท



การดำเนินงานที่สำคัญในรอบปี 2560



1. สายการบินนกแอร์ รั้บมอบใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศฉบับใหม่ (AOC Re-certification) ตามมาตรฐาน ICAO จากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.)



2. เปิดตัวรูปแบบการจองบัตรโดยสารภายใต้แนวคิด นกเลือกได้ (Choose your nok) เพื่อให้ผู้โดยสารสามารถเลือกการเดินทางให้ตรงกับความต้องการและทำให้เกิดความสะดวกรสบายแก่ผู้โดยสารมากขึ้น



3. รั้บมอบเครื่องบินไอพ่นลำใหม่ (Boeing 737-800 New Generation) จำนวน 2 ลำ



4. ร่วมงานแถลงข่าวเปิดตัวโครงการ “12 เมืองต้องห้าม...พลาด Plus ปี 2561” จัดโดยการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย (ททท.)



5. ร่วมส่งเสริมการอนุรักษ์นกเงือกในโครงการศึกษาในเวศวิทยาเพื่อร่วมอนุรักษ์และส่งเสริมระบบชีววิทยาและระบบนิเวศวิทยาของนกเงือกในประเทศไทย



6. “แทนคำขอบคุณจากใจคนไทย” นกแอร์ร่วมมอบสิ่งของจำเป็นช่วยเหลือทหารในพื้นที่ 3 จังหวัดชายแดนภาคใต้



7. ร่วมกับกระทรวงคมนาคมจัดกิจกรรมปั่นจักรยานชายโขง เพื่อส่งเสริมการออกกำลังกาย และประชาสัมพันธ์การใช้เส้นทางจักรยาน กระตุ้นให้เกิดการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ

8. จัดถุงยังชีพ เพื่อช่วยเหลือประชาชน ผู้ประสบอุทกภัยที่สกลนครและพื้นที่ใกล้เคียง

9. เริ่มเปิดเส้นทางบิน
แม่สอด - ย่างกุ้ง



11. เพิ่มเส้นทาง Fly'n'Ride
ดอนเมือง-นครพนม (พระธาตุพนม) 2 เที่ยวบิน

10. เพิ่มเส้นทาง Fly'n'Ride ดอนเมือง-
เลย-เชียงคาน จากเดิม 1 เที่ยวบิน
เป็น 3 เที่ยวบิน



12. เพิ่มเส้นทาง Fly'n'Ride ดอนเมือง-พิษณุโลก-อุตรดิตถ์ จากเดิม 2 เที่ยวบิน เป็น
4 เที่ยวบิน



ข้อมูลทั่วไปของบริษัท

บริษัทที่ออกหลักทรัพย์

บริษัทที่ออกหลักทรัพย์	บริษัท สายการบินบีนนเกอร์ จำกัด (มหาชน)
ประเภทธุรกิจ	สายการบินราคาประหยัด
ที่ตั้งสำนักงานใหญ่	3 อาคารจินนาการ ชั้น 17 ถนนสาทรใต้ แขวงยานนาวา เขตสาทร กรุงเทพฯ 10120
เลขทะเบียนบริษัท	0-1075-56000-09-4
เว็บไซต์บริษัท	www.nokair.com
เว็บไซต์นักลงทุนสัมพันธ์	www.nokair.com/investor_relations
โทรศัพท์	0 2627 2000
โทรสาร	0 2285 6944
หุ้นสามัญของบริษัท	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 บริษัทมีทุนจดทะเบียน และทุนชำระแล้ว ดังนี้ ทุนจดทะเบียน 2,499,249,882 หุ้น มูลค่าหุ้นละ 1 บาท รวมมูลค่า 2,499,249,882 บาท ทุนชำระแล้ว 2,271,999,764 หุ้น มูลค่าหุ้นละ 1 บาท รวมมูลค่า 2,271,999,764 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 ฮูซ ไร้มัทส์ ซียยศ สอบบัญชี จำกัด อาคารเอไอเอ สาทร์ ทาวเวอร์ ชั้น 23 - 27 เลขที่ 11/1 ถนนสาทรใต้ แขวงยานนาวา เขตสาทร กรุงเทพฯ 10120
โทรศัพท์	0 2034 0000
โทรสาร	0 2034 0100



ลักษณะการประกอบธุรกิจ

การค้าการบินธุรกิจ

บริษัทให้บริการขนส่งทางอากาศภายในประเทศและต่างประเทศภายใต้แบรนด์ “นกแอร์” ในลักษณะจุดต่อจุดโดยไม่มีบริการเชื่อมต่อ (Point-to-Point) ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 บริษัทมีเครื่องบินที่เข้ามาเพื่อประกอบธุรกิจ 30 ลำ ประกอบด้วยเครื่องบินแบบ โบอิง 737-800 จำนวน 20 ลำ เครื่องบินบอมบาร์ดิเอร์ Q400 จำนวน 8 ลำ และเครื่องบิน เอทีอาร์-72 จำนวน 2 ลำ พร้อมกันนี้บริษัทได้รับการส่งเสริมการลงทุนตามพระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุน พ.ศ. 2520 (และที่แก้ไขเพิ่มเติม) จากสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (สกท.) : Board of Investment (BOI) ในประเภทกิจการขนส่งมวลชนและสินค้าขนาดใหญ่ โดยมีรายละเอียดและสาระสำคัญของสิทธิประโยชน์โดยทั่วไปคือ

1. สิทธิในการยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับกำไรสุทธิที่ได้จากการประกอบกิจการที่ได้รับการส่งเสริมรวมกัน ไม่เกินร้อยละ 100 ของเงินลงทุน ไม่รวมค่าที่ดินและทุนหมุนเวียนมีกำหนดเวลา 8 ปี นับตั้งแต่วันที่เริ่มมีรายได้ จากการประกอบกิจการ (มาตรา 31)
2. สิทธิไม่ต้องนำเงินปันผลจากกิจการที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุนซึ่งได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลไปรวมคำนวณ เพื่อเสียภาษีเงินได้ตลอดระยะเวลาที่ได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล (มาตรา 34)
3. สิทธิในการยกเว้นอากรขาเข้าสำหรับเครื่องบินที่นำเข้ามาจากต่างประเทศ (มาตรา 28)
4. สิทธิในการนำคนต่างด้าวซึ่งเป็นช่างฝีมือหรือผู้ชำนาญการ คู่สมรส และบุคคลซึ่งอยู่ในอุปการะของบุคคลทั้งสองประเภทนี้เข้ามาในราชอาณาจักร และได้รับอนุญาตทำงานเฉพาะตำแหน่งหน้าที่ ตามจำนวนและกำหนดระยะเวลาให้อยู่ในราชอาณาจักรเท่าที่คณะกรรมการพิจารณาเห็นสมควร (มาตรา 25 และ 26)

บริษัทเป็นสายการบินที่มีความโดดเด่นในด้านการให้บริการ อิสระในการเลือกซื้อที่นั่งล่วงหน้า มีบริการน้ำดื่มในเที่ยวบิน รวมถึงให้บริการเชื่อมต่ออินเทอร์เน็ตในระหว่างเที่ยวบิน (ในเครื่องบินที่ได้รับการติดตั้งอุปกรณ์แล้ว) และบริการนำหนักสัมภาระขึ้นต่ำโดยไม่คิดค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมจากค่าโดยสาร (Economy Class)

เครือข่ายเส้นทางบิน

บริษัทเป็นผู้ให้บริการเที่ยวบินที่ครอบคลุมทุกภูมิภาคในประเทศไทย โดยในปัจจุบันเป็นผู้ให้บริการเส้นทางการบินภายในประเทศมากที่สุด ทั้งนี้ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 บริษัทให้บริการเที่ยวบินทั้งหมด 27 เส้นทางบิน ซึ่งประกอบด้วย 24 เส้นทางบินภายในประเทศ และ 3 เส้นทางบินระหว่างประเทศ โดยมีเที่ยวบินทั้งสิ้น 603 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ นอกจากนี้เพื่อขยายเครือข่ายเส้นทางการบินไปยังตลาดต่างประเทศ บริษัทได้ทำข้อตกลงรับขนส่งผู้โดยสารระหว่างสายการบินแบบ Interline Cooperation Agreement กับสายการบินสก็อต โดยบริษัทสามารถจำหน่ายบัตรโดยสารจากจุดจุดหมายปลายทางภายในประเทศ อาทิ เชียงใหม่ เชียงราย ภูเก็ต อุตรดิตถ์ อุบลราชธานี นครศรีธรรมราช ตรัง และหาดใหญ่ ไปยังประเทศสิงคโปร์ ข้อตกลงดังกล่าวจะช่วยอำนวยความสะดวกให้ผู้โดยสารโดยการซื้อบัตรโดยสารเพียงครั้งเดียวสำหรับการเดินทางไปยังจุดหมายปลายทางที่ต้องเดินทางโดยเที่ยวบินของสายการบินทั้ง 2 สายการบิน

บริษัทยังเข้าร่วมเป็นพันธมิตรกับสายการบินราคาประหยัดชั้นนำ 8 สายการบินของเอเชียภายใต้เครือ Value Alliance ซึ่งประกอบไปด้วยสายการบินนกแอร์ สายการบินนกสก็อต สายการบินสก็อต สายการบินเซบูแปซิฟิก (รวมถึงสายการบิน Cebgo) สายการบินเจจูแอร์ สายการบินไทเกอร์แอร์สิงคโปร์ สายการบินไทเกอร์แอร์ออสเตรเลีย และสายการบินวานิลลาร์แอร์ เพื่อสร้างเครือข่ายเส้นทางการบินในกลุ่มพันธมิตร และเพิ่มทางเลือกในการเดินทางที่สามารถเชื่อมโยงเส้นทางในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้เอเชียเหนือ รวมไปถึงเชื่อมโยงเส้นทางไปยังทวีปออสเตรเลีย ทำให้เกิดความสะดวกสบายแก่ผู้โดยสารมากขึ้น

บริษัทให้บริการเที่ยวบินจากฐานปฏิบัติการหลักที่ทำอากาศยานนานาชาติดอนเมือง โดยมุ่งเน้นให้บริการเที่ยวบินทั้งในเส้นทางที่มีความต้องการทางการบินหนาแน่นอย่างเส้นทางการบินสายหลัก¹ และเส้นทางการบินที่มีความต้องการทางการบินไม่มากนักในปัจจุบัน แต่คาดว่าจะมีความต้องการทางการบินสูงขึ้นในอนาคต อย่างเส้นทางการบินสายรอง¹ และเส้นทางการบินสายย่อย¹ เพื่อให้สอดคล้องกับกลยุทธ์ในการแข่งขันของบริษัทว่าด้วยการให้บริการเส้นทางการบินที่ครอบคลุมมากที่สุดในประเทศไทย ณ 31 ธันวาคม 2560 บริษัทมีจำนวนเที่ยวบินไป - กลับต่อสัปดาห์ 603 เที่ยวบิน

สำหรับเส้นทางระหว่างประเทศนั้น บริษัทได้ให้บริการเพิ่มเติม (Point to Point) ไปยังประเทศมา 2 เส้นทาง คือ ดอนเมือง - ย่างกุ้ง และแม่สอด - ย่างกุ้ง นอกจากนี้ยังได้เปิดให้บริการเที่ยวบินเช่าเหมาลำไปยังประเทศจีนอีกหลายเส้นทางบินด้วยกัน ณ 31 ธันวาคม 2560 บริษัทมีจำนวนเที่ยวบินไป - กลับต่อสัปดาห์ 43 เที่ยวบิน

นอกจากนั้น บริษัทยังมุ่งเน้นให้บริการเที่ยวบินที่มีท่าอากาศยานต้นทางหรือจุดหมายปลายทางในภาคเหนือหรือภาคตะวันออกเฉียงเหนือ และภาคใต้ โดยท่าอากาศยานต้นทางหรือจุดหมายปลายทางในภาคเหนือหรือภาคตะวันออกเฉียงเหนือยุทธศาสตร์ทำเลที่ตั้งของทั้งสองภูมิภาคดังกล่าวไม่ได้รับอิทธิพลจากลมมรสุมเช่นเดียวกับภาคใต้ ทำให้สามารถให้บริการผู้โดยสารอย่างสม่ำเสมอตลอดทั้งปี อีกทั้ง ภูมิศาสตร์ของภาคเหนือและตะวันออกเฉียงเหนือยังเป็นประตูสู่ประเทศในอินโดจีน เช่น เมียนมา ลาว และ กัมพูชา ซึ่งคาดว่าในอนาคตจะมีปริมาณความต้องการในการบินเพิ่มขึ้น ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 บริษัทให้บริการเที่ยวบินที่ทำอากาศยานต้นทางหรือจุดหมายปลายทางในภาคเหนือและภาคตะวันออกเฉียงเหนือรวมเป็นจำนวน 334 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ ภาคใต้จำนวน 210 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ และภาคกลางจำนวน 16 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 54 34 และร้อยละ 3 ของเที่ยวบินต่อสัปดาห์ของบริษัททั้งหมดตามลำดับ ส่วนที่เหลือร้อยละ 7 เป็นการบริการเที่ยวบินที่ทำอากาศยานต้นทางหรือจุดหมายปลายทางในต่างประเทศ

ทั้งนี้ บริษัทยังให้บริการเที่ยวบินในแบบเหมาลำ (Charter Flight) กับผู้โดยสารที่มีความประสงค์จะเดินทางเป็นหมู่คณะ หรือต้องการเดินทางไปยังจุดหมายปลายทางที่อยู่นอกเหนือจากตารางบินแบบประจำของบริษัท

¹ ประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่อง หลักเกณฑ์สำหรับการให้บริการเส้นทางการบินภายในประเทศ ณ วันที่ 27 กันยายน 2549 ได้ประกาศหลักเกณฑ์การกำหนดเส้นทางการบินไว้ดังนี้

- เส้นทางการบินสายหลัก คือ เส้นทางที่มีจำนวนผู้โดยสารรวมเกินกว่า 300,000 คนต่อปี และกรมการบินพลเรือนอนุญาตให้สายการบินของประเทศไทยทุกสายการบินสามารถบินเพื่อการค้าพาณิชย์ได้โดยไม่จำกัดจำนวนสายการบิน
- เส้นทางการบินสายรอง คือ เส้นทางที่มีจำนวนผู้โดยสารรวม 50,000 - 300,000 คนต่อปี และกรมการบินพลเรือนจำกัดจำนวนสายการบินเพียงสามสายการบิน
- เส้นทางการบินสายย่อย คือ เส้นทางที่มีจำนวนผู้โดยสารรวมต่ำกว่า 50,000 คนต่อปี และกรมการบินพลเรือนจำกัดจำนวนสายการบินเพียงสองสายการบิน

โครงสร้างรายได้ของบริษัท

	งบการเงินรวม					
	2558		2559		2560	
	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ
รายได้จากการให้บริการขนส่ง						
รวมรายได้จากการขนส่ง	12,854.80	89.92	14,762.41	87.15	17,385.99	85.32
รวมรายได้จากบริการเสริม ¹	897.81	6.28	1,463.21	8.64	2,186.11	10.73
รายได้อื่น						
ดอกเบี้ยรับ	44.46	0.31	36.61	0.22	23.91	0.12
อื่นๆ	499.13	3.49	676.09	3.99	780.69	3.83
รวมรายได้อื่น	543.59	3.80	712.70	4.21	804.6	3.95
รายได้รวมทั้งหมด	14,296.20	100.00	16,938.32	100.00	20,376.7	100.00

¹ รายได้จากบริการเสริม อาทิ รายได้จากการเปลี่ยนแปลงการเดินทาง รายได้ค่าน้ำหนักสัมภาระส่วนเกิน รายได้ค่าธรรมเนียมการจองตั๋วและชำระเงินและรายได้จากการจำหน่ายอาหารเครื่องดื่มและสินค้าที่ระลึก

บริษัทมีรายได้หลักจากการให้บริการขนส่งทางอากาศ ในปี 2560 บริษัทมีรายได้จากค่าโดยสารจำนวน 12,868.38 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 87.03 โดยรายได้จากค่าโดยสารส่วนใหญ่มาจากการให้บริการเที่ยวบินแบบประจำ ซึ่งเป็นการให้ขนส่งทางอากาศภายในประเทศและต่างประเทศของทั้งสายการบินนกแอร์ซึ่งให้บริการครอบคลุมเส้นทางการบินในประเทศทั้งเส้นทางสายหลัก สายรอง และสายย่อยรวม 27 เส้นทาง และ 3 เส้นทางการบินแบบประจำระหว่างประเทศรวมถึงการบริการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศของสายการบินนกสกาย ซึ่งสามารถดำเนินงานได้อย่างเต็มปีในปี 2560 หลังจากองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) แจ้งเตือนเรื่องมาตรฐานความปลอดภัยของการบินไทย ส่งผลให้สายการบินนกสกายต้องเลื่อนแผนการเปิดเส้นทางบินไปญี่ปุ่นและเกาหลีใต้ไปยังสาธารณรัฐประชาชนจีนแทน และเริ่มดำเนินการในเดือนมิถุนายนปี 2558 นอกจากนี้บริษัทและบริษัทย่อยยังมีรายได้จากการให้บริการแบบเช่าเหมาลำ ซึ่งส่วนใหญ่เป็นการเช่าเหมาลำจากประเทศไทยไปต่างประเทศ ซึ่งการให้บริการดังกล่าวเป็นการให้บริการนอกเหนือจากตารางบินประจำ และเป็นการใช้เครื่องบินที่มีอยู่ให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น รายได้จากการให้บริการดังกล่าวในปี 2560 อยู่ที่ 1,257.96 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 8.51 ของรายได้รวม การที่บริษัทมีสัดส่วนรายได้จากการให้บริการเสริมไม่สูงนัก เนื่องจากบริษัทมีนโยบายกำหนดราคาบัตรโดยสารที่ครอบคลุมบริการหลัก อาทิ น้ำหนักสัมภาระและอาหารว่าง โดยไม่เรียกเก็บค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมจากผู้โดยสารซึ่งถือเป็นกลยุทธ์การตลาดสำคัญในการให้บริการที่แตกต่างจากสายการบินราคาประหยัดอื่นๆ

รายได้อื่นของบริษัทในปี 2560 อยู่ที่ 660.33 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 4.46 ของรายได้รวม รายได้อื่นประกอบด้วย รายได้จากดอกเบี้ยรับ รายได้จากการรับรู้การคืนเงินประกันและการซ่อมบำรุงรักษา รวมถึงกำไรจากการขายและเช่ากลับเครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าดำเนินงาน (Sale and Lease Back) และอื่นๆ

ช่องทางการจัดจำหน่ายและชำระเงิน

บริษัทได้มุ่งมั่นในการพัฒนาช่องทางการสำรองที่นั่งและชำระเงินผ่านช่องทางต่างๆ เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง เพื่อครอบคลุมทุกความต้องการของกลุ่มลูกค้าของบริษัท โดยในปัจจุบันผู้โดยสารทั่วไปสามารถสำรองที่นั่งผ่านช่องทางต่างๆ ได้ทั้งหมด 5 ช่องทาง ได้แก่ เว็บไซต์ (รวมถึงแอปพลิเคชันบนโทรศัพท์เคลื่อนที่) ศูนย์บริการลูกค้าทางโทรศัพท์ เคาน์เตอร์ท่าอากาศยาน ตัวแทนจำหน่ายและเคาน์เตอร์เซอร์วิส โดยเว็บไซต์และช่องทางอิเล็กทรอนิกส์เป็นช่องทางการสำรองที่นั่งที่ได้รับความนิยมมากที่สุด เนื่องจากมีความสะดวก ไม่มีข้อจำกัดด้านเวลา และไม่มีค่าบริการในการสำรองที่นั่ง นอกจากนี้บริษัทยังมีช่องทางการสำรองที่นั่งเฉพาะสำหรับลูกค้าที่เดินทางเป็นหมู่คณะ ลูกค้าองค์กร และลูกค้ากลุ่มข้าราชการ

ตารางแสดงช่องทางการจัดจำหน่ายและช่องทางการชำระเงิน

ช่องทางการจัดจำหน่าย/ ช่องทางการชำระเงิน	เว็บไซต์	เว็บไซต์ บนมือถือ	ศูนย์บริการ ลูกค้า ทางโทรศัพท์	เคาน์เตอร์ ท่าอากาศยาน	ตัวแทน จำหน่าย	เคาน์เตอร์ เซอร์วิส
1. เงินสด	×	×	×	✓	✓	✓
2. บัตรเครดิต	✓	✓	✓	✓	✓	×
3. ตู้เอทีเอ็ม	✓	✓	✓	×	×	×
4. เคาน์เตอร์เซอร์วิส	✓	✓	✓	×	×	✓
5. ไตเร็กซ์เดบิต (เฉพาะ ธ.ไทยพาณิชย์)	✓	×	×	×	✓	×
6. เคาน์เตอร์ธนาคารกรุงไทย	✓	✓	✓	×	×	×

• การจำหน่ายผ่านทางเว็บไซต์ และช่องทางอิเล็กทรอนิกส์

บริษัทจำหน่ายบัตรโดยสารผ่านทางเว็บไซต์เป็นส่วนใหญ่ คิดเป็นร้อยละ 71 ในปี 2560 โดยผู้โดยสาร สามารถสำรองตั๋วโดยสารผ่านทาง www.nokair.com และ www.nokfanclub.com หรือเว็บไซต์บนมือถือ การสำรองที่นั่งผ่านทางเว็บไซต์เป็นช่องทางที่ครบวงจรและสะดวกต่อการใช้งานมากที่สุด โดยมีการให้บริการตั้งแต่ การตรวจสอบเส้นทางการบิน ตารางการบิน การสำรองที่นั่ง การเช็คอิน การเลือกซื้อบริการเสริม รวมถึงการสำรองบริการเชื่อมต่อ นอกจากนี้ อีกช่องทางที่สำคัญในการสำรองที่นั่งและเช็คอิน คือ แอปพลิเคชันบนโทรศัพท์เคลื่อนที่ (Application on Smart phone) เพื่อรองรับการใช้งานที่เติบโตขึ้นอย่างรวดเร็วของโทรศัพท์มือถือสมาร์ทโฟนซึ่งเป็นการเพิ่มช่องทางการจัดจำหน่ายและอำนวยความสะดวกสบายให้แก่ลูกค้า

ทั้งนี้การสำรองที่นั่งผ่านอินเทอร์เน็ตจัดเป็นช่องทางที่มีต้นทุนการให้บริการต่ำที่สุด เนื่องจากไม่มีค่าใช้จ่ายในการจ้างพนักงานเพื่อทำการสำรองที่นั่ง การเช็คอินทางเว็บไซต์หรือโทรศัพท์มือถือ จะช่วยลดเวลา และปริมาณผู้โดยสารที่ต่อแถวเช็คอินที่ท่าอากาศยาน ซึ่งจะช่วยลดความเสี่ยงเรื่องความล่าช้าของเที่ยวบิน บริษัทคาดว่าช่องทางการขายผ่านอินเทอร์เน็ตจะยังคงเป็นช่องทางการจำหน่ายหลัก และมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นในอนาคต ซึ่งจะทำให้บริษัทสามารถบริหารค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานได้อย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น

• การจำหน่ายผ่านศูนย์บริการลูกค้าทางโทรศัพท์

สำหรับลูกค้าทั่วไป สามารถสำรองที่นั่งผ่านศูนย์บริการลูกค้าของบริษัทหมายเลข 1318 ได้ทุกวันตั้งแต่เวลา 6:00 น. ถึง 24:00 น. ส่วนหมายเลขสำหรับนกแฟนคลับ ให้บริการ 24 ชั่วโมง จัดเป็นอีกหนึ่งช่องทางที่สะดวกและรวดเร็ว โดยในปี 2560 บริษัทมีรายได้จากการจองซื้อผ่าน Call Center คิดเป็นร้อยละ 3.14 ถึงแม้ว่าการขายผ่านทางศูนย์บริการลูกค้าจะยังมีสัดส่วนที่น้อย แต่ก็ยังเป็นอีกหนึ่งช่องทางให้ลูกค้าสอบถามข้อมูล และส่งผ่านข้อร้องเรียนมายังบริษัท ซึ่งถือเป็นช่องทางสำคัญในการติดต่อกับลูกค้า

• การจำหน่ายผ่านเคาน์เตอร์ท่าอากาศยาน

บริษัทให้บริการสำรองที่นั่งที่ท่าอากาศยานทุกแห่งที่ทำการบิน และมีเคาน์เตอร์นอกท่าอากาศยาน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 บริษัท มีสำนักงานขายทั้งสิ้น 30 สาขา บริษัทมีรายได้จากการจองซื้อผ่านช่องทางนี้คิดเป็นร้อยละ 8.66%

นอกจากนี้ บริษัทเป็นผู้ริเริ่มบริการ “Nok Dude & Nok Babe” เพื่อเป็นการเพิ่มช่องทางการสำรองที่นั่งที่ท่าอากาศยาน ซึ่งจะช่วยลดเวลาในการต่อแถวที่เคาน์เตอร์ท่าอากาศยาน และเพิ่มความสะดวกสบายให้กับลูกค้าโดยพนักงาน ภายใต้ชื่อ “Nok Dude” และ “Nok Babe” ปัจจุบันพร้อมให้บริการที่ท่าอากาศยานนานาชาติดอนเมือง โดยพนักงานจะคอยอำนวยความสะดวกให้แก่ผู้โดยสารที่กำลังจะเดินทาง โดยสามารถเช็คคินผ่าน Tablet ได้ทันที ผู้โดยสารจึงไม่ต้องเสียเวลาต่อแถวที่หน้าเคาน์เตอร์ นอกจากนี้ยังสามารถทำการสำรองที่นั่งโดยชำระเงินผ่านบัตรเครดิต และระบุที่นั่งล่วงหน้า ทำให้การสำรองที่นั่งและเช็คคินเป็นไปด้วยความสะดวกและรวดเร็ว

• การจำหน่ายผ่านตัวแทนจำหน่าย

ผู้โดยสารสามารถจองซื้อตั๋วโดยสารผ่านทางตัวแทนจำหน่ายที่จดทะเบียนกับบริษัทได้ทั่วประเทศและประเทศเพื่อนบ้านใกล้เคียง ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 คิดเป็นร้อยละ 22.96 ของช่องทางทั้งหมด โดยการจองซื้อผ่านทางตัวแทนจำหน่ายจะเหมาะสำหรับกลุ่มลูกค้าที่ไม่สะดวกที่จะเข้าถึงการใช้งานทางอินเทอร์เน็ต และศูนย์บริการลูกค้าทางโทรศัพท์ อัตราค่าโดยสารสำหรับลูกค้าที่จองซื้อตั๋วโดยสารผ่านตัวแทนจำหน่าย จะเป็นอัตราเดียวกันกับการจองซื้อผ่านช่องทางอื่นๆ โดยบริษัทมีนโยบายให้ส่วนแบ่งการขาย (Commission Fee) แก่ตัวแทนจำหน่าย

• การจำหน่ายผ่านเคาน์เตอร์เซอร์วิส

ช่องทางการจำหน่ายผ่านเคาน์เตอร์เซอร์วิส รวมถึงร้านสะดวกซื้อเป็นอีกช่องทางหนึ่งที่จะช่วยเพิ่ม ความสะดวกรวดเร็วในการจองซื้อ และชำระเงินให้กับผู้โดยสาร ผู้โดยสารสามารถจองซื้อผ่านเคาน์เตอร์เซอร์วิสภายในร้านเซเว่นอีเลฟเว่น และเคาน์เตอร์เซอร์วิสที่เป็นแบบ Stand Alone โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 มีเคาน์เตอร์เซอร์วิสที่ให้บริการจำหน่ายตั๋วทั่วประเทศทั้งสิ้นกว่า 10,000 สาขา การเปิดช่องทางการจำหน่ายดังกล่าว ทำให้บริษัทมีช่องทางการจำหน่ายบัตรโดยสารที่มากขึ้นและครอบคลุมทุกกลุ่มลูกค้า คิดเป็นร้อยละ 0.72%

• การจำหน่ายผ่านช่องทางอื่นๆ

บริษัทมีช่องทางการจำหน่ายตั๋วโดยสารผ่านช่องทางอื่นๆ ซึ่งมีใช้ช่องทางประจำ ได้แก่ การขายผ่านห้างสรรพสินค้า เป็นต้น โดยช่องทางการออกบูธตามการจัดแสดงงานต่างๆ อาทิ งานไทยเที่ยวไทย การจัดงานโปรโมชันในดังกล่าว อาจไม่ใช่ช่องทางการขายโดยตรง แต่เป็นการสนับสนุนกิจกรรมการตลาดของบริษัท เพื่อประชาสัมพันธ์บริษัท ตลอดจนการแนะนำผลิตภัณฑ์ประเภทต่างๆ ของบริษัท

ส่วนช่องทางการชำระเงิน ผู้โดยสารทั่วไปสามารถชำระด้วยบัตรเครดิต ซึ่งลูกค้านิยมมากที่สุดเนื่องจากมีความสะดวก รองลงไปเป็นการชำระด้วยเงินสด ชำระที่ตู้เอทีเอ็ม (ปัจจุบันได้แก่ ธนาकारไทยพาณิชย์ ธนาकारกรุงไทย ธนาकारกรุงเทพ ธนาकारทหารไทย ธนาकारสิริกิติ์) ชำระที่เคาน์เตอร์เซอร์วิส นอกจากนี้กลุ่มลูกค้าที่เดินทางเป็นหมู่คณะ ลูกค้า องค์กร และลูกค้าสมาชิกรัฐสภา จะมีเงื่อนไขการชำระเงินที่แตกต่างออกไปตามที่ตกลงกันไว้

บริษัทยังมุ่งมั่นที่จะสร้างความสะดวกสบายแก่ผู้โดยสารในด้านต่างๆ โดยเป็นผู้นำในการนำเสนอช่องทางใหม่ๆ ในการจองตั๋วโดยสาร และการชำระเงิน บริษัทจัดได้ว่าเป็นผู้บริการสายการบินราคาประหยัดที่มีช่องทางการจัดจำหน่ายและช่องทางการชำระเงินครอบคลุมและหลากหลายที่สุด ด้านการบริการลูกค้าบริษัทได้ให้บริการที่เหมาะสมกับผู้โดยสารซึ่งส่วนใหญ่เป็นชาวไทย ซึ่งต้องการความสะดวกสบายในการเดินทางจากบริการต่างๆ ที่มอบให้โดยไม่เรียกเก็บค่าธรรมเนียมเพิ่ม ได้แก่ การเลือกที่นั่งล่วงหน้า น้ำหนักสัมภาระขั้นต่ำ 15 กิโลกรัม บริการอาหารว่างและน้ำดื่มบนเครื่องบิน เป็นต้น ส่วนบริการอื่นๆ ได้มีการพัฒนาอย่างต่อเนื่องตามพฤติกรรมของผู้บริโภคที่เปลี่ยนแปลงไป อาทิเช่น การจองตั๋ว ชำระเงิน และเช็คคินบนแอปพลิเคชันของสมาร์ทโฟน การเช็คคินทางโทรศัพท์ การให้บริการ WiFi ที่ท่าอากาศยานและบนเที่ยวบิน เป็นต้น

การดำเนินงานของบริษัท

ปัจจุบัน บริษัทให้บริการขนส่งผู้โดยสารโดยมีฐานปฏิบัติการบินที่ทำอากาศยานนานาชาติดอนเมืองซึ่งประกอบด้วยหน่วยงานหลัก ได้แก่ ศูนย์นักบินและลูกเรือ ฝ่ายปฏิบัติการบิน ฝ่ายซ่อมบำรุงอากาศยาน ฝ่ายคุณภาพความปลอดภัยและความมั่นคง ฝ่ายบริการลูกค้า ส่วนการเติมน้ำมันเชื้อเพลิงส่วนใหญ่จะกระทำที่ท่าอากาศยานดอนเมือง เนื่องจากมีต้นทุนน้ำมันที่ต่ำที่สุด ส่วนที่ทำอากาศยานภูมิภาคจะเป็นการเติมน้ำมันเพิ่มเติมเป็นบางครั้งตามมาตรฐานความปลอดภัยเท่านั้น

การจัดหาผลิตภัณฑ์และบริการ

การจัดหาเครื่องบิน

บริษัทมีนโยบายจัดสรรเครื่องบินให้เหมาะสมกับปริมาณความต้องการบินในแต่ละเส้นทางการบิน ทั้งเส้นทางการบินสายหลัก สายรอง และสายย่อย โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 บริษัทมีเครื่องบินให้บริการขนส่งผู้โดยสารทั้งสิ้น 3 รุ่น ได้แก่ โบอิง 737-800 เอทีอาร์ 72-500 และบอมบาร์ดิเออร์ คิว 400 รวมทั้งสิ้น 30 ลำ ทั้งนี้ บริษัทจัดหาเครื่องบินทุกลำด้วยวิธีการเช่าในลักษณะ Dry Lease หรือเช่าเฉพาะเครื่องบิน ไม่รวมนักบินและลูกเรือ โดยบริษัททำสัญญาเช่าดำเนินงาน (Operating Lease) ซึ่งโดยปกติจะมีระยะเวลาเช่า 7 - 12 ปี

ตารางแสดงข้อมูลเกี่ยวกับฝูงบินของสายการบินบีนกเกอร์ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560

ประเภทเครื่องบิน	จำนวนเครื่องบิน (ลำ)	ความจุผู้โดยสารต่อลำ (ที่นั่ง)	อายุโดยเฉลี่ย (ปี)
โบอิง 737-800	20	189	7.6
เอทีอาร์ 72-500	2	66 - 72	9.6
บอมบาร์ดิเออร์ คิว 400	8	86	1.5
รวม	30		6.2

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

อัตราการใช้เครื่องบินต่อลำ

บริษัทมุ่งเน้นการใช้เครื่องบินให้มีประสิทธิภาพสูงสุดและคำนึงถึงความปลอดภัยของผู้โดยสารเป็นสำคัญ ประกอบกับบริหารจัดการให้เที่ยวบินของบริษัทไม่เกิดความล่าช้าที่จะส่งผลกระทบต่อตารางการบินของบริษัทในภาพรวม โดยในปี 2560 บริษัทมีเครื่องบิน ณ สิ้นปีรวม 30 ลำ ซึ่งบริษัทมีอัตราการใช้เครื่องบินทุกประเภทเฉลี่ย สำหรับโบอิง 737-800 บอมบาร์ดิเออร์ Q400 และ เอทีอาร์ 72-500 ที่ 8.1, 6.2 และ 6.0 ชั่วโมงต่อวัน ตามลำดับ ซึ่งอัตราใช้เครื่องบินต่อลำไม่เป็นไปตามแผนทำให้กระทบต่อรายได้และค่าใช้จ่ายต่อหน่วยของบริษัทอย่างมีนัยสำคัญ

นอกจากนั้น บริษัทมีนโยบายที่จะจำกัดให้มีจำนวนประเภทของเครื่องบินน้อยที่สุดซึ่งสามารถให้บริการอย่างเหมาะสมในเส้นทางสายหลัก สายรอง และสายย่อย ทั้งนี้ การมีจำนวนประเภทเครื่องบินที่ไม่มากจะทำให้เกิดการประหยัดต้นทุนในการซ่อมบำรุงเครื่องบิน และเกิดความยืดหยุ่นในการใช้นักบิน เนื่องจากกรมการบินพลเรือนกำหนดให้นักบินจะได้รับอนุญาตให้ทำการบินเฉพาะเครื่องบินประเภทเดียวกันนั้น อีกทั้งค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานที่เกี่ยวข้องกับการจัดหาชิ้นส่วนอะไหล่เพื่อการซ่อมบำรุงการฝึกอบรมนักบิน ลูกเรือ วิศวกร และพนักงานช่างจะแปรผันตามจำนวนแบบของเครื่องบิน และชนิดของเครื่องยนต์ที่ใช้ในฝูงบิน

การซ่อมบำรุงเครื่องบิน

บริษัทมีนโยบายมุ่งเน้นในเรื่องความปลอดภัยของผู้โดยสารเป็นสำคัญ โดยเน้นย้ำให้เครื่องบินอยู่ในสภาพที่สมบูรณ์พร้อมทำการบินทุกครั้ง ภายใต้มาตรฐานการตรวจสอบและการซ่อมบำรุงซึ่งเป็นไปตามกฎระเบียบ ข้อบังคับ ของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (CAAT) ซึ่งเป็นไปตามมาตรฐานเดียวกับองค์การความปลอดภัยด้านการบินแห่งสหภาพยุโรป (EASA) และองค์การบริหารการบินแห่งสหรัฐอเมริกา (FAA) การดูแลรักษาและซ่อมบำรุงเครื่องบินแบบครบวงจรเพื่อให้ได้มาตรฐานความปลอดภัยตามที่กล่าวแล้วนั้น ต้องใช้เงินลงทุนสูงและต้องการผู้เชี่ยวชาญเฉพาะทาง ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 บริษัทมีใบอนุญาตและสามารถซ่อมบำรุงระดับทั่วไป (Transit Check และ Daily Check) และระดับซ่อมย่อย (A-Check หรือ Light Maintenance) ส่วนการซ่อมบำรุงระดับซ่อมใหญ่ (C-Check และ Heavy Maintenance) บริษัทไม่มีโรงซ่อมบำรุงเป็นของตนเอง แต่ได้จ้างบริษัทอื่นผู้ให้บริการภายนอกซึ่งมีความชำนาญและความพร้อมในการซ่อมบำรุงเครื่องบิน โดยจะต้องได้รับการรับรองจาก CAAT และ FAA หรือ EASA

การจัดหาชิ้นส่วนและอะไหล่

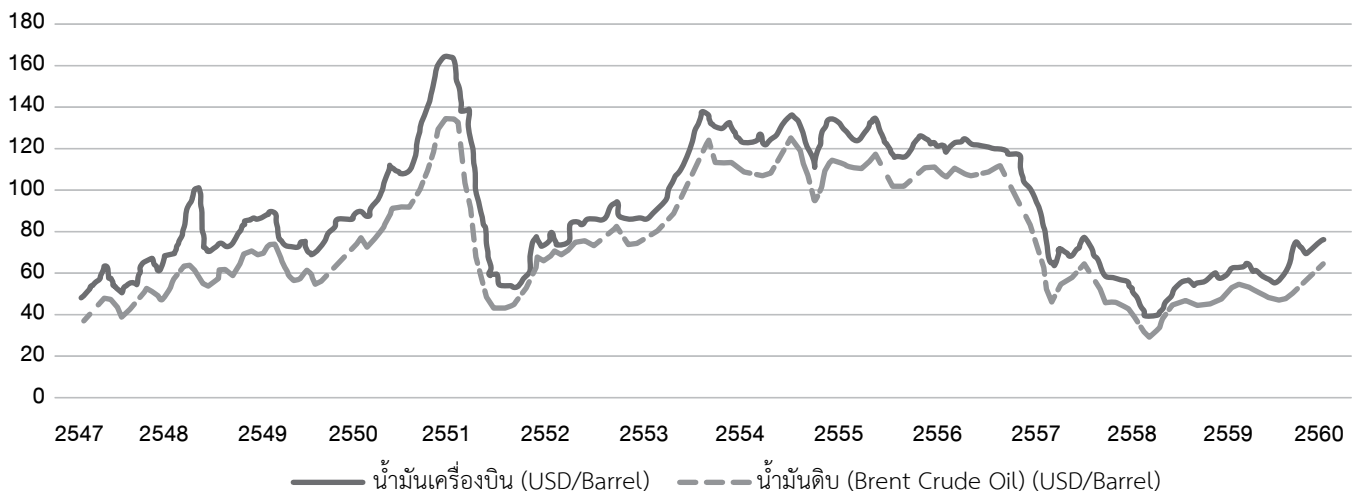
การจัดหาอะไหล่เครื่องบินรวมทั้งอุปกรณ์ของนกแอร์นั้น บริษัทได้ให้ผู้บริการหลักคือ Lufthansa Technik AG เป็นผู้ดำเนินการ ทั้งนี้ กระบวนการพิจารณาคัดเลือกผู้ให้บริการนั้น บริษัทได้พิจารณาจากความสามารถในการวางแผนซ่อมบำรุงอากาศยาน การจัดหาอะไหล่และอุปกรณ์เครื่องบิน ค่าใช้จ่าย ตลอดจนประสบการณ์ที่ผ่านมาในด้านธุรกิจการบิน เป็นต้น

นอกจากที่ได้กล่าวมาแล้วข้างต้น บริษัทยังได้จัดหาอะไหล่และอุปกรณ์เครื่องบินเองที่นอกเหนือจากที่ Lufthansa Technik AG จัดหา มาให้ ทั้ง Routine และ Non Routine Job ทั้งนี้เพื่อเป็นการลดค่าใช้จ่ายของบริษัท โดยจัดเก็บชิ้นส่วนอะไหล่และอุปกรณ์ไว้ที่อาคารจัดเก็บคลังสินค้าท่าอากาศยานนานาชาติดอนเมือง

การจัดหาน้ำมันเชื้อเพลิง

น้ำมันเชื้อเพลิงเป็นต้นทุนหลักของค่าใช้จ่ายของบริษัท โดยในปี 2560 บริษัทมีค่าใช้จ่ายน้ำมัน เชื้อเพลิงคิดเป็นร้อยละ 25 ของต้นทุนในการดำเนินงานของบริษัท โดยในอดีตบริษัทซื้อน้ำมันเชื้อเพลิงทั้งหมดผ่านการบินไทย ต่อมาในปี 2554 บริษัทได้เริ่มการจัดซื้อน้ำมันเชื้อเพลิงจากผู้ค้าน้ำมันโดยตรง ได้แก่ บริษัท เซลล์แห่งประเทศไทย จำกัด และ บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) โดยในปี 2560 บริษัทมีการสั่งซื้อน้ำมันเชื้อเพลิงจากผู้จำหน่ายรายหนึ่งเกินกว่าร้อยละ 30 ของต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิง เนื่องจากผู้จัดจำหน่ายรายดังกล่าวให้ราคาและข้อเสนอทางธุรกิจที่ดีกับบริษัท อย่างไรก็ตาม บริษัทมิได้พึ่งพิงผู้จัดจำหน่ายน้ำมันรายดังกล่าวเป็นพิเศษ และบริษัทมิได้มีนโยบายซื้อน้ำมันจากบุคคลใดบุคคลหนึ่งอย่างต่อเนื่อง หากเงื่อนไขและราคามีได้ดีกว่าบุคคลอื่น เนื่องจากบริษัทสามารถจัดซื้อน้ำมันจากผู้จัดจำหน่ายรายอื่นๆ ได้ อย่างไรก็ตาม การจัดซื้อน้ำมันเชื้อเพลิงจากผู้ค้าน้ำมันรายใหญ่ระดับโลกจะทำให้บริษัทสามารถจัดหาน้ำมันได้อย่างเพียงพอในราคาที่เหมาะสม

ข้อมูลแสดงราคาน้ำมันดิบ Brent Spot Price ปี 2547 - 2560 (หน่วย: ดอลลาร์สหรัฐต่อบาร์เรล)



ที่มา: Thomson Reuters, ข้อมูลสิ้นสุด ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560

เนื่องจากราคาน้ำมันมีความผันผวนสูง คณะกรรมการบริษัทจึงมีนโยบายอนุมัติให้บริษัทเข้าทำสัญญา ป้องกันความเสี่ยงจากความผันผวนของราคาน้ำมันในระยะเวลาไม่เกิน 6 เดือน โดยกำหนดให้มีสัดส่วนการป้องกันความเสี่ยงระหว่างร้อยละ 20 - 50 ของปริมาณการใช้ น้ำมันต่อเดือนหรือประกันความเสี่ยงไว้เพียงบางส่วน (Partial Hedge) โดยการซื้อน้ำมันในราคาที่กำหนดล่วงหน้ากับผู้ค้าน้ำมันหรือเข้าทำสัญญาป้องกันความเสี่ยงจากราคาน้ำมันกับสถาบันการเงิน ซึ่งตามนโยบายการบริหารความเสี่ยงจากราคาน้ำมันของบริษัทดังกล่าว จะช่วยเพิ่มความยืดหยุ่นให้กับบริษัทในการบริหารรายได้และต้นทุน ส่งผลให้บริษัทสามารถปรับราคาการจำหน่ายตัวโดยสารได้เฉพาะส่วนที่ยังไม่ได้มีการจำหน่าย เพื่อชดเชยผลกระทบจากราคาน้ำมันได้บางส่วน ซึ่งจะสอดคล้องกับกลยุทธ์การตั้งราคาแบบ Dynamic Pricing หรือ การกำหนดค่าตัวโดยสารหลายระดับราคา และระยะเวลาการเปิดจำหน่ายตัวโดยสารล่วงหน้าของบริษัท

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

การดำเนินงานบริเวณท่าอากาศยาน

บริษัทดำเนินการบริการภาคพื้นดินและบริการสนับสนุนภาคพื้นดินต่อผู้โดยสารของบริษัทด้วยตนเอง โดยทำการเช่าอุปกรณ์ที่สำคัญจากท่าอากาศยานต่างๆ ในประเทศ เช่น เคาน์เตอร์เช็คอิน และทางเชื่อมต่อ อย่างไรก็ตาม บริษัทได้ว่าจ้างบุคคลภายนอกที่มีความเชี่ยวชาญในการดำเนินงาน ให้ทำการขนส่งสัมภาระลงทะเลเบียนของผู้โดยสารไปกลับระหว่างท่าอากาศยานและเครื่องบิน การจัดการขนส่งผู้โดยสารระหว่างประตูทางขึ้นเครื่องบิน (Gate) กับเครื่องบิน บันไดขึ้นลงเครื่องบิน และการจัดการขนส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์ (Cargo)

เครื่องดื่ม

บริษัทให้บริการเครื่องดื่มแก่ผู้โดยสาร โดยมีการปรับเปลี่ยนรูปแบบผลิตภัณฑ์ใหม่ทั้งหมดตั้งแต่บรรจุภัณฑ์ ขนมน้ำดื่ม รวมถึงกระดาษเช็ดปาก โดยคำนึงถึงมาตรฐานของคุณภาพสินค้า เพื่อสร้างความพึงพอใจแก่ผู้โดยสารเป็นสำคัญ

- **น้ำดื่ม** บริษัทคำนึงถึงความสะดวกสบายในการเดินทาง จึงได้เพิ่มปริมาณน้ำดื่มจาก 100 มิลลิลิตร เป็นขนาด 150 มิลลิลิตร และเปลี่ยนเป็นบรรจุภัณฑ์แบบขวดที่สะดวกต่อการบริโภคและการพกพา
- **กระดาษเช็ดปาก** บริษัทปรับเปลี่ยนรูปแบบของกระดาษเช็ดปากให้สอดคล้องกับส่วนต่างๆ ของนกขม ซึ่งกระดาษเช็ดปากชนิดใหม่นี้ผลิตจากเยื่อไม้ธรรมชาติที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมและย่อยสลายง่าย

การประกันภัย

บริษัทได้ทำประกันภัยสำหรับการบินตามแนวทางปฏิบัติของอุตสาหกรรมการบินนานาชาติ โดยทำประกันภัยอากาศยานทุกลำของบริษัทกับบริษัทประกันภัยในประเทศไทย ซึ่งบริษัทประกันภัยจะทำประกันภัยต่อ (Reinsurance) ไปยังบริษัทประกันภัยต่อต่างประเทศตามมาตรฐานสากลของการประกันภัยเครื่องบิน โดยเบี้ยประกันภัยของบริษัท และวงเงินความคุ้มครองอยู่ในสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐ

- **การประกันภัยสำหรับการบินของบริษัทประกอบด้วยกรมธรรม์ต่างๆ ดังนี้**
 1. กรมธรรม์ประกันภัยการเสี่ยงภัยทุกชนิดของลำตัวอากาศยาน รวมทั้งอะไหล่เครื่องยนต์ขึ้นส่วนประกอบอุปกรณ์และอุปกรณ์สนับสนุนภาคพื้นดิน รวมทั้งอุปกรณ์เคลื่อนที่และยานยนต์ที่ไม่มี ใบอนุญาตและความรับผิดชอบต่อบุคคลที่สาม (Hull and Spares and Equipment “All Risks” and Liability Insurance) กรมธรรม์จะให้ความคุ้มครองอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นต่อลำตัวอากาศยาน สูงสุดไม่เกิน 80 ล้านดอลลาร์สหรัฐต่อลำ (Maximum Agreed Value) และความรับผิดชอบตามกฎหมายสำหรับความเสียหายต่อทรัพย์สินและ/หรือความบาดเจ็บต่อร่างกายของบุคคลและทรัพย์สินที่อยู่ในอากาศยาน ได้แก่ ผู้โดยสาร กระเป๋าสัมภาระ สินค้า พัสดุภัณฑ์ และไปรษณีย์ภัณฑ์ และบุคคลและทรัพย์สินที่อยู่นอกอากาศยาน วงเงินรับผิดชอบใช้รวมสูงสุด 600 ล้านดอลลาร์สหรัฐต่อเหตุการณ์ จำนวนเงินความรับผิดชอบส่วนแรกของบริษัทกรณีอากาศยานเกิดอุบัติเหตุสูงสุดไม่เกิน 750,000 ดอลลาร์สหรัฐต่อสินไหมแต่ละครั้ง กรมธรรม์ประเภทนี้ยังครอบคลุมความรับผิดชอบต่อบุคคลที่สามจากภัยสงครามและภัยที่เกี่ยวข้องในวงเงินจำกัดความรับผิดชอบสูงสุดเท่ากับ 150 ล้านดอลลาร์สหรัฐต่อเหตุการณ์

2. กรมธรรม์ประกันภัยสงครามและความเสี่ยงอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับภัยสงครามต่อลำตัวอากาศยาน รวมทั้งอะไหล่และอุปกรณ์ (Hull and Spares and Equipment War and Allied Insurance) วงเงินประกันภัยสงครามต่อลำตัวอากาศยานสูงสุดไม่เกิน 80 ล้านดอลลาร์สหรัฐต่อลำ (Maximum Agreed Value)
3. กรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดส่วนแรก (Hull Deductible Insurance) เพิ่มเติมจากกรมธรรม์ประกันภัยการเสี่ยงภัยทุกชนิดของลำตัวอากาศยาน จำนวนความรับผิดส่วนแรกของกรมธรรม์ต่อสินไหมลำตัวอากาศยานและอะไหล่เครื่องยนต์แต่ละครั้งเท่ากับ 750,000 ดอลลาร์สหรัฐ สำหรับจำนวนความรับผิดส่วนแรกของบริษัทคงเหลือเท่ากับ 50,000 ดอลลาร์สหรัฐต่อสินไหมแต่ละครั้ง เพื่อลดความเสี่ยงด้านค่าใช้จ่ายของบริษัทสำหรับจำนวนเงินความรับผิดส่วนแรกของกรมธรรม์ข้อ 1 ข้างต้น
4. กรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดชอต่อบุคคลที่สามส่วนเกินจากกรมธรรม์ข้อ 1 ข้างต้นที่เกิดจากภัยสงครามและภัยที่เกี่ยวข้อง วงเงินจำกัดความรับผิดสูงสุดของกรมธรรม์เท่ากับ 450 ล้านดอลลาร์สหรัฐต่อเหตุการณ์ต่อปี

นโยบายคุณภาพ ความปลอดภัย และความมั่นคง

บริษัทให้ความสำคัญต่อระบบบริหารคุณภาพ ความปลอดภัย ความมั่นคง และเชื่อมั่นว่าเป็นองค์ประกอบสำคัญในการดำเนินธุรกิจ ผู้บริหารและพนักงานทุกระดับต้องปฏิบัติตามนโยบายคุณภาพ ความปลอดภัย และความมั่นคง อย่างเคร่งครัด รวมทั้งมีการบริหารระบบบริหารคุณภาพ ความปลอดภัยและความมั่นคง โดยใช้แผนบริหารจัดการเชิงรุกในการระบุอันตรายและความเสี่ยงที่เกี่ยวข้อง รวมถึงการตรวจประเมินอย่างมีระบบ เพื่อกำจัดหรือลดระดับความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นและส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยทางการบิน การบาดเจ็บของบุคคล การเสียหายของอุปกรณ์ หรือสภาพแวดล้อม

ถึงแม้ว่าในปี 2558 องค์กรการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) ได้เข้ามาตรวจการทำงานที่กำกับดูแลมาตรฐานความปลอดภัยด้านการบินพลเรือนของประเทศไทย แล้วพบว่าในการกำกับดูแลความปลอดภัยด้านการบินพลเรือนของประเทศไทยต้องเร่งทำการแก้ไขข้อบกพร่องตามที่ ICAO ให้คำแนะนำไว้ โดยปักธงแดงหน้าชื่อประเทศไทยบนเว็บไซต์ของ ICAO ซึ่งส่งผลให้ทุกสายการบินต้องปรับปรุงการดำเนินงานให้เป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนดไว้

อย่างไรก็ตาม ในปี 2560 บริษัทได้ผ่านการตรวจสอบมาตรฐานและรับรองใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศฉบับใหม่ (AOC Re-certification) ตามมาตรฐานองค์กรการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) แล้ว

ทั้งนี้ บริษัทได้จัดสรรทรัพยากรที่เหมาะสมและเพียงพอ เพื่อให้สอดคล้องกับความต้องการของระบบบริหารคุณภาพความปลอดภัยและความมั่นคง โดยผู้บริหารและหัวหน้างานทุกคนเป็นผู้รับผิดชอบในการขับเคลื่อนและพัฒนาปรับปรุง ระบบบริหารดังกล่าวอย่างต่อเนื่อง และมีประสิทธิภาพ รวมถึงการฝึกอบรมพนักงานเพื่อเพิ่มพูนทักษะ พัฒนาความรู้ ความสามารถ การจัดสรรอุปกรณ์และเครื่องมือที่จำเป็น สถานที่ทำงาน ตลอดจนการสนับสนุนความช่วยเหลือด้านต่างๆ พนักงานจึงต้องให้ความสำคัญและตระหนักในกฎ ระเบียบข้อบังคับ และขั้นตอนการดำเนินงานด้านการบริหารคุณภาพ ความปลอดภัย และความมั่นคง

พนักงานทุกคนต้องมีความพร้อมทั้งทางด้านร่างกายและจิตใจทุกครั้งปฏิบัติหน้าที่ และมีจิตสำนึกในการให้บริการด้วยใจ พร้อมทั้งจะปรับปรุง แก้ไข พัฒนางานด้านคุณภาพ ความปลอดภัยและความมั่นคง ในสถานที่ปฏิบัติงานของตนเองอย่างสม่ำเสมอ รวมทั้งมีหน้าที่รายงานอุบัติเหตุหรืออุบัติการณ์ การกระทำหรือพฤติกรรมที่ไม่ปลอดภัยให้ผู้บังคับบัญชาทราบ เพื่อหาทางป้องกันมิให้เหตุการณ์เหล่านั้นเกิดขึ้นซ้ำ ทั้งนี้พนักงานต้องทราบว่าการผิดกรรมใดที่สมควรได้รับการยกเว้นจากการลงโทษ เช่น การปฏิบัติงานด้วยความผิดพลาด (Error) โดยมีได้ตั้งใจ และพฤติกรรมใดที่ต้องได้รับการลงโทษทางวินัย เช่น การฝ่าฝืน ประมาทเลินเล่อ เป็นต้น พนักงานต้องคำนึงถึงความปลอดภัยของตนเองและผู้อื่นอยู่เสมอ อีกทั้งแบ่งปันสิ่งที่ได้เรียนรู้จากเหตุการณ์ความไม่ปลอดภัยต่างๆ ให้ผู้อื่นได้รับทราบ และมุ่งมั่นที่จะดำรงไว้ซึ่งเป้าหมายการบริหารงานคุณภาพ ความปลอดภัย และความมั่นคง พนักงานต้องมีความเข้าใจ ตระหนัก และมีส่วนร่วมในการพัฒนาเป้าหมายนั้นร่วมกัน

ผู้บริหารนกอแอร์ต้องกำกับดูแลการตรวจประเมินการบริหารคุณภาพ ความปลอดภัย และความมั่นคง ให้สอดคล้องกับแผนตรวจประเมิน รวมถึงต้องมีการวิเคราะห์ ติดตาม ประเมินประสิทธิผลของแผนปฏิบัติการแก้ไขข้อบกพร่อง หรือสิ่งที่ไม่เป็นไปตามข้อกำหนด ให้เป็นไปตามกรอบระยะเวลา โดยใช้เครื่องมือวัดผลและตัวชี้วัดในการประเมินผลการดำเนินงานดังกล่าว

พนักงานทุกคนมีหน้าที่ความรับผิดชอบในการกำกับดูแล การปฏิบัติงานของพนักงานแรงงานภายนอก โดยไม่สามารถถ่ายโอนความรับผิดชอบนี้ไปให้บุคคลหรือบริษัทแรงงานภายนอกได้ บริษัทมั่นใจว่าการใช้บริการระบบต่างๆ จากบริษัทแรงงานภายนอกสอดคล้องกับมาตรฐานและข้อกำหนดการบริหารงานคุณภาพ ความปลอดภัย และความมั่นคง

บริษัทจะรักษาสัมพันธ์ภาพกับเจ้าหน้าที่ของรัฐ หรือหน่วยงานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง ทั้งภายในและภายนอกบริษัท อีกทั้งหมั่นตรวจสอบ ประเมิน และพัฒนาผลการดำเนินงานอย่างสม่ำเสมอ

บริษัทยึดมั่นที่จะดำเนินธุรกิจภายใต้กรอบแห่งกฎหมาย ข้อกำหนด มาตรฐานสากลว่าด้วยการบริหารงานคุณภาพ ความปลอดภัย และความมั่นคง

ความสัมพันธ์กับกลุ่มธุรกิจของผู้ถือหุ้นรายใหญ่

การไม่พึ่งพิงกันระหว่างนกแอร์กับการบินไทย

ปัจจุบันกรอบการดำเนินธุรกิจและการบริหารจัดการของบริษัทเป็นการดำเนินงานที่เป็นอิสระไม่พึ่งพิงการบินไทย โดยบริษัทมีระบบการบริหารจัดการระบบการสำรองที่นั่ง ระบบเช็คอิน และระบบบัญชีที่เป็นอิสระของตนเอง ด้านการเช่าเครื่องบิน บริษัทมีนโยบายในการเช่าดำเนินงานเครื่องบินจากผู้ให้เช่ารายอื่น ดังจะเห็นได้ว่า ณ 31 ธันวาคม 2560 บริษัทเช่าดำเนินงานเครื่องบินจากผู้ให้เช่าจากต่างประเทศจำนวน 30 ลำ โดยมีได้เช่าจากการบินไทย

การจัดหาน้ำมันเชื้อเพลิง ถึงแม้ในระยะเริ่มต้นบริษัทมีการจัดซื้อน้ำมันผ่านการบินไทย เนื่องจากฝูงบินมีขนาดเล็กและมีปริมาณการใช้น้ำมันไม่สูงมาก ต่อมาเมื่อฝูงบินขยายตัวและบริษัทมีความต้องการน้ำมันในปริมาณมากขึ้น บริษัทจึงได้จัดซื้อกับผู้ค้าน้ำมันโดยตรง เพื่อให้การดำเนินธุรกิจเป็นไปตามความเหมาะสมกับขนาดของธุรกิจ และสามารถบริหารความเสี่ยงจากความผันผวนของราคาน้ำมันได้อย่างอิสระ

ระบบการจองซื้อตั๋วเครื่องบินและการชำระเงินเป็นระบบงานหลักของสายการบิน บริษัทมีระบบเป็นของตนเองและแตกต่างจากระบบของการบินไทย นอกจากนี้บริษัทยังมีการฝึกอบรมนักบินและพนักงานต้อนรับเอง โดยบริษัทมีหลักสูตรและผู้เชี่ยวชาญผู้ให้การอบรมเป็นของตนเอง

ลักษณะการให้บริการมีความแตกต่างกันโดยการบินไทยซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ที่ดำเนินธุรกิจสายการบินแบบเต็มรูปแบบเน้นให้ความสำคัญกับการให้บริการ เครื่องช่วยการบิน และความสะอาดสุขสบายในการเดินทางเป็นสำคัญ ในขณะที่นกแอร์เป็นสายการบินราคาประหยัดซึ่งจะเน้นการให้บริการในกลุ่มลูกค้าที่ให้ความสำคัญกับราคาค่าตัวโดยสาร และยอมรับได้กับบริการที่จำกัด เช่น การจำกัดน้ำหนักสัมภาระหรือการมีค่าธรรมเนียมในการปรับเปลี่ยนวันเดินทาง และไม่ต้องการสนาบินที่มีเส้นทางการบินที่เชื่อมโยงกับสนาบินอื่นๆ ในวงกว้างมาก กล่าวคือ เครื่องช่วยการบิน (Networking) มิได้เป็นปัจจัยสำคัญในการดำเนินธุรกิจ การให้บริการจะเน้นการบริการขนส่งผู้โดยสารระหว่างจุดหมายการเดินทาง (Point to point)

