

THAILAND NO. 1 PREMIUM LOW COST AIRLINE

รายงานประจำปี 2556

ANNUAL REPORT 2013



บริษัท สายการบินบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน)
NOK AIRLINES PUBLIC COMPANY LIMITED



NOK AIR

เส้นทางต่างประเทศ

3

เส้นทาง
INTERNATIONAL ROUTES

พนักงาน
1,001
คน
EMPLOYEES

CABIN FACTOR

84%

ในปี 2013

ATR 72-500

2

ลำ
AIRCRAFT



51,247

เที่ยวบินต่อปี
FLIGHTS

BOEING 737-800

14

ลำ
AIRCRAFT



606

เที่ยวบินไปกลับต่อสัปดาห์
ROUND TRIPS PER WEEK



เส้นทางในประเทศ

24

เส้นทาง
DOMESTIC ROUTES



CONTENTS

สารบัญ

พันธกิจ MISSION	003
สารคณะกรรมการบริษัท MESSAGE FROM THE BOARD OF DIRECTORS	006
จุดเด่นด้านการดำเนินงาน OPERATIONAL HIGHLIGHTS	010
ข้อมูลทางการเงินโดยสรุป SUMMARY OF FINANCIAL INFORMATION	012
การดำเนินงานที่สำคัญในรอบปี 2556 MILESTONES OVER THE YEAR 2013	016
คณะกรรมการบริษัท BOARD OF DIRECTORS	018
ผู้บริหารบริษัท EXECUTIVE OFFICER	020
โครงสร้างองค์กร ORGANIZATION CHART	021
ลักษณะการประกอบธุรกิจ NATURE OF BUSINESS	022
สภาวะตลาดและการแข่งขัน MARKET AND COMPETITION	042
คำอธิบายและการวิเคราะห์ผลการดำเนินงาน MANAGEMENT DISCUSSION AND ANALYSIS	046
ปัจจัยความเสี่ยง RISK FACTORS	068
โครงสร้างเงินลงทุน และการจัดการ SHAREHOLDING STRUCTURE AND MANAGEMENT STRUCTURE	078
การกำกับดูแลกิจการที่ดี CORPORATE GOVERNANCE	096
รายการระหว่างกัน RELATED PARTY TRANSACTIONS	112
ประวัติคณะกรรมการบริษัท BOARD OF DIRECTORS PROFILE	120
ประวัติผู้บริหารบริษัท EXECUTIVE OFFICER PROFILE	132
รายงานคณะกรรมการตรวจสอบ THE AUDIT COMMITTEE REPORT	138
ข้อมูลทั่วไปของบริษัท GENERAL INFORMATION	142
กิจกรรมเพื่อสังคม CORPORATE SOCIAL RESPONSIBILITY	144



MISSION พันธกิจ

นกแอร์มุ่งมั่นเพื่อเป็นสายการบินราคาประหยัด
อันดับหนึ่งในประเทศไทย โดยนำเสนอความพึงพอใจแก่ลูกค้า
ด้วยราคาที่คุ้มค่า แต่คงไว้ซึ่งความน่าเชื่อถือ ความสะดวก
ความคิดสร้างสรรค์ และการเอาใจใส่

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



ทุกเที่ยวบิน มีรอยยิ้ม

มุ่งมั่นเพื่อบริการที่ดีเยี่ยม...เพื่อคุณ

WE FLY SMILES

Everyone at Nok Air works hard
to put a smile on your face

ทีมผู้บริหาร

วิสัยทัศน์กว้างไกล
เพื่อองค์กรเติบโตก้าวหน้า

LEADERSHIP...

A visionary team leads Nok Air
into the future

บุคลากร ช่างนกแอร์

มืออาชีพอย่างแท้จริง

THE PEOPLE AT NOK AIR...

Professional and friendly



THAILAND NO. 1 PREMIUM LOW COST AIRLINE

สบายใจใน
ทุกการเดินทาง

บุคลากรที่ได้รับการเลือกสรรและ
ฝึกฝนเป็นอย่างดี

RELIABILITY.

International
safety standards.



MESSAGE FROM THE BOARD OF DIRECTORS

สารคณะกรรมการบริษัท



ปี 2556 ถือเป็นปีที่บริษัทต้องดำเนินธุรกิจท่ามกลางความผันผวนทางเศรษฐกิจทั้งในประเทศ และทั่วโลก โดยเฉพาะประเทศสหรัฐฯ ที่เริ่มส่งสัญญาณชะลอมาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจภายในประเทศ ซึ่งทำให้กระแสเงินทุนไหลออกจากภูมิภาคเอเชีย โดยเหตุการณ์ดังกล่าวส่งผลกระทบต่อค่าเงินบาทมีแนวโน้มอ่อนค่าตั้งแต่ช่วงกลางปี 2556 ที่ผ่านมา นอกจากนี้ ปี 2556 ได้เกิดเหตุการณ์ความไม่สงบทางการเมืองในช่วงไตรมาส 4 ซึ่งปัจจัยทั้งหมดเหล่านี้ล้วนเป็นสิ่งที่ท้าทายต่อผลการดำเนินงานของบริษัท

ถึงแม้ว่าบริษัทต้องเผชิญกับความท้าทายต่างๆ ในปีที่ผ่านมา ในปี 2556 บริษัท สายการบินบนกแอร์ จำกัด (มหาชน) ก็ยังสามารถมีผลการดำเนินงานที่ดี โดยบริษัทมีรายได้รวม 11,315 ล้านบาท และมีกำไรสุทธิ 1,066 ล้านบาท

ขณะเดียวกัน บริษัทยังประสบความสำเร็จในการเสนอขายหุ้นเพิ่มทุนสามัญครั้งแรกต่อประชาชน และนำบริษัทเข้าจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยเมื่อวันที่ 20 มิถุนายน 2556

ในปี 2556 บริษัทเป็นสายการบินราคาประหยัดอันดับ 1 ในประเทศ โดยเป็นสายการบินที่มีเส้นทางบินในประเทศครอบคลุมมากที่สุด และมีเที่ยวบินต่อสัปดาห์สูงสุด และเพื่อที่จะรักษาความเป็นผู้นำธุรกิจดังกล่าวไว้ให้ได้ในอนาคต ในปีที่ผ่านมาบริษัทได้มีการดำเนินการที่สำคัญ ดังนี้



In hindsight of the year 2013, the Company has functioned amid a domestic economical fluctuation, as well as a global one. The United States of America signaled a global slowing down of economic stimulus measures, which have consequently caused capital to percolate out of the Asian Region. As a result, since mid 2013 Thai Baht weakened, followed by political unrest in the fourth quarter ; with this in mind, it is evident that the Company's performance was being challenged by unprecedented obstacles.

Although, the Company had to confront with several challenges in the previous year, Nok Airlines Public Company Limited still managed the remarkable results of operations, which had the total revenue of 11,315 million Baht with the profit of 1,066 million Baht.

The company achieved the success of its initial public offering and was listed on the Stock Exchange of Thailand on 20th June 2013.

In 2013, the Company has been the number one premium low cost airline in Thailand. Nok Air covers most of the domestic routes and offers the highest number of flights per week. To perpetuate business leadership, the Company significantly operated as follows ;

- Fleets were adjusted to be more efficient and modern. In 2013, the Company gradually replaced Boeing 737-400 aircraft with Boeing 737-800, which has lesser average aging allowing lower maintenance costs, more passenger seats per aircraft and more efficiency in fuel consumption ; resulted in lower operating cost per unit. The adjustments of the fleets were completed in the mid-year of 2013. For the year 2013, the Company had 14 Boeing 737-800s and 2 propeller aircraft.
- Launched three new domestic routes, namely, Chiang Mai-Hat Yai, Don Mueang-Ranong, and Don Mueang-Hua Hin in order to meet the passengers' travel demands in sub-cities that will grow in the future. In order for the Company to grow in parallel with the economic growth in Indochina and to achieve the Company's long-term strategic plan in the fourth quarter of 2013, the first international route to Myanmar was launched.

As of 2014, the Company has the long-term plan for more efficient fleets and the Company is on track to be delivered 4 Boeing 737-800 aircrafts and is in the process of procuring 2 Bombardier Q400. The Company's fleet will be upgraded to 22 aircrafts in 2014. Moreover, WI-FI signal will be installed on board as a new service aiming to create satisfaction and offering Nok Air's passengers more options for communications.

Currently, the Company employs its growth strategy continuously. The Board of Directors and the executives realized that airline industry has external risk factors. Hence, our priority is to manage these risk factors, fuel prices, foreign currency exchange and flight safety, which significantly impact the Company's operation. This is achieved by highlighting the importance on risk management through the Company's executives.



- การปรับเปลี่ยนฝูงบินให้ทันสมัยและมีประสิทธิภาพมากขึ้น โดยในปี 2556 บริษัทได้ทยอยปรับเปลี่ยนฝูงบินจากโบอิง 737-400 เป็นโบอิง 737-800 ซึ่งเป็นเครื่องบินที่มีอายุเฉลี่ยต่ำลง ทำให้ค่าใช้จ่ายในการซ่อมบำรุงลดลง มีจำนวนที่นั่งต่อลำมากขึ้น มีการใช้น้ำมันที่มีประสิทธิภาพมากขึ้น ส่งผลให้บริษัทมีต้นทุนการดำเนินงานต่อหน่วยที่ลดลงโดยบริษัทได้ปรับเปลี่ยนฝูงบินเสร็จสิ้นในช่วงกลางปี 2556 ที่ผ่านมา ซึ่งทำให้ในปี 2556 บริษัทมีเครื่องบินโบอิง 737-800 จำนวน 14 ลำ และมีเครื่องบินโบอิง 737-400 จำนวน 2 ลำ
- การเปิดเส้นทางบินใหม่ในประเทศจำนวน 3 เส้นทาง คือ เชียงใหม่ - หาดใหญ่ ดอนเมือง - ระนอง และดอนเมือง - หัวหิน เพื่อรองรับกับความต้องการเดินทางของผู้โดยสารในเมืองย่อยที่กำลังเติบโตในอนาคต นอกจากนี้เพื่อให้บริษัทสามารถเติบโตไปพร้อมกับ การเติบโตของเศรษฐกิจในภูมิภาคอินโดจีน และเพื่อให้เป็นไปตามแผนกลยุทธ์ระยะยาวของบริษัท ในช่วงไตรมาส 4 ปี 2556 ที่ผ่านมามีบริษัทได้เริ่มเปิดเส้นทางบินไปยังต่างประเทศโดยเริ่มต้นที่ประเทศสาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาเป็นประเทศแรก

ในปี 2557 บริษัทมีแผนการดำเนินการระยะยาวในการปรับฝูงบินให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น โดยอยู่ระหว่างรับเครื่องบินโบอิง 737-800 ใหม่ จำนวน 4 ลำ และอยู่ระหว่างการจัดหาเครื่องบินโบอิง 737-400 ใหม่ อีก 2 ลำ ซึ่งจะทำให้ฝูงบินของบริษัทเพิ่มขึ้นเป็น 22 ลำในปี 2557 นอกจากนี้ บริษัทจะเริ่มติดตั้งสัญญาณ WI-FI บนเครื่องบิน ซึ่งเป็นบริการใหม่ที่จะมุ่งหวังที่จะสร้างความพึงพอใจ และเพิ่มทางเลือกในการติดต่อให้กับผู้โดยสารของสายการบินนกแอร์

ในขณะนี้ แม้ว่าบริษัทจะมีกลยุทธ์การเติบโตอย่างต่อเนื่อง คณะกรรมการบริษัท และผู้บริหาร ตระหนักดีว่าธุรกิจสายการบินเป็นธุรกิจที่มีความเสี่ยงจากปัจจัยภายนอก จึงให้ความสำคัญต่อการบริหารจัดการกับปัจจัยความเสี่ยงที่สำคัญต่อการดำเนินงานของบริษัท เช่น ราคาน้ำมัน อัตราแลกเปลี่ยน รวมถึงความปลอดภัยทางการบิน โดยได้เน้นย้ำให้ผู้บริหารของบริษัทให้ความสำคัญในการบริหารจัดการความเสี่ยงดังกล่าวอย่างต่อเนื่อง

นอกเหนือจากการทำธุรกิจเพื่อสร้างผลตอบแทนให้กับผู้ถือหุ้นแล้ว บริษัทได้ให้ความสำคัญเกี่ยวกับเรื่องของการบริหารจัดการที่ดี (Good Governance) ภายใต้กรอบการจัดการตามหลักบรรษัทภิบาลที่ดี ควบคู่ไปกับการส่งเสริมกิจกรรมด้านความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม (Corporate Social Responsibility : CSR) เนื่องจากบริษัทตระหนักดีว่าเยาวชนคือ กำลังสำคัญและเป็นอนาคตของประเทศ บริษัทจึงร่วมกับมูลนิธิเด็กโรคหัวใจ ในพระอุปถัมภ์ของสมเด็จพระเจ้าพี่นางเธอ เจ้าฟ้ากัลยาณิวัฒนา กรมหลวงนราธิวาสราชนครินทร์ จัดโครงการ NOK Gives Lives โดยในปี 2556 สามารถช่วยเด็กที่มีปัญหาโรคหัวใจพิการแต่กำเนิดได้รวมทั้งสิ้น 150 คน

สุดท้ายนี้ ในนามของคณะกรรมการบริษัท ผู้บริหาร และพนักงานบริษัท ขอขอบพระคุณท่านผู้ถือหุ้นทุกท่าน ลูกค้า รวมถึงผู้ที่เกี่ยวข้องอื่นๆ ทุกท่าน ที่มีส่วนสนับสนุนการดำเนินงานของบริษัทด้วยดีเสมอมา บริษัทมีความมุ่งมั่นที่จะพัฒนาบริการ นวัตกรรม การบริการที่ดี ให้กับลูกค้าอย่างต่อเนื่อง พร้อมยึดมั่นในหลักบรรษัทภิบาลที่ดี การดำเนินงานที่โปร่งใส ควบคู่ไปกับการรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม ให้ผู้ที่เกี่ยวข้องกับบริษัททุกท่านสามารถยึดได้ตามคำขวัญของบริษัทที่ว่า “We fly Smiles”

อภิพร ภาวรัตน์

ประธานคณะกรรมการบริษัท

พาที สารสิน

ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร



Apart from the business operations for generating returns to the shareholders, the Company gives precedence concerning Good Governance under the Principles of Good Corporate Governance, along with upholding Corporate Social Responsibility (CSR). The Company realized that children are the power of our nation's future, as a result the Company cooperates with the Cardiac Foundation of Thailand under the Royal Patronage of HRH Princess Galayani Vadhana Krom Luang Naradhivas Rajanakarindra arranged the project "Nok Gives Lives". In 2013, 150 children who had congenital heart defects had been saved.

On behalf of the Board of Directors, the Management and employees, would like to take this opportunity to thank all of our shareholders, customers and any related persons for their ongoing support. The Company would like to reaffirm the commitment that we will develop our services and service innovation, upholding the Principles of Good Corporate Governance, delivering operational transparency, along with Corporate Social Responsibility so our patrons can smile together with our slogan "We fly Smiles".

APIORN PASAWAT

Chairman of the Board

PATEE SARASIN

Chief Executive Officer (CEO)

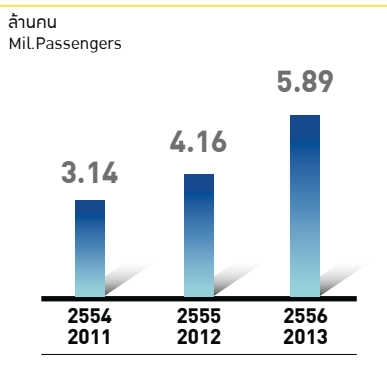


OPERATIONAL HIGHLIGHTS

จุดเด่นด้านการดำเนินงาน

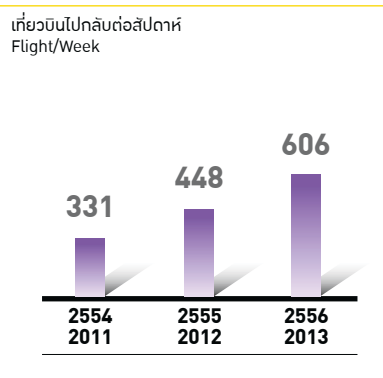
จำนวนผู้โดยสาร

NO. OF PASSENGERS



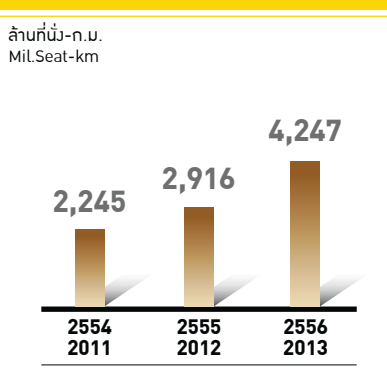
จำนวนเที่ยวบินไปกลับต่อสัปดาห์

WEEKLY ROUND TRIP FREQUENCY



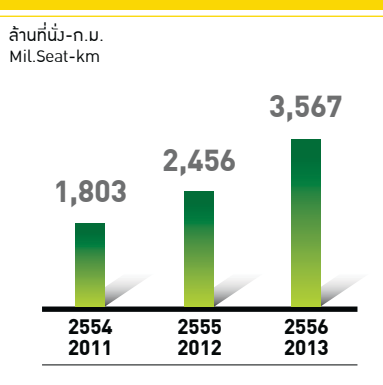
ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร

AVAILABLE SEAT KILOMETERS (ASK)



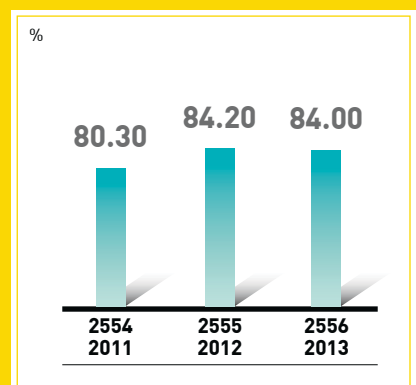
ปริมาณการขนส่งด้านผู้โดยสาร

REVENUE PASSENGER KILOMETERS (RPK)



อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร

CABIN FACTOR





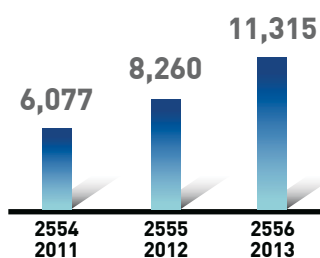
FINANCIAL HIGHLIGHTS

จุดเด่นด้านการเงิน

รายได้รวม

TOTAL REVENUE

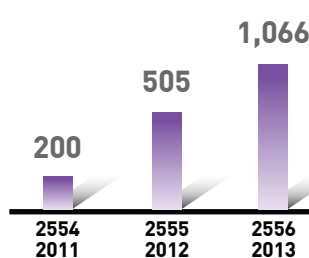
ล้านบาท
Mil.Baht



กำไรสุทธิ

NET PROFIT

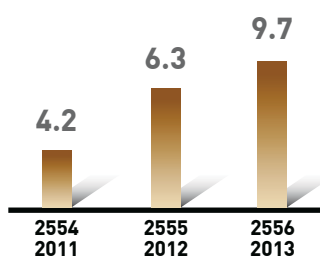
ล้านบาท
Mil.Baht



อัตรากำไรจากการดำเนินงาน

OPERATING PROFIT MARGIN

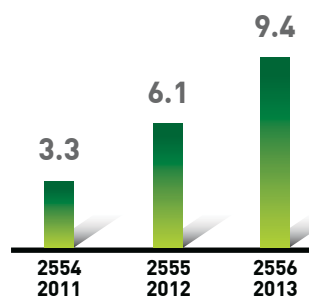
%



อัตรากำไรสุทธิ

NET PROFIT MARGIN

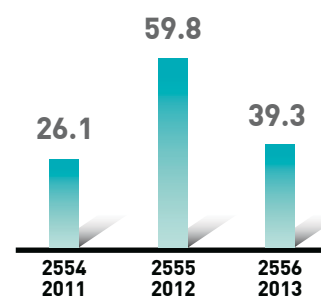
%



อัตราผลตอบแทนผู้ถือหุ้น

RETURN ON EQUITY (ROE)

%





SUMMARY OF FINANCIAL INFORMATION

ข้อมูลทางการเงินโดยสรุป

	หน่วย Unit	2556 2013	2555 2012	2554 2011
--	---------------	--------------	--------------	--------------

งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ

STATEMENTS OF COMPREHENSIVE INCOME

รายได้รวม Total Revenues	(ล้านบาท) (Million Baht)	11,315	8,260	6,077
ค่าใช้จ่ายรวม Total Expenses	(ล้านบาท) (Million Baht)	10,215	7,740	5,785
กำไร (ขาดทุน) ก่อนภาษีเงินได้ Profit Before Income Tax Expenses	(ล้านบาท) (Million Baht)	1,099	520	292
กำไร (ขาดทุน) สุทธิ Profit for the Years	(ล้านบาท) (Million Baht)	1,066	505	200

งบแสดงฐานะทางการเงิน

STATEMENTS OF FINANCIAL POSITION

สินทรัพย์รวม Total Assets	(ล้านบาท) (Million Baht)	6,271	2,252	2,015
หนี้สินรวม Total Liabilities	(ล้านบาท) (Million Baht)	1,728	1,364	1,218
ส่วนของผู้ถือหุ้น Shareholders' Equity	(ล้านบาท) (Million Baht)	4,543	888	797

งบกระแสเงินสด

STATEMENTS OF CASH FLOWS

กระแสเงินสดจากกิจกรรมดำเนินงาน Cash Flows From Operating Activities	(ล้านบาท) (Million Baht)	1,138	844	320
กระแสเงินสดจากกิจกรรมการลงทุน Cash Flows From Investing Activities	(ล้านบาท) (Million Baht)	(3,411)	(380)	(372)
กระแสเงินสดจากกิจกรรมจัดหาเงิน Cash Flows From Financing Activities	(ล้านบาท) (Million Baht)	2,580	(414)	(100)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด เพิ่มขึ้น (ลดลง) สุทธิ Increase in Cash and Cash Equivalents - Net	(ล้านบาท) (Million Baht)	319	49	197



	หน่วย Unit	2556 2013	2555 2012	2554 2011
--	---------------	--------------	--------------	--------------

อัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญ FINANCIAL RATIO

อัตราส่วนกำไรจากการดำเนินงาน Operating Profit Margin	ร้อยละ (%)	9.7	6.3	4.2
อัตรากำไรสุทธิ Net Profit Margin	ร้อยละ (%)	9.4	6.1	3.3
อัตราผลตอบแทนผู้ถือหุ้น Return on Equity	ร้อยละ (%)	39.3	59.8	26.01

สถิติการดำเนินงานที่สำคัญ OPERATIONAL STATISTICS

จำนวนผู้โดยสาร No. of Passengers	ล้านคน (Million Passengers)	5.89	4.16	3.14
จำนวนเที่ยวบิน No. of Sectors	เที่ยว (Sectors)	51,247	36,813	28,746
ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร Available Seat Kilometers (ASK)	ล้านที่นั่ง-กม. (Million Seat-Km.)	4,247	2,916	2,245
ปริมาณการขนส่งด้านผู้โดยสาร Revenue Passenger Kilometers (RPK)	ล้านที่นั่ง-กม. (Million Seat-Km.)	3,567	2,456	1,803
อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร Cabin factor	ร้อยละ (%)	84.0	84.2	80.3
ค่าโดยสารเฉลี่ย (ไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่มและภาษีสนามบิน) Average Airfare (Not included VAT and Airport Tax)	บาท/คน/เที่ยว (Baht/Passenger/Sector)	1,788	1,884	1,838
จำนวนเครื่องบิน ณ สิ้นงวด No. of Aircraft as ending of period				
โบอิง 737-400 Boeing 737-400	ลำ (Aircraft)	0.0	3.0	10.0
โบอิง 737-800 Boeing 737-800	ลำ (Aircraft)	14.0	8.0	3.0
เอทีอาร์ 72-200 ATR 72-200	ลำ (Aircraft)	0.0	2.0	2.0
เอทีอาร์ 72-500 ATR 72-500	ลำ (Aircraft)	2.0	1.0	-



	หน่วย Unit	2556 2013	2555 2012	2554 2011
จำนวนเครื่องบินที่ใช้ดำเนินงานโดยเฉลี่ย Average No. of Aircraft in Operation				
โบอิง 737-400 Boeing 737-400	ลำ (Aircraft)	1.2	7.3	10.0
โบอิง 737-800 Boeing 737-800	ลำ (Aircraft)	11.5	4.3	0.4
เอทีอาร์ 72 ATR 72	ลำ (Aircraft)	2.5	2.0	2.0

อัตราด้านประสิทธิภาพ EFFICIENCY RATIO

อัตราการใช้เครื่องบินต่อลำ

Average Aircraft Utilization Hours

โบอิง 737-400 Boeing 737-400	ชั่วโมงปฏิบัติการบินต่อวัน (Operation hours per day)	5.87	6.8	7.2
โบอิง 737-800 Boeing 737-800	ชั่วโมงปฏิบัติการบินต่อวัน (Operation hours per day)	9.16	10.3	10.1
เอทีอาร์ 72 ATR 72	ชั่วโมงปฏิบัติการบินต่อวัน (Operation hours per day)	7.8	7.3	4.5
ระยะทางบินโดยเฉลี่ย Stage Length	กิโลเมตร (Kilometers)	605	591	576
ประสิทธิภาพในการตรงต่อเวลา On-time Performance	ร้อยละ (%)	89.5	78.0	84.7

อัตราส่วนทางธุรกิจการบิน OPERATION RATIO

ผู้โดยสารต่อกิโลเมตร Passenger Yield	บาท/คน/กม. (Baht/Passenger/Km.)	2.96	3.19	3.19
รายได้ต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (RASK) Revenue per Available Seat Kilometers	บาท/ที่นั่ง/กม. (Baht/Seat/Km.)	2.63	2.82	2.69
ต้นทุนต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (CASK) Cost per Available Seat Kilometers	บาท/ที่นั่ง/กม. (Baht/Seat/Km.)	2.39	2.65	2.58





MILESTONES OVER THE YEAR 2013

การดำเนินงานที่สำคัญ ในรอบปี 2556

มกราคม
JANUARY



- 1 มกราคม 2556 เปิดเส้นทางบินใหม่ เชียงใหม่ - หาดใหญ่
- Nok Air's inaugural flight from Chiang Mai to Hat Yai on 1st January, 2013.

มีนาคม
MARCH



- เปิดตัวโครงการ NOK Gives Life 2556
- The launch of NOK Gives Life project 2013

พฤษภาคม
MAY



- 15 พฤษภาคม 2556 เปิดเส้นทางบิน ดอนเมือง - ระนอง
- Introduction of Donmueang - Ranong route on 15th May, 2013

กันยายน
SEPTEMBER



- 1 กันยายน 2556 เปิดเส้นทางบิน แม่สอด - มะละแหม่ง
- Nok Air opened new international route, Mae Sot - Mawlamyine, on 1st September, 2013

ตุลาคม
OCTOBER



- 1 ตุลาคม 2556 เปิดเส้นทางบิน แม่สอด - ย่างกุ้ง
- Nok Air introduced second international route to Myanmar, Mae Sot - Yangon, on 1st October, 2013



มิถุนายน JUNE



- 20 มิถุนายน 2556 เข้าจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย โดยใช้ชื่อย่อว่า “NOK” และคืนเครื่องบินรุ่นโบอิง 737-400 ให้กับผู้ให้เช่า โดยเปลี่ยนแปลงเครื่องบินไอพ่นเหลือเพียงรุ่นเดียวคือ โบอิง 737-800
- NOK Air was successfully listed in the Stock Exchange of Thailand (SET) on 20th June, 2013. Nok Air completely modernized its fleet of jet aircraft by returning all Boeing 737-400 and the airline now only utilizes Boeing 737-800

พฤศจิกายน NOVEMBER



- 1 พฤศจิกายน 2556 เปิดเส้นทางบิน ดอนเมือง - ย่างกุ้ง และดอนเมือง - หัวหิน
- Nok Air launched 2 new routes on 1st November, 2013, Donmueang - Yangon and Donmueang - Hua Hin



BOARD OF DIRECTORS

คณะกรรมการบริษัท

- 1. นายอภิพร ภาขวรัตน์**
MR. APIPORN PASAWAT
ประธานกรรมการ
Chairman of the Board
- 2. นายโชคชัย ปัญญายงค์**
MR. CHOKCHAI PANYAYONG
กรรมการ
Director
- 3. นายธีรพล โชติชนาภิบาล**
MR. TEERAPOL CHOTICHANAPIBAL
กรรมการ
Director
- 4. นายสุระศักดิ์ เคารพธรรม**
MR. SURASAK KHAOROPHTAM
กรรมการ
Director
- 5. นายพาทย์ สารสิน**
MR. PATEE SARASIN
กรรมการ
Director
- 6. นายพลช หุตะเจริญ**
MR. PAROCHE HUTACHAREON
กรรมการอิสระ
Independent Director
- 7. นายพิมล ศรีวิกรม์**
MR. PIMOL SRIVIKORN
ประธานกรรมการตรวจสอบ/กรรมการอิสระ
Independent Director/Chairman of Audit Committee
- 8. นายอภิชาติ จีระพันธ์**
MR. APICHART CHIRABANDHU
กรรมการตรวจสอบ/กรรมการอิสระ
Independent Director/Audit Committee
- 9. นายผดุงเดช อินทรลักษณ์**
MR. PADUNGDEJ INDRALAK
กรรมการตรวจสอบ/กรรมการอิสระ
Independent Director/Audit Committee







EXECUTIVE OFFICER

ผู้บริหารบริษัท



นายพาที สารสิน
MR. PATEE SARASIN

ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร
Chief Executive Officer



นายปิยะ ยอดมณี
MR. PIYA YODMANI

รองประธานเจ้าหน้าที่บริหาร
Deputy Chief Executive Officer



นายวิทย์ รัตนาก
MR. VITAI RATANAKORN

ประธานเจ้าหน้าที่สายการเงิน*
Chief Financial Officer



นายยอดชาย สุทธิธนกุล
MR. YODCHAI SUDHIDHANAKUL

ประธานเจ้าหน้าที่สายการพาณิชย์
Chief Commercial Officer



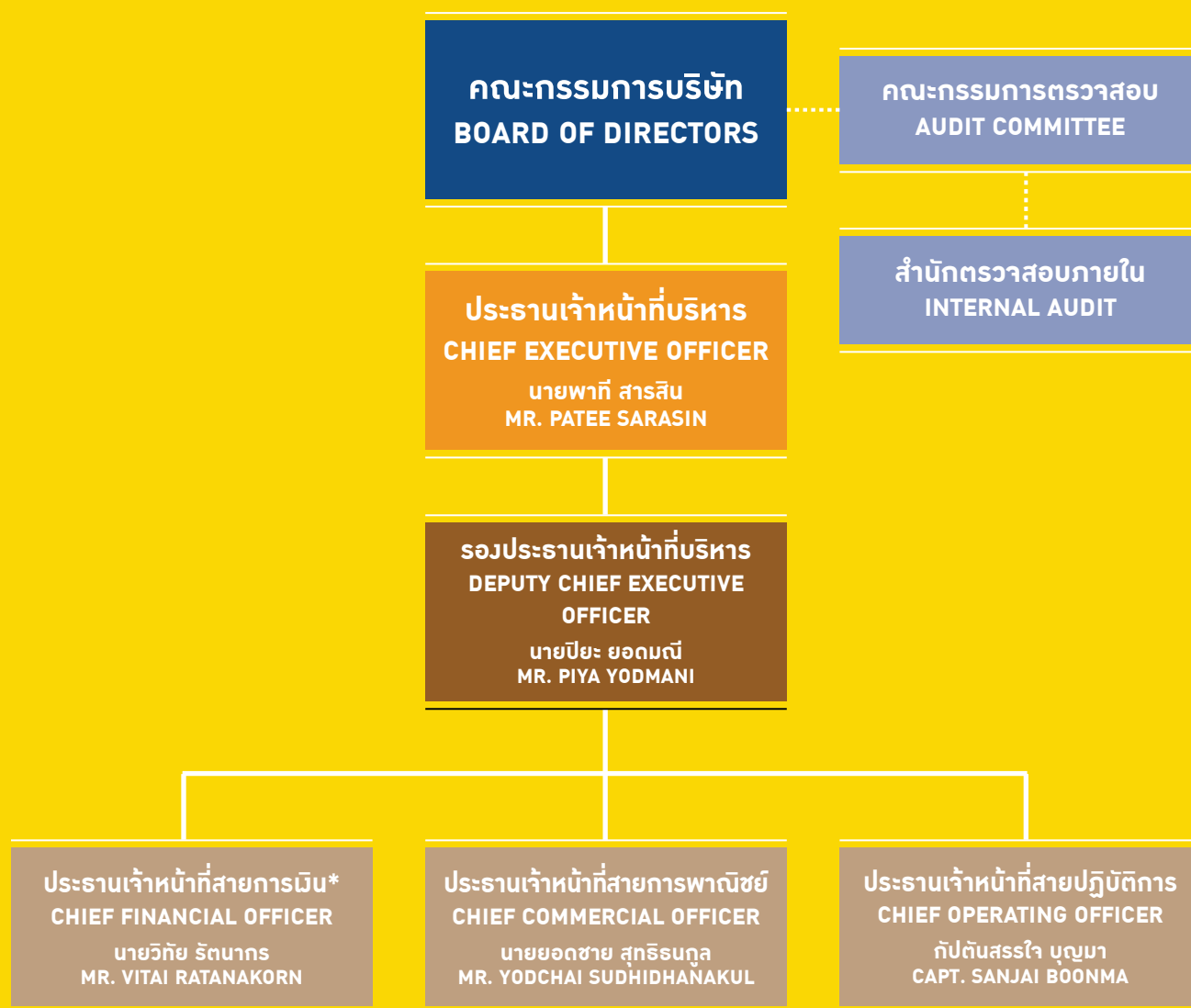
กัปตันสรสใจ บุญมา
CAPT. SANJAI BOONMA

ประธานเจ้าหน้าที่สายปฏิบัติการ
Chief Operating Officer



ORGANIZATION CHART

โครงสร้างองค์กร



* นางสาวนวลวรรณ ภู่ประเสริฐ ได้เข้าดำรงตำแหน่งประธานเจ้าหน้าที่สายการเงิน แทนนายวิทย์ รัตนากร โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2557 เป็นต้นไป

* Ms. Nuanwan Bhuprasert was appointed to be Chief Financial Officer instead of Mr. Vitai Ratanakorn since 1 January 2014



NATURE OF BUSINESS

ลักษณะการประกอบธุรกิจ

บริษัทประกอบธุรกิจสายการบินราคาประหยัด (Budget Airline หรือ Low-Cost Airline) ภายใต้แบรนด์ “นกแอร์” โดยให้บริการขนส่งทางอากาศภายในประเทศ ในลักษณะจุดต่อจุดโดยไม่มีบริการเชื่อมต่อ (Point-to-Point) ซึ่งใช้เครื่องบินแบบทางเดินเดียวในการให้บริการ บริษัทจัดเป็นสายการบินราคาประหยัดที่ให้บริการครอบคลุมเส้นทางการบินมากที่สุดในประเทศไทย และเป็นสายการบินที่มีความโดดเด่นในด้านการให้บริการตามสโลแกนของบริษัทที่ว่า “ทุกเที่ยวบินมีรอยยิ้ม” หรือ “We Fly Smiles” โดยผู้โดยสารสามารถเลือกที่นั่งล่วงหน้าได้ฟรี มีบริการอาหารว่างและน้ำดื่มระหว่างเที่ยวบิน และบริการนำหนักสัมภาระขึ้นต่ำโดยไม่คิดค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมจากค่าโดยสาร

พัฒนาการที่สำคัญของบริษัท

การดำเนินธุรกิจ

- ปี 2547**
- ก่อตั้งสายการบินนกแอร์ ภายใต้ชื่อ บริษัท สกายเอเชีย จำกัด เพื่อดำเนินธุรกิจสายการบินราคาประหยัด
 - ใช้ท่าอากาศยานนานาชาติดอนเมืองเป็นศูนย์ปฏิบัติการการบิน โดยมีฝูงบินเริ่มต้นจำนวน 2 ลำ เป็นเครื่องบินโบอิง 737-400 ซึ่งเช่าดำเนินงานจากการบินไทย บริษัทเริ่มให้บริการการบินเมื่อวันที่ 23 กรกฎาคม 2547
 - เปิดให้มีการชำระค่าตั๋วโดยสารผ่านตู้เอทีเอ็มเป็นครั้งแรกของโลก
 - เปิดให้บริการชำระค่าตั๋วโดยสารบริการผ่านเคาน์เตอร์เซอร์วิสเป็นสายการบินแรก
- ปี 2548**
- เปิดบินในเส้นทางทดแทนการบินไทย อาทิ กรุงเทพฯ-นครศรีธรรมราช
- ปี 2549**
- เปลี่ยนชื่อบริษัทเป็น บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด
 - เช่าดำเนินงานเครื่องบินโบอิง 737-400 จากการบินไทย รวมเป็น 4 ลำ และเครื่องบินเอทีอาร์ 72-200 จำนวน 1 ลำ พร้อมเปิดทำการบินทดแทนเส้นทางของการบินไทย อาทิ กรุงเทพฯ-ตรัง และ เชียงใหม่-แม่ฮ่องสอน
 - ย้ายศูนย์ปฏิบัติการการบินจากท่าอากาศยานนานาชาติดอนเมืองไปท่าอากาศยานนานาชาติสุวรรณภูมิตามนโยบายของรัฐบาล
 - เริ่มเช่าดำเนินงานเครื่องบินโบอิง 737-400 จากผู้ให้เช่าต่างประเทศ จำนวน 2 ลำ ทำให้มีฝูงบินโบอิงเพิ่มเป็น 6 ลำ



Nok Airlines Public Company Limited operates a budget airline or Low-cost Airline under the brand "Nok Air" providing domestic air transport services. Nok Air serves point-to-point routing by using single-aisle aircraft. The Company is considered as the leading domestic budget airline with the most domestic route coverage, and also provides outstanding services which is in accordance with the Company's slogan "We fly Smiles". The Company offers free seat assignment, complimentary in-flight snack and drinks and allowed minimum baggage weight without any additional charges.