การดำเนินธุรกิจตามแนวทางข้างต้น ทำให้บริษัทสามารถบริหารจัดการธุรกิจได้อย่างอิสระและเป็นเอกเทศมิได้พึ่งพิงการบินไทยทั้งในปัจจุบันและอนาคต

ความเป็นอิสระในการดำเนินธุรกิจของนกแอร์

ลักษณะการประกอบธุรกิจของนกแอร์ที่ใกล้เคียงกับผู้ถือหุ้นใหญ่ ทำให้การบินไทยในฐานะผู้ถือหุ้นใหญ่อันดับสอง กลุ่มผู้บริหารและกลุ่มผู้ถือหุ้นรายใหญ่รายอื่นๆ ได้วางกรอบการบริหารจัดการและการบริหารงานร่วมกันเพื่อความชัดเจนและความเป็นอิสระในการดำเนินธุรกิจไว้ดังนี้

• โครงสร้างการถือหุ้น

ถึงแม้ว่าการบินไทยจะเข้ามาถือหุ้นใหญ่ในนกแอร์ร้อยละ 21.80 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 ที่ระบุให้กรรมการต้องปฏิบัติหน้าที่ให้เป็นไปตามกฎหมายวัตถุประสงค์ และข้อบังคับของบริษัท ตลอดจนมติที่ประชุมผู้ถือหุ้น ด้วยความซื่อสัตย์สุจริตและระมัดระวังรักษาผลประโยชน์ของบริษัท และยังคงจำเป็นต้องปฏิบัติหน้าที่ด้วยความรับผิดชอบเยี่ยงวิญญูชน และไม่ทำการใดอันเป็นการขัดแย้งกับประโยชน์ของบริษัท รวมทั้งการรักษาสิทธิของผู้ถือหุ้นให้ได้รับความเป็นธรรมและเพื่อประโยชน์สูงสุดโดยรวม ด้วยหน้าที่ตามมาตราดังกล่าว กรรมการตัวแทนของการบินไทยจึงจำเป็นต้องปฏิบัติหน้าที่เพื่อประโยชน์สูงสุดของบริษัท โดยมีได้คำนึงประโยชน์ของตนหรือผลประโยชน์ของการบินไทยเป็นสำคัญ

• โครงสร้างการบริหาร

บริษัทมีโครงสร้างการบริหารซึ่งเป็นอิสระจากการบินไทย โดยประธานเจ้าหน้าที่บริหารและผู้บริหารทุกท่านมิใช่ตัวแทนจากการบินไทย

การไม่ใช้ข้อมูลภายในเพื่อประโยชน์ของบริษัทอื่นๆ

นอกเหนือจากมาตรการในการป้องกันความขัดแย้งทางผลประโยชน์เพื่อให้บริษัทสามารถประกอบธุรกิจได้อย่างเป็นอิสระ มาตรการป้องกันการใช้ข้อมูลภายในเป็นอีกมาตรการหนึ่งที่สำคัญและสื่อให้เห็นว่าบริษัทมีความมุ่งมั่นที่จะดำเนินการตามแนวทางการกำกับดูแลกิจการที่ดี

ดังนั้น บริษัทจึงมีนโยบายในการป้องกันการใช้ข้อมูลภายในที่ระบุห้ามมิให้ กรรมการ ผู้บริหาร พนักงาน และลูกจ้างของบริษัทหรืออดีตกรรมการ ผู้บริหาร พนักงาน และลูกจ้างที่ลาออกแล้ว เปิดเผยข้อมูลภายใน หรือความลับของบริษัท ตลอดจน ข้อมูลความลับของคู่ค้าของบริษัท ที่ตนได้รับทราบจากการปฏิบัติหน้าที่ให้บุคคลภายนอกรับทราบ (เป็นระยะเวลา 1 ปีหลังพ้นสภาพ กรณีลาออก) แม้ว่าการเปิดเผยข้อมูลดังกล่าวจะไม่ทำให้เกิดผลเสียหายแก่บริษัทและคู่ค้าของบริษัท และมีหน้าที่ในการใช้ข้อมูลภายในของบริษัทเพื่อประโยชน์การดำเนินธุรกิจของบริษัทเท่านั้น ทั้งนี้ห้ามมิให้นำความลับ และ/หรือ ข้อมูลภายในของบริษัทไปใช้ประโยชน์ให้แก่บริษัทอื่นที่ตนเองเป็น ผู้ถือหุ้น กรรมการ ผู้บริหาร พนักงาน และลูกจ้าง

นอกเหนือจากนั้น กรรมการทุกท่านของบริษัทยังมีภาระหน้าที่ตามพระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ มาตรา 89/11 มาตรา 89/12 และมาตรา 89/13 ที่ระบุห้ามมิให้กรรมการหรือบุคคลที่เกี่ยวข้องนำข้อมูลของบริษัทไปใช้เพื่อผลประโยชน์ทางการเงินอื่นๆ นอกเหนือจากที่พึงได้ตามปกติ หรือ การใช้ข้อมูลดังกล่าวทำให้บริษัทได้รับความเสียหาย

ดังนั้น กรรมการบริษัทจึงมีหน้าที่ที่จะต้องรักษาข้อมูลภายในของบริษัทที่ลวงรู้มา และไม่เผยแพร่ต่อบุคคล ภายนอก และ/หรือการบินไทย

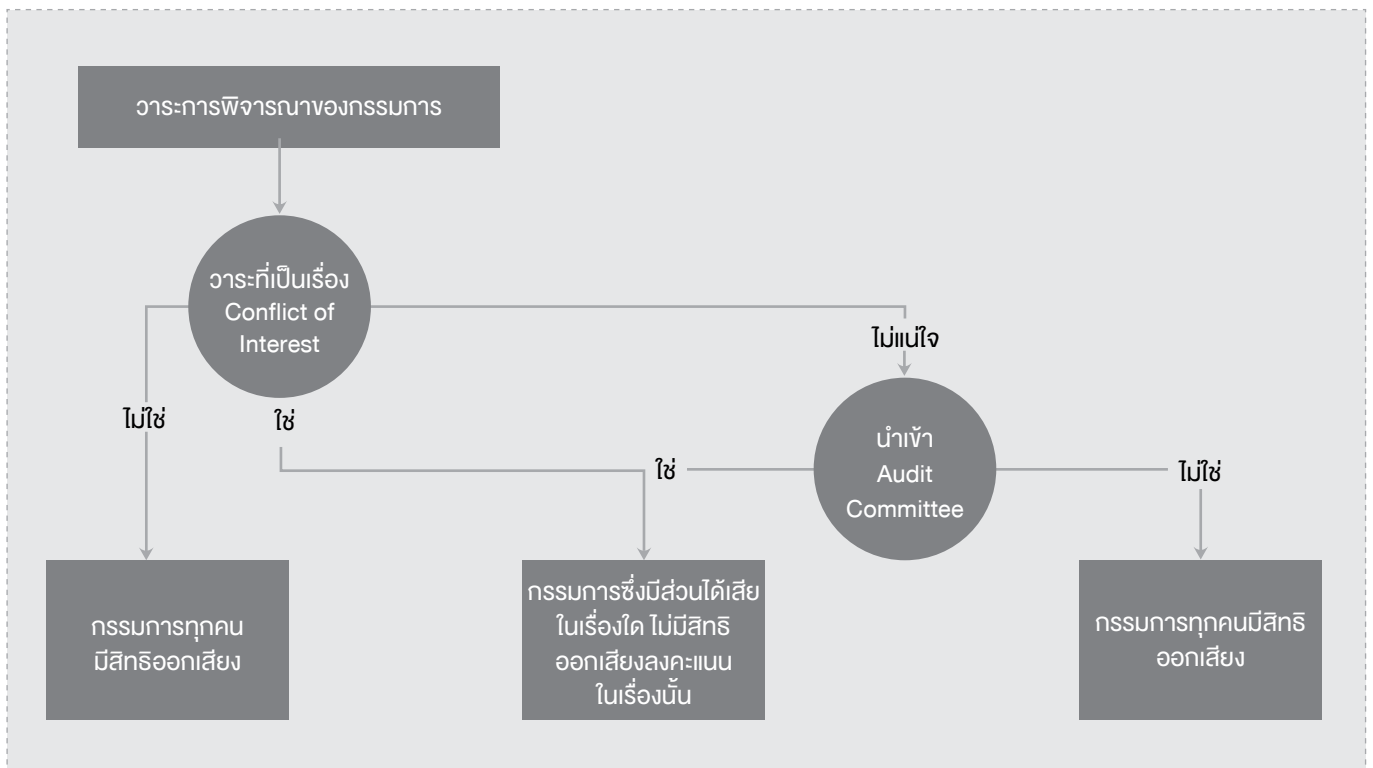
หากกรรมการตัวแทนของการบินไทยเปิดเผยข้อมูลภายในของนกแอร์ต่อการบินไทย จะถือว่ามีผิดต่อนโยบายดังกล่าวของบริษัท และถือว่ามีผิดต่อพระราชบัญญัติบริษัทมหาชนจำกัด ดังนั้นผู้ถือหุ้นซึ่งรวมกันไม่น้อยกว่าร้อยละ 5 สามารถที่จะใช้สิทธิในการเรียกค่าเสียหายจากกรรมการท่านดังกล่าว และระงับการทำรายการที่เกิดความเสียหาย รวมถึงถอดถอนกรรมการที่ก่อให้เกิดความเสียหายได้ ทำให้กรรมการบริษัทจำเป็นต้องรักษาและไม่เผยแพร่ข้อมูลภายในของบริษัท

นโยบายเกี่ยวกับการป้องกันความขัดแย้งทางผลประโยชน์

บริษัทมีนโยบายเกี่ยวกับการป้องกันความขัดแย้งทางผลประโยชน์เพื่อให้บริษัทสามารถดำเนินธุรกิจได้อย่างเป็นอิสระ และให้มั่นใจได้ว่ารายการดังกล่าวทำเพื่อผลประโยชน์สูงสุดของบริษัทเท่านั้น โดยระบุให้ผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องหรือมีส่วนได้เสียกับรายการที่พิจารณาต้องแจ้งให้บริษัททราบถึงความสัมพันธ์หรือการมีส่วนได้เสียของตนในรายการดังกล่าว และต้องไม่เข้าร่วมการพิจารณาตัดสินใจ รวมถึงไม่มีอำนาจอนุมัติในธุรกรรมนั้นๆ

นอกจากนั้น กรรมการและผู้บริหารจะต้องนำเสนอวาระการประชุมใดๆ ที่คาดว่าจะเป็นวาระการประชุมที่อาจก่อให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์ระหว่างบริษัทกับผู้ถือหุ้นใหญ่รายใดๆ ให้กับคณะกรรมการตรวจสอบพิจารณา ก่อน หากคณะกรรมการตรวจสอบพิจารณาว่ารายการดังกล่าวเข้าข่ายดังต่อไปนี้ คือ 1) รายการที่เกี่ยวข้องกัน คณะกรรมการตรวจสอบจะต้องเสนอให้คณะกรรมการบริษัทดำเนินการตามประกาศของคณะกรรมการตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยเรื่องการเปิดเผยข้อมูลและการปฏิบัติการของบริษัทจดทะเบียนในรายการที่เกี่ยวข้องกัน พ.ศ. 2546 หรือ 2) หากรายการเข้าข่ายความขัดแย้งทางผลประโยชน์ คณะกรรมการตรวจสอบจะได้แจ้งให้คณะกรรมการบริษัททราบถึงประเด็นของความขัดแย้งทางผลประโยชน์ที่อาจเกิดขึ้นและแจ้งคณะกรรมการบริษัทได้ทราบถึงรายชื่อกรรมการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ เพื่อที่จะให้คณะกรรมการบริษัทและกรรมการท่านดังกล่าวปฏิบัติตามมาตรา 80 ของพระราชบัญญัติบริษัทมหาชนจำกัดอย่างเคร่งครัด

อีกทั้งหากผู้บริหารหรือกรรมการบริษัทเห็นว่ารายการใดรายการหนึ่งเป็นรายการที่เข้าข่ายรายการที่เกี่ยวข้องหรือรายการที่มีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ อย่างชัดเจนและเจตนาจะปฏิบัติตามประกาศของคณะกรรมการตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยเรื่องการเปิดเผยข้อมูลและการปฏิบัติการของบริษัทจดทะเบียนในรายการที่เกี่ยวข้องกัน พ.ศ. 2546 และ/หรือ มาตรา 80 ของพระราชบัญญัติบริษัทมหาชนจำกัด ว่าด้วยการงดออกเสียงของกรรมการที่มีส่วนได้เสียทั้งทางตรงหรือทางอ้อม ผู้บริหารหรือกรรมการอาจเสนอวาระดังกล่าวเข้าที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทโดยตรงได้โดยไม่ต้องขอความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบก่อนได้





สภาวะการตลาดและการแข่งขัน

สภาวะการตลาด

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 มีสายการบินทั้งสิ้น 5 สายการบินหลักที่ให้บริการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศภายในประเทศไทย (Domestic Flight) โดยอาจแบ่งสายการบินได้เป็น 2 ประเภท คือ สายการบินที่ให้บริการเต็มรูปแบบ และสายการบินราคาประหยัด แต่สายการบินทั้ง 2 ประเภท มีแนวทางกลยุทธ์การค้าเน้นธุรกิจ รวมทั้งกลุ่มลูกค้าเป้าหมายที่แตกต่างกัน เนื่องจากเส้นทางการบินที่จำกัดและการให้บริการที่สามารถทดแทนกันได้ ทำให้อาจมีการแข่งขันกันระหว่างกลุ่มสายการบินทั้งสองกลุ่ม ถึงแม้ว่าการแข่งขันจะไม่สูงเท่ากับการแข่งขันกันภายในกลุ่มผู้ประกอบการธุรกิจสายการบินประเภทเดียวกันเอง

สายการบินที่ให้บริการเต็มรูปแบบมีผู้ประกอบการหลักอยู่ 2 สายการบิน ได้แก่ การบินไทย (รวมไทยสมายล์) และบางกอกแอร์เวย์ โดยเน้นการให้บริการแบบครบวงจร สำหรับสายการบินราคาประหยัดประกอบด้วย ผู้ให้บริการหลัก 3 สายการบิน ได้แก่ นกแอร์ ไทยแอร์เอเชีย ไทยไลอ้อนแอร์ โดยแต่ละสายการบินมีตำแหน่งทางการตลาดและส่วนแบ่งตลาดที่แตกต่างกัน นอกจากนี้ 5 สายการบินที่กล่าวข้างต้นยังมีอีก 2 สายการบิน คือ กานต์แอร์ ซึ่งเป็นสายการบินให้บริการเต็มรูปแบบขนาดเล็กที่มีฐานปฏิบัติการหลักอยู่ที่เชียงใหม่ และให้บริการในโซนภาคเหนือเป็นหลัก และยังมีสายการบินต้นทุนต่ำของต่างชาติ ซึ่งให้บริการขนส่งทางอากาศภายในประเทศไทยในสนามบินหลักๆ และระหว่างประเทศไปเวียดนาม คือ ไทยเวียดเจ็ทแอร์ไลน์ ที่มีฐานปฏิบัติการอยู่ที่สนามบินสุวรรณภูมิ

ในส่วนของสายการบินที่ให้บริการแบบเต็มรูปแบบ การบินไทยถือเป็นผู้ประกอบการที่ให้บริการการบินมาอย่างยาวนานจึงเป็นที่รู้จักและได้รับการยอมรับในด้านการให้บริการที่ดี ทำให้สามารถกำหนดราคาได้สูงกว่าคู่แข่งรายอื่นๆ สอดคล้องกับลักษณะการให้บริการตามรูปแบบ Premium Airline แต่จากภาวะการแข่งขันที่สูงขึ้นและความนิยมที่เพิ่มสูงขึ้นของผู้โดยสารต่อสายการบินราคาประหยัด ทำให้การบินไทยได้มีการปรับกลยุทธ์โดยเปิดสายการบินไทยสมายล์ เพื่อให้บริการในรูปแบบ Light Premium ซึ่งเป็นการให้บริการในรูปแบบสายการบินเต็มรูปแบบในราคาที่ย่อมเยาและให้บริการที่ลดลง และเน้นการให้บริการกับผู้โดยสารระหว่างประเทศที่ต้องการเดินทางเชื่อมต่อภายในประเทศเป็นหลัก

สำหรับสายการบินบางกอกแอร์เวย์ซึ่งจัดเป็นสายการบินที่ให้บริการเต็มรูปแบบ แต่มีตำแหน่งทางการตลาดแตกต่างจากการบินไทย โดยวางตำแหน่งการตลาดเป็นสายการบินบูติก (Boutique Airline) ซึ่งให้บริการเฉพาะบางเส้นทางการบินที่มีเอกลักษณ์เฉพาะ อีกทั้งมีกลยุทธ์ในการแข่งขันด้วยการเป็นเจ้าของท่าอากาศยาน ทำให้สามารถรักษาความได้เปรียบในเส้นทางการบินบางเส้นทางได้

ในส่วนของสายการบินราคาประหยัด สายการบินไทยแอร์เอเชียเป็นผู้ประกอบการรายแรกที่ดำเนินธุรกิจสายการบินราคาประหยัดในประเทศ ที่เน้นกลยุทธ์ในการขายตั๋วโดยสารด้วยราคาต่ำที่สุด โดยราคาตั๋วโดยสารไม่รวมการให้บริการเสริมอื่นที่เกี่ยวข้องกับการบิน เช่น น้ำหนักกระเป๋าสัมภาระลงทะเลเป็น การขอรอบบูที่นั่งบนเครื่องบิน อาหารและเครื่องดื่ม ทั้งนี้หากผู้โดยสารต้องการซื้อบริการเสริมจะต้องเสียค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมจากราคาตั๋วโดยสาร

ส่วนสายการบินไทยไลอ้อนแอร์นั้นเป็นผู้ประกอบการรายใหม่ซึ่งได้เริ่มเข้ามาในตลาดสายการบินราคาประหยัดตั้งแต่ช่วงปลายปี 2556 โดยมีกลยุทธ์ในการเสนอราคาต่ำโดยสารที่รวมบริการต่างๆ ไว้ อาทิ น้ำหนักกระเป๋าสัมภาระ อาหารว่าง และบริการบริการรอบบูที่นั่งบนเครื่องบิน

สำหรับสายการบินนกแอร์นั้น ในปี 2560 มีการปรับแบรนด์ครั้งใหญ่ เพื่อเร่งพลิกฟื้นธุรกิจ จาก “สายการบินต้นทุนต่ำ” (Low-cost Airline) ไปสู่การเป็น “Lifestyle Airlines” ที่ไม่เน้นแข่งขันด้านราคา แต่มุ่งนำเสนอบัตรโดยสารและการให้บริการในรูปแบบ “Segmentation by Lifestyle” ภายใต้คอนเซ็ปต์ “นกเลือกได้” ที่เพิ่มทางเลือกในการซื้อบัตรโดยสารและบริการ และเตรียมความพร้อมภายในองค์กร ก่อนที่ในปี 2562 จะเป็นปีแห่งการขยายทั้งเครื่องบินใหม่และเส้นทางบิน



และสำหรับสายการบินเวียดเจ็ทแอร์ไลน์ของเวียดนาม ซึ่งให้บริการขนส่งทางอากาศภายในประเทศไทย 3 สนามบิน ได้แก่ สุวรรณภูมิ - เชียงใหม่ สุวรรณภูมิ - ภูเก็ต และภูเก็ต - เชียงราย นอกจากนี้ยังให้บริการขนส่งทางอากาศระหว่างสุวรรณภูมิและสนามบินในประเทศเวียดนามด้วย เน้นกลยุทธ์ออกโปรโมชั่นตั๋วราคาศูนย์บาท โดยที่ไม่รวมบริการเสริมอื่นๆ โดยได้รับความสนใจจากกลุ่มลูกค้าคนไทย และกลุ่มที่ปัจจัยทางด้านราคามีผลต่อการตัดสินใจ

หากพิจารณาในด้านการเติบโตของจำนวนผู้โดยสารในปี 2560 สายการบินบีนกเกอร์มีจำนวนผู้โดยสารอยู่ที่ 8.78 ล้านคน ซึ่งเพิ่มขึ้นจากปีก่อนหน้าที่มีจำนวนผู้โดยสาร 8.56 ล้านคน หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 2.57

การแข่งขัน

- **การแข่งขันระหว่างสายการบินที่ให้บริการเต็มรูปแบบและสายการบินราคาประหยัดในเส้นทางการบินในประเทศ**

ผู้ดำเนินธุรกิจสายการบินในประเทศไทยประกอบด้วย 2 ประเภทหลัก ได้แก่ สายการบินที่ให้บริการเต็มรูปแบบ และสายการบินราคาประหยัด แต่มีสถานะการแข่งขันที่ไม่มีกลุ่มใดกลุ่มหนึ่งเป็นผู้ขับเคลื่อนตลาดอย่างเบ็ดเสร็จ เนื่องจากการขยายฝูงบินและเส้นทางการบินของสายการบินราคาประหยัดซึ่งสามารถทำได้ง่ายกว่า โดยผ่านการใช้เครื่องบินที่มีขนาดเล็กกว่าและเหมาะสมกับเส้นทางที่มีระยะทางสั้นมากกว่า ทำให้ในช่วงระยะเวลา 5 ปีที่ผ่านมา (2556 - 2560) สายการบินที่ให้บริการเต็มรูปแบบค่อยๆ สูญเสียส่วนแบ่งตลาดให้กับสายการบินราคาประหยัด เนื่องจากไม่สามารถแข่งขันด้านราคาได้ ซึ่งจะเห็นได้ว่าธุรกิจสายการบินราคาประหยัดนั้นมีแนวโน้มที่จะมีผู้โดยสารมาใช้บริการที่เพิ่มมากขึ้นในอนาคต

- **การแข่งขันภายในกลุ่มสายการบินราคาประหยัดสำหรับเส้นทางการบินภายในประเทศ**

สายการบินราคาประหยัดซึ่งเป็นสายการบินที่เน้นการให้บริการระหว่างศูนย์การบิน (Point to point) ที่ให้บริการการบินภายในประเทศมีผู้ให้บริการหลักประกอบด้วย สายการบินบีนกเกอร์ สายการบินไทยแอร์เอเชีย และสายการบินไทยไลอ้อนแอร์ โดยสายการบินราคาประหยัดกำลังได้รับความนิยมอย่างต่อเนื่อง เนื่องจากเส้นทางการบินในประเทศมีระยะเวลาการเดินทางค่อนข้างสั้น ส่งผลทำให้ปัจจัยราคาเข้ามามีอิทธิพลต่อการตัดสินใจมากขึ้น ทำให้การแข่งขันกันระหว่างผู้ประกอบการธุรกิจสายการบินราคาประหยัดสูงกว่ากลุ่มสายการบินเต็มรูปแบบ การเข้ามาของผู้ให้บริการรายใหม่ ซึ่งได้แก่ ไทยไลอ้อนแอร์ และสายการบินไทยเวียดเจ็ทแอร์ ส่งผลให้ส่วนแบ่งตลาดของผู้ประกอบการรายเดิมในตลาดลดลงจากปีก่อน



ปัจจัยความเสี่ยง

ความเสี่ยงต่อการดำเนินธุรกิจของบริษัท

ธุรกิจสายการบินเป็นธุรกิจที่ต้องอาศัยปัจจัยหลายอย่างในการดำเนินการประกอบธุรกิจ ดังนั้นจึงมีความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นและส่งผลกระทบต่อการดำเนินงานของบริษัทได้ บริษัทได้ให้ความสำคัญในการมีมาตรการเพื่อรองรับความเสี่ยงด้านต่างๆ ที่อาจเกิดขึ้น

ความเสี่ยงจากการจัดหาปริมาณน้ำมันเชื้อเพลิงที่เพียงพอและความผันผวนของราคาน้ำมันเชื้อเพลิง

น้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับเครื่องบินจัดเป็นวัตถุดิบหลักที่สำคัญในการประกอบธุรกิจของบริษัท โดยในปี 2560 บริษัทมีต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิงคิดเป็นร้อยละ 25 ของต้นทุนจากการดำเนินงาน ซึ่งจัดเป็นต้นทุนที่มีสัดส่วนสูงที่สุดของบริษัท หากบริษัทไม่สามารถจัดหาปริมาณน้ำมันเชื้อเพลิงที่เพียงพอต่อการปฏิบัติการบินของบริษัท อาจส่งผลให้ธุรกิจต้องหยุดดำเนินการ อีกทั้งปริมาณและราคาน้ำมันเชื้อเพลิงขึ้นอยู่กับปัจจัยทางเศรษฐกิจและการเมืองของโลก ซึ่งเป็นปัจจัยที่ไม่สามารถควบคุมหรือประมาณการได้อย่างแม่นยำ นอกจากนี้ กรมการบินพลเรือนยังไม่อนุญาตให้บริษัทเรียกเก็บค่าธรรมเนียมน้ำมันเชื้อเพลิงหรือค่าธรรมเนียมอื่นๆ แยกจากค่าโดยสารสำหรับเที่ยวบินโดยสารภายในประเทศแบบประจำ รวมถึงมีการจำกัดราคาจำหน่ายตั๋วโดยสารชั้นสูง แต่ในการดำเนินธุรกิจสายการบินโดยทั่วไป บริษัทจะจำหน่ายตั๋วโดยสารล่วงหน้าก่อนการบิน ดังนั้น หากราคาน้ำมันปรับตัวสูงขึ้น บริษัทอาจไม่สามารถปรับราคาตั๋วโดยสารเพิ่มขึ้นได้อย่างเพียงพอและอาจส่งผลให้บริษัทมีอัตรากำไรลดต่ำลงอย่างมีนัยสำคัญ หรืออาจทำให้บริษัทประสบภาวะขาดทุนได้

อย่างไรก็ดี บริษัทได้ตระหนักถึงความสำคัญของการจัดหาและบริหารต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิง และเพื่อเป็นการลดและกระจายความเสี่ยงดังกล่าว ปัจจุบันบริษัทจึงจัดหาปริมาณน้ำมันเชื้อเพลิงจากผู้ค้าน้ำมันรายใหญ่ของประเทศมากกว่า 1 ราย ได้แก่ บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) และบริษัท เซลล์แห่งประเทศไทย จำกัด

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

สำหรับการเข้าทำสัญญาป้องกันความเสี่ยงของราคาน้ำมันเชื้อเพลิง บริษัทเข้าทำสัญญาอนุพันธ์กับผู้ค้าน้ำมันโดยตรง โดยมีระยะเวลาการเข้าทำสัญญาป้องกันความเสี่ยง (Tenor) ที่สอดคล้องกับระยะเวลาที่เปิดจำหน่ายตั๋วโดยสาร โดยบริษัทมีวัตถุประสงค์หลักในการป้องกันความเสี่ยงจากความผันผวนของราคาน้ำมันและเพื่อบริหารต้นทุนน้ำมัน มิได้มุ่งเน้นการทำกำไรจากความผันผวนของราคาน้ำมัน

ความเสี่ยงจากการพึ่งพาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศและอินเทอร์เน็ตในการดำเนินธุรกิจของบริษัท

บริษัทจำเป็นต้องพึ่งพาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศและอินเทอร์เน็ตในการดำเนินธุรกิจของบริษัท โดยเฉพาะระบบเว็บไซต์ (Website) และระบบสำรองที่นั่ง (Reservation System) ซึ่งบริษัทใช้บริการระบบดังกล่าวจากบุคคล ภายนอก โดยหากระบบเว็บไซต์และระบบสำรองที่นั่งของบริษัทมีปัญหาขัดข้อง หรือระบบดังกล่าวของผู้ให้บริการเกิดความขัดข้อง ก็จะมีผลกระทบต่อการบินของบริษัทอย่างรุนแรง และมีนัยสำคัญ

บริษัทยังต้องแบกรับความเสี่ยงจากการละเมิดความปลอดภัยของเว็บไซต์ โดยเฉพาะการลักลอบนำข้อมูลความลับของลูกค้าที่สำรองที่นั่งไปใช้ทางผิดกฎหมาย ซึ่งอาจส่งผลต่อชื่อเสียงของบริษัททำให้ลูกค้าขาดความเชื่อมั่นต่อบริษัท และไม่ใช้บริการของบริษัท

อย่างไรก็ดี บริษัทได้ให้ความสำคัญต่อระบบเทคโนโลยีสารสนเทศและอินเทอร์เน็ตอย่างสูงโดยเฉพาะบริษัทมีมาตรการป้องกันปัญหาขัดข้องของระบบเว็บไซต์และระบบสำรองที่นั่งโดยมีการจัดทำสำรองข้อมูลทุกวันและยังมีการตั้งศูนย์ข้อมูลสำรองฉุกเฉิน (Disaster Recovery Site) โดยหากมีปัญหาเกิดขึ้นกับศูนย์ข้อมูลหลัก ข้อมูลที่มีการสำรองไว้ที่ศูนย์ข้อมูลสำรองฉุกเฉินจะสามารถนำมาใช้งานได้อย่าง

ทันที่ที่ นอกจากนั้น บริษัทยังหาการจัดการจัดหาเครือข่ายเน็ตเวิร์คสำรองในกรณีที่เกิดการติดต่อบนเครือข่ายเน็ตเวิร์คหลักมีปัญหาเพื่อให้การติดต่อระหว่างบริษัทกับระบบภายนอกเป็นไปอย่างราบรื่นและไม่กระทบต่อธุรกิจ อีกทั้งบริษัทยังมีมาตรการป้องกันการละเมิดข้อมูลความลับของลูกค้าที่สำรองที่นำไปใช้ทางผิดกฎหมาย โดยมีการออกแบบระบบเพื่อป้องกันการถูกบุกรุกจากผู้ไม่หวังดี รวมทั้งมีการเข้ารหัสข้อมูลตามมาตรฐาน การทดสอบการบุกรุกเพื่อปิดข้อบกพร่องเป็นประจำทุกปี และเก็บรายละเอียดการเข้าใช้ระบบตามพระราชบัญญัติคอมพิวเตอร์ทุกประการ

ความเสี่ยงจากการที่บริษัทไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรฐานภายใต้ระเบียบต่างๆ ได้ในอนาคต หรืออาจดำรงใบอนุญาตตามกฎระเบียบที่มีได้

การดำเนินธุรกิจของบริษัทจำเป็นต้องได้รับการอนุญาตจากทางราชการ นอกจากนั้นจะต้องอยู่ใต้การบังคับของกฎระเบียบอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องด้วย ซึ่งเงื่อนไขดังกล่าวไม่ได้อยู่ภายใต้อำนาจการควบคุมของบริษัท ดังนั้น หากมีการเปลี่ยนแปลงการตีความของกฎระเบียบหรือการออกกฎหมายหรือกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องใหม่ อาจส่งผลกระทบต่อเนื่องในการดำเนินธุรกิจของบริษัท สำหรับเอกสารและปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการได้รับอนุญาตให้ทำการบินประกอบด้วย

ใบอนุญาตให้ประกอบกิจการค้าขายในการเดินอากาศ

บริษัทได้รับใบอนุญาตให้ประกอบกิจการค้าขายในการเดินอากาศ (“Air Operating License” หรือ “AOL”) ทั้งเส้นทางภายในประเทศและเส้นทางระหว่างประเทศจากกระทรวงคมนาคม ซึ่งใบอนุญาตฉบับปัจจุบันจะหมดอายุลงในวันที่ 17 มิถุนายน 2562 ในกรณีใบอนุญาตดังกล่าวหมดอายุลงและบริษัทไม่ได้รับอนุญาตให้ต่ออายุ ก็จะไม่สามารถประกอบธุรกิจสายการบินต่อไปได้ อย่างไรก็ตาม ตั้งแต่เริ่มก่อตั้งกิจการในเมื่อ พ.ศ. 2547 บริษัทได้รับการต่ออายุใบอนุญาตฯ อย่างต่อเนื่อง อีกทั้งมีเคยทำผิดต่อกฎระเบียบและข้อบังคับต่างๆ ของทางราชการ ทำให้คาดว่าบริษัทจะสามารถต่ออายุใบอนุญาตฯ ต่อไปได้อย่างต่อเนื่อง

ใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศ

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

สิทธิการบิน

ในการทำการบินแต่ละเส้นทางทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ บริษัทต้องได้รับการจัดสรรสิทธิการบินเส้นทางนั้นๆ จากกระทรวงคมนาคม ซึ่งสิทธิการบินดังกล่าวเป็นสิทธิ์ที่ได้รับตลอดไป เว้นแต่หากบริษัทไม่สามารถเปิดทำการบินเส้นทางใดได้อย่างต่อเนื่องเกินกว่า 1 ตารางการบิน (ประมาณ 6 เดือน) ทางราชการจะสงวนสิทธิ์ในการเพิกถอนสิทธิการบินในเส้นทางนั้นได้

บริษัทมีความเสี่ยงที่อาจโดนเพิกถอนใบอนุญาตให้ทำการบินได้หากไม่ปฏิบัติตามข้อกำหนดของประเทศนั้นๆ อย่างไรก็ตาม บริษัทมีนโยบายที่จะปฏิบัติตามข้อกำหนดหรือกฎหมายของแต่ละประเทศอย่างเคร่งครัดเพื่อลดความเสี่ยงจากการโดนเพิกถอนใบอนุญาตต่างๆ

ความเสี่ยงจากค่าใช้จ่ายในการซ่อมบำรุงที่เพิ่มขึ้นตามอายุของเครื่องบิน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 บริษัทมีเครื่องบินอายุเฉลี่ย 7 ปี โดยฝูงบินที่มีอายุมากขึ้นจะมีค่าใช้จ่ายในการซ่อมบำรุงเพิ่มสูงขึ้นตามอายุการใช้งาน ค่าใช้จ่ายดังกล่าวจัดเป็นต้นทุนหลักอย่างหนึ่งของการดำเนินธุรกิจของบริษัท ทั้งนี้หากค่าใช้จ่ายการซ่อมบำรุงปรับตัวเพิ่มสูงขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ อาจส่งผลกระทบต่อผลการดำเนินงานของบริษัท นอกจากนั้นแล้วการซ่อมบำรุงบางประเภท เช่น C-Check และ Engine Overhaul บริษัทได้ว่าจ้างบริษัทภายนอกดำเนินการ ดังนั้น บริษัทอาจเผชิญความเสี่ยงจากการล่าช้าในการซ่อมบำรุงซึ่งบริษัทไม่อาจหลีกเลี่ยงได้ และอาจส่งผลกระทบต่อการดำเนินธุรกิจของบริษัทอย่างมีนัยสำคัญ เนื่องจากอาจจะไม่สามารถปฏิบัติตามแผนที่กำหนดไว้ได้

อย่างไรก็ตาม การซ่อมบำรุงเครื่องบิน บริษัทได้ว่าจ้างผู้ให้บริการภายนอกที่มีความชำนาญ มีประสบการณ์สูง และเป็นที่ยอมรับในอุตสาหกรรมการบินระดับโลก ได้รับการรับรองมาตรฐานจากองค์การความปลอดภัยด้านการบินแห่งสหภาพยุโรป (European Aviation Safety Agency : EASA) หรือองค์การบริหารการบินแห่งสหรัฐอเมริกา (Federal Aviation Administration : FAA) และสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (Civil Aviation Authority of Thailand : CAAT) เพื่อมาดูแลวางแผนและทำการซ่อมบำรุงเครื่องบินให้แก่บริษัท ซึ่งบริษัทประเมินแล้วว่า จะมีความคุ้มค่าในทุกๆ ด้าน เพราะบริษัทต้องลงทุนในอะไหล่และอุปกรณ์เครื่องบินที่มีราคาสูงรวมถึงโรงซ่อมเครื่องบินซึ่งใช้เงินลงทุนเป็นจำนวนมาก ซึ่งทำให้บริษัทคาดว่าจะสามารถประหยัดค่าใช้จ่ายในการซ่อมบำรุงเครื่องบินได้อย่างมีนัยสำคัญ อย่างไรก็ตาม บริษัทมีบุคลากรที่ทำหน้าที่ติดตามดูแลให้เครื่องบินของบริษัทเข้าซ่อมบำรุงตามแผนอย่างเคร่งครัดและปริมาณที่เพียงพอต่อจำนวนเครื่องบินและเที่ยวบินในปัจจุบัน

ความเสี่ยงจากผลกระทบของการประสบอุบัติเหตุหรืออุบัติการณ์ซึ่งเกี่ยวกับเครื่องบิน

บริษัทมีความเสี่ยงจากการที่เครื่องบินของบริษัทประสบอุบัติเหตุ ประสบเหตุฉุกเฉิน การก่อการร้าย หรือภัยพิบัติ ซึ่งเป็นเหตุการณ์ที่บริษัทไม่สามารถควบคุมได้ และหากเกิดเหตุการณ์ดังกล่าวบริษัทจะได้รับผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญ กล่าวคือ

- เครื่องบินลำดังกล่าวของบริษัทจะไม่สามารถให้บริการผู้โดยสาร หรือ ลูกค้าของบริษัทได้ตามตารางการบินซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อให้บริษัทมีรายได้ในอนาคตที่ลดลงอย่างมีนัยสำคัญ
- ค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมหรือจัดหาเครื่องบินลำใหม่เพื่อทดแทน ที่อาจส่งผลให้บริษัทจำเป็นต้องแบกรับต้นทุนที่เพิ่มขึ้นในส่วนดังกล่าว
- ทำให้บริษัทมีภาพลักษณ์ในด้านลบต่อสาธารณชน ผู้โดยสารอาจขาดความเชื่อมั่นในระบบความปลอดภัยในการดำเนินงานของบริษัท และตัดสินใจไม่เลือกใช้บริการสายการบินของบริษัท ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อผลการดำเนินงานในอนาคตของบริษัทอย่างมีนัยสำคัญ
- บริษัทอาจไม่สามารถเรียกชดเชยค่าเสียหายจากผู้รับประกันภัยได้ครบทั้งจำนวน หากมูลค่าที่บริษัททำประกันไว้ต่ำกว่าค่าเสียหายที่เกิดขึ้น อีกทั้งบริษัทอาจมีภาระเบี้ยประกันภัยที่สูงขึ้นในอนาคต

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

ความเสี่ยงจากการพึ่งพาลาดท้องถิ่นในประเทศไทย

ธุรกิจสายการบินจัดเป็นธุรกิจที่พึ่งพาการเดินทางของนักท่องเที่ยว การท่องเที่ยวไทยมีความสำคัญต่อเศรษฐกิจไทยเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ และส่งผลให้ธุรกิจที่เกี่ยวข้องเติบโตอย่างชัดเจนในช่วงที่ผ่านมา โดยเฉพาะธุรกิจสายการบินจัดเป็นธุรกิจที่พึ่งพาการเดินทางของนักท่องเที่ยวเป็นหลัก โดยทั่วไปประเทศไทยมีฤดูกาลท่องเที่ยวที่ในช่วงไตรมาส 1 และ ไตรมาส 4 ของทุกปี ด้วยจำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติที่เติบโตกว่า 10% ต่อปีในช่วง 4 ปีที่ผ่านมา โดยมีจำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติประมาณ 37.3 ล้านคน โดยกลยุทธ์ในการเติบโตที่ยั่งยืนของทางท่องเที่ยวไทยนั้นจะต้องไม่พึ่งพาลาดเดิมนักเกินไป โดยเฉพาะนักท่องเที่ยวจีน ที่มีแนวโน้มลดลงหลังจากที่ภาครัฐเริ่มประกาศนโยบายปราบปรามทัวร์ศูนย์เหรียญอย่างจริงจัง ดังนั้นการพึ่งพาเที่ยวไทยจึงควรมองหาตลาดอื่นๆ เข้ามาเพิ่มเติมเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวในด้านที่ไทย

มีจุดแข็งอยู่แล้ว โดยอินเดียและอินโดนีเซียเป็นตลาดที่มีศักยภาพในตลาดการท่องเที่ยวเพื่อพักผ่อนด้วยรายได้และจำนวนชนชั้นรายได้ระดับปานกลางที่เพิ่มขึ้น

อย่างไรก็ดี บริษัทได้ตระหนักถึงความเสียดังกล่าว แต่ในปี 2560 บริษัทไม่ได้รับผลกระทบจากปัญหาการปราบปรามทัวร์ศูนย์เหรียญมากนักในส่วนของตารางการบินปกติ เพราะกลุ่มลูกค้าหลักของนกแอร์เป็นกลุ่มผู้โดยสารที่เดินทางเพื่อติดต่อธุรกิจและเยี่ยมญาติมากกว่านักท่องเที่ยว ซึ่งลูกค้าที่ธุรกิจและเยี่ยมญาตินั้นมีการเดินทางเป็นประจำ และความต้องการการเดินทางไม่ได้ขึ้นอยู่กับฤดูกาลท่องเที่ยว ซึ่งความต้องการเดินทางไม่ได้ลดลงเมื่อเทียบกับปีก่อนมากนัก อย่างไรก็ตาม บริษัทมิให้บริการเช่าเหมาลำเส้นทางจากประเทศไทยสู่เมืองต่างๆ ในสาธารณรัฐประชาชนจีน ซึ่งได้รับผลกระทบจากการปราบปรามทัวร์ศูนย์เหรียญเพราะนักท่องเที่ยวจีนเป็นกลุ่มลูกค้าหลักภาพรวมในปี กลุ่มลูกค้าที่เป็นนักท่องเที่ยวมีจำนวนสัดส่วนที่เพิ่มขึ้นกว่าปีก่อน แต่เป็นกลุ่มนักท่องเที่ยวที่ไม่ชอบความยุ่งยากในการจองตั๋ว และต้องการความสะดวกสบายเป็นปัจจัยหลัก

อย่างไรก็ตาม บริษัทยังมีมาตรการลดความเสี่ยงจากการพึ่งพิงตลาดในประเทศต่อเนื่องจากปีที่แล้ว โดยยังคงรักษาเที่ยวบินระหว่างประเทศ คือ จากดอนเมืองไปยังกัวงเจียง ประเทศเวียดนาม และดอนเมืองไปยังโฮจิมินห์ ซิตี้ ประเทศเวียดนาม โดยในปีหน้ายังมีแผนจะขยายเส้นทางบินระหว่างประเทศในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (AEC) เพิ่มขึ้น ส่วนเส้นทางระหว่างประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน (China) จะต้องคอยติดตามสถานการณ์อย่างใกล้ชิด เพื่อศึกษาแนวโน้มที่จะเพิ่มเส้นทางที่สามารถทำได้โดยทันที

ความเสี่ยงจากภัยพิบัติทางธรรมชาติ

ภัยพิบัติทางธรรมชาติจัดเป็นอุปสรรคที่สำคัญต่อการประกอบธุรกิจสายการบิน อีกทั้งจัดเป็นสถานการณ์ที่บริษัทไม่อาจคาดการณ์ได้ล่วงหน้า แต่ทั้งนี้บริษัทมีมาตรการป้องกันความเสี่ยงดังกล่าวโดยมีการเตรียมความพร้อมในทุกด้านไม่ว่าจะเป็นบุคลากร และระบบสนับสนุนต่างๆ ที่จะสามารถรองรับสถานการณ์ที่อาจเกิดขึ้นได้ไว้อย่างเพียงพอและเหมาะสม อีกทั้งบริษัทยังมีการจัดตั้งหน่วยงานเพื่อรองรับเหตุการณ์ฉุกเฉิน โดยเชื่อมั่นว่าจะสามารถควบคุมสถานการณ์และความเสียหายของบริษัทได้ อย่างไรก็ตาม ตั้งแต่เริ่มเปิดดำเนินการบริษัทไม่เคยประสบปัญหาการหยุดดำเนินการธุรกิจเนื่องจากภัยพิบัติทางธรรมชาติ

ความเสี่ยงจากการพึ่งพาริษัทภายนอกในการปฏิบัติงาน ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของการดำเนินงานของบริษัท

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

อย่างไรก็ตาม การว่าจ้างบริษัทภายนอกในการดำเนินงานดังกล่าวให้กับบริษัท จะทำให้บริษัทมีค่าใช้จ่ายที่ต่ำกว่าการลงทุนซื้ออุปกรณ์และว่าจ้างบุคลากรเพื่อดำเนินการเอง อีกทั้งหากผู้ประกอบการที่บริษัทว่าจ้าง ปฏิบัติงานบกพร่อง หรือล่าช้า บริษัทก็สามารถปรับค่าเสียหายกับผู้ประกอบการรายดังกล่าวได้ และบริษัทอาจพิจารณายกเลิกสัญญาหรือไม่ต่อสัญญากับผู้ประกอบการรายดังกล่าว หากบริษัทสามารถหาผู้ประกอบการรายอื่นที่มีความเหมาะสมมากกว่าโดยสามารถดำเนินงานให้บริษัทได้เช่นเดียวกัน

ความเสี่ยงจากการแข่งขันที่รุนแรง

ในการประกอบธุรกิจสายการบินภายในประเทศ บริษัทจำเป็นต้องแข่งขันกับสายการบินอื่นที่ให้บริการเส้นทางการบินภายในประเทศ เช่นเดียวกับบริษัท ทั้งสายการบินที่ให้บริการเต็มรูปแบบอย่าง ได้แก่ การบินไทย ไทยสมายล์ และบางกอกแอร์เวย์ส และสายการบินราคาประหยัดอื่นๆ อย่าง ไทยแอร์เอเชีย ไทยไลอ้อนแอร์ เนื่องด้วยการแข่งขันที่รุนแรงทำให้สายการบินที่ให้บริการเต็มรูปแบบมุ่งเน้นการให้บริการตามรูปแบบเดิมที่เรียกว่า การบริการคุณภาพสูง (Full Service Airline) เพื่อแข่งขันกับสายการบินราคาประหยัด อีกทั้งสายการบินราคาประหยัดก็มุ่งเน้นการใช้กลยุทธ์ด้านราคา (Cost Leadership) ในการแข่งขันกับสายการบินที่ให้บริการเต็มรูปแบบเช่นกัน การแข่งขันจัดโปรโมชันด้านราคา อาทิ แพคเกจตั๋วเครื่องบินร่วมกับโรงแรมหรือรถยนต์ให้เช่า เพื่อช่วงชิงส่วนแบ่งทางการตลาดของเส้นทางการบินภายในประเทศที่เพิ่มขึ้น รวมถึงการขยายเส้นทางบินระหว่างประเทศที่เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว ซึ่งปัจจัยทางการตลาดเหล่านี้ ล้วนแต่สนับสนุนให้จำนวนผู้โดยสารที่เดินทางโดยเครื่องบินภายในประเทศขยายตัว ทั้งผู้โดยสารกลุ่มที่เดินทางอยู่เดิมและกลุ่มที่ต้องการเปิดประสบการณ์ทางการบิน

รวมถึงสถานการณ์การท่องเที่ยวของไทย ปี 2560 ที่ปรับตัวดีขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะการเติบโตที่เพิ่มขึ้นของตลาดนักท่องเที่ยวต่างชาติ ก็เป็นอีกหนึ่งปัจจัยที่สนับสนุนให้จำนวนผู้โดยสารเส้นทางในประเทศมีการขยายตัวมากยิ่งขึ้นไปอีก เนื่องจากมีนักท่องเที่ยวต่างชาติส่วนหนึ่ง เลือกที่จะเดินทางมายังกรุงเทพมหานครเพื่อทำการต่อเที่ยวบินภายในประเทศไปยังจุดหมายปลายทางในส่วนภูมิภาค

นอกจากการแข่งขันกับสายการบินเต็มรูปแบบแล้ว บริษัทยังจำเป็นต้องแข่งขันกับสายการบินราคาประหยัดสายการบินอื่น ซึ่งบางสายการบินมีขนาดทางธุรกิจที่ใหญ่กว่าและมีแหล่งเงินทุนที่มากกว่าบริษัท ทำให้บริษัทอาจเสียเปรียบในเชิงของต้นทุนของการให้บริการ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในปี 2560 บริษัทมีค่าใช้จ่ายในการซ่อมบำรุงเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญยิ่งทำให้ต้นทุนต่อหน่วยของบริษัทสูงกว่าสายการบินราคาประหยัดสายการบินอื่น ประกอบกับการแข่งขันด้านราคาอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ ส่งผลให้บริษัทมีอัตรากำไรลดลงอย่างมีนัยสำคัญ อย่างไรก็ตาม ภายหลังจากการเน้นบริหารจัดการต้นทุนอย่างมีประสิทธิภาพ ส่งผลให้บริษัทพลิกกลับมาทำกำไรได้ในไตรมาสสุดท้ายของปี สำหรับบริการขนส่งรูปแบบอื่นในประเทศไทย เช่น รถทัวร์ รถไฟ และรถไฟความเร็วสูงที่อาจเกิดขึ้นในอนาคต ทำให้เห็นว่าการแข่งขันมีแนวโน้มสูงขึ้น โดยเฉพาะในอุตสาหกรรมขนส่งในประเทศไทย

อย่างไรก็ตาม ปัจจุบันยังไม่มีเทคโนโลยีการเดินทางใดๆ ที่สะดวกและรวดเร็วกว่าการเดินทางโดยเครื่องบิน ดังนั้น การเดินทางทางอากาศ จึงยังเป็นการขนส่งมวลชนที่มีการเติบโตอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะธุรกิจสายการบินราคาประหยัดที่ได้รับความนิยมเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว โดยมีอัตราการเติบโตสูงกว่าธุรกิจสายการบินที่ให้บริการเต็มรูปแบบอย่างชัดเจน และทำให้ธุรกิจสายการบินราคาประหยัดในประเทศไทยมีส่วนแบ่งการตลาดที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง อีกทั้งบริษัทมีความมั่นใจว่านกแอร์มีการให้บริการที่แตกต่างและโดดเด่นกว่าสายการบินราคาประหยัดอื่นอย่างชัดเจน ทั้งเครือข่ายการให้บริการ เส้นทางการบินที่หลากหลายของกลุ่มพันธมิตรและการให้บริการอย่างเต็มรูปแบบตั้งแต่การจองตั๋วโดยสาร การเลือกที่นั่งล่วงหน้า บริการเช็คอิน บริการนำหนังสือสัมภาระ การบริการบนเครื่องบิน จนถึงภายหลังจากส่งผู้โดยสารถึงจุดหมายปลายทางแล้ว ทำให้บริษัทคาดว่านกแอร์มีข้อได้เปรียบและยุทธศาสตร์ที่ดีกว่าสายการบินคู่แข่ง

ความเสี่ยงจากการพึ่งพาการใช้เครื่องบินรุ่นโบอิง 737-800 และ เครื่องบินรุ่นบอมบาร์ดิเอร์ คิว 400

ในส่วนของเครื่องบินแบบไอพ่น บริษัทดำเนินธุรกิจโดยใช้เครื่องบินรุ่นโบอิง 737-800 เป็นส่วนใหญ่ เนื่องจากเป็นเครื่องบินแบบทางเดินเดียวที่ได้รับการพัฒนาโดยใช้เทคโนโลยีขั้นสูงจากผู้ผลิต โดยใช้เครื่องยนต์แบบ New Generation ทำให้สมรรถนะของเครื่องบินมีประสิทธิภาพดียิ่งขึ้น ทั้งด้านความประหยัดเชื้อเพลิง การซ่อมบำรุง ความจุผู้โดยสารมากขึ้น ตลอดจนการตกแต่งห้องโดยสารและรูปลักษณ์ของเครื่องบินสวยงามทันสมัย นอกจากนี้ การมีฝูงบินเดียวจะทำให้บริษัทประหยัดต้นทุนในการดำเนินการ อาทิ การซ่อมบำรุงเครื่องบิน การฝึกอบรมนักบินและลูกเรือ เป็นต้น ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 บริษัทมีเครื่องบินรุ่นดังกล่าว จำนวน 20 ลำ จากจำนวนเครื่องบินทั้งหมดของบริษัททั้งหมด 30 ลำ บริษัทจึงมีความเสี่ยงในการดำเนินงานหากเครื่องบินรุ่นดังกล่าวมีปัญหาทางเทคนิคและจำเป็นต้องเข้าซ่อมบำรุงหรือปรับปรุง เพื่อให้สามารถนำมาดำเนินงานได้ตามปกติ ข้อบกพร่องหรือปัญหาดังกล่าวอาจส่งผลเพิ่มเติมให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการบินออกข้อกำหนดเพิ่มเติมหรือเพิ่มมาตรฐานความปลอดภัยที่เข้มงวดขึ้น ซึ่งอาจจะส่งผลกระทบต่อประสิทธิภาพการดำเนินงานลดลงอย่างมีนัยสำคัญ

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

สำหรับเครื่องบินบอมบาร์ดิเอร์ Q400 ซึ่งเป็นเครื่องบินใบพัดรุ่นใหม่ที่ทันสมัยจากบริษัทบอมบาร์ดิเอร์ เป็นเครื่องบินโดยสารขนาดเล็ก ใช้เครื่องยนต์ใบพัด (Turboprop) 2 เครื่อง และบรรทุกผู้โดยสารได้ถึง 86 ที่นั่ง เหมาะสำหรับการบินในระยะสั้น และเป็นเครื่องบินใบพัดที่ใช้เชื้อเพลิงอย่างมีประสิทธิภาพ มีต้นทุนที่นั่งโดยสารต่ำที่สุด ในตลาดการบินระยะสั้นของส่วนภูมิภาค ด้วยความยืดหยุ่นในการบินทั้งแบบเครื่องบินใบพัด และความเร็วเสมือนเครื่องบินเจ็ท ทำให้สามารถนำไปใช้ประโยชน์ในการปฏิบัติการกิจของเครื่องบินใบพัดบินระยะสั้นและในตลาดเครื่องบินเจ็ทที่บินระยะกลาง ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของกลยุทธ์ที่บริษัทจะนำมาใช้บินในเส้นทางสายรองและสายย่อย เพื่อให้เหมาะสมกับ ความต้องการบินที่มีไม่มากนัก โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 บริษัทมีเครื่องบินรุ่นดังกล่าว จำนวน 8 ลำ

เนื่องจากนกอแอร์เป็นสายการบินเดียวในเมืองไทยที่ใช้เครื่องบินรุ่นบอมบาร์ดิเอร์ Q400 ทั้งนี้ ความเสี่ยงจากการใช้งานจะเป็นเรื่องของ การดูแลรักษาและการซ่อมบำรุงเครื่องบิน โดยเฉพาะในเรื่องของการนำเข้าชิ้นส่วนอะไหล่ และศูนย์ซ่อมบำรุงซึ่งต้องซึ่งนกอแอร์ต้องเตรียม ความพร้อมเพื่อให้การทำงานเป็นไปอย่างรวดเร็วเมื่อเกิดปัญหาทางเทคนิค นอกจากนี้ ยังมีความเสี่ยงในเรื่องของบุคลากร นักบินและ ช่างซ่อมบำรุงที่อาจจะไม่เพียงพอเพื่อรองรับหากจำนวนเครื่องบินบอมบาร์ดิเอร์ Q400 เพิ่มขึ้นในอนาคต นกอแอร์จึงมีมาตรการเตรียม ความพร้อมและส่งเสริมสนับสนุนการเรียนรู้ (License training) โดยร่วมกับบริษัทบอมบาดีเอร์เพื่อเตรียมความพร้อมให้มีผู้เชี่ยวชาญทั้ง นักบินและช่างซ่อมบำรุงเพียงพอ อย่างไรก็ตาม เครื่องบินรุ่นบอมบาร์ดิเอร์ Q400 มีการใช้อย่างแพร่หลายในหลายประเทศ โดยไม่พบ ข้อบกพร่องทางด้านเทคนิค หรือปัญหาทางด้านเครื่องยนต์ที่รุนแรงแต่อย่างใด

ความเสี่ยงจากความผันผวนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ

บริษัทมีค่าใช้จ่ายที่สำคัญเป็นเงินสกุลต่างประเทศหรืออ้างอิงกับเงินสกุลต่างประเทศ ได้แก่ ค่าเช่าเครื่องบิน ค่าซ่อมบำรุงเครื่องบิน ค่าประกันภัยเครื่องบิน และค่าน้ำมันเชื้อเพลิง โดยในปี 2560 บริษัทมีค่าใช้จ่ายในสกุลเงินต่างประเทศประมาณร้อยละ 66 ของค่าใช้จ่าย ในการดำเนินงาน โดยอัตราแลกเปลี่ยนของเงินตราต่างประเทศขึ้นอยู่กับสถานะเศรษฐกิจภายในประเทศและสภาพเศรษฐกิจโลก ซึ่งบริษัท ไม่สามารถควบคุม หรือประมาณการได้อย่างแม่นยำ หากอัตราแลกเปลี่ยนแปลงผันผวนย่อมส่งผลกระทบต่อค่าใช้จ่ายของบริษัท

อย่างไรก็ตาม บริษัทมีนโยบายการป้องกันความเสี่ยงจากความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยน โดยกำหนดวัตถุประสงค์เพื่อเป็นการ บริหารความเสี่ยงเท่านั้น โดยมีสัดส่วนการป้องกันความเสี่ยง และระยะเวลาการเข้าทำสัญญาที่เหมาะสมในแต่ละช่วงเวลาของการดำเนินงาน โดยการทำสัญญาป้องกันความเสี่ยงดังกล่าว บริษัทมีนโยบายการทำสัญญาป้องกันความเสี่ยงเพียงบางส่วนเท่านั้น

ความเสี่ยงจากที่บริษัทไม่สามารถหาประกันภัยกับความเสียหายบางประการได้และอาจไม่สามารถจัดหาประกันภัยที่ครอบคลุมได้

ถึงแม้การประกันภัยของอุตสาหกรรมการบินจะครอบคลุมความเสี่ยงต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นกับลาตัวอากาศยาน รวมทั้ง อะไหล่เครื่องยนต์ ชิ้นส่วนประกอบอุปกรณ์ และอุปกรณ์สนับสนุนภาคพื้นดิน รวมทั้งอุปกรณ์เคลื่อนที่และยวดยานที่ไม่มีใบอนุญาต ผู้โดยสาร กระเป๋าสัมภาระ สินค้า พัสดุภัณฑ์ และไปรษณีย์ภัณฑ์ และความรับผิดชอบต่อบุคคลที่สาม ตลอดจนภัยอันเกิดจากสงครามและ ความเสี่ยงอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับภัยสงคราม แต่กรมธรรม์ดังกล่าวก็มีข้อยกเว้นซึ่งไม่สามารถเรียกกรังค่าสินไหมทดแทนได้ อาทิ ความเสียหาย ของเครื่องบินหรือเครื่องยนต์ที่เกิดจากการเสื่อมสภาพตามระยะเวลา (Wear and tear) ความเสียหายทางเทคนิคที่มีได้เกิดจากอุบัติเหตุ (Mechanical breakdown) เป็นต้น จึงจัดเป็นความเสี่ยงเชิงพาณิชย์ที่สายการบินต้องเผชิญ ซึ่งหากสายการบินต้องการหาประกันภัยครอบคลุม ความเสี่ยงดังกล่าวอาจต้องจ่ายค่าเบี้ยประกันภัยในอัตราที่สูง และอาจจะไม่สามารถหาบริษัทประกันภัยได้ อย่างไรก็ตาม บริษัทได้กันเงินสำรอง ค่าใช้จ่ายในการซ่อมบำรุง โดยบางส่วนจ่ายให้แก่ผู้ให้เช่าเครื่องบิน และบางส่วนตั้งสำรองไว้ภายในบริษัท ทำให้บริษัทเชื่อว่าจะมีเงินค่า ซ่อมบำรุงเพียงพอหากเกิดเหตุการณ์ดังกล่าวขึ้น