COMPANY'S SIGNIFICANT DEVELOPMENT

BUSINESS OPERATION

- | | |
|-------------|--|
| 2004 | <ul style="list-style-type: none"> Established Nok Airlines under the name of Sky Asia Co., Ltd. to operate budget airline Having Don Mueang International Airport as operating hub. Operating lease of 2 Boeing 737-400 from Thai Airways. Commence its business on 23 July 2004 with a fleet of 2 Boeing. The First Airline in the world that offer ticket payment through ATM channel The First Airline to offer air fare payment through counter service. |
| 2005 | <ul style="list-style-type: none"> Launch route Bangkok-Nakhon Si Thammarat as a replacement of Thai Airways |
| 2006 | <ul style="list-style-type: none"> Change the Company name to "Nok Airlines" Operating lease of 4 Boeing 737-400 and 1 ATR 72-200 from Thai Airways and launched replacement route of Thai Airways such as Bangkok-Trang and Chiang Mai-Mae Hong Sorn. Relocating from Don Mueang International Airport to Suvarnabhumi International Airport according to the government policy. Operating lease of 2 Boeing 737-400 from foreign lessor, the Boeing fleet increases to 6 aircraft. |





- ปี 2550**
- ย้ายศูนย์ปฏิบัติการการบินกลับมายังท่าอากาศยานนานาชาติดอนเมืองเป็นสายการบินแรก ตามนโยบายรัฐบาลที่อนุญาตให้เปิดดำเนินการท่าอากาศยานนานาชาติดอนเมือง สำหรับเที่ยวบินในประเทศ
 - เช่าดำเนินงานเครื่องบินโบอิง 737-400 จากผู้ให้เช่าต่างประเทศเพิ่มเติมอีก 3 ลำ เพื่อเพิ่มเที่ยวบิน และขยายเส้นทางบิน ทำให้มีฝูงบินเพิ่มเป็น 9 ลำ
 - เช่าดำเนินงานชั่วคราว (Wet lease) เครื่องบินโบอิง 737-800 จำนวน 2 ลำจากสายการบินต่างประเทศ ระยะเวลา 6 เดือน เพื่อรองรับผู้โดยสารในช่วงฤดูกาลท่องเที่ยว และเพื่อให้บริษัทมีประสบการณ์ในการปฏิบัติงานด้วยเครื่องบินแบบดังกล่าว
-
- ปี 2551**
- บริษัทรับมอบเครื่องบินแบบโบอิง 737-400 จากผู้ให้เช่าต่างประเทศเพิ่มอีก 1 ลำ ตามสัญญาที่ลงนามไว้ก่อนหน้านี้ จึงมีฝูงบินโบอิง 737-400 รวม 10 ลำ
 - เนื่องจากผลกระทบจากวิกฤติการณ์ราคาน้ำมัน และการหดตัวของตลาดจากผลกระทบทางเศรษฐกิจทั่วโลก ทำให้ผลประกอบการขาดทุนอย่างต่อเนื่องตั้งแต่ปลายปี 2550 บริษัทจึงลดขนาดฝูงบินจากจำนวน 10 ลำเหลือ 3 ลำ โดยคืนเครื่องบินแก่ผู้ให้เช่าเป็นการชั่วคราว เพื่อประคับประคองให้บริษัทสามารถดำเนินงานต่อไปได้ โดยมีจำนวนเครื่องบินเพียงพอที่จะให้บริการในเส้นทางและเที่ยวบินหลักๆ
-
- ปี 2552**
- บริษัทประสบความสำเร็จในการเจรจากับเจ้าหนี้การค้า และชำระหนี้ที่พักไว้ระหว่างเจรจาได้แล้วเสร็จในไตรมาส 2 และบรรลุข้อตกลงกับผู้ให้เช่าเครื่องบินราย GE Commercial Aviation Services (GECAS) ในการนำเครื่องบินกลับมาดำเนินการต่อจำนวน 2 ลำ ในเดือนเมษายนและมิถุนายนตามลำดับ
 - บริษัทเช่าเครื่องบินโบอิง 737-400 เพิ่มเติมจำนวน 4 ลำ เพื่อรองรับการขยายตัวของการเดินทางทางอากาศ และเพื่อรักษาส่วนแบ่งทางการตลาด ขณะเดียวกัน บริษัทได้ทำการศึกษาความเป็นไปได้ในการเช่าเครื่องบินรุ่นใหม่ ซึ่งจะมีประสิทธิภาพการทำงานของเครื่องบินดีขึ้น มีต้นทุนเกี่ยวกับเครื่องบินและปริมาณการใช้น้ำมันต่ำลง และมีความจุผู้โดยสารเพิ่มขึ้น
-
- ปี 2554**
- บริษัทร่วมกับพันธมิตรธุรกิจ บริษัท สยามเจนเนอรัลเอวิเอชัน จำกัด (“เอสจีเอ” หรือ “นกมินิ”) เปิดให้บริการเส้นทางสายย่อย จำนวน 4 เส้นทาง เป็นการสนับสนุนพันธมิตรกิจการของบริษัทในการให้บริการครอบคลุมเส้นทางบินในประเทศมากที่สุด
 - เกิดเหตุการณ์น้ำท่วมท่าอากาศยานนานาชาติดอนเมืองในเดือนตุลาคม บริษัทจึงได้ปฏิบัติตามแผนฉุกเฉินที่วางไว้ล่วงหน้า โดยย้ายฐานปฏิบัติการบินไปยังท่าอากาศยานนานาชาติสุวรรณภูมิ โดยลดจำนวนเที่ยวบินบางส่วน เนื่องจากข้อจำกัดเรื่องการจัดสรรเวลาขึ้นลงของเที่ยวบินและการจัดหาบริการภาคพื้นที่ยุทธศาสตร์ท่าอากาศยานนานาชาติสุวรรณภูมิ ตลอดจนการจัดการด้านบุคลากรที่ให้บริการภาคพื้น ซึ่งบางส่วนเป็นผู้ประสบภัย บริษัทได้นำเครื่องบินบางส่วนไปจอดที่ท่าอากาศยานนานาชาติอยู่เกาะยอของพัทยา จ.ระยอง
 - รับมอบเครื่องบินโบอิง 737-800 จำนวน 3 ลำ แรก ในช่วงไตรมาส 4
-
- ปี 2555**
- ย้ายฐานปฏิบัติการการบินกลับมายังท่าอากาศยานนานาชาติดอนเมืองในเดือนมีนาคม
 - รับมอบเครื่องบินโบอิง 737-800 เพิ่มเติมจำนวน 5 ลำ และเอทีอาร์ 72-500 เพิ่มเติมจำนวน 1 ลำ ทำให้มีฝูงบิน 737-800 จำนวน 8 ลำ และเอทีอาร์ จำนวน 3 ลำ ณ สิ้นปี 2555 และมีเครื่องบินอยู่ระหว่างขั้นตอนเตรียมการส่งมอบในไตรมาส 1/2556 อีก 2 ลำ
-
- ปี 2556**
- แปลงสภาพจากบริษัทจำกัดเป็นบริษัทมหาชนเพื่อนำบริษัทเข้าจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย
 - เข้าจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย เมื่อวันที่ 20 มิถุนายน 2556
 - ปรับเปลี่ยนฝูงบินให้เหลือเพียง 2 แบบ คือ โบอิง 737-800 และเอทีอาร์ 72-500

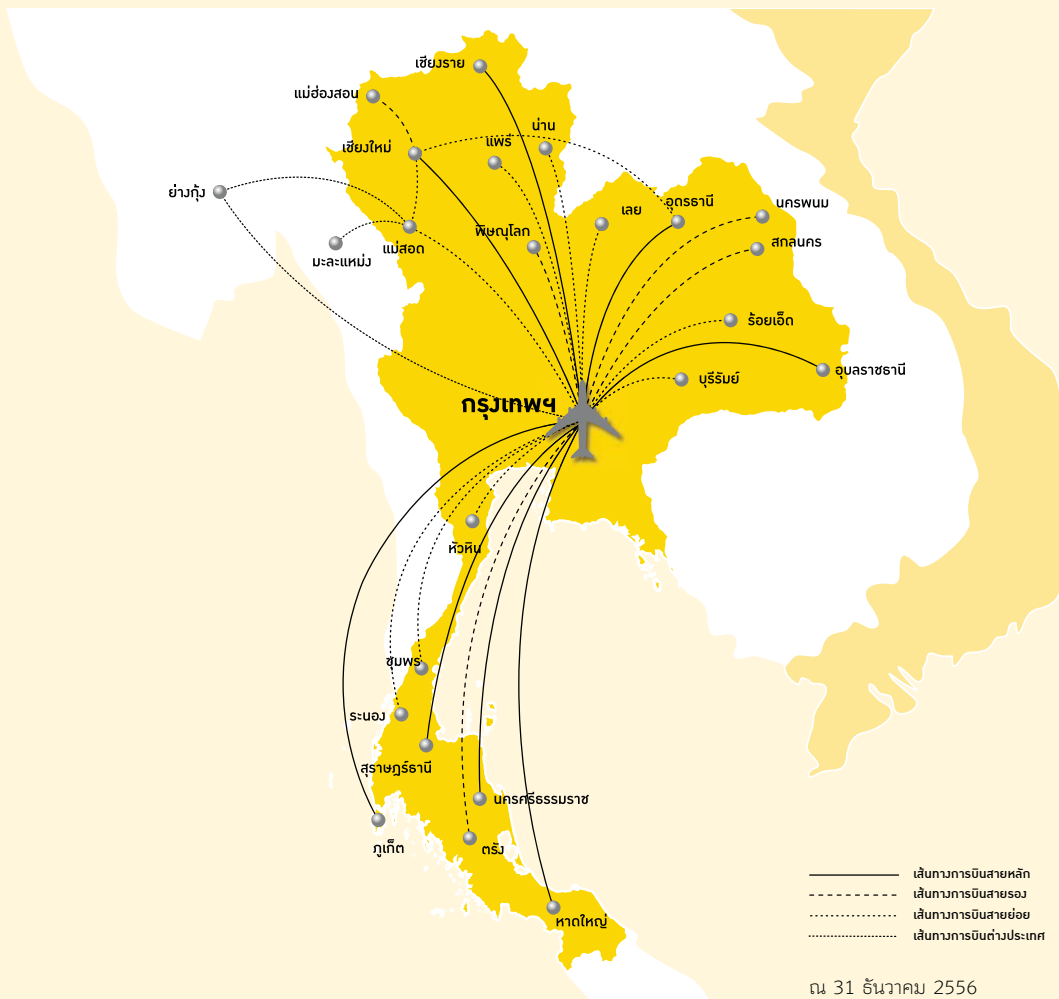


-
- 2007**
- Being the first Airline to relocate back to Don Mueang International Airport in accordance with the government policy to launch the airport for domestic flights.
 - Operating lease of 3 more Boeing 737-400 from international lessors, to increase flights and expand routes. There are total of 9 aircrafts.
 - Wet leasing of 2 Boeing 737-400 from foreign airlines for 6 months, to support passengers during tourist season and to allow the Company to experience in operating with the said aircrafts.
-
- 2008**
- Operating lease 1 Boeing 737-400 from the foreign lessor in accordance with the signed contract. The total of fleets are 10 Boeing 737-400
 - Due to the impact of fuel crisis and the global economic recession resulting in continuous loss in performance since the end of 2007. The Company had been downsizing to maintain only main route service and temporary returning aircraft to the lessors, as a result from downsizing, fleet size reduced from 10 aircrafts to 3 aircraft. This allowed the Company to continue operating with adequate aircraft and able to give services on the main routes and flights.
-
- 2009**
- Negotiated successfully with debtors and able to repay total debt in quarter 2. Successful in negotiation with GE Commercial Aviation Services (GECAS) and returning 2 aircraft in April and June.
 - Lease 4 more 737-400 Boeing to support the expansion of air travel and to maintain market share. At the same time, the Company also do feasibility study on leasing new model aircraft which is more efficient, aircraft related cost and fuel consumption will be lower as well as passenger capacity will be higher.
-
- 2011**
- Partnership with Siam General Aviation Co., Ltd. ("SGA" and "Nok Mini") to launch 4 new sub routes.
 - Don Mueang International Airport was flooded in October. The Company practiced according to the emergency plan and relocated to Suvarnabhumi International Airport. The number of flights have been reduced due to the timeslot and ground handling limitation. During that period, some of the Company's aircraft have been relocated to U-tapao-Rayong-Pattaya International Airport, Rayong province.
 - Received the first three 737-800 Boeing in 4th quarter.
-
- 2012**
- Relocate back to Don Mueang International Airport in March.
 - Operating lease 5 more Boeing aircraft 737-800 and 1 more ATR 72-500. At the total of eight 737-800 and three ATR, as at the end of 2012. Two more aircraft will be deliver in the 1st quarter of 2013.
-
- 2013**
- Change from Company Limited to Public Company Limited to be listed in the Stock Exchange of Thailand.
 - Listed in the Stock Exchange of Thailand on 20 June 2013
 - Adjusted fleet into two model which are Boeing 737-800 and ATR 72-500
-

เครือข่ายเส้นทางการบิน

บริษัทเป็นผู้ให้บริการเที่ยวบินที่ครอบคลุมทุกภูมิภาคในประเทศไทย และปัจจุบันเป็นผู้ให้บริการเส้นทางการบินมากที่สุดในประเทศ โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 นกแอร์ให้บริการเที่ยวบินทั้งหมด 27 เส้นทางการบิน ซึ่งครอบคลุมทั้งหมด 24 เส้นทางบินภายในประเทศ และ 3 เส้นทางบินในต่างประเทศ และมีเที่ยวบินทั้งสิ้น 606 เที่ยวบินต่อสัปดาห์

บริษัทให้บริการเที่ยวบินทั้งจากฐานปฏิบัติการหลักที่ท่าอากาศยานนานาชาติดอนเมือง และฐานการปฏิบัติการย่อยที่ท่าอากาศยานนานาชาติเชียงใหม่ ไปยังท่าอากาศยานในภูมิภาคอื่นๆ โดยมุ่งเน้นให้บริการเที่ยวบินทั้งในเส้นทางที่มีความต้องการทางการบินหนาแน่นอย่างเส้นทางการบินสายหลัก¹ และเส้นทางการบินที่มีความต้องการทางการบินไม่มากนักในปัจจุบันแต่คาดว่าจะมีความต้องการทางการบินสูงขึ้นในอนาคต อย่างเส้นทางการบินสายรอง¹ และเส้นทางการบินสายย่อย¹ เพื่อให้สอดคล้องกับกลยุทธ์ในการแข่งขันของบริษัทว่าด้วยการให้บริการเส้นทางการบินที่ครอบคลุมมากที่สุดในประเทศไทย



ณ 31 ธันวาคม 2556

ประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่อง หลักเกณฑ์สำหรับการให้บริการเส้นทางทางการบินภายในประเทศ ณ วันที่ 27 กันยายน 2549 ได้ประกาศหลักเกณฑ์การกำหนดเส้นทางการบินไว้ดังนี้

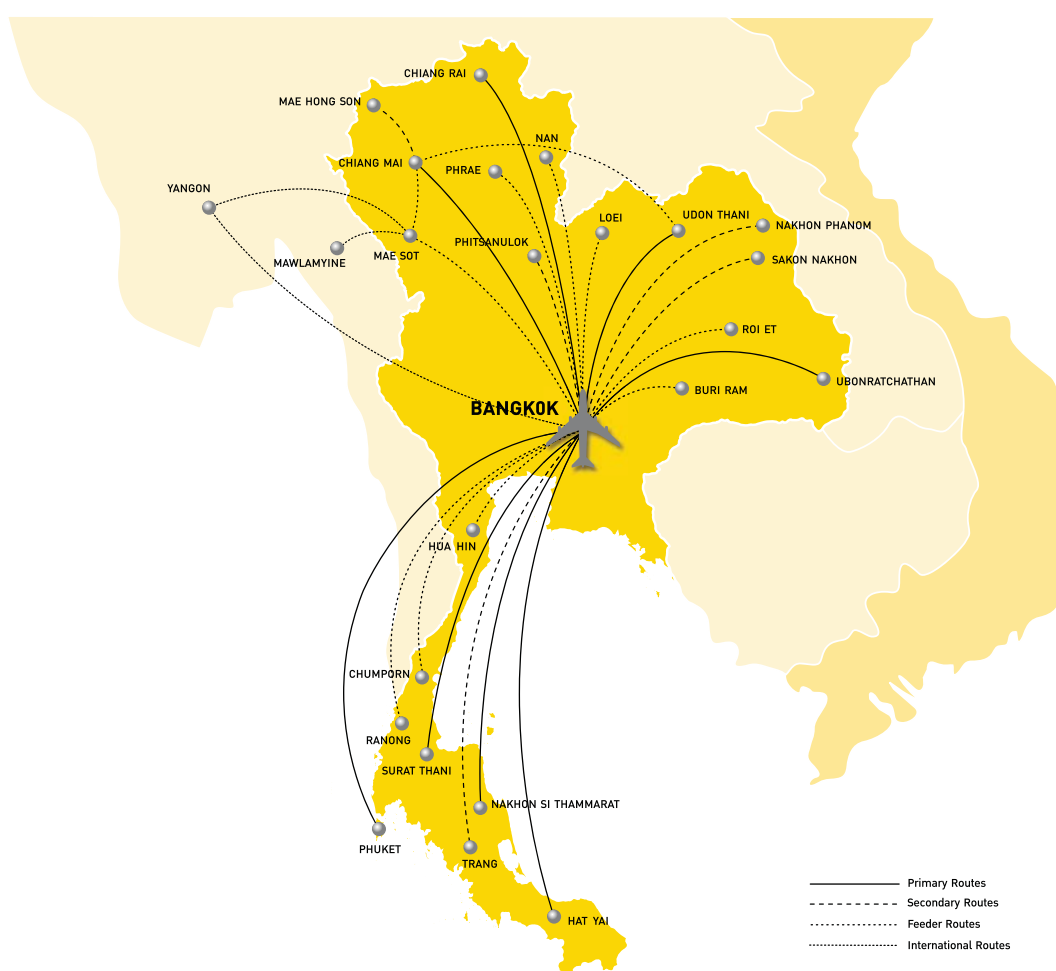
- เส้นทางการบินสายหลัก คือ เส้นทางที่มีจำนวนผู้โดยสารรวมเกินกว่า 300,000 คนต่อปี และกรรมการบินพลเรือนอนุญาตให้สายการบินของประเทศไทยทุกสายการบินสามารถบินเพื่อการค้าพาณิชย์ได้โดยไม่จำกัดจำนวนสายการบิน
- เส้นทางการบินสายรอง คือ เส้นทางที่มีจำนวนผู้โดยสารรวม 50,000-300,000 คนต่อปี และกรรมการบินพลเรือนจำกัดจำนวนสายการบินเพียงสามสายการบิน
- เส้นทางการบินสายย่อย คือ เส้นทางที่มีจำนวนผู้โดยสารรวมต่ำกว่า 50,000 คนต่อปี และกรรมการบินพลเรือนจำกัดจำนวนสายการบินเพียงสองสายการบิน



ROUTE NETWORK

The Company offers flight services that covered all of the region in Thailand and offering the most coverage route in Thailand. As of December 31 2013, Nok Air offered the total of 27 routes which covered 24 domestic routes and 3 international routes, offering at the total of 606 flights per week.

The Company provide flights from the main hub, which is located at Don Mueang International Airport and secondary hub located at Chiang Mai International Airport to airports in other regions. Nok Air emphasizes on providing flights on high demand route such as primary routes¹ and flights that have low demand, though it is expected to have high demand in the future such as secondary routes¹ and feeder routes¹. These is to be in line with the Company's competitive strategies, which is to provide the most coverage route in Thailand.



As of December 31, 2013

¹The announcement of the Ministry of Transport: Regulation for domestic route air travel as of 27 September 2006 states the following ;

- Primary routes are routes with number of passengers exceeding 300,000 persons per year and the DCA grants the permit for unlimited number of airlines to operate on these routes
- Secondary routes are routes with number of passengers ranging between 50,000 - 300,000 person per year and the DCA grants the permit for 3 airlines to operate on these routes
- Feeder routes are routes with number of passengers less than 50,000 person per year and the DCA grants the permit for only 2 airlines to operate on these routes



โครงสร้างรายได้ของบริษัท

บริษัทมีโครงสร้างรายได้ตามงบการเงินของบริษัทสำหรับปี 2554 - 2556 ตามงบการเงินรอบปีบัญชีสิ้นสุดที่ 31 ธันวาคม ระหว่างปี 2554 - 2556 มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

	2554		2555		2556	
	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ
รายได้จากการให้บริการขนส่ง						
เส้นทางการบินประจำ	5,726.9	94.3	7,634.3	92.4	10,292.5	90.9
เที่ยวบินเช่าเหมาลำ	22.4	0.4	187.1	2.3	249.5	2.2
รวมรายได้จากการขนส่ง	5,749.3	94.6	7,821.4	94.7	10,542	93.2
รวมรายได้จากบริการเสริม	289.9	4.8	396.2	4.8	637.6	5.6
รายได้อื่น						
ดอกเบี้ยรับ	32.9	0.5	40.7	0.5	106.5	0.9
อื่นๆ	5.3	0.1	1.3	0.02	28.5	0.25
รวมรายได้อื่น	38.2	0.6	42.0	0.5	135.0	1.2
รายได้รวมทั้งหมด	6,077.4	100.0	8,259.5	100.0	11,314.7	100.0

นโยบายการกำหนดราคาและบริหารจัดการรายได้

บริษัทมีนโยบายการกำหนดราคาเพื่อทำให้เกิดรายได้สูงสุดในแต่ละเที่ยวบิน และกำหนดราคาให้เหมาะสมกับแต่ละเที่ยวบิน โดยแต่ละเที่ยวบินประกอบไปด้วยอัตราค่าโดยสารหลายระดับ (Dynamic Pricing) ตั้งแต่ระดับต่ำสุดไปถึงระดับสูงสุดเป็นขั้นบันได ผู้โดยสารที่ทำการจองล่วงหน้าก่อนจะได้รับราคาในระดับต่ำกว่าผู้โดยสารที่จองในลำดับถัดๆ ไป ทั้งนี้ ราคาตัวโดยสารอาจมีการปรับลดลงได้หากบริษัทจัดการส่งเสริมการขาย โดยการกำหนดอัตราค่าโดยสารหลายระดับ (Dynamic Pricing) มีข้อดี คือบริษัทสามารถจัดสรรหรือขายตัวโดยสารให้กับผู้โดยสารได้ทุกประเภท ในราคาสูงสุดซึ่งส่งผลให้บริษัทมีอัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร (Cabin Factor) ที่สูง และมีรายได้สูงสุดในแต่ละเที่ยวบิน นอกจากนี้ บริษัทยังสามารถกำหนดอัตราค่าโดยสารหลายระดับ ทั้งนี้ ในการกำหนดราคา บริษัทพิจารณาจากหลากหลายปัจจัย เช่น ความต้องการในแต่ละช่วงเวลาของสายการบินคู่แข่ง การพยากรณ์อุปสงค์ของตลาด เป็นต้น

ช่องทางการจัดจำหน่ายและชำระเงิน

เพื่อความสะดวกสบายของลูกค้าในการสำรองที่นั่งและชำระเงินค่าบัตรโดยสาร บริษัทได้มุ่งมั่นในการพัฒนาช่องทางการสำรองที่นั่งและชำระเงินผ่านช่องทางต่างๆ เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องเพื่อครอบคลุมทุกความต้องการของกลุ่มลูกค้าของบริษัท สายการบินนกแอร์จัดเป็นผู้นำของอุตสาหกรรมการบินในการเสนอช่องทางจำหน่ายและชำระเงินรูปแบบใหม่เสมอมา อาทิ การชำระเงินค่าบัตรโดยสารที่ตู้เอทีเอ็มและเคาน์เตอร์เซอร์วิสเป็นครั้งแรกของโลกในปี 2547 การสำรองที่นั่งพร้อมทั้งชำระเงินที่เคาน์เตอร์เซอร์วิสเป็นสายการบินแรกของไทยในปี 2555 การสำรองที่นั่งบนโทรศัพท์เคลื่อนที่แบบ Smart Phone และ Tablet ในทุก Platform ไม่ว่าจะเป็น iOS Android หรือ Blackberry เป็นต้น

ปัจจุบัน ผู้โดยสารทั่วไปสามารถสำรองที่นั่งผ่านช่องทางต่างๆ ได้ทั้งหมด 5 ช่องทาง ได้แก่ เว็บไซต์ (รวมถึงแอปพลิเคชันบนโทรศัพท์เคลื่อนที่) ศูนย์บริการลูกค้าทางโทรศัพท์ เคาน์เตอร์ท่าอากาศยาน ตัวแทนจำหน่าย และเคาน์เตอร์เซอร์วิส โดยเว็บไซต์และช่องทางอิเล็กทรอนิกส์ เป็นช่องทางการสำรองที่นั่งที่ได้รับความนิยมมากที่สุด เนื่องจากมีความสะดวก ไม่มีข้อจำกัดด้านเวลา และไม่มีค่าบริการในการสำรองที่นั่ง นอกจากนี้บริษัทยังมีช่องทางการสำรองที่นั่งเฉพาะสำหรับลูกค้าที่เดินทางเป็นหมู่คณะ ลูกค้าองค์กร และลูกค้าสมาชิกรัฐสภา



REVENUE STRUCTURE OF THE COMPANY

Company's revenue structure in accordance with the financial statement for year end December 31 2011-2013 are as follows:

	2011		2012		2013	
	MIL. BAHT	%	MIL. BAHT	%	MIL. BAHT	%
Revenue from Transportation Service						
Scheduled Flight	5,726.9	94.3	7,634.3	92.4	10,292.5	90.9
Chartered Flight	22.4	0.4	187.1	2.3	249.5	2.2
Total Revenue from Transportation	5,749.3	94.6	7,821.4	94.7	10,542	93.2
Ancillary Revenue	289.9	4.8	396.2	4.8	637.6	5.6
Other Revenue						
Interest Incomes	32.9	0.5	40.7	0.5	106.5	0.9
Others	5.3	0.1	1.3	0.02	28.5	0.25
Total Other Revenue	38.2	0.6	42.0	0.5	135.0	1.2
Total Revenue	6,077.4	100.0	8,259.5	100.0	11,314.7	100.0

PRICING POLICY AND REVENUE MANAGEMENT

The Company's pricing strategy is to maximize revenue in each flight. The model used is "Dynamic Pricing" where price automatically adjusted to match the demand and supply at every single flight. Ticket price normally increases from the lowest available to the highest. However, the price can be adjusted down for promotion purpose. The advantage in utilizing dynamic pricing is that it allows the Company to allocate or sell a relatively high price ticket to all type of cutomers resulting in high cabin factor and high revenue in each flight. Moreover, the Company is able to set different level of price depending on several factors such as peak or off peak pricing of the competitor airlines and market demand forecasting.

DISTRUBUTION AND PAYMENT CHANNEL

For customers' covenience in booking and payment channel for the ticket, the Company is committed to continuously develop booking and payment method through different channels to serve every need of its customers. Nok Air is considered the leading airline that always offer new form of distribution channels and payment method such as the world first airlines that offers payment for airfares through ATM and counter services in 2004, the first airline to offer booking and payment method through counter services in 2012, booking through smart phone and tablet in all platform whether it's IOS, Android or Blackberry, etc.

At present, general passengers can book their flights through 5 different channels which are website (including mobile application), call center, airport counter, agents and counter service. Website and electronic channels are the most popular as it is convenience, no time limitation and no additional booking fees. In addition, the Company also provides special booking service for group travellers, corporate clients, and Members of Parliament.



ตารางแสดงสัดส่วนการสำรองที่นั่งผ่านช่องทางต่างๆ

หน่วย: ร้อยละ

	2554	2555	2556
เว็บไซต์และอิเล็กทรอนิกส์	48.1	52.5	60.7
ศูนย์บริการลูกค้าทางโทรศัพท์	15.2	14.2	11.6
เคาน์เตอร์ทำอากาศยาน	16.2	11.9	11.2
ตัวแทนจำหน่าย	15.0	16.6	10.9
อื่นๆ*	5.5	4.8	5.6
รวม	100.0	100.0	100.0

หมายเหตุ: *ช่องทางสำรองที่นั่งอื่นๆ รวมถึงการจองผ่านเคาน์เตอร์เซอร์วิส การจองผ่านลูกค้าองค์กร และการจัดจำหน่ายตามการจัดแสดงงานต่างๆ

ตารางแสดงช่องทางการจัดจำหน่ายและช่องทางการชำระเงิน

	เว็บไซต์	ศูนย์บริการลูกค้าทางโทรศัพท์	เคาน์เตอร์ทำอากาศยาน	ตัวแทนจำหน่าย	เคาน์เตอร์เซอร์วิส
1. เงินสด	X	X	/	/	/
2. บัตรเครดิต	/	/	/	/	X
3. ตูเอทีเอ็ม	/	/	X	X	X
4. เคาน์เตอร์เซอร์วิส	/	/	X	X	/
5. โดเร็กเดบิต	/	X	X	X	X

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

การดำเนินงานของบริษัท

ปัจจุบัน บริษัทให้บริการขนส่งผู้โดยสารโดยมีฐานปฏิบัติการบินหลักที่ทำอากาศยานนานาชาติดอนเมือง และศูนย์ปฏิบัติการบินย่อยที่ทำอากาศยานนานาชาติเชียงใหม่ เพื่อบินเส้นทางภายในภาคเหนือ และระหว่างภูมิภาค ที่ฐานการบินหลักดอนเมืองประกอบด้วยหน่วยงานหลักได้แก่ ศูนย์นักบินและลูกเรือ ฝ่ายปฏิบัติการบิน ฝ่ายซ่อมบำรุงเครื่องบิน ฝ่ายบริการลูกค้า ส่วนการเติมน้ำมันเชื้อเพลิง ส่วนมากจะกระทำที่ทำอากาศยานนานาชาติดอนเมือง เนื่องจากมีต้นทุนน้ำมันต่ำที่สุด ส่วนที่ทำอากาศยานภูมิภาคจะเป็นการเพิ่มเติมเป็นบางครั้งตามมาตรฐานความปลอดภัยเท่านั้น



Reservation Channels

Unit: Percent

	2011	2012	2013
Website and Electronic	48.1	52.5	60.7
Call Center	15.2	14.2	11.6
Airport Counter	16.2	11.9	11.2
Agents	15.0	16.6	10.9
Others*	5.5	4.8	5.6
Total	100.0	100.0	100.0

Note: Others including distribution through counter service, corporate sales and sales events.

Distribution and Payment Channels

	WEBSITE	CALL CENTER	AIRPORT COUNTER	TRAVEL AGENT	COUNTER SERVICE
1. Cash	X	X	/	/	/
2. Credit Card	/	/	/	/	X
3. ATM	/	/	X	X	X
4. Counter Service	/	/	X	X	/
5. Direct Debit	/	X	X	X	X

Payment channel for passengers in general can be made through credit card, which is the most popular payment method as it is convenience to use. Others are offline payment by cash, payment via ATM (currently available at SCB, KTB, BBL, TMB, and BAY), and payment upon Counter Service. There are agreed payment conditions for group travelers, corporate clients and Member of Parliament.

COMPANY'S OPERATING BUSINESS

The Company has main hub at Don Mueang International Airport and secondary hub at Chiang Mai International Airport to fly within the northern route and between the regions. Don Mueang main hub are base for main operation departments such as pilot and cabin crew center, flights operations, aircraft maintenance and customer service. Fuel refill is done at Don Mueang International Airport due to the lowest fuel cost offered and will occasionally refill at regional airport, which is in accordance with the safety standard.



การจัดหาผลิตภัณฑ์และบริการ

เครื่องบิน

เครื่องบินของสายการบินนกแอร์

บริษัทมีนโยบายจัดสรรเครื่องบินให้เหมาะสมกับปริมาณความต้องการบินในแต่ละเส้นทางการบิน ทั้งเส้นทางการบินสายหลัก สายรอง และสายย่อย โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 บริษัทมีเครื่องบินให้บริการขนส่งผู้โดยสารทั้งสิ้น 2 รุ่น ได้แก่ โบอิง 737-800 และเอทีอาร์ 72-500 รวมทั้งสิ้น 16 ลำ ทั้งนี้ บริษัทจัดหาเครื่องบินทุกลำด้วยวิธีการเช่าในลักษณะ Dry Lease หรือ เช่าเฉพาะเครื่องบินไม่รวมนักบินและลูกเรือ โดยบริษัททำสัญญาเช่าดำเนินงาน (Operating Lease) ซึ่งโดยปกติจะมีระยะเวลาเช่า 7-12 ปี โดยเครื่องบินทั้งหมดมีระยะเวลาเช่าที่เหลืออยู่ประมาณ 4.7-10.9 ปี

ตารางต่อไปนี้แสดงข้อมูลเกี่ยวกับฝูงบินของสายการบินนกแอร์ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556

ประเภทเครื่องบิน	จำนวนเครื่องบิน (ลำ)	ความจุผู้โดยสารต่อลำ (ที่นั่ง)	อายุโดยเฉลี่ย (ปี)
โบอิง 737-800	14	186 - 189	8.4
เอทีอาร์ 72-500	2	66 - 72	6.8
รวม	16		8.2

เครื่องบินรุ่นโบอิง 737-800 เป็นเครื่องบินโดยสารที่มีพิสัยบินระยะปานกลาง ลำตัวแคบ ใช้เครื่องยนต์ไอพ่น ซึ่งเครื่องบินดังกล่าวสามารถนำมาใช้สำหรับเส้นทางสายหลัก และเส้นทางสายรองโดยเครื่องบินทั้งสองรุ่นสามารถบินติดต่อกันไกลที่สุด 4 ชั่วโมง สำหรับเครื่องบินเอทีอาร์ 72-500 เป็นเครื่องบินโดยสารขนาดเล็ก ใช้เครื่องยนต์ใบพัด (Turbo prop) 2 เครื่อง มีพิสัยบินระยะใกล้ ซึ่งบริษัทจะนำมาใช้บินในเส้นทางสายรองและสายย่อย เพื่อให้เหมาะสมกับความต้องการบินที่มีไม่มากนัก โดยเครื่องบินรุ่นดังกล่าวสามารถบินติดต่อกันไกลที่สุดประมาณ 3 ชั่วโมง

อัตราการใช้เครื่องบินต่อลำ

บริษัทมุ่งเน้นการใช้เครื่องบินให้มีประสิทธิภาพสูงสุดและมุ่งเน้นความปลอดภัยของผู้โดยสารเป็นสำคัญ อีกทั้งยังมุ่งเน้นให้เที่ยวบินของบริษัทไม่เกิดความล่าช้า ซึ่งจะกระทบต่อตารางการบินของบริษัทโดยระหว่างปี 2554 - 2556 สายการบินนกแอร์มีเครื่องบิน 8-16 ลำ ในปี 2556 บริษัทมีอัตราการใช้เครื่องบินประเภทโบอิงเฉลี่ยที่ 8.68 ชั่วโมงต่อวันต่อลำ ซึ่งจัดว่าสูงกว่าอัตราการใช้เครื่องบินโดยเฉลี่ยที่ 8.0 ชั่วโมงต่อวันต่อลำ ทุกรุ่นที่ดี ถึงมีอัตราการใช้เครื่องบินที่สูง ในปี 2556 สายการบินนกแอร์กลับมีอัตราการล่าช้าของเที่ยวบินที่ต่ำคิดเป็นร้อยละ 10.5





PROCUREMENT OF PRODUCTS AND SERVICES

AIRCRAFT

NOK AIR'S AIRCRAFT

The Company sets the policy in matching fleet type with the demand for each type of routes (primary routes, secondary routes and feeder routes). As of December 31 2013, there are 2 fleet types, a total of 16 aircraft comprising of Boeing 737-800 and ATR 72-500. All aircraft are leased in the form of Dry Lease or leasing only the aircraft excluding pilot and cabin crew. The Company had made operating lease contract with leased term ranging from 7-12 years. All aircraft remaining leased term are ranging from 4.7-10.9 years.

The following table shows information of Nok Air's fleet as of December 31, 2013

TYPE OF FLEET	NUMBER OF FLEET	CAPACITY (SEAT)	AVERAGE AGE (YEAR)
Boeing 737-800	14	186 - 189	8.4
ATR 72-500	2	66 - 72	6.8
Total	16		8.2

Boeing 737-800 are narrow body aircraft with jet engines suitable for medium-haul. They can be used interchangeably to service the primary and secondary routes as they can continuously fly for 4 hours flights. The small size fleet ATR 72-500 used 2 turbo prop engines and is suitable for shorter haul, where it will be used to serve in secondary and feeder routes to suit with the demand. ATR flying range is approximately 3 hours non-stop.

RATE OF AIRCRAFT UTILIZATION

The Company emphasizes on utilizing aircraft for its maximum performance and focuses significantly on the passenger's safety as well as prevent flight delay, which will impact on the Company's flight schedule. During 2011-2013, Nok Air has 8-16 aircraft and in 2013, the average of aircraft utilization rate was 8.68 hours per aircraft per day. Even though, the aircraft utilization rate was high but flight delay rate was low, which amounted to 10.5 percent.



การซ่อมบำรุงเครื่องบิน

บริษัทมีนโยบายมุ่งเน้นในเรื่องความปลอดภัยของผู้โดยสารเป็นสำคัญ โดยเน้นย้ำให้เครื่องบินอยู่ในสภาพที่สมบูรณ์พร้อมทำการบินทุกครั้งภายใต้มาตรการการตรวจสอบและการซ่อมบำรุงเป็นไปตามมาตรฐานของกรมการบินพลเรือน องค์การบริหารการบินแห่งสหรัฐอเมริกา (FAA) หรือองค์การความปลอดภัยด้านการบินแห่งสหภาพยุโรป (EASA) การดูแลรักษาและซ่อมบำรุงเครื่องบินแบบครบวงจร นั้น ต้องใช้เงินลงทุนสูงและต้องการผู้เชี่ยวชาญเฉพาะทาง ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 บริษัทมีใบอนุญาตและสามารถซ่อมบำรุงในเบื้องต้น (Transit Check และ Daily Check) และระดับกลาง (A-Check หรือ Light Maintenance) แต่ไม่มีโรงซ่อมบำรุงของตนเอง เพื่อซ่อมบำรุงเครื่องบินในระดับ Heavy Maintenance แต่บริษัทได้จ้างบริษัทผู้ให้บริการภายนอกซึ่งมีความชำนาญ และความพร้อมในการซ่อมบำรุงเครื่องบิน โดยจะต้องได้รับการรับรองจาก FAA หรือ EASA เพื่อวางแผนการซ่อมบำรุงและดำเนินการซ่อมบำรุงเครื่องบินให้แก่กนกแอร์

การจัดหาชิ้นส่วนและอะไหล่

สำหรับเครื่องบินที่เช่าจากผู้ให้เช่าต่างประเทศ บริษัทดำเนินการจัดหาชิ้นส่วนอะไหล่จากผู้ให้บริการหลักสองรายคือ Lufthansa Technik AG และ Societe Air France ซึ่งนอกจากการจัดหาชิ้นส่วนอะไหล่เครื่องบิน ผู้ให้บริการทั้งสองยังเป็นผู้วางแผนการซ่อมบำรุงเครื่องบินตามที่จะระบุไว้ในสัญญาว่าจ้าง ทั้งนี้กระบวนการพิจารณาคัดเลือกผู้ให้บริการจัดหาชิ้นส่วนอะไหล่ บริษัทจะพิจารณาจากความสามารถในการวางแผนการซ่อมบำรุง ความสามารถในการจัดหาอะไหล่ ค่าใช้จ่าย เป็นต้น นอกจากนี้บริษัทยังดำเนินการจัดหาชิ้นส่วนอะไหล่เองสำหรับชิ้นส่วนอื่น เพื่อช่วยลดค่าใช้จ่ายของบริษัท โดยจัดเก็บชิ้นส่วนอะไหล่ไว้ที่อาคารจัดเก็บคลังสินค้าท่าอากาศยานนานาชาติดอนเมือง

เครื่องบินของสายการบินกนกมินิ

เพื่อให้สามารถให้บริการเที่ยวบินแก่ผู้โดยสารในเส้นทางการบินย่อยได้อย่างเหมาะสมความต้องการทางการบินในต้นทุนที่เหมาะสม บริษัทได้ทำสัญญาเช่าเหมาลำเครื่องบินรุ่น SAAB 340 ซึ่งมีขนาดเล็กกว่าเครื่องบินของบริษัท และสามารถบรรทุกผู้โดยสารได้ 34 คน จากพันธมิตรทางธุรกิจ (เอสจีเอ) โดยในสัญญาเช่าเหมาลำดังกล่าว บริษัทกำหนดให้เครื่องบินของเอสจีเอต้องทาสี และตกแต่งภายนอกตามที่บริษัทกำหนดภายใต้แบรนด์ “นกมินิ” อีกทั้งนักบินและลูกเรือ ต้องแต่งกายตามเครื่องแบบของนกแอร์ ตามที่บริษัทกำหนด

การจัดหาน้ำมันเชื้อเพลิง

น้ำมันเชื้อเพลิงเป็นต้นทุนหลักของค่าใช้จ่ายของบริษัทโดยในปี 2556 บริษัทมีค่าใช้จ่ายน้ำมันเชื้อเพลิงคิดเป็นร้อยละ 34.0 ของต้นทุนค่าบริการของบริษัท บริษัทซื้อน้ำมันเชื้อเพลิงจากผู้ค้าน้ำมันโดยตรง ได้แก่ บริษัท เชลล์แห่งประเทศไทย จำกัด และ บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) โดยในปี 2556 บริษัทมีการสั่งซื้อน้ำมันเชื้อเพลิงจากผู้จำหน่ายรายหนึ่งเกินกว่าร้อยละ 30 ของต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิง เนื่องจากผู้จัดจำหน่ายรายดังกล่าวให้ราคาและข้อเสนอทางธุรกิจที่ดีกับบริษัท อย่างไรก็ตาม บริษัทมิได้พึ่งพิงผู้จัดจำหน่ายน้ำมันรายดังกล่าวเป็นพิเศษ และบริษัทมิได้มีนโยบายซื้อน้ำมันจากบุคคลใดบุคคลหนึ่งอย่างต่อเนื่อง หากเงื่อนไขและราคามีได้ดีกว่าบุคคลอื่น เนื่องจากบริษัทสามารถจัดซื้อน้ำมันจากผู้จัดจำหน่ายรายอื่นๆ ได้ อย่างไรก็ตาม การจัดซื้อน้ำมันเชื้อเพลิงจากผู้ค้าน้ำมันรายใหญ่ระดับโลก จะทำให้บริษัทสามารถจัดหาน้ำมันได้อย่างเพียงพอในราคาที่เหมาะสม

เนื่องจากราคาน้ำมันมีความผันผวนสูง บริษัทจึงมีนโยบายการป้องกันความเสี่ยงจากราคาน้ำมัน โดยการซื้อน้ำมันในราคาที่กำหนดล่วงหน้ากับผู้ค้าน้ำมัน หรือเข้าทำสัญญาป้องกันความเสี่ยงจากราคาน้ำมันกับสถาบันการเงิน ซึ่งตามนโยบายการบริหารความเสี่ยงจากราคาน้ำมันของบริษัท กำหนดให้มีสัดส่วนการป้องกันความเสี่ยงระหว่างร้อยละ 20-50 ของปริมาณการใช้น้ำมันต่อเดือน ในระยะเวลาไม่เกิน 6 เดือน อนึ่ง บริษัทไม่มีวัตถุประสงค์ในการค้ากำไรในสัญญาดังกล่าว ตามมติของที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทเมื่อวันที่ 28 กรกฎาคม 2554

โดยทั่วไปบริษัทจะทำการเติมน้ำมันเชื้อเพลิงที่ท่าอากาศยานนานาชาติดอนเมืองเป็นหลัก เนื่องจากมีผู้จำหน่ายมาราย ทำให้บริษัทสามารถจัดหาราคาน้ำมันได้ในราคาถูกกว่าการจัดหาและส่งมอบน้ำมันเชื้อเพลิงในจังหวัดอื่นๆ ซึ่งส่วนใหญ่มีผู้จำหน่ายเพียงรายเดียว โดยผู้ค้าน้ำมันที่สามารถส่งมอบได้ที่ท่าอากาศยานนานาชาติดอนเมืองจะใช้บริการจับเก็บ จัดส่ง และเติมน้ำมัน ของบริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (“BAFS”) ซึ่งเป็นบริษัทเพียงรายเดียวที่ได้รับอนุญาตให้บริการเติมน้ำมัน ณ ท่าอากาศยานนานาชาติดอนเมือง



AIRCRAFT MAINTENANCE

Company's policy emphasized significantly on the safety of passengers, focusing on the condition of the aircraft to always be in perfect shape and ready-to-use under the FAA or EASA. To maintain and have fully integrated aircraft maintenance required high investment and specialize experts, as of 31 December 2013, the company holds the permit certificates to do transit check or daily check and A-Check or light maintenance but does not own any hangar to perform heavy maintenance. Though the Company had hired external service provider with experiences and readiness in aircraft maintenance which must be certified by FAA or EASA to plan the maintenance and perform aircraft maintenance for Nok Air.

PROVISION OF PARTS AND SPARE PARTS

Parts and spare parts for Jet aircraft, which were leased from the foreign lessors, are procure from two main providers Lufthansa Technik AG and Societe Air France. Apart from procuring aircraft parts, both service providers also plan aircraft maintenance as specified in the service contract. The process in considering of nominating spare parts service provider will be considered from the ability to set maintenance plan, ability to procure spare parts, expenses and etc. Moreover, the Company also procure spare parts for other part itself to help decrease Company's expenses by storing spare parts in the warehouse storage building at Don Mueang International Airport.

NOK MINI'S AIRCRAFTS

In order to provide service in feeder routes that matches with the demand and cost, the Company had made contract with the business alliance (SGA) to charter SAAB 340, smaller size than the company's aircraft with the load capacity of 34 passengers. In the chartered lease contract, the Company specified that SGA's aircraft must be painted and decorated the external to meet the spec under Nok Mini brand. In addition, pilot and cabin crew must wear Nok Air's uniform.

PROCUREMENT OF FUEL

Fuel was the Company's main expenses, in 2013, fuel expense was at 34.0 percent of service cost. The Company purchase fuel directly form the fuel suppliers, such as PTT Public Company Limited and The Shell Company of Thailand Limited. The Company had made fuel purchase of more than 30 percent of fuel cost from one of the suppliers in 2013, since the chosen supplier was able to provide competitive price and conditions for the company. The Company did not particularly depend on that supplier and does not have policy in purchasing from any single supplier consistently. If the conditions and price offered by the supplier are not better than others, the Company then can procure fuel from other supplier. Purchasing fuel from the world-class major fuel supplier will allow the Company to procure sufficient fuel within a reasonable price.

Due to high volatility in fuel price, fuel hedging policy was set. The policy are to set fuel price with the supplier in advance or enter into fuel hedging contract with the financial institute. The Company's fuel hedging policy specified that the proportion of risk prevention should be between 20-50 percent of the quantity of fuel consumption per month, within the period of 6 months. Besides, the Company does not have any profitable purpose in the said contract, which is in accordance with the Board of Director's Meeting resolutions on July 28, 2011.

Normally, fuel refill will mainly be done at Don Mueang International Airport, due to the availability of supplier allowing the Company to procure cheaper fuel price than to procure and deliver fuel in other province, which normally have only one supplier. Fuel supplier at Don Mueang International Airport will used Bangkok Aviation Fuel Services Public Company Limited (BAFS), the only certified service provider at the aforementioned airport, in storing, delivering and refill fuel.



การดำเนินงานบริเวณท่าอากาศยาน

บริษัทให้บริการภาคพื้นดินและบริการสนับสนุนภาคพื้นดินต่อผู้โดยสารของบริษัทด้วยตนเอง โดยทำการเช่าอุปกรณ์ที่สำคัญจากท่าอากาศยานต่างๆ ในประเทศ เช่น เคาน์เตอร์เช็คอิน และทางเชื่อมต่อ อย่างไรก็ตาม บริษัทได้ว่าจ้างบุคคลภายนอกที่มีความเชี่ยวชาญในการดำเนินงาน ในทำการขนส่งสัมภาระลงทะเบียนของผู้โดยสาร ไปกลับระหว่างท่าอากาศยานและเครื่องบิน การจัดการรถขนส่งผู้โดยสารระหว่างประตูทางขึ้นเครื่องบิน (Gate) กับเครื่องบิน และบันไดขึ้นลงเครื่องบิน และการจัดการขนส่งสินค้า และพัสดุภัณฑ์ (Cargo)

อาหารว่างและเครื่องดื่ม (Catering)

บริษัทให้บริการอาหารแก่ผู้โดยสารสายการบินโดยเน้นอาหารว่างเป็นหลัก บริษัทจึงได้ว่าจ้าง บริษัท เซ็นทรัลเรสโตรองส์ กรุ๊ป จำกัด ให้เป็นผู้ผลิตและจัดส่งอาหารเพื่อบริการแก่ผู้โดยสาร โดยบริษัทเป็นผู้กำหนดประเภทและรสชาติของอาหาร ทั้งนี้ ผู้ให้บริการดังกล่าวเป็นผู้ผลิตอาหารว่างในรูปแบบเฉพาะสำหรับบริการแก่ผู้โดยสารสายการบินนกแอร์และนกมินิเท่านั้น ไม่สามารถนำไปแจกหรือจำหน่ายได้ให้แก่บุคคลอื่นได้

บริษัท เซ็นทรัลเรสโตรองส์กรุ๊ป จำกัด เป็นผู้ผลิตอาหารประเภทซอฟต์เฟรทเซล ภายใต้ชื่อแอนตี้ แอนส์ (Auntie's Anne's) โดยมีครัวกลางผลิตอาหารอยู่ภายในพื้นที่ของท่าอากาศยานนานาชาติดอนเมือง ทั้งนี้ เพื่อความสะดวกในการจัดส่งอาหารว่างมายังเครื่องบินของนกแอร์และนกมินิ โดยผู้ให้บริการดังกล่าวไม่สามารถนำครัวกลางดังกล่าวไปประกอบธุรกิจผลิตอาหารเพื่อจำหน่ายให้บุคคลอื่นได้

การประกันภัย

บริษัทได้ทำประกันภัยสำหรับการบินตามแนวทางปฏิบัติของอุตสาหกรรมการบินนานาชาติ โดยทำประกันภัยอากาศยานทุกลำของนกแอร์กับบริษัทประกันภัยในประเทศไทย ซึ่งผู้รับประกันภัยจะทำประกันภัยต่อ (Reinsurance) ไปยังตลาดรับประกันภัยต่อต่างประเทศตามมาตรฐานสากลของตลาดการประกันภัยเครื่องบิน เบี้ยประกันภัยของบริษัท และวงเงินคุ้มครองอยู่ในสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐ

ความสัมพันธ์ ความเป็นอิสระทางธุรกิจ ความไม่พึ่งพิง และการแข่งขันระหว่างบริษัทกับการบินไทย

บริษัทมี บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) เป็นผู้ถือหุ้นใหญ่ ร้อยละ 39.2 และส่งตัวแทนมาเป็นกรรมการบริษัท การบินไทยประกอบธุรกิจสายการบินที่ให้บริการเต็มรูปแบบ (Full Service Airline) ซึ่งเป็นธุรกิจที่ใกล้เคียงและอาจแข่งขันกันกับธุรกิจสายการบินราคาประหยัด (Low Cost Airline) ที่นกแอร์ประกอบธุรกิจอยู่

อย่างไรก็ดี การที่นกแอร์ประกอบธุรกิจที่ใกล้เคียงกับผู้ถือหุ้นใหญ่และอาจแข่งขันกัน ทำให้การบินไทยในฐานะผู้ถือหุ้นใหญ่ กลุ่มผู้บริหารและกลุ่มผู้ถือหุ้นรายใหญ่รายอื่นๆ ได้วางกรอบการบริหารจัดการและการบริหารงานร่วมกันเพื่อความชัดเจนในการดำเนินธุรกิจในอนาคตใน 3 ส่วนหลักคือ 1) ความเป็นอิสระในการดำเนินธุรกิจของนกแอร์ 2) การดำเนินงานที่ไม่พึ่งพิงกัน และ 3) แนวทางการดำเนินธุรกิจที่ชัดเจน



OPERATING IN THE AIRPORT AREA

The Company provides customers with ground service handling by itself. This is done through leasing important equipment from domestic airports, such as Check-in counter and transition. However, external parties with operating specialties were hired to transport passengers' checked baggage between airport and aircrafts, provide shuttle bus to carry passengers between the gate and aircraft, as well as procure towable passenger stair and cargo.

CATERING

In-flight snack and beverage services are provided for passengers. Central Restaurants Group Company Limited were hired to be the manufacturer and delivering of food that will be served to passengers, in which the Company will determine the type and taste of food. The aforementioned snacks are custom-made only for Nok Air and Nok Mini passengers; the service provider may not distribute or sell to other parties.

Central Restaurants Group Company Limited is the manufacturer of soft pretzels under the name Auntie Anne's with central kitchen producing food in Don Mueang International Airport area for the convenience in delivering snack to Nok Air and Nok Mini's aircraft. The service provider may not utilize the central kitchen to operate food production business to distribute or sold to other parties.

INSURANCE

The Company had made insurance for aviation in accordance with the international aviation industry by insuring all of the Nok Air's aircraft with insurance company in Thailand. The insurer will reinsurance to the international insurance market in and is in accordance with the international standard of aircraft insurance market. The company insurance premium and limit of liabilities are in US Dollar currency.

RELATIONSHIP, INDEPENDENCE IN BUSINESS, SEPERATELY AND COMPETITION BETWEEN THAI AIRWAYS

Thai Airways Public Company Limited is the Company's major shareholder, holding 39.2 percent of shares and nominates directors. Thai Airways is a full service airline, where its business is quite similar and there might be competition with the low cost airline that Nok Air operates.

However, Nok Air and Thai Airways are doing business in the same industry where competition may occur, causing Thai Airways, as a major shareholder, executives and other major shareholders specified the management framework and to manage together for a clear and precise business operation. Three main topics are 1) Nok Air independence in operating business 2) operating performance that does not depend on each other 3) Clear guidelines in operating business.





ความเป็นอิสระในการดำเนินธุรกิจของนกแอร์

โครงสร้างผู้ถือหุ้น

ถึงแม้ว่าการบินไทยจะเข้ามาถือหุ้นใหญ่ในนกแอร์ ประมาณร้อยละ 39.2 แต่ก็มิได้เป็นผู้ถือหุ้นใหญ่รายเดียวที่มีจำนวนเสียงเบ็ดเสร็จ โครงสร้างผู้ถือหุ้นนกแอร์จะประกอบด้วยผู้ถือหุ้นรายอื่นๆ เช่น กลุ่มผู้บริหาร และผู้ถือหุ้นรายใหญ่กลุ่มอื่นๆ จะถือรวมกันกว่าร้อยละ 30 หลังเข้าจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ ซึ่งจะเป็นโครงสร้างที่มีการถ่วงดุลที่จะทำให้การดำเนินงานของนกแอร์เป็นอิสระ

โครงสร้างคณะกรรมการบริษัท

ภายใต้กรอบข้อตกลงตามสัญญาระหว่างผู้ถือหุ้นของนกแอร์ การบินไทยจะสามารถส่งตัวแทนมาเป็นกรรมการของบริษัทได้ในสัดส่วนไม่เกิน 5 ท่าน จากจำนวนกรรมการทั้งหมด 12 ท่าน และผู้ถือหุ้นใหญ่รายอื่นๆ จะส่งตัวแทนมาดำรงตำแหน่งอีก 4 ท่าน รวมกับกรรมการอิสระอีก 4 ท่าน ทำให้โครงสร้างกรรมการของนกแอร์มีอิสระในการบริหาร และมีการถ่วงดุลกันในระดับที่ดี

ประกอบกับตามพระราชบัญญัติบริษัทมหาชนจำกัด มาตรา 80 ที่ระบุให้กรรมการซึ่งมีส่วนได้เสียในเรื่องใดไม่มีสิทธิออกเสียงลงคะแนนในเรื่องนั้น บริษัทต้องปฏิบัติตามกฎหมายมหาชนอย่างเคร่งครัด ทำให้กรรมการบริษัทตัวแทนของการบินไทยจะไม่สามารถออกเสียงลงคะแนนในวาระที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ระหว่างบริษัทกับการบินไทยได้

อีกทั้ง ภายใต้มาตรา 85 ที่ระบุว่าในการดำเนินการกิจการของบริษัท กรรมการต้องปฏิบัติหน้าที่ให้เป็นไปตามกฎหมาย วัตถุประสงค์ และข้อบังคับของบริษัท ตลอดจนมติที่ประชุมผู้ถือหุ้น ด้วยความซื่อสัตย์สุจริตและระมัดระวังรักษามลประโยชน์ของบริษัท ทำให้กรรมการของบริษัทมีหน้าที่ที่จะต้องวางใจซึ่งความซื่อสัตย์สุจริตและระมัดระวังในผลประโยชน์ของบริษัท จึงมั่นใจได้ว่าการตัดสินใจของกรรมการบริษัทซึ่งเป็นตัวแทนจากการบินไทย จะต้องกระทำอย่างระมัดระวัง เพื่อประโยชน์ของผู้ถือหุ้นของนกแอร์เป็นสำคัญ

ความเป็นอิสระของผู้บริหารและการบริหารงาน

ผู้บริหารนกแอร์ทั้งหมดเป็นผู้บริหารที่คณะกรรมการบริษัทสรรหาма ซึ่งเป็นผู้บริหารที่มีประสบการณ์ในธุรกิจสายการบินและไม่ได้ดำรงตำแหน่งใดๆ ในการบินไทย ทำให้ผู้บริหารทั้งหมดมีอิสระในการดำเนินธุรกิจภายใต้กรอบแนวทางการดำเนินธุรกิจที่คณะกรรมการบริษัทวางแนวทางไว้ หากมีการดำเนินธุรกิจที่จำเป็นต้องแข่งขันกับการบินไทย ผู้บริหารก็สามารถที่จะผลักดันนโยบายต่างๆ ได้อย่างอิสระ เพื่อประโยชน์สูงสุดของผู้ถือหุ้นทั้งหมดเป็นหลัก อีกทั้ง ในการกำหนดเส้นทางการบินซึ่งอาจก่อให้เกิดแข่งขันระหว่างบริษัทกับการบินไทย บริษัทก็สามารถที่จะกำหนดเส้นทางการบินได้โดยอิสระภายใต้คณอนุกรรมการบริหารกำหนดเส้นทางการบิน ซึ่งคณะผู้บริหารได้จัดตั้งขึ้นเป็นอิสระภายใต้อำนาจของประธานเจ้าหน้าที่บริหาร

การไม่พึ่งพิงกันระหว่างนกแอร์กับการบินไทย

ปัจจุบันกรอบการทำงานและการบริหารจัดการของนกแอร์เป็นการดำเนินงานที่เป็นเอกเทศไม่พึ่งพิงกับการบินไทย โดยนกแอร์มีระบบการบริหารจัดการทั้งในส่วนระบบการสำรองที่นั่ง ระบบเช็คอิน และระบบบัญชีที่เป็นอิสระของตนเองโดยไม่ได้ใช้ระบบของการบินไทย ด้านการเช่าเครื่องบิน นกแอร์มีนโยบายในการเช่าดำเนินงานเครื่องบินจากผู้ให้เช่ารายอื่นเอง ดังจะเห็นได้ว่า ปัจจุบันนกแอร์เช่าดำเนินงานเครื่องบินจากผู้ให้เช่าจากต่างประเทศจำนวน 16 ลำ

นกแอร์ได้จ้างผู้ซ่อมบำรุงภายนอกเองโดยตรง ผู้ให้บริการรายหลักๆ ได้แก่ Société Air France สำหรับเครื่องบินโบอิง 737-400 และ Lufthansa Technik AG สำหรับเครื่องบินโบอิง 737-800 ด้านการจัดหาน้ำมันเชื้อเพลิง บริษัทได้จัดซื้อกับผู้ค้าน้ำมันโดยตรง เพื่อให้การดำเนินธุรกิจเป็นไปตามความเหมาะสม นอกจากนั้นยังทำให้บริษัทมีความคล่องตัวในการบริหารความเสี่ยงจากราคาน้ำมันอีกด้วย

โครงสร้างการบริหารที่กล่าวมาข้างต้น เป็นไปตามกรอบแนวทางที่ให้นกแอร์ดำเนินธุรกิจอย่างอิสระและเป็นเอกเทศ มิได้พึ่งพิงการบินไทยทั้งในปัจจุบันและในอนาคต



NOK AIR BEING INDEPENDENCE IN OPERATING BUSINESS

SHAREHOLDING STRUCTURE

Even though, Thai Airways is the major shareholder, holding 39.2% of shares, but Thai Airways has no absolute control in the Company. Apart from Thai Airways, other major shareholder including management will hold the total of 30% shares after listed in the Stock Exchange of Thailand, such a well balanced shareholding structure could provide independency of the Company operation.

BOARD OF DIRECTOR STRUCTURE

Under shareholders' agreement between Nok Air's shareholders, Thai Airways has the right to nominate their representative to act as director, at the proportion of not over than 5 directors from the total of 12 directors. Other major shareholders also has the right to nominate 4 more representatives to sit in the position, including another 4 independent directors. This allowed Nok Air's director structure to be able to manage independently and is in good balance.

In addition, according to Public Company Limited Act section 80, which specify that director who has interest in any matter shall not be entitled to vote on such matter. The Company has to strictly practices in accordance with the Public Company Limited Act, therefore Thai Airways representative does not have any voting rights in the occasion where there's conflict of interest between Thai Airways and the Company.

Moreover, under section 85 which specify that in conducting the business of the company, the directors shall comply with all laws, the objects and the articles of association of the company, and the resolutions of the meeting of shareholders in good faith and with care to preserve the interests of the company. As the result, the Board of Directors are responsible in maintaining good faith and care for the interests of the Company. This can ensure that Thai Airways representative who acts as the director will made decision with care to preserve the interests of the Company.

INDEPENDENCE OF EXECUTIVE OFFICERS AND MANAGEMENT

All of Nok Air's Executive Officers in which the Board of Director recruited, are well experienced in aviation business and does not hold any position in Thai Airways; allowing all the Executives to independently operate business under the business operation guideline framework that the Board of Director had set. If there is any business operation that must compete with Thai Airways, the Executives then can independently push forward the policies for the highest benefit of all shareholders. Moreover, routing may cause conflict of interest with Thai Airways, the Company then can independently set route under the routing management sub-committee, which the Executive board had set up as an independent under the authority of Chief Executive Officer.

INDEPENDENCY FROM THAI AIRWAYS

Presently, Nok Air framework and management is independent from Thai Airways. Without depending on Thai Airways system, Nok Air has its own management systems which are reservation system, check in system and accounting system. Nok Air also has the policy to lease aircraft from other lessor, as 16 operating aircraft leases were made with foreign lessor.

Nok Air directly hired external maintenance company, at which the main service providers are Société Air France for Boeing 737-400 and Lufthansa Technik AG for Boeing 737-800. For fuel procurement, the Company purchased directly from fuel suppliers for the appropriateness of business operation. This allow the company to have flexibility in fuel price risk management.

The aforementioned management structure is in accordance to the guideline that allowed Nok Air to operate business independently and separately without depending on Thai Airways both at present and in the future.



แนวทางการดำเนินธุรกิจที่ชัดเจน

คณะกรรมการบริษัทได้กำหนดแนวทางการดำเนินธุรกิจระหว่างการบินไทย (ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นใหญ่) และนกแอร์ ซึ่งถือเป็นบริษัทร่วมของการบินไทย ในลักษณะพันธมิตรทางธุรกิจ โดยดำเนินกลยุทธ์ที่เหมือนกัน แต่สามารถแข่งขันกันอย่างอิสระได้ตามความเหมาะสม โดยการบินไทย จะดำเนินการในธุรกิจสายการบินเต็มรูปแบบ (Full Service Airline) และจะใช้แบรนด์ “การบินไทย” ในการเป็นสายการบินหลักที่เน้นการให้บริการตามรูปแบบเดิมที่เรียกว่า การบริการคุณภาพสูง (Premium or Legacy Airline) ซึ่งจะดำเนินธุรกิจแข่งขันโดยตรงกับสายการบินเต็มรูปแบบในภูมิภาค เช่น สายการบินสิงคโปร์แอร์ไลน์ และสายการบินมาเลเซียแอร์ไลน์ เป็นต้น และจะใช้แบรนด์ “ไทยสมายล์” ในการบริการคุณภาพสูงระดับย่อม (Light Premium Airline) เพื่อให้บริการในเส้นทางการบินทั้งในและต่างประเทศในคุณภาพบริการที่ดีกว่ากลุ่มสายการบินคุณภาพสูงโดยทั่วไป ซึ่ง ไทยสมายล์ จะดำเนินธุรกิจแข่งขันโดยตรงกับสายการบินกลุ่ม Light Premium Airline และ Boutique Airline ในภูมิภาค เช่น สายการบินบางกอกแอร์เวย์ และสายการบินซิลค์แอร์ เป็นต้น สำหรับเส้นทางบินที่ดำเนินการโดยการการบินไทย จะเน้นให้บริการการบินในลักษณะเชื่อมต่อ (Connecting Flight) และมีศูนย์ปฏิบัติการบินที่ทำอากาศยานนานาชาติสุวรรณภูมิ ซึ่งเหมาะสมกับการดำเนินธุรกิจสายการบินเต็มรูปแบบมากกว่า

ในขณะที่นกแอร์ประกอบธุรกิจสายการบินราคาประหยัด โดยมีจุดเด่นในการให้บริการที่แตกต่าง เส้นทางการบินแบบประจำ ปัจจุบันให้บริการเส้นทางบินภายในประเทศและเส้นทางบินไปยังประเทศพม่า โดยมีแผนที่จะขยายเส้นทางการบินไปยังประเทศอื่นๆ ในภูมิภาคในอนาคตอันใกล้ ให้บริการบินในลักษณะไม่เชื่อมต่อหรือเป็นแบบจุดต่อจุด โดยมีศูนย์ปฏิบัติการบินที่ทำอากาศยานนานาชาติดอนเมือง





CLEAR BUSINESS OPERATION GUIDELINE

The Board of Director had set business operating guidelines between Thai Airways (major shareholder) and Nok Air, which was considered as joint company in the form of business alliances by using supportive strategy where they can appropriately compete independently. Thai Airways will be operating as full service airline and will be using “Thai Airways” in being the main airline that focuses on providing the conventional services pattern which is called Premium or Legacy Airline, which will operates its business to directly compete with full service airlines in region such as Singapore Airlines and Malaysia Airlines etc. Besides, “Thai Smile” brand will be providing light premium airline services to offer services on domestic and international route that is inferior to general premium airlines. Thai Smile will directly compete with light premium airlines and boutique airlines in region such as Bangkok Airway and Silk Air, etc. Thai Airways will focus on routes offering connecting flights and its hub is located at Suvarnabhumi International Airport, which is more appropriate for operating full service airline business.

Nok Air operates budget airline business with the outstanding differentiated service. At present, Nok Air offers scheduled flights on both domestic routes and international routes to Myanmar. Nok Air also plan to expand its route network to other countries in the near future and provide point-to-point service with main hub at Don Mueang International Airport.



MARKET AND COMPETITION

สถานะตลาดและการแข่งขัน

ภาพรวมของอุตสาหกรรมการบินในประเทศไทยนั้นยังคงเติบโตอย่างต่อเนื่อง โดยการเติบโตของอุตสาหกรรมมาจากเที่ยวบินระหว่างประเทศเป็นส่วนใหญ่ ซึ่งถูกขับเคลื่อนจากการเริ่มเปิดเสรีการค้า AEC โดยประเทศไทยมีที่ตั้งเป็นศูนย์กลางเชื่อมต่อระหว่างประเทศสมาชิก และยังส่งผลมาสู่การพัฒนาธุรกิจในประเทศ ซึ่งส่งผลให้มีการเดินทางภายในประเทศเพิ่มมากขึ้นอีกด้วย นอกจากนี้ การริเริ่มดำเนินธุรกิจสายการบินราคาประหยัดยังส่งผลให้ผู้เดินทางสามารถเดินทางได้อย่างสะดวกรวดเร็วในราคาที่แข่งขันได้โดยเป็นอีกปัจจัยในการขับเคลื่อนการเติบโตของเที่ยวบินในประเทศ ซึ่งสอดคล้องกับจำนวนผู้โดยสารที่ใช้บริการผ่านท่าอากาศยาน ในส่วนทั้งเที่ยวบินระหว่างประเทศและภายในประเทศมีอัตราเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องใน 3 ปีที่ผ่านมา 2554 - 2556 ซึ่งจำนวนผู้โดยสารเที่ยวบินภายในประเทศ และระหว่างประเทศมีอัตราการเติบโตเฉลี่ยต่อปีที่ร้อยละ 47.3

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 มีสายการบินทั้งสิ้น 6 สายการบินหลักที่ให้บริการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศภายในประเทศไทย (Domestic Flight) โดยอาจแบ่งสายการบินได้เป็น 2 ประเภท คือ สายการบินที่ให้บริการเต็มรูปแบบ และสายการบินราคาประหยัด ถึงแม้ว่าสายการบินทั้งสองประเภทมีแนวทางการดำเนินธุรกิจที่แตกต่างกันและมีกลยุทธ์การดำเนินธุรกิจที่แตกต่างกัน อีกทั้งยังมีกลุ่มลูกค้าเป้าหมายที่แตกต่างกัน แต่เนื่องจากเส้นทางการบินที่จำกัดและการให้บริการที่สามารถทดแทนกันได้ ทำให้อาจมีการแข่งขันกันระหว่างกลุ่มสายการบินทั้งสองกลุ่มถึงแม้ว่าการแข่งขันจะไม่สูงเท่ากับการแข่งขันกันภายในกลุ่มผู้ประกอบการสายการบินประเภทเดียวกันเอง

ในส่วนของสายการบินราคาประหยัด สายการบินไทยแอร์เอเชียเป็นผู้ประกอบการรายแรกที่ดำเนินธุรกิจสายการบินราคาประหยัด ในประเทศ ที่เน้นกลยุทธ์ในการขายตั๋วโดยสารด้วยราคาต่ำที่สุด โดยราคาหน้าตั๋วโดยสารไม่รวมการให้บริการเสริมอื่นที่เกี่ยวข้องกับการบิน เช่น น้ำหนักกระเป๋าสัมภาระ ทั้งนี้ หากผู้โดยสารต้องการซื้อบริการเสริมจะต้องชำระในส่วนต่างจากราคาตั๋วโดยสาร

ส่วนสายการบินไทยไลอ้อนแอร์นั้นเป็นผู้ประกอบการรายใหม่ซึ่งได้เริ่มเข้ามาในตลาดสายการบินราคาประหยัดในช่วงปลายปี 2556 โดยมีกลยุทธ์ในการเสนอราคาต่ำโดยสารที่รวมบริการต่างๆ ไว้ อาทิ น้ำหนักกระเป๋าสัมภาระ และบริการเลือกที่นั่ง

สำหรับสายการบินนกแอร์นั้นต้องการจัดวางตำแหน่งทางการตลาดเป็นสายการบินราคาประหยัดคุณภาพสูงโดยตั้งราคาตั๋วโดยสารในอัตราที่สูงกว่าสายการบินราคาประหยัดอื่นๆ แต่เป็นราคาที่รวมบริการทุกอย่างที่เกี่ยวข้องกับการเดินทาง เช่น บริการอาหารว่าง และน้ำหนักกระเป๋าสัมภาระไว้เรียบร้อยแล้ว โดยผู้โดยสารไม่ต้องชำระเงินส่วนเพิ่มสำหรับบริการดังกล่าว



The aviation industry in Thailand has been growing constantly. The growth were mostly from the international flights driven by the establishment of the ASEAN Economic Community (AEC). Through its location in the center of the region, Thailand connects to its member states and leads to its domestic business development which caused an increase of domestic travel. Besides, the emerging of low-cost airlines allowed passengers to reach their destinations quickly and conveniently with competitive price, which was the key drivers that increased the number of domestic flights. Considering, the number of passengers travelling through the airport, the growth rate for domestic and international passengers rose continuously in the past 3 years from 2011 to 2013, with average annual growth rate of 47.3 percent.