ปัจจุบันมีการก่อการร้ายเกิดขึ้นในหลายประเทศ โดยเฉพาะเหตุการณ์การก่อการร้ายในประเทศสหรัฐอเมริกาเมื่อวันที่ 11 กันยายน 2544 บริษัทประกันภัยทั่วโลกจึงได้กำหนดให้ธุรกิจการบินจัดหาประกันภัยความรับผิดชอบต่อบุคคลที่สามส่วนเกินจากกรมธรรม์ประกันภัย การเสี่ยงภัยทุกชนิดของลาตัวอากาศยาน รวมทั้งอะไหล่เครื่องยนต์ ชิ้นส่วนประกอบอุปกรณ์ และอุปกรณ์สนับสนุนภาคพื้นดิน รวมทั้งอุปกรณ์ เคลื่อนที่และยวดยานที่ไม่มีใบอนุญาตและความรับผิดชอบต่อบุคคลที่สาม ที่เกิดจากภัยสงครามและภัยที่เกี่ยวข้อง ทำให้สายการบินมีต้นทุน ค่าเบี้ยประกันภัยเพิ่มเติม หากกรณีเหตุการณ์ดังกล่าวเกิดขึ้นและก่อให้เกิดความเสียหายสูงกว่าวงเงินรับผิดชอบใช้สูงสุดที่บริษัทหาประกันภัยไว้ จะส่งผลกระทบต่อผลดำเนินงานของบริษัท และอาจรุนแรงจนส่งผลให้บริษัทจำเป็นต้องระงับกิจการได้



ความเสี่ยงจากการขาดแคลนบุคลากร หรือผู้เชี่ยวชาญด้านอากาศยาน

แนวโน้มการขาดแคลนบุคลากร หรือผู้เชี่ยวชาญของธุรกิจสายการบินสูงขึ้น เช่น นักบิน ช่างซ่อมบำรุง ซึ่งในปี 2560 นกแอร์ได้รับผลกระทบจากการขาดแคลนนักบิน สำหรับเครื่องบินโบอิง 737-800 มีผลทำให้ต้องยกเลิกเที่ยวบินบางส่วนซึ่งกระทบกับรายได้ส่งผลให้บริษัท มีผลการดำเนินงานลดลงอย่างมีนัยสำคัญ

อย่างไรก็ดี บริษัทมิได้นิ่งนอนใจโดยมีมาตรการรองรับปัญหาที่เกิดขึ้น ได้เริ่มโปรแกรมความร่วมมือระหว่างผู้ผลิตเครื่องบิน เพื่อเตรียมความพร้อมในการสรรหาบุคลากรการบินคุณภาพระดับสากลมาประจำฝูงบิน บริษัทมุ่งเน้นการคัดเลือกที่เป็นไปตามมาตรฐานและกำหนดให้พนักงานเข้ารับการฝึกอบรม เพื่อพัฒนาศักยภาพอย่างต่อเนื่อง เพื่อความปลอดภัยสูงสุดตลอดการเดินทาง

ขณะเดียวกันในปี 2560 บริษัทยังได้ดำเนินโครงการ Student Pilot โดยเปิดรับสมัครนักเรียนการบินไปเรียนหลักสูตรนักบินพาณิชย์ตรี ในประเทศสหรัฐอเมริกา (มาตรฐาน FAA) หรือประเทศแคนาดา (มาตรฐาน TC : Transport Canada) เพื่อรองรับการขยายตัวของธุรกิจในอนาคต

นอกจากนี้ บริษัทยังได้ให้ความสำคัญกับตำแหน่งช่างซ่อมบำรุง ซึ่งแม้จะเป็นอีกหนึ่งสายงานที่มีความขาดแคลน แต่ปัจจุบันบริษัทมีจำนวนช่างซ่อมบำรุงเพียงพอกับความต้องการ และมีแผนที่จะจัดหาเพิ่มเติมเพื่อให้สอดคล้องกับจำนวนเที่ยวบินที่จะเพิ่มขึ้นในอนาคต

ความเสี่ยงต่อการลงทุนของผู้ถือหุ้น

ความเสี่ยงจากการไม่ได้รับผลตอบแทนตามที่ควรจะได้รับ

เนื่องจากอุตสาหกรรมการบินภายในประเทศมีการแข่งขันที่รุนแรงมากขึ้น โดยเฉพาะระหว่างสายการบินต้นทุนต่ำ ซึ่งมีการแข่งขันด้านการตลาดอย่างต่อเนื่องเพื่อแย่งชิงผู้โดยสารและส่วนแบ่งการตลาด ประกอบกับธุรกิจการบินมีความอ่อนไหวต่อภาวะเศรษฐกิจและการเมืองทั้งภายในและต่างประเทศ ทั้งสองปัจจัยดังกล่าวจึงอาจทำให้บริษัทไม่สามารถดำเนินธุรกิจได้ตามที่วางแผนและบรรลุเป้าหมายที่วางไว้ทั้งระยะสั้นและระยะยาว ซึ่งส่งผลกระทบต่อผลการดำเนินงานของบริษัทและสะท้อนถึงผลตอบแทนจากการลงทุนของผู้ถือหุ้น ได้แก่ ราคาหลักทรัพย์ และเงินปันผล อย่างไรก็ตาม บริษัทตระหนักถึงความเสี่ยงดังกล่าว พร้อมทั้งมีแผนรองรับเพื่อสามารถปรับแผนการดำเนินธุรกิจได้อย่างเหมาะสมและสอดคล้องกับสถานะในปัจจุบันได้อย่างรวดเร็ว



โครงสร้างเงินลงทุนและการจัดการ

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 บริษัทมีรายชื่อผู้ถือหุ้นรายใหญ่ 10 รายแรก พร้อมทั้งจำนวนหุ้นที่ถือ และสัดส่วนการถือหุ้น โดยมีรายละเอียดดังนี้

ผู้ถือหุ้น	จำนวนหุ้นสามัญ	
	จำนวน (หุ้น)	สัดส่วน (ร้อยละ)
1. นายณัฐพล จุฬางกูร	540,060,809	23.770
2. บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)	495,390,721	21.804
3. นายทวีฉัตร จุฬางกูร	418,902,684	18.438
4. นางหทัยรัตน์ จุฬางกูร	129,172,282	5.685
5. นายพาทิ สารสิน	18,653,000	0.821
6. บริษัท ไทยเอ็นวีดีอาร์ จำกัด	14,558,393	0.641
7. RAFFLES NOMINEES (PTE) LIMITED	14,154,624	0.623
8. ดร.ธรรม จิราธิวัฒน์	11,600,000	0.511
9. นายสมเกียรติ ชินธรรมมิตร	10,966,000	0.483
10. เกศณี จิรวัฒน์วงศ์	10,964,800	0.483

นโยบายการจ่ายเงินปันผล

บริษัทมีนโยบายจ่ายเงินปันผลของบริษัทให้แก่ผู้ถือหุ้นในอัตราไม่น้อยกว่าร้อยละ 25 ของกำไรสุทธิตามงบการเงินเฉพาะกิจการของบริษัท หลังหักภาษีเงินได้นิติบุคคล และหลังหักสำรองตามกฎหมายในแต่ละปี ทั้งนี้ ในการพิจารณาการจ่ายเงินปันผลในแต่ละครั้ง บริษัทจะพิจารณาการจ่ายเงินปันผลโดยคำนึงถึงปัจจัยต่างๆ เพื่อก่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดแก่ผู้ถือหุ้น เช่น ผลการดำเนินการและฐานะทางการเงินของบริษัท แผนการลงทุนในแต่ละช่วงเวลาตามที่คณะกรรมการบริษัทเห็นสมควรหรือเห็นว่ามีความเหมาะสมและการจ่ายเงินปันผลนั้นจะต้องไม่มีผลกระทบต่อการทำงานปกติของบริษัทอย่างมีนัยสำคัญ

โครงสร้างการจัดการ

โครงสร้างกรรมการของบริษัทประกอบด้วย คณะกรรมการจำนวน 7 ชุด คือ คณะกรรมการบริษัท คณะกรรมการตรวจสอบ คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน คณะกรรมการบริหารความเสี่ยง คณะกรรมการกำกับดูแลกิจการที่ดี คณะกรรมการบริหาร คณะอนุกรรมการเพื่อดำเนินการเกี่ยวกับกรณี Lufthansa Technik AG

คณะกรรมการบริษัท

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 คณะกรรมการของบริษัทประกอบด้วยกรรมการจำนวนทั้งสิ้น 11 ท่าน ซึ่งประกอบด้วยทั้งตัวแทนจากผู้ถือหุ้น กลุ่มต่างๆ บริษัท และบุคคลภายนอก ดังนี้

รายชื่อกรรมการ	ตำแหน่ง
1. นายสมหมาย ภาชี*	กรรมการอิสระ/ประธานกรรมการ
2. นางนลินี งามเศรษฐมาศ**	กรรมการ/กรรมการบริหาร
3. นางอุษณีย์ แสงสิงแก้ว***(1)	กรรมการ/กรรมการบริหาร
4. นายรัฐพล ภัคดีภูมิ****(1)	กรรมการ/กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน
5. นางจิราพร เชนนะสิริ*****	กรรมการอิสระ/ประธานกรรมการตรวจสอบ/กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน
6. นายประเวช องอาจสิทธิกุล*****	กรรมการ/ประธานกรรมการบริหารความเสี่ยง/ประธานกรรมการกำกับดูแลกิจการที่ดี/ประธานกรรมการบริหาร
7. นายธีรพล โชติชนาภิบาล(1)	กรรมการ/ประธานคณะกรรมการเพื่อดำเนินการเกี่ยวกับ Lufthansa Technik AG
8. นายวิสิฐ ตันติสุนทร	กรรมการอิสระ/กรรมการตรวจสอบ
9. นายอภิชาติ จีระพันธุ์	กรรมการอิสระ/ประธานคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน/กรรมการตรวจสอบ/คณะกรรมการเพื่อดำเนินการเกี่ยวกับ Lufthansa Technik AG
10. นางศุภจี สุธรรมพันธุ์	กรรมการอิสระ/กรรมการตรวจสอบ/กรรมการกำกับดูแลกิจการที่ดี
11. นายปิยะ ยอดมณี *****	กรรมการ/ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร/กรรมการบริหาร/คณะกรรมการเพื่อดำเนินการเกี่ยวกับ Lufthansa Technik AG

โดยมีนางสาวสุนันท์ วิทวัสพงศ์ธร เป็นเลขานุการบริษัท

หมายเหตุ : * นายสมหมาย ภาชี เข้ารับตำแหน่งประธานกรรมการ แทนนายสมเจนิค เองตระกูล ตั้งแต่วันที่ 11 กันยายน 2560

** นางนลินี งามเศรษฐมาศ เข้ารับตำแหน่งกรรมการ แทนนายโชคชัย ปัญญารงค์ ตั้งแต่วันที่ 28 กุมภาพันธ์ 2560

*** นางอุษณีย์ แสงสิงแก้ว เข้ารับตำแหน่งกรรมการ แทนนายจรัมพร โชติกเสถียร ตั้งแต่วันที่ 9 มีนาคม 2560

**** นายรัฐพล ภัคดีภูมิ เข้ารับตำแหน่งกรรมการ แทนนายนิพนธ์ ฮอร์ม ตั้งแต่วันที่ 19 เมษายน 2560

***** นางจิราพร เชนนะสิริ เข้ารับตำแหน่งกรรมการ แทนนายมนตรี จำเริญ ตั้งแต่วันที่ 11 กันยายน 2560

***** นายประเวช องอาจสิทธิกุล เข้ารับตำแหน่งกรรมการ แทนนายณรงค์ชัย ว่องธนะวิโมกษ์ ตั้งแต่วันที่ 11 กันยายน 2560

***** นายปิยะ ยอดมณี เข้ารับตำแหน่งกรรมการ แทนนายโชติศักดิ์ อาสภวิริยะ ตั้งแต่วันที่ 12 ตุลาคม 2560 และเข้าดำรงตำแหน่งประธานเจ้าหน้าที่บริหาร ตั้งแต่วันที่ 14 กันยายน 2560 แทนนายพาที สารสิน ที่ได้ลาออก

(1) ตัวแทนกรรมการจาก บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

กรรมการผู้มีอำนาจลงนามแทนบริษัทตามหนังสือรับรองบริษัท

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 บริษัทมีกรรมการผู้มีอำนาจลงนามผูกพันบริษัท คือ กรรมการ 2 คนใน 4 คนลงลายมือชื่อร่วมกันและประทับตราสำคัญของบริษัท ตามรายชื่อต่อไปนี้

1. นางอุษณีย์ แสงสิงแก้ว
2. นายรัฐพล ภัคดีภูมิ
3. นายธีรพล โชติชนาภิบาล
4. นายปิยะ ยอดมณี

ขอบเขตอำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการบริษัท

1. ปฏิบัติหน้าที่ให้เป็นไปตามกฎหมาย วัตถุประสงค์ และข้อบังคับของบริษัท ตลอดจนมติที่ประชุมผู้ถือหุ้นด้วยความซื่อสัตย์ สุจริต และระมัดระวังรักษาผลประโยชน์ของบริษัท
2. กำหนดวิสัยทัศน์ นโยบาย และทิศทางการดำเนินงานของบริษัท และกำกับดูแลให้ฝ่ายบริหารดำเนินการให้เป็นไปตามนโยบายที่กำหนดไว้อย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล เพื่อเพิ่มมูลค่าสูงสุดให้แก่บริษัทและผู้ถือหุ้น
3. กำหนดนโยบาย ยุทธศาสตร์การทำธุรกิจ แผนงาน และงบประมาณประจำปีของบริษัท ควบคุมกำกับดูแล (Monitoring and Supervision) การบริหารและจัดการของฝ่ายบริหาร รวมทั้งผลงานและผลประกอบการประจำไตรมาสของบริษัทเทียบกับแผนและงบประมาณ และพิจารณาแนวโน้มระยะต่อไปของปี
4. ดำเนินการต่างๆ เกี่ยวกับแผนธุรกิจ งบประมาณ และธุรกรรมที่มีนัยสำคัญ ตามคู่มืออำนาจอนุมัติของคณะกรรมการ
5. ประเมินผลงานของฝ่ายบริหารอย่างสม่ำเสมอและดูแลระบบกลไกการจ่ายค่าตอบแทนผู้บริหารระดับสูงที่เหมาะสม
6. กำหนดกรอบและนโยบายสำหรับการกำหนดเงินเดือน การปรับขึ้นเงินเดือน การกำหนดเงินโบนัส ค่าตอบแทน และบำเหน็จรางวัลของพนักงานบริษัท
7. ดำเนินการให้ฝ่ายบริหารจัดให้มีระบบบัญชี การรายงานทางการเงิน และการสอบบัญชีที่เชื่อถือได้ ตลอดจนดูแลให้มีระบบการควบคุมภายในที่เพียงพอเหมาะสม
8. พิจารณาอนุมัติการได้มาหรือจำหน่ายไปซึ่งทรัพย์สิน การลงทุนในธุรกิจใหม่ และการดำเนินการใดๆ ให้เป็นไปตามกฎหมาย ประกาศ ข้อกำหนด และระเบียบข้อบังคับที่เกี่ยวข้องต่างๆ
9. พิจารณา และ/หรือ ให้ความเห็นต่อรายการที่เกี่ยวข้องกัน และ/หรือการเข้าทำรายการ (ในกรณีที่ขนาดของรายการไม่จำเป็นต้องพิจารณาอนุมัติโดยที่ประชุมผู้ถือหุ้น) ของบริษัทและบริษัทย่อยให้เป็นไปตามกฎหมาย ประกาศข้อกำหนด และระเบียบข้อบังคับที่เกี่ยวข้องต่างๆ
10. ดูแลไม่ให้เกิดปัญหาความขัดแย้งทางผลประโยชน์ระหว่างผู้มีส่วนได้เสียของบริษัท
11. พิจารณาอนุมัติการจ่ายเงินปันผลระหว่างกาลให้ผู้ถือหุ้น
12. พิจารณาเรื่องต่างๆ โดยคำนึงถึงผลประโยชน์ของผู้ถือหุ้นและผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่มของบริษัทอย่างเป็นธรรม โดยกรรมการต้องแจ้งให้บริษัททราบโดยไม่ชักช้า หากมีส่วนได้เสียในสัญญาที่ทำกับบริษัท หรือถือหุ้นเพิ่มขึ้นหรือลดลงในบริษัท หรือบริษัทย่อย ทั้งนี้ สำหรับรายการที่ทำกับกรรมการหรือบุคคลที่อาจมีความขัดแย้งหรือมีส่วนได้เสีย หรืออาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์อื่นใดกับบริษัท หรือบริษัทย่อย กรรมการซึ่งมีส่วนได้เสียไม่มีสิทธิออกเสียงลงคะแนนอนุมัติการทำรายการในเรื่องนั้น
13. กำกับดูแลกิจการอย่างมีจรรยาบรรณและจริยธรรมทางธุรกิจ และทบทวนนโยบายการกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัทและประเมินผลการปฏิบัติตามนโยบายดังกล่าวเป็นประจำอย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง
14. รายงานความรับผิดชอบของตนในการจัดทำรายงานทางการเงิน โดยแสดงควบคู่กับรายงานของผู้สอบบัญชีไว้ในรายงานประจำปี และครอบคลุมในเรื่องสำคัญๆ ตามนโยบายเรื่องข้อพึงปฏิบัติที่ดีสำหรับกรรมการบริษัทจดทะเบียนของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย
15. มอบหมายให้กรรมการคนหนึ่งหรือหลายคนหรือบุคคลอื่นใดปฏิบัติกรอย่างหนึ่งอย่างใดแทนคณะกรรมการได้การมอบอำนาจแก่กรรมการดังกล่าวจะต้องไม่เป็นการมอบอำนาจหรือการมอบอำนาจช่วงที่ทำให้กรรมการหรือผู้รับมอบอำนาจจากกรรมการสามารถอนุมัติรายการที่ตนหรือบุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง มีส่วนได้เสีย หรือมีผลประโยชน์ในลักษณะอื่นใดขัดแย้งกับผลประโยชน์ของบริษัทหรือบริษัทย่อย

16. แต่งตั้งกรรมการชุดย่อยเพื่อช่วยดูแลระบบบริหารและระบบควบคุมภายในให้เป็นไปตามนโยบายที่กำหนดไว้ เช่น คณะกรรมการบริหาร คณะกรรมการตรวจสอบ
17. จัดให้มีเลขานุการบริษัทเพื่อดูแลให้คณะกรรมการและบริษัทปฏิบัติให้เป็นไปตามกฎหมายและระเบียบข้อบังคับที่เกี่ยวข้องต่างๆ

คณะกรรมการตรวจสอบ

รายชื่อกรรมการ	ตำแหน่ง
1. นางจิราพร เชนนะสิริ*	ประธานกรรมการตรวจสอบ
2. นายวิสิฐ ตันตีสุนทร	กรรมการตรวจสอบ
3. นายอภิชาติ จีระพันธ์	กรรมการตรวจสอบ
4. นางศุภจี สุธรรมพันธ์	กรรมการตรวจสอบ

โดยมีนายธนภัทร วงศ์วิทย์ เป็นเลขานุการคณะกรรมการตรวจสอบ

หมายเหตุ: * นางจิราพร เชนนะสิริ เข้ารับตำแหน่งประธานกรรมการตรวจสอบแทนนายวิสิฐ ตันตีสุนทร โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 27 กันยายน 2560

โดยนางจิราพร เชนนะสิริ เป็นผู้ที่มีความรู้และประสบการณ์ทางด้านบัญชีและการเงินเพียงพอที่จะทำหน้าที่ตรวจสอบทานความน่าเชื่อถือของงบการเงินบริษัท

ขอบเขตอำนาจหน้าที่ของกรรมการตรวจสอบ

1. สอบทานให้บริษัทมีการรายงานทางการเงินอย่างถูกต้องและเพียงพอ
2. สอบทานให้บริษัทมีระบบการควบคุมภายใน (Internal control) และระบบการตรวจสอบภายใน (Internal audit) ที่เหมาะสมและมีประสิทธิภาพ และพิจารณาความเป็นอิสระของหน่วยงานตรวจสอบภายในตลอดจนให้ความเห็นชอบ ในการพิจารณาแต่งตั้งโยกย้ายเลิกจ้างหัวหน้าหน่วยงานตรวจสอบภายใน และ/หรือ การว่าจ้างบริษัทตรวจสอบภายใน หรือหน่วยงานอื่นใดที่รับผิดชอบเกี่ยวกับการตรวจสอบภายใน
3. สอบทานให้บริษัทปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์ฯ และกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัท
4. พิจารณา คัดเลือก เสนอแต่งตั้งบุคคลซึ่งมีความเป็นอิสระเพื่อทำหน้าที่เป็นผู้สอบบัญชีของบริษัท และเสนอค่าตอบแทนของบุคคลดังกล่าว รวมทั้งเข้าร่วมประชุมกับผู้สอบบัญชีโดยไม่มีฝ่ายจัดการเข้าร่วมประชุมด้วยอย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง
5. พิจารณารายการที่เกี่ยวข้องกันหรือรายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ให้เป็นไปตามกฎหมายและข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์ฯ ทั้งนี้ เพื่อให้มั่นใจว่ารายการดังกล่าวสมเหตุสมผลและเป็นประโยชน์สูงสุดต่อบริษัท
6. จัดทำรายงานของคณะกรรมการตรวจสอบโดยเปิดเผยไว้ในรายงานประจำปีของบริษัท ซึ่งรายงานดังกล่าวต้องลงนามโดยประธานคณะกรรมการตรวจสอบและต้องประกอบด้วยข้อมูลอย่างน้อยดังต่อไปนี้
 - (1) ความเห็นเกี่ยวกับความถูกต้องครบถ้วนเป็นที่เชื่อถือได้ของรายงานทางการเงินของบริษัท
 - (2) ความเห็นเกี่ยวกับความเพียงพอของระบบควบคุมภายในของบริษัท
 - (3) ความเห็นเกี่ยวกับการปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์ฯ หรือกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัท
 - (4) ความเห็นเกี่ยวกับความเหมาะสมของผู้สอบบัญชี
 - (5) ความเห็นเกี่ยวกับรายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์
 - (6) จำนวนการประชุมคณะกรรมการตรวจสอบและการเข้าร่วมประชุมของกรรมการตรวจสอบแต่ละท่าน

- (7) ความเห็นหรือข้อสังเกตโดยรวมที่คณะกรรมการตรวจสอบได้รับจากการปฏิบัติหน้าที่ตามกฎบัตร (Charter)
- (8) รายการอื่นที่เห็นว่าผู้ถือหุ้นและผู้ลงทุนทั่วไปควรทราบภายใต้ขอบเขตหน้าที่และความรับผิดชอบที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัท
7. ในการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการตรวจสอบหากพบหรือมีข้อสงสัยว่ามีรายการหรือการกระทำดังต่อไปนี้ ซึ่งอาจมีผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญต่อฐานะการเงินและผลการดำเนินงานของบริษัท ให้คณะกรรมการตรวจสอบรายงานต่อคณะกรรมการบริษัทเพื่อดำเนินการปรับปรุงแก้ไขภายในเวลาที่คณะกรรมการตรวจสอบเห็นสมควร
- (1) รายการที่เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์
 - (2) การทุจริตหรือมีสิ่งผิดปกติหรือมีความบกพร่องที่สำคัญในระบบควบคุมภายใน
 - (3) การฝ่าฝืนกฎหมายว่าด้วยหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์ฯ หรือกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัท
- หากคณะกรรมการบริษัทหรือผู้บริหารไม่ดำเนินการให้มีการปรับปรุงแก้ไขภายในเวลาข้างต้น กรรมการตรวจสอบรายใดรายหนึ่งอาจรายงานว่ามีรายการหรือการกระทำตามข้างต้นต่อสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ หรือตลาดหลักทรัพย์ฯ
8. ปฏิบัติการอื่นใดตามที่คณะกรรมการของบริษัทมอบหมายด้วยความเห็นชอบจากคณะกรรมการตรวจสอบ

คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน

รายชื่อกรรมการ	ตำแหน่ง
1. นายอภิชาติ จีระพันธ์	ประธานกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน
2. นางจิราพร เหมนะสิริ*	กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน
3. นายรัฐพล ภัคดีภูมิ**	กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน

โดยมีนางสาวสุนันท์ วิทวัสพงษ์ เป็นเลขานุการคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน

หมายเหตุ : * นางจิราพร เหมนะสิริ เข้ารับตำแหน่งกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 14 กันยายน 2560

** นายรัฐพล ภัคดีภูมิ เข้าดำรงตำแหน่งกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 27 กันยายน 2560

ขอบเขตอำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน

1. พิจารณานโยบายและหลักเกณฑ์ในการสรรหาบุคคลที่มีคุณสมบัติเหมาะสมเพื่อดำรงตำแหน่งกรรมการ ประธานเจ้าหน้าที่บริหารของบริษัท และผู้บริหารระดับสูง รวมทั้งคัดเลือกบุคคลและเสนอชื่อบุคคลที่มีคุณสมบัติเหมาะสมเพื่อนำเสนอต่อประธานเจ้าหน้าที่บริหาร และ/หรือที่ประชุมคณะกรรมการบริษัท และ/หรือที่ประชุมผู้ถือหุ้นเพื่อพิจารณาแต่งตั้งเป็นกรรมการบริษัท
2. พิจารณาทบทวนนโยบายและหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการกำหนดค่าตอบแทนและผลประโยชน์ของกรรมการบริษัท ประธานเจ้าหน้าที่บริหารของบริษัท และผู้บริหารระดับสูง
3. ให้ข้อเสนอแนะต่อคณะกรรมการบริษัทเพื่อนำเสนอค่าตอบแทนกรรมการ ประธานเจ้าหน้าที่บริหารและผู้บริหารระดับสูงของบริษัทต่อที่ประชุมคณะกรรมการบริษัท และ/หรือ ที่ประชุมผู้ถือหุ้นเพื่อพิจารณาอนุมัติ โดยคณะกรรมการบริษัทจะเป็นผู้อนุมัติค่าตอบแทนและผลประโยชน์ของประธานเจ้าหน้าที่บริหาร ผู้บริหารระดับสูง และค่าตอบแทนและผลประโยชน์ของกรรมการบริษัท ให้คณะกรรมการบริษัทนำเสนอที่ประชุมผู้ถือหุ้นเพื่อพิจารณาอนุมัติ
4. ปฏิบัติการอื่นใดตามที่คณะกรรมการบริษัทมอบหมาย

คณะกรรมการบริหารความเสี่ยง

รายชื่อกรรมการ	ตำแหน่ง
1. นายประเวช งามอาจสิทธิกุล*	ประธานกรรมการบริหารความเสี่ยง กรรมการบริหารความเสี่ยง กรรมการบริหารความเสี่ยง
2. นายสรสิทธิ์ สุรินทร์เกศ**	
3. นายนรทัช พลอยใหญ่	

โดยมีนายนิพนธ์ สุทธิชัย เป็นเลขานุการคณะกรรมการบริหารความเสี่ยง

หมายเหตุ: * นายประเวช งามอาจสิทธิกุล เข้าดำรงตำแหน่งประธานกรรมการบริหารความเสี่ยง แทนนายณรงค์ชัย ว่องธนะวิโมกษ์ โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 27 กันยายน 2560

** นายสรสิทธิ์ สุรินทร์เกศ เข้าดำรงตำแหน่งกรรมการบริหารความเสี่ยง โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 27 กันยายน 2560

ขอบเขตอำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการบริหารความเสี่ยง

- กำหนดแนวทางและนโยบายการบริหารความเสี่ยงที่มีนัยสำคัญต่อการดำเนินธุรกิจบริษัทที่เหมาะสมอย่างมีประสิทธิภาพ
- ให้ข้อเสนอแนะแนวทางการบริหารความเสี่ยงที่สอดคล้องต่อการกำหนดทิศทางกลยุทธ์การดำเนินธุรกิจและแผนธุรกิจต่อคณะกรรมการบริษัท
- สนับสนุนให้มีการบริหารความเสี่ยงองค์กร ให้อยู่ในระดับที่ยอมรับได้และสอดคล้องกับนโยบายบริหารความเสี่ยงองค์กร
- ทบทวนปรับปรุงนโยบายและกระบวนการบริหารความเสี่ยงองค์กร ให้มีประสิทธิภาพและเพียงพอ เพื่อให้สอดคล้องกับสภาพการณ์ที่เปลี่ยนแปลงไป
- สนับสนุนการพัฒนาการบริหารความเสี่ยงในทุกระดับทั่วทั้งองค์กร
- กำกับดูแล ติดตาม และสอบทานการรายงานการบริหารความเสี่ยง พร้อมทั้งให้คำแนะนำ เพื่อให้มั่นใจว่าบริษัทมีการบริหารจัดการการบริหารความเสี่ยงอย่างมีประสิทธิภาพ และเหมาะสมต่อการดำเนินธุรกิจ
- รายงานผลการบริหารความเสี่ยงที่สำคัญให้คณะกรรมการบริษัทรับทราบ
- ปฏิบัติการอื่นใดตามที่คณะกรรมการบริษัทมอบหมาย

คณะกรรมการกำกับดูแลกิจการที่ดี

รายชื่อกรรมการ	ตำแหน่ง
1. นายประเวช งามอาจสิทธิกุล*	ประธานกรรมการกำกับดูแลกิจการที่ดี กรรมการกำกับดูแลกิจการที่ดี กรรมการกำกับดูแลกิจการที่ดี
2. นางศุภจี สุธรรมพันธุ์**	
3. พลเอกพรชัย กรานเลิศ***	

โดยมีนายนิพนธ์ สุทธิชัย เป็นเลขานุการคณะกรรมการกำกับดูแลกิจการที่ดี

หมายเหตุ : * นายประเวช งามอาจสิทธิกุล เข้าดำรงตำแหน่งประธานกรรมการกำกับดูแลกิจการที่ดี โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 27 กันยายน 2560

** นางศุภจี สุธรรมพันธุ์ เข้าดำรงตำแหน่งกรรมการกำกับดูแลกิจการที่ดี โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 27 กันยายน 2560

*** พลเอกพรชัย กรานเลิศ เข้าดำรงตำแหน่งกรรมการกำกับดูแลกิจการที่ดี โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 8 พฤศจิกายน 2560

ขอบเขตอำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการกำกับดูแลกิจการที่ดี

- เสนอแนวนโยบายเกี่ยวกับหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีต่อคณะกรรมการบริษัท
- กำกับดูแล ติดตาม เผยแพร่ และส่งเสริมให้คณะกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงาน ปฏิบัติหน้าที่ให้สอดคล้องและเป็นไปตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี
- ติดตามและทบทวนนโยบายการกำกับดูแลกิจการที่ดีอย่างสม่ำเสมอ เพื่อให้สอดคล้องกับแนวปฏิบัติสากลและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
- พิจารณาเสนอข้อพึงปฏิบัติที่ดีสำหรับคณะกรรมการ คณะกรรมการชุดย่อย ผู้บริหาร และพนักงาน
- ปฏิบัติการอื่นใดตามที่คณะกรรมการบริษัทมอบหมาย

คณะกรรมการบริหาร

รายชื่อกรรมการ	ตำแหน่ง
1. นายประเวช งามอาจสิทธิกุล	ประธานกรรมการบริหาร
2. นางนลินี งามเศรษฐมาศ	กรรมการบริหาร
3. นางอุษณีย์ แสงสิงแก้ว*	กรรมการบริหาร
4. นายปิยะ ยอดมณี	กรรมการบริหาร
5. นายนรทัช พลอยใหญ่	กรรมการบริหาร

โดยมีนายรณรงค์ มินทะชิน เป็นเลขานุการคณะกรรมการบริหาร

หมายเหตุ : * นางอุษณีย์ แสงสิงแก้ว ได้มอบหมายให้ นายธีรพล โชติชนาภิบาล เข้าร่วมประชุมคณะกรรมการบริหารแทนกรณีที่ไม่สามารถเข้าร่วมประชุมได้

คณะกรรมการเพื่อดำเนินการเกี่ยวกับกรณี Lufthansa Technik AG

รายชื่อกรรมการ	ตำแหน่ง
1. นายธีรพล โชติชนาภิบาล*	ประธานคณะกรรมการเพื่อดำเนินการเกี่ยวกับ Lufthansa Technik AG
2. นายนิพนธ์ ฮอร์กิมิ	กรรมการคณะกรรมการเพื่อดำเนินการเกี่ยวกับ Lufthansa Technik AG
3. นายอภิชาติ จีระพันธุ์	กรรมการคณะกรรมการเพื่อดำเนินการเกี่ยวกับ Lufthansa Technik AG
4. นายพาทิ สารสิน**	กรรมการคณะกรรมการเพื่อดำเนินการเกี่ยวกับ Lufthansa Technik AG
5. นายปิยะ ยอดมณี	กรรมการคณะกรรมการเพื่อดำเนินการเกี่ยวกับ Lufthansa Technik AG

โดยมีนายปิยะ ยอดมณี เป็นเลขาคณะอนุกรรมการเพื่อดำเนินการเกี่ยวกับ Lufthansa Technik AG

หมายเหตุ : * นายธีรพล โชติชนาภิบาล เข้าดำรงตำแหน่งประธานคณะกรรมการเพื่อดำเนินการเกี่ยวกับ Lufthansa Technik AG แทนนายมนตรี จำเรียง โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 12 ตุลาคม 2560

** นายพาทิ สารสิน ลาออกจากตำแหน่งกรรมการคณะกรรมการเพื่อดำเนินการเกี่ยวกับ Lufthansa Technik AG โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 22 ธันวาคม 2560

รายชื่อผู้บริหาร

รายชื่อกรรมการ	ตำแหน่ง
1. นายปิยะ ยอดมณี	ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร
2. นายไอรอน เลสลี เจฟฟรี *	ประธานเจ้าหน้าที่สายการเงิน
3. นายยอดชาย สุทธิธัญกุล **	ประธานเจ้าหน้าที่สายการพาณิชย์
4. นายนรทัช พลอยใหญ่	ประธานเจ้าหน้าที่สายปฏิบัติการ

หมายเหตุ : * นายไอรอน เลสลี เจฟฟรี ลาออกจากตำแหน่งมีผลวันที่ 5 ธันวาคม 2560 โดยมี นายปิยะ ยอดมณี รักษาการแทนตำแหน่งเจ้าหน้าที่สายการเงิน

** นายยอดชาย สุทธิธัญกุล ได้รับมอบหมายให้ดำรงตำแหน่ง ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร บริษัท สายการบินบีนกเกอร์ จำกัด (บริษัทย่อย) มีผลวันที่ 1 พฤศจิกายน 2560 โดยมี นายปิยะ ยอดมณี รักษาการแทนตำแหน่งเจ้าหน้าที่สายการพาณิชย์

ขอบเขตอำนาจหน้าที่ของประธานเจ้าหน้าที่บริหาร

- รับผิดชอบ ดูแล บริหาร การดำเนินงานและ/หรือการบริหารงานประจำวันของบริษัท รวมถึงการกำกับดูแลการดำเนินงานโดยรวม เพื่อให้เป็นไปตามนโยบาย กลยุทธ์ทางธุรกิจ เป้าหมายและแผนการดำเนินงาน เป้าหมายทางการเงิน และงบประมาณของบริษัทที่ได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการบริษัท และ/หรือ มติที่ประชุมผู้ถือหุ้น

2. จัดทำแผนธุรกิจ และกำหนดอำนาจการบริหารงาน ตลอดจนจัดทำงบประมาณที่ใช้ในการประกอบธุรกิจและงบประมาณรายจ่ายประจำปี เพื่อนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัท เพื่อขออนุมัติและมีหน้าที่รายงานความก้าวหน้าตามแผนงานและงบประมาณที่ได้รับอนุมัติดังกล่าวต่อคณะกรรมการบริษัท
3. กำหนดโครงสร้างองค์กร วิธีการบริหาร การคัดเลือก การฝึกอบรม การว่าจ้าง และการเลิกจ้างพนักงานของบริษัทและกำหนดอัตราค่าจ้าง เงินเดือน ค่าตอบแทน โบนัส และสวัสดิการต่างๆ สำหรับพนักงาน
4. ติดตามและรายงานสถานะ ฐานะของบริษัท เสนอแนะทางเลือกและกลยุทธ์ที่สอดคล้องกับนโยบายและสภาพตลาด
5. ดูแลและควบคุมการปฏิบัติงานด้านต่างๆ ของบริษัท อาทิ การเงิน การบริหารความเสี่ยง การควบคุมภายใน งานด้านปฏิบัติการและงานด้านสนับสนุนต่างๆ และงานทรัพยากร
6. เป็นตัวแทนบริษัท ตลอดจนมีอำนาจมอบหมายในการติดต่อกับหน่วยงานราชการและหน่วยงานกำกับดูแลอื่นๆ
7. ดูแลติดต่อสื่อสารกับสาธารณชน ผู้ถือหุ้น ลูกค้า และพนักงาน เพื่อเสริมชื่อเสียงและภาพลักษณ์ที่ดีของบริษัท
8. ดูแลให้มีการกำกับดูแลกิจการที่ดี
9. มีอำนาจในการออก แก้ไข เพิ่มเติม ปรับปรุง ระเบียบ คำสั่ง และข้อบังคับเกี่ยวกับการทำงานของบริษัท เช่น การบรรจุแต่งตั้ง ถอดถอน และวินัยพนักงานและลูกจ้าง การกำหนดเงินเดือนและผลตอบแทนอื่นๆ รวมตลอดถึงการสงเคราะห์และสวัสดิการต่างๆ
10. พิจารณา เสร็จต่อรอง และอนุมัติการเข้าทำนิติกรรมสัญญา และ/หรือการดำเนินการใดๆ ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงาน และ/หรือการบริหารงานประจำวันของบริษัท ทั้งนี้ ภายใต้วงเงินที่อนุมัติโดยคณะกรรมการบริษัทตามคู่มืออำนาจดำเนินการของบริษัท (Authorization Table) มีอำนาจ หน้าที่ และความรับผิดชอบใดๆ ตามที่ได้รับมอบหมายหรือตามนโยบายที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัท
11. ให้มีอำนาจในการมอบอำนาจช่วง และ/หรือ มอบหมายให้บุคคลอื่นปฏิบัติงานเฉพาะอย่างแทนได้ โดยการมอบอำนาจช่วง และ/หรือ การมอบหมายดังกล่าวให้อยู่ภายในขอบเขตแห่งการมอบอำนาจตามหนังสือมอบอำนาจที่ให้ไว้ และ/หรือให้เป็นไปตามระเบียบข้อกำหนด หรือคำสั่งที่คณะกรรมการของบริษัทได้กำหนดไว้ ทั้งนี้ การมอบหมายอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของประธานเจ้าหน้าที่บริหารนั้น จะต้องไม่มีลักษณะเป็นการมอบอำนาจ หรือมอบอำนาจ ช่วงที่ทำให้ประธานเจ้าหน้าที่บริหารหรือผู้รับมอบอำนาจจากประธานเจ้าหน้าที่บริหารสามารถอนุมัติรายการที่ตนหรือบุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง (ตามที่นิยามไว้ในประกาศคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์หรือประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุน) อาจมีส่วนได้เสีย หรืออาจได้รับประโยชน์ในลักษณะใดๆ หรืออาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์อื่นใดกับบริษัทหรือบริษัทย่อยของบริษัท ยกเว้นเป็นการอนุมัติรายการที่เป็นไปตามนโยบายและหลักเกณฑ์ที่ประชุมผู้ถือหุ้นหรือคณะกรรมการบริษัทได้พิจารณาอนุมัติไว้

นอกจากนี้ ตามมติที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทครั้งที่ 1/2556 เมื่อวันที่ 24 มกราคม 2556 ได้อนุมัติคู่มืออำนาจดำเนินการ (Authorization Table) และเมื่อวันที่ 1 ตุลาคม 2559 ได้อนุมัติคู่มืออำนาจดำเนินการฉบับปรับปรุง เพื่อแบ่งแยกอำนาจหน้าที่ให้เหมาะสมกับการดำเนินงานของบริษัท โดยคู่มืออำนาจดำเนินการ (Authorization Table) ระบุให้อำนาจในการดำเนินงานที่สำคัญบางรายการกับประธานเจ้าหน้าที่บริหารเพื่อให้คล่องตัวในการบริหารจัดการ ทั้งนี้สามารถสรุปได้ดังต่อไปนี้

1. การใช้งบประมาณด้านการปฏิบัติการบิน (Flight Operation) ที่จำนวนเงินไม่เกิน 100 ล้านบาท
2. การใช้งบประมาณด้านการดำเนินงานทั่วไป (Normal Operation) ที่จำนวนเงินไม่เกิน 30 ล้านบาท
3. การเปิด/ปิดเส้นทางการบินเส้นทางในประเทศ

การสรรหากรรมการและผู้บริหาร

คณะกรรมการบริษัท

คณะกรรมการบริษัทประกอบด้วยกรรมการอย่างน้อย 5 คน โดยกรรมการไม่น้อยกว่ากึ่งหนึ่งของจำนวนกรรมการทั้งหมดจะต้องมีถิ่นที่อยู่ในประเทศไทย และกรรมการบริษัทจะเป็นผู้ถือหุ้นของบริษัทหรือไม่ก็ได้ ในการแต่งตั้งคณะกรรมการบริษัท คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนจะเป็นผู้พิจารณานโยบายและหลักเกณฑ์ในการสรรหาบุคคลที่มีคุณสมบัติเหมาะสมเพื่อดำรงตำแหน่งกรรมการเพื่อนำเสนอต่อที่ประชุมคณะกรรมการบริษัท และ/หรือที่ประชุมผู้ถือหุ้นเพื่อพิจารณาแต่งตั้งเป็นกรรมการบริษัท

บริษัทมีนโยบายในการสรรหาและคัดเลือกบุคคลที่มีคุณสมบัติเหมาะสมที่จะเข้าดำรงตำแหน่งเป็นคณะกรรมการบริษัท โดยพิจารณาจากประสบการณ์ ความรู้ ความสามารถที่จะเป็นประโยชน์ต่อบริษัท และมีคุณสมบัติครบถ้วนและไม่มีลักษณะต้องห้ามตามพระราชบัญญัติบริษัทมหาชนจำกัด พ.ศ. 2535 (รวมทั้งที่ได้มีการแก้ไขเพิ่มเติม) พระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ พ.ศ. 2535 (รวมทั้งที่ได้มีการแก้ไขเพิ่มเติม) ประกาศคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ และประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุนที่เกี่ยวข้อง

การแต่งตั้งกรรมการใหม่จะต้องผ่านการพิจารณาอนุมัติจากที่ประชุมคณะกรรมการบริษัท และ/หรือที่ประชุมผู้ถือหุ้น (แล้วแต่กรณี) โดยการแต่งตั้งกรรมการบริษัทจะเป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในข้อบังคับของบริษัทฯ โดยมีรายละเอียดดังนี้

1. ในการประชุมผู้ถือหุ้นสามัญประจำปีทุกครั้ง ให้กรรมการออกจากตำแหน่งจำนวน 1 ใน 3 ของจำนวน กรรมการในขณะนั้น ถ้าจำนวนกรรมการจะแบ่งออกให้ตรงเป็นสามส่วนไม่ได้ ก็ให้ออกโดยจำนวนใกล้เคียงที่สุดกับ 1 ใน 3 และกรรมการซึ่งพ้นจากตำแหน่งอาจได้รับเลือกให้กลับเข้ามารับตำแหน่งอีกได้
2. ให้ที่ประชุมผู้ถือหุ้นเลือกตั้งกรรมการบริษัทตามหลักเกณฑ์ และวิธีการดังต่อไปนี้
 - (1) ผู้ถือหุ้นคนหนึ่งมีคะแนนเสียงเท่ากับ 1 หุ้นต่อ 1 เสียง
 - (2) ผู้ถือหุ้นแต่ละคนจะใช้คะแนนเสียงที่มีอยู่ทั้งหมดตาม (1) เลือกตั้งบุคคลเดียวหรือหลายคนเป็นกรรมการก็ได้ ในกรณีที่เลือกตั้งบุคคลหลายคนเป็นกรรมการ จะแบ่งคะแนนเสียงให้แก่ผู้ใดมากที่สุดเพียงใดไม่ได้
 - (3) บุคคลที่ได้รับคะแนนเสียงสูงสุดตามลำดับลงมาเป็นผู้ได้รับเลือกตั้งเป็นกรรมการเท่าจำนวนกรรมการที่จะพึงมีหรือจะพึงเลือกตั้งในครั้งนั้น ในกรณีที่บุคคลซึ่งได้รับการเลือกตั้งในลำดับถัดลงมา มีคะแนนเสียงเท่ากันเกินจำนวนกรรมการที่จะพึงมีหรือจะพึงเลือกตั้งในครั้งนั้น ให้ประธานที่ประชุมเป็นผู้ออกเสียงชี้ขาด
3. ในกรณีที่ตำแหน่งกรรมการว่างลงเพราะเหตุอื่นนอกจากถึงคราวออกตามวาระ ให้คณะกรรมการเลือกบุคคลซึ่งมีคุณสมบัติ และไม่มีลักษณะต้องห้ามตามกฎหมายว่าด้วยบริษัทมหาชนจำกัดและกฎหมายว่าด้วยหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ เข้าเป็นกรรมการแทนในการประชุมคณะกรรมการคราวถัดไป เว้นแต่วาระของกรรมการผู้นั้นจะเหลือน้อยกว่า 2 เดือน โดยบุคคลซึ่งเข้าเป็นกรรมการแทนดังกล่าวจะอยู่ในตำแหน่งกรรมการได้เพียงเท่าวาระที่ยังเหลืออยู่ของกรรมการที่ตนเข้ามาแทน

คณะกรรมการตรวจสอบ/คณะกรรมการอิสระ

คณะกรรมการตรวจสอบประกอบด้วยกรรมการที่เป็นกรรมการอิสระอย่างน้อย 3 คน โดยกรรมการตรวจสอบอย่างน้อย 1 คน จะต้องเป็นผู้ที่มีความรู้และประสบการณ์เพียงพอที่จะสามารถทำหน้าที่ในการสอบทานความน่าเชื่อถือของงบการเงินได้ โดยคณะกรรมการตรวจสอบต้องมีคุณสมบัติครบถ้วนตามที่กำหนดในประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุนที่เกี่ยวข้องดังนี้

1. ถือหุ้นไม่เกินร้อยละ 1 ของจำนวนหุ้นที่มีสิทธิออกเสียงทั้งหมดของบริษัท บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัท ทั้งนี้ให้นับรวมการถือหุ้นของผู้ที่เกี่ยวข้องของกรรมการอิสระรายนั้นๆ ด้วย
2. ไม่เป็นหรือเคยเป็นกรรมการที่มีส่วนร่วมบริหารงาน ลูกจ้าง พนักงาน ที่ปรึกษาที่ได้เงินเดือนประจำ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัท บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม บริษัทย่อยลำดับเดียวกัน ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือของผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัท เว้นแต่จะพ้นจากการมีลักษณะดังกล่าวมาแล้วไม่น้อยกว่า 2 ปีก่อนวันที่ยื่นคำขออนุญาตต่อสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และ

ตลาดหลักทรัพย์ ทั้งนี้ ลักษณะต้องห้ามดังกล่าวไม่รวมถึงกรณีที่กรรมการอิสระเคยเป็นข้าราชการหรือที่ปรึกษาของส่วนราชการ ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัท

3. ไม่เป็นบุคคลที่มีความสัมพันธ์ทางสายโลหิต หรือโดยการจดทะเบียนตามกฎหมาย ในลักษณะที่เป็นบิดา มารดา คู่สมรสพี่น้อง และบุตร รวมทั้งคู่สมรสของบุตร ของกรรมการรายอื่น ผู้บริหาร ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ ผู้มีอำนาจควบคุม หรือบุคคลที่จะได้รับการเสนอให้เป็นกรรมการ ผู้บริหารหรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัท หรือบริษัทย่อย
4. ไม่มีหรือเคยมีความสัมพันธ์ทางธุรกิจกับบริษัท บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของผู้ขออนุญาต ในลักษณะที่อาจเป็นการขัดขวางการใช้วิจารณญาณอย่างอิสระของตน รวมทั้งไม่เป็นหรือเคยเป็นผู้ถือหุ้นที่มีนัยสำคัญ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของผู้ที่มีความสัมพันธ์ทางธุรกิจกับบริษัท บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วมผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัท เว้นแต่จะได้พ้นจากการมีลักษณะดังกล่าวมาแล้วไม่น้อยกว่า 2 ปีก่อน วันที่ยื่นคำขออนุญาตต่อสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์

ความสัมพันธ์ทางธุรกิจตามวรรคหนึ่ง รวมถึงการทำรายการทางการค้าที่กระทำเป็นปกติเพื่อประกอบกิจการ การเช่าหรือให้เช่า อสังหาริมทรัพย์ รายการเกี่ยวกับสินทรัพย์หรือบริการ หรือการให้หรือรับความช่วยเหลือทางการเงิน ด้วยการรับหรือให้กู้ยืม ค่าประกัน การให้สินทรัพย์เป็นหลักประกันหนี้สิน รวมถึงพฤติกรรมอื่นทำนองเดียวกัน ซึ่งเป็นผลให้บริษัทหรือคู่สัญญาที่มีภาระหนี้ที่ต้องชำระต่ออีกฝ่ายหนึ่ง ตั้งแต่ร้อยละ 3 ของสินทรัพย์ที่มีตัวตนสุทธิของบริษัท หรือตั้งแต่ 20 ล้านบาทขึ้นไป แล้วแต่จำนวนใดจะต่ำกว่า ทั้งนี้ การคำนวณภาระหนี้ดังกล่าวให้เป็นไปตามวิธีการคำนวณมูลค่าของรายการที่เกี่ยวข้องกันตามประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุนว่าด้วยหลักเกณฑ์ในการทำรายการที่เกี่ยวข้องกันโดยอนุโลม แต่ในการพิจารณาภาระหนี้ ดังกล่าว ให้นำรวมภาระหนี้ที่เกิดขึ้นในระหว่าง 1 ปีก่อนวันที่มีความสัมพันธ์ทางธุรกิจกับบุคคลเดียวกัน

5. ไม่เป็นหรือเคยเป็นผู้สอบบัญชีของบริษัท บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัท และไม่เป็นผู้ถือหุ้นที่มีนัย ผู้มีอำนาจควบคุม หรือหุ้นส่วนของสำนักงานสอบบัญชี ซึ่งมีผู้สอบบัญชีของบริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัทสังกัดอยู่ เว้นแต่จะได้พ้นจากการมีลักษณะดังกล่าวมาแล้วไม่น้อยกว่า 2 ปีก่อนวันที่ยื่นคำขออนุญาตต่อสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์
6. ไม่เป็นหรือเคยเป็นผู้ให้บริการทางวิชาชีพใดๆ ซึ่งรวมถึงการให้บริการเป็นที่ปรึกษากฎหมายหรือที่ปรึกษาทางการเงินซึ่งได้รับค่าบริการเกินกว่า 2 ล้านบาทต่อปีจากบริษัท บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัท และไม่เป็นผู้ถือหุ้นที่มีนัย ผู้มีอำนาจควบคุม หรือหุ้นส่วนของผู้ให้บริการทางวิชาชีพนั้นด้วย เว้นแต่จะได้พ้นจากการมีลักษณะดังกล่าวมาแล้วไม่น้อยกว่า 2 ปีก่อนวันที่ยื่นคำขออนุญาตต่อสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์
7. ไม่เป็นกรรมการที่ได้รับการแต่งตั้งขึ้นเพื่อเป็นตัวแทนของกรรมการของบริษัท ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้ถือหุ้นซึ่งเป็นผู้ที่เกี่ยวข้องกับผู้ถือหุ้นรายใหญ่
8. ไม่ประกอบกิจการที่มีสภาพอย่างเดียวกันและเป็นการแข่งขันที่มีนัยกับกิจการของบริษัท หรือบริษัทย่อย หรือไม่เป็นหุ้นส่วนที่มีนัยในห้างหุ้นส่วน หรือเป็นกรรมการที่มีส่วนร่วมบริหารงาน ลูกจ้าง พนักงาน ที่ปรึกษาที่รับเงินเดือนประจำหรือถือหุ้นเกินร้อยละ 1 ของจำนวนหุ้นที่มีสิทธิออกเสียงทั้งหมดของบริษัทอื่น ซึ่งประกอบกิจการที่มีสภาพอย่างเดียวกันและเป็นการแข่งขันที่มีนัยกับกิจการของบริษัท หรือบริษัทย่อย
9. ไม่มีลักษณะอื่นใดที่ทำให้ไม่สามารถให้ความเห็นอย่างเป็นอิสระเกี่ยวกับการดำเนินงานของบริษัท
10. ไม่เป็นกรรมการที่ได้รับการมอบหมายจากคณะกรรมการ ให้ตัดสินใจในการดำเนินกิจการของบริษัท บริษัทใหญ่ บริษัทย่อยบริษัทร่วม บริษัทย่อยลำดับเดียวกัน ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัท
11. ไม่เป็นกรรมการของบริษัทใหญ่ บริษัทย่อย หรือบริษัทย่อยลำดับเดียวกันเฉพาะที่เป็นบริษัทจดทะเบียนกรรมการอิสระอาจได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัท ให้ตัดสินใจในการดำเนินกิจการของบริษัท บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วมบริษัทย่อยลำดับเดียวกัน ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัทโดยมีการตัดสินใจในรูปแบบขององค์คณะ(collective decision) ได้

ในกรณีที่แต่งตั้งบุคคลให้ดำรงตำแหน่งกรรมการอิสระเป็นบุคคลที่มีหรือเคยมีความสัมพันธ์ทางธุรกิจหรือการให้บริการทางวิชาชีพเกินมูลค่าที่กำหนดตามข้อ 4. หรือ 6. คณะกรรมการบริษัท อาจพิจารณาผ่อนผันให้ได้ หากเห็นว่า การแต่งตั้งบุคคลดังกล่าวไม่มีผลกระทบต่อ การปฏิบัติหน้าที่และการให้ความเห็นที่เป็นอิสระ และจัดให้มีการเปิดเผยข้อมูลต่อไปในหนังสือนัดประชุมผู้ถือหุ้นในวาระพิจารณาแต่งตั้ง กรรมการอิสระด้วย

1. ลักษณะความสัมพันธ์ทางธุรกิจหรือการให้บริการทางวิชาชีพ ที่ทำให้บุคคลดังกล่าวมีคุณสมบัติไม่เป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่กำหนด
2. เหตุผลและความจำเป็นที่ยังคงหรือแต่งตั้งให้บุคคลดังกล่าวเป็นกรรมการอิสระ
3. ความเห็นของคณะกรรมการบริษัทในการเสนอให้มีการแต่งตั้งบุคคลดังกล่าวเป็นกรรมการอิสระ

ผู้บริหารระดับสูง

คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนจะเป็นผู้พิจารณานโยบายและหลักเกณฑ์ในการสรรหาบุคคลที่มีคุณสมบัติเหมาะสม เพื่อดำรงตำแหน่งประธานเจ้าหน้าที่บริหารของบริษัท และผู้บริหารระดับสูง รวมทั้งคัดเลือกบุคคลและเสนอชื่อบุคคลที่มีคุณสมบัติเหมาะสม เพื่อนำเสนอต่อประธานเจ้าหน้าที่บริหาร และ/หรือที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทเพื่อพิจารณาแต่งตั้ง ดังนั้น อำนาจในการแต่งตั้งประธาน เจ้าหน้าที่บริหารเป็นของคณะกรรมการบริษัท

อย่างไรก็ดี ตำแหน่งประธานเจ้าหน้าที่บริหารจัดเป็นตำแหน่งที่มีความสำคัญอย่างมากต่อบริษัท และเพื่อให้มั่นใจได้ว่าบุคคลที่ ดำรงตำแหน่งดังกล่าวเป็นบุคคลที่มีความรู้ ความสามารถ และประสบการณ์ อีกทั้งมีความเป็นอิสระในการบริหารงาน ดังนั้น คณะกรรมการ บริษัทจึงได้แต่งตั้งคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนทำหน้าที่ในการสรรหาบุคคลที่มีความเหมาะสมกับตำแหน่งดังกล่าว หากตำแหน่งประธานเจ้าหน้าที่บริหารว่างลง

สำหรับตำแหน่งผู้บริหารรายอื่น เพื่อให้การบริหารงานเป็นไปอย่างอิสระ ดังนั้น อำนาจในการแต่งตั้งจึงเป็นของประธานเจ้าหน้าที่บริหาร โดยประธานเจ้าหน้าที่บริหารสามารถแต่งตั้งผู้บริหารรายอื่นได้โดยไม่จำเป็นต้องแจ้งให้ที่ประชุมคณะกรรมการรับทราบ

ค่าตอบแทนกรรมการและผู้บริหาร

ค่าตอบแทนกรรมการและกรรมการชุดย่อย

อัตราค่าตอบแทนกรรมการบริษัท

ตำแหน่ง (บาท/เดือน)	ค่าตอบแทนรายเดือน (บาท/ครั้ง)	ค่าเบี้ยประชุม
1. ประธานกรรมการ	30,000 บาท/คน/เดือน	30,000 บาท/คน/ครั้ง (หากเดือนใดประชุมมากกว่า 1 ครั้ง คงให้ได้รับ 30,000 บาท)
2. กรรมการ	20,000 บาท/คน/เดือน	20,000 บาท/คน/ครั้ง (หากเดือนใดประชุมมากกว่า 1 ครั้ง คงให้ได้รับ 20,000 บาท)

อัตราค่าตอบแทนกรรมการตรวจสอบ (นอกเหนือจากอัตราค่าตอบแทนกรรมการบริษัท)

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

อัตราค่าตอบแทนกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน (นอกเหนือจากอัตราค่าตอบแทนกรรมการบริษัท)

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

อัตราค่าตอบแทนกรรมการบริหารความเสี่ยง (นอกเหนือจากอัตราค่าตอบแทนกรรมการบริษัท)

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

อัตราค่าตอบแทนกรรมการกำกับดูแลกิจการที่ดี (นอกเหนือจากอัตราค่าตอบแทนกรรมการบริษัท)

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

อัตราค่าตอบแทนกรรมการคณะกรรมการเพื่อดำเนินการเกี่ยวกับกรณี Lufthansa Technik AG (นอกเหนือจากอัตราค่าตอบแทนกรรมการบริษัท)

ตำแหน่ง	ค่าเบี้ยประชุมกรรมการเพื่อดำเนินการเกี่ยวกับ Lufthansa Technik AG (บาท/ครั้ง)
1. ประธานคณะกรรมการเพื่อดำเนินการเกี่ยวกับ Lufthansa Technik AG	15,000 บาท/คน/ครั้ง
2. กรรมการคณะกรรมการเพื่อดำเนินการเกี่ยวกับ Lufthansa Technik AG	10,000 บาท/คน/ครั้ง

อัตราค่าตอบแทนกรรมการบริหาร (นอกเหนือจากอัตราค่าตอบแทนกรรมการบริษัท)

ตำแหน่ง	ค่าเบี้ยประชุมกรรมการบริหาร (บาท/ครั้ง)
1. ประธานกรรมการบริหาร	30,000 บาท/คน/ครั้ง
2. กรรมการบริหาร	20,000 บาท/คน/ครั้ง

ทั้งนี้ ที่ปรึกษาประธานกรรมการ หรือที่ปรึกษาบริษัท ที่ได้รับการแต่งตั้งให้เข้าดำรงตำแหน่งในคณะกรรมการ คณะกรรมการชุดย่อยต่างๆ จะได้รับค่าเบี้ยประชุมตามตำแหน่งที่ดำรงอยู่ รวมทั้งผู้บริหารของบริษัทที่ได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งกรรมการในคณะกรรมการและคณะกรรมการชุดย่อยต่างๆ จะมีได้รับค่าตอบแทนใดๆ

นอกจากค่าตอบแทนที่เป็นจำนวนเงิน คณะกรรมการของบริษัทได้รับสิทธิประโยชน์ด้านบัตรโดยสารในเส้นทางที่บริษัทให้บริการเป็นจำนวน 24 ใบต่อปี (ไม่รวมค่าธรรมเนียมต่างๆ อาทิ ค่าธรรมเนียมน้ำมัน ค่าภาษีสนามบิน ค่าประกันภัย ค่าธรรมเนียมในการดำเนินการและภาษีมูลค่าเพิ่ม เป็นต้น)

ในปี 2560 บริษัทมีการจ่ายค่าตอบแทนให้กรรมการบริษัท จำนวน 18 ราย โดยเป็นการจ่ายในลักษณะของค่าตอบแทนรายเดือน เบี้ยประชุม รวมเป็นจำนวนทั้งสิ้น 6,062,500 บาท โดยมีรายละเอียด ดังนี้