On 31st December 2013, there were 6 major airlines that provided domestic air transport service for passengers in Thailand. These airlines can be divided into two types, which are full-service airlines and low-cost airlines. Nevertheless, those two types of airlines have different business operations, strategies, and target customers, the competition still exists between the two types of airlines due to limited domestic routes and a similar service provided. However, the degree of competition between the different types of airline is not as intense as the competition among the full-service airlines or the low-cost airlines themselves.

Thai Air Asia is the first airline that operates low-cost airline model in Thailand with the strategy to offer the lowest fares. The fare excludes other ancillary services, such as baggage. Passengers who require additional services will have to pay extra fees.

Thai Lion Air is a new airline entering the low-cost airline market during late 2013 as its strategy to offer ultra low fares with all inclusive services, for instance, baggage and seat selection.

Nok Air positioned itself as a premium low-cost airline. As a result, the airline has been able to command a premium price by including certain additional services, such as free snack and free baggage allowance. In terms of price in exchange with services offered, passengers are not required to pay additional for extra services.



ตารางแสดงจำนวนผู้โดยสารเข้า – ออก และอัตราการเติบโตเฉลี่ยของสายการบินที่ให้บริการในประเทศ

สายการบิน	สัญลักษณ์	จำนวนผู้โดยสารเข้า-ออก (คน)*			อัตราการเติบโตเฉลี่ย (ร้อยละ)
		2554	2555	2556	
การบินไทย		5,475,428	5,992,179	6,540,342	9.3
ไทยแอร์เอเชีย		3,620,878	4,528,975	6,198,067	30.8
นกแอร์		3,024,205	3,969,918	6,068,217	41.7
บางกอกแอร์เวย์		2,252,810	2,632,374	3,175,720	18.7
โอเรียนท์ไทย		1,010,616	653,049	309,498	-44.7
ไทยไลออนแอร์**		-	-	22,504	-
รวม		15,383,937	17,776,495	22,314,348	20.4

หมายเหตุ: * จำนวนผู้โดยสารเข้าออกเป็นจำนวนผู้โดยสารที่ไม่นับรวมผู้โดยสารที่ซื้อตั๋วโดยสารแล้วไม่มาขึ้นเครื่อง

** ไทยไลออนแอร์ เริ่มบินเมื่อ 4 ธันวาคม 2556

ที่มา: กรมการบินพลเรือน

หากพิจารณาในด้านการเติบโตของจำนวนผู้โดยสาร กลุ่มสายการบินราคาประหยัดถือเป็นกลุ่มที่มีการเติบโตสูงกว่ากลุ่มสายการบินที่ให้บริการเต็มรูปแบบ โดยสายการบินนกแอร์ถือเป็นสายการบินที่มีอัตราการเติบโตเฉลี่ยของผู้โดยสารภายในประเทศสูงที่สุด กล่าวคือ ร้อยละ 41.7 ในช่วงระยะเวลา 2554 - 2556 เนื่องจากเป็นสายการบินที่เน้นการให้บริการในประเทศเป็นหลัก อีกทั้ง ยังมีการเปิดบริการในเส้นทางใหม่และเพิ่มจำนวนเที่ยวบินต่อสัปดาห์มากที่สุด

สำหรับส่วนแบ่งการตลาดของสายการบินหลักจำนวน 6 สายการบินโดยประมาณ ซึ่งคำนวณจากจำนวนผู้โดยสารที่เดินทางโดยสายการบินดังกล่าว โดยไม่รวมผู้โดยสารที่มีตั๋วโดยสารยืนยันการเดินทางแล้ว แต่ไม่มาแสดงตัว มีดังต่อไปนี้

ส่วนแบ่งตลาดและอัตราการเติบโตเฉลี่ยของสายการบินหลักสำหรับ เส้นทางการบินในประเทศ

สายการบิน	สัญลักษณ์	ส่วนแบ่งตลาด (ร้อยละ)			อัตราการเติบโตเฉลี่ย* (ร้อยละ)
		2554	2555	2556	
การบินไทย		35.6	33.7	29.3	(9.3)
ไทยแอร์เอเชีย		23.5	25.5	27.8	8.6
นกแอร์		19.7	22.3	27.2	17.6
บางกอกแอร์เวย์		14.6	14.8	14.2	(1.4)
โอเรียนท์ ไทย		6.6	3.7	1.4	(54.1)
ไทยไลออนแอร์		-	-	0.1	-

หมายเหตุ: อัตราการเติบโตของส่วนแบ่งการตลาดของแต่ละสายการบิน

ที่มา: กรมการบินพลเรือน

ในปี 2556 การบินไทย (รวมถึงไทยสมายล์) จัดเป็นสายการบินที่มีส่วนแบ่งการตลาดสำหรับการบินในประเทศมากที่สุด ที่ประมาณร้อยละ 29.3 สายการบินที่มีส่วนแบ่งตลาดรองลงมา คือ ไทยแอร์เอเชีย และนกแอร์ ซึ่งมีส่วนแบ่งตลาดอยู่ที่ร้อยละ 27.8 และ 27.2 ตามลำดับ โดยหากพิจารณาจากอัตราการเติบโตจะพบว่า นกแอร์จัดเป็นสายการบินที่มีการเติบโตของส่วนแบ่งการตลาดสูงที่สุด โดยมีส่วนแบ่งการตลาดเพิ่มจากร้อยละ 19.7 ในปี 2554 เป็นร้อยละ 27.2 ในปี 2556



PASSENGER TRAFFIC AND THE AVERAGE GROWTH RATE OF DOMESTIC AIRLINES

AIRLINES	BRAND	NUMBER OF PASSENGER ARRIVING AND DEPARTING (PERSON)*			AVERAGE GROWTH RATE (PERCENT)
		2011	2012	2013	
Thai Airways		5,475,428	5,992,179	6,540,342	9.3
Thai Air Asia		3,620,878	4,528,975	6,198,067	30.8
Nok Air		3,024,205	3,969,918	6,068,217	41.7
Bangkok Airways		2,252,810	2,632,374	3,175,720	18.7
Orient Thai Airlines		1,010,616	653,049	309,498	-44.7
Thai Lion Air**		-	-	22,504	-
Total		15,383,937	17,776,495	22,314,348	20.4

Remark: *The number of passengers arriving and departing is not included no show passengers

**Thai Lion Air launched its first flight commercial service on 4th December 2013

Source: Department of Civil Aviation

With regard to the increased in number of passengers, low-cost airlines have experienced more rapid growths in comparison with the full-service airlines. Nok air posted the highest increased in the average growth rate of domestic passengers, which accounted for 41.7 percent during 2011-2013 as it focused on domestic services. In addition, it has launched new routes and provided the most flight flights frequency per week.

There were six major airlines holding the market share that were calculated from the number of passengers carried by the airlines and excluded passengers who failed to show up for a flight which indicated in the table below;

THE MARKET SHARE AND THE AVERAGE GROWTH RATE OF MAJOR AIRLINES ON DOMESTIC ROUTES

AIRLINE	BRAND	MARKET SHARE (PERCENT)			AVERAGE GROWTH RATE* (PERCENT)
		2011	2012	2013	
Thai Airways		35.6	33.7	29.3	(9.3)
Thai Air Asia		23.5	25.5	27.8	8.6
Nok Air		19.7	22.3	27.2	17.6
Bangkok Airways		14.6	14.8	14.2	(1.4)
Orient Thai Airlines		6.6	3.7	1.4	(54.1)
Thai Lion Air		-	-	0.1	-

Remark: *The average growth rate of market share of each airline

Source: Department of Civil Aviation

In 2013, Thai Airways (including Thai Smile) was become the market leader in the domestic air travel, with 29.3 percent of the market share; while Thai Air Asia and Nok Air were next in line, which accounted for 27.8 and 27.2 percent of the market share, respectively. In the consideration of the growth rate, Nok Air is considered as the airline with the highest growth of market share. The market share increased from 19.7 percent in 2011 to 27.2 percent in 2013.



MANAGEMENT DISCUSSION AND ANALYSIS

คำอธิบายและ การวิเคราะห์ผลการดำเนินงาน

บทสรุปผู้บริหาร

ปี 2556 เป็นปีที่มีเหตุการณ์สำคัญเกิดขึ้นกับบริษัทหลายประการ บริษัทได้เข้าจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย เมื่อวันที่ 20 มิถุนายน 2556 ในกลุ่มอุตสาหกรรมบริการ กลุ่มธุรกิจขนส่งและโลจิสติกส์ ในด้านการดำเนินงานบริษัทได้ปรับเปลี่ยนฝูงเครื่องบินไอพ่นมาเป็นโบอิง 737-800 อย่างสมบูรณ์ โดยได้ทยอยคืนเครื่องบินโบอิง 737-400 ให้แก่ผู้ให้เช่าเสร็จสิ้นในช่วงกลางปี 2556 และได้ทยอยรับมอบเครื่องบินโบอิง 737-800 มาเพิ่มเติมอีกจำนวน 6 ลำ ดังนั้น จึงทำให้ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (Available Seat Kilometers: ASK) เพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ ติดต่อกันเป็นปีที่ 2 โดยเพิ่มขึ้นร้อยละ 29.9 และ 45.7 ในปี 2555-2556 ตามลำดับ

การเพิ่มปริมาณการผลิตดังกล่าวเป็นไปตามแผนธุรกิจของบริษัทที่จะขยายการให้บริการด้านการบิน ทั้งเที่ยวบินในประเทศ และต่างประเทศ เพื่อรองรับอุปสงค์การเดินทางทางอากาศ ซึ่งมีแนวโน้มขยายตัวอย่างต่อเนื่อง จำนวนผู้โดยสารภายในประเทศในช่วง 3 ปี ที่ผ่านมาระหว่างปี 2554-2556 เพิ่มขึ้นร้อยละ 20.4

ส่วนผลการดำเนินงานด้านปฏิบัติการ บริษัทมีปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (Available Seat Kilometers: ASK) เพิ่มขึ้นเป็น 4,247.1 ล้านที่นั่ง-กม. หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 45.7 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า และมีปริมาณการขนส่งด้านผู้โดยสาร (Revenue Passenger Kilometers: RPK) เพิ่มขึ้นเป็น 3,567.4 ล้านที่นั่ง-กม. หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 45.3 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า โดยบริษัท มีอัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร (Cabin factor) ที่ระดับร้อยละ 84.0 ซึ่งเป็นระดับที่สูงกว่าร้อยละ 80 มาอย่างต่อเนื่องเป็นปีที่ 4 ทั้งนี้ ค่าโดยสารเฉลี่ยสำหรับปี 2556 เท่ากับ 1,788 บาทต่อคนต่อเที่ยว ลดลงจากปีก่อนหน้าร้อยละ 5.1 เนื่องจากการแข่งขันในตลาดเพิ่มสูงขึ้น จากการที่สายการบินภายในประเทศต่างเพิ่มปริมาณการผลิตประกอบกับภาวะความไม่สงบที่เกิดขึ้นในช่วงไตรมาสที่ 4 ของปีทำให้บริษัทได้รับผลกระทบพอสมควร เพราะเป็นฤดูกาลท่องเที่ยวภายในประเทศ

จากเหตุการณ์ดังกล่าวข้างต้น จึงทำให้ผลการดำเนินงานปี 2556 มีการเติบโตจากปีก่อนหน้าค่อนข้างมาก กล่าวคือ รายได้รวมเพิ่มจาก 8,259.6 ล้านบาท เป็น 11,314.7 ล้านบาท หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 37.0 ค่าใช้จ่ายรวมเพิ่มขึ้นจาก 7,739.7 ล้านบาท เป็น 10,215.2 ล้านบาท หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 32.0 ซึ่งต่ำกว่าอัตราการเพิ่มของรายได้ เนื่องจากค่าใช้จ่ายที่ประหยัดได้จากการปรับเปลี่ยนฝูงบินที่มีประสิทธิภาพดีขึ้น ประกอบกับการประหยัดเนื่องจากขนาด (Economy of Scale) ในส่วนของค่าใช้จ่ายคงที่และค่าใช้จ่ายในการขายและบริหาร บริษัทชำระภาษีเงินได้นิติบุคคล 33.4 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 3.0 ของกำไรก่อนภาษีเงินได้ เนื่องจากบริษัทได้รับการยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล จากคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนในส่วน of เครื่องบินไอพ่น (โบอิง 737-800) และเครื่องบินใบพัด (ATR 72-500) ทั้งนี้ปี 2556 บริษัทมีกำไรสำหรับปี 1,066.1 ล้านบาท และกำไรเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี 1,075.3 ล้านบาท



EXECUTIVE SUMMARY

In 2013, The Company had experienced several significant events. Firstly, the Company was listed in the Stock Exchange of Thailand on 20th June 2013 in the Transportation and Logistics sector under Services Industry. While in the business operation, there was a complete change of Jet fleet from Boeing 737-400 to Boeing 737-800. All Boeing 737-400 were returned to the lessors in the mid-year 2013 due to end of lease agreement, and the additional 6 Boeing 737-800 aircrafts were delivered into fleet. Consequently, the Available Seat Kilometers (ASK) significantly increased for the second year in a row by 29.9 and 45.7 percent in 2012-2013, respectively.

An increase of ASK was in accordance with the Company business plan which would enhance flight services for both international and domestic flights in order to support air travel demand that tends to grow continuously. During 2011-2013, the compound annual growth rate (CAGR) of domestic passengers in Thailand was 20.4 percent.

According to the results of operations, the Available Seat Kilometers (ASK) increased 45.7 percent to 4,247.1 million seat-kilometers compared to the previous year and the Revenue Passenger Kilometers (RPK) increased of 3,567.4 million seat-kilometers or 45.3 percent over the prior year. In addition, The Company was able to maintain cabin factor at 84.0 percent which was over than 80.0 percent for the fourth year in a row. For the year 2013, the average fare was 1,788 Baht per passenger per sector, decreasing by 5.1 percent from the year earlier due to competitive market regarding the capacity expansion of domestic market. Moreover, the political unrest in the fourth quarter of 2013 moderately impacted on the Company's performance as it occurred during high season.

Therefore, the operation result of the year 2013 grew greatly over the previous year that is the total revenue increased by 37.0 percent from 8,259.6 million Baht to 11,314.7 million Baht; the total expense rose 32.0 percent from 7,739.7 million Baht to 10,215.2 million Baht. The growth rate of the total expense was at the lower rate than that of the total revenue as the Company was able to reduce cost through replacing more efficient aircraft fleets and the economy of scale of the fixed cost and of the selling and of administrative expenses. Besides, the Company paid the corporate income tax by 33.4 million Baht or 3.0% of earning before income tax due to the corporate income tax exemption under Thailand Board of Investment (BOI) privileges on jet aircraft (Boeing 737-800) and the turbo propellers (ATR 72-500). For the year 2013, the net profit of the Company was 1,066.1 million Baht and its total comprehensive income totaled 1,075.3 million Baht.



ปัจจัยและเหตุการณ์สำคัญที่ส่งผลต่อการดำเนินงานของบริษัท

การเติบโตของรายได้

รายได้หลักรวมของบริษัทในปี 2556 ที่เพิ่มขึ้นกว่าร้อยละ 37.0 เป็นผลมาจากปัจจัยและเหตุการณ์ต่างๆ ในปี 2556 ดังนี้

1) การขยายปริมาณการผลิต

บริษัทได้ปรับเปลี่ยนฝูงบินให้มีประสิทธิภาพและทันสมัย โดยในปี 2556 ได้ทยอยทดแทนเครื่องบินโบอิง 737-400 จำนวน 3 ลำสุดท้ายที่ครบกำหนดสัญญาเช่าในปีด้วยเครื่องบินแบบโบอิง 737-800 จำนวน 6 ลำ ส่งผลให้ ณ สิ้นปี 2556 บริษัทมีเครื่องบินแบบโบอิงทั้งสิ้น 14 ลำ จากปริมาณเครื่องบินที่เพิ่มขึ้นช่วยให้บริษัทสามารถเพิ่มจำนวนเที่ยวบินที่ให้บริการแบบประจำเป็น 51,247 เที่ยวบิน เพิ่มขึ้นร้อยละ 39.2 จากปี 2555 นอกจากนั้น การปรับเปลี่ยนฝูงบินมาเป็นโบอิง 737-800 ยังส่งผลให้กำลังการผลิตที่เพิ่มขึ้นด้วย สามารถบรรทุกผู้โดยสารได้สูงสุด 189 ที่นั่ง สูงกว่ารุ่นเก่าที่มีความจุเพียง 150-170 ที่นั่ง จากปัจจัยดังกล่าวจึงส่งผลให้ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (Available Seat-Kilometers: ASK) ในปี 2556 เพิ่มขึ้นเป็น 4,247.1 ล้านที่นั่ง-กม. คิดเป็นเดบโตร้อยละ 45.7 ในขณะที่ปริมาณการขนส่งด้านผู้โดยสาร (Revenue Passenger Kilometers: RPK) ก็เพิ่มขึ้นเป็น 3,567.4 ล้านที่นั่ง-กม. คิดเป็นเดบโตร้อยละ 45.3 จากปีก่อนหน้า

2) การเพิ่มความถี่และขยายเส้นทางบินในประเทศ

บริษัทได้เพิ่มจำนวนเที่ยวบินภายในประเทศในเส้นทางต่างๆ เพื่อรองรับความต้องการการเดินทางทางอากาศที่สูงขึ้น สำหรับเส้นทางบินสายหลักได้มีการเพิ่มความถี่ต่อสัปดาห์ในเส้นทางต่างๆ อาทิ ดอนเมือง-เชียงใหม่ ดอนเมือง-อุดรธานี ดอนเมือง-ภูเก็ต ดอนเมือง-หาดใหญ่ ดอนเมือง-สุราษฎร์ธานี ดอนเมือง-นครศรีธรรมราช ดอนเมือง-อุบลราชธานี และ ดอนเมือง-เชียงราย โดยมีความถี่รวมต่อสัปดาห์ของเส้นทางบินสายหลัก ณ 31 ธันวาคม 2556 เท่ากับ 350 เที่ยวบินไปกลับต่อสัปดาห์ เพิ่มขึ้นร้อยละ 35 จากช่วงเดียวกันของปีก่อนหน้า ด้านเส้นทางบินสายรองได้มีการเพิ่มความถี่ของเส้นทาง ดอนเมือง-พิษณุโลก และ ดอนเมือง-ตรัง ได้ลดความถี่ของบางเส้นทางให้สอดคล้องกับการเปลี่ยนประเภทของเครื่องบินที่ใช้บินจาก ATR 72-500 เป็น โบอิง 737-800 ที่สามารถจุผู้โดยสารได้มากขึ้น ได้แก่เส้นทาง ดอนเมือง-นครพนม และ ดอนเมือง-สกลนคร ซึ่งส่งผลให้ความถี่ต่อสัปดาห์ของเส้นทางการบินสายรอง ณ 31 ธันวาคม 2556 มีจำนวนเท่ากับช่วงเดียวกันของปีก่อนหน้า สำหรับเส้นทางบินสายย่อย ได้มีการเพิ่มความถี่ในเส้นทาง ดอนเมือง-เลย ดอนเมือง-บุรีรัมย์ ดอนเมือง-แม่สอด ดอนเมือง-แพร่ ดอนเมือง-ชุมพร และมีการลดความถี่ของเส้นทาง ดอนเมือง-น่าน ทั้งนี้ความถี่รวมต่อสัปดาห์ของเส้นทางการบินสายย่อย (ไม่รวมเส้นทางที่เปิดใหม่ในปี 2556) ณ 31 ธันวาคม 2556 เท่ากับ 126 เที่ยวบินไปกลับต่อสัปดาห์ เพิ่มขึ้นจากปีก่อนหน้าร้อยละ 29 นอกจากนี้บริษัทได้เปิดเส้นทางบินใหม่ในประเทศรวม 3 เส้นทาง ได้แก่ เชียงใหม่-หาดใหญ่ ดอนเมือง-ระนอง และ ดอนเมือง-หัวหิน ตามลำดับเพื่อรองรับการขยายตัวของนักท่องเที่ยวที่เพิ่มสูงขึ้น ในทั้ง 2 ตลาด สำหรับเส้นทาง เชียงใหม่-หาดใหญ่ นั้น ซึ่งปัจจุบันได้ยกเลิกเที่ยวบินนี้แล้ว เนื่องจากความสามารถในการทำกำไรต่ำ จึงได้ปรับเปลี่ยนให้เครื่องบินไปบริการในเส้นทางอื่นแทน โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 มีเที่ยวบินในประเทศ ไปกลับต่อสัปดาห์รวม 606 เที่ยวบินเพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 37.4 จากปีก่อน

3) การขยายเส้นทางบินต่างประเทศ

บริษัทได้เปิดเส้นทางบินต่างประเทศ 3 เส้นทางไปยังประเทศพม่าในช่วงไตรมาส 3-4 ของปี 2556 ได้แก่ แม่สอด-มะละแหม่ง จำนวน 1 เที่ยวบินต่อวันในเดือนกันยายน แม่สอด-ย่างกุ้ง จำนวน 1 เที่ยวบินต่อวันในเดือนตุลาคม และกรุงเทพฯ-ย่างกุ้ง จำนวน 4 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ ในเดือนพฤศจิกายน (และเพิ่มเป็น 8 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ ณ 31 ธันวาคม 2556) ถึงแม้ว่ารายได้จากเส้นทางต่างประเทศยังคงเป็นส่วนที่น้อยเพียงประมาณ ร้อยละ 0.2 ของรายได้หลัก แต่บริษัทเห็นว่าการเปิดเส้นทางต่างประเทศในภูมิภาค มีศักยภาพในการเติบโตสูง โดยเฉพาะประเทศพม่า ซึ่งมีระบบเศรษฐกิจใกล้ชิดกับประเทศไทย และมีแนวโน้มการเดินทางระหว่างกันเพิ่มมากขึ้น ทั้งผู้โดยสารที่ทำธุรกิจ พนักงานของหน่วยงานรัฐและเอกชน และตลาดนักท่องเที่ยว ทั้งนี้ จากข้อมูลของกรมการบินพลเรือน อัตราการเติบโตของการเดินทางทางอากาศระหว่างประเทศไทยและพม่ามีอัตราการเติบโตที่สูงถึงร้อยละ 23.6 ระหว่างปี 2554 ถึง 2556



KEY FACTORS AND EVENTS AFFECTING PERFORMANCE

REVENUE GROWTH

The Company's total revenue in 2013 increasing by 37.0 percent had resulted from significant factors and events as follows;

1) CAPACITY EXPANSION

The Company had modernized the fleet to be more efficient. In 2013, six Boeing 737-800 aircraft were added to replace three Boeing 737-400 aircraft, which lease agreement had expired. As a result, the Company operates the total of 14 Boeing aircraft as the end of 2014. An increase in the number of aircraft allowed the company to provide 51,247 scheduled flights rising 39.2 percent compared to last year. Furthermore, the transformation of fleets to be Boeing 737-800 resulted in the capacity expansion which can seat up to 189 passengers, comparing to only 150-170 seats of the previous model. Consequently, the Available Seat Kilometers (ASK) increased to 4,247.1 million seat-kilometer or grew by 45.7 percent. While the Revenue Passenger Kilometers (RPKs) increased to 3,567.4 million seat-kilometers or 45.3 percent over the prior year.

2) AN INCREASE OF FLIGHT FREQUENCIES AND DOMESTIC ROUTES EXPANSION

The Company added frequencies on its domestic routes in order to meet high demand for air travel. The flight frequencies per week on the primary routes, such as Don Mueang-Chiang Mai, Don Mueang-Udon Thani, Don Mueang-Phuket, Don Mueang-Hat Yai, Don Mueang-Surat Thani, Don Mueang-Nakhon Si Thammarat, Don Mueang-Ubon Ratchathani, and Don Mueang Chiang Rai, were raised. A total of flight frequencies per week on the primary routes on 31st December 2013 was 350 roundtrips, which increased 35 percent from the same period last year. Additionally, the Company also increased the flight frequencies on the secondary routes; Don Mueang-Phitsanulok and Don Mueang-Trang. On the contrary, the flight frequencies on some secondary routes; Don Mueang-Nakhon Phanom and Don Mueang-Sakon Nakhon, were reduced in accordance with the adjustment of aircraft type from ATR 72-500 to Boeing 737-800, which is able to carry more passengers. As a result, the weekly flight frequencies on the secondary routes on 31st December 2013 were the same as last year. Furthermore, there was an increase in the flight frequencies on feeder routes; Don Mueang-Loei, Don Mueang-Buriram, Don Mueang-Mae Sot, Don Mueang-Phrae, and Don Mueang-Chumphon, conversely, a decline in the flight frequency on Don Mueang-Nan route. Thus, a total of weekly flight frequencies on the feeder routes (exclude new routes launched in 2013) were 126 roundtrips, which rose 29 percent compared to the previous year.

Moreover, the Company launched three new domestic routes, namely, Chiang Mai-Hat Yai, Don Mueang-Ranong, and Don Mueang-Hua Hin, respectively, for supporting a growing number of tourists that greatly expanded in those markets. At present, Chiang Mai-Hat Yai flight has been cancelled due to the low profitability, hence the Company diverted the aircraft to operate on other potential routes instead. There were 606 domestic flights per week on 31st December 2013, which increased 37.4 percent over the prior year.

3) INTERNATIONAL ROUTES EXPANSION

The Company launched three international routes to Myanmar during the third and fourth quarter of 2013, namely, 1 flight daily from Mae Sot-Mawlamyine started in September, 1 flight daily from Mae Sot-Rangoon launched in October, and 4 flights a week from Don Mueang-Rangoon started in November (and increased to 8 flights a week as of 31st December 2013). Although the contribution of the international routes was low by approximately 0.2 percent of the main revenue, the Company considered that launching the international flights in the region had the potential to increase considerably, particularly, Myanmar that has its economic system close to Thailand and tend to fly from one another more frequently including passengers who are businessman, public and private employees, and tourists. According to statistic from Department of Civil Aviation, the number of passengers travelling between Thailand and Myanmar grew significantly at 23.6 percent from 2011 to 2013.



การประหยัดค่าใช้จ่ายจากการปรับเปลี่ยนฝูงบิน

การปรับเปลี่ยนฝูงบินให้มีความทันสมัยและมีประสิทธิภาพมากขึ้น โดยการทดแทนเครื่องบินโบอิง 737-400 ทั้งหมด ด้วยเครื่องบินแบบโบอิง 737-800 New Generation (NG) ได้แล้วเสร็จในไตรมาส 2 ของปี 2556 ซึ่งเครื่องบินใหม่นี้อายุเฉลี่ยของฝูงบินลดลงจาก 13.3 ปี ณ สิ้นปี 2555 เป็น 8.2 ปี ณ สิ้นปี 2556 และมีประสิทธิภาพด้านการใช้น้ำมันดีขึ้น โดยการเผาผลาญน้ำมันต่อที่นั่งต่อเที่ยวบินลดลงร้อยละ 12.8 เมื่อเปรียบเทียบกับรุ่นโบอิง 737-400

สถานการณ์ความไม่สงบทางการเมืองในช่วงไตรมาสที่ 4 ของปี 2556

จากสถานการณ์ความไม่สงบทางการเมืองในกรุงเทพมหานครได้ส่งผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญต่อผลการดำเนินงานของบริษัทในช่วงเดือนพฤศจิกายนถึงธันวาคม 2556 ซึ่งโดยปกติแล้วเป็นช่วงที่มีความต้องการการเดินทางทางอากาศที่สูงจากนักท่องเที่ยวทั้งในและต่างชาติ แต่จากสถานการณ์ดังกล่าว ได้ส่งผลให้ความต้องการเดินทางทางอากาศในประเทศลดลงอย่างมาก โดยเห็นได้จากอัตราส่วนการขนส่งผู้โดยสารของบริษัทในไตรมาสที่ 4 ของปี 2556 ลดเหลือเท่ากับร้อยละ 78 เปรียบเทียบอัตราส่วนการขนส่งผู้โดยสารในช่วงเดียวกันของปีก่อนหน้าเท่ากับ ร้อยละ 86 อย่างไรก็ตาม คาดว่าผลกระทบดังกล่าวเป็นเพียงระยะสั้นและความต้องการการเดินทางทางอากาศของผู้โดยสารจะกลับเข้าสู่ภาวะปกติเมื่อสถานการณ์ดังกล่าวคลี่คลาย

การวิเคราะห์ต้นทุนรายได้

ผลการดำเนินงานของบริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) สำหรับปี 2556 มีรายละเอียด สรุปได้ดังนี้

	2555		2556		เปลี่ยนแปลง	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
รายได้						
รายได้จากค่าโดยสาร	7,821.4	94.7%	10,542.0	93.2%	2,720.6	34.8%
- แบบประจำ	7,634.3	92.4%	10,282.0	90.9%	2,647.7	34.7%
- เช่าเหมาลำ	187.1	2.3%	260.0	2.3%	72.9	39.0%
รายได้จากการให้บริการ	396.2	4.8%	637.8	5.6%	241.6	61.0%
รายได้อื่น	42.0	0.5%	134.9	1.2%	93.0	221.6%
รวมรายได้	8,259.6	100.0%	11,314.7	100.0%	3,055.1	37.0%
ค่าใช้จ่าย						
ต้นทุนค่าโดยสารและการให้บริการ	7,175.3	86.9%	9,478.3	83.8%	2,303.0	32.1%
ค่าใช้จ่ายในการขาย	230.0	2.8%	251.8	2.2%	21.9	9.5%
ค่าใช้จ่ายในการบริหาร	334.4	4.0%	485.0	4.3%	150.6	45.0%
รวมค่าใช้จ่าย	7,739.7	93.7%	10,215.2	90.3%	2,475.5	32.0%
กำไรก่อนภาษีเงินได้	519.9	6.3%	1,099.4	9.7%	579.5	111.5%
ค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้	15.2	0.2%	33.4	0.3%	18.4	121.2%
กำไรสำหรับปี	504.7	6.1%	1,066.1	9.4%	561.1	111.2%
กำไร (ขาดทุน) คณิตศาสตร์ประกันภัย	-	-	9.5	0.1%	9.5	n.a.
ภาษีเงินได้เกี่ยวข้องกับองค์ประกอบอื่นของส่วนผู้ถือหุ้น	-	-	(0.2)	0.0%	(0.2)	n.a.
กำไรเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี	504.7	6.1%	1,075.3	9.5%	570.6	113.0%
กำไรต่อหุ้นพื้นฐาน (บาท)	1.01		1.88		0.87	80.0%
จำนวนหุ้นสามัญถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก (ล้านหุ้น)	500.0		567.8		67.8	13.6%



COST SAVINGS FROM THE FLEET MODERNIZATION

The Company upgraded the fleet to be more modern and more efficient by replacing all classic Boeing 737-400 with new generation Boeing 737-800 NG in the second quarter of 2013. The average age of fleet reduced from 13.3 years in year end 2012 to 8.2 years in year end 2013. Besides, fuel efficiency was also improved. The fuel consumption per seat-kilometer per sector reduced by 12.8 percent when compared to Boeing 737-400.

POLITICAL UNREST IN THE FOURTH QUARTER OF 2013

The political unrest in Bangkok had an impact on the Company's performance during November to December 2013 when was generally high demand for air travel from both domestic and international tourists. As a result, the domestic air travel demand declined substantially regarding the cabin factor which reduced to 78 percent compared to the same period of the previous year that was 86 percent. However, it was expected that the turmoil would last for a short-term and the air travel demand would return to normal when the situation was resolved.

REVENUE ANALYSIS

Nok Airlines Public Company Limited operating performance for the year 2013; Details can be summarized as follows:

	2012		2013		CHANGE	
	MIL. BAHT	%	MIL. BAHT	%	MIL. BAHT	%
REVENUES						
Passenger revenues	7,821.4	94.7%	10,542.0	93.2%	2,720.6	34.8%
- Scheduled flight	7,634.3	92.4%	10,282.0	90.9%	2,647.7	34.7%
- Chartered flight	187.1	2.3%	260.0	2.3%	72.9	39.0%
Service revenues	396.2	4.8%	637.8	5.6%	241.6	61.0%
Other Income	42.0	0.5%	134.9	1.2%	93.0	221.6%
Total Revenues	8,259.6	100.0%	11,314.7	100.0%	3,055.1	37.0%
EXPENSES						
Operating expenses and costs of services	7,175.3	86.9%	9,478.3	83.8%	2,303.0	32.1%
Selling Expenses	230.0	2.8%	251.8	2.2%	21.9	9.5%
Administrative Expenses	334.4	4.0%	485.0	4.3%	150.6	45.0%
Total Expenses	7,739.7	93.7%	10,215.2	90.3%	2,475.5	32.0%
Profit Before Income Tax Expenses	519.9	6.3%	1,099.4	9.7%	579.5	111.5%
Net Income Tax Expenses	15.2	0.2%	33.4	0.3%	18.4	121.2%
Profit for the periods	504.7	6.1%	1,066.1	9.4%	561.1	111.2%
Actuarial Gain (Loss) on defined employee benefit plans	-	-	9.5	0.1%	9.5	n.a.
Income Tax Related to Other Components of Equity	-	-	(0.2)	0.0%	(0.2)	n.a.
Total Comprehensive Income for the periods	504.7	6.1%	1,075.3	9.5%	570.6	113.0%
Basic Earning per Shares (Baht)	1.01		1.88		0.87	80.0%
Number of Weighted Average Ordinary Share (Mil. Shares)	500.0		567.8		67.8	13.6%



อัตราส่วนทางธุรกิจ (รายได้ต่อหน่วย)

	หน่วย	2555	2556	เปลี่ยนแปลง จำนวน ร้อยละ
รายได้ค่าโดยสารต่อผู้โดยสารต่อกิโลเมตร (Passenger Yield)	บาท/ผู้โดยสาร/กม.	3.19	2.96	-0.23 -7.3
รายได้ต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (RASK)	บาท/ที่นั่ง/กม.	2.82	2.63	-0.19 -6.7

ในปี 2556 บริษัทมีรายได้รวม 11,314.7 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปี 2555 ที่มีรายได้รวมเท่ากับ 8,259.6 ล้านบาท หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 37.0% จากโครงสร้างรายได้ดังกล่าวทำให้รายได้ต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (RASK) ในปี 2556 เท่ากับ 2.63 บาทต่อที่นั่งต่อกม. ซึ่งปรับตัวลดลงจากปีก่อนหน้าร้อยละ 6.7

รายได้จากค่าโดยสาร

รายได้จากค่าโดยสารแบบประจำยังคงเป็นรายได้หลักที่สำคัญของบริษัท โดยในปี 2556 บริษัทมีรายได้จากค่าโดยสารแบบประจำ เท่ากับ 10,282 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 90.9 ของรายได้หลักทั้งหมด ซึ่งเพิ่มขึ้นจากปีก่อนหน้าร้อยละ 34.7 โดยสาเหตุของรายได้ค่าโดยสารแบบประจำเพิ่มขึ้นเนื่องจากการเติบโตของรายได้ค่าโดยสารแบบประจำในเส้นทางการบินหลัก เส้นทางบินรอง และเส้นทางบินย่อย ซึ่งรายได้จากเส้นทางค่าโดยสารแบบประจำในเส้นทางการบินหลักยังคงเป็นรายได้ค่าโดยสารที่สำคัญของบริษัทโดยมีสัดส่วนร้อยละ 71.7

นอกจากนี้ ในช่วงไตรมาสที่ 3-4 ปี 2556 บริษัทได้เริ่มเปิดเส้นทางบินไปยังต่างประเทศ 3 เส้นทางคือ แม่สอด-มะละแหม่ง แม่สอด-ย่างกุ้ง และกรุงเทพ-ย่างกุ้ง ซึ่งมีรายได้จากค่าโดยสารเท่ากับ 23.8 ล้านบาท

ทั้งนี้ การที่บริษัทมีรายได้จากค่าโดยสารแบบประจำเพิ่มขึ้นจากปีก่อนหน้าเป็นผลมาจากการขยาย และปรับเปลี่ยนฝูงบินเพิ่มเส้นทางบิน และความถี่ของเที่ยวบิน จึงทำให้ในปี 2556 บริษัทมีปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ASK) เท่ากับ 4,247.1 ล้านที่นั่ง-กม. เพิ่มขึ้นร้อยละ 45.6 จากปีก่อนหน้า อีกทั้งยังสามารถรักษาอัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร (Cabin factor) ในปี 2556 ที่อัตราร้อยละ 84 มีอัตราค่าโดยสารเฉลี่ย 1,788 บาทต่อคนต่อเที่ยว และมีรายได้ค่าโดยสารต่อผู้โดยสารต่อกิโลเมตร (Passenger Yield) เท่ากับ 2.96 บาทต่อผู้โดยสารต่อกิโลเมตร

ในปี 2556 บริษัทมีรายได้จากค่าโดยสารแบบเหมาลำ 260 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อนหน้าร้อยละ 39 โดยถือเป็นรายได้ที่เติบโตอย่างต่อเนื่องนับตั้งแต่บริษัทมีการให้บริการแบบเหมาลำในปี 2555 ทั้งนี้บริษัทจะให้บริการเที่ยวบินแบบเหมาลำในเส้นทางการบินระหว่างประเทศ โดยเฉพาะเส้นทางการบินระหว่างดอนเมืองกับเมืองต่างๆ ในประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน

รายได้จากการให้บริการ และรายได้อื่น

บริษัทมีรายได้จากการให้บริการที่สำคัญ ได้แก่ การเปลี่ยนแปลงการเดินทาง ค่าบริการขนส่งสัมภาระส่วนเกิน ค่าธรรมเนียมการจองตั๋วและการชำระเงิน ค่าระวางขนส่ง และค่าธรรมเนียมจากค่าประกันภัยการเดินทาง โดยในปี 2556 บริษัทมีรายได้จากการให้บริการเท่ากับ 637.8 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 61 จากปีก่อนหน้า เนื่องจากบริษัทมีการขยายปริมาณการผลิตด้านขนส่งมากขึ้น ประกอบกับการปรับอัตราค่าบริการต่างๆ เพื่อเพิ่มสัดส่วนรายได้จากการให้บริการ อาทิ ค่าน้ำหนักกระเป๋าส่วนเกิน ค่าธรรมเนียมในการชำระผ่านบัตรเครดิต เป็นต้น รายได้จากการให้บริการต่อผู้โดยสาร เพิ่มขึ้นจาก 95.33 บาท เป็น 108.19 บาทต่อคน และรายได้อื่นเท่ากับ 134.9 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 221.6 จากปีก่อนหน้า โดยรายได้อื่นส่วนใหญ่คือรายได้ที่มีดอกเบี้ยรับจากเงินลงทุนระยะสั้น



BUSINESS RATIO (UNIT REVENUE)

	UNIT	2012	2013	CHANGE AMOUNT	%
Passenger Yield	Baht/Passenger/Km.	3.19	2.96	-0.23	-7.3
Revenue per Available Seat-Kilometer (RASK)	Baht/seat/Km.	2.82	2.63	-0.19	-6.7

Total revenue increased by 37.0 percent, from 8,259.6 million Baht in 2012 to 11,314.7 million Baht in 2013. Due to the revenue structure, RASK in the year 2013 was 2.63 Baht per seat per kilometer, which decreased 6.7 percent from the previous year.