(หน่วย: บาท)

รายชื่อ	ฐานกรรมการบริษัท	ฐานกรรมการตรวจสอบ	ฐานกรรมการสรรหา และกำหนดค่าตอบแทน	ฐานกรรมการ บริหารความเสี่ยง	ฐานกรรมการ กำกับดูแลกิจการที่ดี	ฐานคณะกรรมการ บริหาร	ฐานคณะกรรมการ เพื่อความเป็นอยู่เกี่ยวกับ Lufthansa Technik AG	ฐานคณะกรรมการศึกษา การพัฒนาประสิทธิภาพ ในการซ่อมบำรุงอากาศยาน	มูลค่าตอบแทน ทั้งสิ้น
1. นายสมหมาย ภาชี	240,000	-	-	-	-	-	-	-	240,000
2. นางนลินี งามเศรษฐมุต*	310,000	-	-	-	-	120,000	-	-	430,000
3. นางอุษณีย์ แสงสิงแก้ว**	290,000	-	-	-	-	-	-	-	290,000
4. นายรัฐพล ภัคติกุมิ***	220,000	-	40,000	-	-	-	-	-	260,000
5. นางจิราพร เขมณะสิริ****	160,000	30,000	60,000	-	-	-	-	-	250,000
6. นายประเวช องอาจสิทธิกุล*****	160,000	-	-	30,000	30,000	180,000	-	-	400,000
7. นายธีรพล โชติชนาภิบาล*****	380,000	-	-	-	-	80,000	30,000	-	490,000
8. นายวิสิฐ ตันตีสุนทร	380,000	110,000	-	-	-	-	-	-	490,000
9. นายอภิชาติ จีระพันธุ์*****	400,000	80,000	225,000	-	-	-	30,000	-	735,000
10. นางศุภจี สุธรรมพันธุ์*****	350,000	40,000	-	-	20,000	-	-	-	410,000
11. นายพาทย์ สารสิน	370,000	-	-	-	20,000	-	10,000	10,000	410,000
12. นายสมใจนึก เองตระกูล ⁽¹⁾	360,000	-	-	-	-	-	-	-	360,000
13. นายจรัมพร โชติกเสถียร ⁽²⁾	80,000	-	-	-	-	-	-	-	80,000
14. นายโชคชัย ปัญญารงค์ ⁽³⁾	80,000	-	40,000	-	-	-	20,000	30,000	170,000
15. นายนิพนธ์ ะกะมี ⁽⁴⁾	160,000	-	-	-	-	-	20,000	20,000	200,000
16. นายณรงค์ชัย ว่องธนะวีโมกษ์ ⁽⁵⁾	220,000	-	50,000	-	-	-	-	-	270,000
17. นายมนตรี จำเรียง ⁽⁶⁾	230,000	-	-	-	-	-	7,500	-	237,500
18. นายโชติศักดิ์ อาสภวิริยะ ⁽⁷⁾	270,000	-	70,000	-	-	-	-	-	340,000

- หมายเหตุ :
- * นางนลินี งามเศรษฐมุต เข้าดำรงตำแหน่งกรรมการและกรรมการบริหาร โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 28 กุมภาพันธ์ 2560 และวันที่ 27 กันยายน 2560 ตามลำดับ
 - ** นางอุษณีย์ แสงสิงแก้ว เข้าดำรงตำแหน่งกรรมการ และกรรมการบริหาร โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 9 มีนาคม 2560 และ 27 กันยายน 2560 ตามลำดับ และได้มอบหมายให้ นายธีรพล โชติชนาภิบาล เข้าร่วมประชุมคณะกรรมการบริหารแทน กรณีที่ไม่สามารถเข้าประชุมได้
 - *** นายรัฐพล ภัคติกุมิ เข้าดำรงตำแหน่งกรรมการ และกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 19 เมษายน 2560 และวันที่ 27 กันยายน 2560 ตามลำดับ
 - **** นางจิราพร เขมณะสิริ เข้าดำรงตำแหน่งกรรมการอิสระ ประธานกรรมการตรวจสอบ และกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 11 กันยายน 2560 27 กันยายน 2560 และ 14 กันยายน 2560 ตามลำดับ
 - ***** นายประเวช องอาจสิทธิกุล เข้าดำรงตำแหน่งกรรมการ ประธานกรรมการบริหารความเสี่ยง ประธานกรรมการกำกับดูแลกิจการที่ดี และประธานกรรมการบริหาร โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 11 กันยายน 2560 และวันที่ 27 กันยายน 2560 ตามลำดับ
 - ***** นายธีรพล โชติชนาภิบาล เข้าดำรงตำแหน่งประธานคณะกรรมการเพื่อดำเนินการเกี่ยวกับกรณี Lufthansa Technik AG โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 12 ตุลาคม 2560 และได้รับมอบหมายจาก นางอุษณีย์ แสงสิงแก้ว ให้เข้าร่วมประชุมกรรมการบริหารแทนในกรณีที่ไม่สามารถเข้าร่วมประชุมได้
 - ***** นายอภิชาติ จีระพันธุ์ เข้าดำรงตำแหน่งกรรมการคณะกรรมการเพื่อดำเนินการเกี่ยวกับกรณี Lufthansa Technik AG โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 7 เมษายน 2560
 - ***** นางศุภจี สุธรรมพันธุ์ เข้าดำรงตำแหน่งกรรมการกำกับดูแลกิจการที่ดี โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 27 กันยายน 2560
 - ***** นายปิยะ ยอดมณี เข้าดำรงตำแหน่งกรรมการคณะกรรมการเพื่อดำเนินการเกี่ยวกับ Lufthansa Technik AG กรรมการบริหาร และกรรมการ โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 7 เมษายน 2560 27 กันยายน 2560 และ 12 ตุลาคม 2560 ตามลำดับ
- (1) นายสมใจนึก เองตระกูล ลาออกจากตำแหน่งกรรมการอิสระ และประธานกรรมการ โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 11 สิงหาคม 2560
- (2) นายจรัมพร โชติกเสถียร ลาออกจากตำแหน่งกรรมการ และกรรมการชุดย่อย โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 10 กุมภาพันธ์ 2560
- (3) นายโชคชัย ปัญญารงค์ ลาออกจากตำแหน่งกรรมการ โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 17 กุมภาพันธ์ 2560 และลาออกจากคณะกรรมการเพื่อดำเนินการเกี่ยวกับกรณี Lufthansa Technik AG โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 1 พฤศจิกายน 2560
- (4) นายนิพนธ์ ะกะมี ออกตามวาระ โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 19 เมษายน 2560
- (5) นายณรงค์ชัย ว่องธนะวีโมกษ์ ลาออกจากตำแหน่งกรรมการ และกรรมการชุดย่อย โดยมีผล ตั้งแต่วันที่ 1 สิงหาคม 2560
- (6) นายมนตรี จำเรียง ลาออกจากตำแหน่งกรรมการ และกรรมการชุดย่อย โดยมีผล ตั้งแต่วันที่ 23 สิงหาคม 2560
- (7) นายโชติศักดิ์ อาสภวิริยะ ลาออกจากตำแหน่งกรรมการอิสระ และกรรมการชุดย่อย โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 27 กันยายน 2560

คำตอบแทนผู้บริหาร

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 บริษัทที่มีผู้บริหารทั้งสิ้น 5 ราย ได้รับคำตอบแทนในรูปแบบเงินเดือน โบนัส และผลตอบแทนอื่นๆ เช่น เงินประกันสังคม เงินกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ ค่าตำแหน่งค่าพาหนะเหมาจ่าย เป็นต้น ทั้งนี้การให้โบนัสแก่กรรมการและผู้บริหารของบริษัท จะพิจารณาจากผลกำไรจากการดำเนินงานและผลงานของผู้บริหารแต่ละคน สำหรับคณะกรรมการนั้นให้ขึ้นอยู่กับพิจารณาของที่ประชุมผู้ถือหุ้น โดยในปี 2560 บริษัทจ่ายคำตอบแทนให้ผู้บริหารบริษัทจำนวน 5 คน ซึ่งเป็นการจ่ายในลักษณะเงินเดือนรวมทั้งสิ้น 30.7 ล้านบาท และงดจ่ายโบนัส

นอกจากคำตอบแทนที่เป็นตัวเงินแล้ว ผู้บริหารบริษัทยังได้รับสิทธิประโยชน์บัตรโดยสารในเส้นทางที่บริษัทให้บริการเป็นจำนวน 20 ใบต่อปี (ไม่รวมค่าธรรมเนียมต่างๆ อาทิ ค่าธรรมเนียมน้ำมัน ค่าภาษีสนามบิน ค่าประกันภัย ค่าธรรมเนียมในการดำเนินการและภาษีมูลค่าเพิ่ม เป็นต้น)

การประชุมคณะกรรมการบริษัท

ในปี 2560 บริษัทมีการจัดการประชุมคณะกรรมการบริษัทจำนวน 19 ครั้ง และมีการประชุมคณะกรรมการชุดย่อย ได้แก่ การประชุมคณะกรรมการตรวจสอบ จำนวน 5 ครั้ง ประชุมกรรมการสรรหาและกำหนดคำตอบแทน จำนวน 8 ครั้ง ประชุมคณะกรรมการบริหารความเสี่ยง จำนวน 1 ครั้ง และประชุมคณะกรรมการกำกับดูแลกิจการที่ดี จำนวน 1 ครั้ง พร้อมกันนี้คณะกรรมการบริษัทได้มีการจัดตั้งคณะทำงานชุดต่างๆ 2 คณะทำงาน ได้แก่ คณะกรรมการบริหาร คณะอนุกรรมการเพื่อดำเนินการเกี่ยวกับ Lufthansa Technik AG และยกเลิกคณะทำงานยุทธศาสตร์และวางแผนระยะยาว และคณะทำงานศึกษาการพัฒนาประสิทธิภาพในการซ่อมบำรุงอากาศยาน โดยรายละเอียดการเข้าร่วมประชุมเป็นดังนี้

รายชื่อ	จำนวนครั้งที่เข้าประชุม							
	คณะกรรมการบริษัท	คณะกรรมการตรวจสอบ	คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน	คณะกรรมการบริหารความเสี่ยง	คณะกรรมการกำกับดูแลกิจการที่ดี	คณะกรรมการบริหาร	คณะกรรมการเพื่อดำเนินการเกี่ยวกับ Lufthansa Technik AG	คณะกรรมการพัฒนาประสิทธิภาพในการซ่อมบำรุงอากาศยาน
1. นายสมหมาย ภาชี	6/6	-	-	-	-	-	-	-
2. นางนลินี งามเศรษฐมาศ*	12/16	-	-	-	-	6/6	-	-
3. นางอุษณีย์ แสงสิงแก้ว**	8/15	-	0/1	-	-	1/6	-	-
4. นายรัฐพล ภัคดิภูมิ***	9/13	-	2/2	-	-	-	-	-
5. นางจิราพร เชนนะสิริ****	5/6	1/1	3/3	-	-	-	-	-
6. นายประเวช งามอาจสิทธิกุล*****	6/6	-	-	1/1	1/1	6/6	-	-
7. นายธีรพล โชติชนาภิบาล*****	16/19	-	-	-	-	4/6	3/3	-
8. นายวิสิฐ ตันติสุนทร	17/19	5/5	-	-	-	-	-	-
9. นายอภิชาติ จีระพันธุ์*****	18/19	5/5	8/8	-	-	-	6/6	0/2
10. นางศุภจี สุธรรมพันธุ์*****	14/19	2/5	-	-	1/1	-	-	-
11. นายพาที สารสิน	16/19	-	-	-	1/1	-	3/6	1/2
12. นายปิยะ ยอดมณี*****	2/3	-	-	-	-	6/6	3/3	-
13. นายสมใจนึก เองตระกูล ⁽¹⁾	11/12	-	-	-	-	-	-	-
14. นายจรัมพร โชติกเสถียร ⁽²⁾	2/2	-	-	-	-	-	-	-
15. นายโชคชัย ปัญญาชัย ⁽³⁾	2/2	-	1/2	-	-	-	4/4	2/2
16. นายนิพนธ์ ฐะกิมิ ⁽⁴⁾	3/6	-	-	-	-	-	5/6	2/2
17. นายณรงค์ชัย ว่องธนะวิโมกษ์ ⁽⁵⁾	11/11	-	3/3	-	-	-	-	-
18. นายมนตรี จำเริญ ⁽⁶⁾	9/12	-	-	-	-	-	1/2	-
19. นายโชติศักดิ์ อาสภวิริยะ ⁽⁷⁾	13/15	-	4/4	-	-	-	-	-

หมายเหตุ :

- * นางนลินี งามเศรษฐมาศ เข้าดำรงตำแหน่งกรรมการ และกรรมการบริหาร โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 28 กุมภาพันธ์ 2560 และวันที่ 27 กันยายน 2560 ตามลำดับ
- ** นางอุษณีย์ แสงสิงแก้ว เข้าดำรงตำแหน่งกรรมการ และกรรมการบริหาร โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 9 มีนาคม 2560 และ 27 กันยายน 2560 ตามลำดับ และได้มอบหมายให้ นายธีรพล โชติชนาภิบาล เข้าร่วมประชุมคณะกรรมการบริหารแทน กรณีที่ไม่สามารถเข้าประชุมได้
- *** นายรัฐพล ภัคดิภูมิ เข้าดำรงตำแหน่งกรรมการ และกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 19 เมษายน 2560 และวันที่ 27 กันยายน 2560 ตามลำดับ
- **** นางจิราพร เชนนะสิริ เข้าดำรงตำแหน่งกรรมการอิสระ ประธานกรรมการตรวจสอบ และกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 11 กันยายน 2560 27 กันยายน 2560 และ 14 กันยายน 2560 ตามลำดับ
- ***** นายประเวช งามอาจสิทธิกุล เข้าดำรงตำแหน่งกรรมการ ประธานกรรมการบริหารความเสี่ยง ประธานกรรมการกำกับดูแลกิจการที่ดีและ ประธานกรรมการบริหาร โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 11 กันยายน 2560 และวันที่ 27 กันยายน 2560 ตามลำดับ
- ***** นายธีรพล โชติชนาภิบาล เข้าดำรงตำแหน่งประธานคณะกรรมการเพื่อดำเนินการเกี่ยวกับ Lufthansa Technik AG โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 12 ตุลาคม 2560 และได้รับมอบหมายจากนางอุษณีย์ แสงสิงแก้ว ให้เข้าร่วมประชุมกรรมการบริหารแทน ในกรณีที่ไม่สามารถเข้าร่วมประชุมได้
- ***** นายอภิชาติ จีระพันธุ์ เข้าดำรงตำแหน่งกรรมการคณะอนุกรรมการเพื่อดำเนินการเกี่ยวกับกรณี Lufthansa Technik AG โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 7 เมษายน 2560
- ***** นางศุภจี สุธรรมพันธุ์ เข้าดำรงตำแหน่งกรรมการกำกับดูแลกิจการที่ดี โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 27 กันยายน 2560
- ***** นายปิยะ ยอดมณี เข้าดำรงตำแหน่งกรรมการคณะอนุกรรมการเพื่อดำเนินการเกี่ยวกับกรณี Lufthansa Technik AG กรรมการบริหาร และกรรมการ โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 7 เมษายน 2560, 27 กันยายน 2560 และ 12 ตุลาคม 2560 ตามลำดับ

(1) นายสมใจนึก เองตระกูล ลาออกจากตำแหน่งกรรมการอิสระ และประธานกรรมการ โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 11 สิงหาคม 2560

(2) นายจรัมพร โชติกเสถียร ลาออกจากตำแหน่งกรรมการ และกรรมการชุดย่อย โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 10 กุมภาพันธ์ 2560

(3) นายโชคชัย ปัญญาชัย ลาออกจากตำแหน่งกรรมการ โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 17 กุมภาพันธ์ 2560 และลาออกจากคณะอนุกรรมการเพื่อดำเนินการเกี่ยวกับกรณี Lufthansa Technik AG โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 1 พฤศจิกายน 2560

(4) นายนิพนธ์ ฐะกิมิ ออกตามวาระ โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 19 เมษายน 2560

(5) นายณรงค์ชัย ว่องธนะวิโมกษ์ ลาออกจากตำแหน่งกรรมการ และกรรมการชุดย่อย โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 1 สิงหาคม 2560

(6) นายมนตรี จำเริญ ลาออกจากตำแหน่งกรรมการ และกรรมการชุดย่อย โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 23 สิงหาคม 2560

(7) นายโชติศักดิ์ อาสภวิริยะ ลาออกจากตำแหน่งกรรมการ อิสระและกรรมการชุดย่อย โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 27 กันยายน 2560



นโยบายการกำกับดูแลกิจการที่ดี

นโยบายการกำกับดูแลกิจการที่ดี

คณะกรรมการบริษัทได้ตระหนักถึงการดำเนินธุรกิจด้วยความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่าย บริหารงานด้วยความโปร่งใส เป็นธรรม และตรวจสอบได้ จึงเล็งเห็นถึงความสำคัญของการกำกับดูแลกิจการที่ดี (Good Corporate Governance) ที่จะช่วยเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันและประสิทธิภาพในการบริหารจัดการ ซึ่งจะนำไปสู่การสร้างมูลค่าเพิ่มในระยะยาวให้แก่บริษัท ผู้ถือหุ้น และผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกฝ่าย

ดังนั้น จึงมีการพิจารณา ทบทวน และปรับปรุงให้นโยบาย และแนวทางการปฏิบัติที่ดีของกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานให้สอดคล้องกับหลักเกณฑ์ ASEAN Corporate Governance Scorecard (ASEAN CG Scorecard) ซึ่งเป็นเครื่องมือหนึ่งที่ใช้วัดระดับ “การกำกับดูแลกิจการของบริษัทจดทะเบียน” สำหรับประเทศในกลุ่ม ASEAN และจะทำให้การกำกับดูแลกิจการมีความทันสมัย และสอดคล้องต่อภาวะการณ์เปลี่ยนแปลง พร้อมทั้งยกระดับมาตรฐานและการปฏิบัติงานด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัทที่มุ่งเน้นการส่งเสริมการเติบโตอย่างยั่งยืน โดยแบ่งเป็น 5 หมวด ดังนี้

หมวดที่ 1 : สิทธิของผู้ถือหุ้น

คณะกรรมการบริษัท ให้ความสำคัญและเคารพสิทธิของผู้ถือหุ้นทุกรายอย่างเท่าเทียมกัน และตระหนักว่าผู้ถือหุ้นมีสิทธิในความเป็นเจ้าของโดยควบคุมบริษัทผ่านการแต่งตั้งคณะกรรมการให้ทำหน้าที่แทนตนและมีสิทธิในการตัดสินใจเกี่ยวกับการเปลี่ยนแปลงที่สำคัญของบริษัท ดังนั้น บริษัทจึงได้อำนวยความสะดวกแก่ผู้ถือหุ้นในการให้สิทธิในเรื่องต่างๆ ไม่ว่าจะเป็นสิทธิขั้นพื้นฐานหรือสิทธิที่ผู้ถือหุ้นสมควรได้รับ เช่น สิทธิการซื้อขายหรือการโอนหุ้น สิทธิการมีส่วนแบ่งในกำไรของกิจการ สิทธิการได้รับข่าวสารข้อมูลของกิจการอย่างถูกต้อง ครบถ้วน เพียงพอ ทันเวลา และเท่าเทียมกัน เพื่อประกอบการตัดสินใจในทุกๆ เรื่อง สิทธิการเสนอชื่อกรรมการหรือเสนอวาระการประชุมเพิ่มเติมได้ก่อนการประชุมผู้ถือหุ้น สิทธิการเข้าร่วมประชุมเพื่อใช้สิทธิออกเสียงในที่ประชุมผู้ถือหุ้นเพื่อแต่งตั้งหรือถอดถอนกรรมการ สิทธิการกำหนดค่าตอบแทนกรรมการ สิทธิการแต่งตั้งผู้สอบบัญชี และสิทธิกำหนดจำนวนเงินค่าสอบบัญชี รวมถึงเรื่องที่มีผลกระทบต่อบริษัท เป็นต้น และจะไม่กระทำการใดๆ อันเป็นการละเมิดหรือลดทอนสิทธิของผู้ถือหุ้น

ดังนั้น คณะกรรมการบริษัทจึงได้กำหนดแนวปฏิบัติที่ดี เพื่อเป็นการอำนวยความสะดวกและส่งเสริมการเข้าร่วมประชุมผู้ถือหุ้นพร้อมทั้งสิทธิของผู้ถือหุ้นอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

การจัดการประชุมผู้ถือหุ้น

1. ก่อนวันประชุมผู้ถือหุ้น

- 1.1 การจัดส่งข้อมูลให้ผู้ถือหุ้นโดยศูนย์รับฝากหลักทรัพย์ (ประเทศไทย) จำกัด ซึ่งเป็นนายทะเบียนหลักทรัพย์ของบริษัทเป็นผู้ดำเนินการจัดส่งหนังสือเชิญประชุมและเอกสารประกอบการประชุม ซึ่งประกอบด้วยข้อมูลที่สำคัญและจำเป็นต่อการพิจารณาตัดสินใจ ซึ่งหนังสือเชิญประชมนั้นจะจัดทำทั้งภาษาไทยและภาษาอังกฤษสำหรับผู้ถือหุ้นที่เป็นชาวต่างชาติ โดยระบุวัตถุประสงค์และเหตุผล ตลอดจนความเห็นของคณะกรรมการในทุกวาระ เพื่อเปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นได้ศึกษาข้อมูลอย่างครบถ้วนล่วงหน้า ก่อนวันประชุมผู้ถือหุ้นไม่น้อยกว่า 7 วัน นอกจากนี้บริษัทได้ลงประกาศในหนังสือพิมพ์ เพื่อแจ้งกำหนดวัน เวลา สถานที่ และวาระการประชุมทั้งภาษาไทยและภาษาอังกฤษตามที่กฎหมายกำหนดอย่างครบถ้วน
- 1.2 เพิ่มช่องทางในการรับทราบข่าวสารของผู้ถือหุ้นผ่านทางเว็บไซต์ของบริษัท โดยนำข่าวสารและรายละเอียดไว้ที่เว็บไซต์ของบริษัท <http://nok-th.listedcompany.com/home.html> โดยเฉพาะ ในกรณีหนังสือเชิญประชุมผู้ถือหุ้น ให้เผยแพร่ก่อนวันประชุมล่วงหน้า เพื่อให้ผู้ถือหุ้นสามารถดาวน์โหลดข้อมูลระเบียบวาระการประชุมได้อย่างสะดวกและครบถ้วน

- 1.3 กรณีที่ผู้ถือหุ้นไม่สามารถเข้าร่วมประชุมด้วยตนเองได้ บริษัทเปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นสามารถมอบฉันทะให้กรรมการอิสระหรือบุคคลใดๆ เข้าร่วมประชุมแทนตนได้ โดยใช้หนังสือมอบฉันทะที่บริษัทได้จัดส่งไปพร้อมกับหนังสือเชิญประชุม ทั้ง 3 รูปแบบตามที่กฎหมายกำหนด พร้อมคำแนะนำในการมอบฉันทะ เตรียมเอกสารแนบไปไว้บริการผู้รับมอบฉันทะโดยไม่คิดค่าใช้จ่าย
- 1.4 อำนวยความสะดวกแก่ผู้ถือหุ้นทุกรายอย่างเท่าเทียมกันในการเข้าร่วมประชุมทั้งในเรื่องสถานที่ สิ่งอำนวยความสะดวก เช่น มีที่จอดรถเพียงพอสำหรับผู้ถือหุ้นที่ขับรถมา และมีการคมนาคมที่สะดวกสำหรับผู้ถือหุ้นทั่วไปโดยแนบแผนที่ตั้งของสถานที่ประชุมไปพร้อมกับหนังสือเชิญประชุม
- 1.5 กำหนดการประชุม ต้องไม่ตรงกับวันหยุดนักขัตฤกษ์ หรือวันหยุดต่อเนื่อง และกำหนดในเวลาที่เหมาะสม

2. การดำเนินการในวันประชุมผู้ถือหุ้น

- 2.1 คณะกรรมการมีการเตรียมบุคลากรตรวจสอบเอกสารให้ผู้ที่มาประชุมอย่างเพียงพอเพื่อความสะดวกรวดเร็วถูกต้อง สามารถตรวจสอบได้ และนำเทคโนโลยีมาใช้ในการลงทะเบียน เช่น ระบบบาร์โค้ด (Barcode) เพื่อความสะดวกรวดเร็วในการลงทะเบียนผู้ถือหุ้น การนับคะแนนและแสดงผล เพื่อให้การดำเนินการประชุมสามารถกระทำได้รวดเร็ว ถูกต้อง และแม่นยำ
- 2.2 จัดให้มีบุคคลที่เป็นอิสระเป็นผู้ตรวจนับหรือตรวจสอบคะแนนเสียงในการประชุมผู้ถือหุ้น โดยให้มีการใช้บัตรลงคะแนนในทุกวาระการประชุมที่ต้องมีการลงคะแนนเสียง ทั้งนี้ เพื่อความโปร่งใสและสามารถตรวจสอบได้ในกรณีมีข้อโต้แย้งในภายหลัง พร้อมทั้งตรวจนับคะแนนเสียงและเปิดเผยผลการลงคะแนนเสียงและบันทึกมติของที่ประชุมไว้อย่างชัดเจนในรายงานการประชุม
- 2.3 ในการประชุมผู้ถือหุ้นจะดำเนินการให้มีการพิจารณาและลงคะแนนเรียงตามวาระที่กำหนด โดยไม่เปลี่ยนแปลงข้อมูลสำคัญ หรือเพิ่มวาระการประชุมในการประชุมอย่างกะทันหัน รวมทั้งจัดให้มีการลงมติเป็นแต่ละรายการในกรณีที่มีหลายรายการ เช่น วาระการแต่งตั้งกรรมการ
- 2.4 ในการประชุมผู้ถือหุ้นเปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นมีสิทธิเท่าเทียมกันในการตรวจสอบการดำเนินงานของบริษัท สอบถามแสดงความคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่างๆ และให้กรรมการทุกท่าน รวมทั้งผู้บริหารที่เกี่ยวข้อง เข้าร่วมประชุมผู้ถือหุ้น เพื่อตอบข้อซักถามจากผู้ถือหุ้นโดยพร้อมเพรียงกัน รวมทั้งให้สิทธิในการซักถามประธานคณะกรรมการชุดย่อยต่างๆ ในเรื่องที่เกี่ยวข้อง
- 2.5 ก่อนเริ่มการประชุมให้มีการแนะนำคณะกรรมการบริษัท ประธานกรรมการชุดย่อยชุดต่างๆ คณะผู้บริหาร และผู้สอบบัญชีของบริษัท ที่เข้าร่วมประชุมให้ที่ประชุมรับทราบ พร้อมทั้งแจ้งองค์ประชุมซึ่งประกอบด้วย จำนวนผู้ถือหุ้นที่เข้าร่วมประชุมด้วยตนเอง จำนวนผู้รับมอบฉันทะประชุมแทนผู้ถือหุ้น และจำนวนผู้ถือหุ้นที่มอบฉันทะให้กรรมการอิสระของบริษัทเป็นผู้รับมอบฉันทะ ตลอดจนมีการชี้แจงวิธีการลงคะแนนเสียง และการนับคะแนนเสียงให้ผู้ถือหุ้นทราบก่อนเริ่มการประชุม
- 2.6 ประธานในที่ประชุมต้องจัดสรรเวลาอย่างเพียงพอ เพื่อเปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นมีสิทธิอย่างเท่าเทียมกันในการซักถามหรือเสนอความคิดเห็นในเรื่องที่เกี่ยวข้องกับบริษัทได้ รวมถึงการตอบคำถามของผู้ถือหุ้นอย่างครบถ้วนในประเด็นสำคัญ โดยมีการบันทึกประเด็นข้อซักถาม คำชี้แจง และข้อคิดเห็นที่สำคัญ ไว้ในรายงานการประชุมเพื่อให้ผู้ถือหุ้นที่ไม่ได้เข้าประชุมได้รับทราบ

3. ภายหลังการประชุมผู้ถือหุ้น

- 3.1 ให้มีการจัดการทำรายงานการประชุมและการเปิดเผยมติต่อที่ประชุม ซึ่งการบันทึกรายงานการประชุมจะต้องดำเนินการให้ครบถ้วน ถูกต้อง โปร่งใส โดยประกอบด้วยรายละเอียดในเรื่องต่างๆ ที่สำคัญดังต่อไปนี้
 - รายชื่อและตำแหน่งของกรรมการ กรรมการชุดย่อยต่างๆ ผู้บริหารระดับสูง และตัวแทนของผู้สอบบัญชีที่เข้าร่วมประชุม และที่ไม่สามารถเข้าร่วมประชุม (ถ้ามี)
 - องค์ประชุม ซึ่งประกอบด้วยจำนวนผู้ถือหุ้นที่เข้าร่วมประชุมด้วยตนเอง จำนวนผู้รับมอบฉันทะที่เข้าประชุมแทนผู้ถือหุ้น และจำนวนผู้ถือหุ้นที่มอบฉันทะให้กรรมการอิสระของบริษัทเป็นผู้รับมอบฉันทะ
 - วิธีการลงคะแนนเสียงในแต่ละวาระ และการนับคะแนนเสียงเป็นมติที่ประชุมผู้ถือหุ้นก่อนเริ่มการประชุมและแนวทางการใช้บัตรลงคะแนน

- คะแนนเสียงที่ลงมติเห็นด้วย ไม่เห็นด้วย และงดออกเสียงในทุกๆ วาระที่ต้องมีการลงคะแนนเสียงและระบุชื่อและจำนวนหุ้นของผู้ที่ไม่มีสิทธิออกเสียงในแต่ละวาระ (ถ้ามี)
 - การบันทึกข้อซักถาม คำชี้แจง และข้อคิดเห็นที่สำคัญไว้ในรายงานประชุม
- 3.2 ให้แจ้งมติที่ประชุมผู้ถือหุ้นผ่านระบบข่าวของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย ภายในวันทำการถัดไป โดยระบุคะแนนเสียง ทั้งที่เห็นด้วยไม่เห็นด้วย และงดออกเสียงในแต่ละวาระ รวมทั้งจัดทำรายงานการประชุม ทั้งภาษาไทยและภาษาอังกฤษ และจัดส่งตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง รวมถึงเผยแพร่รายงานการประชุมบนเว็บไซต์บริษัท ภายในเวลาที่กฎหมายกำหนด เพื่อให้ผู้ถือหุ้นสามารถตรวจสอบได้ โดยไม่จำเป็นต้องรอให้ถึงการประชุมครั้งต่อไป อีกทั้งมีระบบการแจ้งเตือนรายงานการประชุมที่ดีที่สามารถตรวจสอบและอ้างอิงได้
- 3.3 เพิ่มความสะดวกให้แก่ผู้ถือหุ้นในการได้รับเงินปันผลโดยการโอนเงินเข้าบัญชีธนาคาร (ถ้ามีการจ่ายเงินปันผล) เพื่ออำนวยความสะดวกให้ผู้ถือหุ้นให้ได้รับเงินปันผลตรงเวลา ป้องกันปัญหาเรื่องเช็คขาด สูญหาย หรือส่งถึงผู้ถือหุ้นล่าช้า

หมวดที่ 2 : การปฏิบัติต่อผู้ถือหุ้นอย่างเท่าเทียมกัน

คณะกรรมการบริษัทได้กำหนดให้มีการปฏิบัติต่อผู้ถือหุ้นทุกรายอย่างเท่าเทียมกันและเป็นธรรม ไม่ว่าจะผู้ถือหุ้นที่เป็นผู้บริหารและผู้ถือหุ้นที่ไม่เป็นผู้บริหาร รวมทั้งผู้ถือหุ้นต่างชาติ โดยจะดำเนินการต่างๆ เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้ถือหุ้นในการใช้สิทธิในเรื่องต่างๆ ที่ผู้ถือหุ้นสมควรได้รับ ดังนั้น คณะกรรมการบริษัทจึงมีนโยบายดังนี้

1. ให้บริษัทแจ้งกำหนดการประชุมพร้อมระเบียบวาระ และความเห็นของกรรมการต่อตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยและเผยแพร่ผ่านทางเว็บไซต์ของบริษัท (<http://nok-th.listedcompany.com/home.html>)
2. ให้สิทธิแก่ผู้ถือหุ้นในการออกเสียงลงคะแนนในแบบหนึ่งหุ้นต่อหนึ่งเสียง หุ้นประเภทเดียวกันมีสิทธิออกเสียงที่เท่าเทียมกันเท่ากับหนึ่งหุ้นต่อหนึ่งเสียง
3. เปิดโอกาสและให้สิทธิแก่ผู้ถือหุ้นในการแต่งตั้งกรรมการรายบุคคล
4. เปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นส่วนน้อยสามารถเสนอชื่อกรรมการ หรือเสนอวาระการประชุมเพิ่มเติมได้ก่อนการประชุมผู้ถือหุ้น
5. อำนวยความสะดวกแก่ผู้ถือหุ้นที่ไม่สามารถเข้าร่วมประชุมด้วยตนเอง โดยบริษัทได้จัดส่งหนังสือมอบฉันทะไปพร้อมกับหนังสือเชิญประชุม ทั้งแบบ ก แบบ ข และ แบบ ค ให้ผู้ถือหุ้นสามารถเลือกใช้ได้ พร้อมทั้งแนบเอกสารหลักฐานตลอดจนคำแนะนำวิธีการมอบฉันทะเพื่อให้ผู้ถือหุ้นสามารถจัดเตรียมได้อย่างถูกต้อง และไม่เกิดปัญหาในการเข้าร่วมประชุมของผู้รับมอบฉันทะ นอกจากนี้ผู้ถือหุ้นยังสามารถดาวน์โหลดแบบหนังสือ มอบฉันทะดังกล่าวจากเว็บไซต์ของบริษัท (<http://nok-th.listedcompany.com/home.html>) ได้อีกช่องทางหนึ่งด้วย
6. เสนอรายชื่อของกรรมการอิสระของบริษัทอย่างน้อยจำนวน 1 คน เพื่อเป็นทางเลือกในการมอบฉันทะสำหรับผู้ถือหุ้น โดยบริษัทได้แนบรายละเอียดเกี่ยวกับชื่อและประวัติกรรมการอิสระไปพร้อมกับหนังสือเชิญประชุมด้วย
7. ดำเนินการประชุมผู้ถือหุ้นโดยเรียงตามวาระที่ได้แจ้งไว้ในหนังสือเชิญประชุม และไม่มีการเพิ่มวาระในที่ประชุมโดยไม่ได้แจ้งให้ผู้ถือหุ้นทราบล่วงหน้า นอกเหนือจากที่ระบุไว้ในหนังสือเชิญประชุม ทั้งนี้เพื่อความเป็นธรรมต่อผู้ถือหุ้นที่ไม่ได้เข้าร่วมประชุม
8. ให้มีการใช้บัตรลงคะแนนในทุกวาระการประชุมที่ต้องมีการลงคะแนนเสียง ทั้งนี้เพื่อความโปร่งใสและสามารถตรวจสอบได้ในกรณีมีข้อโต้แย้งในภายหลัง พร้อมทั้งตรวจนับคะแนนเสียง และเปิดเผยผลการลงคะแนนเสียง และบันทึกมติของที่ประชุมไว้อย่างชัดเจนในรายงานการประชุม
9. ให้ปฏิบัติต่อผู้ถือหุ้นทุกรายอย่างเท่าเทียมกัน ไม่ว่าจะเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่หรือผู้ถือหุ้นส่วนน้อย ไม่ว่าจะเป็นผู้ถือหุ้นชาวไทยหรือผู้ถือหุ้นต่างชาติ

ทั้งนี้ เพื่อเป็นการปฏิบัติต่อผู้ถือหุ้นอย่างเท่าเทียมกัน คณะกรรมการบริษัทได้มีมาตรการการป้องกันกรณีที่กรรมการและผู้บริหารใช้ข้อมูลภายในเพื่อหาผลประโยชน์ให้แก่ตนเองและผู้อื่นในทางมิชอบ ซึ่งเป็นการเอาเปรียบผู้ถือหุ้นอื่น เช่น การซื้อขายหลักทรัพย์โดยใช้ข้อมูลภายใน การนำข้อมูลภายในไปเปิดเผยกับบุคคลที่เกี่ยวข้องกับกรรมการและผู้บริหาร ซึ่งอาจก่อให้เกิดความเสียหายต่อผู้ถือหุ้นโดยรวม จึงได้กำหนดนโยบายการใช้ข้อมูลภายในของบริษัทไว้ดังนี้

นโยบายการใช้ข้อมูลภายในของบริษัท

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. ให้กรรมการและผู้บริหารของบริษัท รวมถึงคู่สมรสและบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ จัดทำและเปิดเผยรายงานการถือครองหลักทรัพย์ และรายงานการเปลี่ยนแปลงการถือครองหลักทรัพย์ของบริษัทต่อสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ตามมาตรา 59 และบทกำหนดโทษ ตามมาตรา 275 แห่งพระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ พ.ศ. 2535 (รวมทั้งที่มีการแก้ไขเพิ่มเติม) และจัดส่งสำเนารายงานนี้ให้แก่บริษัท ในวันเดียวกับวันที่ส่งรายงานต่อสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์
3. กรรมการ ผู้บริหาร พนักงาน และลูกจ้างของบริษัทและบริษัทย่อย ที่ได้รับทราบข้อมูลภายในที่เป็นสาระสำคัญซึ่งมีผลต่อการเปลี่ยนแปลงราคาหลักทรัพย์ต้องใช้ความระมัดระวังในการซื้อขายหลักทรัพย์ของบริษัทในช่วง 1 เดือน ก่อนที่งบการเงินหรือข้อมูลภายในนั้นจะเปิดเผยต่อสาธารณชนและในช่วงระยะเวลา 24 ชั่วโมงภายหลังจากที่ข้อมูลภายในของบริษัท ได้เปิดเผยต่อสาธารณชนแล้ว ผู้ที่เกี่ยวข้องกับข้อมูลภายในต้องไม่เปิดเผยข้อมูลนั้นให้ผู้อื่นทราบจนกว่าจะ ได้มีการแจ้งข้อมูลนั้นให้แก่ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย มาตรการลงโทษหากมีการกระทำการฝ่าฝืนระเบียบปฏิบัติดังกล่าวข้างต้น บริษัทถือเป็นความผิดทางวินัยตามข้อบังคับการทำงานของบริษัท โดยจะพิจารณาลงโทษตามควรแก่กรณี ได้แก่ การตักเตือนด้วยวาจา การตักเตือนเป็นหนังสือ การภาคทัณฑ์ ตลอดจนการเลิกจ้างพนักงานด้วยเหตุไล่ออก ปลดออก หรือให้ออก แล้วแต่กรณี เป็นต้น
4. ห้ามมิให้กรรมการ ผู้บริหาร พนักงาน และลูกจ้างของบริษัท ใช้ข้อมูลภายในของบริษัทที่มีหรืออาจมีผลกระทบต่อเปลี่ยนแปลงราคาของหลักทรัพย์ของบริษัท ซึ่งยังมิได้เปิดเผยต่อสาธารณชน ซึ่งตนได้ล่วงรู้มาในตำแหน่งหรือฐานะเช่นนั้น มาใช้เพื่อการซื้อหรือขายหรือเสนอซื้อหรือเสนอขาย หรือชักชวนให้บุคคลอื่นซื้อหรือขาย หรือเสนอซื้อ หรือเสนอขายซึ่งหุ้นหรือหลักทรัพย์อื่น (ถ้ามี) ของบริษัท ไม่ว่าจะทั้งทางตรงหรือทางอ้อม ในประการที่น่าจะเกิดความเสียหายแก่บริษัทไม่ว่าทั้งทางตรงหรือทางอ้อม และไม่ว่าการกระทำดังกล่าวจะทำเพื่อประโยชน์ต่อตนเองหรือผู้อื่น หรือนำข้อเท็จจริงเช่นนั้นออกเปิดเผยเพื่อให้ผู้อื่นกระทำการดังกล่าวโดยตนได้รับผลประโยชน์ตอบแทนหรือไม่ก็ตาม
5. ห้ามมิให้กรรมการ ผู้บริหาร พนักงาน และลูกจ้างของบริษัท เปิดเผยข้อมูลภายใน หรือความลับของบริษัท ตลอดจนข้อมูลความลับของคู่ค้าของบริษัท ที่ตนได้รับทราบจากการปฏิบัติหน้าที่ให้บุคคลภายนอกทราบ แม้ว่าการเปิดเผยข้อมูลดังกล่าวจะไม่ทำให้เกิดผลเสียหายแก่บริษัทและคู่ค้าของบริษัท
6. กรรมการ ผู้บริหาร พนักงาน และลูกจ้างของบริษัท มีหน้าที่เก็บรักษาความลับ และ/หรือข้อมูลภายในของบริษัทและมีหน้าที่ในการใช้ข้อมูลภายในของบริษัทเพื่อประโยชน์การดำเนินธุรกิจของบริษัทเท่านั้น ทั้งนี้ห้ามมิให้ กรรมการ ผู้บริหาร พนักงาน และลูกจ้างของบริษัท นำความลับ และ/หรือข้อมูลภายในของบริษัทไปใช้ประโยชน์ให้แก่บริษัทอื่นที่ตนเองเป็นผู้ถือหุ้น กรรมการ ผู้บริหาร พนักงาน และลูกจ้าง
7. กรรมการ ผู้บริหาร พนักงาน และลูกจ้างของบริษัทมีหน้าที่ปฏิบัติตามแนวทางการใช้ข้อมูลภายในของพระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ และพระราชบัญญัติบริษัทมหาชนจำกัด รวมถึงกฎเกณฑ์อื่นที่เกี่ยวข้อง

นอกจากนั้น คณะกรรมการบริษัทได้ให้ความสำคัญต่อการพิจารณารายการต่างๆ อย่างโปร่งใส และเป็นประโยชน์ต่อบริษัทเป็นสำคัญ รวมทั้งให้ความสำคัญต่อการป้องกันรายการที่อาจเป็นความขัดแย้งทางผลประโยชน์ รายการที่เกี่ยวข้องกันหรือรายการระหว่างกัน จึงได้กำหนดนโยบายการทำรายงานที่เกี่ยวข้องกันไว้ดังนี้

นโยบายการทำการค้าที่เกี่ยวข้องโยกัน

1. ผู้บริหารและพนักงานต้องปฏิบัติตามจรรยาบรรณของบริษัท ซึ่งถือเป็นเรื่องสำคัญที่ต้องยึดถือปฏิบัติโดยเคร่งครัดเพื่อ เป็นที่เชื่อถือและไว้วางใจของผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่าย และจัดให้มีการเผยแพร่ข้อมูลความเข้าใจในการถือปฏิบัติของพนักงานทั้งบริษัท
2. กรรมการบริษัทและผู้บริหารต้องแจ้งให้บริษัททราบถึงความสัมพันธ์หรือรายการที่เกี่ยวข้องในกิจการที่อาจก่อให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์
3. มีการนำเสนอรายการที่เกี่ยวข้องกันต่อคณะกรรมการตรวจสอบเพื่อพิจารณาให้ความเห็นก่อนเสนอขออนุมัติต่อคณะกรรมการบริษัทตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี และดูแลให้มีการปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ที่ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยและสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์กำหนด

พร้อมกันนี้ คณะกรรมการบริษัทมีการกำหนดให้กรรมการและผู้บริหารเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับส่วนได้เสียของตนและผู้เกี่ยวข้อง เพื่อให้คณะกรรมการสามารถพิจารณาธุรกรรมของบริษัทที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ และสามารถตัดสินใจเพื่อประโยชน์ของบริษัทได้โดยรวม ซึ่งกรรมการและผู้บริหารที่มีส่วนได้เสียกับธุรกรรมที่กำกับบริษัทไม่ควรมีส่วนร่วมในการตัดสินใจทำธุรกรรมดังกล่าว จึงได้กำหนดนโยบายป้องกันความขัดแย้งทางผลประโยชน์เพื่อเป็นแนวปฏิบัติดังนี้

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 คณะกรรมการตรวจสอบจะแจ้งให้คณะกรรมการบริษัททราบถึงประเด็นของความขัดแย้งทางผลประโยชน์ที่อาจเกิดขึ้นและแจ้งคณะกรรมการบริษัทได้ทราบถึงรายชื่อกรรมการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ เพื่อที่จะให้คณะกรรมการบริษัทและกรรมการท่านดังกล่าวปฏิบัติตามมาตรา 80 ของพระราชบัญญัติบริษัทมหาชนจำกัดอย่างเคร่งครัด

อีกทั้งหากกรรมการและผู้บริหารเห็นว่ารายการใดรายการหนึ่งเป็นรายการที่เข้าข่ายรายการที่เกี่ยวข้องหรือรายการที่มีความขัดแย้งทางผลประโยชน์อย่างชัดเจนและเจตนาจะปฏิบัติตามประกาศของคณะกรรมการตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยเรื่องการเปิดเผยข้อมูลและการปฏิบัติการของบริษัทจดทะเบียนในรายการที่เกี่ยวข้องกัน พ.ศ. 2546 และ/หรือ มาตรา 80 ของพระราชบัญญัติบริษัทมหาชนจำกัด ว่าด้วยการงดออกเสียงของกรรมการที่มีส่วนได้เสียทั้งทางตรงหรือทางอ้อม กรรมการหรือผู้บริหารอาจเสนอวาระดังกล่าวเข้าที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทโดยตรงได้โดยไม่ต้องขอความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบก่อนได้

หมวดที่ 3 : บทบาทของผู้มีส่วนได้เสีย

คณะกรรมการได้ตระหนักและรับรู้ถึงสิทธิของผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่ม ไม่ว่าจะเป็นผู้มีส่วนได้เสียภายใน ได้แก่ ผู้ถือหุ้นหรือนักลงทุน พนักงาน และผู้มีส่วนได้เสียภายนอก ได้แก่ ลูกค้า คู่ค้า เจ้าหนี้ คู่แข่ง ภาครัฐ และหน่วยงานอื่นๆ รวมทั้งชุมชนใกล้เคียงที่เกี่ยวข้อง เนื่องจากบริษัทได้รับการสนับสนุนจากผู้มีส่วนได้เสียกลุ่มต่างๆ เหล่านี้ ซึ่งทำให้บริษัทสามารถสร้างความสามารถในการแข่งขัน สร้างกำไร และการเจริญเติบโตอย่างยั่งยืนให้แก่บริษัท ซึ่งผู้มีส่วนได้เสียเหล่านี้ควรได้รับการดูแลตามสิทธิที่มีตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง คณะกรรมการบริษัทจึงได้กำหนดนโยบายและแนวปฏิบัติไว้ดังนี้

นโยบายและแนวปฏิบัติต่อพนักงาน

บริษัทตระหนักว่า พนักงานเป็นปัจจัยแห่งความสำเร็จของการบรรลุเป้าหมายของบริษัทที่มีคุณค่า จึงเป็นนโยบายของบริษัทที่จะให้การปฏิบัติต่อพนักงานอย่างเป็นธรรม ทั้งในด้านโอกาส ผลตอบแทน การแต่งตั้ง โยกย้าย ตลอดจนการพัฒนาศักยภาพ เพื่อให้เป็นไปตามนโยบายดังกล่าว บริษัทจึงมีหลักปฏิบัติดังนี้

1. ปฏิบัติต่อพนักงานด้วยความสุภาพ และให้ความเคารพต่อความเป็นปัจเจกชน
2. ให้ผลตอบแทนที่เป็นธรรมต่อพนักงาน รวมทั้งมีการจัดตั้งกองทุนสำรองเลี้ยงชีพพนักงาน และให้ความสำคัญในการดูแลสวัสดิการของพนักงาน
3. ดูแลรักษาสุขภาพแวดล้อมในการทำงานให้มีความปลอดภัยต่อชีวิตและทรัพย์สินของพนักงาน
4. การแต่งตั้ง โยกย้าย รวมถึงการให้รางวัลและการลงโทษพนักงาน กระทำด้วยความสุจริตใจ และตั้งอยู่บนพื้นฐานความรู้ ความสามารถ และความเหมาะสมของพนักงานนั้น
5. ให้ความสำคัญต่อการพัฒนาความรู้ ความสามารถของพนักงาน โดยให้โอกาสอย่างทั่วถึงและสม่ำเสมอ เพื่อพัฒนาความสามารถของพนักงานให้เกิดศักยภาพในการปฏิบัติงานอย่างมืออาชีพ ซึ่งบริษัทมีการกำหนดและวางแผนการฝึกอบรมพัฒนาทั้งภายในและภายนอกองค์กรให้แก่พนักงานเป็นประจำทุกปี
6. รับฟังข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะซึ่งตั้งอยู่บนพื้นฐานความรู้ทางวิชาชีพของพนักงาน
7. ปฏิบัติตามกฎหมายและข้อบังคับต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับพนักงานอย่างเคร่งครัด

นโยบายและแนวปฏิบัติต่อผู้ถือหุ้นหรือนักลงทุน

คณะกรรมการบริษัทตระหนักอยู่เสมอว่าผู้ถือหุ้น คือ เจ้าของกิจการ และบริษัทมีหน้าที่สร้างมูลค่าเพิ่มให้แก่ผู้ถือหุ้นในระยะยาว จึงกำหนดให้กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานต้องปฏิบัติตามแนวทางดังต่อไปนี้

1. ปฏิบัติหน้าที่ด้วยความซื่อสัตย์สุจริต ตลอดจนตัดสินใจดำเนินการใดๆ ตามหลักการของวิชาชีพ ด้วยความระมัดระวัง รอบคอบ และเป็นธรรมต่อผู้ถือหุ้นทั้งรายใหญ่และรายย่อย เพื่อประโยชน์สูงสุดของผู้ถือหุ้นโดยรวม
2. นำเสนอรายงานสถานการณ์ของ บริษัท ผลประกอบการ ข้อมูลฐานะทางการเงิน การบัญชี และรายงานอื่นๆ โดยสม่ำเสมอและครบถ้วนตามความเป็นจริง
3. ห้ามไม่ให้แสวงหาผลประโยชน์ให้ตนเองและผู้อื่นโดยใช้ข้อมูลใดๆ ของบริษัท ซึ่งยังมีได้เปิดเผยต่อสาธารณะหรือดำเนินการใดๆ ในลักษณะที่อาจก่อให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์กับบริษัท

นโยบายและแนวปฏิบัติต่อลูกค้า

บริษัทตระหนักถึงความสำคัญของลูกค้า จึงได้กำหนดนโยบายในการปฏิบัติต่อลูกค้าดังนี้

1. บริการลูกค้าด้วยความสุภาพ มีความกระตือรือร้น พร้อมให้บริการ ต้อนรับด้วยความจริงใจ เต็มใจ ตั้งใจ และใส่ใจดูแลผู้รับบริการ ทุกรายตามสิทธิ บริการด้วยความรวดเร็ว ถูกต้อง และน่าเชื่อถือ
2. รักษาความลับของลูกค้า และไม่นำไปใช้เพื่อประโยชน์ของตนเอง หรือผู้ที่เกี่ยวข้องโดยมิชอบ
3. ให้ข้อมูลข่าวสารที่ถูกต้อง เพียงพอ และทันต่อเหตุการณ์แก่ลูกค้า เพื่อให้ทราบเกี่ยวกับบริการที่บริษัทให้กับลูกค้าโดยไม่มีการโฆษณาเกินความเป็นจริงที่เป็นเหตุให้ลูกค้าเข้าใจผิดเกี่ยวกับคุณภาพ หรือเงื่อนไขใดๆ ของบริการ
4. ให้คำแนะนำเกี่ยวกับวิธีการให้บริการของบริษัทให้มีประสิทธิภาพและเป็นประโยชน์กับลูกค้าสูงสุด

นโยบายและแนวปฏิบัติต่อลูกค้า และ / หรือเจ้าหน้าที่

บริษัทมีนโยบายให้พนักงานปฏิบัติต่อลูกค้า และ/หรือเจ้าหน้าที่ทุกฝ่ายอย่างเป็นธรรม ซื่อสัตย์ และไม่เอาัดเอาเปรียบลูกค้า โดยคำนึงถึงผลประโยชน์สูงสุดของบริษัท พื้นฐานของการได้รับผลตอบแทนที่เป็นธรรมทั้งสองฝ่าย หลีกเลี่ยงสถานการณ์ที่ก่อให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์ การเจรจาแก้ปัญหาตั้งอยู่บนพื้นฐานของความสัมพันธ์ทางธุรกิจ โดยมีแนวปฏิบัติดังนี้

1. ไม่เรียก หรือรับ หรือจ่ายผลประโยชน์ใดๆ ที่ไม่สุจริตในการค้ากับลูกค้า และ/หรือเจ้าหน้าที่
2. กรณีที่มีข้อมูลว่ามีการเรียก หรือรับ หรือการจ่ายผลประโยชน์ใดๆ ที่ไม่สุจริตเกิดขึ้น ต้องเปิดเผยรายละเอียดต่อลูกค้าและ/หรือเจ้าหน้าที่ และร่วมกันแก้ไขปัญหาโดยยุติธรรมและรวดเร็ว
3. ปฏิบัติตามเงื่อนไขต่างๆ ที่ตกลงกันไว้อย่างเคร่งครัด กรณีที่ไม่สามารถปฏิบัติตามเงื่อนไขข้อใดได้ต้องรีบแจ้งให้เจ้าหน้าที่ทราบล่วงหน้า เพื่อร่วมกันพิจารณาหาแนวทางแก้ไขปัญหา

นโยบายและแนวปฏิบัติต่อคู่แข่ง

บริษัทมีนโยบายที่จะปฏิบัติต่อคู่แข่งทางการค้า โดยไม่ละเมิดความลับหรือล่วงรู้ความลับทางการค้าของคู่แข่งด้วยวิธีฉ้อฉล จึงกำหนดหลักนโยบายดังนี้

1. ประพฤติปฏิบัติภายใต้กรอบกติกาของการแข่งขันที่ดี
2. ไม่แสวงหาข้อมูลที่เป็นความลับของคู่แข่งทางการค้าด้วยวิธีการที่ไม่สุจริตหรือไม่เหมาะสม
3. ไม่ทำลายชื่อเสียงของคู่แข่งทางการค้าด้วยการกล่าวหาในทางร้าย

นโยบายและแนวปฏิบัติต่อสังคม / ชุมชน

บริษัทมีนโยบายที่จะดำเนินธุรกิจที่เป็นประโยชน์ต่อเศรษฐกิจและสังคม และยึดมั่นการปฏิบัติตนเป็นพลเมืองที่ดี และปฏิบัติตามกฎหมาย และข้อบังคับที่เกี่ยวข้องอย่างครบถ้วนโดยไม่เป็นการละเมิดสิทธิมนุษยชน พร้อมทั้งมีส่วนร่วมในอันที่จะส่งเสริมและยกระดับคุณภาพชีวิตของสังคมและชุมชน

นโยบายและแนวปฏิบัติเกี่ยวกับสิ่งแวดล้อม

บริษัทมีนโยบายที่ให้การสนับสนุนกิจกรรมต่างๆ ที่เสริมสร้างคุณภาพ อาชีวอนามัย และสิ่งแวดล้อม ตลอดจนรักษาสภาพแวดล้อมในการทำงานให้มีความปลอดภัยต่อชีวิตและทรัพย์สินของพนักงานอยู่เสมอ พร้อมทั้งส่งเสริมให้พนักงานมีจิตสำนึกรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม ผ่านกิจกรรมโดยให้พนักงานมีส่วนร่วมอย่างต่อเนื่อง

ทั้งนี้ คณะกรรมการบริษัทจัดให้มีช่องทางในการรับและจัดการข้อร้องเรียน หรือการแจ้งเบาะแสของผู้มีส่วนได้เสียทุกส่วน ดังนี้

จดหมาย	:	คณะกรรมการกำกับดูแลกิจการที่ดี บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) เลขที่ 3 อาคารรรจนาการ ชั้น 17 ถนนสาทรใต้ แขวงยานนาวา เขตสาทร กรุงเทพฯ 10120
E-mail	:	nok_cg@nokair.com
โทรศัพท์	:	0-2627-2000 ต่อ 2785
โทรสาร	:	0-2285-6944

หมวดที่ 4 : การเปิดเผยข้อมูลและความโปร่งใส

คณะกรรมการบริษัทมีนโยบายที่จะเปิดเผยข้อมูลสารสนเทศทางการเงินและอื่นๆ ที่เกี่ยวกับธุรกิจและผลประกอบการของบริษัทที่ตรงต่อความเป็นจริง ครบถ้วน เพียงพอ สม่าเสมอ ทันเวลา แสดงให้เห็นถึงสถานะภาพทางการเงินและการประกอบกิจการที่แท้จริงของบริษัท รวมทั้งอนาคตของธุรกิจของบริษัท

คณะกรรมการบริษัทมุ่งมั่นที่จะดูแลให้มีการปฏิบัติตามกฎหมาย ข้อบังคับ และระเบียบที่เกี่ยวข้องเกี่ยวกับการเปิดเผยข้อมูลและความโปร่งใสอย่างเคร่งครัด จัดให้มีการเผยแพร่ข้อมูลในเว็บไซต์ของบริษัท สื่อเผยแพร่ของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยเพื่อให้ผู้ถือหุ้นและผู้ที่เกี่ยวข้องอื่นๆ ได้รับทราบข้อมูลของบริษัทได้อย่างทั่วถึง และจะทำการปรับปรุงเปลี่ยนแปลงให้สอดคล้องกับแนวทางที่ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยและสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ รวมถึงประกาศใช้บังคับ

นอกจากนี้ บริษัทให้ความสำคัญต่อรายงานทางการเงิน เพื่อให้แสดงถึงสถานะทางการเงินและผลการประกอบกิจการที่แท้จริงของบริษัท โดยอยู่บนพื้นฐานของข้อมูลทางบัญชีที่ถูกต้อง ครบถ้วน และเพียงพอตามมาตรฐานการบัญชีซึ่งเป็นที่ยอมรับโดยทั่วไปบริษัทจะเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับกรรมการแต่ละท่าน ตลอดจนบทบาทและหน้าที่ของกรรมการบริษัทและคณะกรรมการชุดย่อยของบริษัท ในรายงานประจำปีของบริษัท (แบบ 56-2) และแบบแสดงรายการข้อมูลประจำปี (แบบ 56-1) และจะเปิดเผยคำตอบแทนของกรรมการและผู้บริหารระดับสูงในรายงานประจำปีของบริษัท (แบบ 56-2) และแบบแสดงรายการข้อมูลประจำปี (แบบ 56-1) บังคับ ดังนั้น จึงได้กำหนดนโยบายและแนวทางปฏิบัติ ดังนี้

นโยบายนักลงทุนสัมพันธ์

บริษัทจัดให้มีเจ้าหน้าที่ทำหน้าที่ติดต่อสื่อสารกับนักลงทุนหรือผู้ถือหุ้น รวมถึงนักลงทุนสถาบันและผู้ถือหุ้นรายย่อยบริษัทจะจัดให้มีการประชุมเพื่อวิเคราะห์ผลการดำเนินงานเป็นประจำ รวมทั้งจะเผยแพร่ข้อมูลขององค์กร ทั้งข้อมูลทางการเงินและข้อมูลทั่วไปให้แก่ผู้ถือหุ้น นักวิเคราะห์หลักทรัพย์ บริษัทจัดอันดับความน่าเชื่อถือ และหน่วยงานรัฐที่เกี่ยวข้อง ผ่านทางช่องทางต่างๆ ได้แก่ การรายงานต่อตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย สำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ และเว็บไซต์ของบริษัท (<http://nok-th.listedcompany.com/home.html>)

บริษัทยังให้ความสำคัญในการเปิดเผยข้อมูลอย่างสม่ำเสมอ เพื่อให้ผู้ถือหุ้นได้รับข่าวสารเป็นประจำ โดยผ่านช่องทางเว็บไซต์ของบริษัท ซึ่งข้อมูลที่อยู่บนเว็บไซต์จะมีการปรับปรุงให้ทันสมัยอยู่เสมอ ไม่ว่าจะเป็นวิสัยทัศน์ พันธกิจ งบการเงิน ข่าวประชาสัมพันธ์รายงานประจำปี โครงสร้างบริษัทและผู้บริหาร โครงสร้างการถือหุ้นและผู้ถือหุ้นรายใหญ่ และผู้ถือหุ้นหรือนักลงทุน สามารถติดต่อเพื่อขอรับทราบข้อมูลข่าวสารได้ที่

จดหมาย	:	ฝ่ายนักลงทุนสัมพันธ์ บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) เลขที่ 3 อาคารระจันการ ชั้น 17 ถนนสาทรใต้ แขวงยานนาวา เขตสาทร กรุงเทพฯ 10120
E-mail	:	nok_ir@nokair.com
โทรศัพท์	:	0-2627-2000 ต่อ แผนกนักลงทุนสัมพันธ์
โทรสาร	:	0-2285-6944

หมวดที่ 5 : ความรับผิดชอบต่อคน-กรรมาการ

คณะกรรมการบริษัทมีความรับผิดชอบต่อผู้ถือหุ้นเกี่ยวกับการดำเนินธุรกิจของบริษัท การกำกับดูแลกิจการให้เป็นไปตามเป้าหมายและแนวทางที่จะก่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดต่อผู้ถือหุ้น โดยคำนึงถึงผลประโยชน์ของผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่าย

คณะกรรมการบริษัทมีหน้าที่ปฏิบัติตามกฎหมาย วัตถุประสงค์ของ บริษัท และมติที่ประชุมผู้ถือหุ้นโดยปฏิบัติหน้าที่ด้วยความซื่อสัตย์สุจริต และระมัดระวังรักษาผลประโยชน์ของผู้ถือหุ้นและผู้มีส่วนได้เสีย ทั้งในระยะสั้นและระยะยาว และเพื่อให้มั่นใจว่าการดำเนินงานของบริษัท เป็นไปในทิศทางที่ก่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดต่อผู้ถือหุ้นและผู้มีส่วนได้เสียคณะกรรมการบริษัทจะดูแลให้มีการจัดทำ

วิสัยทัศน์ พันธกิจ เป้าหมาย นโยบาย ทิศทางการดำเนินงาน แผนกลยุทธ์ แผนงานและงบประมาณประจำปีของบริษัท โดยคณะกรรมการบริษัทจะร่วมแสดงความคิดเห็น เพื่อให้เกิดความเข้าใจในภาพรวมของธุรกิจร่วมกันก่อนที่จะพิจารณาอนุมัติ และติดตามให้มีการบริหารงานเพื่อให้เป็นไปตามเป้าหมายที่วางไว้ โดยจะยึดถือตามแนวทางของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยและสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์พร้อมทั้งจะต้องดำเนินการตาม

คณะกรรมการของบริษัทมีจำนวน 12 ท่าน มีวาระดำรงตำแหน่งคราวละ 3 ปี แบ่งเป็นกรรมการที่มาจากฝ่ายบริหารจำนวน 1 ท่าน กรรมการที่ไม่เป็นผู้บริหารจำนวน 11 ท่าน โดยมีกรรมการที่มีคุณสมบัติเป็นอิสระตามหลักเกณฑ์ที่สำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์กำหนด จำนวน 5 ท่าน ซึ่งสอดคล้องกับเกณฑ์ของสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์ที่ได้กำหนดให้บริษัทจดทะเบียนต้องมีจำนวนกรรมการอิสระมากกว่าหรือเท่ากับ 1 ใน 3 ของจำนวนกรรมการทั้งหมด คณะกรรมการประกอบด้วยผู้ทรงคุณวุฒิจากหลากหลายอุตสาหกรรม ทั้งด้านธุรกิจ บัญชี และการเงินซึ่งเกี่ยวข้องและสนับสนุนธุรกิจบริษัททั้งหมด

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

บริษัทได้แบ่งแยกบทบาทหน้าที่ความรับผิดชอบระหว่างคณะกรรมการบริษัทกับผู้บริหารอย่างชัดเจน โดยคณะกรรมการทำหน้าที่ในการกำหนดนโยบายและกำกับดูแลการดำเนินงานของผู้บริหารในระดับนโยบาย ขณะที่ผู้บริหารทำหน้าที่บริหารงานของบริษัทในด้านต่างๆ ให้เป็นไปตามนโยบายที่กำหนด

ประธานกรรมการบริษัทเป็นกรรมการอิสระ และมีได้เป็นบุคคลเดียวกับประธานเจ้าหน้าที่บริหาร มีอำนาจหน้าที่แบ่งแยกกันชัดเจน เพื่อเป็นการถ่วงดุลการตัดสินใจและไม่มีผู้ใดมีอำนาจเบ็ดเสร็จ ประธานกรรมการไม่มีความสัมพันธ์ใดๆ กับฝ่ายบริหารของบริษัท และมีหน้าที่รับผิดชอบเพียงการกำหนดนโยบายและให้คำปรึกษาเท่านั้น พร้อมกันนี้คณะกรรมการได้แต่งตั้งคณะกรรมการชุดย่อยต่างๆ อันได้แก่

1. คณะกรรมการตรวจสอบ
2. คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน
3. คณะกรรมการบริหารความเสี่ยง
4. คณะกรรมการกำกับดูแลกิจการที่ดี
5. คณะกรรมการบริหาร
6. คณะอนุกรรมการเพื่อดำเนินการเกี่ยวกับ Lufthansa Technik AG

พร้อมกันนี้ ประธานเจ้าหน้าที่บริหารได้จัดตั้งคณะอนุกรรมการเพื่อเป็นการกำกับและช่วยดูแลกิจการทั้งสิ้นอีก 5 คณะ ได้แก่

1. คณะอนุกรรมการฝ่ายบริหาร (Management Committee : MC) มีหน้าที่กำหนดกลยุทธ์ทางธุรกิจ แผนธุรกิจและงบประมาณให้สอดคล้องกับนโยบายบริษัท รับผิดชอบในการตัดสินใจและสั่งการ ภายใต้ขอบเขตอำนาจหน้าที่ที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัท รวมทั้งดำเนินการตามที่ได้รับอนุมัติจากที่ประชุมคณะกรรมการบริษัท กำกับดูแลการดำเนินงานของฝ่ายจัดการให้เป็นไปตามที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัท ปฏิบัติตามมติที่ประชุมผู้ถือหุ้น และมติคณะกรรมการบริษัท โดยชอบด้วยกฎหมาย
2. คณะอนุกรรมการ People Management มีหน้าที่บริหารจัดการ รวมถึงกำหนดกฎเกณฑ์ ระเบียบต่างๆ ภายในบริษัทและกรณีอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับทรัพยากรบุคคล ให้สอดคล้องกับนโยบายของบริษัท
3. คณะอนุกรรมการ Commercial Management มีหน้าที่บริหารจัดการ รวมถึงกำหนดกฎเกณฑ์ที่เกี่ยวข้องกับงานด้านการพาณิชย์ การกำหนดราคาบัตรโดยสาร การกำหนดตารางบิน การกำหนดเส้นทางบิน ให้สอดคล้องกับนโยบายบริษัท

4. คณะอนุกรรมการ Operating Management มีหน้าที่บริหารจัดการรวมถึงกำหนดกฎเกณฑ์ที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติการบินและกรณีอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องให้สอดคล้องกับนโยบายบริษัท
5. คณะอนุกรรมการระบบการจัดการด้านนิรภัย (Safety Management System Committee) มีหน้าที่ในการดำเนินงานในส่วนที่เกี่ยวข้องกับระบบการจัดการด้านนิรภัยภายในบริษัทให้เป็นที่ไปด้วยความเรียบร้อยและเป็นไปตามที่องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (The International Civil Aviation Organization : ICAO) และกฎหมาย ระเบียบข้อกำหนดที่เกี่ยวข้อง

นอกจากนี้ คณะกรรมการบริษัทจัดให้บริษัทมีระบบควบคุมภายในที่ครอบคลุมทุกด้าน ทั้งด้านการเงินและการปฏิบัติงานให้เป็นไปตามกฎหมาย ข้อบังคับ และระเบียบที่เกี่ยวข้อง และจัดให้มีกลไกการตรวจสอบและถ่วงดุลที่มีประสิทธิภาพเพียงพอในการปกป้องดูแลรักษาทรัพย์สินของบริษัทอยู่เสมอ จัดให้มีการกำหนดลำดับขั้นของอำนาจอนุมัติ และความรับผิดชอบของผู้บริหารและพนักงานที่มีการตรวจสอบและถ่วงดุลในตัว กำหนดระเบียบการปฏิบัติงานอย่างเป็นลายลักษณ์อักษร มีหน่วยงานตรวจสอบภายในที่เป็นอิสระ ทำหน้าที่ตรวจสอบการปฏิบัติงานของทุกหน่วยงานให้เป็นไปตามระเบียบที่วางไว้ รวมทั้งประเมินประสิทธิภาพและความเพียงพอของการควบคุมภายในของหน่วยงานต่างๆ ในบริษัท

นโยบายเกี่ยวกับจรรยาบรรณและข้อพึงปฏิบัติในการปฏิบัติหน้าที่ของกรรมการผู้บริหารและพนักงาน

นโยบาย

จรรยาบรรณของบริษัทใช้สำหรับผู้บริหารของบริษัทและบริษัทในเครือทุกบริษัท และทุกระดับ ไม่ว่าบุคคลดังกล่าวจะได้ลงนามรับทราบหรือไม่ เนื่องจากในหลักการของการประกอบธุรกิจของบริษัทนั้น การมีชื่อเสียงในด้านความซื่อสัตย์สุจริตเป็นสิ่งที่มีค่าอย่างยิ่งต่อความสำเร็จของบริษัท ทั้งยังมีผลต่อความเจริญก้าวหน้าและผลกำไรทางธุรกิจ เช่นเดียวกับชื่อเสียงและความดีงามของพนักงานระดับผู้บริหาร มาตรฐานการปฏิบัติเหล่านี้จึงเป็นผลโดยตรงต่อความเชื่อมั่นของบริษัทโดยรวม

การปฏิบัติตามกฎหมาย

วัตถุประสงค์ของบริษัทคือ การทำธุรกิจโดยชอบด้วยกฎหมายและต้องเป็นไปตามข้อกำหนดต่างๆ และเคารพในสิทธิของผู้ค้าและลูกค้าของบริษัท

นโยบายและจรรยาบรรณของบริษัท

1. การปฏิบัติตามระเบียบ ข้อบังคับ ประกาศ และคำสั่งต่างๆ ของบริษัทจรรยาบรรณนี้เป็นส่วนที่เพิ่มขึ้นจากระเบียบ ข้อบังคับ ประกาศ คำสั่งอื่นๆ ของบริษัท หากข้อความในระเบียบข้อบังคับประกาศ หรือคำสั่งใดๆ ขัดแย้งกับข้อความในจรรยาบรรณให้ใช้ข้อความในจรรยาบรรณนี้แทนพนักงานระดับผู้บริหารทุกคน ต้องปฏิบัติตามระเบียบ ข้อบังคับ ประกาศ และคำสั่งต่างๆ ของบริษัทและของผู้บังคับบัญชาในระดับเหนือขึ้นไป กล่าวคือ
 - 1.1 ต้องสนับสนุนนโยบายและการปฏิบัติตามระเบียบ ข้อบังคับ คำสั่ง ข้อตกลง ประกาศ หรือหนังสือเวียนของบริษัทซึ่งประกาศให้พนักงานทุกคนทราบโดยเคร่งครัด
 - 1.2 ต้องปฏิบัติงานในหน้าที่ด้วยความซื่อสัตย์สุจริตและเที่ยงธรรม ตลอดจนต้องรายงานเหตุการณ์ที่อาจก่อให้เกิดความเสียหายแก่ชื่อเสียงและทรัพย์สินของบริษัทโดยเร็ว
 - 1.3 ต้องสุภาพ ให้เกียรติ และให้ความนับถือต่อผู้ร่วมงาน
 - 1.4 ต้องปฏิบัติหน้าที่ด้วยความตั้งใจ วิริยะอุตสาหะ รักษาระเบียบแบบแผนและธรรมาภิบาลของบริษัทเพื่อเป็นแบบอย่างอันดีให้แก่พนักงานโดยทั่วไป เพื่อให้บริษัทมีความก้าวหน้า และเป็นไปอย่างถูกต้องตามครรลองธรรม
 - 1.5 ต้องรักษาไว้ซึ่งผลประโยชน์และความลับของบริษัทของลูกค้า หรือที่เกี่ยวกับกิจการใดๆ ที่บริษัทไม่พึงเปิดเผยโดยเคร่งครัด การเผยแพร่ข่าวสารต่างๆ อันเกี่ยวกับธุรกิจการเงินและตัวบุคคลของบริษัทจะต้องกระทำตามแนวทางที่ถูกต้องเหมาะสม

ที่ได้รับอนุญาตเท่านั้น และต้องกระทำด้วยความรอบคอบและมีประสิทธิภาพ ดังนั้น ตลอดระยะเวลาที่เป็นพนักงานของบริษัท และภายหลังจากพ้นสภาพของพนักงานของบริษัท พนักงานทุกคนตกลงจะรักษาข้อมูลอันเป็นความลับดังกล่าวข้างต้น ไว้เป็นความลับ หากมีการเปิดเผยหรือส่งให้แก่ผู้อื่นหรือใช้ข้อมูลดังกล่าวในเรื่องอื่นใดนอกเหนือจากการปฏิบัติหน้าที่ให้กับ บริษัท พนักงานตกลงยินยอมรับผิดชอบชดใช้ความเสียหายให้แก่บริษัทตามที่เกิดขึ้นจริงทุกประการ

- 1.6 ต้องช่วยกันระมัดระวังและป้องกันทรัพย์สินของบริษัทโดยมิให้เสียหายหรือสูญหายไม่ว่าจากบุคคลหรือจากภัยพิบัติใดๆ เท่าที่สามารถจะทำได้อย่างเต็มที่ รวมทั้งไม่นำสิ่งของใดๆ ไม่ว่าอุปกรณ์หรือทรัพย์สินของบริษัทไปใช้ประโยชน์ส่วนตัวหรือเพื่อประโยชน์ของผู้อื่นที่ไม่ได้เกี่ยวข้องกับการดำเนินธุรกิจของบริษัท
- 1.7 บริหารงานโดยยึดมั่นในคุณธรรมและจริยธรรม รวมทั้งส่งเสริมให้มีคุณธรรมและจริยธรรมในทุกระดับของบริษัทตลอดจน สอดส่องดูแลและจัดการแก้ปัญหาความขัดแย้งทางผลประโยชน์ที่อาจเกิดขึ้นในบริษัท
- 1.8 ต้องปกครองดูแลผู้ใต้บังคับบัญชาอย่างใกล้ชิด มีความยุติธรรม ไม่มีอคติ
- 1.9 ต้องพร้อมที่จะทำงานเป็นทีม และสามารถรับฟังความคิดเห็นของผู้อื่น
- 1.10 ต้องปฏิบัติตาม ตลอดจนต้องสนับสนุน และช่วยควบคุมกำกับพนักงานในบังคับบัญชาให้ปฏิบัติตามระเบียบวินัย และข้อกำหนดของบริษัท ในการใช้ระบบคอมพิวเตอร์ ข้อมูลคอมพิวเตอร์ ข้อมูลจราจรทางคอมพิวเตอร์ของบริษัทอย่างเคร่งครัด เพื่อให้การใช้เครื่องคอมพิวเตอร์ของบริษัทเป็นไปตามกฎหมายคอมพิวเตอร์ กฎหมายลิขสิทธิ์ หรือกฎหมายอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง และป้องกันมิให้เกิดความเสียหายต่อชื่อเสียงและภาพลักษณ์ของบริษัท

2. ข้อไม่พึงปฏิบัติ

พนักงานระดับผู้บริหารทุกคนพึงดเว้นไม่ปฏิบัติหรือประพฤติตนไปในทางที่จะนำไปสู่ความเสื่อมเสียของบริษัทและของตนเอง กล่าวคือ

- 2.1 ใช้เวลาทำงานของบริษัทไปทำอย่างอื่น หรือใช้ประโยชน์ส่วนตัว
- 2.2 ประกอบกิจการอันมีสภาพเดียวกัน และเป็นการแข่งขันกับกิจการของบริษัท ไม่ว่าจะทำเพื่อประโยชน์ส่วนตัวหรือผู้อื่น หรือเป็นผู้ถือหุ้นที่มีอำนาจรอบงารจัดการ ซึ่งอาจเป็นผลเสียหายต่อบริษัท ไม่ว่าจะโดยตรงหรืออ้อม
- 2.3 ประพฤติตนไปในทางที่อาจทำให้เสื่อมเสียต่อตำแหน่งหน้าที่และเกียรติคุณของบริษัท
- 2.4 แฉงหรือใช้ข้อความที่เป็นเท็จ หรือปกปิดข้อความจริงที่ควรแจ้งต่อบริษัท
- 2.5 ทำงานด้วยความประมาทเลินเล่อ กระทำการใดๆ อันไม่เหมาะสมแก่การปฏิบัติหน้าที่ของผู้บริหารที่ดี เพื่อให้งานลุล่วงไป โดยถูกต้องและสุจริต
- 2.6 ปกปิด หรือบิดเบือนความจริงเพื่อให้ได้มาซึ่งผลประโยชน์ของตนเองหรือผู้อื่น ซึ่งอาจจะเป็นผลเสียหายต่อบริษัท ไม่ว่าจะโดยตรงหรือโดยอ้อม
- 2.7 ขัดขวาง หรือกระทำการใดๆ อันเป็นการขัดขวางการปฏิบัติงานโดยชอบของผู้มีอำนาจหน้าที่ในบริษัท หรือออกคำสั่งใดๆ ให้พนักงานปฏิบัติในทางมิชอบหรือผิดจริยธรรม
- 2.8 ทำผิดกฎหมายแพ่งและกฎหมายอาญา อันส่งผลเสียหายให้แก่ตนเองหรือผู้อื่น ไม่ว่าจะโดยเจตนาหรือไม่ก็ตาม
- 2.9 เปิดเผยค่าจ้างหรือเงินเดือน อัตราการขึ้นเงินเดือนของตนเองหรือของผู้อื่น ไม่ว่าจะโดยเจตนาหรือไม่ก็ตาม
- 2.10 เรียกรับ หรือยินยอมจะรับทรัพย์สินหรือประโยชน์อื่นใดจากลูกค้า ผู้ค้า คู่ค้า คู่แข่ง หรือบุคคลอื่นใด ที่ทำธุรกิจกับบริษัท หรือ การเลี้ยงรับรอง ซึ่งพิสูจน์ได้ว่าเกินกว่าความเหมาะสม ยกเว้นของขวัญตามประเพณีนิยม หรือการเลี้ยงรับรองทางธุรกิจตามปกติ หรือค่าใช้จ่ายในการส่งเสริมธุรกิจอันนำมาซึ่งชื่อเสียงทางการค้า เพื่อเป็นการแลกเปลี่ยนตามธรรมเนียมนิยม แต่หากสิ่งเหล่านั้น มีมูลค่าเกินกว่า [3,000] บาท ต้องแจ้งให้ผู้บังคับบัญชาระดับตั้งแต่ [ผู้อำนวยการ] ทราบทันที

- 2.11 ให้สินบนไม่ว่าโดยตรงหรือผ่านบุคคลที่สาม และ/หรือใช้อิทธิพลอย่างไม่ถูกต้องต่อตัวแทนของ รัฐ ลูกค้าหรือคู่ค้าซึ่งนับว่าเป็นการขัดแย้งต่อนโยบายของบริษัท
- 2.12 กระทำการเพิ่มเติม ตัดทอนหรือแก้ไขด้วยประการใดๆ ในบันทึกหรือข้อมูลใดๆ เพื่อเปลี่ยนแปลง หรือบิดเบือนผลการดำเนินงาน และการบันทึกบัญชีให้ผิดไปจากความเป็นจริงโดยเจตนา ไม่ว่าเพื่อจุดประสงค์ใดๆ ก็ตาม
- 2.13 ชำระเงิน หรือจัดการทางธุรกิจโดยมีเจตนา หรือทำให้เข้าใจได้ว่าส่วนหนึ่งของการชำระเงิน หรือการจัดการทางธุรกิจนั้นๆ มีจุดประสงค์อื่นนอกเหนือจากวัตถุประสงค์ที่ได้ระบุในเอกสารเพื่อการชำระเงินหรือการจัดการทางธุรกิจ
- 2.14 เป็นบุคคลที่มีหนี้สินล้นพ้นตัว หรือมีเหตุผลอย่างหนึ่งอย่างใดตามกฎหมายให้สันนิษฐานได้ว่ามีหนี้สินล้นพ้นตัว
- 2.15 ไม่รักษาข้อมูลทางทรัพย์สินทางปัญญาของบริษัท หรือที่บริษัทได้มาจากการปฏิบัติหน้าที่ของพนักงาน
- 2.16 ลอกเลียนแบบผลงานและทรัพย์สินทางปัญญาของผู้อื่น
- 2.17 กระทำการใดๆ อันเป็นการแสวงหาประโยชน์แก่ตนเองหรือผู้อื่นโดยมิชอบ
- 2.18 ให้หน่วยงานที่ไม่ใช่สายจัดซื้อขอการสนับสนุนจากผู้ค้าหรือคู่ค้า (หากมีความจำเป็นที่จะต้องขอการสนับสนุนดังกล่าวเพื่อประโยชน์ของบริษัท ให้หน่วยงานต่างๆ) ทหารกับสายจัดซื้อเพื่อเป็นผู้รับผิดชอบดำเนินการ ยกเว้นการจัดกิจกรรมร่วมทางการตลาด ให้การตลาดของสายการตลาดและพัฒนาธุรกิจเป็นผู้รับผิดชอบ
- 2.19 กระทำการอันเป็นการละเลย หรือเอื้ออำนวยการแก่บุคคลใดๆ ที่จะเข้ามาแสวงหาประโยชน์ หรือเข้าถึง หรือรบกวนระบบคอมพิวเตอร์ ข้อมูลคอมพิวเตอร์ ข้อมูลจราจรคอมพิวเตอร์ของบริษัทโดยมิชอบ หรือโดยไม่ได้รับอนุญาตจากบริษัทหรือจงใจ สนับสนุนยินยอมให้เกิดขึ้นหรือมีอยู่ ซึ่งการกระทำผิดของผู้ให้บริการตามกฎหมายคอมพิวเตอร์หรือกฎหมายลิขสิทธิ์ หรือกฎหมายอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง

ขั้นตอนการลงโทษทางวินัย

1. การฝ่าฝืนที่ไม่ร้ายแรง : ผู้บริหารจะได้รับหนังสือเตือนเป็นลายลักษณ์อักษร ซึ่งจะระบุลักษณะของการฝ่าฝืนรวมทั้งมูลเหตุที่อาศัยเป็นหลักของการฝ่าฝืนนั้น โดยให้โอกาสผู้บริหารดังกล่าวโต้แย้งข้อกล่าวหาดังกล่าวต่อผู้บังคับบัญชา หากไม่สามารถแก้ปัญหาได้ ให้นำเสนอเรื่องดังกล่าวต่อคณะกรรมการวินัยซึ่งแต่งตั้งโดยประธานเจ้าหน้าที่บริหารเพื่อพิจารณา และให้ถือคำตัดสินของคณะกรรมการวินัยเป็นที่สิ้นสุด หากมีการฝ่าฝืนเป็นครั้งที่สอง หรือผู้บริหารไม่แก้ไขความผิดจากการฝ่าฝืนในครั้งแรกตามที่ได้รับหนังสือเตือนนั้น ผู้บริหารดังกล่าวจะถูกลงโทษทางวินัยอย่างเคร่งครัด ซึ่งอาจรวมถึงการเลิกจ้างได้
2. การฝ่าฝืนร้ายแรงซึ่งรวมถึงการฝ่าฝืนดังต่อไปนี้ เช่น การให้หรือการรับสินบน การฉ้อโกง การเปิดเผยข้อมูลความลับ หรือทรัพย์สินทางปัญญาของบริษัทต่อบุคคลที่สาม และการกระทำใดๆ ที่เสื่อมเสียต่อเกียรติคุณของบริษัทหรือปกปิดหรือไม่รายงานข้อมูลการหารือ หรือเอกสารสำคัญใดๆ ต่อผู้บังคับบัญชา บริษัทอาจพิจารณาเลิกจ้างโดยไม่จ่ายค่าชดเชย และโดยไม่จำเป็นต้องออกหนังสือเตือนเป็นลายลักษณ์อักษรก่อน

นโยบายการลงทุนของบริษัท นโยบายการลงทุนในบริษัทย่อยและบริษัทร่วม

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

• นโยบายการลงทุนของบริษัท

เพื่อให้การลงทุนของบริษัทเป็นไปอย่างมีหลักการที่เหมาะสม บริษัทได้กำหนดนโยบายการลงทุนเพื่อใช้เป็นแนวทางในการดำเนินงาน ดังต่อไปนี้

1. บริษัทจะลงทุนในธุรกิจที่มีศักยภาพ สามารถทำรายได้ และกำไรที่สม่ำเสมอ และผ่านการวิเคราะห์ความเป็นไปได้ในการลงทุนแล้ว
2. ธุรกิจที่บริษัทจะลงทุนต้องมีกระแสเงินสดเพียงพอที่จะจ่ายชำระภาระหนี้และดอกเบี้ยจ่าย

3. ธุรกิจที่บริษัทจะลงทุนต้องให้ผลตอบแทนที่เหมาะสมในความเสี่ยงที่ยอมรับได้
4. บริษัทจะจัดให้มีผู้บริหารและบุคลากรที่มีความเชี่ยวชาญ และประสบการณ์ในการทำธุรกิจนั้นๆ เข้าไปดูแลการลงทุนดังกล่าวของบริษัท
5. บริษัทจะจัดให้มีตัวแทนของบริษัทไปทำหน้าที่กรรมการของบริษัทที่ลงทุนเสมอ
6. บริษัทจะไม่ลงทุนในธุรกิจที่ผิดกฎหมาย หรือผิดหลักศีลธรรม
7. การลงทุนของบริษัทต้องผ่านการพิจารณาอนุมัติจากคณะกรรมการบริษัท หรือที่ประชุมผู้ถือหุ้นของบริษัท ตามที่ข้อบังคับของบริษัท หรือกฎหมายว่าด้วยบริษัทมหาชนจำกัด หรือกฎหมายว่าด้วยหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์หรือข้อบังคับ ประกาศ คำสั่ง หรือข้อกำหนดของคณะกรรมการกำกับตลาดทุนและตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยที่เกี่ยวข้องกำหนดไว้
8. บริษัทจะรายงานผลการดำเนินงานของบริษัทที่เข้าไปลงทุนให้คณะกรรมการของบริษัทรับทราบทุกไตรมาส
9. คณะกรรมการของบริษัทมีหน้าที่พิจารณา และอนุมัติการจ่ายเงินปันผลของบริษัทที่บริษัทเข้าไปลงทุน
10. บริษัทไม่มีนโยบายการลงทุนในตราสารทุนที่จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์

• นโยบายการลงทุนในบริษัทย่อยและบริษัทร่วม

บริษัทมุ่งเน้นการลงทุนในบริษัทย่อย และบริษัทร่วมที่มีศักยภาพในการเติบโต และสร้างผลตอบแทนที่ดีจากการลงทุน เพื่อให้บริษัทเป็นผู้นำในธุรกิจสายการบินราคาประหยัดที่ให้บริการแก่ผู้บริโภคได้อย่างครอบคลุม ทั้งนี้ การขออนุมัติเกี่ยวกับการลงทุนจะต้องสอดคล้องเป็นไปตามประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุน เรื่อง หลักเกณฑ์ในการทำรายการที่มีนัยสำคัญที่เข้าข่ายเป็นการได้มาหรือจำหน่ายไปซึ่งทรัพย์สิน และประกาศคณะกรรมการตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย เรื่อง การเปิดเผยข้อมูลและการปฏิบัติการของบริษัทจดทะเบียนในการได้มาหรือจำหน่ายไปซึ่งสินทรัพย์ พ.ศ. 2547

การลงทุนในกิจการดังกล่าวข้างต้น บริษัทจะเน้นการลงทุนระยะยาว โดยพิจารณาจากปัจจัยพื้นฐานของธุรกิจที่จะเข้าไปลงทุน รวมถึงแนวโน้มของธุรกิจนั้นๆ เป็นสำคัญ นอกจากนี้ บริษัทมีนโยบายการลงทุนในสัดส่วนที่มากพอเพื่อให้สามารถมีส่วนร่วมในการบริหารจัดการและกำหนดแนวทางการดำเนินธุรกิจของบริษัทย่อย บริษัทร่วม และกิจการที่ควบคุมร่วมกันนั้นๆ รวมทั้งการส่งเสริมกิจการที่เข้าลงทุนให้มีการเจริญเติบโตอย่างยั่งยืน

บริษัทอาจมีการลงทุนในธุรกิจอื่นที่เกี่ยวข้องในอนาคต ทั้งนี้ การลงทุนจะต้องมีความสอดคล้องเหมาะสมกับสภาพธุรกิจและแผนยุทธศาสตร์ของบริษัทในการตัดสินใจลงทุนใดๆ บริษัทจะทำการวิเคราะห์ความเป็นไปได้ของโครงการและพิจารณาถึงศักยภาพ รวมทั้งความเสี่ยงจากการลงทุน และนำเสนอแผนการลงทุนต่อคณะกรรมการบริษัท เพื่อพิจารณา รวมถึงให้คำแนะนำ เพื่อลดความเสี่ยงทางการลงทุนที่อาจเกิดขึ้น

• นโยบายการบริหารงานในบริษัทย่อย บริษัทร่วม และกิจการที่ควบคุมร่วมกัน

ในการกำกับดูแลการดำเนินงานของบริษัทย่อยนั้น บริษัทได้ส่งตัวแทนของบริษัทไปเป็นกรรมการในบริษัทย่อยซึ่งบุคคลดังกล่าวต้องมีคุณสมบัติและประสบการณ์ที่เหมาะสมกับธุรกิจดังกล่าวและไม่มีผลประโยชน์ขัดแย้งในทางธุรกิจ โดยผู้แทนดังกล่าวจะต้องบริหารและจัดการธุรกิจของบริษัทย่อยให้เป็นไปตามนโยบายที่ได้รับความเห็นชอบจากบริษัท และตามกฎหมายและระเบียบตามที่กำหนดไว้ในข้อบังคับของบริษัท และกฎหมายของบริษัทย่อยที่เกี่ยวข้อง

นอกจากนี้ บริษัทจะติดตามอย่างใกล้ชิดถึงผลประกอบการและการดำเนินงานของธุรกิจดังกล่าว และนำเสนอผลการวิเคราะห์ รวมถึงแสดงความคิดเห็นหรือข้อเสนอแนะต่อคณะกรรมการบริษัทของบริษัทย่อยหรือบริษัทร่วมหรือกิจการที่ควบคุมร่วมกันนั้นๆ เพื่อใช้ประกอบการพิจารณากำหนดนโยบายหรือปรับปรุงส่งเสริมให้ธุรกิจของบริษัทย่อย บริษัทร่วม หรือกิจการที่ควบคุมร่วมกัน มีการพัฒนาและเจริญเติบโตอย่างต่อเนื่องต่อไป

- **หลักเกณฑ์เกี่ยวกับการทำข้อตกลงทางการค้าที่มีเงื่อนไขการค้าโดยทั่วไป ในการทำธุรกรรมระหว่างบริษัทและบริษัทย่อยกับกรรมการ ผู้บริหาร หรือบุคคลที่มีความเกี่ยวข้อง**

กรรมการ ผู้บริหาร หรือบุคคลที่มีความเกี่ยวข้อง จะเข้าทำธุรกรรมกับบริษัท และบริษัทย่อยได้ต่อเมื่อได้รับอนุมัติจากที่ประชุมผู้ถือหุ้นของบริษัทแล้ว เว้นแต่ธุรกรรมดังกล่าว มีข้อตกลงทางการค้าในลักษณะเดียวกับที่วิญญูชนจะพึงกระทำกับคู่สัญญาทั่วไปในสถานการณ์เดียวกัน ด้วยอำนาจต่อรองทางการค้าที่ปราศจากอิทธิพลในการที่ตนมีสถานะเป็นกรรมการ ผู้บริหารหรือบุคคลที่มีความเกี่ยวข้อง ทั้งนี้ ให้บริษัทจัดทำรายงานสรุปการทำธุรกรรมที่มีขนาดเกินกว่า 15 ล้านบาทเพื่อรายงานในการประชุมคณะกรรมการตรวจสอบและคณะกรรมการบริษัททุกไตรมาส

นโยบายการเข้าทำรายการระหว่างกันของบริษัท

บริษัทจะปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ และข้อบังคับประกาศคำสั่งหรือข้อกำหนดของคณะกรรมการกำกับตลาดทุนและตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย ที่เกี่ยวข้องกับการเข้าทำรายการระหว่างกัน ทั้งนี้ ผู้บริหารหรือผู้ที่มีส่วนได้ส่วนเสียจะไม่สามารถเข้ามามีส่วนร่วมในการอนุมัติรายการระหว่างกันดังกล่าวได้

ในกรณีที่กฎหมายกำหนดให้ต้องได้รับอนุมัติจากที่ประชุมคณะกรรมการบริษัท บริษัทจะจัดให้มีคณะกรรมการตรวจสอบเข้าร่วมประชุมเพื่อพิจารณาและให้ความเห็นเกี่ยวกับความจำเป็นในการทำรายการและความสมเหตุสมผลของรายการนั้นๆ ทั้งนี้ การทำรายการที่เป็นข้อตกลงทางการค้าที่มีเงื่อนไขการค้าโดยทั่วไป และการทำรายการที่เป็นข้อตกลงทางการค้าที่ไม่เป็นเงื่อนไขการค้าโดยทั่วไป ให้มีหลักการดังนี้

- **การทำรายการที่เป็นข้อตกลงทางการค้าที่มีเงื่อนไขการค้าโดยทั่วไป**

การทำรายการระหว่างกันที่เป็นข้อตกลงทางการค้าที่มีเงื่อนไขการค้าโดยทั่วไป ระหว่างบริษัทและบริษัทย่อยกับกรรมการ ผู้บริหาร หรือบุคคลที่มีความเกี่ยวข้อง ได้รับอนุมัติเป็นหลักเกณฑ์จากคณะกรรมการบริษัท ให้ฝ่ายจัดการสามารถอนุมัติการทำธุรกรรมดังกล่าวได้หากรายการดังกล่าวนั้นมีข้อตกลงทางการค้าในลักษณะเดียวกับที่วิญญูชนจะพึงกระทำกับคู่สัญญาทั่วไปในสถานการณ์เดียวกัน ด้วยอำนาจต่อรองทางการค้าที่ปราศจากอิทธิพลในการที่ตนมีสถานะเป็นกรรมการ ผู้บริหาร หรือบุคคลที่มีความเกี่ยวข้อง

ทั้งนี้ บริษัทจะจัดทำรายงานสรุปการทำธุรกรรมที่มีขนาดเกินกว่า 15 ล้านบาท เพื่อรายงานในการประชุมคณะกรรมการตรวจสอบและการประชุมคณะกรรมการในทุกไตรมาส

- **การทำรายการที่เป็นข้อตกลงทางการค้าที่ไม่เป็นเงื่อนไขการค้าโดยทั่วไป**

การทำรายการที่เป็นข้อตกลงทางการค้าที่ไม่เป็นเงื่อนไขการค้าโดยทั่วไป จะต้องถูกพิจารณาและให้ความเห็นโดยคณะกรรมการตรวจสอบก่อนนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัทและ/หรือที่ประชุมผู้ถือหุ้น เพื่อพิจารณาอนุมัติต่อไป ทั้งนี้ ให้ปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ และข้อบังคับ ประกาศ คำสั่ง หรือข้อกำหนดของคณะกรรมการกำกับตลาดทุนและตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย รวมถึงการปฏิบัติตามข้อกำหนดเกี่ยวกับการเปิดเผยข้อมูลการทำรายการที่เกี่ยวข้อง

ในกรณีที่คณะกรรมการตรวจสอบไม่มีความชำนาญในการพิจารณารายการระหว่างกันที่อาจจะเกิดขึ้น บริษัทจะแต่งตั้งผู้เชี่ยวชาญอิสระหรือผู้สอบบัญชีของบริษัทเป็นผู้ให้ความเห็นเกี่ยวกับรายการระหว่างกันดังกล่าวเพื่อนำไปใช้ประกอบการตัดสินใจของคณะกรรมการตรวจสอบ และ/หรือ คณะกรรมการบริษัท และ/หรือ ผู้ถือหุ้นตามแต่กรณี เพื่อให้มั่นใจว่าการเข้าทำรายการดังกล่าวมีความจำเป็นและมีความสมเหตุสมผลโดยคำนึงถึงผลประโยชน์ของบริษัท ทั้งนี้ บริษัทจะเปิดเผยรายการระหว่างกันไว้ในแบบแสดงรายการข้อมูลประจำปีและหมายเหตุประกอบงบการเงินที่ได้รับการตรวจสอบจากผู้สอบบัญชีของบริษัท

นโยบายการเข้าทำรายการระหว่างกันของบริษัทในอนาคต

รายการระหว่างกันที่อาจเกิดขึ้นในอนาคตนั้น คณะกรรมการบริษัทต้องปฏิบัติให้เป็นไปตามกฎหมายว่าด้วยหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ และข้อบังคับ ประกาศ คำสั่ง หรือข้อกำหนดของคณะกรรมการกำกับตลาดทุนและตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย รวมถึงการปฏิบัติตามข้อกำหนดเกี่ยวกับการเปิดเผยข้อมูลการทำรายการที่เกี่ยวข้องของบริษัท หรือบริษัทย่อยตามมาตรฐานการบัญชีที่กำหนดโดยสมาคมนักบัญชีและผู้สอบบัญชีรับอนุญาตแห่งประเทศไทย

ในกรณีที่เป็นการเรียกร้องค่าเสียหายที่เกิดขึ้นจากการดำเนินธุรกิจที่เป็นปกติของบริษัท และเป็นรายการที่เกิดขึ้นต่อเนื่องไปในอนาคต บริษัทได้กำหนดหลักเกณฑ์และแนวทางในการดำเนินการดังกล่าวให้มีลักษณะที่เป็นข้อตกลงทางการค้าที่มีเงื่อนไขการค้าโดยทั่วไป โดยอ้างอิงกับราคาและเงื่อนไขที่เหมาะสมและยุติธรรม สมเหตุสมผล สามารถตรวจสอบได้ และเสนอให้คณะกรรมการตรวจสอบพิจารณารับรองหลักเกณฑ์และแนวทางในการดำเนินการดังกล่าว

กรณีที่เป็นการเข้าทำรายการระหว่างกันในอนาคต บริษัทจะจัดให้คณะกรรมการตรวจสอบให้ความเห็นเกี่ยวกับความเหมาะสมของรายการดังกล่าว ในกรณีที่คณะกรรมการตรวจสอบไม่มีความชำนาญในการพิจารณารายการระหว่างกันที่เกิดขึ้นบริษัทจะจัดให้มีบุคคลที่มีความรู้ ความชำนาญพิเศษ เช่น ผู้สอบบัญชีหรือผู้ประเมินราคาทรัพย์สินที่มีความเป็นอิสระเป็นผู้ให้ความเห็นเกี่ยวกับรายการระหว่างกัน โดยความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบหรือบุคคลที่มีความรู้ความชำนาญพิเศษ จะถูกนำไปใช้ประกอบการตัดสินใจของคณะกรรมการบริษัทหรือผู้ถือหุ้นแล้วแต่กรณี เพื่อให้มีความมั่นใจว่าการเข้าทำรายการดังกล่าวจะไม่เป็นการโยกย้าย หรือถ่ายเทผลประโยชน์ระหว่างบริษัทหรือผู้ถือหุ้นของบริษัท แต่เป็นการทำรายการที่บริษัทได้คำนึงถึงประโยชน์สูงสุดของผู้ถือหุ้นทุกราย

คำตอบแทนของผู้สอบบัญชี

ค่าตอบแทนผู้สอบบัญชีของบริษัท (Audit fee) และค่าสอบบัญชีของบริษัทย่อย ประจำปี 2560 เป็นจำนวนเงินรวม 2,550,000 บาท และ 1,700,000 บาท ตามลำดับ โดยไม่มีค่าบริการอื่น

กองทุนสำรองเลี้ยงชีพ

บริษัทได้จัดตั้งกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ เมื่อวันที่ 13 กรกฎาคม 2554 กับบริษัทหลักทรัพย์จัดการกองทุน ไทยพาณิชย์ จำกัด โดยมีส่วนวัตถุประสงค์เพื่อส่งเสริมการออมของพนักงานในระยะยาว สร้างหลักประกันให้กับพนักงานและครอบครัวในกรณีที่ออกจากงาน เกษียณอายุ หรือเสียชีวิต นอกจากนี้ กองทุนสำรองเลี้ยงชีพยังเป็นแรงจูงใจให้พนักงานทำงานกับบริษัทเป็นระยะเวลานาน ก่อให้เกิดความสัมพันธ์ที่ดีระหว่างนายจ้างและลูกจ้าง ซึ่งช่วยให้ประสิทธิภาพในการทำงานดี โดยในปี 2560 บริษัทได้จ่ายเงินสมทบเข้ากองทุนสำรองเลี้ยงชีพ จำนวน 45,537,715.72 บาท

นโยบายการพัฒนาบุคลากร

บุคลากรถือเป็นปัจจัยสำคัญในการผลักดันให้บริษัทเติบโตอย่างยั่งยืน บริษัทได้ตระหนักถึงความสำคัญในการดูแล พัฒนา และรักษาทรัพยากรบุคคลอย่างต่อเนื่อง เพื่อเสริมสร้างศักยภาพของพนักงานและเสริมสร้างวัฒนธรรมองค์กร

สำหรับพนักงานทั่วไป บริษัทจัดให้มีการพัฒนาและฝึกอบรมเป็นประจำทุกปี อีกทั้งมีแผนการฝึกอบรมพัฒนาเพื่อเพิ่มความรู้ความสามารถแก่บุคลากรอย่างสม่ำเสมอ รวมทั้งโครงการ Eagle Leadership Program (ELP) และโครงการ Management Trainee Program (MT) เพื่อสรรหาบุคลากรทั้งภายใน และภายนอกที่มีคุณภาพ มีความรู้ความสามารถ และ ประสบการณ์เข้ามาดำเนินธุรกิจสืบต่อจากผู้บริหารระดับสูง

สำหรับบุคลากรที่มีชำนาญเฉพาะด้าน เช่น นักบิน พนักงานภาคพื้น และ วิศวกร บริษัทกำหนดให้มีการอบรมอย่างสม่ำเสมอเพื่อเสริมสร้างความรู้และความชำนาญเฉพาะด้านในการปฏิบัติงานตามกฎข้อบังคับและระเบียบทางการบิน รวมทั้ง จัดหลักสูตรพัฒนาภาวะผู้นำ ด้านการบริหารจัดการ และ Soft skills อื่นๆ เพื่อให้บุคลากรตำแหน่งชำนาญเฉพาะด้าน ได้พัฒนาความรู้ ทักษะ ทักษะคิด และพฤติกรรมควบคู่ไปกับด้านความชำนาญเฉพาะด้าน โดยออกแบบให้สอดคล้องกับความต้องการของบริษัทฯ และมีความเป็นมืออาชีพในการทำงาน สามารถแข่งขันได้อย่างยั่งยืน

นักบิน

แนวทางการสรรหาบุคลากรทางการบิน มีดังนี้

1. ผู้ควบคุมอากาศยาน (Captain) บริษัทมีนโยบายว่าจ้างบุคลากรที่มีประสบการณ์ทางการบินสูง มีคุณสมบัติต่างๆ ครบถ้วนตามที่กรมการบินพลเรือนกำหนด รวมทั้ง การสรรหานักบินผู้ช่วยที่มีประสบการณ์ คุณสมบัติครบถ้วน และผ่านการตรวจสอบตามมาตรฐานสากล มาฝึกอบรมเพื่อเลื่อนฐานะขึ้นเป็นผู้ควบคุมอากาศยานต่อไป

2. นักบินผู้ช่วย (Co-Pilot) บริษัทมีการสอบคัดเลือกนักบินผู้ช่วยตามวาระ ตามความต้องการบุคลากรการบินของบริษัท โดยพิจารณาตามความเหมาะสมกับจำนวนเครื่องบินที่เพิ่มขึ้น โดยผู้ที่ได้รับสิทธิในการเข้าสอบเพื่อเป็นนักบินของบริษัทจะต้องจบปริญญาตรีขึ้นไป ในสาขาที่เหมาะสมกับการเป็นนักบิน และต้องจบหลักสูตรการบินจากสถาบันการบินทั้งในและต่างประเทศที่กรมการบินพลเรือนรับรองตลอดจนต้องมีใบอนุญาตขับเครื่องบิน (Commercial Pilot License) และมีเอกสารรับรองการตรวจสอบสุขภาพสำหรับผู้ทำงานในอากาศ
3. นักบินที่ได้รับการคัดเลือกแล้ว จะต้องเข้ารับการฝึกอบรมตามหลักสูตรที่ กรมการบินพลเรือนกำหนดดังนี้
 - หลักสูตรทั่วไปสำหรับนักบินพาณิชย์
 - หลักสูตรเฉพาะแบบเครื่องบินที่จะต้องทำการบิน
 - หลักสูตรในการบริหารจัดการระหว่างผู้ที่ปฏิบัติการบิน และผู้ที่สนับสนุนการบิน (Crew Resource Management หรือ CRM)

เมื่อผ่านหลักสูตรทางด้านภาคพื้นแล้ว นักบินเหล่านี้จะต้องเข้ารับการฝึกอบรมในส่วนของภาคอากาศต่อไป ซึ่งประกอบด้วยการบินกับเครื่องบินจำลอง (Simulator) การฝึกบินกับเครื่องบินจริง โดยทั้งหมดนี้จะมีครูการบินเป็นผู้รับผิดชอบ และดำเนินการตามระเบียบปฏิบัติของบริษัทผู้สร้างเครื่องบิน โดยกรมการบินพลเรือนจะเป็นผู้ตรวจสอบในทุกขั้นตอน

นักบินของบริษัทต้องเป็นผู้ที่พร้อมรับการตรวจสอบตลอดเวลาทั้งจากหน่วยงานด้านมาตรฐานการบินของบริษัท ทั้งจากเจ้าหน้าที่ของกรมการบินพลเรือน นอกเหนือไปจากการทดสอบความสามารถด้านการบินที่ต้องมีการตรวจสอบทุกๆ 6 เดือน หากไม่ผ่านในขั้นตอนใดขั้นตอนหนึ่ง นักบินผู้นั้นจะไม่ได้รับอนุญาตให้ทำการบิน และต้องกลับไปเข้ากระบวนการการเรียน การฝึกตามที่บริษัทกำหนดจนผ่านแล้วจึงได้รับอนุญาตให้ทำการบินเช่นเดิมได้

นอกเหนือจากการเรียนการฝึกในด้านการบินแล้ว นักบินซึ่งถือว่าเป็นบุคลากรที่มีค่าของบริษัท จะได้รับการพัฒนาต่อไปในสาขาอื่นๆ ด้วย โดยมีโครงการเข้ารับการอบรมหลักสูตรต่างๆของบริษัทที่กำหนดโดยฝ่ายบุคคล เช่น หลักสูตรด้านบริหารจัดการด้านความเป็นผู้นำ และ Soft skills อื่นๆ เพื่อให้พนักงานของบริษัทเป็นนักบินอาชีพอย่างแท้จริง

พนักงานต้อนรับบนเครื่องบิน (ลูกเรือ)

พนักงานต้อนรับบนเครื่องบินที่ได้รับการคัดเลือกใหม่ทุกคนจำเป็นต้องผ่านการอบรมด้านการบริการลูกค้า ด้านความรู้ต่างๆ เกี่ยวกับเครื่องบิน และความปลอดภัยในกรณีเกิดเหตุฉุกเฉินต่างๆ ซึ่งการอบรมดังกล่าวจะจัดขึ้นโดยใช้สถานที่และอุปกรณ์ของการบินไทย เนื่องจากบริษัทยังไม่มีนโยบายลงทุนสร้างศูนย์ฝึกอบรมลูกเรือ นอกจากนี้บริษัทยังกำหนดให้พนักงานต้อนรับทุกคนของบริษัทต้องอบรมความรู้ดังกล่าวเป็นประจำทุกปี อีกทั้ง บริษัทยังมีนโยบายเสริมสร้างความรู้ความสามารถด้านอื่นๆ ให้กับพนักงานต้อนรับบนเครื่องบินของบริษัท โดยมุ่งเน้นให้ฝึกงานหรือทดลองงานกับแผนกอื่นของบริษัท เพื่อให้มีทักษะความรู้เพิ่มเติมและสามารถปฏิบัติงานอื่นได้หลังจากหมดอายุสัญญาการเป็นพนักงานต้อนรับบนเครื่องบินกับบริษัท

วิศวกร

บริษัทมีการคัดเลือกวิศวกรที่มีประสบการณ์ตรงทางด้านการบินซ่อมบำรุงเครื่องบินไม่น้อยกว่า 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 วิศวกรจะไม่สามารถลงนามใบสมควรเดินอากาศของอากาศยานนกอแอร์ได้จนกว่าจะได้รับการอนุมัติเป็นลายลักษณ์อักษรจากฝ่ายรักษามาตรฐาน การซ่อมบำรุงอากาศยาน

ข้อพิพาทด้านแรงงาน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 บริษัทไม่มีข้อพิพาททางด้านแรงงาน



ประวัติคณะกรรมการบริษัทและผู้บริหาร

1. นางอุษณีย์ แสงสิงแก้ว

กรรมการ (กรรมการผู้มีอำนาจลงนามผูกพันตามหนังสือรับรอง)

กรรมการบริหาร

วันที่เข้าดำรงตำแหน่ง : 9 มีนาคม 2560
อายุ 60 ปี

2552 - 2555 ผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายวางแผนและควบคุมอุปกรณ์
บริการบนเครื่องบิน
บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

วุฒิการศึกษา / ประวัติการอบรม

- ปริญญาโทบริหารธุรกิจมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยเซนต์จอห์น (MBA)
- Mini Master of Information Technology (MMIT)
- ปริญญาตรีบริหารธุรกิจบัณฑิต มหาวิทยาลัยกรุงเทพ (BBA)
- หลักสูตรการบริหารการรักษาสภาพความพร้อมของสังคม
ภาครัฐร่วมเอกชน (บรจ.)
- หลักสูตรการบริหารจัดการด้านความมั่นคงขั้นสูง
วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร (สวปอ.รุ่น 4)
- หลักสูตรผู้บริหารระดับสูง รุ่นที่ 21 สถาบันวิทยาการฉลาดคุณ (วตค.)
- สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
 1. หลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่นที่ 194/2557
 2. หลักสูตร Ethical Leadership Program (ELP) ปี 2559

การดำรงตำแหน่งกรรมการ/

ผู้บริหารในบริษัทจดทะเบียน (ปัจจุบัน)

2560 - ปัจจุบัน กรรมการ
(กรรมการผู้มีอำนาจลงนามผูกพันตามหนังสือรับรอง)/
กรรมการบริหาร
บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน)
รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่สายกลยุทธ์องค์กร
และพัฒนอย่างยั่งยืนและรักษาการกรรมการ
ผู้อำนวยการใหญ่
บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
ปัจจุบัน กรรมการ
บริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)

ประวัติการอบรม (ภายในปี 2560)

- ไม่มี

สัดส่วนการถือหุ้นในบริษัท %

ของตนเอง : ไม่มี

คู่สมรสบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ : ไม่มี

การดำรงตำแหน่งในบริษัทอื่น/กิจการอื่น (ปัจจุบัน)

ปัจจุบัน กรรมการ
บริษัท สายการบินไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างกรรมการและผู้บริหาร

- ไม่มี

ประสบการณ์ทำงาน 5 ปี ย้อนหลัง และหรือตำแหน่งที่สำคัญ

2559 - ปัจจุบัน รักษาการกรรมการผู้อำนวยการใหญ่
รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่สายกลยุทธ์องค์กร
และพัฒนอย่างยั่งยืน
รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่สายการพาณิชย์
รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่หน่วยธุรกิจบริการ
การบิน
บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
2555 - 2558 กรรมการผู้จัดการ ฝ่ายบริการลูกค้าภาคพื้น
บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

2. นายธีรพล โชติชนากิจบาล

กรรมการ (กรรมการผู้มีอำนาจลงนามผูกพันตามหนังสือรับรอง)

ประธานคณะกรรมการเพื่อดำเนินการเกี่ยวกับกรณี Lufthansa Technik AG

วันที่เข้าดำรงตำแหน่ง 7 เมษายน 2559

อายุ 61 ปี

วุฒิการศึกษา / ประวัติการอบรม

- Master of Science, Operations Research, University of Southampton, Great Britain
- Bachelor of Arts, Mathematics/Economics (Joint Honor), University College of Wales, Great Britain
- 2559 - CMO Academy, INSEAD, Singapore
- 2557 - หลักสูตรการกำกับดูแลกิจการสำหรับกรรมการและผู้บริหารระดับสูงของรัฐวิสาหกิจและองค์กรมหาชน รุ่นที่ 10 สถาบันพระปกเกล้า
- 2551 - Director Certification Program รุ่น 111/2551 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย

ประวัติการอบรม (ภายในปี 2560)

- ไม่มี

สัดส่วนการถือหุ้นในบริษัท %

ของตนเอง : ไม่มี

คู่สมรสบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ : ไม่มี

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างกรรมการและผู้บริหาร

- ไม่มี

ประสบการณ์ทำงาน 5 ปี ย้อนหลัง และ/หรือตำแหน่งที่สำคัญ

2558 - 2560	รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายการพาณิชย์ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
2557 - 2558	รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ที่ปรึกษากรรมการผู้อำนวยการใหญ่ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
2557	รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายการพาณิชย์ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
2556	รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายกลยุทธ์และ พัฒนาธุรกิจ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
2554	รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายบริการลูกค้า บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

การดำรงตำแหน่งกรรมการ/ ผู้บริหารในบริษัทจดทะเบียน (ปัจจุบัน)

2559 - ปัจจุบัน กรรมการ (กรรมการผู้มีอำนาจลงนามผูกพันตามหนังสือรับรอง)/
ประธานคณะกรรมการเพื่อดำเนินการเกี่ยวกับ
Lufthansa Technik AG
บริษัท สายการบินบีนทเกอร์ จำกัด (มหาชน)

การดำรงตำแหน่งในบริษัทอื่น/กิจการอื่น (ปัจจุบัน)

- ไม่มี

3. นายรัฐพล ภัคติกูมิ

กรรมการ (กรรมการผู้มีอำนาจลงนามผูกพันตามหนังสือรับรอง)/ กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน

วันที่เข้าดำรงตำแหน่ง 19 เมษายน 2560
อายุ 51 ปี

วุฒิการศึกษา / ประวัติการอบรม

- ปริญญาโท Executive Master's in International Logistics and Supply Chain Strategy, Georgia Institute of Technology, Atlanta, USA
- ปริญญาโทบริหารธุรกิจ สาขาการตลาดและธุรกิจต่างประเทศ สถาบันบัณฑิตบริหารธุรกิจ ศศินทร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- ปริญญาตรีวิศวกรรมศาสตร สาขาวิศวกรรมเครื่องกล จากมหาวิทยาลัยโคโลราโด เมืองโบล์เดอร์ ประเทศสหรัฐอเมริกา
- สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
 - หลักสูตร Director Accreditation Program (DAP) รุ่น 23/2547
 - หลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่น 52/2547
 - หลักสูตร Charter Director Class (CDC) รุ่น 9/2558
- หลักสูตรการบริหารการท่องเที่ยวสำหรับผู้บริหารระดับสูง (ททส.) รุ่นที่ 1 ศูนย์พัฒนาวิชาการด้านตลาดการท่องเที่ยว (TAT Academy)
- หลักสูตรวิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร (อ.ป.อ.58) สถาบันวิชาการป้องกันประเทศ
- หลักสูตรผู้บริหารระดับสูงด้านการค้าและการพาณิชย์ รุ่นที่ 8 (TEPCoT) สถาบันวิทยาการการค้า มหาวิทยาลัยหอการค้าไทย
- หลักสูตรภูมิพลังแผ่นดินสำหรับผู้บริหารระดับสูงรุ่นที่ 3 จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- หลักสูตร Executive Program in General Management, Strategies for Sustainable Business, MIT Sloan School of Management, USA
- หลักสูตร 2013 Southeast Asia Regional Program Fellows, Eisenhower Fellowships
- หลักสูตรการบริหารจัดการความมั่นคงแห่งชาติ (บมช.) รุ่นที่ 5 สำนักข่าวกรองแห่งชาติ
- หลักสูตรกฎหมายปกครองสำหรับผู้บริหารระดับสูง (ทปส.) รุ่นที่ 1 สำนักงานศาลปกครอง
- หลักสูตรผู้บริหารระดับสูงด้านวิทยาการพลังงาน รุ่นที่ 1 (อ.พ.ว.1) สถาบันวิทยาการพลังงาน
- สมาชิกหน่วยฝึกการบินพลเรือนกองทัพอากาศรุ่นที่ 65 (ทอ.65) หน่วยฝึกการบินพลเรือนกองทัพอากาศ
- หลักสูตรการเมืองการปกครองในระบอบประชาธิปไตยสำหรับนักบริหารระดับสูงรุ่นที่ 13 (ป.ป.ส.13) สถาบันพระปกเกล้า
- โครงการอบรม 2009 Directors' Consortium, Stanford Graduate School of Business สหรัฐอเมริกา
- หลักสูตร Electronic Business and Commerce Executive Program, Graduate School of Business Stanford University ประเทศสหรัฐอเมริกา
- หลักสูตร e-Business and Supply Chain Management Program, Graduate School of Business Stanford University ประเทศสหรัฐอเมริกา

- Enrolled as a special student at the Sloan School of Management for two academic term. Course work includes Operation and Financial Management. Massachusetts Institute of Technology Cambridge, MA, USA

ประวัติการอบรม (ภายในปี 2560)

- ไม่มี

สัดส่วนการถือหุ้นในบริษัท %

ของตนเอง : ไม่มี

คู่สมรสบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ : ไม่มี

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างกรรมการและผู้บริหาร

- ไม่มี

ประสบการณ์ทำงาน 5 ปี ย้อนหลัง และ/หรือตำแหน่งที่สำคัญ

2548 กรรมการ
บริษัท ดาต้าแมก จำกัด

การดำรงตำแหน่งกรรมการ/

ผู้บริหารในบริษัทจดทะเบียน (ปัจจุบัน)

2560-ปัจจุบัน กรรมการ (กรรมการผู้มีอำนาจลงนามผูกพันตามหนังสือรับรอง)/ กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน)

2557-ปัจจุบัน กรรมการ คณะกรรมการตรวจสอบ/ คณะกรรมการกำกับดูแลกิจการที่ดี/ คณะกรรมการสรรหา/ คณะกรรมการเฉพาะกิจพิจารณางบประมาณประจำปี/ กรรมการเจรจาแก้ไขปัญหาข้อพิพาทกับบริษัทคู่สัมปทาน บริษัท กสท โทรคมนาคม จำกัด (มหาชน)

2557 - ปัจจุบัน กรรมการบริษัท/ คณะกรรมการอิสระ/ คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน คณะกรรมการกำกับยุทธศาสตร์และการปฏิรูป/ คณะกรรมการทรัพยากรบุคคล/ คณะกรรมการปรับปรุงประสิทธิภาพการจัดการพัสดุ/ คณะกรรมการตรวจสอบ/ คณะกรรมการสรรหาผู้ดำรงตำแหน่งกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

การดำรงตำแหน่งในบริษัทอื่น/กิจการอื่น (ปัจจุบัน)

2542-ปัจจุบัน ประธานกรรมการบริหารและกรรมการผู้จัดการใหญ่ บริษัท เจเนอรัล อิเล็กทรอนิกส์ คอมเมอร์ซ เซอร์วิสเซส จำกัด

2557 - ปัจจุบัน กรรมการบริษัท / ประธานคณะทำงานขับเคลื่อนการพัฒนากระบวนการให้บริการร่วมกับ Alibaba/ คณะกรรมการคณะอนุกรรมการกลั่นกรองการลงทุน/ คณะกรรมการคณะอนุกรรมการบริหารความเสี่ยง บริษัท ไปรษณีย์ไทย จำกัด

ปัจจุบัน กรรมการ บริษัท สหชาติเศรษฐกิจ จำกัด

2533 - ปัจจุบัน กรรมการบริหาร บริษัท เอสเค มิเนอรัลส์ จำกัด

4. นางนลินี งามเศรษฐมาศ

กรรมการ/กรรมการบริหาร

วันที่เข้าดำรงตำแหน่ง 28 กุมภาพันธ์ 2560
อายุ 59 ปี

วุฒิการศึกษา / ประวัติการอบรม

- คุยบัณฑิตกิตติมศักดิ์ศิลปศาสตร์ สาขาวิชาการเงิน ประเภททั่วไป มหาวิทยาลัยศรีปทุม
- Certificate Master in Marketing Management มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ และ University of Gothenberg
- ปริญญาโทบริหารการเงิน สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์
- ปริญญาตรีวิทยาศาสตร์ มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ
- หลักสูตรนักบริหารระดับสูง “ธรรมศาสตร์เพื่อสังคมและโลก” รุ่นที่ 1
- หลักสูตร Leadership Succession Program รุ่นที่ 4 สถาบันวิจัยและพัฒนาองค์การภาครัฐ (IRDP)
- หลักสูตรนักบริหารระดับสูง “ธรรมศาสตร์เพื่อสังคม” รุ่นที่ 3 (นบร.3) มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
- หลักสูตรการบริหารจัดการด้านความมั่นคงขั้นสูง รุ่นที่ 3 (วปอ. มส.3) วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร
- หลักสูตรผู้บริหารระดับสูง รุ่นที่ 8 (วตท.8) สถาบันวิทยาการตลาดทุน
- สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
 1. หลักสูตร Corporate Governance for Capital Market Intermediaries (CGI) รุ่นที่ 15/2559
 2. หลักสูตร IOD Exclusive Event (M-IEE) รุ่นที่ 1/2558
 3. หลักสูตร Role of Chairman Program (RCP) รุ่นที่ 31/2556
 4. หลักสูตร Director Accreditation Program (DAP) รุ่นที่ 61/2550

ประวัติการอบรม (ภายในปี 2560)

Director Forum 2017: The Board's role in CEO Succession Planning
CAC Conference 2017 “Bright Spots : Lighting the way to a corruption free society

สัดส่วนการถือหุ้นในบริษัท %

ของตนเอง : ไม่มี

คู่สมรสบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ : ไม่มี

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างกรรมการและผู้บริหาร

- ไม่มี

ประสบการณ์ทำงาน 5 ปี ย้อนหลัง และ/หรือตำแหน่งที่สำคัญ

2547 - 2555 กรรมการ บริษัท สสมมติ จำกัด (มหาชน)

การดำรงตำแหน่งกรรมการ/

ผู้บริหารในบริษัทจดทะเบียน (ปัจจุบัน)

- | | |
|-----------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 2560 - ปัจจุบัน | กรรมการ/กรรมการบริหาร
บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) |
| 2554 - ปัจจุบัน | กรรมการผู้มีอำนาจลงนาม/กรรมการสรรหาและ
พิจารณาค่าตอบแทน/กรรมการบริหาร
บริษัท โอรา แอปคองรี จำกัด (มหาชน) |

2553 - ปัจจุบัน

กรรมการผู้มีอำนาจลงนาม/
ประธานคณะกรรมการลงทุน/ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร
บริษัท โอรา แอปคองรี จำกัด (มหาชน)

การดำรงตำแหน่งในบริษัทอื่น/กิจการอื่น (ปัจจุบัน)

2560 - ปัจจุบัน

กรรมการผู้มีอำนาจลงนาม / ประธานกรรมการบริษัท
บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด

2560 - ปัจจุบัน

กรรมการ บริษัท นกมิ่งคิง จำกัด
และไปรษณีย์ภัณฑ์ทางอากาศ

2560 - ปัจจุบัน

กรรมการผู้มีอำนาจลงนาม

2559 - ปัจจุบัน

บริษัท โอรา แอสเซท เมเนจเม้นท์ จำกัด
กรรมการผู้มีอำนาจลงนาม

2559 - ปัจจุบัน

บริษัท ทรานเวลลีส (ไทยแลนด์) จำกัด
กรรมการผู้มีอำนาจลงนาม/ประธานกรรมการบริษัท /
ประธานกรรมการบริหาร

2558 - ปัจจุบัน

บริษัท โอรา ลีสซิ่ง จำกัด (มหาชน)

2558 - ปัจจุบัน

กรรมการผู้มีอำนาจลงนาม/ประธานกรรมการบริหาร /
ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร
บริษัท โอรา พร็อพเพอร์ตี้ จำกัด (มหาชน)

2558 - ปัจจุบัน

กรรมการผู้มีอำนาจลงนาม/ประธานกรรมการบริษัท
บริษัท แอสไพร์เซ็น วัน จำกัด

2557 - ปัจจุบัน

กรรมการผู้มีอำนาจลงนาม/ประธานกรรมการสรรหา
และพิจารณาค่าตอบแทน/ประธานกรรมการบริหาร
บริษัท โอรา แอนด์ โอฟูล จำกัด (มหาชน)

2556 - ปัจจุบัน

กรรมการผู้มีอำนาจลงนาม/ประธานกรรมการบริษัท
AIRA International Advisory (Singapore) Pte.Ltd.