PASSENGER REVENUES

The revenue from scheduled flights was considered as the primary revenue of the Company. In 2013, its revenue from scheduled flights was 10,282 million Baht or 90.9 percent of the total revenue, which rose 34.7 percent over the prior year. An increase of the scheduled revenue was due to the growth of the scheduled revenue in the primary routes, secondary routes, and feeder routes. The revenue of the primary routes was the main passenger revenue, at which account for 71.7 percent of total passenger revenues.

Moreover, the Company launched three new international routes in the 3rd-4th quarter of 2013, including Mae Sot-Mawlamyine, Mae Sot-Rangoon, and Bangkok-Rangoon, of which passenger revenue was 23.8 million Baht.

An increase of the scheduled flights revenue from the previous year was a result from the fleet expansion, fleet modernization, adding new routes and increase in flight frequencies. Therefore, the Company's Available Seat Kilometers (ASK) for the year 2013 was 4,247.1 million seat-kilometers, increasing 45.6 percent from the year earlier. In addition, the Company was able to maintain 84.0 percent of cabin factor in 2013. The average passenger revenue was 1,788 Baht per passenger per flight and the passenger yield was 2.96 Baht per passenger-kilometers.

In 2013, the revenue from charter flights was 260 million Baht, 39.0 percent increase over the previous year. This revenue have grown continuously since 2012, as the Company expand the charter services to international destinations, particularly, the routes between Don Mueang and cities in the People's Republic of China.

SERVICE REVENUES AND OTHER REVENUES

The Company gained its major services revenue from changes fees, excess baggage fees, booking and payment fees, cargo fees and travel insurance fees. In the year 2013, Company's service revenue is equivalent to 637.8 million Baht, increased by 61 percent from the previous year due to the expansion of capacity, as well as adjustment of service fees to increase service revenues such as excess baggage, processing fees etc. Passenger services revenue increased from 95.33 Baht to 108.19 Baht per person; while, other revenues are equivalents to 134.9 million Baht, which increased at 221.6 percent from the previous year. Other revenues mainly came from interest income from short-term investment of excess cash.



การวิเคราะห์ต้นทุนค่าใช้จ่าย และผลกำไร

การปรับเปลี่ยนฝูงบินมาเป็นเครื่องบินรุ่นใหม่ โบอิง 737-800 ซึ่งมีอายุเฉลี่ย 13.3 ปี ณ สิ้นปี 2555 เป็น 8.2 ปี ณ สิ้นปี 2556 ทำให้ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับเครื่องบินลดลง เช่น ค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมเครื่องบิน ทั้งจากประสิทธิภาพในการใช้น้ำมันที่ประหยัดกว่าเครื่องบินเก่าโดยเฉพาะค่าใช้จ่ายต่อนั่ง จึงส่งผลให้ต้นทุนการดำเนินงานต่อหน่วยลดลง โดยในปี 2556 บริษัทมีค่าใช้จ่ายรวม 10,032 ล้านบาท ซึ่งเพิ่มขึ้นจากปี 2555 ร้อยละ 31.4 โดยรายละเอียดของค่าใช้จ่ายของบริษัทในปี 2556 เปรียบเทียบกับปี 2555 มีดังนี้

โครงสร้างต้นทุนการดำเนินงานของบริษัท

	2555		2556		เปลี่ยนแปลง	
	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ
ต้นทุนผันแปร						
ต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิง	2,694.5	34.9	3,473.6	34.0	775.66	28.7%
ต้นทุนผันแปรอื่น						
ค่าซ่อมบำรุงเครื่องบิน	1,276.4	16.5	1,787.6	17.5	511.16	40.0%
ค่าธรรมเนียมสนามบิน	352.3	4.6	464.1	4.6	111.78	31.7%
ค่าใช้จ่ายการบริการสนามบิน	339.7	4.4	426.9	4.2	87.17	25.7%
ค่าเช่าเครื่องบินแบบเหมาลำ	298.5	3.9	384.0	3.8	85.50	28.6%
รวมต้นทุนผันแปรอื่น ๆ	863.7	11.2	885.2	7.3	-114.65	-13.3%
ต้นทุนผันแปร	5,828.6	75.3	7,421.3	72.7	1,592.72	27.3%
ต้นทุนคงที่						
ค่าเช่าดำเนินงานเครื่องบิน	769.5	9.9	1,331.4	13.0	561.90	73.0%
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงาน	423.4	5.5	585.8	5.7	162.40	38.4%
ค่าประกันภัยเครื่องบิน	96	1.2	75.2	0.7	-20.80	-21.7%
ค่าใช้จ่ายในการรับและคืนเครื่องบิน	55.2	0.7	62.4	0.6	7.20	13.0%
ต้นทุนคงที่อื่นๆ	2.6	0	2.3	0.0	-0.30	-11.5%
รวมต้นทุนคงที่	1,346.7	17.4	2,057.1	20.1	710.35	52.7%
ค่าใช้จ่ายในการขายและบริหาร	564.4	7.3	736.9	7.2	172.47	30.6%
รวมค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน	7,739.7	100.0	10,215.2	100.0	2,475.54	32.0%

อัตราส่วนทางธุรกิจ: ต้นทุนต่อหน่วย

	2555	2556	เปลี่ยนแปลง	
	บาท/ที่นั่ง/กม.	บาท/ที่นั่ง/กม.	บาท/ที่นั่ง/กม.	ร้อยละ
ต้นทุนต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (CASK)	2.65	2.39	-0.26	-9.8%
ต้นทุนผันแปรต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (VC/ASK)	2.00	1.74	-0.26	-12.7%
ต้นทุนผันแปรไม่รวมค่าใช้น้ำมันต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (VC exc. fuel/ASK)	1.07	0.93	-0.14	-13.7%
ค่าใช้น้ำมันต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (Fuel/ASK)	0.92	0.82	-0.10	-11.5%
ต้นทุนคงที่ต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (FC/ASK)	0.46	0.48	0.02	4.9%
ค่าใช้จ่ายในการขายและบริหารต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (SG&A/ASK)	0.19	0.17	-0.02	-14.6%



EXPENSES AND PROFIT ANALYSIS

Modernizing the fleet decreased aircraft-related expenses such as aircraft maintenance expenses and led to less fuel consumption per seat comparing to the old fleet; resulting in the decreased of operating cost. In 2013, Company's total expenses was 10,215.2 million Baht or 32.0 percent which increased from the year 2012. Comparison details of the Company expenses for year 2012 and 2013 are as follows:

OPERATING COST STRUCTURE

	2012		2013		CHANGE	
	MIL. BAHT	%	MIL. BAHT	%	MIL. BAHT	%
VARIABLE COSTS						
Fuel Cost	2,694.5	34.9	3,473.6	34.0	775.66	28.7%
Other Variable Costs						
Aircraft maintenance	1,276.4	16.5	1,787.6	17.5	511.16	40.0%
Airport fee & Navigation fee	352.3	4.6	464.1	4.6	111.78	31.7%
Ground handling & Dispatch	339.7	4.4	426.9	4.2	87.17	25.7%
Aircraft Charter	298.5	3.9	384.0	3.8	85.50	28.6%
Other variable costs	863.7	11.2	885.2	7.3	-114.65	-13.3%
Variable costs	5,828.6	75.3	7,421.3	72.7	1,592.72	27.3%
FIXED COST						
Aircraft operating lease	769.5	9.9	1,331.4	13.0	561.90	73.0%
Personnel & Station expense	423.4	5.5	585.8	5.7	162.40	38.4%
Aircraft insurance fees	96.0	1.2	75.2	0.7	-20.80	-21.7%
Aircraft delivery and redelivery expenses	55.2	0.7	62.4	0.6	7.20	13.0%
Other fixed cost	2.6	0	2.3	0.0	-0.30	-11.5%
Total fixed cost	1,346.7	17.4	2,057.1	20.1	710.35	52.7%
SG&A expenses	564.4	7.3	736.9	7.2	172.47	30.6%
Total Operating Expenses	7,739.7	100.0	10,215.2	100.0	2,475.54	32.0%

BUSINESS RATIO: (UNIT COST)

	2012	2013	CHANGE	
	BAHT/ SEAT/KM.	BAHT/ SEAT/KM.	BAHT/ SEAT/KM.	%
Cost per Available Seat-Kilometer (CASK)	2.65	2.39	-0.26	-9.8%
Variable cost per Available Seat Kilometer (VC/ASK)	2.00	1.74	-0.26	-12.7%
Variable cost excluding fuel expense per Available Seat-Kilometer (VC exc. fuel/ASK)	1.07	0.93	-0.14	-13.7%
Fuel expenses per Available Seat-Kilometer (Fuel/ASK)	0.92	0.82	-0.10	-11.5%
Fixed cost per Available Seat Kilometer (FC/ASK)	0.46	0.48	0.02	4.9%
Selling, General and Administrative Expense per Seat-Kilometer (SG&A/ASK)	0.19	0.17	-0.02	-14.6%



ปี 2556 การบริหารต้นทุนและค่าใช้จ่ายของบริษัทเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น เป็นผลมาจากการปรับเปลี่ยนฝูงบิน การประหยัด เนื่องจากขนาดและการควบคุมค่าใช้จ่ายต่างๆ ต้นทุนและค่าใช้จ่ายรวมเท่ากับ 10,215.2 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 31.5 จากปี 2555 อัตราส่วนต้นทุนต่อหน่วย (CASK) เท่ากับ 2.39 บาท/ที่นั่ง/กม. ลดลงจาก 2.65 บาท/ที่นั่ง/กม. หรือ 9.8% จากปีก่อนหน้า เนื่องจากในปี 2555 บริษัทยังดำเนินงานด้วยฝูงบินเก่า โบอิง 737-400 ควบคู่กับโบอิง 737-800 และได้ทยอยคืนเครื่องบินแก่ผู้ให้เช่าตามสัญญาที่ครบกำหนด ทำให้เกิดค่าใช้จ่ายในการส่งคืนเครื่องบิน (Aircraft Redelivering) จำนวน 247.4 ล้านบาท ซึ่งบันทึกเป็นรายจ่ายครั้งเดียว ทำให้อัตราส่วนต้นทุนต่อหน่วยค่อนข้างสูงในปี 2555 หากไม่รวมค่าใช้จ่ายดังกล่าว ต้นทุนต่อหน่วยจะเท่ากับ 2.57 บาท/ที่นั่ง/กม.

- ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง (Fuel Cost) เป็นต้นทุนในการดำเนินงานหลักในปี 2556 มีจำนวนเท่ากับ 3,473.6 ล้านบาท หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 28.7 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า โดยมีสาเหตุมาจากการที่บริษัทมีจำนวนเครื่องบินมากขึ้น และมีการเพิ่มจำนวนเที่ยวบินต่อสัปดาห์ อย่างไรก็ตาม หากพิจารณาต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิงต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารลดลง เป็น 0.82 บาท/ที่นั่ง/กม. หรือลดลงร้อยละ 11.5 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า ซึ่งเป็นผลมาจากราคาน้ำมันเครื่องบิน (JetA1) ลดลงจาก 127.4 ดอลลาร์ต่อบาร์เรล ในปี 2555 เป็น 121.8 ดอลลาร์ต่อบาร์เรล ในปี 2556 นอกจากนี้ ในปี 2556 ค่าเงินบาทเมื่อเทียบกับดอลลาร์สหรัฐ แข็งค่าขึ้นเป็น 30.83 บาทต่อดอลลาร์สหรัฐ หรือร้อยละ 1.2 เมื่อเทียบกับปี 2555 ส่งผลให้ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับน้ำมันต่อหน่วยลดลงเนื่องจาก ราคาน้ำมันถูกกำหนดเป็นสกุลดอลลาร์สหรัฐ แต่ชำระเป็นสกุลเงินบาท
- ต้นทุนผันแปรอื่น (Variable Cost) ในปี 2556 เท่ากับ 7,421.3 ล้านบาท หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 27.3 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า โดยหากพิจารณาต้นทุนผันแปรต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (VC/ASK) จะพบว่าลดลงจาก 2.00 บาท/ที่นั่ง/กม. ในปี 2555 เป็น 1.74 บาท/ที่นั่ง/กม. หรือลดลง ร้อยละ 12.7 เนื่องจากบริษัทมีการขยายกำลังการผลิตด้านผู้โดยสารมากขึ้น จากจำนวนที่นั่งของเครื่องบินเพิ่มขึ้นและระยะทางบินไกลขึ้น
- ต้นทุนคงที่ (Fixed Cost) 2,057.1 ล้านบาท หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 52.7 อย่างไรก็ตาม หากพิจารณาต้นทุนคงที่ต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารจะเท่ากับ 0.48 บาท/ที่นั่ง/กม. เพิ่มขึ้นร้อยละ 4.9 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า ซึ่งการเพิ่มขึ้นของต้นทุนคงที่ส่วนใหญ่จะเป็นการเพิ่มขึ้นของค่าใช้จ่ายค่าเช่าเครื่องบินซึ่งสูงขึ้นเพราะอายุเฉลี่ยของเครื่องบินลดลง และในจำนวนเครื่องบินที่บริษัทเช่าอยู่นั้น มีเครื่องบินใหม่ 1 ลำจาก ที่เหลืออีก 15 ลำเป็นเครื่องบินแบบใช้แล้ว
- ค่าใช้จ่ายในการขายและบริหาร (Selling, General and Administrative Expense) 736.9 ล้านบาท หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 30.6 โดยหากพิจารณาค่าใช้จ่ายในการขายและบริหารต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารจะพบว่าไม่มีแนวโน้มลดลงจากปีก่อนหน้า โดยในปี 2556 บริษัทมีค่าใช้จ่ายในการขายและบริหารต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารเท่ากับ 0.17 บาท/ที่นั่ง/กม. ลดลงจากปีก่อนหน้าร้อยละ 14.6 เนื่องจากบริษัทได้ประโยชน์จากความประหยัดต่อขนาดในการขยายกำลังการผลิต และการควบคุมเรื่องค่าใช้จ่ายในการขายและบริหารได้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น

กำไรจากการดำเนินงาน และกำไรสุทธิ

สำหรับปี 2556 บริษัทมีกำไรจากการดำเนินงานเพิ่มสูงขึ้นเป็น 1,099.4 ล้านบาท เพิ่มขึ้นกว่าร้อยละ 111.5 จากปี 2555 โดยมีสาเหตุหลักมาจากการที่ค่าน้ำมันเชื้อเพลิงต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารเฉลี่ยในปี 2556 ลดต่ำลงกว่าปี 2555 ร้อยละ 11.5 และการบริหารจัดการต้นทุนที่ดีขึ้น

บริษัทชำระภาษีเงินได้นิติบุคคล 33.4 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 3.0 ของกำไรก่อนภาษีเงินได้ เนื่องจากบริษัทได้รับการยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลจากคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนในส่วนของเครื่องบินไอพ่น (โบอิง 737-800) และเครื่องบินโบพด (ATR 72-500)

ทั้งนี้ปี 2556 บริษัทมีกำไรเบ็ดเสร็จรวม 1,075.31 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 9.5 ของรายได้รวม เพิ่มขึ้นจากปี 2555 ร้อยละ 113.0 โดยมีสาเหตุมาจากการที่บริษัทขยายกำลังการผลิตด้านผู้โดยสารเพิ่มขึ้นร้อยละ 45.2 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า แต่ยังคงสามารถรักษาอัตราการบรรทุกได้ที่ร้อยละ 84 และมีรายได้ค่าโดยสารต่อผู้โดยสารต่อกิโลเมตร (Passenger Yield) ที่ระดับ 2.96 บาทต่อผู้โดยสารต่อกิโลเมตร อีกทั้ง ในด้านของต้นทุนบริษัทสามารถบริหารจัดการต้นทุนต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารได้ลดลงร้อยละ 9.8 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า



The Company was able to manage cost and expenses more efficiently in 2013, resulting from change of fleets, economy of scale and expenses control. Total costs and expenses were amounted to 10,215.2 million Baht which increased by 31.5 percent from the year 2012. Cost per Available Seat-Kilometer (CASK) was 2.39 Baht/seat/Km decreased from 2.65 Baht/seat/Km. or 9.8 percent decrease from the previous year. However, fleet change in 2012 generated redelivery expenses at the amount of 247.4 million Baht, which was recorded as one time expense item causing CASK ratio in 2012 to be quite high. If the aforementioned expense was excluded CASK will be at 2.57 Baht/seat/Km in 2012.

- Fuel Cost was the main operating cost. In 2013, it was 3,473.6 million Baht or increased 28.7 percent comparing to the previous year, resulting from fleet expansion and increased in flight frequency. However, fuel cost per available seat per kilometer (Fuel/ASK) decreased by 0.82 Baht/seat/km. or 11.5 percent comparing to last year. This is due to the decreased in Jet fuel price, decreasing from 127.4 US Dollar per barrel in 2012 to 121.8 US Dollar per barrel in 2013. Moreover, in 2013 Thai Baht appreciated to 30.83 Baht per US Dollar or 1.2 percent comparing to 2012, causing fuel cost per unit decrease because jet fuel price was determined in US Dollar but settlement between Thai entities was made in Thai Baht.
- Other variable cost for the year 2013 is equivalent to 7,421.3 million Baht or increased 27.3 percent comparing to last year. Considering on the variable cost per ASK (VC/ASK) for year 2012, the cost decreased from 2.00 Baht/seat/km to 1.74 Baht/seat/km or decreased 12.7 percent as comparing with the previous year, effecting from the expansion in capacity, increase seat per aircraft and longer stage length.
- Fixed Cost for 2013 was 2,057.1 million Baht or 52.7 percent increased, while fixed cost per ASK (FC/ASK) was 0.48 Baht/seat/km, which increased 4.9 percent comparing to previous year. Main contribution to increase in fixed cost was higher aircraft lease rate as the Company was leasing the younger fleet comparing to previous year. The company was leasing one new aircraft, the other 15 were used aircraft.
- Selling, General and Administrative Expense was 736.9 million Baht, increased at 30.6 percent. Selling and administrative expense per ASK tended to decrease from the previous year. The Company's selling and administrative expense per ASK was at 0.17 Baht/seat/km decreased 14.6 percent from the previous year, as the Company benefits from economies of scale in operation and was able to control selling and administrative to be more efficient.

OPERATING PROFIT AND NET PROFIT

Operating profit of the year 2013 increased to 1,099.4 million Baht or 111.5 percent year on year. Increase in profitability was mainly due to cost efficiency especially fuel cost which is a largest proportion of cost structure. Fuel cost per ASK decreased from 0.92 Baht/seat/Km. in 2012 to 0.82 Baht/seat/Km. in 2013 or decreased 11.5 percent year on year.

The Company's corporate income tax was 33.4 million Baht which account for 3.0 percent of Earnings before Tax. Saving in corporate income tax resulted from investment promotion privilege from Thailand Board of Investment (BOI) for the entire fleet both jet (B737-800) and turbo propeller (ATR72-500).

The total comprehensive income was 1,075.31 million Baht or 9.5 percent profit margin. It increased 113.0 percent year on year. Profitability growth was mainly due to production expansion which is 45.2 percent increasing in Available Seat-Kilometer year on year while the Company was able to maintain high level of passenger cabin factor at 84 percent and gained passenger yield 2.96 Baht/passenger/kilometer. Moreover, unit cost (CASK) decreased significantly from 2.65 Baht/seat/kilometer in 2012 to 2.39 Baht/seat/kilometer in 2013 which decrease 9.8 percent year on year.



คำอธิบายและการวิเคราะห์ฐานะทางการเงิน

สินทรัพย์

หน่วย: ล้านบาท	2555	2556
สินทรัพย์		
สินทรัพย์หมุนเวียน		
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	246.5	565.4
เงินลงทุนชั่วคราว	1,410.0	4,800.0
ลูกหนี้การค้า	29.6	41.4
ลูกหนี้อื่น	317.8	274.9
สินค้าคงเหลือ	3.7	10.9
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	90.0	331.4
รวมสินทรัพย์หมุนเวียน	2,097.5	6,024.0
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน		
เงินลงทุนระยะยาว	5.3	6.0
อุปกรณ์สุทธิ	80.7	92.6
สินทรัพย์ไม่มีตัวตน-สุทธิ	33.5	54.1
สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี	18.2	19.1
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น	16.8	75.8
รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน	154.5	247.6
รวมสินทรัพย์	2,252.0	6,271.7

หนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น

หน่วย: ล้านบาท	2555	2556
หนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น		
หนี้สินหมุนเวียน		
เจ้าหนี้การค้า	419.9	410.5
เจ้าหนี้อื่น	683.7	1,033.6
ภาษีเงินได้ค้างจ่าย	-	6.4
ประมาณการหนี้สินค่าซ่อมบำรุงเครื่องบิน	102.1	64.8
ประมาณการหนี้สินการใช้สิทธิประโยชน์รายการส่งเสริมการขาย	34.3	39.0
หนี้สินหมุนเวียนอื่น	31.0	26.4
รวมหนี้สินหมุนเวียน	1,270.9	1,580.7
หนี้สินไม่หมุนเวียน		
ประมาณการหนี้สินค่าซ่อมบำรุงเครื่องบิน	1.8	38.3
ภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน	91.2	109.2
รวมหนี้สินไม่หมุนเวียน	93.0	147.5
รวมหนี้สิน	1,363.9	1,728.2



MANAGEMENT DISCUSSION AND FINANCIAL POSITION ANALYSIS

ASSETS

UNIT: MIL. BAHT	2012	2013
ASSETS		
Current Assets		
Cash and Cash Equivalents	246.5	565.4
Temporary Investments	1,410.0	4,800.0
Trade Receivables	29.6	41.4
Other Receivables	317.8	274.9
Inventories	3.7	10.9
Other Current Assets	90.0	331.4
Total Current Assets	2,097.5	6,024.0
Non-Current Assets		
Long-Term Investments	5.3	6.0
Equipment-Net	80.7	92.6
Intangible Assets-Net	33.5	54.1
Deferred Tax Assets	18.2	19.1
Other Non-Current Assets	16.8	75.8
Total Non-Current Assets	154.5	247.6
Total Assets	2,252.0	6,271.7

LIABILITIES AND SHAREHOLDERS' EQUITY

UNIT: MIL. BAHT	2012	2013
LIABILITIES		
Current Liabilities		
Trade Payables	419.9	410.5
Other Payables	683.7	1,033.6
Income Taxes Payable	-	6.4
Provisions on aircraft maintenance	102.1	64.8
Provisions on promotion privilege	34.3	39.0
Other current liabilities	31.0	26.4
Total Current Liabilities	1,270.9	1,580.7
Non-Current Liabilities		
Provisions on aircraft maintenance	1.8	38.3
Employee benefits obligation	91.2	109.2
Total Non-Current Liabilities	93.0	147.5
Total Liabilities	1,363.9	1,728.2



หนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น

หน่วย: ล้านบาท	2555	2556
ส่วนของผู้ถือหุ้น		
ทุนจดทะเบียน		
หุ้นสามัญ 625,000,000 หุ้น มูลค่าหุ้นละ 1 บาท ในปี 2556	500.0	625.0
และหุ้นสามัญ 50,000,000 หุ้น มูลค่าหุ้นละ 10 บาท ในปี 2555		
ส่วนเกินมูลค่าหุ้นสามัญ	0.0	3,042.5
กำไรสะสม		
จัดสรรแล้ว		
สำรองตามกฎหมาย	50.0	62.5
ยังไม่ได้จัดสรร	338.1	813.4
รวมส่วนของผู้ถือหุ้น	888.1	4,543.4
รวมหนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น	2,252.0	6,271.7

สินทรัพย์

ณ สิ้นปี 2556 บริษัทมีสินทรัพย์รวม 6,271.7 ล้านบาท เติบโตจากปีก่อนหน้าร้อยละ 178 เนื่องจากบริษัทได้เข้าระดมทุนจากการขายหุ้นสามัญเพิ่มทุนให้กับประชาชนทั่วไปครั้งแรก โดยมีเงินสดรับจากการเพิ่มทุน 3,250 ล้านบาท ซึ่งบริษัทจะได้นำเงินดังกล่าวไปใช้ในการจัดหาเครื่องบิน และใช้เป็นเงินทุนหมุนเวียนในกิจการ ทั้งนี้ บริษัทได้นำเงินไปวางมัดจำค่าซื้อเครื่องบินบางส่วน ส่วนที่เหลือได้นำไปลงทุนระยะสั้น สินทรัพย์ส่วนใหญ่จึงอยู่ในรูปเงินสด และเงินลงทุนชั่วคราว จำนวน 565.4 และ 4,800 ล้านบาท ตามลำดับ รองลงไปเป็นเงินประกันเกี่ยวกับเครื่องบิน ทั้งแบบออฟและแบบใบพัด รวม 367 ล้านบาท (รวมทั้งในส่วนสินทรัพย์หมุนเวียนและไม่หมุนเวียน) เพิ่มขึ้นจากปีก่อนหน้า 287.3 ล้านบาท เครื่องบินดังกล่าวจะทยอยรับมอบในปี 2557-2558

บริษัทมียอดลูกหนี้การค้าเพิ่มขึ้นร้อยละ 40 จาก 29.6 ล้านบาท ในปี 2555 เป็น 41.4 ล้านบาท ในปี 2556 จากปริมาณธุรกิจที่ขยายตัว ซึ่งเป็นลูกหนี้ในส่วนของลูกค้าองค์กรที่มีวงเงินเครดิตการค้ากับบริษัท อาทิ หน่วยงานราชการ สมาชิกรัฐสภา บริษัทเอกชน อย่างไรก็ดี ในปี 2556 บริษัทได้ตั้งสำรองหนี้สงสัยจะสูญ จำนวน 18.9 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 0.18 ของรายได้จากค่าโดยสาร เนื่องจากเป็นหนี้ค้างเกินกว่า 12 เดือน ด้านลูกหนี้อื่นๆ ได้แก่ ค่าใช้จ่ายจ่ายล่วงหน้า เงินทดรองจ่ายค่าซ่อมเครื่องบิน รายได้ค้างรับ ซึ่งเป็นรายการที่เกิดขึ้นจากธุรกิจการค้าปกติ รวม 274.9 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อนหน้าร้อยละ 13.5

ด้านสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน บริษัทได้ลงทุนเพิ่มเติม ทั้งในส่วนอุปกรณ์ และสินทรัพย์ไม่มีตัวตน (โปรแกรมคอมพิวเตอร์) อุปกรณ์เพิ่มขึ้นสุทธิ 11.9 ล้านบาท (ร้อยละ 14.7) เป็น 92.6 ล้านบาท ส่วนใหญ่เป็นการลงทุนเพิ่มเติมในอุปกรณ์คอมพิวเตอร์ เครื่องมือเครื่องใช้ในการซ่อมบำรุงเครื่องบิน อุปกรณ์และเครื่องใช้สำนักงาน ส่วนโปรแกรมคอมพิวเตอร์ เพิ่มขึ้นสุทธิ 20.6 ล้านบาท ส่วนใหญ่เป็นค่าลิขสิทธิ์โปรแกรม Microsoft Office

หนี้สิน

หนี้สินของบริษัท ณ 31 ธันวาคม 2556 เท่ากับ 1,728.2 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อนหน้าร้อยละ 26.7 ซึ่งเป็นไปตามธุรกิจปกติของบริษัท ยอดที่เพิ่มขึ้นส่วนใหญ่คือ รายได้ค่าโดยสารรับล่วงหน้า เพิ่ม 184.6 ล้านบาท หรือร้อยละ 43 เป็น 613.8 ล้านบาท เนื่องจากการเปิดขายล่วงหน้ายาวขึ้น และการจัดกิจกรรมทางการตลาดอย่างต่อเนื่องเพื่อกระตุ้นยอดขาย ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย เพิ่ม 156 ล้านบาท หรือร้อยละ 68 เป็น 385.5 ล้านบาท ขณะที่ยอดเจ้าหนี้การค้าลดลงเล็กน้อยร้อยละ 2.2 เป็น 410.5 ล้านบาท



LIABILITIES AND SHAREHOLDERS' EQUITY

UNIT: MIL. BAHT	2012	2013
SHAREHOLDERS' EQUITY		
Share Capital		
625,000,000 Ordinary Share of Baht 1.00 each for year 2013		
50,000,000 Ordinary Share of Baht 10.00 each for year 2012	500.0	625.0
Premium on share capital	0.0	3,042.5
Retained Earnings		
Appropriated		
Legal Reserve	50	62.5
Unappropriated	338.1	813.4
Total Shareholders' Equity	888.1	4,543.4
Total Shareholders' Equity and Liabilities	2,252.0	6,271.7

ASSETS

As 2013 year end, total asset was 6,271.7 million Baht which increased 178 percent year on year, mainly due to fund raising for initial public offering with cash received from capital increased of 3,250 million Baht. The Company will use the proceeds of IPO for aircraft procurement and working capital in the business. Part of the proceeds from IPO was used as a deposit of aircraft procurement and the rest was temporary investment. Therefore, most of the assets are in form of cash and cash equivalents and temporary investments in the amount of 565.4 and 4,800 million Baht, respectively. Besides, aircraft deposit both jet and turbo propeller was 367 million Baht (including current and non-current assets) which increased from the previous year at 287.3 million Baht. These deposit were for the aircrafts delivered in 2014 onwards.

The trade receivable increased 40 percent year on year, from 29.6 million Baht in 2012 to 41.4 million Baht in 2013, due to the expansion of business. The balance of trade receivable belonged to corporate clients with credit terms, such as government authorities, Members of Parliament and public and private companies. However, in 2013, the allowance of doubtful debt was recorded at the amount of 18.9 million Baht or 0.18 percent of passenger revenues, resulting from the overdue of more than 12 months. Other receivables are prepaid expenses, advance payment for aircraft maintenance and accrued revenues, these items occurred from normal course of business transaction with the total of 274.9 million Baht, decreased 13.5 percent year on year.

For non-current asset, the Company invested on equipment and intangible assets (computer program), the equipment net increase was at 11.9 million Baht (14.7 percent increase) to 92.6 million Baht. Mostly are investment in computer programs, tools and equipments for aircraft maintenance, office supplies. For computer programs net increase at 20.6 million Baht, mostly are for Microsoft Office copyrights.

LIABILITIES

Company liabilities as of December 31, 2013 was 1,728.2 million Baht, 26.7 percent increased year on year and still in accordance with Company normal business transactions. Main contributor of the increase was unearned income from advanced reservation, which was 613 million Baht or 184.6 million Baht (43 percent) increased from previous year. This is due extended period of advance booking and continuously marketing campaign to stimulate sales. Accrued expenses increased 68 percent year on year, from 156 million Baht to 385.5 million Baht, while the trade payables slightly decreased at 2.2 percent to 410.5 million Baht.