2550 - ปัจจุบัน

กรรมการผู้มีอำนาจลงนาม
บริษัทหลักทรัพย์โอรา จำกัด (มหาชน)

5. นายวิสิฐ ตันตีสุนทร

กรรมการอิสระ

กรรมการตรวจสอบ

วันที่เข้าดำรงตำแหน่ง 9 เมษายน 2558

อายุ 59 ปี

วุฒิการศึกษา / ประวัติการอบรม

- ปริญญาตรีศึกษาศาสตร์บัณฑิต คณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- Master of Business Administration, University of Wisconsin-Madison
- การบริหารธุรกิจชั้นสูง มหาวิทยาลัยฮาร์วาร์ด, สหรัฐอเมริกา
- สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
 1. หลักสูตร Directors Certification Program (DCP) รุ่นที่ 131/2553
 2. หลักสูตร Financial Institutions Governance Program (FGP) รุ่นที่ 3/2554
- หลักสูตรป้องกันราชอาณาจักร (วปอ.) เมื่อปี 2547
- หลักสูตรสถาบันวิทยาการตลาดทุน รุ่นที่ 3
- หลักสูตรสถาบันพระปกเกล้า รุ่นที่ 5

ประวัติการอบรม (ภายในปี 2560)

- ไม่มี

สัดส่วนการถือหุ้นในบริษัท %

ของตนเอง : ในสำคัญแสดงสิทธิ 3,000,000 หุ้น (NOK-W1)

คู่สมรสบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ : ไม่มี

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างกรรมการและผู้บริหาร

- ไม่มี

ประสบการณ์ทำงาน 5 ปี ย้อนหลัง และ/หรือตำแหน่งที่สำคัญ

2543 - 2557	กรรมการ บริษัท ทรู วิชั่นส์ กรุ๊ป จำกัด
2546 - 2552	กรรมการ บริษัท ทิพยประกันภัย จำกัด (มหาชน)
2544 - 2552	ประธานกรรมการ บริษัท พีทซี เรดดิ้งส์ (ประเทศไทย) จำกัด
2544 - 2552	เลขาธิการ คณะกรรมการกองทุนบำเหน็จบำนาญ
2543 - 2544	ประธานกรรมการบริหาร บริษัท ลานนาเรออร์สเสส จำกัด (มหาชน)
2541 - 2543	ประธานกรรมการบริหาร บริษัท แกรมนี่ เอ็นเตอร์เทนเมนต์ จำกัด (มหาชน)
2535 - 2541	รองประธานอาวุโสฝ่ายการลงทุนบริษัท อเมริกัน อินเตอร์เนชั่นแนล แอสซิเวอริตี้ จำกัด

การดำรงตำแหน่งกรรมการ/ ผู้บริหารในบริษัทจดทะเบียน (ปัจจุบัน)

2558 - ปัจจุบัน	กรรมการอิสระ/กรรมการตรวจสอบ บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน)
2543 - ปัจจุบัน	ประธานกรรมการบริหาร บริษัท ลานนาเรออร์สเสส จำกัด (มหาชน)

การดำรงตำแหน่งในบริษัทอื่น/กิจการอื่น (ปัจจุบัน)

2557 - ปัจจุบัน	ประธาน สมาคมการจัดการธุรกิจแห่งประเทศไทย
2550 - ปัจจุบัน	กรรมการ สำนักงานจัดการทรัพย์สินสินสภาอากาศไทย

6. นายอภิชาติ จีระพันธุ์

กรรมการอิสระ/ประธานคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน/

กรรมการตรวจสอบ/คณะอนุกรรมการเพื่อดำเนินการเกี่ยวกับ Lufthansa Technik AG

วันที่เข้าดำรงตำแหน่ง 7 มกราคม 2556
อายุ 60 ปี

วุฒิการศึกษา / ประวัติการอบรม

- ปริญญาตรี นิติศาสตรบัณฑิต มหาวิทยาลัยรามคำแหง
- สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
 - หลักสูตร Director Accreditation Program (DAP) รุ่นที่ 103/2556
- หลักสูตรการป้องกันราชอาณาจักรรัฐร่วมเอกชน
วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร (วปอ.) ปี 2554-2555 รุ่นที่ 24
- หลักสูตรการเมืองการปกครองในระบอบประชาธิปไตยสำหรับนักบริหาร
ระดับสูง รุ่นที่ 18/2557 สถาบันพระปกเกล้า (ปปร.)

ประวัติการอบรม (ภายในปี 2560)

- ไม่มี

สัดส่วนการถือหุ้นในบริษัท %

ของตนเอง : ไม่มี

คู่สมรสบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ : ไม่มี

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างกรรมการและผู้บริหาร

ไม่มี

ประสบการณ์ทำงาน 5 ปี ย้อนหลัง และ/หรือตำแหน่งที่สำคัญ

2555 - 2557	ที่ปรึกษาคณะอนุกรรมการป้องกันและ ติดตามคนหางานที่ถูกหลอกลงไปทำงาน คณะกรรมการการแรงงานและสวัสดิการสังคม วุฒิสภา
2554 - 2557	ที่ปรึกษาคณะกรรมการศึกษา ตรวจสอบเรื่องการทุจริต และเสริมสร้างธรรมาภิบาล วุฒิสภา
2551 - 2557	ประธานกรรมการ บริษัท วรรณ แคมป์คัล จำกัด (มหาชน)
2549 - 2551	สมาชิกสภานิติบัญญัติแห่งชาติ สภานิติบัญญัติแห่งชาติ

การดำรงตำแหน่งกรรมการ/

ผู้บริหารในบริษัทจดทะเบียน (ปัจจุบัน)

2556 - ปัจจุบัน	กรรมการอิสระ/ ประธานคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน/ กรรมการตรวจสอบ/คณะอนุกรรมการเพื่อดำเนินการ เกี่ยวกับ Lufthansa Technik AG บริษัท สายการบินบีนทเกอร์ จำกัด (มหาชน)
2557 - ปัจจุบัน	กรรมการ/กรรมการอิสระ/กรรมการตรวจสอบ/ ประธานกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน/ กรรมการกำกับดูแลกิจการ บริษัท มิลส์คอน สตีล จำกัด (มหาชน)

การดำรงตำแหน่งในบริษัทอื่น/กิจการอื่น (ปัจจุบัน)

2559 - ปัจจุบัน	กรรมการ/กรรมการตรวจสอบ/ กรรมการกำกับดูแลกิจการที่ดี/ กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน บริษัท ทริเพิล ไอ โลจิสติกส์ จำกัด (มหาชน)
2552 - ปัจจุบัน	กรรมการและเหรียญ มูลนิธิรักษากฎหมายธุรกิจ
2552 - ปัจจุบัน	กรรมการ บริษัท เอช วีร์สโวด์ จำกัด
2545 - ปัจจุบัน	กรรมการ บริษัท สยามพรีเมียร์ เซอร์วิส จำกัด
2534 - ปัจจุบัน	กรรมการ บริษัท สำนักกฎหมายสากล สยามพรีเมียร์ จำกัด

7. นางศุภจี สุธรรมพันธุ์

กรรมการอิสระ

กรรมการตรวจสอบ

กรรมการกำกับกิจการที่ดี

วันที่เข้าดำรงตำแหน่ง 9 สิงหาคม 2559
อายุ 53 ปี

2554 - 2558

กรรมการบริหาร

บริษัท แอดวานซ์ อินโฟร์ เซอร์วิส จำกัด (มหาชน)

วุฒิการศึกษา / ประวัติการอบรม

- ปริญญาโท (บริหารธุรกิจ-การเงินและการบัญชีต่างประเทศ)
Northrop University, USA
- ปริญญาตรี (สังคมวิทยาและมานุษยวิทยา) มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
- สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
 - ประกาศนียบัตร หลักสูตร Advanced Audit Committee Program (AAP) รุ่น 23/2559
 - ประกาศนียบัตร หลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่น 89/2550
- หลักสูตรผู้บริหารระดับสูง รุ่น 16/2556 สถาบันวิทยาการลาดกุด
- หลักสูตรผู้บริหารระดับสูง (บ.ย.ส.) รุ่น 19 วิทยาลัยการยุติธรรม
- หลักสูตรนักบริหารระดับสูง “ธรรมศาสตร์เพื่อสังคม” (นบร.) รุ่น 1 มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

สัดส่วนการถือหุ้นในบริษัท %

ของตนเอง : ไม่มี

คู่สมรสบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ : ไม่มี

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างกรรมการและผู้บริหาร

- ไม่มี

ประสบการณ์ทำงาน 5 ปี ย้อนหลัง และ/หรือตำแหน่งที่สำคัญ

2558 - ปัจจุบัน	กรรมการอิสระ ธนาคารกสิกรไทย จำกัด (มหาชน)
2558 - ปัจจุบัน	กรรมการตรวจสอบ ธนาคารกสิกรไทย จำกัด (มหาชน)
2559 - ต.ค. 2560	กรรมการ บริษัท ศาลาแดง พร็อพเพอร์ตี้ แมเนจเม้นท์ จำกัด
2558	ที่ปรึกษาประธานเจ้าหน้าที่บริหาร บริษัท ไทยคม จำกัด (มหาชน)
2555 - 2558	กรรมการ บริษัท ทีซี บรอดคาสติ้ง จำกัด
2554 - 2558	กรรมการ ประธานคณะกรรมการบริหาร และประธานเจ้าหน้าที่บริหาร บริษัท ไทยคม จำกัด (มหาชน)
2554 - 2558	กรรมการบริหาร และประธานคณะกรรมการจัดการสาย ธุรกิจสื่อโฆษณาและธุรกิจใหม่ บริษัท อินทัช โฮลดิ้งส์ จำกัด (มหาชน)
2554 - 2558	ประธานคณะกรรมการบริษัท และประธานคณะกรรมการบริหาร บริษัท เซนนิ่งตัน อินเวสเม้นท์ส พีทีอี จำกัด
2554 - 2558	กรรมการ ประธานคณะกรรมการบริหาร ประธานคณะกรรมการกำหนดค่าตอบแทน และประธานกรรมการสรรหาและกำกับดูแลกิจการ บริษัท ซีเอส ลีอกซ์อินโฟ จำกัด (มหาชน)

การดำรงตำแหน่งกรรมการ/

ผู้บริหารในบริษัทจดทะเบียน (ปัจจุบัน)

ก.ย. 2560 - ปัจจุบัน	กรรมการกำกับดูแลกิจการที่ดี
2559 - ปัจจุบัน	กรรมการอิสระ และกรรมการตรวจสอบ บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน)
2559 - ปัจจุบัน	คณะกรรมการลงทุน กองทุนรวมอสังหาริมทรัพย์ และ สิทธิการเช่าอุตสาหกรรม
2559 - ปัจจุบัน	ประธานเจ้าหน้าที่บริหารกลุ่ม บริษัท ดุสิตธานี จำกัด (มหาชน)
2558 - ปัจจุบัน	กรรมการ บริษัท ดุสิตธานี จำกัด (มหาชน)

การดำรงตำแหน่งในบริษัทอื่น/กิจการอื่น (ปัจจุบัน)

พ.ย. 2560 - ปัจจุบัน	กรรมการ บริษัท อาคิย โฮลดิ้งส์ จำกัด
เม.ย. 2560 - ปัจจุบัน	กรรมการ บริษัท ดุสิต คิลเลอร์ส จำกัด
2559 - ปัจจุบัน	กรรมการ บริษัท พระราม 4 เดเวลอปเม้นท์ จำกัด
2559 - ปัจจุบัน	กรรมการ บริษัท วิมานสุริยา จำกัด
2559 - ปัจจุบัน	กรรมการ บริษัท สอนลม พร็อพเพอร์ตี้ จำกัด
2559 - ปัจจุบัน	กรรมการ บริษัท ดุสิตธานี พร็อพเพอร์ตี้ จำกัด
2559 - ปัจจุบัน	กรรมการ บริษัท เลอ กอร์ดอง เบลอ ดุสิต จำกัด
2559 - ปัจจุบัน	กรรมการ บริษัท ดุสิต แมเนจเม้นท์ จำกัด
2559 - ปัจจุบัน	กรรมการ บริษัท ดุสิต เวสต์วอยด์ จำกัด
2559 - ปัจจุบัน	กรรมการ บริษัท ดุสิต โซน่า แคปิตอล จำกัด
2559 - ปัจจุบัน	กรรมการ DMS Property Investment Private Limited
2559 - ปัจจุบัน	กรรมการ Dusit Overseas Company Limited
2559 - ปัจจุบัน	กรรมการ Philippine Hoteliers International Center for Hospitality Education, Inc.
2559 - ปัจจุบัน	กรรมการ Philippine Hoteliers, Inc.
2558 - ปัจจุบัน	กรรมการ บริษัท ดุสิต ไทยพร็อพเพอร์ตี้ จำกัด (มหาชน)
2558 - ปัจจุบัน	กรรมการ บริษัท ดุสิต เอ็กเซลเลนซ์ จำกัด

ตำแหน่งอื่น

กรรมการสภามหาวิทยาลัยผู้ทรงคุณวุฒิ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
กรรมการสภาวิทยาลัยผู้ทรงคุณวุฒิ มหาวิทยาลัยนวมินทราชินราชนคร
กรรมการอำนวยการ วิทยาลัยการจัดการ มหาวิทยาลัยมหิดล
อนุกรรมการ คณะอนุกรรมการเตรียมการจัดตั้งบรรษัทรัฐวิสาหกิจแห่งชาติ โดย
คณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ
อนุกรรมการ สมาคมการจัดการธุรกิจแห่งประเทศไทย
Member of the International Advisory Board
Ecole Hôtelière de Lausanne
กรรมการสภาผู้ทรงคุณวุฒิ วิทยาลัยดุสิตธานี

8. นางจิราพร เชนะสีริ

กรรมการอิสระ

ประธานกรรมการตรวจสอบ

กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน

วันที่เข้าดำรงตำแหน่ง 11 กันยายน 2560

อายุ 70 ปี

วุฒิการศึกษา / ประวัติการอบรม

- ปริญญาตรี สาขาการบัญชี, จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
 1. หลักสูตร Corporate Governance for Capital Market Intermediaries (CGI) รุ่นที่ 0/2557
 2. หลักสูตร Advanced Audit Committee Program (ACCP) รุ่นที่ 14/2557
 3. หลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่นที่ 172/2556
 4. หลักสูตร Audit Committee Program (ACP) รุ่นที่ 25/2552
 5. หลักสูตร Director Accreditation Program (DAP) รุ่นที่ 71/2551

ประวัติการอบรม (ภายในปี 2560)

- ไม่มี

สัดส่วนการถือหุ้นในบริษัท %

ของตนเอง : ไม่มี

คู่สมรสบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ : ไม่มี

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างกรรมการและผู้บริหาร

- ไม่มี

ประสบการณ์ทำงาน 5 ปี ย้อนหลัง และ/หรือตำแหน่งที่สำคัญ

2529 - 2552 ผู้ช่วยกรรมการผู้อำนวยการใหญ่
(สายงานแผนงานและการเงิน)
บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)

การดำรงตำแหน่งกรรมการ/ ผู้บริหารในบริษัทจดทะเบียน (ปัจจุบัน)

2560 - ปัจจุบัน กรรมการอิสระ/ประธานกรรมการตรวจสอบ/
กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน
บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน)

2553 - ปัจจุบัน กรรมการอิสระ กรรมการตรวจสอบ
และกรรมการบรรษัทภิบาล
บริษัท โอโร่ แคปปิตอล จำกัด (มหาชน)

2551- ปัจจุบัน กรรมการอิสระ และกรรมการตรวจสอบ
บริษัทหลักทรัพย์ โอโร่ จำกัด (มหาชน)

การดำรงตำแหน่งในบริษัทอื่น/กิจการอื่น (ปัจจุบัน)

2531- ปัจจุบัน กรรมการ บริษัท ธรภาพ จำกัด

2532- ปัจจุบัน กรรมการ บริษัท แมนเนจเอเรียลเอ็กเซลเลนซ์ จำกัด

2537- ปัจจุบัน กรรมการบริหาร
บริษัท กรดบิซิเนสโซลูชั่นส์ จำกัด

2548 - ปัจจุบัน กรรมการ บริษัท เอสอาร์ไอ คอนซัลแตนท์ จำกัด

9. นายประเวช องอาจสิทธิกุล

กรรมการ/ ประธานกรรมการบริหารความเสี่ยง ประธานกรรมการกำกับดูแลกิจการที่ดี/ ประธานกรรมการบริหาร

วันที่เข้าดำรงตำแหน่ง 11 กันยายน 2560

อายุ 62 ปี

วุฒิการศึกษา / ประวัติการอบรม

- ปริญญาโทคณะบริหารธุรกิจ สาขาวิชา Decision Support Systems, New Hampshire College, สหรัฐอเมริกา
- ปริญญาโทคณะบริหารธุรกิจ สาขาวิชาการเงิน, New Hampshire College, สหรัฐอเมริกา
- ปริญญาตรีคณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี สาขาบัญชี, จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
 - หลักสูตร Ethical Leadership Program (ELP) รุ่นที่ 8/2560
 - หลักสูตร Corporate Governance for Capital Market Intermediaries (CGI) รุ่นที่ 17/2559
 - หลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่นที่ 86/2550
- หลักสูตร Advanced Senior Executive Program, Northwestern University (Kellogg) รุ่นที่ 2552
- หลักสูตรสถาบันวิทยาการตลาดทุน (วตท.) รุ่นที่ 1/2550 ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย
- หลักสูตรการบริหารร่วมภาครัฐและเอกชน สำนักงานตำรวจแห่งชาติ รุ่นที่ 1/2550
- ประกาศนียบัตรวิชาชีพ Chartered Bank Auditor, designation 3167/2530, Bank Administration Institute, Chicaco, illinois, USA
- ประกาศนียบัตรวิชาชีพ Chartered Bank EDP Auditor, designation 898/2533, Bank Administration Institute, Chicaco, illinois, USA

ประวัติการอบรม (ภายในปี 2560)

สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)

- หลักสูตร Ethical Leadership Program (ELP) รุ่นที่ 8/2560

สัดส่วนการถือหุ้นในบริษัท %

ของตนเอง : ไม่มี

คู่สมรสบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ : ไม่มี

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างกรรมการและผู้บริหาร

ไม่มี

ประสบการณ์ทำงาน 5 ปี ย้อนหลัง และ/หรือตำแหน่งที่สำคัญ

2554 - 2558

เลขาธิการ

คณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย

2548 - 2554

ผู้ช่วยเลขาธิการอ่าวใต้

สำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์

2554 - 2558

คณะกรรมการข้อมูลเครดิตแห่งชาติ

ธนาคารแห่งประเทศไทย

2554 - 2558

คณะกรรมการนโยบายสถาบันการเงิน

ธนาคารแห่งประเทศไทย

2554 - 2558

คณะกรรมการป้องกันและปราบปรามการฟอกเงิน

สำนักนายกรัฐมนตรียุติธรรม

2545 - 2548

ผู้จัดการใหญ่ ธนาคารแห่งประเทศไทย สาขาประเทศไทย

ธนาคารพาณิชย์

การดำรงตำแหน่งกรรมการ/

ผู้บริหารในบริษัทจดทะเบียน (ปัจจุบัน)

2560 - ปัจจุบัน

กรรมการ/ประธานกรรมการ บริหารความเสี่ยง/

ประธานกรรมการกำกับดูแลกิจการที่ดี/

ประธานกรรมการบริหาร

บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน)

2559 - ปัจจุบัน

กรรมการอิสระและกรรมการตรวจสอบ

บมจ.ธนาคาร ซีไอเอ็มบี ไทยและการเงิน

การดำรงตำแหน่งในบริษัทอื่น/กิจการอื่น (ปัจจุบัน)

2559 - ปัจจุบัน

กรรมการอิสระและประธานกรรมการบริษัท

บริษัทหลักทรัพย์ ไร้อ่า จำกัด(มหาชน)

2559 - ปัจจุบัน

กรรมการอิสระ

บริษัท แอดวานซ์ เมดิคอล เซ็นเตอร์ จำกัด

ธุรกิจโรงพยาบาล

2549 - ปัจจุบัน

กรรมการที่ปรึกษาการลงทุน

สภาวิชาชีพไทย

10. นายปิยะ ยอดมณี

กรรมการ (กรรมการผู้มีอำนาจลงนามผูกพันตามหนังสือรับรอง)/

ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร/กรรมการบริหาร/คณะอนุกรรมการเพื่อดำเนินการเกี่ยวกับ Lufthansa Technik AG

วันที่เข้าดำรงตำแหน่ง 12 ตุลาคม 2560

อายุ 56 ปี

วุฒิการศึกษา / ประวัติการอบรม

- UCLA Extension Executive Management Academy ประเทศไทย
 - Intensive Professional Business Program
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
 - ปริญญาตรี บริหารธุรกิจ จากมหาวิทยาลัยบอสตัน สหรัฐอเมริกา
 - สมาคมส่งเสริมกรรมการบริษัทไทย (IOD)
1. หลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่นที่ 156/2555

ประวัติการอบรม (ภายในปี 2560)

- ไม่มี

สัดส่วนการถือหุ้นในบริษัท %

ของตนเอง : ไม่มี

คู่สมรสบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ : ไม่มี

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างกรรมการและผู้บริหาร

- ไม่มี

ประสบการณ์ทำงาน 5 ปี ย้อนหลัง และ/หรือตำแหน่งที่สำคัญ

2557 - 2560	ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร บริษัท สายการบิน บิน ทแอร์ จำกัด
2556	กรรมการ องค์การสวนสัตว์ในพระบรมราชูปถัมภ์ (อสส.) สวนสัตว์
2547 - 2560	รองประธานเจ้าหน้าที่บริหาร บริษัท สายการบินบีนทแอร์ จำกัด (มหาชน)

การดำรงตำแหน่งกรรมการ/

ผู้บริหารในบริษัทจดทะเบียน (ปัจจุบัน)

2560 - ปัจจุบัน	กรรมการ(กรรมการผู้มีอำนาจลงนามผูกพันตามหนังสือรับรอง)/ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร/กรรมการบริหาร /คณะอนุกรรมการเพื่อดำเนินการเกี่ยวกับ Lufthansa Technik AG บริษัท สายการบินบีนทแอร์ จำกัด (มหาชน)
-----------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

การดำรงตำแหน่งในบริษัทอื่น/กิจการอื่น (ปัจจุบัน)

2557 - ปัจจุบัน	กรรมการ บริษัท นกฮอโลเคย์ จำกัด
2550 - ปัจจุบัน	กรรมการ บริษัท พาโรโซ จำกัด
2550 - ปัจจุบัน	กรรมการ บริษัท คู่จั่ง ได้ จำกัด ธุรกิจร้านอาหาร
2550 - ปัจจุบัน	กรรมการ บริษัท นก แอสเซ็ท แมเนจเม้นท์ จำกัด
2557 - ปัจจุบัน	กรรมการ บริษัท เพน แอมอนิเตอร์อินเตอร์เนชันแนล โพลี เทคโนโลยี เซ็นเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด
2558 - ปัจจุบัน	กรรมการ บริษัท ซาบูเตียว จำกัด

11. พลเอกพรชัย กรานเลิศ

ที่ปรึกษาบริษัท/กรรมการกำกับดูแลกิจการที่ดี

วันที่เข้าดำรงตำแหน่ง 8 พฤศจิกายน 2560

อายุ 66 ปี

วุฒิการศึกษา / ประวัติการอบรม

- ปริญญาโท รัฐประศาสนศาสตร์ สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์
- หลักสูตร Role of the Compensation Committee (RCC) 17/2013
- หลักสูตร Role of the Nomination and Governance Committee (RNG) 3/2012
- หลักสูตร Directors Certification Program (DCP) 161/2012
- หลักสูตร Directors Accreditation Program (DAP) 61/2007
- หลักสูตรการป้องกันราชอาณาจักร (วปอ.) รุ่นที่ 44
วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร
- หลักสูตรผู้บริหารระดับสูง (วตท.) รุ่นที่ 8 วิทยาลัยการลาดหญ้า
- หลักสูตร Thai Intelligent Investors รุ่นที่ 1
สถาบันวิทยาการผู้ลงทุนไทย

ประวัติการอบรม (ภายในปี 2560)

- ไม่มี

สัดส่วนการถือหุ้นในบริษัท %

ของตนเอง : ไม่มี

คู่สมรสบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ : ไม่มี

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างกรรมการและผู้บริหาร

- ไม่มี

ประสบการณ์ทำงาน 5 ปี ย้อนหลัง และ/หรือตำแหน่งที่สำคัญ

2558 - 2559	ประธานกรรมการ / กรรมการอิสระ บริษัท ไทรกัน โฮลดิ้ง จำกัด (มหาชน)
2555 - 2557	กรรมการอิสระ บริษัท ปตท.สำรวจและผลิตปิโตรเลียม จำกัด (มหาชน)
2555 - 2557	ประธานกรรมการบริษัทภิบาล / กรรมการสรรหา / กรรมการกำหนดค่าตอบแทน บริษัท ปตท.สำรวจและผลิตปิโตรเลียม จำกัด (มหาชน)
2550 - 2554	ที่ปรึกษาพิเศษ สำนักปลัดกระทรวงกลาโหม
2549 - 2550	รองเสนาธิการทหาร กองบัญชาการกองทัพไทย
2548 - 2549	ผู้ช่วยผู้บัญชาการทหารบก กองทัพบก
2548 - 2549	กรรมการ บริษัท ไออาร์พีซี จำกัด (มหาชน)

การดำรงตำแหน่งกรรมการ/ ผู้บริหารในบริษัทจดทะเบียน (ปัจจุบัน)

2560 - ปัจจุบัน	ที่ปรึกษา/กรรมการกำกับดูแลกิจการที่ดี บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน)
-----------------	-------------------------------------------------------------------------------

การดำรงตำแหน่งในบริษัทอื่น/กิจการอื่น (ปัจจุบัน)

2555 - ปัจจุบัน	กรรมการ บริษัท มานูญครอง 2012 จำกัด
2554 - ปัจจุบัน	กรรมการ บริษัท เอพีที แบริ่ง มอล จำกัด
2550 - ปัจจุบัน	ที่ปรึกษา บริษัท ไทย เยอรมัน สเปเชียลตี้ กลาส จำกัด

12. นายสรสิทธิ์ สุนทรเทศ ที่ปรึกษาบริษัท / กรรมการบริหารความเสี่ยง

วันที่เข้าดำรงตำแหน่ง 27 กันยายน 2560

อายุ 66 ปี

วุฒิการศึกษา / ประวัติการอบรม

- ปริญญาโท เศรษฐศาสตร์ (เศรษฐศาสตร์ธุรกิจ)
มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
- ปริญญาโท บัญชี จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- ปริญญาตรี บัญชี จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- หลักสูตร Senior Executive Program สถาบันบัณฑิตบริหารธุรกิจ
ศศินทร์แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- Executive Development Program (Wharton School)
University of Pennsylvania, USA
- หลักสูตรวิชาการทหารบกชั้นสูง หลักสูตรหลักประจำ ชุดที่ 46
วิทยาลัยการทัพบก พ.ศ. 2544
- วุฒิบัตรรองสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
(Thai Institute of Directors : IOD)
ในหลักสูตร Director Certification Program
- หลักสูตรผู้บริหารระดับสูงสถาบันวิทยาลัยการตลาตฤณ รุ่นที่ 8

ประวัติการอบรม (ภายในปี 2560)

- ไม่มี

สัดส่วนการถือหุ้นในบริษัท %

ของตนเอง : ไม่มี

คู่สมรสบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ : ไม่มี

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างกรรมการและผู้บริหาร

- ไม่มี

ประสบการณ์ทำงาน 5 ปี ย้อนหลัง และ/หรือตำแหน่งที่สำคัญ

2550 - 2554	ผู้ช่วยผู้จัดการ ธนาคารแห่งประเทศไทย ธนาคาร
2554 - 2555	รองผู้จัดการและกรรมการ ธนาคารแห่งประเทศไทย ธนาคาร
2555- 2559	ผู้อำนวยการและกรรมการ สถาบันคุ้มครองเงินฝาก

การดำรงตำแหน่งกรรมการ/

ผู้บริหารในบริษัทจดทะเบียน (ปัจจุบัน)

2560 - ปัจจุบัน	ที่ปรึกษาบริษัท / กรรมการบริหารความเสี่ยง บริษัท สายการบินบีนทเกอร์ จำกัด (มหาชน)
-----------------	--------------------------------------------------------------------------------------



รายงานระหว่างกัน

ที่ประชุมคณะกรรมการตรวจสอบครั้งที่ 1/2561 เมื่อวันที่ 14 กุมภาพันธ์ 2561 ได้พิจารณาข้อมูลรายการระหว่างกันของบริษัทในรอบปี 2560 ประกอบกับการสอบถามข้อมูลต่างๆ จากฝ่ายบริหารของบริษัทกับบุคคล/นิติบุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง รวมทั้งสอบถามข้อมูลตามที่ระบุในหมายเหตุประกอบงบการเงินของผู้สอบบัญชีแล้วเห็นว่า รายการระหว่างกันของบริษัทกับบุคคลหรือนิติบุคคลที่อาจมีความขัดแย้งและเกิดขึ้นในรอบปี 2560 เป็นรายการที่เป็นไปเพื่อการดำเนินธุรกิจตามปกติของบริษัทและเป็นไปตามเงื่อนไขการค้าทั่วไป ในลักษณะเดียวกันกับที่วิญญูชนจะพึงกระทำกับคู่สัญญาทั่วไปในสถานการณ์เดียวกัน ตัวอย่างงานตรวจสอบที่ปราศจากอิทธิพลในการที่คู่สัญญาอีกฝ่ายมีสถานะเป็นบุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง (Arm's Length Basis) และไม่มีภาพถ่ายที่ผลประโยชน์ระหว่างบริษัท และบุคคล/นิติบุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง ทั้งนี้รายการระหว่างกันของบริษัทในปี 2560 มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

บุคคล/นิติบุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง/ความสัมพันธ์	ประเภทรายการ	มูลค่าของรายการ (ล้านบาท)		ความจำเป็น/ความสัมพันธ์ตามแนวทางการควบคุมความเสี่ยง
		2559	2560	
บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) (“การบินไทย”) ลักษณะธุรกิจ การบินไทยประกอบธุรกิจสายการบินเต็มรูปแบบ (Full Service Airline)	1. ค่าใช้จ่ายของบริษัท 1.1 การซ่อมบำรุง บริษัทได้จ้างการบินไทยในการซ่อมบำรุงเครื่องบินที่เข้ามาจากการบินไทยและที่เช่าจากภายนอก - ค่าซ่อมบำรุงรักษาเครื่องบิน 1.2 ค่าบริการภาคพื้นดินและค่าอาหารสำหรับผู้โดยสาร นักบิน และลูกเรือ ค่าบริการภาคพื้นดินในสถานีซึ่งผู้ให้บริการตามสัญญาให้บริการภาคพื้นดินตามปกติของบริษัทมีอุปกรณ์ไม่เพียงพอ - ค่าบริการภาคพื้น - ค่าอาหารสำหรับผู้โดยสาร นักบิน และลูกเรือ - ค่ารถสำหรับผู้โดยสาร	91.0 22.4 31.3 0.7	93.7 3.9 35.6 0.6	สำหรับด้านการซ่อมบำรุง การบินไทยจัดเป็นเพียงผู้ประกอบการเพียงไม่กี่รายในประเทศไทยที่มีใบอนุญาตในการซ่อมบำรุงเครื่องบิน บริษัทและบริษัทย่อยจึงจำเป็นต้องใช้บริการจากการบินไทย อีกทั้งราคาค่าซ่อมบำรุงดังกล่าวก็เป็นไปตามราคาตลาด ปัจจุบันบริษัทและบริษัทย่อยยังคงมีการใช้บริการซ่อมบำรุง อะไหล่ และเช่าอุปกรณ์เพื่อการซ่อมกับการบินไทยในส่วนของเครื่องบินที่เช่าจากภายนอกด้วย รายการดังกล่าวเป็นรายการที่จำเป็นในการดำเนินงานของบริษัทและบริษัทย่อย และค่าบริการดังกล่าวก็เป็นไปตามราคาตลาด
ความสัมพันธ์ <ul style="list-style-type: none"> • การบินไทยเป็นผู้ถือหุ้นของบริษัท โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 ถือหุ้นร้อยละ 21.8 • ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 การบินไทยได้ส่งตัวแทนเข้ามาเป็นกรรมการบริษัท ได้แก่ นายธีรพล โชติชนาภิบาล นางอุษณีย์ แสงสิงแก้ว นายรัฐพล ภักดีภูมิ 				

บุคคล/นิติบุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง/ความสัมพันธ์	ประเภทรายการ	มูลค่าของรายการ (ล้านบาท)		ความจำเป็น/ความสมเหตุสมผล/แสดงรายการความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ
		2559	2560	
	<p>1.3 ค่าใช้จ่ายอื่นๆ บริษัทมีค่าใช้จ่ายอื่นๆ จากการใช้บริการการบินไทย เช่น ค่าฝึกอบรม ค่าเบี้ยประกันภัย เป็นต้น</p> <p>- ค่าใช้จ่ายอื่นๆ</p>	22.3	9.3	รายการดังกล่าวเป็นรายการที่จำเป็นในการดำเนินงานของธุรกิจของบริษัทและบริษัทย่อย และค่าบริการเป็นไปตามราคาตลาด
	<p>2. รายได้ของบริษัท</p> <p>2.1 วัตถุประสงค์</p> <p>บริษัทให้บริการขนส่งทางอากาศแก่ผู้โดยสารของการบินไทยตามสัญญาการทำการบินร่วม (Code Share Agreement) และสัญญาโอนผู้โดยสารระหว่างกัน (Passenger Transfer Agreement)</p> <p>- รายได้ค่าโดยสาร</p>	0.002	0.05	บริษัทได้ทำสัญญาการบินร่วม (Code Share Agreement) กับการบินไทย เพื่อเพิ่มช่องทางในการจำหน่ายตั๋วโดยสารของบริษัท นอกจากนี้ราคาจำหน่ายตั๋วดังกล่าวของบริษัทก็ได้ต่ำกว่าอัตราราคาจำหน่ายตั๋วของผู้โดยสารรายอื่น ส่วนสัญญาโอนผู้โดยสารระหว่างกัน (Passenger Transfer Agreement) ก็เป็นไปเพื่อการโอนผู้โดยสารระหว่างสายการบินในกรณีเกิดการยกเลิกหรือเกิดความล่าช้าของเที่ยวบิน
	<p>2.2 รายได้อื่นๆ</p> <p>บริษัทให้บริการภาคพื้น (Ground Aircraft Handling) และให้บริการขนถ่ายสัมภาระภาคพื้นดิน (License Engineer) แก่ การบินไทย</p> <p>- รายได้จากบริการให้บริการ</p>	0.01	0.002	การบินไทยได้จ้างให้บริษัทเพื่อให้บริการภาคพื้นในท่าอากาศยานที่การบินไทยให้บริการแต่ไม่มีพนักงานประจำของตนเอง ทั้งนี้อัตราค่าบริการเป็นไปตามราคาตลาด
	3. เจ้าหนี้การค้า	55.2	51.2	
	4. ลูกหนี้การค้า	0.001	1.3	
	5. เงินตรองจ่าย	1.1	ไม่มี	

บุคคล/วัตถุประสงค์อาจมีความขัดแย้ง/ความสัมพันธ์	ประเภทรายการ	มูลค่าของรายการ (ล้านบาท)		ความจำเป็น/ความสมดุลผลประโยชน์ ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ
		2559	2560	
บริษัท ดอนเมือง อินเตอร์เนชั่นแนล แอร์พอร์ต โฮเทล จำกัด (“แอร์พอร์ต โฮเทล”)	ประเภทรายการ			
ลักษณะธุรกิจ แอร์พอร์ต โฮเทลประกอบธุรกิจโรงแรม อพาร์ตเมนต์เมืองแอร์พอร์ต ซึ่งตั้งอยู่ที่ท่าอากาศยานดอนเมือง	ค่าที่พัก บริษัทได้ใช้บริการที่พักจากแอร์พอร์ต โฮเทล สำหรับพนักงาน สถานที่ต่างจังหวัดที่เดินทางไปปฏิบัติงานและมีครอบครัว ที่สถานีกรุงเทพ - ค่าที่พัก และค่าจัดเลี้ยง - เจ้าหน้าที่ที่พัก	6.0 0.8	5.4 0.2	บริษัทเลือกใช้ใช้บริการห้องพัก และห้องจัดเลี้ยงจากแอร์พอร์ตโฮเทลเพื่อเป็นที่พักให้พนักงานจากสถานที่ต่างจังหวัดที่เดินทางไปปฏิบัติงาน และมีครอบครัวที่ท่าอากาศยานนานาชาติดอนเมือง เนื่องจากโรงแรมดังกล่าวเป็นโรงแรมแห่งเดียวที่อยู่ใกล้เคียงกับท่าอากาศยานนานาชาติดอนเมือง ซึ่งมีทางเดินเชื่อมโดยตรงไปยังอาคารผู้โดยสารและออฟฟิศสำนักงานของบริษัท อันจะเป็นการอำนวยความสะดวกสบายและประหยัดค่าใช้จ่ายในการเดินทางให้แก่พนักงานของบริษัท นอกจากนี้ จากการบินเทียบราคากับโรงแรมอื่นๆ ในบริเวณใกล้เคียงพบว่าแอร์พอร์ตโฮเทลมีราคาต่ำที่สุด
ความสัมพันธ์ การบินไทย ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นของบริษัทและจัดเป็นผู้มีอำนาจควบคุมใน แอร์พอร์ต โฮเทลโดยถือหุ้นร้อยละ 40.0 ในแอร์พอร์ต โฮเทล	ประเทศไทยเทรนนิ่ง จำกัด (“ไทยเพลทเทรนนิ่ง”)			
ลักษณะธุรกิจ ไทยเพลทเทรนนิ่งให้บริการฝึกอบรมบุคลากรด้านการบิน	1. ค่าบริการ - ค่าฝึกอบรม	3.2	3.8	รายการดังกล่าวเป็นรายการที่ดำเนินการดำเนินการดำเนินการของประเทศไทย อีทีพี หากบริษัทดำเนินการเอง บริษัทจะมีค่าใช้จ่ายที่สูงกว่า
ความสัมพันธ์ การบินไทย ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นของบริษัทถือหุ้นร้อยละ 49.0 ในไทยเพลทเทรนนิ่ง	2. เจ้าหน้าที่การค้า	0.3	0.4	
บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด (“ไทยสมายล์”)				
ลักษณะธุรกิจ สายการบินราคาประหยัดในเครือการบินไทย ที่นำเสนอทางเลือกใหม่ให้กับลูกค้าที่ต้องการบินในระยะทางใกล้	1. ค่าใช้จ่ายของบริษัท 1.1 ค่าตัวโดยสาร บริษัทใช้บริการขนส่งทางอากาศสำหรับผู้โดยสารของสายการบินตามสัญญาโอนผู้โดยสารระหว่างกัน (Passenger Transfer Agreement) - ค่าตัวโดยสาร	34.5	0.1	บริษัทได้ทำสัญญาโอนผู้โดยสารระหว่างกัน (Passenger Transfer Agreement) กับไทยสมายล์เพื่อทำการโอนผู้โดยสารระหว่างกันในกรณีเกิดการยกเลิกหรือเกิดความล่าช้าของเที่ยวบินในราคาที่ ตกลงกันไว้ล่วงหน้า

บุคคล/บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง/ความสัมพันธ์	ประเภทรายการ	มูลค่าของรายการ (ล้านบาท)		ความจำเป็น/ความเหมาะสมของรายการ ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ
		2559	2560	
ความสัมพันธ์ การบินไทย ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นของบริษัทและจัดเป็นผู้มีอำนาจควบคุมในประเทศไทยสามารถถือด้วยร้อยละ 99.99	2. รายได้ของบริษัท			บริษัทได้ทำสัญญาโอนผู้โดยสารระหว่างกัน (Passenger Transfer Agreement) กับไทยสมายล์เพื่อทำการโอนผู้โดยสารระหว่างกันในกรณีเกิดการยกเลิกหรือเกิดความล่าช้าของเที่ยวบินในราคาที่ตกลงกันล่วงหน้า
	2.1 ค่าตัวโดยสาร			
	บริษัทให้บริการขนส่งทางอากาศแก่ผู้โดยสารของบริษัทไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัดตามสัญญาโอนผู้โดยสารระหว่างกัน (Passenger Transfer Agreement) - รายได้ค่าโดยสาร	0.7	0.3	
	2.2 รายได้อื่นๆ			
	บริษัทให้บริการภาคพื้น (Ground Aircraft Handling) และให้บริการนชายช่างภาคพื้นดิน (License Engineer) แก่ บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด - รายได้จากการใช้บริการ	2.8	0.7	ไทยสมายล์ได้ว่าจ้างให้บริษัทเพื่อให้บริการภาคพื้นในท่าอากาศยานที่การบินไทยให้บริการแต่ไม่มีพนักงานประจำของตนเอง ทั้งนี้อัตราค่าบริการเป็นไปตามราคาตลาด
	3. ลูกหนี้การค้า	0.8	0.3	
	4. เจ้าหนี้การค้า	1.9	0.09	
บริษัท ทิพยประกันภัย จำกัด (มหาชน) (“ทิพยประกันภัย”)				
ลักษณะธุรกิจ ทิพยประกันภัยประกอบธุรกิจให้บริการรับประกันวินาศภัย (Non-Life Insurance) ทั้งอัคคีภัย ภัยทางทะเลและขนส่ง ภัยรถยนต์ เครื่องบิน และเบ็ดเตล็ด	1. ค่าใช้จ่ายของบริษัท			บริษัทซื้อประกันภัยอุบัติเหตุส่วนบุคคลและลูกเรือจากทิพยประกันภัยซึ่งเป็นผู้รับประกันภัยด้านการบินหลักรายหนึ่งของประเทศไทย ทั้งนี้ในการคัดเลือกบริษัทรับประกันภัย บริษัทได้ทำการประกวดราคา และปรากฏว่าทิพยประกันภัยเสนอราคาต่ำสุด
	1.1 เบี้ยประกัน			
	บริษัทจ่ายค่าเบี้ยประกันอุบัติเหตุส่วนบุคคลและลูกเรือให้แก่ทิพยประกันภัย - ค่าเบี้ยประกันภัย	95.7	53.6	
ความสัมพันธ์ กรรมการของบริษัท ได้แก่ นายสมใจนิกเองตระกูล เป็นกรรมการของทิพยประกันภัย ถือเป็นกิจการที่เกี่ยวข้องกันจนถึงวันที่ 11 สิงหาคม 2560 ซึ่งเป็นวันที่ไม่มีกรรมการร่วมกัน	2. รายได้ของบริษัท			บริษัทได้ทำสัญญากับทิพยประกันภัยเพื่อให้ทิพยประกันภัยเป็นบริษัทประกันรายหนึ่งที่คุ้มครองผู้โดยสารบนเครื่องบินของ บริษัท โดยบริษัทได้รับค่าเบี้ยประกันภัยจากผู้โดยสารที่ทิพยประกันภัย ซึ่งบริษัทจะได้รับค่าธรรมเนียมจากกรรับค่าเบี้ยประกันแทนตามอัตราที่ตกลงในสัญญา ทั้งนี้อัตราค่าธรรมเนียมดังกล่าวเป็นไปตามราคาตลาด
	2.1 รายได้ค่าธรรมเนียมอื่น			
	บริษัทได้รับค่าธรรมเนียมจากการรับเบี้ยประกันผ่าน - รายได้ค่าธรรมเนียมโดยसारอื่น	20.2	199.1	

บุคคล/วัตถุประสงค์อาจมีความขัดแย้ง/ความสัมพันธ์	ประเภทรายการ	มูลค่าของรายการ (ล้านบาท)		ความจำเป็น/ความสมเหตุสมผลของรายการ ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ
		2559	2560	
บุคคล/วัตถุประสงค์อาจมีความขัดแย้ง/ความสัมพันธ์	2.2 รายได้อื่นๆ บริษัทมีรายได้จากการให้บริการข้อมูลบนเว็บไซต์ - รายได้จากบริการให้บริการ	ไม่มี	5.8	
	3. ลูกหนี้การค้า	5.0	ไม่มี	
	4. รายได้ค้างรับ	1.6	ไม่มี	
	5. เจ้าหนี้อื่น	5.5	ไม่มี	
	บริษัท แพน แอม อินเตอร์เนชั่นแนล ไซท์ เทอร์นนิ่ง เซ็นเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด (“ศูนย์ฝึกการบิน แพน แอม”)			
ลักษณะธุรกิจ ศูนย์ฝึกการบิน แพน แอม เป็น ศูนย์ฝึกการบินนานาชาติ เพื่อเป็นศูนย์ฝึกสอนและอบรมทางการบินแบบครบวงจรในประเทศไทย	1. ค่าใช้จ่ายของบริษัท			บริษัทได้ทำสัญญากับศูนย์ฝึกการบิน แพน แอม เพื่อให้ นักบินและผู้ช่วยนักบินไปอบรม ซึ่งช่วยประหยัดค่าใช้จ่าย ในการไปอบรมที่ต่างประเทศ
	1.1 ค่าใช้จ่ายของบริษัท บริษัทได้ส่งนักบินและผู้ช่วยนักบินไปอบรมที่ ศูนย์ฝึกการบิน แพน แอม - ค่าฝึกอบรม	36.8	19.63	
	2. รายได้ของบริษัท บริษัทได้ส่งนักบินและผู้ช่วยนักบินไปเข้าร่วมปฏิบัติการ ในการบินบินจำลอง ที่ศูนย์ฝึกการบิน แพน แอม - รายได้จากบริการให้บริการ	ไม่มี	0.04	บริษัทได้ทำข้อตกลงที่จะส่งนักบินและผู้ช่วยนักบินไป สนับสนุนปฏิบัติการในการฝึกบินจำลอง สำหรับบริการขอ ต่อใบอนุญาตของศูนย์ฝึกการบิน แพน แอม ซึ่งบริษัท จะได้รับค่าตอบแทนตามอัตราที่ตกลง ทั้งนี้อัตรา ค่าบริการเป็นไปตามราคาตลาด
	3. เจ้าหนีการค้า	2.6	2.1	
บริษัท สำนักงานกฎหมายสากล สยามพรีเมียร์ จำกัด (“บริษัทสยามพรีเมียร์”)				
ลักษณะธุรกิจ บริษัทสยามพรีเมียร์เป็นธุรกิจที่ปรึกษากฎหมาย	1. ค่าที่ปรึกษาทางกฎหมาย	7.5	21.4	บริษัทได้ทำสัญญากับบริษัท สยามพรีเมียร์ เพื่อขอ คำปรึกษาทางกฎหมาย รายการดังกล่าวเป็นรายการที่ จำเป็นในการดำเนินธุรกิจของบริษัท ทั้งนี้ อัตราค่าบริการ เป็นไปตามราคาตลาด
	2. เจ้าหนี้อื่น	2.0	2.7	
ความสัมพันธ์ กรรมการของบริษัทได้แก่ นายอภิชาติ จีระพันธุ์ เป็นกรรมการ ของบริษัทสยามพรีเมียร์				

บุคคล/วัตถุประสงค์ที่อาจมีความขัดแย้ง/ความสัมพันธ์	ประเภทรายการ	มูลค่าของรายการ (ล้านบาท)		ความจำเป็น/ความสมเหตุสมผลของรายการ ความจำเป็นของคณะกรรมการตรวจสอบ
		2559	2560	
บุคคล/วัตถุประสงค์ที่อาจมีความขัดแย้ง/ความสัมพันธ์	ประเภทรายการ	2559	2560	
บริษัท ทาติพิพย์ จำกัด (มหาชน) (“ทาติพิพย์”)				
ลักษณะธุรกิจ การผลิตและจำหน่ายเครื่องดื่ม	1. ค่าใช้จ่ายของบริษัท - ค่าอาหารและเครื่องดื่ม	0.01	0.01	บริษัทให้สิทธิผู้โดยสารในการเลือกซื้ออาหารและเครื่องดื่มจากทาติพิพย์ ในกรณีเที่ยวบินล่าช้าตามวงเงินที่กำหนด โดยราคาอาหารและเครื่องดื่มเป็นไปตามราคาตลาด
ความสัมพันธ์ คู่สมรสของกรรมการร่วมกัน	2. รายได้ของบริษัท - รายได้ค่าโดยสาร	0.2	0.2	บริษัทขายตั๋วโดยสารให้ทาติพิพย์ ตามราคาตลาด
	3. ลูกหนี้การค้า	0.02	0.05	
บริษัท ไปรษณีย์ไทย จำกัด (“ไปรษณีย์ไทย”)				
ลักษณะธุรกิจ ไปรษณีย์ไทยประกอบธุรกิจให้บริการไปรษณีย์	1. ค่าใช้จ่ายของบริษัท - ค่าบริการไปรษณีย์	ไม่มี	0.6	บริษัทได้ใช้บริการไปรษณีย์ภายในประเทศระหว่างลูกค้าและระหว่างบริษัท เพื่อใช้ในการดำเนินงานธุรกิจของบริษัท ทั้งนี้อัตราค่าบริการเป็นไปตามราคาตลาด
ความสัมพันธ์ กรรมการของบริษัทได้แก่ นายรัฐพล มักดีภูมิ เป็นกรรมการของบริษัทไปรษณีย์ไทย				
บริษัท กสท โทรคมนาคม จำกัด (มหาชน) (“กสท”)				
ลักษณะธุรกิจ กสท ประกอบกิจการโทรคมนาคมและให้บริการทางด้าน โทรคมนาคม	1. ค่าใช้จ่ายของบริษัท - ค่าใช้บริการโทรศัพท์ระหว่างประเทศ	ไม่มี	0.01	บริษัทใช้บริการโทรศัพท์ระหว่างประเทศ ทั้งนี้อัตราค่าบริการเป็นไปตามราคาตลาด
ความสัมพันธ์ กรรมการของบริษัทได้แก่ นายรัฐพล มักดีภูมิ เป็นกรรมการของบริษัท กสท				



คำอธิบายและการวิเคราะห์ผลการดำเนินงาน

สรุปผลประกอบการงบการเงินรวม ปี 2560

สำหรับปี 2560 บริษัทและบริษัทย่อยมีรายได้รวม 20,376.71 ล้านบาท มีผลขาดทุนสำหรับปี 1,899.67 ล้านบาท แบ่งเป็นผลขาดทุนของบริษัทใหญ่จำนวน 1,854.29 ล้านบาท และผลขาดทุนจากส่วนที่เป็นของส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุม 45.38 ล้านบาท โดยผลขาดทุนของบริษัทใหญ่ มาจากต้นทุนการดำเนินงานที่สูงกว่ารายได้ค่าโดยสารและรายได้จากการให้บริการ ซึ่งต้นทุนการดำเนินงานหลักของบริษัทได้แก่ ต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยานที่ยังคงเพิ่มขึ้นจากการปรับตัวเพิ่มขึ้นของราคาน้ำมันอากาศยาน แม้ว่ารายได้จากค่าโดยสารและรายได้จากการให้บริการจะเพิ่มขึ้นก็ตามเมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า

สำหรับงบการเงินเฉพาะกิจการ ด้านรายได้จากการดำเนินงาน บริษัทมีรายได้รวม 14,786.66 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 12.71 จากปีก่อนหน้า โดยรายได้จากค่าโดยสารและรายได้จากการให้บริการเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 10.74 และ 53.41 เมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อน เป็นผลมาจากบริษัทได้มีการขยายเส้นทางการบินแบบเช่าเหมาลำไปยังสาธารณรัฐประชาชนจีนเพิ่มมากขึ้น ส่งผลให้รายได้ต่อปริมาณการผลิตผู้โดยสาร (RASK) ปรับตัวเพิ่มขึ้นด้วยเช่นกัน จาก 2.02 มาอยู่ที่ 2.06 บาท/ที่นั่ง-กิโลเมตร หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 1.98 จากปี 2559

ด้านค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานของบริษัทในปี 2560 มีจำนวนรวม 16,612.34 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 5.50 จากปีก่อนหน้า โดยสาเหตุหลักมาจากต้นทุนค่าน้ำมันอากาศยานเพิ่มสูงขึ้นจากการปรับตัวของราคาน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยานสูงขึ้น ในขณะที่ต้นทุนในการซ่อมบำรุงเครื่องบินของบริษัทลดลงจากการลดค่าใช้จ่ายตามแผนการฟื้นฟูธุรกิจของบริษัท เป็นผลทำให้บริษัทมีต้นทุนต่อปริมาณการผลิตโดยสาร (CASK) ลดลงจาก 2.51 มาอยู่ที่ 2.40 บาท/ที่นั่ง-กม. ลดลงร้อยละ 4.38 จากปีก่อนหน้า

สำหรับผลการดำเนินงานของบริษัท สายการบินนกสกี๊ด จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทย่อย มีรายได้รวม 5,580.41 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก 3,905.37 ล้านบาทในปีก่อน เนื่องจากในปี 2560 สายการบินนกสกี๊ดได้ทยอยเปิดเส้นทางการบินใหม่ในประเทศจีน และเพิ่มเที่ยวบินในเส้นทางเดิม ส่งผลให้มีอัตราการใช้เครื่องบินต่อลำเท่ากับ 11.70 ชั่วโมงปฏิบัติการการบินต่อวัน โดยบริษัทมีค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานรวม 5,656.82 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก 4,511.74 ล้านบาทในปีก่อน ส่งผลให้บริษัทมีผลการดำเนินงานขาดทุนสุทธิในปี 2560 เหลือเพียงจำนวน 47.59 ล้านบาท ซึ่งปรับตัวดีขึ้นอย่างมากจากผลขาดทุนสุทธิจำนวน 612.00 ล้านบาทในปีก่อน คิดเป็นร้อยละ 92.22

ปัจจัยและเหตุการณ์ที่ส่งผลกระทบต่อผลการดำเนินงานของบริษัท

ในปี 2560 สภาวะเศรษฐกิจไทยมีการขยายตัวอย่างต่อเนื่อง โดยได้รับปัจจัยสนับสนุนจากการฟื้นตัวของการบริโภคภาคเอกชน ซึ่งสอดคล้องกับการลงทุนภาคเอกชนที่เริ่มมีสัญญาณปรับตัวดีขึ้นในหลายภูมิภาค รวมถึงการขยายตัวของภาคการท่องเที่ยว โดยเฉพาะจากนักท่องเที่ยวชาวจีนที่ฟื้นตัวชัดเจนจากปีก่อนหลังจากที่ภาครัฐได้ทำการปราบปรามบริษัทนำเที่ยวผิดกฎหมาย (ทัวร์ศูนย์เหรียญ) โดยเป็นกลุ่มนักท่องเที่ยวชาวจีนที่มีคุณภาพมากขึ้น และท่องเที่ยวกระจายในจังหวัดรองเพิ่มขึ้น ซึ่งสอดคล้องกับผู้ประกอบการสายการบินได้เปิดเส้นทางใหม่เพิ่มขึ้นเพื่อเชื่อมจังหวัดในประเทศและเมืองหลักในต่างประเทศมากขึ้น โดยในปี 2560 มีจำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติที่เดินทางมายังประเทศไทยขยายตัวจาก 32.5 ล้านคนมาอยู่ที่ 35.4 ล้านคนหรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 8.92 เมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อน โดยเฉพาะอย่างยิ่งมีนักท่องเที่ยวจากสาธารณรัฐประชาชนจีนเพิ่มขึ้นจากจำนวน 8.76 ล้านคนในปี 2559 เป็น 9.81 ล้านคนในปี 2560 หรือเพิ่มขึ้นถึงร้อยละ 11.99 นอกจากนี้ในปี 2560 บริษัทได้มีการขยายเส้นทางการบินแบบเช่าเหมาลำไปยังสาธารณรัฐประชาชนจีนเพื่อให้อัตราการขยายตัวของนักท่องเที่ยว สะท้อนจากจำนวนเที่ยวบินไปยังสาธารณรัฐประชาชนจีนที่เพิ่มขึ้นจาก 1,272 เที่ยวบิน ในปี 2559 เป็น 2,866 เที่ยวบินในปี 2560 หรือเติบโตถึงร้อยละ 125.31

สำหรับปัจจัยภายนอกที่มีผลต่อต้นทุนการดำเนินงานอย่างมีนัยสำคัญ ได้แก่ อัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศและราคาน้ำมันอากาศยานเครื่องบิน (Jet Fuel Price) ดังนี้

ความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ จะส่งผลต่อต้นทุนการดำเนินงานโดยรวมของบริษัท เนื่องจากบริษัทมีค่าใช้จ่ายที่อยู่ในรูปสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐฯ และอ้างอิงสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐฯ คิดเป็นร้อยละ 65.00 ของต้นทุนการดำเนินงานรวม ซึ่งประกอบไปด้วย ค่าน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยาน ค่าเช่าเครื่องบิน ค่าซ่อมบำรุงและค่าประกันภัยเครื่องบิน โดยในปี 2560 อัตราแลกเปลี่ยนเงินดอลลาร์สหรัฐฯ มีค่าอ่อนตัวลง เฉลี่ยอยู่ที่ 33.77 ลดลงจาก 35.47 บาทต่อดอลลาร์สหรัฐฯ ส่งผลให้บริษัทได้รับผลประโยชน์ด้านต้นทุนจากค่าเงินดอลลาร์สหรัฐฯ ที่อ่อนลง

ด้านราคาน้ำมันอากาศยานเครื่องบิน (Jet Fuel Price) ในปี 2560 ราคาเฉลี่ยอยู่ที่ 65.52 ดอลลาร์สหรัฐฯ ต่อบาร์เรล เพิ่มขึ้นจาก 53.00 ดอลลาร์สหรัฐฯ ต่อบาร์เรล เมื่อเทียบกับปีก่อน อีกทั้ง กรมสรรพสามิตได้เริ่มมีการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตน้ำมันเชื้อเพลิงเครื่องบินสำหรับเส้นทางการบินในประเทศ ทั้งนี้ส่งผลให้บริษัทมีต้นทุนเชื้อเพลิงอยู่ที่ 4,071.53 ล้านบาท เพิ่มขึ้นถึงร้อยละ 48.30 เมื่อเทียบกับปีก่อน แต่บริษัทได้มีการทำสัญญาประกันความเสี่ยงราคาน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยานไว้บางส่วนแล้ว

สถิติการโดยสารและอัตราส่วนทางธุรกิจที่สำคัญ (ไม่รวมบริษัทย่อย)

	หน่วย	ปี 2559	ปี 2560	เปลี่ยนแปลง	
				จำนวน	ร้อยละ
จำนวนเครื่องบิน ณ สิ้นงวด					
- (ไอพ่น) Boeing 737-800 New Generation	ลำ	22	20	(2)	(9.09)
- (ใบพัด) ATR 72-500	ลำ	2	2	0	0.00
- (ใบพัด) Q400 NextGen	ลำ	8	8	0	0.00
- จำนวนเครื่องบินเฉลี่ย	ลำ	30.22	29.95	(0.27)	(0.89)
ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (Available Seat Kilometers: ASK)	ล้านที่นั่ง-กม.	6,264	6,822	558	8.91
ปริมาณการขนส่งด้านผู้โดยสาร (Revenue Passenger Kilometers: RPK)	ล้านที่นั่ง-กม.	5,329	5,840	511	9.59
จำนวนเที่ยวบิน (No. of sectors)	เที่ยวบิน	63,915	67,811	3,896	6.10
อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร (Cabin factor)	ร้อยละ	85.07	85.61	0.54 จุด	
จำนวนผู้โดยสาร (Passenger Carried)	ล้านคน	8.56	8.78	0.22	2.57
รายได้ผู้โดยสารต่อผู้โดยสารต่อกิโลเมตร (Passenger Yield)	บาท/ ผู้โดยสาร-กม.	2.18	2.20	0.02	0.92
รายได้ต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (Revenue per Available Seat Kilometers: RASK)	บาท/ที่นั่ง-กม.	2.02	2.06	0.04	1.98
ต้นทุนต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (Cost per Available Seat Kilometers: CASK)	บาท/ที่นั่ง-กม.	2.51	2.40	(0.11)	(4.38)
ต้นทุนต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารที่ไม่รวมค่าใช้จ่ายเชื้อเพลิง (Cost per Available Seat Kilometers exclude Fuel: CASK ex-fuel)	บาท/ที่นั่ง-กม.	2.07	1.80	(0.27)	(13.04)

รายได้ปี 2559 และ 2560 (ไม่รวมบริษัทย่อย)

หน่วย : ล้านบาท	ปี 2559		ปี 2560		เปลี่ยนแปลง	
	จำนวน	ร้อยละต่อรายได้รวม	จำนวน	ร้อยละต่อรายได้รวม	จำนวน	ร้อยละ
รายได้จากค่าโดยสาร	11,619.85	88.57	12,868.38	87.03	1,248.53	10.74
รายได้จากการให้บริการ	819.97	6.25	1,257.96	8.51	437.99	53.42
รายได้อื่น	679.85	5.18	660.33	4.46	(19.52)	(2.87)
รวมรายได้	13,119.67	100.00	14,786.67	100.00	1,667.00	12.71

ข้อมูลด้านรายได้

บริษัทมีรายได้รวม 14,786.67 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 12.71 จากปีก่อนหน้า โดยแบ่งเป็นรายได้จากค่าโดยสาร 12,868.38 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 87.03 ของรายได้รวม รายได้จากการให้บริการ 1,257.96 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 8.51 ของรายได้รวม และรายได้อื่น 660.33 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 4.47 ของรายได้รวม ส่วนรายได้ต่อปริมาณการผลิตผู้โดยสาร (RASK) เท่ากับ 2.06 บาท/ที่นั่ง-กม.เพิ่มขึ้นร้อยละ 1.98 เมื่อเทียบกับปีก่อน

รายได้จากค่าโดยสาร: ในปี 2560 รายได้จากค่าโดยสารเพิ่มขึ้นจากปี 2559 อย่างชัดเจนถึงร้อยละ 10.74 หรือคิดเป็นเงินจำนวน 1,248.53 ล้านบาท เนื่องจากบริษัทสามารถเพิ่มจำนวนผู้โดยสารและจำนวนเที่ยวบินโดยรวมได้มากขึ้นจากปีก่อน โดยเฉพาะจากเส้นทางการบินใหม่โดยเฉพาะเส้นทางการบินแบบเช่าเหมาลำไปยังสาธารณรัฐประชาชนจีน คิดเป็นร้อยละ 2.57 และ 6.10 ตามลำดับ รวมถึงราคาตั๋วโดยสารเฉลี่ยที่เพิ่มมากขึ้นจากปีก่อนร้อยละ 8.15 อีกด้วย ส่งผลให้รายได้ผู้โดยสารต่อผู้โดยสารต่อกิโลเมตร (Passenger Yield) เพิ่มขึ้นจาก 2.18 มาอยู่ที่ 2.20 บาท/ผู้โดยสาร-กม. หรือเพิ่มขึ้นจากปีก่อนในอัตราร้อยละ 0.92

รายได้จากการให้บริการ: ในปี 2560 รายได้จากการให้บริการเพิ่มขึ้น 437.99 ล้านบาทหรือเพิ่มขึ้นถึงร้อยละ 53.42 จากปีก่อน เป็นผลมาจากรายได้จากการโหลดสัมภาระและรายได้จากการให้บริการลูกค้าเพิ่มขึ้นจากปีก่อนด้วยเช่นกัน ซึ่งเป็นผลมาจากการปรับเปลี่ยนกลยุทธ์ในการจัดเก็บรายได้จากผู้โดยสารที่จองตั๋วโดยสารประเภทโปรโมชั่น (NOK Promotion) จะต้องชำระเงินเพิ่มเติมจากราคาตั๋วโดยสาร หากผู้โดยสารต้องการโหลดสัมภาระเพิ่มเติม 15 กิโลกรัม จากเดิมที่ผู้โดยสารสามารถโหลดสัมภาระได้โดยไม่ต้องชำระเงินเพิ่ม ซึ่งเริ่มตั้งแต่วันที่ 20 กุมภาพันธ์ 2560 ประกอบกับตั้งแต่วันที่ 9 พฤศจิกายน 2560 เป็นต้นมา บริษัทได้เพิ่มกลยุทธ์ในการเพิ่มรายได้จากการจัดเก็บสัมภาระและบริการอื่นบนเครื่องบินให้กับผู้โดยสาร (Choose Your NOK) อีกด้วย นอกจากนี้ ยังมีการเพิ่มขึ้นจากการให้เช่าช่วงเครื่องบินตามสัญญาเช่าดำเนินงานให้กับบริษัทอื่น ซึ่งส่งผลให้การใช้งานเครื่องบินมีประสิทธิภาพเพิ่มมากขึ้น และทำให้เกิดประสิทธิภาพในการบริหารต้นทุนคงที่ที่ดีขึ้นอีกด้วย

รายได้อื่น: ในปี 2560 รายได้อื่นลดลง 19.52 ล้านบาท หรือลดลงร้อยละ 2.87 เมื่อเทียบกับปีก่อน โดยรายได้อื่นที่มีการเปลี่ยนแปลงอย่างมีนัยสำคัญ ได้แก่ บริษัทมีรายได้เงินชดเชยจากจากประกันภัย และ กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยน เพิ่มขึ้นจำนวน 196.86 ล้านบาท และ 106.09 ล้านบาท ตามลำดับ ในขณะที่มีรายได้รับคืนค่าซ่อมแซมเครื่องบินและเครื่องบินตลกลง จำนวน 185.13 ล้านบาท และ กำไรจากการขายและเช่ากลับคืนเครื่องบินลดลง จำนวน 69.32 ล้านบาท

ค่าใช้จ่ายประจำปี 2559 และ 2560 (ไม่รวมบริษัทย่อย)

หน่วย : ล้านบาท	ปี 2559		ปี 2560		เปลี่ยนแปลง	
	จำนวน	ร้อยละต่อรายได้รวม	จำนวน	ร้อยละต่อรายได้รวม	จำนวน	ร้อยละ
ต้นทุนค่าโดยสารและการให้บริการ	14,872.99	94.45	15,645.04	94.18	772.05	5.19
ค่าใช้จ่ายในการขาย	149.35	0.95	111.94	0.67	(37.41)	(25.05)
ค่าใช้จ่ายในการบริหาร	614.37	3.90	821.09	4.94	206.72	33.65
ต้นทุนทางการเงิน	109.71	0.70	34.27	0.21	(75.44)	(68.76)
รวมค่าใช้จ่าย	15,746.42	100.00	16,612.34	100.00	865.92	5.50

ข้อมูลด้านค่าใช้จ่าย

ในปี 2560 บริษัทมีค่าใช้จ่ายรวม 16,612.34 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก 15,746.42 ล้านบาท หรือร้อยละ 5.50 เมื่อเทียบกับปีก่อน โดยสาเหตุหลักมาจากการเพิ่มขึ้นของราคาน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยานที่เพิ่มสูงขึ้น ส่งผลให้บริษัทมีต้นทุนเชื้อเพลิงสูงขึ้นถึงร้อยละ 48.30 ในขณะที่ต้นทุนในการซ่อมบำรุงเครื่องบินของบริษัทลดลงจากการลดค่าใช้จ่ายตามแผนการฟื้นฟูธุรกิจของบริษัท ถึงร้อยละ 20.30 ก็ตาม อย่างไรก็ตาม ปรากฏการณ์การผลิตด้านผู้โดยสารในปี 2560 เพิ่มขึ้นร้อยละ 8.91 ส่งผลให้ต้นทุนต่อปริมาณผู้โดยสารลดลงจาก 2.51 เป็น 2.40 บาท/ที่นั่ง-กม. ลดลงร้อยละ 4.38 นอกจากนี้ต้นทุนต่อปริมาณการผลิตผู้โดยสารที่ไม่รวมค่าใช้จ่ายเชื้อเพลิงลดลงจาก 2.07 เป็น 1.80 บาท/ที่นั่ง-กม. หรือลดลงร้อยละ 13.04 จากปีก่อน

ต้นทุนผันแปร (Variable Costs): ในปี 2560 ต้นทุนผันแปรอยู่ที่ 9,866.97 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 1.84 จากปีก่อน สาเหตุหลักมาจากการเพิ่มขึ้นของราคาน้ำมันอากาศยานที่เพิ่มสูงขึ้น โดยต้นทุนน้ำมันต่อหน่วย (Fuel/ASK) เพิ่มขึ้นจาก 0.44 บาท/ที่นั่ง-กม. เป็น 0.60 บาท/ที่นั่ง-กม. หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 36.36 เมื่อเทียบกับปีก่อน สำหรับในส่วนของต้นทุนการซ่อมบำรุงเครื่องบิน ต้นทุนผันแปรต่อหน่วย ลดลงจาก 0.63 บาท/ที่นั่ง-กม. มาอยู่ที่ 0.46 บาท/ที่นั่ง-กม. หรือลดลงร้อยละ 26.98

ต้นทุนคงที่ (Fixed Costs): ในปี 2560 ต้นทุนคงที่อยู่ที่ 5,119.70 ล้านบาท ซึ่งเพิ่มขึ้นเล็กน้อยคิดเป็นร้อยละ 1.55 จากค่าใช้จ่ายในส่วนของนักบินและลูกเรือที่เพิ่มขึ้น ในขณะที่อัตราส่วนค่าใช้จ่ายคงที่ต่อหน่วย (FC/ASK) ลดลงมาอยู่ที่ 0.75 บาท/ที่นั่ง-กม. หรือลดลงร้อยละ 6.25 เนื่องจากปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารในปี 2560 เพิ่มขึ้นร้อยละ 8.91 จากปีก่อนหน้า

ต้นทุนทางการเงิน: บริษัทมีต้นทุนทางการเงินลดลงร้อยละ 68.76 จากปีก่อนหน้า มาอยู่ที่ 34.27 ล้านบาท เนื่องจากบริษัทมีค่าใช้จ่ายค่าธรรมเนียมทางการเงินในการเข้าทำสัญญาการจัดหาเงินทุนสำหรับเงินมัดจำเครื่องบินที่ลดลง

กำไร (ขาดทุน) ประจำปี (งบเฉพาะกิจการ)

หน่วย : ล้านบาท	ปี 2559		ปี 2560		เปลี่ยนแปลง	
	จำนวน	ร้อยละต่อรายได้รวม	จำนวน	ร้อยละต่อรายได้รวม	จำนวน	ร้อยละ
กำไร (ขาดทุน) ก่อนภาษีเงินได้	(2,626.75)	(20.02)	(1,825.68)	(12.35)	801.07	(30.50)
ค่าใช้จ่าย (รายได้) ภาษีเงินได้	0.08	0.00	0.00	0.00	0.08	(100.00)
กำไร (ขาดทุน) สำหรับปี	(2,626.83)	(20.02)	(1,825.68)	(12.35)	801.15	(30.50)
กำไร (ขาดทุน) เบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี	(2,641.35)	(20.13)	(1,825.68)	(12.35)	815.67	(30.88)
กำไร (ขาดทุน) ต่อหุ้นขั้นพื้นฐาน	(4.20)		(1.60)		2.60	

จากปัจจัยที่กล่าวมาข้างต้น ต้นทุนรวมของบริษัทปรับตัวสูงเนื่องจากสาเหตุหลักมาจากราคาน้ำมันอากาศยานที่สูงขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ อย่างไรก็ตามรายได้รวมของบริษัทมีส่วนเพิ่มสูงขึ้น มาจากรายได้จากค่าโดยสารและรายได้จากการให้บริการที่เพิ่มสูงกว่าการเพิ่มขึ้นของต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิง ส่งผลให้ในปี 2560 บริษัทมีผลประกอบการขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมลดลงเป็น 1,825.68 ล้านบาท จาก 2,641.35 ล้านบาท หรือขาดทุนลดลงคิดเป็นร้อยละ 30.88

เหตุการณ์สำคัญ ปี 2560

1. การยกเลิกการโหลดสัมภาระฟรี 15 กิโลกรัม ให้กับผู้โดยสารที่จองบัตรโดยสารประเภทโปรโมชัน และ เปิดตัวบัตรโดยสารรูปแบบใหม่ “นกลือได้” (Choose Your NOK)

ตั้งแต่วันที่ 20 กุมภาพันธ์ 2560 บริษัทได้ยกเลิกการโหลดสัมภาระฟรี 15 กิโลกรัม ให้กับผู้โดยสารที่จองบัตรโดยสารประเภทโปรโมชัน (NOK Promotion) โดยผู้โดยสารสามารถซื้อน้ำหนักเพิ่มเติมได้ ในขณะที่ทำการจองบัตรโดยสารผ่านเว็บไซต์นกอแอร์ นกอแอร์ แอปพลิเคชัน หรือเว็บไซต์นกอแอร์คลับ อย่างไรก็ตาม สำหรับผู้โดยสารที่จองบัตรโดยสารประเภทนกอประหยัด (NOK ECO) และ นกอเปลี่ยนได้ (NOK FLEXI) ยังคงได้สิทธิในการโหลดสัมภาระฟรีได้เหมือนเดิม

ประกอบกับตั้งแต่วันที่ 9 พฤศจิกายน 2560 เป็นต้นมา บริษัทได้เพิ่มกลยุทธ์ในการเพิ่มรายได้จากการจัดเก็บสัมภาระและบริการอื่นบนเครื่องบินให้กับผู้โดยสารภายใต้คอนเซ็ปต์ “นกลือได้” (Choose Your NOK) โดยบัตรโดยสารแบ่งออกเป็น 3 ประเภท ผู้โดยสาร

ที่ประสงค์จะเดินทางพร้อมสัมภาระติดตัวขึ้นเครื่องเพียงอย่างเดียวโดยมีน้ำหนักสัมภาระไม่เกิน 7 กิโลกรัม สามารถเลือกบัตรโดยสารประเภท บินเบาๆ (NOK Lite) ผู้โดยสารที่ประสงค์จะเดินทางพร้อมสัมภาระที่ต้องการโหลด สามารถเลือกจองบัตรโดยสารประเภท บินสบาย (NOK X-tra) โดยจะได้รับน้ำหนักสัมภาระ 15 กิโลกรัม สำหรับเส้นทางภายในประเทศ และ 20 กิโลกรัม สำหรับเส้นทางต่างประเทศ และผู้โดยสารที่ประสงค์จะเดินทางพร้อมสัมภาระที่ต้องการโหลด รวมทั้งบริการอาหารร้อนบนเที่ยวบิน สามารถเลือกจองบัตรโดยสารประเภท บินเฟลิดเฟลิน (NOK MAX)

2. การเปลี่ยนแปลงจำนวนเครื่องบินในฝูงบิน

ในปี 2560 บริษัทได้มีการนำเครื่องบินออกจากฝูงบินตามแผนการฟื้นฟูธุรกิจของบริษัทจำนวนทั้งสิ้น 4 ลำ และมีการรับมอบเครื่องบินไอพ่นลำใหม่ (Boeing 737-800 New Generation) อีกจำนวน 2 ลำ ในเดือน มิถุนายน และ กันยายน ปี 2560

3. การเปิดเส้นทางใหม่

ในปี 2560 บริษัทเพิ่มเส้นทางการบินต่างประเทศสำหรับเที่ยวบินเช่าเหมาลำอีกจำนวนหลายเส้นทาง อาทิเช่น ดอนเมือง - หนางหนิง, ดอนเมือง - หยานเฉิง, ดอนเมือง - หยินฉวน, ดอนเมือง - เจิ้งโจวซินเจิ้ง, ดอนเมือง - ชุ่นยี่, อุตะเถา - ไท่ชิว, อุตะเถา - อี้ชาง, อุตะเถา - บาวเถา, อุตะเถา - ฉางซา, อุตะเถา - ชุ่นยี่, อุตะเถา - หยินฉวน, อุตะเถา - หนานซาง, อุตะเถา - หลินยี่, อุตะเถา - ต้าถง และ อุตะเถา - เหมยเซี่ยน เป็นต้น

นอกจากนี้ บริษัทได้กลับมาเริ่มให้บริการเส้นทางการบินต่างประเทศแบบประจำในเส้นทาง แม่สอด - ย่างกุ้ง อีกครั้ง โดยเริ่มตั้งแต่วันที่ 29 ตุลาคม จำนวน 3 เที่ยวบินต่อสัปดาห์

4. การเพิ่มบริการใกล้เคียงที่บริษัทไม่ได้ให้บริการโดยตรง (Fly 'n' Ride)

บริษัทเพิ่มเส้นทางให้บริการรับ-ส่งสำหรับผู้โดยสารที่ต้องการเดินทางไปยังเส้นทางที่บริษัทไม่ได้ให้บริการโดยตรง โดยเดินทางไปลงสนามบินและเดินทางต่อด้วยรถปรับอากาศไปยังจุดหมายปลายทางได้ (Fly 'n' Ride) ในเส้นทางดังต่อไปนี้

- เส้นทางใหม่ ดอนเมือง-นครพนม (พระธาตุพนม) เริ่มให้บริการเดือนมีนาคม 2560 จำนวน 2 เที่ยวบิน
- เส้นทาง ดอนเมือง-พิษณุโลก-สุโขทัย เพิ่มจากเดิม 2 เที่ยวบิน เป็น 8 เที่ยวบิน ตั้งแต่วันที่ 1 มิถุนายน 2560
- เส้นทาง ดอนเมือง-พิษณุโลก-อุตรดิตถ์ เพิ่มจากเดิม 2 เที่ยวบิน เป็น 4 เที่ยวบิน ตั้งแต่วันที่ 5 พฤษภาคม 2560
- เส้นทาง ดอนเมือง-เลย-เชียงคาน เพิ่มจากเดิม 1 เที่ยวบิน เป็น 3 เที่ยวบิน ตั้งแต่วันที่ 1 กรกฎาคม 2560
- เส้นทาง ดอนเมือง-บุรีรัมย์-สุรินทร์ เพิ่มจากเดิม 4 เที่ยวบิน เป็น 6 เที่ยวบิน ตั้งแต่วันที่ 6 กรกฎาคม 2560

5. การเพิ่มช่องทางรับชำระเงิน

บริษัทเพิ่มช่องทางรับชำระเงินให้กับผู้โดยสารเพิ่มเติมทั้งหมดจำนวน 5 ช่องทาง ได้แก่ บริการหักบัญชีอัตโนมัติของธนาคารกรุงเทพ (BBL Direct Debit), ช่องทางชำระเงินที่บีกซี ซูเปอร์เซ็นเตอร์ (Big C), บริการ แรบบิท ไลน์เพย์ (Rabbit LINE Pay), ช่องทาง แอปเปิ้ล เพย์ (Apple Pay) และ ช่องทางชำระเงินที่เทสโก้ โลตัส (TESCO Lotus) เพื่อทำให้เกิดความสะดวกสบายแก่ผู้โดยสารในการซื้อตั๋วโดยสารและการชำระเงิน และเพื่อสนับสนุนการขายของบริษัทต่อไป

6. เหตุการณ์รบบัสดับ-ส่งผู้โดยสารของสายการบินหนึ่งฝูงชนเครื่องบินของสายการบินนกแอร์

เมื่อวันที่ 30 มิถุนายน 2560 ได้เกิดอุบัติเหตุรบบัสดับ-ส่งผู้โดยสารสายการบินหนึ่งฝูงชนเครื่องบินของบริษัท ทะเบียนเครื่องบิน HS-DBK โดยส่วนหน้าด้านซ้ายของอากาศยาน ได้รับความเสียหาย แต่ไม่มีผู้ได้รับบาดเจ็บจากเหตุการณ์ดังกล่าว อย่างไรก็ตามเครื่องบินลำดังกล่าวได้ทำการซ่อมแซมและกลับมาสู่ฝูงบินเรียบร้อยแล้ว

7. มีมติอนุมัติในการประชุมสามัญและวิสามัญผู้ถือหุ้นในการจัดสรรหุ้นสามัญใหม่เพื่อการเพิ่มทุนของบริษัท

- จากมติที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปีเมื่อวันที่ 19 เมษายน 2560 ได้อนุมัติให้เพิ่มทุนจดทะเบียนของบริษัท โดยการจัดสรรหุ้นสามัญเพิ่มทุนไม่เกินจำนวน 781,250,000 หุ้น ให้แก่ผู้ถือหุ้นเดิมตามสัดส่วนจำนวนหุ้นที่ผู้ถือหุ้นแต่ละรายถืออยู่ (Rights Offering) ในอัตรา 1 หุ้นเดิมต่อ 1 หุ้นใหม่ จำนวนไม่เกิน 625,000,000 หุ้น ในราคาเสนอขายหุ้นละ 2.4 บาท และจัดสรร

หุ้นสามัญใหม่จากเงินทุนในจำนวนไม่เกิน 156,250,000 หุ้น เพื่อรองรับการใช้สิทธิตามใบสำคัญแสดงสิทธิที่จะซื้อหุ้นสามัญของบริษัท ครั้งที่ 1 (NOK-W1) ซึ่งจัดสรรให้แก่ผู้ถือหุ้นเดิมที่ใช้สิทธิจองซื้อหุ้นสามัญเพิ่มทุนใหม่

- จากมติที่ประชุมวิสามัญผู้ถือหุ้นเมื่อวันที่ 20 กันยายน 2560 ได้อนุมัติให้เพิ่มทุนจดทะเบียนของบริษัทอีกครั้ง โดยการจัดสรรหุ้นสามัญเพิ่มทุนไม่เกินจำนวน 1,207,000,000 หุ้น ให้แก่ผู้ถือหุ้นเดิมตามสัดส่วนจำนวนหุ้นที่ผู้ถือหุ้นแต่ละรายถืออยู่ (Rights Offering) ในอัตรา 1 หุ้นเดิมต่อ 1 หุ้นใหม่ จำนวนไม่เกิน 1,135,999,882 หุ้น ในราคาเสนอขายหุ้นละ 1.5 บาท และจัดสรรหุ้นสามัญใหม่จากจากเพิ่มทุนในจำนวนไม่เกิน 71,000,118 หุ้น เพื่อรองรับการใช้สิทธิตามใบสำคัญแสดงสิทธิที่จะซื้อหุ้นสามัญของบริษัท ครั้งที่ 1 (NOK-W1) ที่มีการเปลี่ยนแปลงราคาการใช้สิทธิและอัตราการใช้สิทธิเนื่องจากการเสนอขายหุ้นสามัญออกใหม่ให้แก่ผู้ถือหุ้นเดิมตามสัดส่วนการถือหุ้น (Rights Offering) ในครั้งนี้

ผลการดำเนินงานของบริษัท สายการบินบีนกเกอร์ จำกัด

ในปี 2560 บริษัท สายการบินบีนกเกอร์ จำกัด มีรายได้รวม 5,580.41 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก 3,905.37 ล้านบาท หรือ ร้อยละ 42.89 เมื่อเทียบกับปีก่อน เนื่องจากปริมาณผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้นร้อยละ 36.42 จาก 0.79 ล้านคน เป็น 1.07 ล้านคน ซึ่งเป็นผลจากการเพิ่มขึ้นของจำนวนเที่ยวบินโดยรวมทั้งหมดร้อยละ 24.63 อัตราบรรทุกผู้โดยสารเพิ่มขึ้นร้อยละ 11.90 เนื่องจากในปี 2560 สายการบินบีนกเกอร์ได้ทยอยเปิดเส้นทางบินใหม่ในประเทศจีน และเพิ่มเที่ยวบินในเส้นทางเดิม ทำให้มีอัตราการใช้เครื่องบินที่สูงขึ้น โดยบริษัทมีค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานรวม 5,656.82 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก 4,511.73 ล้านบาท หรือร้อยละ 25.38 เมื่อเทียบกับปีก่อน ซึ่งเพิ่มขึ้นในสัดส่วนที่ต่ำกว่าการเติบโตของรายได้อย่างมีนัยสำคัญ โดยค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้นหลักมาจากต้นทุนที่ผันแปรตามปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร โดยเฉพาะต้นทุนค่าน้ำมันอากาศยานที่เพิ่มสูงขึ้น ส่งผลให้บริษัทมีผลการดำเนินงานขาดทุนสุทธิในปี 2560 เหลือเพียงจำนวน 47.59 ล้านบาท ซึ่งปรับตัวดีขึ้นอย่างมากจากผลขาดทุนสุทธิ 612.00 ล้านบาทในปีก่อน คิดเป็นร้อยละ 92.22

ปัจจุบัน สายการบินบีนกเกอร์มีเส้นทางบินแบบประจำไปยังสาธารณรัฐประชาชนจีน และได้หวั่น โดยมีศูนย์กลางการบินที่สนามบินนานาชาติดอนเมืองไปยัง 6 จุดหมายปลายทางในประเทศจีน และ 1 จุดหมายปลายทางในประเทศไต้หวัน ประกอบด้วย เมืองนานจิง (7 เที่ยวบินต่อสัปดาห์) เมืองเทียนจิน (6 เที่ยวบินต่อสัปดาห์) เมืองชิงเต่า (4 เที่ยวบินต่อสัปดาห์) เมืองเสิ่นหยาง (4 เที่ยวบินต่อสัปดาห์) เมืองต้าเหลียน (3 เที่ยวบินต่อสัปดาห์) และเมืองซีอาน (3 เที่ยวบินต่อสัปดาห์) รวมถึง กรุงไทเป ประเทศไต้หวัน (7 เที่ยวบินต่อสัปดาห์)

สำหรับฝูงบินของสายการบินบีนกเกอร์มีจำนวนเพิ่มขึ้น 1 ลำในเดือนตุลาคม ปี 2560 ทำให้บริษัทมีการเช่าดำเนินงานเครื่องบินโบอิงแบบ 777-200 รวมทั้งสิ้นจำนวน 4 ลำ โดยนำมาขยายเส้นทางบินไปยังเมืองซีอาน สาธารณรัฐประชาชนจีน โดยเริ่มต้นด้วยความถี่ 3 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ในเดือนธันวาคม 2560

ฐานะทางการเงิน (งบการเงินรวม)

หน่วย : ล้านบาท	งบการเงินรวม			
	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560	เปลี่ยนแปลง	ร้อยละ
รวมสินทรัพย์	6,000.85	7,330.15	1,329.30	22.15%
รวมหนี้สิน	6,340.58	6,639.14	298.56	4.71%
รวมส่วนของบริษัทใหญ่	238.92	1,315.02	1,076.10	450.40%
ส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุม	(578.64)	(624.02)	(45.38)	7.84%
รวมส่วนของผู้ถือหุ้น	(339.72)	691.00	1,030.72	303.40%

สินทรัพย์

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 บริษัทและบริษัทย่อยมีสินทรัพย์รวม 7,330.15 ล้านบาท หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 22.15 จาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 โดยแบ่งเป็นสินทรัพย์หมุนเวียน 4,781.69 ล้านบาท และสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนจำนวน 2,548.45 ล้านบาท คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 65.23 และ 34.77 ของสินทรัพย์รวมตามลำดับ

สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน : ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 บริษัทและบริษัทย่อยมีสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนรวม 2,548.45 ล้านบาท หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 115.77 จาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 สาเหตุหลักมาจาก เงินประกันและเงินมัดจำเกี่ยวกับเครื่องบิน เพิ่มขึ้นร้อยละ 98.32 จากปีก่อน เนื่องจากบริษัทมีการใช้เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดไปเป็นเงินประกันและเงินมัดจำเกี่ยวกับเครื่องบินจากการรับมอบเครื่องบินไอพ่นลำใหม่เพิ่มขึ้นจำนวน 2 ลำ นอกจากนั้นบริษัทยังมีเงินฝากธนาคารที่มีภาระค้ำประกันเพื่อเป็นหลักประกันของหนังสือค้ำประกันกับสถาบันการเงินเพิ่มขึ้นอีกในปี 2560 คิดเป็นร้อยละ 417.41

หนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น

หนี้สิน : ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 บริษัทและบริษัทย่อยมีหนี้สินรวม 6,639.14 ล้านบาท หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 4.71 จาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 สาเหตุหลักมาจากเจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่นเพิ่มขึ้น ซึ่งส่วนใหญ่เป็นต้นทุนการซ่อมบำรุงเครื่องบินค้างจ่าย และรายได้ค่าโดยสารรับล่วงหน้าเพิ่มมากขึ้นจากปีก่อน

ส่วนของผู้ถือหุ้น : ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 บริษัทและบริษัทย่อยมีส่วนของผู้ถือหุ้นจำนวน 691.00 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 303.40 จาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 โดยเป็นของบริษัทใหญ่จำนวน 1,315.02 ล้านบาท และส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมติดลบอีกจำนวน 624.02 ล้านบาท

ทั้งนี้ บริษัทได้มีการเสนอขายหุ้นสามัญเพิ่มทุน ตามมติอนุมัติจากการประชุมผู้ถือหุ้นสามัญประจำปี เมื่อวันที่ 19 เมษายน 2560 โดยเป็นการเพิ่มทุน 781.25 ล้านหุ้น แบ่งเป็น 625.00 ล้านหุ้นเสนอขายแก่ผู้ถือหุ้นเดิม อัตรา 1 หุ้นเดิมต่อ 1 หุ้นใหม่ ที่ราคา 2.40 บาท และอีก 156.25 ล้านหุ้น เพื่อรองรับการใช้สิทธิตามใบสำคัญแสดงสิทธิที่ออกควบคู่ โดยเมื่อวันที่ 26 พฤษภาคม 2560 บริษัทสามารถขายหุ้นเพิ่มทุนได้ 511.00 ล้านหุ้น ได้รับเงินจำนวนเป็น 1,226.40 ล้านบาท

นอกจากนี้ ในวันที่ 27 ตุลาคม 2560 บริษัทได้รับเงินจากการเสนอขายหุ้นสามัญเพิ่มทุนอีกเป็นจำนวน 1,704.00 ล้านบาทจากหุ้นที่ออกและเรียกชำระจำนวน 1,136.00 ล้านหุ้น ในราคาหุ้นละ 1.50 บาท อีกทั้งบริษัทมีแผนในการบริหารจัดการฝูงบิน ขยายเส้นทางการบินและเพิ่มอัตราการใช้ประโยชน์ของเครื่องบิน เพื่อให้ทำให้บริษัทมีผลการดำเนินงานที่ดีขึ้นต่อไป

งบกระแสเงินสด (งบการเงินรวม)

หน่วย : ล้านบาท	งบการเงินรวม			
	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560	เปลี่ยนแปลง	ร้อยละ
กระแสเงินสดได้มา (ใช้ไป) จากกิจกรรมการดำเนินงาน	(1,383.30)	(2,996.54)	(1,613.24)	116.62
กระแสเงินสดได้มา (ใช้ไป) จากกิจกรรมการลงทุน	178.31	(8.90)	(187.21)	(104.99)
กระแสเงินสดได้มา (ใช้ไป) จากกิจกรรมการจัดหาเงิน	164.56	2,900.83	2,736.27	1,662.78
ผลกระทบจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศในเงินสด				
และรายการเทียบเท่าเงินสด	57.89	43.22	(14.67)	(25.34)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น (ลดลง) สุทธิ	(982.54)	(61.37)	921.17	(93.75)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ 1 มกราคม 2560	4,213.76	3,231.22	(982.54)	(23.32)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ 31 ธันวาคม 2560	3,231.22	3,169.85	(61.37)	(1.90)

สำหรับปี 2560 บริษัทและบริษัทย่อยมีกระแสเงินสดใช้ไปสำหรับกิจกรรมดำเนินงานสุทธิจำนวน 2,996.54 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก 1,383.30 ล้านบาทในปี 2559 หรือร้อยละ 116.62 โดยรายการหลักที่มีผลต่อการใช้ไปเงินสด ได้แก่ เงินฝากธนาคารที่มีภาระค้ำประกันกับสถาบันการเงินเพิ่มขึ้น เงินประกันและเงินมัดจำเกี่ยวกับเครื่องบินเพิ่มขึ้น และมีการชำระหนี้เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้หมุนเวียนอื่นเพิ่มขึ้น

ส่วนกระแสเงินสดที่ได้มาจากกิจกรรมการจัดหาเงินเป็นจำนวน 2,900.83 ล้านบาท โดยรายการหลักมาจากกระแสเงินสดจากการได้รับเงินจากการเสนอขายหุ้นสามัญเพิ่มทุนของบริษัทในปี 2560

อย่างไรก็ตาม เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดลดลงสุทธิ 61.37 ล้านบาท ณ สิ้นเดือนธันวาคม ปี 2560



รายงานความรับผิดชอบของคณะกรรมการบริษัท ต่อรายงานทางการเงิน

คณะกรรมการบริษัทเป็นผู้รับผิดชอบต่อการเงินเฉพาะกิจการ และงบการเงินรวมของบริษัทและบริษัทย่อย รวมถึงข้อมูลสารสนเทศทางการเงินที่ปรากฏในรายงานประจำปี ซึ่งงบการเงินสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2560 จัดทำขึ้นตามมาตรฐานรายงานทางการเงินในประเทศไทย โดยเลือกใช้นโยบายการบัญชีที่เหมาะสมและถือปฏิบัติอย่างสม่ำเสมอ ใช้ดุลยพินิจอย่างระมัดระวัง และประมาณการที่ดีที่สุดในการจัดทำ รวมทั้งมีการเปิดเผยข้อมูลสำคัญอย่างเพียงพอในหมายเหตุประกอบงบการเงิน เพื่อให้สามารถสะท้อนฐานะการเงิน ผลการดำเนินงาน และกระแสเงินสดได้อย่างถูกต้อง โปร่งใส เป็นประโยชน์ต่อผู้ถือหุ้นและนักลงทุนทั่วไป และได้ผ่านการตรวจสอบจากผู้สอบบัญชีรับอนุญาตจากบริษัท ดีลอยท์ ทูช โธมัส ลู ซอยยศ สอบบัญชี จำกัด ซึ่งให้ความเห็นอย่างไม่มีเงื่อนไข โดยในการตรวจสอบบริษัทได้ให้การสนับสนุนข้อมูลและเอกสารต่างๆ เพื่อให้ผู้สอบบัญชีสามารถตรวจสอบและแสดงความเห็นได้ตามมาตรฐานการสอบบัญชี

คณะกรรมการบริษัทได้จัดให้มีและดำรงไว้ซึ่งระบบการบริหารความเสี่ยง ระบบการควบคุมภายใน การตรวจสอบภายใน การกำกับดูแลที่เหมาะสม และมีประสิทธิผล เพื่อให้มั่นใจว่าข้อมูลทางบัญชีมีความถูกต้องครบถ้วน เพียงพอที่จะดำรงรักษาไว้ซึ่งทรัพย์สินของบริษัท และป้องกันความเสี่ยงตลอดจนเพื่อไม่ให้เกิดการทุจริตหรือการดำเนินงานที่ผิดปกติดังมีนัยสำคัญ

ทั้งนี้ คณะกรรมการบริษัทได้แต่งตั้งคณะกรรมการตรวจสอบ ซึ่งประกอบด้วยกรรมการที่เป็นอิสระทั้งสิ้นเป็นผู้ดูแลรับผิดชอบการสอบทานนโยบายการบัญชี และรับผิดชอบเกี่ยวกับคุณภาพของรายงานทางการเงิน การสอบทานระบบควบคุมภายใน การตรวจสอบภายใน และระบบบริหารความเสี่ยง ตลอดจนพิจารณาการเปิดเผยข้อมูลรายการเกี่ยวโยงระหว่างกันอย่างครบถ้วนเพียงพอและเหมาะสม โดยความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบปรากฏอยู่ในรายงานของคณะกรรมการตรวจสอบซึ่งแสดงไว้ในรายงานประจำปีแล้ว

คณะกรรมการบริษัทมีความเห็นว่า ระบบการควบคุมภายในโดยรวมของบริษัทมีความเพียงพอและเหมาะสม สามารถตรวจสอบได้ รวมทั้งเชื่อมั่นอย่างมีเหตุผลได้ว่างบการเงินเฉพาะกิจการ และงบการเงินรวมของบริษัทและบริษัทย่อย สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2560 มีความเชื่อถือได้ โดยถือปฏิบัติตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน และปฏิบัติถูกต้องตามกฎหมาย รวมทั้งกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง

นางอุษณีย์ แสงสิงแก้ว
กรรมการ

นายปิยะ ยอดมน
กรรมการ/ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร



รายงานของคณะกรรมการตรวจสอบ

เรียน ท่านผู้ถือหุ้น บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน)

คณะกรรมการตรวจสอบของบริษัทฯ ประกอบด้วยกรรมการอิสระ 4 ท่าน ประกอบด้วย นางจิราพร เชนะสิริ ประธานกรรมการตรวจสอบ นายวิสิฐ ตันติสุนทร นายอภิชาติ จีระพันธุ์ และนางศุภจี สุธรรมพันธุ์ เป็นกรรมการตรวจสอบ ซึ่งมีคุณสมบัติตรงตามเกณฑ์ที่กำหนดในประกาศของสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ และได้ปฏิบัติหน้าที่และความรับผิดชอบครบถ้วนตามที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการของบริษัทฯ ตามที่ได้กำหนดไว้ในกฎบัตรของคณะกรรมการตรวจสอบ และสอดคล้องกับของสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ และประกาศของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

ในรอบปีบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2560 คณะกรรมการตรวจสอบได้มีการประชุมกับฝ่ายบริหาร ผู้ตรวจสอบภายใน และผู้สอบบัญชีจำนวน 5 ครั้ง โดยในการประชุมครั้งที่ 2/2560 จัดให้มีวาระการประชุมโดยไม่มีฝ่ายบริหารและฝ่ายจัดการเข้าร่วม โดยการประชุมของกรรมการตรวจสอบแต่ละท่านจะปรากฏอยู่ในตารางแสดงจำนวนครั้งการเข้าร่วมประชุมในส่วนการกำกับดูแลกิจการ

การปฏิบัติงานของคณะกรรมการตรวจสอบมีสาระสำคัญ สรุปได้ดังนี้

1. สอบทานงบการเงินไตรมาสและงบการเงินประจำปี 2560 ร่วมกับผู้สอบบัญชีและผู้บริหาร โดยสอบถามประเด็นทางบัญชีที่สำคัญที่พบ และให้คำแนะนำและข้อคิดเห็นที่เป็นประโยชน์ต่อผู้บริหาร เพื่อให้มั่นใจว่าการจัดทำงบการเงิน มีความถูกต้อง ครบถ้วน เชื่อถือได้ และเป็นไปตามมาตรฐานบัญชีที่รับรองทั่วไป รวมทั้งมีการเปิดเผยข้อมูลที่เพียงพอ เหมาะสม
2. สอบทานประสิทธิภาพและประสิทธิผลของระบบควบคุมภายใน การบริหารความเสี่ยง และระบบการตรวจสอบภายในของบริษัทฯ โดยพิจารณาจากรายงานผู้ตรวจสอบภายใน และผู้สอบบัญชี ตลอดจนสอบทานมาตรการและแนวทางการป้องกันการทุจริตในสายงานต่างๆของฝ่ายบริหาร ให้มีความเพียงพอและเหมาะสมกับสภาพการดำเนินงาน
3. สอบทานความเพียงพอและเหมาะสมของระบบการควบคุมภายใน โดยคณะกรรมการตรวจสอบได้พิจารณาให้มีการว่าจ้างบริษัท พีแอนด์แอล อินเทอร์เน็ต ออดิท จำกัด (P&L) ซึ่งเป็นบริษัทที่ให้บริการด้านการตรวจสอบภายใน โดยที่ P&L ไม่มีส่วนได้เสียใดๆ กับบริษัท เพื่อให้การตรวจสอบภายในเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ ประสิทธิผล และเป็นอิสระ คณะกรรมการตรวจสอบจะเป็นผู้พิจารณาแผนการตรวจสอบภายในประจำปี รายงานผลการตรวจสอบภายใน ติดตามผลการตรวจสอบภายในกับฝ่ายบริหารอย่างต่อเนื่อง พร้อมทั้งให้คำแนะนำและแนวทางการตรวจสอบภายในให้เหมาะสมกับสภาพการณ์ปัจจุบัน ซึ่งจากรายงานการตรวจสอบภายในของบริษัท คณะกรรมการตรวจสอบเห็นว่าการควบคุมภายในของบริษัทมีความเหมาะสมและเพียงพอ
4. สอบทานและให้ความเห็นต่อรายการที่เกี่ยวข้องหรือรายการที่มีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ รวมถึงการเปิดเผยข้อมูลดังกล่าว โดยยึดหลักความระมัดระวัง ความสมเหตุสมผล และคำนึงถึงประโยชน์ของผู้มีส่วนได้เสียเป็นหลัก ตามข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยและสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์
5. พิจารณาการปฏิบัติงานของผู้สอบบัญชีในปีที่ผ่านมาและคำตอบแทนของผู้สอบบัญชี โดยพิจารณาจากความรู้ทางธุรกิจ ประสบการณ์ ความเหมาะสมของคำตอบแทนและความเป็นอิสระของผู้สอบบัญชี คณะกรรมการตรวจสอบได้พิจารณาคัดเลือก บริษัท ดีลรอยท์ ทัช โรแมนติก ไชยยศ สอบบัญชี จำกัด เป็นผู้สอบบัญชีของบริษัทฯต่ออีกวาระหนึ่ง เนื่องจากเห็นว่ามีความเข้าใจธุรกิจ ประกอบวิชาชีพ ด้วยความเป็นกลาง และอิสระ และส่งมอบงานตรงตามเวลา โดยจะนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อขออนุมัติต่อที่ประชุมผู้ถือหุ้นสามัญประจำปี 2561 ต่อไป โดยมีรายชื่อผู้สอบบัญชี ดังนี้
 - นายศุภมิตร เตชะมนตรีกุล ผู้สอบบัญชีรับอนุญาตทะเบียนเลขที่ 3356 และ/หรือ
 - นางสาววิมลพร บุณย์ช้อยชัย ผู้สอบบัญชีรับอนุญาตทะเบียนเลขที่ 4067 หรือ
 - นายเกียรตินิยม คุณติสุข ผู้สอบบัญชีรับอนุญาตทะเบียนเลขที่ 4800

จากการปฏิบัติดังกล่าวข้างต้น คณะกรรมการตรวจสอบมีความเห็นโดยสรุปว่าในปี 2560 คณะกรรมการตรวจสอบได้ปฏิบัติหน้าที่ตามที่ระบุไว้ในกฎบัตรคณะกรรมการตรวจสอบที่ได้อนุมัติจากคณะกรรมการบริษัท คณะกรรมการตรวจสอบมีความเห็นว่าการบริหารและการดำเนินงานของบริษัทฯ ปฏิบัติตามหลักจริยธรรมและดำเนินงานด้วยความมุ่งมั่นในการปฏิบัติหน้าที่เพื่อให้บรรลุเป้าหมายที่ตั้งไว้ โดยให้ความสำคัญต่อการดำเนินงานที่มีประสิทธิภาพและประสิทธิผล โปร่งใส ตรวจสอบได้ และการป้องกันการทุจริตในสายงานต่างๆ ภายในบริษัท ตลอดจนมีการจัดทำและเปิดเผยข้อมูลในรายงานทางการเงินของบริษัทฯอย่างถูกต้องเพื่อให้สอดคล้องกับมาตรฐานการรายงานทางการเงิน มีการควบคุมภายในที่เหมาะสมและเพียงพอ รวมทั้งบริษัทได้ปฏิบัติตามกฎ ระเบียบ ของหน่วยงานกำกับดูแล ที่เกี่ยวข้องของธุรกิจอย่างครบถ้วน

นางจิราพร เชนะสิริ
ประธานกรรมการตรวจสอบ



รายงานคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน

เรียน ท่านผู้ถือหุ้น บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน)

ในปี 2560 คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน ได้ปฏิบัติหน้าที่ตามที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัทภายใต้ขอบเขตอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบที่กำหนดไว้ในกฎบัตรคณะกรรมการ สรรหาและกำหนดค่าตอบแทนอย่างครบถ้วน และมีการประชุมรวมทั้งสิ้น 8 ครั้ง เพื่อพิจารณาในเรื่องสำคัญ ดังนี้

1. พิจารณาสรรหาและคัดเลือกบุคคลเข้าดำรงตำแหน่งกรรมการบริษัท กรรมการอิสระ และกรรมการชดเชย ทั้งที่ดำรงตำแหน่งครบตามวาระและกรรมการใหม่ของบริษัท ตามกระบวนการสรรหาโดยพิจารณาบุคคลที่มีคุณสมบัติที่เหมาะสม ครบถ้วนตามข้อกำหนดของสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ และตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย และไม่มีลักษณะต้องห้ามตามกฎหมายกำหนด โดยคำนึงถึงคุณสมบัติ ประสบการณ์ ความรู้ความสามารถที่จะเป็นประโยชน์สูงสุดต่อบริษัท เพื่อนำเสนอต่อที่ประชุมคณะกรรมการบริษัท และกรณีที่กรรมการครบวาระการดำรงตำแหน่ง กรรมการได้นำเสนอต่อที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี เพื่อพิจารณาอนุมัติต่อไป
2. พิจารณากลับกรองค่าตอบแทนคณะกรรมการบริษัท และคณะกรรมการชดเชยต่างๆ ด้วยความรอบคอบ มีการพิจารณาถึงภาระหน้าที่ความรับผิดชอบของคณะกรรมการ กรรมการชดเชยต่างๆ และมีการเปรียบเทียบกับผลการสำรวจค่าตอบแทนคณะกรรมการของสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย และบริษัทที่อยู่ในธุรกิจเดียวกันมาประกอบการพิจารณาด้วย เพื่อให้ค่าตอบแทนกรรมการนั้นอยู่ในอัตราที่เหมาะสม

ทั้งนี้ ตามมติที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2560 เมื่อวันที่ 19 เมษายน 2560 ได้อนุมัติกำหนดค่าตอบแทนคณะกรรมการ และคณะกรรมการชดเชยประจำปี 2560 เป็นจำนวนเงินไม่เกิน 7,680,000 บาท และอนุมัติการมอบอำนาจให้คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนเป็นผู้จัดสรรเงินจำนวนดังกล่าวให้แก่กรรมการแต่ละราย และกรรมการชดเชยอื่นๆ ภายใต้วงเงินที่ได้รับอนุมัติจากที่ประชุมผู้ถือหุ้น อย่างไรก็ตาม เนื่องจากบริษัทกำลังอยู่ในภาวะขาดทุน ดังนั้น ในคราวการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2560 จึงได้แจ้งต่อที่ประชุมว่า ในปี 2560 คณะกรรมการสมัครใจขอรับค่าตอบแทนกึ่งหนึ่งจากค่าตอบแทนซึ่งได้รับอนุมัติจากที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2560

ดังนั้น คณะกรรมการจึงสมัครใจลดค่าตอบแทนกรรมการ กรรมการชดเชยต่างๆ ลงครึ่งหนึ่งจนกว่าสถานการณ์ของบริษัทจะดีขึ้น โดยให้มีผลตั้งแต่วันที่ 1 พฤษภาคม 2560 จนถึงเดือนสิงหาคม 2560 และเมื่อเดือนกันยายน 2560 มีการจ่ายค่าตอบแทนในอัตราเดิมตามที่ได้รับอนุมัติจากที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2560 เนื่องจากเห็นว่าบริษัทมีสถานการณ์ที่ดีขึ้น ประกอบกับบริษัทมีแผนการดำเนินธุรกิจที่ชัดเจน ซึ่งจะส่งผลให้การดำเนินงานประสบผลสำเร็จได้ตามแผนที่วางไว้ และคาดว่าจะไม่ส่งผลกระทบต่อสภาพคล่องของบริษัทแต่อย่างใด และการปรับค่าตอบแทนกรรมการ และกรรมการชดเชยนั้น เป็นไปตามที่ที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2560 ได้มีมติมอบอำนาจให้คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน เป็นผู้จัดสรรเงินให้แก่กรรมการแต่ละราย และกรรมการชดเชยอื่นๆ ภายใต้วงเงินที่ได้รับอนุมัติจากที่ประชุมผู้ถือหุ้น

3. กำหนดแบบประเมินตนเองของคณะกรรมการบริษัท คณะกรรมการชดเชยต่างๆ แบบรายคณะ และแบบรายบุคคล ตามแนวทางของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย เพื่อให้คณะกรรมการบริษัท และคณะกรรมการชดเชยต่างๆ ใช้ประเมินการทำงานที่อย่างเหมาะสมของการเป็นกรรมการ กรรมการชดเชย และทบทวนผลงาน ปัญหา รวมทั้งประเด็นอุปสรรคต่างๆ ในระหว่างปีที่ผ่านมา เพื่อช่วยเพิ่มประสิทธิภาพปฏิบัติงานของคณะกรรมการ กรรมการชดเชย และสอดคล้องกับการกำกับดูแลกิจการที่ดี
4. กำหนดแบบประเมินประธานเจ้าหน้าที่บริหาร เพื่อให้คณะกรรมการบริษัทสามารถพิจารณาผลการปฏิบัติงานของประธานเจ้าหน้าที่บริหารว่าได้ดำเนินการตามขอบเขตอำนาจหน้าที่ และตามที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัทอย่างครบถ้วนหรือไม่

ทั้งนี้ คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน ได้ปฏิบัติหน้าที่ตามที่ได้รับมอบหมายด้วยความระมัดระวัง รอบคอบ โปร่งใส เที่ยงธรรม และเป็นอิสระ ตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี โดยคำนึงถึงประโยชน์สูงสุดของบริษัทและผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่ายอย่างเหมาะสม

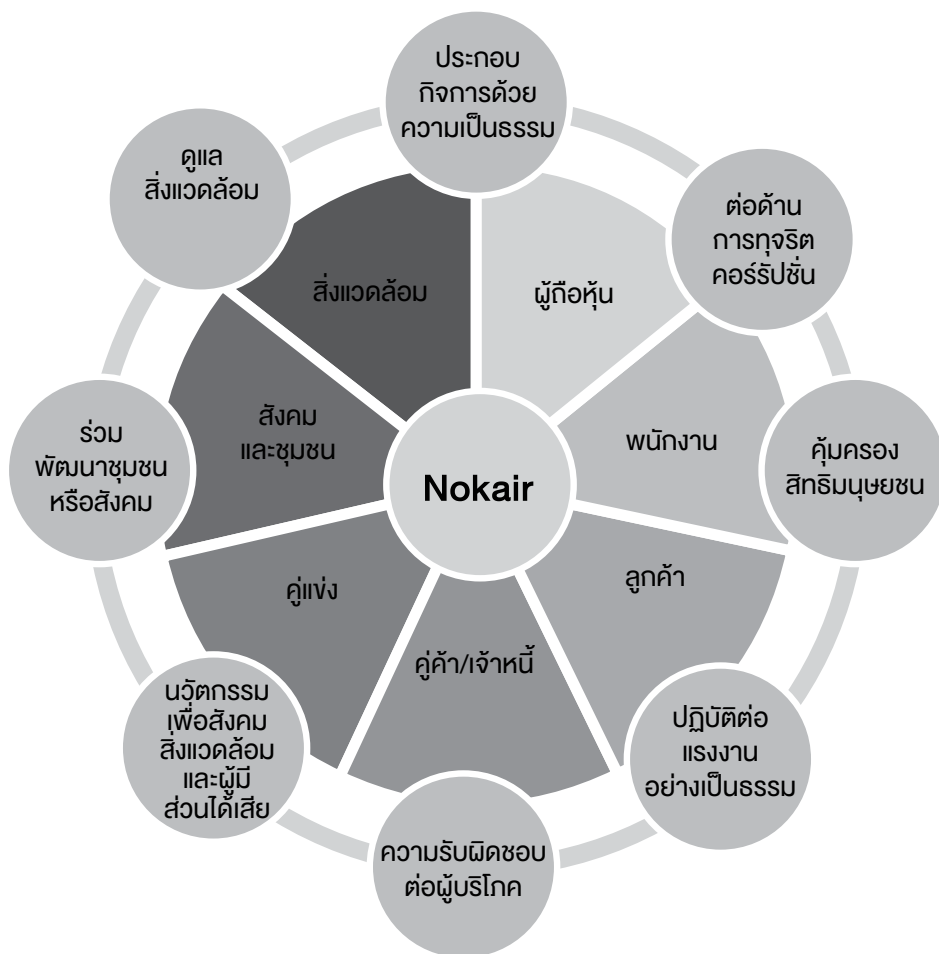
นายอภิชาติ จิระพันธุ์

ประธานคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน



ความรับผิดชอบต่อสังคม

บริษัทได้ตระหนักถึงความสำคัญกับความรับผิดชอบต่อสังคมตลอดระยะเวลาหลายปีที่ผ่านมา โดยนอกเหนือจากการกำกับดูแลกิจการที่ดี บริษัทยังได้ให้ความสำคัญกับเรื่องของความรับผิดชอบต่อสังคม โดยคำนึงถึงผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกฝ่ายทั้งภายในและภายนอก ไม่ว่าจะเป็นพนักงาน ผู้ถือหุ้น คู่ค้า/เจ้าหนี้ ลูกค้า คู่แข่ง สังคมและชุมชน และสิ่งแวดล้อม โดยได้คำนึงถึงแนวทางการรับผิดชอบต่อสังคมที่เป็นส่วนหนึ่งจากการดำเนินธุรกิจปกติ (In-Process) และความรับผิดชอบต่อสังคมที่นอกเหนือจากการดำเนินธุรกิจปกติ (After-Process) ซึ่งสอดคล้องตามหลักการความรับผิดชอบต่อสังคม 8 ประการ ดังต่อไปนี้



ความรับผิดชอบต่อสังคมที่เป็นส่วนหนึ่งจากการดำเนินธุรกิจปกติ (In-Process)

1. การประกอบกิจการด้วยความเป็นธรรม

บริษัทดำเนินธุรกิจโดยให้ความสำคัญต่อการประกอบธุรกิจด้วยความเป็นธรรมแก่ผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่าย ตั้งแต่ผู้ถือหุ้น พนักงาน ลูกค้า คู่ค้า คู่สัญญา ชุมชน สังคม และสิ่งแวดล้อม ซึ่งไม่เพียงแต่เฉพาะตามที่กฎหมายกำหนดเท่านั้น แต่ยังรวมถึงการไม่กระทำการใดๆ ที่เป็นการละเมิดหรือลดทอนสิทธิของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียเหล่านั้นด้วย โดยกำหนดนโยบายจรรยาบรรณของบริษัท (Code of Conduct) เพื่อการประกอบธุรกิจด้วยความเป็นธรรม เนื่องจากในหลักการของการประกอบธุรกิจของบริษัทนั้น การมีชื่อเสียงในด้านความซื่อสัตย์สุจริตเป็นสิ่งที่มีค่าอย่างยิ่งต่อความสำเร็จของบริษัท ทั้งยังมีผลต่อความเจริญก้าวหน้าและผลกำไรทางธุรกิจ เช่นเดียวกับชื่อเสียงและความดีงามของพนักงานระดับผู้บริหาร มาตรฐานการปฏิบัติเหล่านี้จึงมีผลโดยตรงต่อความเชื่อมั่นของบริษัทโดยรวม รวมทั้งการประกอบธุรกิจโดยชอบด้วยกฎหมายและต้องเป็นไปตามข้อกำหนดต่างๆ และเคารพในสิทธิของผู้ค้าและลูกค้าของบริษัท