ประมาณการหนี้สินค่าซ่อมบำรุงเครื่องบิน ประกอบด้วย 2 ส่วน คือ (1) ส่วนหนี้สินหมุนเวียน เป็นการตั้งสำรองการซ่อมบำรุงใหญ่ประจำปี (C Check) จำนวน 64.8 ล้านบาท ลดลง 37.3 ล้านบาท หรือร้อยละ 36.6 และ (2) ส่วนหนี้สินไม่หมุนเวียน เป็นการตั้งสำรองสำหรับค่าใช้จ่ายที่อาจเกิดขึ้นในการคืนเครื่องบิน (Aircraft Redelivery) ซึ่งบริษัทได้เปลี่ยนแปลงนโยบายการบันทึกบัญชีในปี 2556 จากการบันทึกครั้งเดียวเมื่อทำการคืนเครื่องบิน เป็นทยอยตั้งสำรองไปจนหมดระยะเวลาสัญญาเช่าเครื่องบิน โดย ณ สิ้นปี 2556 มียอดรวม 38.3 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก 1.8 ล้านบาท ในปี 2555

ประมาณการหนี้สินการใช้สิทธิประโยชน์รายการส่งเสริมการขายเพิ่ม 4.8 ล้านบาท หรือร้อยละ 13.9 เป็น 39.0 ล้านบาท โดยเป็นการตั้งสำรองการใช้สิทธิในการเปลี่ยนคะแนนสะสมเป็นรางวัลของสมาชิกนกแฟนคลับ ซึ่งเปลี่ยนแปลงตามจำนวนสมาชิกที่เพิ่มขึ้นของรางวัลที่สมาชิกจะสามารถแลกแต้มสะสมหลักๆ จะเป็นตั๋วโดยสารของนกแอร์ และอาจมีโครงการส่งเสริมการตลาดสำหรับของรางวัลอื่นๆ เป็นระยะ

ในปี 2556 บริษัทตั้งสำรองภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน จำนวน 109.1 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 17.9 ล้านบาท หรือร้อยละ 19.7 เนื่องจากจำนวนพนักงานที่เพิ่มขึ้น และระยะเวลาการทำงานของพนักงานที่เพิ่มขึ้น

บริษัทมีการผูกพันนอกงบการเงิน ได้แก่ ค่าเช่าเครื่องบินตามสัญญาเช่าดำเนินงาน (Operating Lease) สัญญาเช่าพื้นที่สำนักงาน ส่วนปรับปรุงการเช่า และค่าเช่ารถยนต์ ณ 31 ธันวาคม 2556 บริษัทมีค่าใช้จ่ายตามภาระผูกพันภายใน 1 ปีเท่ากับ 1,616.4 ล้านบาท ค่าใช้จ่ายตามภาระผูกพันระหว่าง 1 ถึง 5 ปี เท่ากับ 6,346.1 ล้านบาท และค่าใช้จ่ายตามภาระผูกพันเกินกว่า 5 ปี เท่ากับ 3,315.1 ล้านบาท

ส่วนของผู้ถือหุ้น

ในปี 2556 บริษัทได้เพิ่มทุนจดทะเบียนและทุนจดทะเบียนชำระแล้วจาก 500 เป็น 625 ล้านบาท โดยได้เสนอขายหุ้นสามัญเพิ่มทุนให้กับประชาชนทั่วไปครั้งแรก เมื่อ 20 มิถุนายน 2556 และได้ลดมูลค่าที่ตราไว้จากหุ้นละ 10 บาท เป็น 1 บาท โดย ณ สิ้นปี 2556 บริษัทมีส่วนของผู้ถือหุ้นรวม 4,543.4 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 3,655.3 ล้านบาท จากปีก่อนหน้า ประกอบด้วยทุนจดทะเบียน 625 ล้านบาท ส่วนเกินมูลค่าหุ้นสามัญ 3,042.5 ล้านบาท กำไรสะสมส่วนที่จัดสรรแล้ว 62.5 ล้านบาท และส่วนที่ยังไม่ได้จัดสรร 813.4 ล้านบาท ทั้งนี้ ในปี 2556 บริษัทได้จ่ายเงินปันผลรวม 587.5 ล้านบาท แบ่งเป็นเงินปันผลระหว่างกาล 337.5 ล้านบาท และเงินปันผลประจำปี 250 ล้านบาท

การวิเคราะห์สภาพคล่องทางการเงิน

งบกระแสเงินสด

รายการ	2555	2556
เงินสดสุทธิได้มา (ใช้ไป) จากกิจกรรมดำเนินงาน	843.5	1,138.0
เงินสดสุทธิได้มา (ใช้ไป) จากกิจกรรมลงทุน	-380.0	-3,411.5
เงินสดสุทธิได้มา (ใช้ไป) จากกิจกรรมจัดหาเงิน	-414.0	2,579.9
ผลกระทบจากอัตราแลกเปลี่ยนในเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	-0.2	12.5
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น (ลดลง) สุทธิ	49.4	318.9



Provisions on aircraft maintenance consisted of 2 parts which are (1) Current liabilities: a reserve for heavy maintenance (C-Check) at the amount of 64.8 million Baht; decreased 37.3 million Baht or 36.6 percent year on year and (2) Non-Current Liabilities: to reserve for aircraft redelivery expenses, which the accounting policy had been changed in 2013. The former accounting policy, which recorded redelivery cost one time only when the aircraft were redelivered to lessors, had been changed to gradually record the reserve along the lease period until aircraft lease agreement maturity. As of the end of 2013, the total amount was 38.3 million Baht increased from 1.8 million Baht in 2012.

Provisions on promotion privilege increased 4.8 million Baht or 13.9 percent into 39.0 million Baht. This was a reserve for the privilege of bonus points which will be redeemed Nok Fan Club rewards. The reserve increased as rising of the number of members. The main privilege for members to redeem are Nok Air ticket. The Company offered marketing promotion in redeeming points into other goods and services from time to time.

As of 2013, the Company recorded employees benefit obligation reserve at the amount of 109.1 million Baht, increased 17.9 million Baht or 19.7 percent year on year, resulting from higher number of employees and increased in the year of services of employee.

The Company had off-balance sheet liabilities such as aircraft operating lease rent, office space rent, leasehold improvement and car rental fees. As of December 31, 2013, off-balance sheet liabilities expenses within 1 year period is equal to 1,616.4 million Baht, within 1-5 years is equal to 6,346.1 million Baht and exceed 5 years is equal to 3,315.1 million Baht.

SHAREHOLDERS' EQUITY

The Company increases registered capital and paid-up capital from 500 into 625 million Baht by IPO on June 20, 2013 and decreased par value of 10 Baht per share to 1 Baht per share. As of the end of 2013, Company's total shareholders' equity is at 4,543.4 million Baht, which increased from the previous year at 3,655.3 million Baht. The shareholders' equity consisted of registered capital at 625 million Baht, premium on share capital at 3,042.5 million Baht, legal reserved of 62.5 million Baht and unallocated of 813.4 million Baht. The Company also paid a total dividend of 587.5 million Baht; separated into interim dividend payment of 337.5 million Baht and annual dividend of 250 million Baht.

STATEMENT OF CASH FLOWS ANALYSIS

CASH FLOW STATEMENT

UNIT: MILLION BAHT	2012	2013
Cash Flow from Operating Activities - Net	843.5	1,138.0
Cash Flow from Investing Activities - Net	-380.0	-3,411.5
Cash Flows from Financing activities - Net	-414.0	2,579.9
Effect from Exchange Rate in Cash and Cash Equivalents	-0.2	12.5
Increase (Decrease) in Cash and Cash Equivalents - Net	49.4	318.9



ปี 2556 บริษัทมีกระแสเงินสดได้มาจากการดำเนินงาน 1,138.0 ล้านบาท กระแสเงินสดใช้ไปในกิจกรรมลงทุน 3,411.5 ล้านบาท กระแสเงินสดได้มาจากกิจกรรมจัดหาเงิน 2,580.0 ล้านบาท เมื่อรวมกับผลกระทบจากอัตราแลกเปลี่ยนในเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด 12.5 ล้านบาท รวมเป็นเงินสดและรายการเทียบเท่าเพิ่มขึ้น 318.9 ล้านบาท ทำให้มีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดปลายปี 565.4 ล้านบาท

กระแสเงินสดจากการดำเนินงาน

บริษัทมีกำไรสำหรับงวด 1,066.1 ล้านบาท รายการปรับกระทบกำไรสำหรับงวดเป็นเงินสดรับ 133.5 ล้านบาท และสินทรัพย์และหนี้สินดำเนินงานสุทธิใช้ไปในกิจกรรมดำเนินงาน 61.6 ล้านบาท รวมเป็นกระแสเงินสดได้มาจากกิจกรรมดำเนินงาน 1,138 ล้านบาท

แหล่งได้มาของสินทรัพย์และหนี้สินดำเนินงาน จำนวน 472.8 ล้านบาท ได้แก่ รายได้ค่าโดยสารรับล่วงหน้าเพิ่มขึ้น 184.6 ล้านบาท ค่าใช้จ่ายค้างจ่ายเพิ่มขึ้น 157.1 ล้านบาท ลูกหนี้อื่นลดลง 90.7 ล้านบาท และรายการอื่นๆ รวม 40.4 ล้านบาท ส่วนแหล่งใช้ไปของสินทรัพย์และหนี้สินดำเนินงาน จำนวน 534.4 ล้านบาท ได้แก่ เงินประกันเกี่ยวกับเครื่องบินเพิ่มขึ้น 271 ล้านบาท จ่ายค่าซ่อมบำรุงเครื่องบิน 121.4 ล้านบาท เจ้าหนี้การค้าลดลง 38.7 ล้านบาท ลูกหนี้การค้า-กิจการอื่นๆ เพิ่มขึ้น 31 ล้านบาท จ่ายภาษีเงินได้ 28.2 ล้านบาท จ่ายผลประโยชน์พนักงาน 11 ล้านบาท และรายการอื่นๆ รวม 33.2 ล้านบาท

กระแสเงินสดจากกิจกรรมลงทุน

แหล่งใช้ไปของกิจกรรมลงทุนส่วนใหญ่เป็นเงินลงทุนชั่วคราว ซึ่งเป็นเงินฝากระยะสั้นกับสถาบันการเงินต่างๆ โดยในปี 2556 มีจ่ายซื้อเงินลงทุนชั่วคราวเพิ่มขึ้น 3,390 ล้านบาท จ่ายซื้ออุปกรณ์ 46.6 ล้านบาท จ่ายซื้อสินทรัพย์ไม่มีตัวตน 36.8 ล้านบาท และจ่ายเพิ่มซื้อเงินลงทุนระยะยาว 0.7 ล้านบาท ซึ่งเป็นค่าสมาชิกของ บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด เนื่องจากบริษัทมีจำนวนเที่ยวบินมากขึ้น ด้านแหล่งที่มาของกระแสเงินสดจากกิจกรรมลงทุน ได้แก่ ดอกเบี้ยรับ 62.5 ล้านบาท และเงินสดรับจากการขายทรัพย์สิน 0.13 ล้านบาท รวมเป็นกระแสเงินสดใช้ไปในกิจกรรมลงทุน 3,411.5 ล้านบาท

กระแสเงินสดจากกิจกรรมจัดหาเงิน

บริษัทมีเงินสดรับจากการเพิ่มทุน 3,250 ล้านบาท และมีกระแสเงินสดจ่าย ได้แก่ เงินปันผล 587.5 ล้านบาท และค่าใช้จ่ายในการจัดจำหน่ายหุ้นสามัญ 82.5 ล้านบาท รวมเป็นกระแสเงินสดได้มาจากกิจกรรมการจัดหาเงิน 2,580 ล้านบาท



In the year 2013, the company gained operating cash flow of 1,138.0 million Baht, cashflow used in investing activities of 3,411.5 million Baht, cashflows from financing activities at 2,580.0 million Baht and amounted with the effects from exchange rate in cash and cash equivalents at 12.5 million Baht. The total of cash and cash equivalents increased 318.9 million Baht causing the last quarter of the year to have cash and cash equivalents of 565.4 million Baht.

CASH FLOW FROM OPERATING ACTIVITIES

Company's profit for the period was 1,066.1 million Baht, Adjustment to reconcile profit for the period to net cash was 133.5 million Baht, including Asset and Net Operating Liabilities utilized in operating activities was 61.6 million Baht. The total cashflow received from operating activities was 1,138 million Baht.

Asset and operating liabilities received was 472.8 million Baht which derived from increased in unearned income 184.6 million Baht, increased in accrued expenses 157.1 million Baht, Other account receivable decreased 90.7 million Baht and other items with a total of 40.4 million Baht. Asset and operating liabilities used was 534.4 million Baht, such as increased in aircraft deposit at 271 million Baht, aircraft maintenance expense 121.4 million Baht, account payable decreased 38.7 million Baht, account receivable - other activities increased 31 million Baht, income tax expense 28.2 million Baht, employees benefit 11 million Baht and other items with a total of 33.2 million Baht.

CASHFLOW FROM INVESTING ACTIVITIES

Temporary Investment are the main source of investing activities, which are short-term deposits with financial institutes. Details for the year 2013 were as follows: increase in temporary investment of 3,390 million Baht, equipment payment of 46.6 million Baht, purchase of intangible assets of 36.8 million Baht and additional purchase of long-term investment of 0.7 million Baht for the member fees of AEROTHAI, Aeronautical Radio of Thailand LTD.; due to the increasing number of flights the company offered. Sources of cashflow from investing activities include interest received 62.5 million Baht and cash inflow from sales of assets 0.13 million Baht. The total cashflow used in investing activities was at the amount of 3,411.5 million Baht.

CASHFLOW FROM FINANCIAL ACITIVITIES

The Company has cash received from capital increased at the amount of 3,250 million Baht and cash outflow which are 587.5 million Baht of dividend payment and 82.5 million Baht of expense on public offering of common stock. The total amounted of cashflow from financial activities was 2,580 million Baht.



อัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญ

อัตราส่วนทางการเงิน	หน่วย	งบตรวจสอบ		
		2554	2555	2556
อัตราส่วนสภาพคล่อง				
ระยะเวลาการเก็บหนี้เฉลี่ย ¹	วัน	1.60	1.22	1.13
ระยะเวลาการขายสินค้าเฉลี่ย ²	วัน	0.27	0.21	0.28
ระยะเวลาการจำหน่ายตั๋วล่วงหน้า ³	เท่า	17.36	18.71	19.53
ระยะเวลาการชำระหนี้ ⁴	วัน	24.03	23.50	15.77
วงจรเงินสด ⁵	วัน	-39.52	-40.78	-33.89
อัตราส่วนแสดงความสามารถในการหาทำไร				
อัตรากำไรจากการดำเนินงานก่อนต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิง ⁶	%	41.8%	38.9%	40.4%
อัตรากำไรจากการดำเนินงาน ⁷	%	4.8%	6.3%	9.7%
อัตรากำไร EBITDAR ⁸	%	13.8%	19.2%	24.9%
อัตรากำไรสุทธิ ⁹	%	3.29%	6.11%	9.42%
อัตราผลตอบแทนผู้ถือหุ้น ¹⁰	%	26.05%	59.8%	39.26%
อัตราส่วนแสดงประสิทธิภาพในการดำเนินงาน				
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ ¹¹	%	12%	24%	25%
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ถาวร ¹²	%	361%	718%	1,230%
อัตราหมุนของสินทรัพย์ ¹³	เท่า	3.57	3.87	2.65
อัตราส่วนวิเคราะห์นโยบายทางการเงิน				
อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น ¹⁴	เท่า	1.53	1.54	0.38
อัตราส่วนความสามารถชำระภาระผูกพัน ¹⁵	เท่า	1.44	1.66	1.80
อัตราการจ่ายเงินปันผล ¹⁶	%	50%	82%	55%
กำไรสุทธิต่อหุ้น ¹⁷	บาท	4.00	10.09	1.88

¹ ระยะเวลาการเก็บหนี้เฉลี่ย คือ 360/อัตราส่วนหมุนเวียนลูกหนี้การค้า

² ระยะเวลาการขายสินค้าเฉลี่ย คือ 360/อัตราส่วนหมุนเวียนสินค้าคงเหลือ

³ ระยะเวลาการจำหน่ายตั๋วล่วงหน้า คือ (รายได้รับล่วงหน้า/รายได้หลักรวม)*360

⁴ ระยะเวลาการชำระหนี้ คือ 360/อัตราส่วนหมุนเวียนเจ้าหนี้

⁵ วงจรเงินสด คือ (ระยะเวลาเก็บหนี้ + ระยะเวลาการจำหน่ายสินค้า)-(ระยะเวลาการจำหน่ายตั๋วล่วงหน้า+ระยะเวลาการชำระหนี้)

⁶ อัตรากำไรจากการดำเนินงานก่อนต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิง คือ (กำไรจากการดำเนินงาน+ต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิง)/รายได้รวม

⁷ อัตรากำไรจากการดำเนินงาน คือ กำไรจากการดำเนินงาน/รายได้รวม

⁸ อัตรากำไร EBITDAR คือ (กำไรจากการดำเนินงาน+ค่าเช่าดำเนินงานเครื่องบิน+ค่าเช่าเครื่องบินแบบเหมาลำ)/รายได้รวม

⁹ อัตรากำไรสุทธิ คือ กำไรขาดทุนสุทธิ/รายได้รวม

¹⁰ อัตราผลตอบแทนผู้ถือหุ้น คือ กำไรขาดทุนสุทธิ/ส่วนของผู้ถือหุ้นเฉลี่ย

¹¹ อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ คือ กำไรขาดทุนสุทธิ/ส่วนของสินทรัพย์เฉลี่ย

¹² อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ถาวร คือ (กำไรขาดทุนสุทธิ+ค่าเสื่อมราคา)/อุปกรณ์สุทธิเฉลี่ย

¹³ อัตราหมุนของสินทรัพย์ คือ รายได้รวม/ส่วนของสินทรัพย์เฉลี่ย

¹⁴ อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น คือ รวมหนี้สิน/รวมส่วนของผู้ถือหุ้น

¹⁵ อัตราส่วนความสามารถชำระภาระผูกพัน คือ (กำไรจากการดำเนินงาน+ค่าเช่าดำเนินงานเครื่องบิน)/ค่าเช่าดำเนินงานเครื่องบิน

¹⁶ อัตราการจ่ายเงินปันผล คือ เงินปันผลจ่าย/กำไรขาดทุนสุทธิ

¹⁷ กำไรสุทธิต่อหุ้น คือ กำไรสุทธิ/จำนวนหุ้นสามัญเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก



FINANCIAL RATIO

ITEMS	UNIT	AUDITED FS		
		2011	2012	2013
LIQUIDITY RATIOS				
Average Collection Period ¹	Day	1.60	1.22	1.13
Average Holding Period ²	Day	0.27	0.21	0.28
Period of Ticket Distribution in Advance ³	Time	17.36	18.71	19.53
Disbursement Period ⁴	Day	24.03	23.50	15.77
Cash Cycle ⁵	Day	-39.52	-40.78	-33.89
PROFITABILITY RATIOS				
Operating Profit Margin Before Fuel Cost ⁶	%	41.8%	38.9%	40.4%
Operating Profit Margin ⁷	%	4.8%	6.3%	9.7%
EBITDAR Profit Margin ⁸	%	13.8%	19.2%	24.9%
Net Profit Margin ⁹	%	3.29%	6.11%	9.42%
Return on Equity ¹⁰	%	26.05%	59.8%	39.26%
EFFICIENCY RATIOS				
Return on Assets ¹¹	%	12%	24%	25%
Return on Fixed Assets ¹²	%	361%	718%	1,230%
Asset Turnover ¹³	Time	3.57	3.87	2.65
FINANCIAL POLICY RATIOS				
Debt to Equity Ratio ¹⁴	Time	1.53	1.54	0.38
Coverage Obligations Ratio ¹⁵	Time	1.44	1.66	1.80
Dividend Payout ¹⁶	%	50%	82%	55%
Net Profit per Share ¹⁷	Baht	4.00	10.09	1.88

¹ Average Collection Period is 360/Account Receivable Turnover Ratio

² Average Holding Period is 360/Inventory Turnover

³ Period of Ticket Distribution in Advance is (Unearned Revenue/Total Main Revenue)*360

⁴ Disbursement Period is 360/Account Payable Turnover Ratio

⁵ Cash Cycle is (Collection Period + Holding Period)-(Period of Ticket Distribution in Advance+Disbursement Period)

⁶ Operating Profit Margin Before Fuel Cost is (Operating Profit+Fuel Cost)/Total Revenue

⁷ Operating Profit Margin is Operating Profit/Total Revenue

⁸ EBITDAR Profit Margin is (Operating Profit+Lease of Aircraft Operation+Lease of Aircraft chartered Flight)/Total Revenue

⁹ Net Profit Margin is Net Profit and Loss/Total Revenue

¹⁰ Return on Equity is Net Profit and Loss/Average Equity

¹¹ Return On Assets is Net Profit and Loss/Average total Assets

¹² Return on Fixed Assets is (Net Profit and Loss+Depreciation)/Average Net Equipment

¹³ Asset Turnover is Total Revenue/Average total Assets

¹⁴ Debt to Equity Ratio is Total Liabilities/Total Equity

¹⁵ Coverage Obligation Ratio is (Operating Profit+Lease of Aircraft Operation)/Lease of Aircraft Operation

¹⁶ Dividend Payout is Dividend Fund/Net Profit and Loss

¹⁷ Net Profit Per Share is Net Profit/Weighted Average Common Shares



RISK FACTORS

ปัจจัยความเสี่ยง

ความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติการการบิน

ความเสี่ยงจากการจัดหาปริมาณน้ำมันเชื้อเพลิงที่เพียงพอและความผันผวนของราคาน้ำมันเชื้อเพลิง

น้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับเครื่องบินจัดเป็นวัตถุดิบหลักที่สำคัญในการประกอบธุรกิจของบริษัท โดยในปี 2556 บริษัทมีต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิงคิดเป็นร้อยละ 34.0 ของต้นทุนจากการดำเนินงาน ซึ่งจัดเป็นต้นทุนที่มีสัดส่วนสูงที่สุดของบริษัท หากบริษัทไม่สามารถจัดหาน้ำมันเชื้อเพลิงที่เพียงพอต่อการปฏิบัติการการบินของบริษัท อาจส่งผลให้ธุรกิจต้องหยุดดำเนินการ อีกทั้ง ปริมาณและราคาน้ำมันเชื้อเพลิงขึ้นอยู่กับปัจจัยทางเศรษฐกิจและการเมืองของโลก ซึ่งเป็นปัจจัยที่ไม่สามารถควบคุมหรือประมาณการได้อย่างแม่นยำ

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

สำหรับการบริหารต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิง บริษัทได้เข้าทำสัญญาป้องกันความเสี่ยงจากความเสี่ยงจากความผันผวนของราคาน้ำมันเชื้อเพลิงในสองลักษณะคือ การกำหนดราคาซื้อน้ำมันล่วงหน้ากับผู้ค้าน้ำมันโดยตรง และการเข้าทำสัญญาอนุพันธ์ทางการเงินกับธนาคาร นอกจากนี้ บริษัทอาจปรับราคาตั๋วโดยสารให้สอดคล้องกับต้นทุนราคาน้ำมันที่สูงขึ้นได้ เนื่องจากบริษัทใช้กลยุทธ์การตั้งราคาแบบ Dynamic Pricing หรือ การกำหนดค่าตั๋วโดยสารหลายระดับราคา ซึ่งเพิ่มความยืดหยุ่นให้กับบริษัทในการบริหารรายได้และต้นทุน ประกอบกับนโยบายการบริหารความเสี่ยงจากราคาน้ำมันของบริษัท มีระยะเวลาการเข้าทำสัญญาป้องกันความเสี่ยง (Tenor) ที่สอดคล้องกับระยะเวลาที่เปิดจำหน่ายตั๋วโดยสาร

ความเสี่ยงจากการพึ่งพาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศและอินเทอร์เน็ตในการดำเนินธุรกิจของบริษัท

บริษัทจำเป็นต้องพึ่งพาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศและอินเทอร์เน็ตในการดำเนินธุรกิจของบริษัท โดยเฉพาะระบบเว็บไซต์ (Website) และระบบสำรองที่นั่ง (Reservation System) ซึ่งบริษัทใช้บริการระบบดังกล่าวจากบุคคลภายนอก โดยหากระบบเว็บไซต์และระบบสำรองที่นั่งของบริษัทมีปัญหาขัดข้อง หรือระบบดังกล่าวของผู้ให้บริการเกิดความขัดข้อง ก็ส่งผลกระทบต่อการบินของบริษัทอย่างรุนแรงและมีนัยสำคัญ ในปี 2556 บริษัทมีลูกค้าสำรองที่นั่งผ่านเว็บไซต์คิดเป็นร้อยละ 60.7 ของจำนวนลูกค้าทั้งหมด

บริษัทยังต้องแบกรับความเสี่ยงจากการละเมิดความปลอดภัยของเว็บไซต์ โดยเฉพาะการลักลอบนำข้อมูลความลับของลูกค้าที่สำรองที่นั่งไปใช้ทางผิดกฎหมาย ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อชื่อเสียงของบริษัททำให้ลูกค้าขาดความเชื่อมั่นต่อบริษัท และไม่ใช้บริการบริษัท

อย่างไรก็ดีบริษัทได้ให้ความสำคัญต่อระบบอัตโนมัติและอินเทอร์เน็ตอย่างสูงโดยเฉพาะบริษัทมีมาตรการป้องกันปัญหาขัดข้องของระบบเว็บไซต์และระบบสำรองที่นั่งโดยมีการจัดทำสำรองข้อมูลทุกวันและยังมีการตั้งศูนย์ข้อมูลสำรองฉุกเฉิน (Disaster Recovery Site) โดยหากมีปัญหาเกิดขึ้นกับศูนย์ข้อมูลหลัก ข้อมูลที่มีการสำรองไว้จะสามารถนำมาใช้งานได้ทั้งศูนย์ข้อมูลสำรองฉุกเฉินได้อย่างทันท่วงที นอกจากนี้ บริษัทยังทำการจัดทำเครือข่ายเน็ตเวิร์คสำรองในกรณีที่เกิดดับบนเครือข่ายเน็ตเวิร์คหลักมีปัญหาเพื่อให้เกิดการติดต่อระหว่างบริษัทกับระบบภายนอกเป็นไปอย่างราบรื่นและไม่กระทบต่อธุรกิจ นอกจากนี้บริษัทยังมีมาตรการป้องกันการละเมิดลักลอบนำข้อมูลความลับของลูกค้าที่สำรองที่นั่งไปใช้ทางผิดกฎหมาย โดยมีการออกแบบสถาปัตยกรรมของระบบเพื่อป้องกันการถูกบุกรุกจากผู้ไม่หวังดี รวมทั้งมีการเข้ารหัสข้อมูลตามมาตรฐาน การทดสอบการบุกรุกเพื่อปิดข้อบกพร่องเป็นประจำทุกปี และเก็บรายละเอียดการเข้าใช้ระบบตามพระราชบัญญัติคอมพิวเตอร์ทุกประการ อีกทั้งตั้งแต่เริ่มเปิดดำเนินการ บริษัทไม่พบข้อร้องเรียนในกรณีดังกล่าว และบริษัทไม่มีความคิดความในกรณีดังกล่าวอีกด้วย



RISK RELATING TO OPERATION

RISK OF JET FUEL PROCUREMENT AND FLUCTUATION OF JET FUEL PRICE

Jet fuel is a major cost of the Company business. During 2013, jet fuel cost represents the largest item of operating costs, accounting for 34.0 percent of operating costs. If the Company cannot procure sufficient amount of jet fuel, it may cease its operation. Moreover, fuel supply and price is depending on world economics and political factors, which are uncontrollable and difficult to predict.

However, the Company recognized the importance in sourcing and managing fuel cost, as well as to decrease and mitigate this risk by entering the jet fuel contract with various suppliers; for example, PTT Plc and the Shell Company of Thailand. Since its establishment, the Company has never been faced the shortage of jet fuel.

The Company had made 2 types of hedging, which are physical hedging with fuel suppliers and made financial derivatives with financial institutions. Moreover, airfares were adjusted to meet with the rise in fuel price. Dynamic pricing strategy was applied for the flexibility to adjust the passenger fare promptly and dynamically to partially compensate for the effect in jet fuel prices. Besides, according to hedging policies, hedging tenors are to be matched with sales inventory period

RISK FROM DEPENDENCE ON AUTOMATED SYSTEM AND THE INTERNET

The Company relies heavily on automated systems and the Internets, particularly website and the reservation system, some of which are provided by third parties. Any system failure may disrupt the Company's operations and harm the business. Approximately 60.7% of our flight reservation is booked through website in 2013.

The Company also has to bear the risk of security breaches of its website, especially the illegal use of customers' information. This kind of risk will significantly affect Company's reputation and confidence to the Company, which may cause the customer to stop using the service.

However, the Company has recognized the importance of information technology and internet. The Company has prevention on the failure or disruption of the website and reservation system by daily backing up data. Also, the Company has established disaster recovery site. In case, the main site is disrupted, the Company will be able to use the retained information. Moreover, the Company has made a backup network in a case of the failure on the main network in order to make the system that connects with external system available. The company also has set policies on breach of confidential information from their customers' booking. The sophisticated architecture of the computer system, as well as the encryption scheme, gets tested for impairments every year. Data are then saved and reported, as required by Computer-Related Crime Act. Since establishment, the company has neither had a filing complaint nor being involved in a lawsuit on this matter.



ความเสี่ยงจากการที่บริษัทไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรฐานภายใต้ระเบียบต่างๆ ได้ในอนาคต หรืออาจดำรงใบอนุญาตตามกฎระเบียบที่มีได้

การดำเนินธุรกิจของบริษัทจำเป็นต้องได้รับอนุญาตจากทางราชการ นอกจากนั้นจะต้องอยู่ใต้การบังคับของกฎระเบียบอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องด้วย ซึ่งเงื่อนไขดังกล่าวไม่อยู่ภายใต้อำนาจการควบคุมของบริษัท ดังนั้น หากมีการเปลี่ยนแปลงการตีความของกฎระเบียบหรือการออกกฎหมายหรือกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องใหม่ อาจส่งผลกระทบต่อเนื่องในการดำเนินธุรกิจของบริษัท สำหรับเอกสารและปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการได้รับอนุญาตให้ทำการบินประกอบด้วย

- **ใบอนุญาตให้ประกอบกิจการค้าขายในการเดินอากาศ**

บริษัทได้รับใบอนุญาตให้ประกอบกิจการค้าขายในการเดินอากาศ (“Air Operating License” หรือ “AOL”) ทั้งเส้นทางภายในประเทศและเส้นทางระหว่างประเทศจากกระทรวงคมนาคม ซึ่งใบอนุญาตฉบับปัจจุบันจะหมดอายุลงในวันที่ 17 มิถุนายน 2557 ในกรณีใบอนุญาตดังกล่าวหมดอายุลงและบริษัทไม่ได้รับอนุญาตให้ต่ออายุ ก็จะไม่สามารถประกอบธุรกิจสายการบินต่อไปได้ อย่างไรก็ตาม ตั้งแต่เริ่มก่อตั้งกิจการในเมื่อ พ.ศ. 2547 บริษัทได้รับการต่ออายุใบอนุญาตฯ อย่างต่อเนื่อง อีกทั้งมีเคสทำผิดต่อกฎระเบียบและข้อบังคับต่างๆ ของทางราชการ ทำให้คาดว่าบริษัทจะสามารถต่ออายุใบอนุญาตฯ ต่อไปได้อย่างต่อเนื่อง

- **ใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศ**

บริษัทได้รับใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศ (“Air Operator Certificate” หรือ “AOC”) จากกระทรวงคมนาคม ซึ่งใบรับรองฉบับปัจจุบันจะหมดอายุลงในวันที่ 17 มิถุนายน 2557 ในกรณีใบรับรองดังกล่าวหมดอายุลงและบริษัทไม่ได้รับอนุญาตให้ต่ออายุ ก็จะไม่สามารถประกอบธุรกิจสายการบินต่อไปได้เช่นกัน อย่างไรก็ตาม ตั้งแต่เริ่มก่อตั้งกิจการใน พ.ศ. 2547 บริษัทก็ได้รับใบรับรองฯ อย่างต่อเนื่อง อีกทั้งตั้งแต่ก่อตั้งบริษัทก็ได้ทำผิดต่อกฎระเบียบและข้อบังคับต่างๆ ของทางราชการ ทำให้คาดว่าบริษัทจะสามารถต่ออายุใบรับรองฯ ต่อไปได้อีก

- **สิทธิการบิน**

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

ความเสี่ยงจากค่าใช้จ่ายในการซ่อมบำรุงที่เพิ่มขึ้นตามอายุของเครื่องบิน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 บริษัทมีเครื่องบินอายุเฉลี่ย 8.2 ปี โดยผู้บินที่มีอายุมากขึ้นจะมีค่าใช้จ่ายในการซ่อมบำรุงเพิ่มสูงขึ้นตามอายุการใช้งาน ค่าใช้จ่ายดังกล่าวจัดเป็นต้นทุนหลักในการดำเนินธุรกิจของบริษัท โดยในปี 2556 บริษัทมีค่าใช้จ่ายในการซ่อมบำรุง 1,787.6 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 17.5 ของต้นทุนการดำเนินงานรวม ทั้งนี้หากค่าใช้จ่ายซ่อมบำรุงปรับตัวเพิ่มสูงขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ อาจส่งผลกระทบต่อผลการดำเนินงานของบริษัทอย่างมีนัยสำคัญ นอกจากนั้น การซ่อมบำรุงบางประเภทบริษัทได้ว่าจ้างบริษัทภายนอกในดำเนินการ ดังนั้น บริษัทอาจเผชิญความเสี่ยงจากการล่าช้าในการซ่อมแซมเครื่องบินซึ่งบริษัทไม่อาจหลีกเลี่ยงได้ และอาจส่งผลกระทบต่อผลการดำเนินงานของบริษัทอย่างมีนัยสำคัญ เนื่องจากอาจจะไม่สามารถปฏิบัติตามตารางที่กำหนดได้

บริษัทมีมาตรการรองรับความเสี่ยงดังกล่าวโดยบริษัทได้ทำการเปลี่ยนผู้บินในระหว่างปี 2555-2556 ด้านการซ่อมบำรุงเครื่องบิน บริษัทได้ว่าจ้างผู้ให้บริการภายนอกที่มีความชำนาญ มีประสบการณ์สูงและเป็นที่ยอมรับในอุตสาหกรรมการบินระดับโลก ได้รับการรับรองมาตรฐานองค์กรบริหารการบินแห่งสหรัฐอเมริกา (US Federal Aviation Administration : FAA) และองค์การความปลอดภัยด้านการบินแห่งสหภาพยุโรป (European Aviation Safety Agency : EASA) เพื่อมาดูแลวางแผนและทำการซ่อมบำรุงเครื่องบินให้แก่บริษัท ซึ่งบริษัทประเมินแล้วว่ามีความคุ้มค่าในทุกๆ ด้าน เพราะบริษัทต้องลงทุนในอะไหล่และอุปกรณ์เครื่องบินที่มีราคาสูง รวมถึงโรงซ่อมเครื่องบินซึ่งใช้เงินลงทุนเป็นจำนวนมาก และอาจจะยังไม่มีความประหยัดเนื่องจากขนาด ตลอดจนการฝึกอบรมพัฒนาบุคลากร ซึ่งทำให้บริษัทคาดว่าจะสามารถประหยัดค่าใช้จ่ายในการซ่อมบำรุงเครื่องบินได้อย่างมีนัยสำคัญ อย่างไรก็ตาม บริษัทมีบุคลากรที่ทำหน้าที่ติดตามดูแลให้เครื่องบินของบริษัทเข้าซ่อมบำรุงตามตารางอย่างเคร่งครัด



RISK FROM THE ABILITY TO OBTAIN REGULATORY APPROVALS IN THE FUTURE OR MAINTAIN THE EXISTING REGULATORY APPROVALS

The airline industry is subject to extensive regulation. Obtaining and maintaining the requisite licenses and approvals from related authority is necessary to operate airline business. However, the Company has no control over the regulations that was applied to. Changes in regulation or the introduction of new laws or regulations may have a material adverse effect on the Company. The requisite licenses are as follows;

- **Air Operating License (AOL)**

The Company has been granted AOL both for domestic and international route from the Ministry of Transportation. This license is subject to renewal upon expiry on 17 June 2014. The Company will unable to operate its airline business if the license is not renewed. Since its establishment in 2004, the Company has never breached any laws and regulations required by the related authority. Thus, it is expected that the Company will be able to renew this license.

- **Air Operator Certificate (AOC)**

The company has been granted AOC from the Ministry of Transportation. AOC, the company holding, is subject to renewal upon expiry on 17 June 2014. The Company will unable to operate its airline business if the license is not renewed. Since its establishment in 2004, the Company has never breached any laws and regulations required by the related authority. Thus, it is expected that the Company will be able to renew this license.

- **Traffic Right**

For each route operated by the Company, Ministry of Transportation will grant a traffic right to the Company. This permit will be valid permanently unless the Company has not operated any flight continually for one flight schedule (around 6 months). In such case, the permit for that route may be revoked by government agency.

RISK OF MAINTENANCE COSTS INCREASING AS OUR FLEET AGES

As of 31 December 2013, the average age of fleet is 8.2 years. The Company's fleet will require more maintenance as it ages increase and our maintenance and repair expenses will increase on an absolute basis. Maintenance cost is also a major expenses for the Company. During 2013, fleet maintenance cost account for 1,787.6 or 17.5% of total operation cost. Any significant increase in maintenance and repair expenses could have an adverse effect on our profitability. Moreover, the Company outsources certain maintenance services to third parties. Thus, the Company may face the risk in relation to a delay of maintenance service rendered by third parties. Ultimately, it will affect the Company's scheduled operation.

However, the Company has a solid plan for aircraft modernization during 2012-2013. Also, the Company has outsourced the maintenance service and maintenance planning to highly experience and well-recognized companies in the global aviation industry. Their standard is guaranteed by US Federal Aviation Administration (FAA) and European Aviation Safety Agency (EASA). Outsourcing is considered as cost efficiency as the Company does not need to invest in spare parts or the hangar, which required high investments and does not have economies of scale as well as personnel development training. By outsourcing, the Company expected to be able to significantly save cost on aircraft maintenance expenses. Nonetheless, staffs are assigned to strictly supervise and make sure that the aircraft are being maintained according to the schedule.