2. นโยบายเกี่ยวกับการต่อต้านทุจริตคอร์รัปชัน

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

• วัตถุประสงค์

1. เพื่อให้คณะกรรมการ ฝ่ายบริหาร และพนักงานทุกระดับ แสดงออกถึงความมุ่งมั่นที่จะประพฤติปฏิบัติตามแนวทางและนโยบายเกี่ยวกับการต่อต้านการทุจริตหรือคอร์รัปชันของบริษัท
2. กำหนดหลักเกณฑ์ ขั้นตอนแนวปฏิบัติ เพื่อป้องกันไม่ให้อำนาจหน้าที่ของบริษัทและพนักงานฝ่าฝืนนโยบายเกี่ยวกับการต่อต้านการทุจริตหรือคอร์รัปชันของบริษัท
3. สอบทาน กำกับ และติดตาม เพื่อให้มั่นใจว่าบริษัทและพนักงานปฏิบัติตามนโยบายเกี่ยวกับการต่อต้านการทุจริตหรือคอร์รัปชันของบริษัทอย่างเคร่งครัด
4. สนับสนุนให้บริษัทและพนักงานมีการเฝ้าระวังและรายงานการพบเห็นการทุจริตหรือคอร์รัปชันในช่องทางการสื่อสารที่ปลอดภัย

• คำนิยาม

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

การช่วยเหลือทางการเมือง หมายถึง การให้ทรัพย์สิน เงิน สิ่งของ สิทธิประโยชน์ต่างๆ ทั้งทางตรงและทางอ้อม เพื่อเป็นการช่วยเหลือสนับสนุน หรือเพื่อประโยชน์อื่นใดแก่พรรคการเมือง นักการเมือง หรือบุคคลที่มีความเกี่ยวข้องทางการเมืองตลอดจนกิจกรรมทางการเมือง

ผู้ที่เกี่ยวข้อง หมายถึง คู่สมรส บุตร บิดามารดา พี่น้อง/ญาติสนิท ของกรรมการ ผู้บริหารและพนักงานทุกระดับของบริษัท และบริษัทย่อย

• นโยบาย

บริษัทได้กำหนดนโยบายเกี่ยวกับการต่อต้านทุจริตหรือคอร์รัปชัน เพื่อเป็นแนวทางในการนำไปปฏิบัติ ดังนี้

1. กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานจะไม่กระทำหรือสนับสนุนการทุจริตหรือคอร์รัปชันไม่ว่ากรณีใดๆ และจะปฏิบัติตามมาตรการต่อต้านการทุจริตหรือคอร์รัปชันอย่างเคร่งครัด
2. มีหน้าที่ปฏิบัติตามนโยบายการกำกับดูแลกิจการที่ดีและนโยบายการต่อต้านการทุจริตหรือคอร์รัปชันโดยคณะกรรมการบริษัท มอบหมายให้ฝ่ายบริหารนำมาตรการต่อต้านการทุจริตหรือคอร์รัปชันไปสื่อสารและปฏิบัติตาม
3. ให้กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานทุกระดับถือปฏิบัติตามกฎหมายการต่อต้านการทุจริตหรือคอร์รัปชันในทุกห้องที่บริษัทมีการทำกิจการอยู่
4. สร้างวัฒนธรรมองค์กรที่ซื่อสัตย์และยึดมั่นในความเป็นธรรม
5. จัดให้มีการฝึกอบรมแก่พนักงานภายในองค์กร เพื่อส่งเสริมให้พนักงานมีความซื่อสัตย์สุจริตต่อหน้าที่ และพร้อมจะนำหลักการและจรรยาบรรณในนโยบายการกำกับดูแลกิจการที่ดีเป็นหลักปฏิบัติในการดำเนินงานด้วยความเคร่งครัดทั้งองค์กร
6. บริษัทจัดให้มีกระบวนการบริหารงานบุคลากรที่สะท้อนถึงความมุ่งมั่นของบริษัทต่อมาตรการต่อต้านการทุจริตและคอร์รัปชัน ตั้งแต่การคัดเลือก การฝึกอบรม การประเมินผลงาน การให้ผลตอบแทน ตลอดจนการเลื่อนตำแหน่ง

7. บริษัทจัดให้มีการตรวจสอบภายในเพื่อให้เกิดความมั่นใจว่าระบบการควบคุมภายในช่วยให้บริษัทบรรลุ เป้าหมายที่วางไว้ได้ รวมทั้งตรวจสอบการปฏิบัติงานของทุกหน่วยงานให้เป็นไปตามข้อกำหนด กฎระเบียบ และช่วยค้นหาข้อบกพร่องจุดอ่อน รวมถึงให้คำแนะนำในการพัฒนาระบบการปฏิบัติงานให้มีประสิทธิภาพ และประสิทธิผลตามแนวทางการกำกับดูแลกิจการที่ดี
8. ให้ความร่วมมือกับภาครัฐ ในการกำหนดให้ทุกหน่วยงานที่เป็นคู่สัญญากับภาครัฐ เปิดเผยแบบแสดงบัญชีรายรับ - รายจ่าย ต่อสำนักงานคณะกรรมการป้องกันและปราบปรามทุจริตแห่งชาติ (ป.ป.ช.)
9. กำหนดให้เลขานุการบริษัท และผู้จัดการตรวจสอบภายในเป็นบุคคลที่ทำหน้าที่ให้เกิดการกำกับดูแลกิจการที่ดี

• แนวปฏิบัติ

บริษัทได้กำหนดแนวทางในการนำไปปฏิบัติ ดังนี้

1. กรรมการผู้บริหารและพนักงานทุกระดับ ต้องปฏิบัติตามนโยบายเกี่ยวกับการต่อต้านการทุจริตหรือคอร์รัปชัน และต้องไม่เข้าไปเกี่ยวข้องกับการทุจริตหรือคอร์รัปชันในทุกรูปแบบทั้งทางตรงและทางอ้อม
2. ไม่กระทำการใดๆ ที่แสดงถึงเจตนาว่าเป็นการทุจริตหรือคอร์รัปชัน การให้หรือรับสินบนแก่ผู้มีส่วนได้เสียทุกส่วนที่เกี่ยวข้องกับบริษัทและบริษัทย่อย ในเรื่องที่มีอำนาจรับผิดชอบทั้งทางตรงและทางอ้อม เพื่อให้ได้มา ซึ่งผลประโยชน์แก่บริษัท ตนเอง และผู้ที่เกี่ยวข้อง
3. การประเมินความเสี่ยง ผู้บริหารทุกคนต้องตระหนักว่ากระบวนการในการดำเนินธุรกิจของบริษัทมีความเสี่ยงจากการให้สินบน การทุจริตหรือคอร์รัปชันได้อย่างไร เพื่อจัดการความเสี่ยง รวมทั้งทบทวนมาตรการป้องกันความเสี่ยงดังกล่าวด้วย
4. ในการดำเนินการ หรือการปฏิบัติงานใดๆ ที่อาจมีความเสี่ยงต่อการเกิดการทุจริตหรือคอร์รัปชัน หรือขัดต่อนโยบายเกี่ยวกับการต่อต้านการทุจริตหรือคอร์รัปชัน พนักงานทุกระดับรวมถึงบริษัทย่อย จะต้องปฏิบัติในเรื่องต่างๆ ดังต่อไปนี้ อย่างระมัดระวัง
 - 4.1 การให้ รับ ของขวัญ ของกำนัล การเลี้ยงรับรองให้ปฏิบัติตามแนวทางการกำกับดูแลกิจการที่ดี และจรรยาบรรณของการดำเนินธุรกิจ รวมถึงนโยบายเกี่ยวกับการต่อต้านการทุจริตหรือคอร์รัปชัน
 - 4.2 ไม่เรียกรับ หรือยินยอมจะรับทรัพย์สิน ของขวัญ ของกำนัล ประโยชน์อื่นใดจากลูกค้า ผู้ค้า คู่ค้า คู่แข่ง รวมทั้งบุคคลอื่นใด ที่ทำธุรกิจกับบริษัท หรือการเลี้ยงรับรองที่พิสูจน์ได้ว่าเกินความเหมาะสมอันเป็นการชักนำให้เกิดการละเว้นการปฏิบัติหน้าที่ หากมีความจำเป็นต้องรับควรตรวจสอบให้แน่ใจว่าได้ปฏิบัติตามกฎหมาย และสิ่งของที่ให้แก่กันในพื้นที่นั้นควรมีมูลค่าที่เหมาะสม ยกเว้นของขวัญตามเทศกาลประเพณีนิยม หรือการเลี้ยงรับรองทางธุรกิจตามปกติ เพื่อเป็นการแลกเปลี่ยนตามธรรมเนียม แต่หากสิ่งเหล่านั้นมีมูลค่าเกินกว่า 3,000 บาท (สามพันบาทถ้วน) ต้องแจ้งให้ผู้บังคับบัญชาระดับตั้งแต่ผู้อำนวยการทราบทันที
 - 4.3 การใช้จ่ายสำหรับการเลี้ยงรับรองทางธุรกิจและค่าใช้จ่ายอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินธุรกิจของบริษัท สามารถกระทำได้ และเป็นค่าใช้จ่ายที่สมเหตุสมผล โดยต้องดำเนินการให้เป็นไปตามขั้นตอนของบริษัทรวมทั้งสามารถตรวจสอบได้
 - 4.4 ไม่กระทำการใดๆ ที่ไม่เหมาะสม โดยการชักจูง ครอบงำ หรือตั้งใจให้ได้มาซึ่งความได้เปรียบหรือผลประโยชน์ใดๆ
 - 4.5 การให้เงินบริจาคเพื่อการกุศลแก่องค์กรใดๆ ต้องกระทำในนามบริษัท และต้องเป็นองค์กรที่เชื่อถือได้ มีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นประโยชน์ต่อสังคม ไม่ได้มุ่งหวังผลตอบแทนทางธุรกิจ มีใบรับรอง และใบเสร็จรับเงิน รวมทั้งต้องมีการติดตามและตรวจสอบเพื่อให้มั่นใจว่าการบริจาคมั่นตรงตามวัตถุประสงค์และไม่ได้ถูกนำไปใช้เพื่อเป็นข้อกล่าวอ้างในการติดสินบน
 - 4.6 การให้การสนับสนุน เพื่อส่งเสริมธุรกิจ รวมทั้งภาพลักษณ์ของบริษัทและบริษัทย่อย ไม่ว่าจะเป็นเงิน การให้บริการ วัตถุหรือทรัพย์สิน แก่โครงการหรือกิจกรรมใดๆ ต้องมีการระบุชื่อบริษัทบริษัทย่อย และต้องดำเนินการด้วยความโปร่งใส ถูกกฎหมาย รวมทั้งเป็นไปตามขั้นตอนที่บริษัทกำหนดสามารถตรวจสอบได้
5. บริษัทจัดให้มีการควบคุมภายในที่เหมาะสม สม่าเสมอ เพื่อป้องกันไม่ให้พนักงานมีการปฏิบัติที่ไม่เหมาะสม โดยเฉพาะอย่างยิ่งงานด้านการขาย การตลาด รวมถึงการจัดซื้อ จัดจ้าง ต้องดำเนินการผ่านขั้นตอนตามระเบียบของบริษัท มีความโปร่งใส และตรวจสอบได้

6. บริษัทมีนโยบายเป็นกลางทางการเมือง โดยบุคลากรทุกคนมีสิทธิและเสรีภาพทางการเมืองตามกฎหมาย พึงตระหนักที่จะไม่ดำเนินการหรือกิจกรรมใดๆ รวมถึงการนำทรัพยากรใดๆ ของบริษัทและบริษัทย่อยไปใช้เพื่อดำเนินการหรือกิจกรรมทางการเมือง อันจะทำให้บริษัทและบริษัทย่อยสูญเสียความเป็นกลางหรือความเสียหายจากการเข้าไปมีส่วนเกี่ยวข้องและให้ความช่วยเหลือทางการเมือง และจะไม่ให้ความช่วยเหลือทางการเมืองแก่พรรคการเมืองใดๆ ไม่ว่าจะเป็นการสนับสนุนทั้งทางตรงและทางอ้อม
7. จัดให้มีการอบรมพนักงานทุกระดับอย่างสม่ำเสมอในเรื่องการต่อต้านการให้สินบน การทุจริตหรือคอร์รัปชันเพื่อให้ตระหนักถึงนโยบายฉบับนี้ โดยจะบรรจุเป็นส่วนหนึ่งของการปฐมนิเทศพนักงานหรือก่อนการเข้ารับตำแหน่งของพนักงานใหม่ทุกคนของบริษัท
8. ให้ผู้บังคับบัญชาทุกระดับมีหน้าที่รับผิดชอบในการสื่อสารพร้อมทั้งทำความเข้าใจกับผู้ใต้บังคับบัญชา รวมทั้งควบคุมดูแลเพื่อให้มั่นใจได้ว่าพนักงานทุกระดับมีทักษะเพียงพอต่อการนำมามาตรการและแนวทางนี้มาปฏิบัติในกิจกรรมที่ตนเองรับผิดชอบอยู่อย่างเหมาะสม และให้ทราบความคาดหวังของบริษัทและทราบถึงบทลงโทษหากไม่ปฏิบัติตามนโยบายฉบับนี้
9. ไม่ละเลย หรือเพิกเฉยเมื่อพบเห็นการกระทำที่เข้าข่ายทุจริตหรือคอร์รัปชันที่เกี่ยวกับบริษัทและบริษัทย่อยโดยจะต้องแจ้งให้แก่ผู้บังคับบัญชา 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 เพื่อให้สอดคล้องกับการเปลี่ยนแปลง ของกฎหมายที่เกี่ยวข้อง สภาพการดำเนินธุรกิจและการกำกับดูแลกิจการที่ดี

• ขอบเขตการร้องเรียนและแจ้งเบาะแสดการทุจริตหรือคอร์รัปชัน

เมื่อมีข้อสงสัยหรือพบเห็นการกระทำที่ฝ่าฝืนแนวปฏิบัติในเรื่องต่อไปนี้

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

• ช่องทางการแจ้งเบาะแสดหรือร้องเรียนการทุจริตหรือคอร์รัปชัน

คณะกรรมการบริษัทได้มอบหมายให้คณะกรรมการตรวจสอบ เป็นผู้พิจารณาับเรื่องการแจ้งเบาะแสด หรือข้อร้องเรียนการกระทำที่อาจทำให้เกิดข้อสงสัยได้ว่าเป็นการทุจริตหรือคอร์รัปชันที่เกิดขึ้นกับบริษัททั้งทางตรงและทางอ้อมโดยผ่านช่องทางการรับเรื่องร้องเรียนตามนโยบายฉบับนี้ โดยผู้ร้องเรียนจะต้องระบุรายละเอียดของเรื่องที่แจ้ง หรือข้อร้องเรียน พร้อมชื่อ ที่อยู่ และหมายเลขโทรศัพท์ที่สามารถติดต่อได้ ส่งมายังช่องทางรับเรื่องร้องเรียน ดังนี้

1. ส่งไปรษณีย์ ปิดผนึก

1.1 ประธานคณะกรรมการตรวจสอบ
บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน)
เลขที่ 3 อาคารจินนาการ ชั้น 17
ถนนสาทรใต้ แขวงยานนาวา
เขตสาทร กรุงเทพฯ 10120

1.2 เลขานุการบริษัท
บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน)
เลขที่ 3 อาคารจินนาการ ชั้น 17
ถนนสาทรใต้ แขวงยานนาวา
เขตสาทร กรุงเทพฯ 10120

2. กล้องรับความคิดเห็นของฝ่ายทรัพยากรบุคคล

• บุคคลที่สามารถแจ้งข้อร้องเรียน

บุคคลที่สามารถแจ้งข้อร้องเรียนหรือผู้ร้องเรียนเกี่ยวกับการทุจริตหรือคอร์รัปชัน คือ ผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่ายของบริษัท ได้แก่ ผู้ถือหุ้น ลูกค้า คู่แข่งทางการค้า เจ้าหนี้ ภาครัฐบาล ชุมชน สังคม ผู้บริหารและพนักงานของบริษัทและบริษัทย่อย ทั้งนี้ไม่ว่าจะแจ้งเบาะแสด้วยช่องทางใดจะได้รับการคุ้มครองสิทธิตามกฎหมายหรือแนวปฏิบัติที่ได้กำหนดไว้

• มาตรการคุ้มครองผู้ร้องเรียน หรือผู้แจ้งเบาะแสการทุจริตหรือคอร์รัปชัน

1. บริษัทจะเก็บข้อมูลและปกปิดชื่อ ที่อยู่หรือข้อมูลอื่นๆ ที่สามารถระบุถึงผู้ร้องเรียนหรือผู้ให้ข้อมูลได้ และจะเก็บรักษาเป็นความลับโดยจำกัดให้ผู้มีหน้าที่รับผิดชอบในการดำเนินการตรวจสอบเรื่องร้องเรียนเท่านั้นที่จะสามารถเข้าถึงข้อมูลได้
2. ผู้ได้รับข้อมูลจากการปฏิบัติหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับเรื่องร้องเรียน มีหน้าที่เก็บรักษาข้อมูล ข้อร้องเรียนและเอกสารหลักฐานของผู้ร้องเรียนหรือผู้ให้ข้อมูลเห็นความลับ และห้ามเปิดเผยข้อมูลแก่บุคคลอื่นที่ไม่มีหน้าที่เกี่ยวข้องเว้นแต่เป็นการเปิดเผยตามหน้าที่ที่กฎหมายกำหนด
3. บริษัทจะเปิดเผยข้อมูลเท่าที่จำเป็น โดยคำนึงถึงความปลอดภัยและความเสียหายของผู้ร้องเรียนหรือผู้ให้ข้อมูลหรือแหล่งที่มาของข้อมูล รวมทั้งข้อมูลหรือบุคคลที่เกี่ยวข้อง
4. ผู้ที่ได้รับความเสียหายจะได้รับการบรรเทาความเสียหายด้วยกระบวนการที่มีความเหมาะสมและเป็นธรรม

• การดำเนินการสืบสวนและบทลงโทษ

หากการสืบสวนข้อเท็จจริงแล้วพบว่า ข้อมูลหรือหลักฐานที่มีหรือได้รับมาไม่เหตุอันควรให้เชื่อได้ว่าผู้ที่ถูกกล่าวหาได้กระทำการทุจริตหรือคอร์รัปชันจริง บริษัทจะให้สิทธิแก่ผู้ถูกร้องเรียนหรือผู้ถูกกล่าวหาได้รับทราบข้อกล่าวหา และให้สิทธิในการพิสูจน์ตนเอง โดยการหาข้อมูลหรือหลักฐานเพิ่มเติมที่แสดงให้เห็นว่าตนเองไม่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการกระทำการทุจริตหรือคอร์รัปชันตามที่ได้ถูกกล่าวหา

หากผู้ถูกกล่าวหาหรือผู้ถูกร้องเรียน ได้กระทำการทุจริตหรือคอร์รัปชันนั้นจริง จะถือว่าได้กระทำผิดต่อนโยบายการต่อต้านการทุจริตหรือคอร์รัปชัน ซึ่งจะต้องได้รับการพิจารณาโทษทางวินัยตามระเบียบที่บริษัทกำหนดไว้ และหากการกระทำการทุจริตหรือคอร์รัปชันนั้นผิดกฎหมาย ผู้กระทำความผิดจะต้องได้รับโทษทางกฎหมาย ทั้งนี้ โทษทางวินัยตามระเบียบของบริษัทค่าตัดสินของคณะกรรมการตรวจสอบถือว่าเป็นที่สิ้นสุด

• การเผยแพร่นโยบายการต่อต้านการทุจริตหรือคอร์รัปชัน

เพื่อให้ทุกคนในบริษัทได้รับทราบนโยบายการต่อต้านการทุจริตหรือคอร์รัปชัน บริษัทจะดำเนินการดังต่อไปนี้

1. บริษัทจะติดประกาศนโยบายการต่อต้านการทุจริตหรือคอร์รัปชัน ในกระดานประชาสัมพันธ์ ณ สำนักงานของบริษัททุกแห่งที่บริษัททำกิจการอยู่
2. บริษัทจะเผยแพร่นโยบายการต่อต้านการทุจริตหรือคอร์รัปชัน ผ่านช่องทางการสื่อสารของบริษัท เช่น จดหมายอิเล็กทรอนิกส์ถึงพนักงานทุกคน (e-mail) และ เว็บไซต์บริษัท (www.nokair.com/investor_relations)

3. รายงานการเปิดเผยข้อมูลประจำปี (56-1) รายงานประจำปี (56-2) เป็นต้น
 4. บริษัทจะจัดให้มีการอบรมนโยบายการต่อต้านทุจริตหรือคอร์รัปชันให้แก่พนักงานใหม่
 5. บริษัทจะทบทวนนโยบายการต่อต้านการทุจริตหรือคอร์รัปชันให้มีความทันสมัยและสอดคล้องกับประกาศและนโยบายที่เกี่ยวข้องอย่างสม่ำเสมอ
- การฝึกอบรมแก่พนักงานเพื่อให้ความรู้เกี่ยวกับนโยบายการต่อต้านการทุจริตคอร์รัปชัน

ในปี 2560 บริษัทจัดอบรมเกี่ยวกับนโยบายการต่อต้านทุจริตหรือคอร์รัปชันและจรรยาบรรณสำหรับพนักงาน (Code of Conduct) เพื่อให้พนักงานรับทราบและปฏิบัติตามแนวทางที่นโยบายได้ให้ไว้ โดยจัดอบรมทั้งหมด 8 ครั้ง รายละเอียดดังต่อไปนี้

No.	Date	Number of participants
1	16 มกราคม 2560	24
2	15 กุมภาพันธ์ 2560	39
3	15 มีนาคม 2560	49
4	18 เมษายน 2560	48
5	15 พฤษภาคม 2560	47
6	1 มิถุนายน 2560	19
7	18 กันยายน 2560	24
8	20 ธันวาคม 2560	34
รวม		284

3. การคุ้มครองสิทธิมนุษยชน

บริษัทดำเนินธุรกิจโดยตระหนักถึงความสำคัญและส่งเสริมการคุ้มครองสิทธิมนุษยชน กล่าวคือ การให้บริการแก่ผู้โดยสารโดยไม่คำนึงถึงความแตกต่างในเรื่องเชื้อชาติ สีผิว เพศ อายุ ภาษา ศาสนา ฯลฯ ตลอดจนให้ความเท่าเทียมกันทั้งเรื่องศักดิ์ศรีและความเป็นมนุษย์ มีอิสรภาพ เสรีภาพ โดยที่ไม่ได้ไปละเมิดสิทธิของผู้อื่น ทั้งสิทธิตามกฎหมายและสิทธิที่มีอยู่โดยไม่ขึ้นอยู่กับบทบัญญัติของกฎหมาย แต่เป็นสิทธิที่เกิดจากมาตรฐานเพื่อความถูกต้อง ความเป็นธรรม หรือความยุติธรรม อาทิ บริการผู้โดยสารที่ต้องการความช่วยเหลือพิเศษ การจำหน่ายบัตรโดยสารในราคาที่เป็นธรรมและชัดเจนในกรณีที่บริษัทไม่สามารถให้บริการได้ตามความต้องการ แต่ทั้งนี้ ให้เป็นไปตามกฎหมาย ข้อกำหนด ข้อบังคับที่เกี่ยวข้อง

4. การปฏิบัติตามแรงงานอย่างเป็นธรรม

บริษัทให้ความสำคัญต่อพนักงานซึ่งมีส่วนสำคัญและเป็นทรัพยากรที่มีค่าที่สุดขององค์กร และมีนโยบายการจ่ายค่าตอบแทนอย่างเป็นธรรม เป็นไปตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง และเล็งเห็นถึงความสำคัญในด้าน ความปลอดภัยในการทำงานของพนักงาน ซึ่งทำอยู่แล้วก็จะมีผลต่อความปลอดภัยของผู้โดยสารด้วย บริษัทจึงมีการให้ความรู้แก่พนักงานด้วยการฝึกอบรมหลักสูตรด้านความปลอดภัยสำหรับพนักงาน หัวหน้างาน และผู้บริหาร ตลอดจนมีการจัดทำ Safety Bulletin เป็นประจำทุกเดือนเพื่อส่งเสริมความปลอดภัยรายเดือนและสื่อสารให้พนักงานทราบอย่างทั่วถึง โดยในปี 2560 บริษัทมีการจัดอบรมหลักสูตรความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน จำนวน 8 ครั้ง รายละเอียดดังต่อไปนี้

รอบที่	วันที่จัดอบรม	จำนวนพนักงานที่เข้าอบรม (คน)
1	16 มกราคม 2560	24
2	15 กุมภาพันธ์ 2560	39
3	15 มีนาคม 2560	49
4	18 เมษายน 2560	48
5	15 พฤษภาคม 2560	47
6	1 มิถุนายน 2560	17
7	18 กันยายน 2560	26
8	20 ธันวาคม 2560	34
รวม		284

นอกจากนี้ยังมีการจัดทำคู่มือความปลอดภัยในการทำงานให้กับพนักงานเพื่อให้สอดคล้องกับกฎกระทรวง กำหนดมาตรฐานในการบริหาร และจัดการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน และเพื่อให้พนักงานทุกคนตระหนักถึงอันตรายในการปฏิบัติงาน รู้แนวทางในการปฏิบัติเพื่อให้เกิดความปลอดภัยในลักษณะงานต่างๆ เนื่องจากการทำงานทุกประเภทสามารถเกิดโอกาสที่จะเกิดอุบัติเหตุ จากการปฏิบัติงานได้เสมอ หากผู้ปฏิบัติงานนั้นขาดความระมัดระวังหรือรู้เท่าไม่ถึงการณ์ ซึ่งสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิดจากการกระทำ ของบุคคล เช่น ความประมาท การทำงานลัดขั้นตอน ฝ่าฝืนกฎระเบียบ ไม่สวมใส่อุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคล ซึ่งสาเหตุเหล่านี้สามารถ ป้องกันได้โดยเริ่มต้นจากตัวพนักงานเอง เพื่อนำไปสู่การมีสุขภาพอนามัยและคุณภาพชีวิตที่ดีของพนักงานนกอแอร์ทุกคน เพราะบริษัทตระหนัก ดีว่าความปลอดภัยจะช่วยให้พนักงานมีขวัญและกำลังใจที่ดี อันเป็นสิ่งที่นำไปสู่ความสำเร็จและประสิทธิภาพสูงสุดขององค์กร

ด้านการสรรหาและคัดเลือกบุคลากร บริษัทให้ความสำคัญกับกระบวนการสรรหาและคัดเลือกเพื่อให้ได้มาซึ่งบุคลากรที่มีคุณภาพ เหมาะสมกับงานและวัฒนธรรมของนกอแอร์ นอกจากนี้บริษัทยังเปิดโอกาสรับบุคคลที่พิการให้เข้ามาร่วมงานกับบริษัทตามเจตนารมณ์ของมาตรา 33 แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและพัฒนาคุณภาพชีวิตคนพิการ พ.ศ. 2550 และที่แก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2556 เพื่อประโยชน์ในการ ส่งเสริมและพัฒนาคุณภาพชีวิตคนพิการด้านการคุ้มครองการมีงานทำ เพื่อให้คนพิการได้มีโอกาสใช้ความสามารถในการมีรายได้และพึ่งพา ตนเอง ลดภาระของครอบครัวและสังคม รวมทั้งเป็นการส่งเสริมให้คนพิการมีพลังสำคัญในการเสริมสร้างทางเศรษฐกิจของครอบครัวและ ประเทศสืบไป

บริษัทดำเนินนโยบายการบริหารค่าตอบแทนที่ยึดหลักความเป็นธรรม เหมาะสม และสอดคล้องตามความรู้ความสามารถผลการ ปฏิบัติงานที่ผ่านกระบวนการประเมินผลการปฏิบัติงาน อีกทั้งยังมีการสำรวจค่าตอบแทนกับตลาดแรงงานภายนอกและบริษัทที่อยู่ในธุรกิจ เดียวกัน เพื่อปรับปรุงให้ค่าตอบแทนมีความเหมาะสม สามารถแข่งขันในอุตสาหกรรมเดียวกันและเพื่อดึงดูดผู้มีความรู้ความสามารถใหม่ๆ เข้ามาร่วมงาน

นอกจากนี้ บริษัทยังให้ความสำคัญกับการพัฒนาพนักงาน โดยบริษัทได้ทบทวนหลักสูตรอบรมเพื่อเสริมสร้างทักษะและความสามารถ ของพนักงานในแต่ละระดับตำแหน่งตามแผนการฝึกอบรมที่วางแผนและออกแบบไว้ในแต่ละปี โดยเฉพาะด้านการบริหารจัดการสำหรับระดับ หัวหน้างาน ผู้บริหารระดับต้น จนถึงระดับสูง ซึ่งในปี 2560 บริษัทมีการจัดการฝึกอบรมทั้งภายในและภายนอกให้แก่พนักงานเป็นจำนวนทั้งสิ้น 2,226 คน เทียบเท่ากับจำนวนชั่วโมงเฉลี่ยของการฝึกอบรมของพนักงานต่อปีเท่ากับ 6.13 วัน

นอกจากนี้ยังให้ความสำคัญด้านการสื่อสารภายในองค์กรอย่างต่อเนื่อง รวมถึงมีการจัดกิจกรรมต่างๆ ให้กับพนักงานตลอดทั้งปีเพื่อ พัฒนาและเพิ่มความผูกพันของพนักงานให้มากยิ่งขึ้น เช่น นกสนุก (กิจกรรม outing) นกชนไก่ (แข่งขันแบดมินตัน) นกกรี๊ด (ประกวดร้องเพลง) Nok Quotes (สื่อสารแนวคิดผู้บริหาร) นกรู้เรื่อง (ให้ความรู้เรื่องการสื่อสาร) นกรักนก (สื่อสารเทคนิคการเพิ่มความผูกพัน) เป็นต้น อีกทั้ง บริษัทยังมีโครงการ “นกห่วงใย” และ “นกใกล้ชิด” เพื่อเปิดช่องทางให้พนักงานสามารถสื่อสาร แลกเปลี่ยนความคิดเห็น สอบถามข้อสงสัยกับ ฝ่ายทรัพยากรมนุษย์ได้โดยตรงอีกด้วย

สำหรับพนักงานใหม่ บริษัทจัดให้มีการปฐมนิเทศและการอบรมหลักสูตรความรู้พื้นฐานด้านธุรกิจการบิน (Basic Airline Knowledge) เพื่อให้มีความรู้ความเข้าใจ และทราบถึงองค์ประกอบของธุรกิจการบิน และความสัมพันธ์ระหว่างธุรกิจการบินกับอุตสาหกรรมการบิน อีกทั้ง ยังนำพนักงานใหม่เยี่ยมชมระบบและขั้นตอนการทำงานจริงของทุกหน่วยงานรวมทั้งฝ่ายปฏิบัติการบิน เพื่อเรียนรู้ระบบและขั้นตอนการทำงาน รวมถึงนโยบายต่อต้านทุจริตคอร์รัปชัน เพื่อให้พนักงานตระหนักถึงความสำคัญในเรื่องดังกล่าว

จากการปฏิบัติต่อแรงงานอย่างเป็นธรรมทั้งหมดที่กล่าวมาข้างต้น เป็นเพราะบริษัทตระหนักดีว่า “ความปลอดภัย การพัฒนา ความผูกพัน การสื่อสาร คือ ความรับผิดชอบหลักที่บริษัทมุ่งมั่นและตั้งใจอย่างเต็มที่เพื่อพนักงานของนกอแอร์ทุกคน”

5. ความรับผิดชอบต่อผู้บริโภค

ในปี 2560 ที่ผ่านมา บริษัทมุ่งเน้นการให้บริการที่มีคุณภาพ ปลอดภัย และคำนึงถึงความพึงพอใจสูงสุดของ ผู้บริโภคเป็นสำคัญ เริ่มตั้งแต่ การสร้างความมั่นใจแก่ผู้โดยสารด้วยเครื่องบินไอพ่นโบอิง 737-800 และ เครื่องบินโบพัด Q400 ซึ่งเป็นเครื่องบินใหม่ รวมถึงการซ่อมบำรุง เครื่องบินที่มีการจัดจ้างผู้ให้บริการซ่อมบำรุงอากาศยานซึ่งมีความชำนาญในธุรกิจและมีชื่อเสียงระดับโลก ผู้บริโภคจึงเชื่อมั่นได้ถึงมาตรฐาน ความปลอดภัยในการผลิตและการซ่อมบำรุงที่เป็นที่ยอมรับในระดับสากล เพื่อให้สอดคล้องกับนโยบายความปลอดภัยซึ่งนกอแอร์ให้คุณค่า เป็นอันดับสูงสุดขององค์กรถือเป็นพันธะสัญญาและความรับผิดชอบต่อสูงสุดของบุคลากรนกอแอร์ที่มีต่อผู้บริโภคเป็นสำคัญ

เนื่องด้วยบริษัทให้ความสำคัญกับความปลอดภัยในการปฏิบัติการบินเป็นอันดับหนึ่งจึงมีการฝึกอบรมนักบินให้เป็นไปตามมาตรฐานขั้นสูงอย่างต่อเนื่อง จนได้รับการรับรองอย่างเป็นทางการจากองค์กรระหว่างประเทศที่เป็นที่ยอมรับที่สุดในโลกอย่าง FAA (Federal Aviation Administration) อีกทั้งยังมากด้วยประสบการณ์และชั่วโมงบิน มีความชำนาญในเส้นทางบิน สภาพภูมิประเทศ และภูมิอากาศอย่างดี ผู้บริโภคจึงมั่นใจและวางใจกับบุคลากรที่มีคุณภาพของบริษัทได้เต็มที่ทุกครั้งที่เดินทาง ในส่วนของพนักงานต้อนรับบนเครื่องบินได้รับการฝึกอบรมตามมาตรฐานของสากล และมีความพร้อมในการดูแลความปลอดภัยเพื่อให้เกิดความสะดวกรวดเร็วและรอยยิ้มที่ประทับใจตลอดการเดินทาง

นอกจากความมั่นใจในด้านความปลอดภัยแล้ว บริษัทยังมุ่งเน้นการให้บริการกับผู้บริโภคให้เกิดความสะดวกรวดเร็วและความพึงพอใจอย่างสูงสุด เช่น บริการการเลือกที่นั่งล่วงหน้า บริการอาหารว่างและน้ำดื่มบนเที่ยวบิน การให้น้ำหนักสัมภาระขั้นต่ำโดยไม่มีการเรียกเก็บค่าใช้จ่ายเพิ่มเติม รวมถึงการมีช่องทางในการจัดจำหน่ายที่ให้ความสะดวกรวดเร็วกับผู้บริโภคทั้งในด้านการจองซื้อและการชำระเงิน อนึ่ง หากเกิดกรณีเลื่อนหรือยกเลิกเที่ยวบิน บริษัทจะมีระบบการแจ้งเตือนล่วงหน้าแก่ผู้บริโภคผ่านทางอีเมล ข้อความสั้นทาง (SMS) หรือโทรศัพท์ ผู้บริโภคที่ไม่สามารถติดต่อผ่านทางเหล่านี้ได้จะได้รับการแจ้งเตือนดังกล่าวที่เคาน์เตอร์ลงทะเบียนขึ้นเครื่อง

บริษัทได้คำนึงถึงความรับผิดชอบต่อผู้บริโภคเสมอมา โดยได้พัฒนาระบบการให้บริการเพื่อให้เกิดความคล่องตัวและอำนวยความสะดวกในการเดินทางโดยมีหน่วยงาน “Nok Call Home” เพื่อดูแลในการเช็คอินล่วงหน้าก่อนการเดินทาง รวมทั้งในการตอบสนองต่อความคิดเห็น ข้อเสนอแนะ หรือข้อร้องเรียนของผู้บริโภค โดยมีการจัดตั้งโครงการ “Nok Care” และ “Nok Feedback” เพื่อรับข้อร้องเรียนทางด้านการบริการจากผู้โดยสาร เพื่อนำมาวิเคราะห์และพัฒนาการบริการให้มีประสิทธิภาพและตรงกับความต้องการของผู้บริโภคต่อไป

6. การดูแลรักษาสิ่งแวดล้อม

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

นอกจากนี้บริษัทยังเลือกใช้เครื่องบินโบอิง Q400 รุ่น NextGen ในเส้นทางระยะสั้น ซึ่งเป็นเครื่องบินโบอิงรุ่นเดียวในตลาดที่ติดตั้งระบบพิเศษ (Active Noise and Vibration Suppression หรือ ANVS) ที่ช่วยลดแรงสั่นสะเทือนและเสียงรบกวนภายในเครื่องบิน มีคุณสมบัติพิเศษช่วยลดมลพิษทางเสียง ลดอัตราการสิ้นเปลืองของเชื้อเพลิงได้ถึง 7% และลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ลงถึง 35% ผู้โดยสารจึงสามารถสัมผัสประสบการณ์การบินระยะสั้นที่ทั้งสะดวกสบาย เงียบ รวดเร็ว และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ทั้งนี้ เป็นสายการบินแรกและสายการบินเดียวในประเทศไทยที่นำเครื่องบินรุ่นนี้มาให้บริการ

นอกจากการเลือกใช้เครื่องบินที่มีนวัตกรรมช่วยลดการใช้ทรัพยากรธรรมชาติแล้ว บริษัทยังได้วางแนวทาง “ให้ Boarding Pass อยู่ในมือถือของคุณ” โดยเน้นให้ผู้โดยสารใช้นวัตกรรมการ Check In Online ผ่านหน้าเว็บไซต์และแอปพลิเคชันบนมือถือที่สามารถรองรับระบบการปฏิบัติการที่หลากหลาย เช่น iPhone, iPod Touch, iPad, หรือ Android เพื่อเป็นการช่วยลดการใช้ทรัพยากรกระดาษในระหว่างกระบวนการผลิตและการให้บริการ ถือเป็นภาระณรงค์ช่วยรักษาโลกอีกทางหนึ่ง

7. การมีนวัตกรรมและเผยแพร่นวัตกรรมซึ่งได้จากการดำเนินงานที่มีความรับผิดชอบต่อสังคม สิ่งแวดล้อม และผู้มีส่วนได้เสีย

บริษัทเข้าใจถึงความคาดหวังในการใช้บริการของผู้โดยสาร จึงนำเสนอนวัตกรรมใหม่ๆ เพื่อความสะดวกรวดเร็วและมั่นใจของผู้โดยสารของบีนกเกอร์ ซึ่งมีบริการดังต่อไปนี้

• บริการต่อเครื่องด้วยสายการบินพันธมิตร (Value Alliance) Value Alliance

Value Alliance เป็นการรวมกลุ่มพันธมิตร 8 สายการบินราคาประหยัดชั้นนำในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกอันประกอบไปด้วยสายการบินเซบูแปซิฟิก (รวมไปถึงสายการบิน Cebgo) สายการบินเจจูแอร์ สายการบินบีนกเกอร์ สายการบินนกสก็๊ต สายการบินสก็๊ต สายการบินไทเกอร์แอร์ (สิงคโปร์) สายการบินไทเกอร์แอร์ (ออสเตรเลีย) และสายการบินวานิลลาแอร์ ซึ่งครอบคลุมเส้นทางการบินถึงหนึ่งในสามของโลก และมีจุดหมายปลายทางมากกว่า 160 แห่งทั่วภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก โดยมีจำนวนเครื่องบินรวมกันกว่า 176 ลำ ซึ่งจะช่วยเสริมความแข็งแกร่งในการขยายตลาดไปยังพื้นที่อื่นๆ นอกเหนือจากเดิมผ่านการเชื่อมโยงเส้นทางใหม่ๆ ถือเป็น การนำเสนอมิติการเดินทางที่มาพร้อมบริการที่ครบครันในการจองเพียงขั้นตอนเดียวและมีส่วนช่วยในการสร้างประสบการณ์ที่ดียิ่งขึ้นให้แก่ผู้โดยสาร

ความร่วมมือในครั้งนี้เป็นการแบ่งปันเครือข่ายเส้นทางการบินภายในกลุ่มพันธมิตร เพื่อสร้างคุณค่าและเพิ่มทางเลือกในการเดินทาง เชื่อมโยงเส้นทางในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เอเชียเหนือ รวมไปถึงเชื่อมโยงเส้นทางไปยังทวีปออสเตรเลีย โดยจะทำให้เกิดความสะดวกสบายแก่ผู้โดยสารในการเดินทางมากยิ่งขึ้น

ผู้โดยสารจะสามารถเลือกเที่ยวบินและสำรองบัตรโดยสารได้โดยตรงจากเว็บไซต์ของแต่ละสายการบิน และสามารถสำรองที่นั่งจากสายการบินหนึ่งไปยังจุดหมายปลายทางอื่นๆ ของสายการบินในกลุ่มพันธมิตรได้ ซึ่งระบบจะทำการเลือกเที่ยวบินที่ดีที่สุดจากทุกสายการบิน เชื่อมโยงเข้าด้วยกันในการทำรายการเพียงครั้งเดียวโดยใช้เทคโนโลยีที่ก้าวล้ำ ซึ่งพัฒนาโดย Air Black Box (ABB) ผู้ให้บริการระบบการสำรองบัตรโดยสารชั้นนำ การเปิดให้บริการในครั้งนี้จะช่วยเพิ่มตัวเลือกเส้นทางบินไปยังจุดหมายต่างๆ ให้มากขึ้น และเพิ่มความสะดวกสบายให้แก่ผู้โดยสารของแต่ละสายการบินอีกด้วย

• บริการ Wifi บนเที่ยวบิน (Wifi On Broad)

บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) ร่วมกับ บริษัท ไทยคม จำกัด (มหาชน) เปิดให้บริการเชื่อมต่ออินเทอร์เน็ตบรอดแบนด์ความเร็วสูงผ่าน WiFi บนเครื่องบินฟรีแห่งแรกในเอเชีย เพื่อการใช้งานอินเทอร์เน็ตและการรับชมรายการเพื่อความบันเทิงต่างๆ ด้วยความเร็วสูงระดับ 3G ถือเป็นบริการสื่อสารผ่านดาวเทียมบนเครื่องบินครั้งแรกในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก เพื่อให้ผู้โดยสารไม่พลาดทุกการติดต่อสื่อสารแม้อยู่บนเครื่องบินที่อยู่บนความสูงถึง 35,000 ฟุต

• บริการนกอแอร์โมบาย (Nok Air Mobile)

นกอแอร์เพิ่มทางเลือกใหม่ที่เพิ่มความสะดวกสบายทั้งการจองบัตรโดยสารและจัดการการจองผ่านทางอุปกรณ์มือถือทุกระบบปฏิบัติการ (iOS และ Android) เพื่อเป็นส่วนหนึ่งของการลดโลกร้อนโดยการประหยัดการใช้กระดาษซึ่งลูกค้าสามารถดาวน์โหลดนกอแอร์แอปพลิเคชันสำหรับอุปกรณ์มือถือ นกอแอร์ก็พร้อมให้บริการแก่ผู้โดยสารการใช้งานฟังก์ชันต่างๆ บนแอปพลิเคชันได้ทุกที่ทุกเวลา เช่น

- ให้บริการจองตั๋วภายในประเทศและระหว่างประเทศ พร้อมบริการ Fly'n'Ferry และ Fly'n'Ride ในบางเส้นทาง
- ให้บริการชำระเงินด้วยบัตรเครดิต หรือชำระเงินที่ตู้ ATM หรือเคาน์เตอร์เซอร์วิส
- แจ้งข่าวสาร โปรโมชั่น และสิทธิพิเศษของนกอแอร์
- ผู้โดยสารสามารถเปลี่ยนโทรศัพท์เป็นบอร์ดดิ้งพาส ซึ่งสะดวกต่อการเดินทางเข้าไปนั่งรถที่ประตูขึ้นเครื่องได้ทันที
- บริการเช็กบัตรโดยสารราคาประหยัดผ่านทางฟังก์ชัน “ตั๋วราคาประหยัด”
- ผู้โดยสารสามารถตรวจสอบการจองและบอร์ดดิ้งพาสบนมือถือได้แม้ไม่ได้เชื่อมต่ออินเทอร์เน็ต

• บริการ “นกอแอร์ เช็ค แอนด์ ช็อป” (Nokair Check and Shop)

เป็นบริการจากนกอแอร์ที่มอบความสะดวกสบายให้ผู้โดยสารทุกท่านที่บินจากจังหวัดเชียงใหม่ไปยังที่หมายต่างๆ โดยเปิดให้บริการที่ Central Airport Plaza เพื่อให้ผู้โดยสารสามารถเช็คอินและจับจ่ายเลือกซื้อสินค้าที่มีคุณภาพโดยไม่ต้องเสียเวลารอที่สนามบิน เพียงนำบัตรประชาชนและหมายเลขยืนยันการจองพร้อมสัมภาระมาเช็คอินก่อนเวลาเครื่องออกอย่างน้อย 1 ชั่วโมง (แต่ไม่เกิน 2 ชั่วโมง) ที่ร้าน “Nok Air Check & Shop” ซึ่งตั้งอยู่ที่ชั้น G, ภายในศูนย์การค้า Central Airport Plaza ทางนกอแอร์จะออก Boarding Pass ก่อนเวลาเครื่องออกประมาณ 1 ชั่วโมง และจัดรถบริการรับส่งผู้โดยสารไปยังสนามบินอีกด้วย

ความรับผิดชอบต่อสังคมที่นอกเหนือจากการดำเนินธุรกิจปกติ (After-Process)

บริษัทตระหนักถึงความสำคัญของการดำเนินธุรกิจที่มีส่วนรับผิดชอบต่อสังคมและมีเจตนาอันดีในการร่วมเป็นส่วนหนึ่งของการพัฒนาชุมชนและสังคม โดยเฉพาะอย่างยิ่งในกลุ่มเยาวชน เนื่องจากบริษัทเล็งเห็นถึงความสำคัญของเยาวชนที่จะเติบโตเป็นพลเมืองที่มีคุณภาพของประเทศต่อไป จึงได้มีการวางแผนการจัดกิจกรรมเพื่อพัฒนาชุมชนและสังคมอย่างเป็นรูปธรรมโดยแบ่งเป็น 4 หัวข้อหลักเพื่อเป็นแนวทางของการจัดทำกิจกรรมทุกปี ประกอบด้วย นกแบ่งปัน นกเรียนรู้ นกมองไกล และนกอิมใจ

ทั้งนี้ ในปี 2560 บริษัทมีโอกาสดำเนินกิจกรรมตามโครงการต่างๆ ดังนี้

• นกแบ่งปัน

- โครงการ “NOK Gives Life: บริษัทได้ดำเนินโครงการมากกว่า 12 ปี” มีวัตถุประสงค์หลัก คือ การระดมทุนบริจาค เพื่อสมทบเข้ามูลนิธิเด็กโรคหัวใจ ในพระอุปถัมภ์ของสมเด็จพระเจ้าพี่นางเธอ เจ้าฟ้ากัลยาณิวัฒนา กรมหลวงนราธิวาสราชนครินทร์ เพื่อนำไปช่วยเหลือเด็กโรคหัวใจผู้ด้อยโอกาสต่อไป ด้วยการเชิญชวนให้ผู้ที่สนใจซื้อของที่ระลึก “NOK Gives Life” ทั้งนี้รายได้จากการขายทั้งหมดบริษัทจะไม่หักค่าใช้จ่ายใดๆ และนำเข้าสมทบทุนกับมูลนิธิเด็กโรคหัวใจฯ ได้จำนวน โดยปี 2560 บริษัทมอบเงินรายได้จากการขายของที่ระลึก NOK Gives Life ให้มูลนิธิเด็กโรคหัวใจ เพื่อสนับสนุนให้มูลนิธิสามารถดำเนินงานได้ตามเจตนารมณ์
- โครงการนกแบ่งปันเพื่อน้องด้อยโอกาส ในภาคต่างๆ เช่น น้องๆ โรงเรียนบ้านสันม่วง โดยเปิดโอกาสให้ผู้โดยสารสามารถบริจาคหนังสือที่เป็นประโยชน์ต่อเยาวชนและของเล่นเพื่อเสริมสร้างพัฒนาการให้แก่เยาวชนที่ด้อยโอกาสใน 3 ภาค กล่าวคือ ภาคเหนือ บริจาคแก่โรงเรียนสะกาดพัฒนา จังหวัดน่าน ภาคอีสาน บริจาคแก่โรงเรียนตำรวจตระเวนชายแดนบ้านตาเฒ่า จังหวัดอุบลราชธานีและภาคใต้ บริจาคแก่โรงเรียนบ้านเขาพนม จังหวัดกระบี่
- โครงการ “นก Happy Feet” เปิดโอกาสให้ผู้โดยสารร่วมบริจาครองเท้ากว่า 500 คู่ ให้นำไปมอบให้โรงเรียนในอำเภอแม่สอด จังหวัดเชียงใหม่

• นกเรียนรู้

บริษัทตระหนักถึงความสำคัญในการเรียนรู้และการศึกษาของเยาวชน จึงได้ริเริ่มโครงการ NOK Library โดยมีวัตถุประสงค์หลัก คือ การสร้างห้องสมุดดินสำหรับเยาวชนเพื่อให้เป็นแหล่งศึกษาหาความรู้ อีกทั้งยังช่วยปลูกฝังการรักการอ่านและใช้เวลาว่างให้เป็นประโยชน์ให้กับเยาวชนในชุมชนหรือโรงเรียนในพื้นที่ทุรกันดาร ในการดำเนินโครงการนั้นบริษัทจะเปิดโอกาสให้ผู้ที่มีจิตศรัทธาซึ่งต้องมีคุณสมบัติตามที่บริษัทกำหนด กล่าวคือ เป็นผู้รับผิดชอบในชุมชนหรือโรงเรียนในพื้นที่ทุรกันดารที่มีเป้าหมายในการสร้างเสริมและพัฒนาการศึกษาให้เยาวชนในพื้นที่และต้องเป็นผู้ที่สามารถให้ความร่วมมือในการร่วมสร้างห้องสมุดบ้านดินกับบริษัทได้จนจบโครงการ ผู้ที่มีคุณสมบัติครบถ้วนจะต้องจัดส่งแผนโครงการ “NOK Library” มาให้บริษัทพิจารณา ทั้งนี้โครงการที่ได้รับคัดเลือกทางนกแอร์จะดำเนินการจัดสร้างห้องสมุดบ้านดินโดยสนับสนุนค่าใช้จ่ายทั้งหมดรวมถึงสนับสนุนอุปกรณ์และสิ่งของที่จำเป็นต่อการเรียนรู้ การศึกษาและการดำรงชีวิตให้กับเด็กในพื้นที่ห่างไกล

การสร้างห้องสมุดบ้านดินร่วมกันระหว่างอาสาสมัครที่เป็นพนักงานนกแอร์กับเยาวชนและชาวบ้านในท้องถิ่นจะทำให้เกิดความร่วมมือร่วมใจและความภูมิใจร่วมกัน เพราะเริ่มจากการหาวัสดุจากธรรมชาติที่พอหาได้รอบๆ ตัวใช้เวลากับการเรียนรู้และมีส่วนร่วมลงมือลงแรงทำด้วยกัน ห้องสมุดบ้านดินแห่งนี้จึงมีคุณค่าทางจิตใจสำหรับเยาวชนในท้องถิ่นและนกแอร์เป็นอย่างยิ่ง โดยในปี 2560 บริษัทได้สนับสนุนการสร้างห้องสมุดให้กับศูนย์การเรียนรู้ โฉมมาโลสีหอล่า อำเภอสะเมิงใต้ จังหวัดเชียงใหม่ และห้องสมุดรังไหม อำเภอพร้าว จังหวัดเชียงใหม่ นอกจากนี้ยังจัดทำโครงการทาสีอาคารเรียนให้กับโรงเรียนบ้านแม่หวาน อำเภอดอยสะเก็ด จังหวัดเชียงใหม่ และ อาคารโรงเรียนแจ่งกุ้งเรือ อำเภอพร้าว จังหวัดเชียงใหม่อีกด้วย

• นกมองไกล

นกมองไกล มีวัตถุประสงค์หลักคือ ให้เยาวชนในพื้นที่ห่างไกลตระหนักถึงความสำคัญและวางแผนอนาคตโดยเริ่มจากธรรมชาติใกล้ตัวอย่างในพื้นที่ชุมชนของตนและเปิดโอกาสให้เยาวชนได้มีประสบการณ์สัมผัสกับธรรมชาติที่ไกลจากพื้นที่ของตนออกไป เพื่อเป็นการเปิดโลกทัศน์ทางธรรมชาติให้กับเยาวชนผู้ด้อยโอกาส ดังนั้นในปี 2560 บริษัทจึงดำเนินการตามโครงการนกมองไกล ดังนี้

- โครงการนกมองไกล ตอน พาน้องท่องเมืองหลวง ซึ่งเป็นการพาเยาวชนซึ่งเป็นบุตรหลานของผู้ประสบเหตุจากความไม่สงบจาก 3 จังหวัดชายแดนภาคใต้ มาท่องเที่ยวและร่วมทำกิจกรรมที่กรุงเทพฯ ได้แก่ สยามโอเชียนเวสต์สยามพารากอน และ ดรีมเวิลด์
- โครงการนกมองไกล ตอน พาน้องลงน้ำ ซึ่งได้เดินทางมาอย่างต่อเนื่องเป็นระยะเวลา 3 ปี เป็นการพาเยาวชนจากโรงเรียนตำรวจตระเวนชายแดน บ้านตาเฒ่า จังหวัดอุบลราชธานี มาร่วมสนุกและท่องเที่ยวทะเลที่กองบิน 5 กองทัพอากาศ จังหวัดประจวบคีรีขันธ์
- โครงการนกมองไกล ตอน พาน้องท่องชิม (Sim) เป็นการนำนักเรียนระดับชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 6 โรงเรียนบดินทรเดชา (สิงห์ สิงหเสนี) จำนวน 50 คน เข้าชมศูนย์ฝึกการบินนานาชาติแพนแอม ประเทศไทย ณ มหาวิทยาลัยอัสสัมชัญวิทยาเขตสุวรรณภูมิ พร้อมเข้าชมประสบการณ์ในเครื่องช่วยฝึกบินสถานการณ์จำลอง (Full Flight Simulator) กิจกรรมนี้จัดขึ้นเพื่อเสริมสร้างการเรียนรู้

นอกห้องเรียนแก่เยาวชนที่มีความสนใจด้านการบิน และสร้างแรงบันดาลใจในการเข้าสู่เส้นทางสายอาชีพนักบิน โดยนำเยาวชนเข้าชมศูนย์ฝึกการบินนานาชาติแพนแอมประเทศไทย ซึ่งเป็นศูนย์ฝึกบินเครื่องบินโบอิง 737 และแอร์บัส 320 ซึ่งเยาวชนทุกคนได้มีโอกาสเข้าไปสัมผัสประสบการณ์จริงในเครื่องช่วยฝึกบินสถานการณ์จำลองของนักบิน (Full Flight Simulator) โดยมีครูฝึกเป็นผู้สาธิตการบังคับควบคุมเครื่องบินและให้ความรู้ต่างๆ ในทุกขั้นตอนอย่างใกล้ชิด ซึ่งกิจกรรมในครั้งนี้ได้รับความร่วมมือจากศูนย์ฝึกการบินนานาชาติแพนแอมประเทศไทยที่ก่อตั้งโดยศูนย์ฝึกการบินแพนแอมสหรัฐอเมริกาและสายการบินออลนิปปอนแอร์เวย์ร่วมกับสายการบินนกแอร์และมหาวิทยาลัยอัสสัมชัญ ซึ่งเป็นศูนย์ฝึกการบินที่ทันสมัยที่สุดแห่งหนึ่งในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เปิดบริการให้นักบินได้เข้าฝึกอบรมในหลักสูตรต่างๆ ตามมาตรฐานระดับสากลและตอบสนองความต้องการของธุรกิจการบินต่อไป

• นกอินใจ

นกอินใจ มีวัตถุประสงค์หลักคือ การส่งเสริมกิจกรรมด้านพระพุทธศาสนาเพื่อให้เยาวชนได้ศึกษาและปลูกฝังคุณธรรม จริยธรรม และปฏิบัติตนตามแนวทางพุทธศาสนา และเนื่องด้วยบริษัทตระหนักเป็นอย่างยิ่งว่า เยาวชน คือ รากแก้วของสังคม หากได้รับการดูแลเอาใจใส่บ่มเพาะให้เติบโตเป็นคนดี เยาวชนเหล่านี้จะเติบโตเป็นพลังที่สร้างสรรค์สังคมให้น่าอยู่ต่อไปในภายภาคหน้า บริษัทจึงให้ความสำคัญกับการปลูกฝังให้เยาวชนคนรุ่นใหม่ได้เรียนรู้และเข้าใจพระพุทธศาสนาที่ถูกต้อง ฝึกฝนและนำธรรมะไปใช้เป็นพื้นฐานการดำเนินชีวิต ดังนั้นในช่วงปิดเทอมบริษัทจึงให้การสนับสนุนบัตรโดยสารแก่เยาวชนเพื่อเดินทางมาร่วม “โครงการสามเณรรากแก้ว” ที่วัดพระราม 9 กาญจนาภิเษก เพื่อเข้าร่วมการบรรพชาสามเณรพร้อมแม่ชีน้อยช่วงเดือนเมษายน 2560 ณ พระอุโบสถวัดพระราม 9 กาญจนาภิเษกและพำนักที่ธรรมสถานเฉลิมพระเกียรติ รัชกาลที่ 9 กรุงเทพมหานคร

• กิจกรรมสำคัญอื่นๆ

- บริษัทได้ลงนามบันทึกข้อตกลง สนับสนุนบัตรโดยสารให้ทีมแพทย์อาสา มูลนิธิ พอสว. ในสมเด็จพระเจ้า เพื่อลงพื้นที่ดูแล รักษาผู้ป่วยและผู้ป่วย ในถิ่นทุรกันดาร
- บริษัทได้ร่วมแจกน้ำดื่ม ของว่าง ให้กับประชาชนที่มากราบสักการะพระบรมศพ ในหลวงรัชกาลที่ 9 ติดต่อกันเป็นระยะเวลา 1 ปี
- บริษัทได้มอบบัตรโดยสาร และเงินบริจาคให้กับโครงการก้าวคนละก้าว
- จากเหตุการณ์อุทกภัยในภาคใต้ ซึ่งทำให้มีประชาชนได้รับความเดือดร้อนเป็นจำนวนมาก บริษัทจึงผนึกกำลังพนักงานร่วมกันจัดถุงยังชีพกว่า 1,000 ถุงต่อวัน เพื่อส่งไปช่วยเหลือบรรเทาทุกข์ให้แก่ผู้ประสบอุทกภัยในภาคใต้ พร้อมเปิดรับสิ่งของเครื่องใช้และเครื่องอุปโภคบริโภค จากหน่วยงานราชการ มูลนิธิ และประชาชนทั่วไป ซึ่งบริษัทได้ให้บริการขนส่งฟรี ตั้งแต่วันที่ 12-20 มกราคม 2560 ไปยังศูนย์ช่วยเหลือที่ทุกจุดบินของนกแอร์ที่บินไปภาคใต้ ได้แก่ นครศรีธรรมราช สุราษฎร์ธานี กระบี่ ภูเก็ต หาดใหญ่ และชุมพร เพื่อดำเนินการจัดส่งไปให้ผู้ประสบอุทกภัยต่อไป
- จัดทำสินค้า “Nok Limited Camo Collection” ที่นำลวดลายทหารหรือที่เรียกว่าลายคาโม มาเป็นแรงบันดาลใจในการออกแบบสินค้า โดยรายได้ส่วนหนึ่งจากการจำหน่ายสินค้านำไปมอบให้แก่เหล่าทหารผู้เสียสละปฏิบัติหน้าที่ใน 3 จังหวัดชายแดนภาคใต้

การดำเนินธุรกิจที่มีผลกระทบต่อความรับผิดชอบต่อสังคม

ในปี 2560 บริษัทไม่มีการดำเนินธุรกิจที่มีผลกระทบต่อความรับผิดชอบต่อสังคม



NOK AIR

บริษัท สายการบินบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน)

ชั้น 17 อาคารสำนักงาน
3 ถนนสาทรใต้ แขวงยานนาวา
เขตสาทร กรุงเทพฯ 10120
โทรศัพท์ 0 2627 2000
โทรสาร 0 2285 6944

www.nokair.com

ฝ่ายนักลงทุนสัมพันธ์ | www.nokair.com/ir โทรศัพท์ : +66 (0) 2627 2678, +66 (0) 2627 2748