ความเสี่ยงจากผลกระทบในทางลบจากการประสบอุบัติเหตุหรืออุบัติการณ์ซึ่งเกี่ยวกับเครื่องบิน

บริษัทมีความเสี่ยงจากการที่เครื่องบินของบริษัทประสบอุบัติเหตุ ประสบเหตุฉุกเฉิน การก่อการร้าย หรือภัยพิบัติ ซึ่งเป็นเหตุการณ์ที่บริษัทไม่สามารถควบคุมได้ และหากเกิดเหตุการณ์ดังกล่าวบริษัทจะได้รับผลกระทบเชิงลบอย่างมีนัยสำคัญ

- เครื่องบินลำดังกล่าวของบริษัทจะไม่สามารถให้บริการผู้โดยสาร หรือลูกค้าของบริษัทได้ตามตารางการบินซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อบริษัทมีรายได้ในอนาคตที่ลดลงอย่างมีนัยสำคัญ
- ค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมหรือจัดหาเครื่องบินลำใหม่เพื่อทดแทน ซึ่งอาจส่งผลให้บริษัทจำเป็นต้องแบกรับต้นทุนที่เพิ่มขึ้นในส่วนดังกล่าว
- ทำให้บริษัทมีภาพลักษณ์ในด้านลบต่อสาธารณชน ผู้โดยสารอาจขาดความเชื่อมั่นในระบบความปลอดภัยในการดำเนินงานของบริษัท และตัดสินใจไม่เลือกใช้บริการการบินของบริษัท ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อผลการดำเนินงานในอนาคตของบริษัทอย่างมีนัยสำคัญ
- บริษัทอาจไม่สามารถเรียกร้องค่าเสียหายจากผู้รับประกันภัยได้ครบถ้วนจำนวน หากมูลค่าที่บริษัททำประกันไว้ต่ำกว่าค่าเสียหายที่เกิดขึ้น อีกทั้งบริษัทอาจมีภาระเบี้ยประกันภัยที่สูงขึ้นในอนาคต

อย่างไรก็ตาม บริษัทมีมาตรการป้องกันความเสี่ยงดังกล่าว โดยว่าจ้างบริษัทผู้ซ่อมบำรุงเครื่องบิน ซึ่งมีมาตรฐานการให้บริการในระดับโลกมาดูแลวางแผนการซ่อมบำรุงเครื่องบินให้แก่บริษัท เพื่อให้เครื่องบินอยู่ในสภาพสมบูรณ์พร้อมใช้งานตามมาตรฐานของกรมการบินพลเรือนและมาตรฐานการบินนานาชาติอยู่ตลอดเวลา อีกทั้ง บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) และกรมการบินพลเรือนได้ดูแลรักษาความปลอดภัยภายในท่าอากาศยานอย่างเข้มงวดมาโดยตลอด ทำให้ตั้งแต่ก่อตั้งบริษัทถึงปัจจุบัน บริษัทไม่เคยประสบเหตุการณ์ที่กล่าวมาในข้างต้น บริษัทยังได้กำหนดแนวทางการดำเนินการหากเกิดเหตุการณ์ดังกล่าว ทำให้เชื่อมั่นได้ว่าบริษัทจะสามารถควบคุมความเสียหายที่เกิดได้ และยังคงดำเนินธุรกิจได้อย่างต่อเนื่องภายหลังเกิดเหตุการณ์ที่กล่าวมาในข้างต้น ในส่วนการจัดทำประกันภัย บริษัทได้ทำประกันภัยสำหรับการบินตามแนวทางปฏิบัติของอุตสาหกรรมการบินนานาชาติ โดยทำประกันภัยอากาศยานทุกลำของนกแอร์โดยมีวงเงินรับผิดชอบใช้ตามที่กำหนดในสัญญาเช่าเครื่องบินและคาดว่าจะเพียงพอต่อความเสียหายหากเกิดเหตุการณ์ดังกล่าวขึ้น

ความเสี่ยงจากการพึ่งพาตลาดท่องเที่ยวในประเทศไทย

ธุรกิจสายการบินจัดเป็นธุรกิจที่พึ่งพาการเดินทางของนักท่องเที่ยว สายการบินเส้นทางในประเทศจะมีรายได้สูงในช่วงฤดูกาลท่องเที่ยวในไตรมาส 1 และไตรมาส 4 ของแต่ละปี และมีรายได้ลดลงในช่วงไตรมาส 2 และไตรมาส 3 ของแต่ละปี ดังนั้น หากบริษัทมีปัญหาด้านข้อ หรือมีเหตุการณ์การเมือง ภาวะเศรษฐกิจถดถอย ภัยพิบัติทางธรรมชาติ สภาพอากาศที่เลวร้าย โรคติดต่อร้ายแรง การก่อการร้าย ในไตรมาส 1 หรือไตรมาส 4 ของปีอาจส่งผลให้ผลประกอบการของบริษัทลดลงอย่างมีนัยสำคัญ หรือประสบภาวะขาดทุน

อย่างไรก็ดี บริษัทมีการเตรียมพร้อมในทุกๆ ด้าน ทั้งเครื่องบิน บุคลากร และระบบสนับสนุนต่างๆ ตั้งแต่เริ่มเปิดดำเนินการ บริษัทไม่เคยประสบปัญหาการหยุดดำเนินธุรกิจจากปัญหาภายในบริษัท นอกจากนั้นบริษัทมีการสนองตอบต่อปัญหาจากปัจจัยภายนอกซึ่งบริษัทไม่สามารถควบคุมได้เป็นอย่างดี

ความเสี่ยงจากการพึ่งพารายได้จากภายนอกในการปฏิบัติงานซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของดำเนินงานของบริษัท

บริษัทมีความจำเป็นต้องพึ่งพารายได้จากภายนอกในการจัดหาสิ่งอำนวยความสะดวกและบริการที่จำเป็นในการประกอบธุรกิจของบริษัท รวมถึงการจัดหาเครื่องบินแบบเช่าเหมาลำ บริการภาคพื้นดิน และสิ่งอำนวยความสะดวกอื่นๆ ถึงแม้ว่าบริษัทจะมีบุคลากรเพื่อควบคุมการปฏิบัติงานของบริษัทภายนอก แต่บริษัทก็สามารถควบคุมการปฏิบัติงานบริษัทภายนอกได้อย่างครบถ้วน การปฏิบัติหน้าที่บกพร่อง หรือปฏิบัติหน้าที่ล่าช้า อาจส่งผลกระทบต่อภาพลักษณ์ของบริษัทในเชิงลบ นอกจากนั้น หากสัญญากับบริษัทภายนอกดังกล่าวหมดลง บริษัทอาจไม่สามารถสรรหาบริษัทอื่นที่มีความสามารถให้บริการกับบริษัทในอัตราค่าจ้างเดียวกัน ซึ่งจะส่งผลให้บริษัทมีค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานเพิ่มสูงขึ้น



RISK FROM THE IMPACT IN THE EVENT OF AN ACCIDENT INVOLVING THE COMPANY'S AIRCRAFT

The Company is exposed to potential significant losses in the event that any of its aircraft is subject to an emergency, accident, terrorist incident or other disaster. There can be no assurance that the Company is able to control such events. The effect on the business and operation are as follows;

- That aircraft will not be able to render a service to the passengers as scheduled. Hence, the Company's future revenue will decrease significantly.
- The Company will assume additional expense for aircraft repair or for new aircraft procurement. The Company may have to bear with the increase in cost.
- The Company will have poor corporate image, passengers will no longer trust in the company operational safety system, resulting significantly to weaken future performance.
- The Company might not able to claim for the total compensation, once the insured value is lower than the damage. In addition, the company might have to pay higher insurance premium in the future.

However, the Company has taken steps to prevent such risk by hiring world-class standard maintenance company to develop aircraft maintenance program to maintain the aircrafts in perfect condition as required by Department of Civil Aviation (DCA) and international aviation standard. In addition, Airports of Thailand Public Company Limited and DCA have always highly maintained their security system in Thailand airports. Since the establishment, the Company has not faced the serious accident as mentioned above. The Company is confidence that in could control or limit the damage, and could continue the business after the accident since the Company has established the safety procedure for accidents. For the insurance, the Company has followed the industry standard by insuring all Nok Air's aircrafts in accordance to international aviation standard. The insurance amount is sufficient for the damage of the accident and followed the aircraft lease agreement.

RISK FROM THE DEPENDENT ON THAILAND TOURISM

Airline business is considered as one business that depends on tourists. The domestic routes usually have high income during high season, which is in the quarter 1 and 4 of each year and its revenue decreased during quarter 2 and 3. Therefore, if there is any problems or political events, economic downturn, natural disaster, severe weather, plague or terrorism during quarter 1 and 4 of the year, it may cause the Company's performance to decrease significantly or the Company may incur losses.

However, such risk was noticed and every aspect has been prepared such as aircrafts, personnel and support systems. Since the establishment, the Company can proficiently responses to external factors that are unable to control and never have to cease its business due to internal problems or seasonality.

RISK FROM DEPENDING ON OUTSOURCES TO PERFORM TASKS WHICH ARE PART OF COMPANY'S OPERATION

The Company relies on outsourcing necessary services and facilities including procurement of aircraft for chartered flight, ground handling, and other necessary facility. The Company could not fully control outsourced employees in conducting their service. The mistake and delay from operation could result in negative corporate image. In addition, after the ending of the contract, the Company will face risk of not being able to recruit a new supplier that can offer the same pay rate and standard of services resulting in higher operating expense.



อย่างไรก็ตาม การว่าจ้างบริษัทภายนอกในการดำเนินงานดังกล่าวให้กับบริษัท จะทำให้บริษัทมีค่าใช้จ่ายที่ต่ำกว่าการลงทุนซื้ออุปกรณ์และว่าจ้างบุคลากรเพื่อดำเนินการเอง อีกทั้งหากผู้ประกอบการที่บริษัทว่าจ้าง ปฏิบัติงานบกพร่อง หรือล่าช้า บริษัทสามารถปรับค่าเสียหายกับผู้ประกอบการรายดังกล่าวได้ และบริษัทอาจพิจารณายกเลิกสัญญาหรือไม่ต่อสัญญากับผู้ประกอบการรายดังกล่าว หากบริษัทสามารถหาผู้ประกอบการรายอื่นที่เหมาะสมกว่าและสามารถดำเนินงานให้บริษัทได้เช่นเดียวกัน

ความเสี่ยงจากการแข่งขันที่รุนแรง

ในการประกอบธุรกิจสายการบินภายในประเทศ บริษัทจำเป็นต้องแข่งขันกับสายการบินอื่นที่ให้บริการเส้นทางการบินภายในประเทศเช่นเดียวกับบริษัท ทั้งสายการบินที่ให้บริการเต็มรูปแบบอย่าง การบินไทย ไทยสมายล์ และบางกอกแอร์เวย์ และสายการบินราคาประหยัดอื่นๆ เช่น ไทยแอร์เอเชีย ไทยไลอ้อนแอร์ และโอเรียนท์ไทย ซึ่งด้วยการแข่งขันที่รุนแรง ทำให้สายการบินที่ให้บริการเต็มรูปแบบมุ่งเน้นการให้บริการตามรูปแบบเดิมที่เรียกว่า การบริการคุณภาพสูง (Premium or Legacy Airline) เพื่อแข่งขันกับสายการบินราคาประหยัด อีกทั้งสายการบินราคาประหยัดก็มุ่งเน้นการใช้กลยุทธ์ด้านราคา (Cost Leadership) ในการแข่งขันกับสายการบินที่ให้บริการเต็มรูปแบบเช่นกัน นอกเหนือจากการแข่งขันกับสายการบินเต็มรูปแบบแล้ว บริษัทยังจำเป็นต้องแข่งขันกับสายการบินราคาประหยัดสายการบินอื่น ซึ่งบางสายการบินมีขนาดทางธุรกิจที่ใหญ่กว่าและมีแหล่งเงินทุนที่มากกว่าบริษัท ทำให้บริษัทอาจเสียเปรียบในเชิงของต้นทุนของการให้บริการ อีกทั้งบริษัทไม่อาจหลีกเลี่ยงการแข่งขันกับผู้ให้บริการขนส่งรูปแบบอื่นในประเทศไทยเช่น รถทัวร์ รถไฟ และรถไฟความเร็วสูงที่อาจเกิดขึ้นในอนาคต การแข่งขันที่สูงยิ่งในอุตสาหกรรมขนส่งในประเทศดังกล่าว อาจส่งผลให้บริษัทมีอัตรากำไรที่ลดลงอย่างมีนัยสำคัญ

อย่างไรก็ตาม ด้วยการเติบโตของความต้องการการเดินทางทางอากาศที่เติบโตอย่างต่อเนื่อง และบริษัทมีความมั่นใจว่านกแอร์มีการให้บริการที่แตกต่างและโดดเด่นกว่าสายการบินราคาประหยัดอื่นอย่างชัดเจน ทำให้บริษัทคาดว่านกแอร์มีข้อได้เปรียบและยุทธศาสตร์ที่ดีกว่าสายการบินคู่แข่ง และทุกครั้งที่มีการจัดกิจกรรมทางการตลาด นกแอร์จะเป็นสายการบินที่ได้รับกระแสตอบรับจากผู้โดยสารเป็นอย่างดี

ความเสี่ยงจากการพึ่งพาการใช้ยานเครื่องบินรุ่นโบอิง 737-800

ในส่วนของเครื่องบินแบบไอพ่น บริษัทดำเนินธุรกิจโดยใช้เครื่องบินรุ่นโบอิง 737-800 เป็นส่วนใหญ่ เนื่องจากเป็นเครื่องบินแบบทางเดินเดียวที่ได้รับการพัฒนาโดยใช้เทคโนโลยีขั้นสูงจากผู้ผลิต โดยใช้เครื่องยนต์แบบ New Generation ทำให้สมรรถนะของเครื่องบินมีประสิทธิภาพดียิ่งขึ้น ทั้งด้านความประหยัดเชื้อเพลิง การซ่อมบำรุง ความจุผู้โดยสารมากขึ้น ตลอดจนการตกแต่งห้องโดยสารและรูปลักษณ์ของเครื่องบินสวยงามทันสมัย นอกจากนี้ การมีฝูงบินเดียวจะทำให้บริษัทประหยัดต้นทุนในการดำเนินการ อาทิ การซ่อมบำรุงเครื่องบิน การฝึกอบรมนักบินและลูกเรือ เป็นต้น ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 บริษัทมีเครื่องบินรุ่นดังกล่าว จำนวน 14 ลำ จากจำนวนเครื่องบินทั้งหมดของบริษัททั้งหมด 16 ลำ บริษัทจึงมีความเสี่ยงในการดำเนินงานหากเครื่องบินรุ่นดังกล่าวมีปัญหาทางเทคนิคและจำเป็นต้องเข้าซ่อมบำรุงหรือปรับปรุงเพื่อให้สามารถนำมาดำเนินงานได้ตามปกติ ข้อบกพร่องหรือปัญหาดังกล่าวอาจส่งผลเพิ่มเติมให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการบินออกข้อกำหนดเพิ่มเติมหรือเพิ่มมาตรฐานความปลอดภัยที่เข้มงวดขึ้น ซึ่งอาจจะส่งผลกระทบต่อให้บริษัทมีผลการดำเนินงานลดลงอย่างมีนัยสำคัญ

ทั้งนี้ หากเครื่องบินรุ่นดังกล่าวมีปัญหาทางเทคนิคขั้นรุนแรง บริษัทอาจจำเป็นต้องเปลี่ยนไปใช้เครื่องบินรุ่นอื่นแทน และหากบริษัทไม่สามารถจัดหาเครื่องบินรุ่นอื่นทดแทนได้ในต้นทุนที่เทียบเท่าฝูงบินเดิมภายในระยะเวลาที่เหมาะสม บริษัทจะมีผลการดำเนินงานที่ลดต่ำลงอย่างมีนัยสำคัญ หรืออาจประสบภาวะขาดทุนได้

อย่างไรก็ตาม สายการบินทั่วโลกดำเนินงานโดยใช้เครื่องบินโบอิง 737-800 กันอย่างแพร่หลาย และมีการใช้งานมาแล้วกว่า 18 ปี โดยไม่พบข้อบกพร่องทางด้านเทคนิค หรือปัญหาทางด้านเครื่องยนต์ที่รุนแรง



However, by hiring suppliers to operate the aforementioned tasks, allowing the Company to have lower expenses than having to invest on the purchase of equipment and hiring personnel to operate. In addition, if a subcontractor made any defective or delayed in operating, the Company can then collect fine from the subcontractor. Moreover, the Company may consider canceling or not to renew the contracts, if the Company is able to recruit a more suitable replacement.

RISK FROM THE HIGH COMPETITION

The company could not deny the competition from the domestic airlines including full service airlines; such as Thai Airways, Thai Smile, Bangkok Airways, and low cost airlines; such as Thai Air Asia, Thai Lion Air and Orient Thai. Due to high competition, both type of airlines are competing with each other, Premium or Legacy Airline intend to provide the high quality service, while low cost airline focus on cost leadership or pricing strategy. Not only competing with full service airline, the Company also need to compete among the low cost airline which is larger and has more capital. Furthermore, the competition with other form of transportation providers are unavoidable such as bus, train and high-speed train that may be available for service in the future. The high competition could result significantly in the decrease of profit margin.

However, the growth of demand in air travel has continuously increased and Nok Air is distinctly confident in its high quality and differentiated service than other low cost airlines and has better advantages and strategies than the competitive airlines. In addition, Nok Air received a positive feedback from passengers in every marketing activities.

RISK OF RELYING ON BOEING 737-800

For Jet Aircraft, the Company has operated by using mainly Boeing 737-800, as it is a single-aisle aircraft that was developed with high technology from the manufacturer. New generation engine provides higher efficiency including fuel saving, low cost of maintenance, more capacity, and better interior and exterior decoration. In addition, the homogeneous fleet is a key element for cost saving as the Company could save its operation cost; such as, aircraft maintenance, pilot and crew training. As of 31 December 2013, the Company has 14 Boeing 737-800 from total 16 aircrafts, this is considered risk of highly dependent on this aircraft model. Once there is any technical problem of this model, the aviation department could implement additional safety rule and could result in additional expenses, which significantly lower the Company's performance.

Furthermore, the serious technical problem could result in changing aircraft model, once new model could not be acquired to replace the existing one, the Company might have lower performance or incur losses.

However, airlines from over the world have widely used 737-800 for 18 years without finding any serious technical problem or engine problem.



ความเสี่ยงจากความผันผวนจากอัตราแลกเปลี่ยนของเงินตราต่างประเทศ

บริษัทมีค่าใช้จ่ายที่สำคัญเป็นเงินสกุลต่างชาติ หรืออ้างอิงกับเงินสกุลต่างชาติ ได้แก่ ค่าเช่าเครื่องบิน ค่าซ่อมบำรุงเครื่องบิน และค่าน้ำมันเชื้อเพลิง โดยในปี 2556 บริษัทมีค่าใช้จ่ายประเภทดังกล่าวรวมร้อยละ 64.5 ของค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน โดยอัตราแลกเปลี่ยนของเงินตราต่างประเทศขึ้นอยู่กับภาวะเศรษฐกิจภายในประเทศและสภาพเศรษฐกิจโลก ซึ่งบริษัทไม่สามารถควบคุมหรือประมาณการได้อย่างแม่นยำ หากอัตราแลกเปลี่ยนมีการเปลี่ยนแปลงไปในทางลบอาจส่งผลให้บริษัทมีค่าใช้จ่ายเพิ่มสูงขึ้น

อย่างไรก็ตาม บริษัทมีนโยบายการป้องกันความเสี่ยงจากความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยน โดยกำหนดวัตถุประสงค์เพื่อเป็นการบริหารความเสี่ยง โดยมีสัดส่วนการป้องกันความเสี่ยง และระยะเวลาการเข้าทำสัญญาที่เหมาะสมในแต่ละช่วงเวลาของการดำเนินงาน

ความเสี่ยงจากที่บริษัทไม่สามารถทำประกันภัยกับความเสียหายบางประการได้และอาจไม่สามารถจัดหาประกันภัยที่ครอบคลุมได้

ถึงแม้การประกันภัยของอุตสาหกรรมการบินจะครอบคลุมความเสี่ยงต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นกับลำตัวอากาศยาน รวมทั้งอะไหล่เครื่องยนต์ชิ้นส่วนประกอบอุปกรณ์และอุปกรณ์สนับสนุนภาคพื้นดิน รวมทั้งอุปกรณ์เคลื่อนที่และยานพาหนะที่ไม่มีใบอนุญาตผู้โดยสารและสัมภาระ และความรับผิดชอบต่อบุคคลที่สาม ตลอดจนภัยอันเกิดจากสงครามและความเสี่ยงอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องภัยสงคราม แต่กรมธรรม์ดังกล่าวก็มิใช่ว่าจะไม่มีข้อบกพร่องซึ่งไม่สามารถเรียกร้องสินไหมได้ อาทิ ความเสียหายของเครื่องบินหรือเครื่องยนต์ที่เกิดจากการเสื่อมสภาพตามระยะเวลา (Wear and tear) ความเสียหายทางเทคนิคที่มีได้เกิดจากอุบัติเหตุ (Mechanical breakdown) เป็นต้น จึงจัดเป็นความเสี่ยงเชิงพาณิชย์ที่สายการบินต้องเผชิญ ซึ่งหากสายการบินต้องการทำประกันภัยครอบคลุมความเสี่ยงดังกล่าวอาจต้องจ่ายค่าเบี้ยประกันภัยในอัตราที่สูง และอาจจะไม่สามารถหาผู้รับประกันภัยได้ อย่างไรก็ดี บริษัทได้กันสำรองค่าใช้จ่ายในการซ่อมบำรุง โดยบางส่วนจ่ายให้แก่ผู้ให้เช่าเครื่องบิน และบางส่วนตั้งสำรองไว้ภายในบริษัท ทำให้บริษัทเชื่อว่าจะมีเงินค่าซ่อมบำรุงเพียงพอหากเกิดเหตุการณ์ดังกล่าวขึ้น

ความเสี่ยงทางด้านการบริหารจัดการ

ความเสี่ยงจากการพึ่งพาผู้บริหารและ บุคลากรที่มีความชำนาญเฉพาะด้านของบริษัท

การดำเนินธุรกิจของบริษัท จำเป็นต้องพึ่งพาความสามารถและความชำนาญเฉพาะด้านของผู้บริหารเป็นหลัก ทั้งในด้านกำหนดวิสัยทัศน์องค์กร และการบริหารงานสายการบินซึ่งมีความซับซ้อนของธุรกิจ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง นายพาที สารสิน ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร และนายปิยะ ยอดมณี รองประธานเจ้าหน้าที่บริหาร ซึ่งเป็นผู้มีประสบการณ์อย่างยาวนานในธุรกิจสายการบิน อีกทั้งเป็นที่รู้จักและยอมรับโดยทั่วไปในวงการธุรกิจสายการบิน หากบริษัทสูญเสียประธานเจ้าหน้าที่บริหาร หรือผู้บริหารของบริษัท บุคคลใดบุคคลหนึ่ง และไม่สามารถสรรหาผู้ที่เหมาะสม และมีคุณสมบัติเทียบเคียงได้ อาจส่งผลกระทบต่อผลการดำเนินงานของบริษัท

นอกจากนั้น การดำเนินธุรกิจของบริษัทยังต้องอาศัยบุคลากรที่มีชำนาญเฉพาะด้าน เช่น นักบิน วิศวกร และบุคลากรอื่นๆ ที่มีความชำนาญสูง หากบริษัทสูญเสียบุคลากรดังกล่าวในจำนวนที่มีนัยสำคัญอาจส่งผลกระทบต่อผลการดำเนินงานของบริษัทอย่างมีนัยสำคัญ โดยธุรกิจสายการบินประสบภาวะขาดแคลนบุคลากรผู้มีความชำนาญพิเศษโดยเฉพาะนักบิน และวิศวกร ในบางช่วงเวลา

ทั้งนี้ บริษัทยังจำเป็นต้องแข่งขันกับสายการบินอื่นๆ ทั้งสายการบินประเภทเต็มรูปแบบ และสายการบินราคาประหยัดอื่นๆ ในการสรรหา และรักษาบุคลากรที่มีความสามารถ และความชำนาญพิเศษดังกล่าว อีกทั้งหากสายการบินคู่แข่งใช้นโยบายเพิ่มอัตราค่าตอบแทนหรือผลประโยชน์ที่สูงเพื่อดึงดูดบุคลากรของบริษัท บริษัทอาจจำเป็นต้องเพิ่มค่าตอบแทนหรือผลประโยชน์อื่น เพื่อรักษาหรือสรรหาบุคลากรดังกล่าวในการดำเนินธุรกิจของบริษัท ซึ่งการเพิ่มขึ้นของอัตราค่าตอบแทนดังกล่าวอาจส่งผลให้บริษัทมีอัตรากำไรที่ลดต่ำลงอย่างมีนัยสำคัญ

อย่างไรก็ดี บริษัทได้เห็นความสำคัญของความเสี่ยงดังกล่าวจึงกำหนดให้มีคณะกรรมการชุดย่อยซึ่งประกอบด้วยผู้บริหารและทีมงาน เพื่อให้ทีมงานมีส่วนร่วมในการกำหนดแผนธุรกิจ และยุทธศาสตร์ในการดำเนินธุรกิจมาโดยตลอด นอกจากนั้น บริษัทมีแผนการฝึกอบรมพัฒนาเพื่อเพิ่มความรู้ความสามารถแก่บุคลากรอย่างสม่ำเสมอ บริษัทจึงเชื่อมั่นว่าจะมีบุคลากรที่มีความรู้ความสามารถและประสบการณ์เข้ามาดำเนินธุรกิจสืบทอดต่อจากผู้บริหารระดับสูงในปัจจุบัน อีกทั้งบริษัทใช้นโยบายให้ค่าตอบแทนในลักษณะแปรผันกับระยะเวลาที่ทำงานกับบริษัทเพื่อรักษาบุคลากรที่มีชำนาญเฉพาะด้าน ซึ่งโดยในปี 2556 บริษัทมีพนักงานลาออกจำนวนรวมทั้งสิ้น 208 คน หรือ คิดเป็นร้อยละ 1.68 ต่อปี



RISK FROM FLUCTUATIONS IN CURRENCY EXCHANGE RATES

The Company major expense is in foreign currency or linked to foreign currency such as aircraft leasing, aircraft maintenance cost, and fuel cost. During 2013, such expenses accounted for 64.5% of total operating expense. The exchange rate depended on Thailand economic and global economic which is beyond the Company controlling power or beyond the Company estimation. The Company will have higher expense from the negative trend of exchange rate.

The Company has risk policy to mitigate such fluctuation of the currency by setting up the hedging policy for risk mitigation only. The policy has limited the hedging proportion and limited the tenor period.

RISK FROM NOT BEING ABLE TO INSURED ALL RISK AND INSURANCE RELATION

Aviation insurance has covered almost the risk such as aircraft body, aircraft spare part, ground support-ive equipment, movable equipment, non-license vehicle, third party, war and other risk which associated with the war; however, there are some risk that the airlines has to face since the insurance policy does not cover which include wear and tear of aircraft, and mechanical breakdown. These risk are considered commercial risk that the airline has to face. To extent the unsecure risk, the Company might have to pay expensive premium and might not be able to find the insurer. Nevertheless, the Company shall have sufficient fund since the Company has reserved the maintenance expense, which partly was paid to aircraft lessor and the remaining part was reserved in the Company. This makes confidence that there will be sufficient fund for the maintenance if the siad events occurred.

RISK ON MANAGEMENT

RISK OF DEPENDING ON KEY MANAGEMENT OR THE SPECIALIZE

The success depends on a significant extent upon the continued services, vision, and expertise of our executive officers, especially Mr. Patee Sarasin (CEO) and Mr. Piya Yodmani (Deputy CEO) - the highly. The loss of any of the executive officers and other key management personnel or failure to recruit suitable or comparable replacements could have an adverse effect on the Company.

The business also requires having highly-skilled, dedicated and efficient pilots, cabin crew, technical and other personnel. The loss of significant number of highly-skilled personnel or failure to recruit suitable or comparable replacements could have an adverse effect on the Company. The airline industry has experienced a shortage of skilled personnel, especially pilots and technician from time to time.

The Company may have to compete to secure personnel with other airline such as full service airline and other low cost airline. If the competitors offer to increase salary and benefits to attract personnel, the Company will have to increase the compensation as well. The increase in salary could significantly result in lower performance.

The Company recognized the aforementioned risk and has set up a sub-committee to manage and direct business plan, which consisted of Executive officer and staff team. The company also has development training to enhance personnel knowledge and competence regularly. The Company believes that there will be personnel with knowledge, competence and experience to continue business accede to the existing executive officers. The Company also uses compensation policies in the form of compensation that varies with the period of employment. In 2013, 208 employees or 1.68% have resigned from the Company per year.



SHAREHOLDING STRUCTURE AND MANAGEMENT STRUCTURE

โครงสร้างเงินลงทุนและการจัดการ

ณ วันที่ 27 ธันวาคม 2556 บริษัทมีรายชื่อผู้ถือหุ้นรายใหญ่ 10 รายแรก พร้อมทั้งจำนวนหุ้นที่ถือ และสัดส่วนการถือหุ้น โดยมีรายละเอียดดังนี้

ผู้ถือหุ้น	จำนวน(หุ้น)	ร้อยละ
1. บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)	245,000,000	39.2
2. Aviation Investment International Limited ⁽¹⁾	62,494,600	9.9
3. STATE STREET BANK EUROPE LIMITED	42,261,300	6.8
4. บริษัท ทุนตลาดวัลย์ จำกัด	30,000,000	4.8
5. นายพาทย์ สารสิน	25,000,000	4.0
6. ธนาคาร ไทยพาณิชย์ จำกัด (มหาชน)	25,000,000	4.0
7. นายศุภพงษ์ อัครวิจิตร	23,410,000	4.0
8. THE HONGKONG AND SHANGHAI BANKING CORPORATION LIMITED, FUND SERVICES DEPARTMENT	10,252,000	1.6
9. บริษัท ไทยเอ็นวีดีอาร์ จำกัด	8,341,700	1.3
10. กองทุนเปิด เค 20 ซีเล็คท์หุ้นระยะยาวปันผล	6,787,000	1.1

หมายเหตุ : ⁽¹⁾ บริษัท Aviation Investment International จำกัด ถือหุ้นโดย กองทุน Lombard Asia III L.P. ร้อยละ 100

นโยบายการจ่ายเงินปันผล

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



As of 27 December 2013, Nok Airlines Public Company Limited has its top 10 shareholders with details on the number of shares and shareholding percentage as follows:

SHAREHOLDERS	NUMBER OF SHARE	PERCENTAGE
1. Thai Airways International Public Company Limited	245,000,000	39.2
2. Aviation Investment International Limited ⁽¹⁾	62,494,600	9.9
3. STATE STREET BANK EUROPE LIMITED	42,261,300	6.8
4. Crown Property Bureau Equity Company Limited	30,000,000	4.8
5. Mr. Patee Sarasin	25,000,000	4.0
6. Siam Commercial Bank Public Company Limited	25,000,000	4.0
7. Mr. Supapong Asvinvichit	23,410,000	4.0
8. THE HONGKONG AND SHANGHAI BANKING CORPORATION LIMITED, FUND SERVICES DEPARTMENT	10,252,000	1.6
9. Thai NVDR Company Limited	8,341,700	1.3
10. K 20 Select Long Term Investment Fund	6,787,000	1.1

Remark : ⁽¹⁾ Lombard Asia III L.P. Fund holds 100% of total shares in Aviation Investment International Limited.

DIVIDEND POLICY

The Company has a policy to pay dividend at not less than 25% of net profit of separated financial statement after tax and legal reserve. The decision of the dividend payment is based primarily on benefits to the shareholders regarding, for instance, the Company financial position or reserve of funds for future investments as decided by board of director. The dividend payment shall not affect the Company normal operation.



โครงสร้างการจัดการ

โครงสร้างการจัดการของบริษัทประกอบด้วย คณะกรรมการจำนวน 2 ชุด คือ คณะกรรมการบริษัท และ คณะกรรมการตรวจสอบ ดังนี้

คณะกรรมการบริษัท

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 คณะกรรมการของบริษัทประกอบด้วยกรรมการจำนวนทั้งสิ้น 10 ท่าน ดังนี้

รายชื่อกรรมการ	ตำแหน่ง
1. นายอภิพร ภาชะวณิช ⁽¹⁾	ประธานกรรมการและกรรมการ
2. นายสรจักร เกษมสุวรรณ ⁽²⁾	กรรมการ
3. นายโชคชัย ปัญญาสงค์ ⁽²⁾	กรรมการ
4. นายธีรพล โชติชนาภิบาล ⁽²⁾	กรรมการ
5. นายสุระศักดิ์ เคารพธรรม ⁽³⁾	กรรมการ
6. นายพาทิ สารสิน ⁽⁴⁾	กรรมการ
7. นายพลช หุตะเจริญ	กรรมการอิสระ
8. นายพิมล ศรีวิกรม์	ประธานกรรมการตรวจสอบ/กรรมการอิสระ
9. นายอภิชาติ จีระพันธุ์	กรรมการตรวจสอบ/กรรมการอิสระ
10. นายผดุงเดช อินทรลักษณ์	กรรมการตรวจสอบ/กรรมการอิสระ
นางสาวสุนันท์ วิทวัสพงษ์ธร	เลขานุการคณะกรรมการบริษัท

หมายเหตุ : * นายสรจักร เกษมสุวรรณ ได้ขอลาออกจากตำแหน่งกรรมการบริษัท โดยมีผลตั้งแต่ 2 มกราคม 2557

⁽¹⁾ ตัวแทนกรรมการจาก บริษัท ทูเนลดาวัลย์ จำกัด

⁽²⁾ ตัวแทนกรรมการจาก บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

⁽³⁾ ตัวแทนกรรมการจาก Aviation Investment International Limited

⁽⁴⁾ ตัวแทนกรรมการในฐานะประธานเจ้าหน้าที่บริหาร

โดยเลขานุการบริษัทคือ นายปัญญา ชูดีสิริวงศ์

กรรมการผู้มีอำนาจลงนามแทนบริษัทตามหนังสือรับรองบริษัท

กรรมการผู้มีอำนาจลงนามผูกพันบริษัท คือ กรรมการ 2 คนใน 6 คน ตามรายชื่อต่อไปนี้

1. นายอภิพร ภาชะวณิช
2. นายสรจักร เกษมสุวรรณ*
3. นายโชคชัย ปัญญาสงค์
4. นายธีรพล โชติชนาภิบาล
5. นายสุระศักดิ์ เคารพธรรม
6. นายพาทิ สารสิน

ลงลายมือชื่อร่วมกันและประทับตราสำคัญของบริษัท

หมายเหตุ : * นายสรจักร เกษมสุวรรณ ได้ขอลาออกจากตำแหน่งกรรมการบริษัท โดยมีผลตั้งแต่ 2 มกราคม 2557

ขอบเขตอำนาจหน้าที่ของกรรมการบริษัท

1. ปฏิบัติหน้าที่ให้เป็นไปตามกฎหมาย วัตถุประสงค์ และข้อบังคับของบริษัท ตลอดจนมติที่ประชุมผู้ถือหุ้นด้วยความซื่อสัตย์ สุจริต และระมัดระวังรักษาผลประโยชน์ของบริษัท
2. กำหนดวิสัยทัศน์ นโยบาย และทิศทางการดำเนินงานของบริษัท และกำกับดูแลให้ฝ่ายบริหารดำเนินการให้เป็นไปตามนโยบายที่กำหนดไว้อย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล เพื่อเพิ่มมูลค่าสูงสุดให้แก่บริษัทและผู้ถือหุ้น
3. กำหนดนโยบาย ยุทธศาสตร์การดำเนินงาน แผนงาน และงบประมาณประจำปีของบริษัท ควบคุมกำกับดูแล (Monitoring and Supervision) การบริหารและการจัดการของฝ่ายบริหาร รวมทั้งผลงานและผลประกอบการประจำปี ไตรมาสของบริษัทเทียบกับแผนและงบประมาณ และพิจารณาแนวโน้มระยะต่อไปของปี
4. ดำเนินการต่างๆ เกี่ยวกับแผนธุรกิจ งบประมาณและธุรกรรมที่มีนัยสำคัญ ตามคู่มืออำนาจอนุมัติของคณะกรรมการ
5. ประเมินผลงานของฝ่ายบริหารอย่างสม่ำเสมอและดูแลระบบกลไกการจ่ายค่าตอบแทนผู้บริหารระดับสูงที่เหมาะสม



MANAGEMENT STRUCTURE

Company's management structure consisted of the Board of Director and the Audit Committee.

THE BOARD OF DIRECTOR

As of December 31, 2013 the Board of Director consisted of 10 members which are:

NAME	POSITION
1. Mr. Apiporn Pasawat ⁽¹⁾	Chairman of the board of director
2. Mr. Sorajak Kasemsuvan ^{*(2)}	Director
3. Mr. Chokchai Panyayong ⁽²⁾	Director
4. Mr. Teerapol Chotichanapibal ⁽²⁾	Director
5. Mr. Surasak Khaoroptham ⁽³⁾	Director
6. Mr. Patee Sarasin ⁽⁴⁾	Director
7. Mr. Paroche Hutachareon	Independent Director
8. Mr. Pimol Srivikorn	Chairman of Audit Committee/Independent Director
9. Mr. Apichart Chirabandhu	Audit Committee/Independent Director
10. Mr. Padungdej Indralak	Audit Committee/Independent Director
Ms. Sunan Vitawatpongthorn	Board of Director Secretary

Remark : * Mr. Sorajak Kasemsuvan resigned from director of the Company since 2 January 2014

⁽¹⁾ Crown Bureau Property nomination

⁽²⁾ Thai Airways Public Company Limited nomination

⁽³⁾ Aviation Investment International nomination

⁽⁴⁾ Management nomination

Mr. Panya Chutisiriwong is appointed to be Company Secretary.

AUTHORIZED DIRECTORS

The Director who have authority to sign for binding the Company are Mr. Apiporn Pasawat, Mr. Sorajak Kasemsuvan, Mr. Chokchai Panyayong, Mr. Teerapol Chotichanapibal, Mr. Surasak Khaoroptham and Mr. Patee Sarasin altogether 2 persons, with the Company's seal affixed.

Remark : * Mr. Sorajak Kasemsuvan resigned from director of the Company since 2 January 2014

SCOPE OF AUTHORITIES AND RESPONSIBILITIES OF BOARD OF DIRECTORS

1. Perform their duties in compliance with the laws, objectives and regulation of the Company and execute shareholders' meeting resolutions with integrity, honest and protect the interests of the company;
2. Determine vision, policies, operational direction and supervise the management team to practice efficiently, effectively and in accordance with the specified policies to enhance the highest value to the Company and shareholders;
3. Formulate policies, business strategies, plans and Company's annual budget. Monitor and supervise administration and management team including company's works and quarterly performance then compare with the budget and consider trends for the next phase of the year;
4. Manage on business plan, budget and significant transactions according to the Board's approval authority Guide;
5. Regularly evaluate management performance and ensure that Senior Executive Officer remuneration system are appropriate;



6. กำหนดกรอบและนโยบายสำหรับการกำหนดเงินเดือน การปรับขึ้นเงินเดือน การกำหนดเงินโบนัส ค่าตอบแทน และบำเหน็จรางวัลของพนักงานบริษัท
7. ดำเนินการให้ฝ่ายบริหารจัดการให้มีระบบบัญชี การรายงานทางการเงิน และการสอบบัญชีที่เชื่อถือได้ ตลอดจนดูแลให้มีระบบการควบคุมภายในที่เพียงพอเหมาะสม
8. พิจารณานอมนัดการได้มาหรือจำหน่ายไปซึ่งทรัพย์สิน การลงทุนในธุรกิจใหม่ และการดำเนินการใดๆ ให้เป็นไปตามกฎหมาย ประกาศ ข้อกำหนด และระเบียบข้อบังคับที่เกี่ยวข้องต่างๆ
9. พิจารณา และ/หรือ ให้ความเห็นต่อรายการที่เกี่ยวข้องกัน และ/หรือการเข้าทำรายการ (ในกรณีที่ขนาดของรายการไม่จำเป็นต้องพิจารณานอมนัดโดยที่ประชุมผู้ถือหุ้น) ของบริษัทและบริษัทย่อยให้เป็นไปตามกฎหมาย ประกาศ ข้อกำหนด และระเบียบข้อบังคับที่เกี่ยวข้องต่างๆ
10. ดูแลไม่ให้เกิดปัญหาความขัดแย้งทางผลประโยชน์ระหว่างผู้มีส่วนได้เสียของบริษัท
11. พิจารณานอมนัดการจ่ายเงินปันผลระหว่างกาลให้ผู้ถือหุ้น
12. พิจารณาเรื่องต่างๆ โดยคำนึงถึงผลประโยชน์ของผู้ถือหุ้นและผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่มของบริษัทอย่างเป็นธรรม โดยกรรมการต้องแจ้งให้บริษัททราบโดยไม่ชักช้า หากมีส่วนได้เสียในสัญญาที่ทำกับบริษัท หรือถือหุ้นเพิ่มขึ้นหรือลดลงในบริษัท หรือบริษัทย่อย ทั้งนี้ สำหรับรายการที่ทำกับกรรมการหรือบุคคลที่อาจมีความขัดแย้งหรือมีส่วนได้เสีย หรืออาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์อื่นใดกับบริษัท หรือบริษัทย่อย กรรมการซึ่งมีส่วนได้เสียไม่มีสิทธิออกเสียงลงคะแนนนอมนัดการทำรายการในเรื่องนั้น
13. กำกับดูแลกิจการอย่างมีจรรยาบรรณและจริยธรรมทางธุรกิจ และทบทวนนโยบายการกำกับดูแลกิจการของบริษัท และประเมินผลการปฏิบัติตามนโยบายดังกล่าวเป็นประจำอย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง
14. รายงานความรับผิดชอบของตนในการจัดทำรายงานทางการเงิน โดยแสดงความคู่กับรายงานของผู้สอบบัญชีไว้ในรายงานประจำปีและครอบคลุมในเรื่องสำคัญๆ ตามนโยบายเรื่องข้อพึงปฏิบัติที่ดีสำหรับกรรมการบริษัทจดทะเบียนของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย
15. มอบหมายให้กรรมการคนหนึ่งหรือหลายคนหรือบุคคลอื่นใดปฏิบัติกรอย่างหนึ่งอย่างใดแทนคณะกรรมการได้ การมอบอำนาจแก่กรรมการดังกล่าวจะต้องไม่เป็นการมอบอำนาจหรือการมอบอำนาจช่วงที่ทำให้กรรมการหรือผู้รับมอบอำนาจจากกรรมการสามารถนอมนัดรายการที่ตนหรือบุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง มีส่วนได้เสีย หรือมีผลประโยชน์ในลักษณะอื่นใดขัดแย้งกับผลประโยชน์ของบริษัทหรือบริษัทย่อย
16. แต่งตั้งกรรมการชุดย่อยเพื่อช่วยดูแลระบบบริหารและระบบควบคุมภายในให้เป็นไปตามนโยบายที่กำหนดไว้ เช่น คณะกรรมการบริหาร คณะกรรมการตรวจสอบ
17. จัดให้มีเลขานุการบริษัทเพื่อดูแลให้คณะกรรมการและบริษัทปฏิบัติตามกฎหมายและระเบียบข้อบังคับที่เกี่ยวข้องต่างๆ

ทั้งนี้เรื่องใดที่กรรมการหรือผู้รับมอบอำนาจจากกรรมการ หรือบุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง มีส่วนได้เสียหรือมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์กับบริษัทหรือบริษัทย่อย กรรมการหรือผู้รับมอบอำนาจจากกรรมการ ซึ่งมีส่วนได้เสียหรือมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ดังกล่าวไม่มีสิทธิออกเสียงลงคะแนนในเรื่องดังกล่าว

คณะกรรมการตรวจสอบ

รายชื่อกรรมการ	ตำแหน่ง
1. นายพิมล ศรีวิกรม์	ประธานกรรมการตรวจสอบ
2. นายอภิชาติ จีระพันธุ์	กรรมการตรวจสอบ
3. นายผดุงเดช อินทรลักษณ์	กรรมการตรวจสอบ
นางสาววรรณวิมล จongsุริยาส	เลขานุการกรรมการตรวจสอบ

โดยนายผดุงเดช อินทรลักษณ์ เป็นผู้ที่มีความรู้และประสบการณ์ทางด้านบัญชีและการเงินเพียงพอที่จะทำหน้าที่สอบทานความน่าเชื่อถือของงบการเงินของบริษัท



6. Define framework and policies for determining employees salaries, salary adjustment, bonuses, remuneration and rewards;
7. Manage to ensure that the management team maintain reliable auditing, accounting system and financial reports, as well as supervise to ensure that internal control is adequate and appropriate.
8. Consider the approval of acquisition or disposition of asset, investment in new business and any other activities to be in accordance with the laws, announcement, regulations and any other related rules and regulation.
9. Consider and/or comment on related transaction and/or access the transaction of the Company and its subsidiaries (in the case where the transaction volume does not required approval by the shareholders' meeting) to be in line with the related laws, announcement, terms and related rules and regulations.
10. Supervise to prevent conflict of interest between Company's stakeholders.
11. Consider paying interim dividends to shareholders.
12. Consider fairly on various issues by taking into account the benefit of shareholders and every group of stakeholders. Without any delay if there is any interest in the contract made with the Company or any other conflict of interest with the Company or its subsidiaries, the Director with stakeholders have no right to vote on the approval of the aforementioned transactions.
13. Supervise and monitor business to maintain business ethics and code of conduct, revise corporate governance policies of the company and regularly evaluate performance in accordance with the aforementioned policies at least once a year.
14. Self report on the responsibility in preparing financial statement reports then present together with auditors' report in the anual report. The report should cover on significant issues and in accordance with the Policy on The SET Code of Best Practices of Directors of Listed Companies.
15. Appoint a director or several directors or any other individual to carry out any missions on behalf of the Board of Director. Delegation of Authority must not be the authorization that allow the director or authorized person to approve any transaction that will benefit from the approval or have any other benefits that may lead to conflict of interest with the Company or its subsidiaries.
16. Appoint sub-committee to help supervised management system and internal control to be in accordance with the specified policy such as Board of Executive Directors and Audit Committee
17. Nominate Company Secretary to monitor and ensure that the committee and the Company practices in accordance with the related laws and regulation.

Moreover, any issues that the director or the authorized person or persons with conflict of interest has, any stakeholders or shows conflict of interest with the company and its subsidiaries, the director or the authorized person have no rights to vote on the aforementioned issues.

AUDIT COMMITTEE

NAME	POSITION
1. Mr. Pimol Srivikorn	Chairman of Audit Committee
2. Mr. Apichart Chirabandhu	Audit Committee
3. Mr, Padungdej Indralak	Audit Committee
Ms. Wanvimol Chongsuleeyapas	Audit Committee Secretary

Mr. Padungdej Indralak is the person with adequate knowledge and experienced in accounting and finance to perform the duties on the credibility of the Company's financial statement.



วาระการดำรงตำแหน่งของกรรมการตรวจสอบ

ประธานกรรมการตรวจสอบและกรรมการตรวจสอบมีวาระดำรงตำแหน่งคราวละ 3 ปี ทั้งนี้ เมื่อครบวาระการดำรงตำแหน่งดังกล่าว ประธานกรรมการตรวจสอบและกรรมการตรวจสอบที่พ้นจากตำแหน่งตามวาระอาจได้รับการแต่งตั้งให้กลับเข้าดำรงตำแหน่งได้อีกวาระในการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปีของบริษัท เมื่อวันที่ 12 เมษายน 2555 ได้กำหนดขอบเขตอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของคณะกรรมการตรวจสอบดังต่อไปนี้

ขอบเขตอำนาจหน้าที่ของกรรมการตรวจสอบ

1. สอบทานให้บริษัทมีการรายงานทางการเงินอย่างถูกต้องและเพียงพอ
2. สอบทานให้บริษัทมีระบบการควบคุมภายใน (Internal control) และระบบการตรวจสอบภายใน (Internal audit) ที่เหมาะสมและมีประสิทธิภาพและพิจารณาความเป็นอิสระของหน่วยงานตรวจสอบภายในตลอดจนให้ความเห็นชอบในการพิจารณาแต่งตั้งโยกย้ายเลิกจ้างหัวหน้าหน่วยงานตรวจสอบภายใน และ/หรือ การว่าจ้างบริษัทตรวจสอบภายใน หรือหน่วยงานอื่นใดที่รับผิดชอบเกี่ยวกับการตรวจสอบภายใน
3. สอบทานให้บริษัทปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์ฯ และกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัท
4. พิจารณา คัดเลือก เสนอแต่งตั้งบุคคลซึ่งมีความเป็นอิสระเพื่อทำหน้าที่เป็นผู้สอบบัญชีของบริษัท และเสนอค่าตอบแทนของบุคคลดังกล่าวรวมทั้งเข้าร่วมประชุมกับผู้สอบบัญชีโดยไม่มีฝ่ายจัดการเข้าร่วมประชุมด้วยอย่างน้อยปีละ 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. ในการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการตรวจสอบหากพบหรือมีข้อสงสัยว่ามีรายการหรือการกระทำได้ต่อไปนี้ซึ่งอาจมีผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญต่อฐานะการเงินและผลการดำเนินงานของบริษัท ให้คณะกรรมการตรวจสอบรายงานต่อคณะกรรมการบริษัท เพื่อดำเนินการปรับปรุงแก้ไขภายในเวลาที่คณะกรรมการตรวจสอบเห็นสมควร
 - (1) รายการที่เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์
 - (2) การทุจริตหรือมีสิ่งผิดปกติหรือมีความบกพร่องที่สำคัญในระบบควบคุมภายใน
 - (3) การฝ่าฝืนกฎหมายว่าด้วยหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์ฯ หรือกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัท

หากคณะกรรมการบริษัทหรือผู้บริหารไม่ดำเนินการให้มีการปรับปรุงแก้ไขภายในเวลาข้างต้น กรรมการตรวจสอบรายใดรายหนึ่งอาจรายงานว่ามีรายการหรือการกระทำตามข้างต้นต่อสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ หรือตลาดหลักทรัพย์ฯ
8. ปฏิบัติการอื่นใดตามที่คณะกรรมการของบริษัทมอบหมายด้วยความเห็นชอบจากคณะกรรมการตรวจสอบ



AUDIT COMMITTEE TERM OF OFFICE

Chairman of audit committee and audit committee members' term of office end every 3 years, though when the term of office ended the Chairman of audit committee and audit committee members that retired may be re-elected in the Company annual ordinary shareholder's meeting. The Audit Committee scope of duties and responsibilities had been set by the annual ordinary shareholders' meeting which was held on April 12, 2012. The details are as follows:

AUDIT COMMITTEE SCOPE OF DUTIES AND RESPONSIBILITIES

1. To review company's financial reporting process to ensure that it is accurate and adequate.
2. To review company's internal control system and internal audit system to ensure that they are suitable and efficient, to determine internal audit unit's independence, as well as to approve the appointment, transfer and dismissal of the chief of an internal audit unit and/or hiring internal audit firm or any other unit in charge of internal audit.
3. To review and ensure that the company is in compliance with the laws of Securities and Exchange, the Exchange's regulations, and the laws relating to the Company's business.
4. To consider, select and nominate an independent person to be company's auditor, and to propose such person's remuneration, as well as to attend a non-management meeting with an auditor at least once a year.
5. To review the related transactions, or the transactions that may lead to conflicts of interests, to ensure that they are in compliance with the laws and the Exchange's regulations and are reasonable and for the highest benefit of company.
6. To prepare report of Audit Committee and disclose in the company's annual report, which must be signed by the chairman of audit committee's and consist of at least the following information:
 - (1) Opinion on the accuracy, creditability and completeness of company's financial report,
 - (2) Opinion on the adequacy of company's internal control system,
 - (3) Opinion on practicing in compliance with the laws on Securities and Exchange, Exchange's regulations or laws related to company's business,
 - (4) Opinion on the suitability of auditors,
 - (5) Opinion on the transactions that may lead to conflicts of interests,
 - (6) Number of audit committee meetings, and the attendance of such meeting by each committee member
 - (7) Opinion or overview comment received by the audit committee from the performance of duties in accordance with the charter, and
 - (8) other transactions which, according to the audit committee's opinion, should be known to shareholders and general investors, subject to the scope of duties and responsibilities assigned by the Company's board of directors.
7. If any following actions significantly affect the financial status or performance of the company, the audit committee shall report to the Board of Director for further improvement within the time the Audit Committee sees appropriate.
 - (1) Transaction that causes conflict of interest
 - (2) Fraud or any significant irregular events or problems in the internal control system
 - (3) The violation of laws by Security and Exchange, Stock Exchange's regulations or laws related to the company business.

If the board of director or the Executives has not taken any action to resolve the above matter within the specified time frame, any committee member shall report the aforementioned matter to the Security and Exchange Commission or Stock Exchange of Thailand.

8. Perform any other act as assigned by the Board of Directors, with approval from the audit committee.



คณะผู้บริหาร

รายชื่อกรรมการ	ตำแหน่ง
1. นายพาทย์ สารสิน	ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร
2. นายปิยะ ยอดมณี	รองประธานเจ้าหน้าที่บริหาร
3. นายวิทย์ รัตนกร*	ประธานเจ้าหน้าที่สายการเงิน
4. นายยอดชาย สุทธิธนกุล	ประธานเจ้าหน้าที่สายการพาณิชย์
5. กัปตันสรจ บุญมา	ประธานเจ้าหน้าที่สายปฏิบัติการ

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

* นางสาวนวลวรรณ ภูประเสริฐ ได้ดำรงตำแหน่งประธานเจ้าหน้าที่สายการเงิน แทน นายวิทย์ รัตนกร โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2557

ขอบเขตอำนาจหน้าที่ของประธานเจ้าหน้าที่บริหาร

1. รับผิดชอบ ดูแล บริหาร การดำเนินงานและ/หรือการบริหารงานประจำวันของบริษัท รวมถึงการกำกับดูแล การดำเนินงานโดยรวม เพื่อให้เป็นไปตามนโยบาย กลยุทธ์ทางธุรกิจ เป้าหมายและแผนการดำเนินงาน เป้าหมายทางการเงิน และงบประมาณของบริษัทที่ได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการบริษัท และ/หรือ มติที่ประชุมผู้ถือหุ้น
2. จัดทำแผนธุรกิจ และกำหนดอำนาจการบริหารงาน ตลอดจนจัดทำงบประมาณที่ใช้ในการประกอบธุรกิจและงบประมาณรายจ่ายประจำปี เพื่อนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัท เพื่อขออนุมัติและมีหน้าที่รายงานความก้าวหน้าตามแผนงานและงบประมาณที่ได้รับอนุมัติดังกล่าวต่อคณะกรรมการบริษัท
3. กำหนดโครงสร้างองค์กร วิธีการบริหาร รวมถึงการคัดเลือก การฝึกอบรม การว่าจ้าง และการเลิกจ้างพนักงานของบริษัท และกำหนดอัตราค่าจ้าง เงินเดือน ค่าตอบแทน โบนัส และสวัสดิการต่างๆ สำหรับพนักงาน
4. ติดตามและรายงานสภาวะ ฐานะของบริษัท เสนอแนะทางเลือกและกลยุทธ์ที่สอดคล้องกับนโยบายและสภาพตลาด
5. ดูแลและควบคุมการปฏิบัติงานด้านต่างๆ ของบริษัท อาทิ การเงิน การบริหารความเสี่ยง การควบคุมภายใน งานด้านปฏิบัติการและงานด้านสนับสนุนต่างๆ และงานทรัพยากร
6. เป็นตัวแทนบริษัท ตลอดจนมีอำนาจมอบหมายในการติดต่อกับหน่วยงานราชการและหน่วยงานกำกับดูแลอื่นๆ
7. ดูแลติดต่อสื่อสารกับสาธารณชน ผู้ถือหุ้น ลูกค้า และพนักงาน เพื่อเสริมชื่อเสียง และภาพลักษณ์ที่ดีของบริษัท
8. ดูแลให้มีการกำกับดูแลกิจการที่ดี
9. มีอำนาจในการออก แก้ไข เพิ่มเติม ปรับปรุง ระเบียบ คำสั่ง และข้อบังคับเกี่ยวกับการทำงานของบริษัท เช่น การบรรจุ แต่งตั้ง ถอดถอน และวินัยพนักงานและลูกจ้าง การกำหนดเงินเดือน และผลตอบแทนอื่นๆ รวมตลอดถึงการสงเคราะห์และสวัสดิการต่างๆ
10. พิจารณา เปรียบเทียบ และอนุมัติการเข้าทำนิติกรรมสัญญา และ/หรือการดำเนินการใดๆ ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงาน และ/หรือการบริหารงานประจำวันของบริษัท ทั้งนี้ ภายใต้วงเงินที่อนุมัติโดยคณะกรรมการบริษัท ตามคู่มืออำนาจการดำเนินการของบริษัท (Authorization Table)
11. มีอำนาจ หน้าที่ และความรับผิดชอบใดๆ ตามที่ได้รับมอบหมายหรือตามนโยบายที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัท
12. ให้มีอำนาจในการมอบอำนาจช่วง และ/หรือ มอบหมายให้บุคคลอื่นปฏิบัติงานเฉพาะอย่างแทนได้ โดยการมอบอำนาจช่วง และ/หรือ การมอบหมายดังกล่าวให้อยู่ภายในขอบเขตแห่งการมอบอำนาจตามหนังสือมอบอำนาจที่ให้ไว้ และ/หรือ ให้เป็นไปตามระเบียบ ข้อกำหนด หรือคำสั่งที่คณะกรรมการของบริษัท ได้กำหนดไว้ ทั้งนี้ การมอบหมายอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของประธานเจ้าหน้าที่บริหารนั้น จะต้องไม่มีลักษณะเป็นการมอบอำนาจหรือมอบอำนาจช่วงที่ทำให้ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร หรือผู้รับมอบอำนาจจากประธานเจ้าหน้าที่บริหาร สามารถอนุมัติรายการที่ตนหรือบุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง (ตามที่นิยามไว้ในประกาศคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ หรือประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุน) อาจมีส่วนได้เสีย หรืออาจได้รับประโยชน์ในลักษณะใดๆ หรืออาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ใดกับบริษัทหรือบริษัทย่อยของบริษัท ยกเว้นเป็นการอนุมัติรายการที่เป็นไปตามนโยบายและหลักเกณฑ์ที่ที่ประชุมผู้ถือหุ้นหรือคณะกรรมการบริษัท ได้พิจารณาอนุมัติไว้



EXECUTIVES

NAME	POSITION
Mr. Patee Sarasin	Chief Executive Officer
Mr. Piya Yodmani	Deputy Chief Executive Officer
Mr. Vitai Ratanakorn*	Chief Financial Officer
Mr. Yodchai Sudhidhanakul	Chief Commercial Officer
CAPT. Sanjai Boonma	Chief Operating Officer

Remark : “Executive Officer” means person who holds the position of executive officer under the Notification of Securities and Exchange Commission No. Kor Chor. 17/2551

* Ms. Nuanwan Bhuprasert was appointed to be Chief Financial Officer instead of Mr. Vitai Ratanakorn since 1 January 2014

CHIEF EXECUTIVE OFFICERS’ SCOPE OF DUTIES AND RESPONSIBILITY

1. Responsible for supervising, manage operation and/or Company daily management including supervise overall operation to be in accordance with the policies, business strategies, goal, operation plan, financial goal and Company’s budget that is approved by the Board of Director and/or resolution of shareholders’ meeting;
2. Prepare business plan and determine management authority including preparation of business bugeting and annual buget expense to propse to the Board of Director for approval. The Chief Executive Officer is also responsible for progress report in accordance to plan and the approved budget to the Board of Director.
3. Determine organization structure, management methods including recruitment, training, employment and termination of employee as well as determine employees wages, salary, compensation, bonus and welfare;
4. Follow up and report Company condition and position as well as suggest alternatives and strategies that are in line with the policies and market conditions.
5. Supervise and control Company’s operation such as finance, risk management, internal control, operational tasks, support and resources;
6. Act as the Company representative as well as able to delegate in dealing with government sector and other regulators;
7. Responsible for Communicating with the public, shareholders, customers and employee to strengthen the Company good reputation and image;
8. Ensure that the Company maintain good corporate governance;
9. Has the authority to issue, amend, affix and adjust rules, order and regulations related Company’s work such as induction, appoint, removal and displine of staff and employees. Determine salaries and other compensation as well as subsidy and welfare.
10. Consider, negotiate and approve in performing legal act of contract and/or any other actions related to operation and/or Company daily management under the approved credit that is approved by the Board of director in accordance to authorization table;
11. Has the authority, duties and responsibilities according to the policies and as assigned by the Board of Director
12. The Chief Executive Officer may delegate his/her authority and/ or assign other individual to perform specific task. The delegation of authorities should be under the scope of authorization granted by the power of attorney and/ or should be in accordance with the rules, regulations and order specified by the Board of director. However, in assigning duties and responsibilities of Chief Executive officer or degation of authorities shall not constitute the authority or substitution to allow the Chief Executive Officer or a person authorized by the CEO, to approve those transactions related to a party in conflict, a party with interest or any other party with conflict of interests (as prescribed in the announcement of Securities and Exchange Commission or the notification of Capital Market Supervisory Board) with the Company and its subsidiaries, except for the approval of transaction that is in accordance with the policies and criteria approved by shareholders’ meeting or the Board of Director.



การสรรหากรรมการและผู้บริหาร

คณะกรรมการบริษัท

คณะกรรมการบริษัทประกอบด้วยกรรมการอย่างน้อย 5 คน โดยกรรมการไม่น้อยกว่ากึ่งหนึ่งของจำนวนกรรมการทั้งหมดจะต้องมีถิ่นที่อยู่ในประเทศไทย และกรรมการบริษัทจะเป็นผู้ถือหุ้นของบริษัทหรือไม่ก็ได้ในการแต่งตั้งคณะกรรมการบริษัท บริษัทมีนโยบายในการสรรหาและคัดเลือกบุคคลที่มีคุณสมบัติเหมาะสมที่จะเข้าดำรงตำแหน่งเป็นคณะกรรมการบริษัทโดยพิจารณาจากประสบการณ์ ความรู้ ความสามารถที่จะเป็นประโยชน์ต่อบริษัท และมีคุณสมบัติครบถ้วนและไม่มีลักษณะต้องห้ามตามพระราชบัญญัติบริษัทมหาชน จำกัด พ.ศ. 2535 (รวมทั้งที่ได้มีการแก้ไขเพิ่มเติม) พระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ พ.ศ. 2535 (รวมทั้งที่ได้มีการแก้ไขเพิ่มเติม) ประกาศคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ และประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุนที่เกี่ยวข้อง

การแต่งตั้งกรรมการใหม่จะต้องผ่านการพิจารณาอนุมัติจากที่ประชุมคณะกรรมการบริษัท และ/หรือที่ประชุมผู้ถือหุ้น (แล้วแต่กรณี) โดยการแต่งตั้งกรรมการบริษัทจะเป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในข้อบังคับของบริษัทฯ โดยมีรายละเอียดดังนี้

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

คณะกรรมการอิสระ

คณะกรรมการตรวจสอบประกอบด้วยกรรมการที่เป็นกรรมการอิสระอย่างน้อย 3 คน โดยกรรมการตรวจสอบอย่างน้อย 1 คน จะต้องเป็นผู้ที่มีความรู้และประสบการณ์เพียงพอที่จะสามารถทำหน้าที่ในการสอบทานความน่าเชื่อถือของงบการเงินได้ โดยคณะกรรมการตรวจสอบต้องมีคุณสมบัติครบถ้วนตามที่กำหนดในประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุนที่เกี่ยวข้องดังนี้

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



DIRECTORS AND EXECUTIVES RECRUITMENT

THE BOARD OF DIRECTORS

The Board of Directors must comprised of at least 5 members, which at least half of the Board members must resided in Thailand and the Board of Director can either be or not be the Company's shareholders. In appointing the Board of director, the company uses recruitment policy to recruit and select persons with suitable qualification to sit in the Board of director position. This is done by considering from knowledge, experience and ability to be beneficial to the Company. Moreover, the selected persons will be fullyqualified and will not have any prohibited characteristic in accordance to the Public Company Limited Act B.E. 2535 (including the amendment), Securities and Exchange Act B.E. 2535 (including the amendment), Notification of Securities and Exchange Commission and related Notification of Capital Market Supervisory Board.

The appointment of new director must be approved by the Board of Directors' Meeting and/or Shareholders' Meeting (depends on each case). The appointment of the Board of Director will be in accordance to the criteria and methods specified in the Company's regulation at which the details are as follows:

1. In each Company's Annual General Shareholders' Meeting, one-third of directors are required to resign from their positions. If the number of directors that will be vacating are indivisible by three the number of vacating should be the closest number to one-third. Directors that resigned from the positions may be re-elected to sit in the positions again.
2. Shareholders' meeting will elect the Board of Director in accordance to the following criteria and methods:
 - (1) Each shareholder shall be entitled to one vote for each shareholding.
 - (2) Each shareholder is required to use all of his/her votes from the condition in the above clause (1) to vote for one person or several persons to serve as directors. If shareholders decided to vote for several individuals as directors, the number of votes must be given to each individual equally. No individual can get more or less number of votes than others.
 - (3) Candidates receiving the most votes in successively descending order will be appointed as directors based upon the number of directors required to be appointed on each particular occasion. In the event that two or more candidates secure an equal number of votes and the number of these candidates exceeds the number of required positions, the Chairman of the meeting would cast the deciding vote.
3. In the case of a vacancy in the position of directors due to reasons other than completion of term, the remaining directors shall appoint a new director with the required qualifications and possesses no prohibited characteristics specified by the Public Company Limited laws and the Securities and Exchange laws, to serve as a replacement in the next Board of Directors' Meeting. Excluding such case where the remaining term is less than two months, the appointed director shall assume the position for the remaining term of the vacating director.

AUDIT COMMITTEE

Audit Committee consisted of at least 3 directors that are independent director, which at least 1 member must be audit committee member and should be persons with adequate knowledge and experienced to be able to perform his/her duties in auditing the credibility of financial statement. The audit committees must be fully qualified as specified in the related Notification of the Capital Market Supervisory Board, which are as follows:

1. Hold shares not exceeding 1 percent of total number of shares with voting rights of the Company, its parent company, subsidiaries, associates, major shareholders or Company's controlling parties, including shares held by related persons of such independent director.
2. Neither being nor used to be an executive director, employee, staff, advisor who receives salary, or controlling person of the Company, its parent company, subsidiaries, associates, same-level subsidiary, major shareholder or controlling person, unless the foregoing status has ended not less than two years prior to the date of filing an application with the Office of the SEC. Such prohibited characteristic shall not include the case where the independent director used to be government official or advisor of a government unit, which is a major shareholder or controlling person of the Company ;



4. ไม่มีหรือเคยมีความสัมพันธ์ทางธุรกิจกับบริษัท บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของผู้ชื้ออนุญาต ในลักษณะที่อาจเป็นการขัดขวางการใช้วิจารณญาณอย่างอิสระของตน รวมทั้งไม่เป็นหรือเคยเป็นผู้ถือหุ้นที่มีนัย หรือผู้มีอำนาจควบคุมของผู้ที่มีความสัมพันธ์ทางธุรกิจกับบริษัท บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัท เว้นแต่จะได้พ้นจากการมีลักษณะดังกล่าวมาแล้ว ไม่น้อยกว่า 2 ปีก่อนวันที่ยื่นคำขออนุญาตต่อสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์

ความสัมพันธ์ทางธุรกิจตามวรรคหนึ่ง รวมถึงการทำรายการทางการเงินที่กระทำเป็นการปกปิดเพื่อประกอบกิจการ การเช่า หรือให้เช่าอสังหาริมทรัพย์ รายการเกี่ยวกับสินทรัพย์หรือบริการ หรือการให้หรือรับความช่วยเหลือทางการเงิน ด้วยการรับหรือให้กู้ยืม คำประกัน การให้สินทรัพย์เป็นหลักประกันหนี้สิน รวมถึงพฤติการณ์อื่นที่ตนเองเดียวกัน ซึ่งเป็นผลให้บริษัทหรือคู่สัญญาที่มีภาระหนี้ที่ต้องชำระต่ออีกฝ่ายหนึ่ง ตั้งแต่ร้อยละ 3 ของสินทรัพย์ที่มีตัวตนสุทธิของบริษัท หรือตั้งแต่ 20 ล้านบาทขึ้นไป แล้วแต่จำนวนใดจะต่ำกว่า ทั้งนี้ การคำนวณภาระหนี้ดังกล่าวให้เป็นไปตามวิธีการคำนวณมูลค่าของรายการที่เกี่ยวข้องกันตามประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุนว่าด้วยหลักเกณฑ์ในการทำรายการที่เกี่ยวข้องกัน โดยอนุโลม แต่ในการพิจารณาภาระหนี้ดังกล่าว ให้นับรวมภาระหนี้ที่เกิดขึ้นในระหว่าง 1 ปีก่อนวันที่มีความสัมพันธ์ทางธุรกิจกับบุคคลเดียวกัน

5. ไม่เป็นหรือเคยเป็นผู้สอบบัญชีของบริษัท บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัท และไม่เป็นผู้ถือหุ้นที่มีนัย ผู้มีอำนาจควบคุม หรือหุ้นส่วนของสำนักงานสอบบัญชี ซึ่งมีผู้สอบบัญชีของบริษัท บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัทสังกัดอยู่ เว้นแต่จะได้พ้นจากการมีลักษณะดังกล่าวมาแล้ว ไม่น้อยกว่า 2 ปีก่อนวันที่ยื่นคำขออนุญาตต่อสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์
6. ไม่เป็นหรือเคยเป็นผู้ให้บริการทางวิชาชีพใดๆ ซึ่งรวมถึงการให้บริการเป็นที่ปรึกษากฎหมายหรือที่ปรึกษาทางการเงิน ซึ่งได้รับค่าบริการเกินกว่า 2 ล้านบาทต่อปีจากบริษัท บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัท และไม่เป็นผู้ถือหุ้นที่มีนัย ผู้มีอำนาจควบคุม หรือหุ้นส่วนของผู้ให้บริการทางวิชาชีพ นั้นด้วย เว้นแต่จะได้พ้นจากการมีลักษณะดังกล่าวมาแล้ว ไม่น้อยกว่า 2 ปีก่อนวันที่ยื่นคำขออนุญาตต่อสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์
7. ไม่เป็นกรรมการที่ได้รับการแต่งตั้งขึ้นเพื่อเป็นตัวแทนของกรรมการของบริษัท ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้ถือหุ้นซึ่งเป็นผู้ที่เกี่ยวข้องกับผู้ถือหุ้นรายใหญ่
8. ไม่ประกอบกิจการที่มีสภาพอย่างเดียวกันและเป็นการแข่งขันที่มีนัยกับกิจการของบริษัทฯ หรือบริษัทย่อย หรือไม่เป็นหุ้นส่วนที่มีนัยในห้างหุ้นส่วน หรือเป็นกรรมการที่มีส่วนร่วมบริหารงาน ลูกจ้าง พนักงาน ที่ปรึกษาที่รับเงินเดือนประจำ หรือถือหุ้นเกินร้อยละ 1 ของจำนวนหุ้นที่มีสิทธิออกเสียงทั้งหมดของบริษัทอื่น ซึ่งประกอบกิจการที่มีสภาพอย่างเดียวกันและเป็นการแข่งขันที่มีนัยกับกิจการของบริษัท หรือบริษัทย่อย
9. ไม่มีลักษณะอื่นใดที่ทำให้ไม่สามารถให้ความเห็นอย่างเป็นอิสระเกี่ยวกับการดำเนินงานของบริษัท
10. ไม่เป็นกรรมการที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการ ให้ตัดสินใจในการดำเนินการของบริษัท บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม บริษัทย่อยลำดับเดียวกัน ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัท
11. ไม่เป็นกรรมการของบริษัทใหญ่ บริษัทย่อย หรือบริษัทย่อยลำดับเดียวกันเฉพาะที่เป็นบริษัทจดทะเบียน

กรรมการอิสระอาจได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัท ให้ตัดสินใจในการดำเนินการของบริษัท บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม บริษัทย่อยลำดับเดียวกัน ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัทโดยมีการตัดสินใจในรูปแบบขององค์คณะ (collective decision) ได้



3. Not being persons related by blood or legal registration as father, mother, spouse, sibling, and child, including spouse of child, executive, major shareholder, controlling persons, or person to be nominated as director, executive or controlling person of the Company or its subsidiary;
4. Neither having nor used to have a business relationship with the Company, its parent company, subsidiary company, associate company, major shareholder or controlling persons, in the manner which may interfere with his or her independent judgment, and neither being nor used to be a significant shareholder or controlling persons of any person having a business relationship with the Company, its parent company, subsidiaries, associates, major shareholder or controlling person, unless the foregoing relationship has ended not less than two years prior to the date of filing an application with the Office of the SEC.

The term 'business relationship' according to the first paragraph shall include any normal business transaction to operates on rental or lease of real estate, transaction relating to assets or services or granting or receipt of financial assistance through receiving or extending loans, guarantee, providing assets as collateral, and any other similar actions, which result in the Company or its counterparty being subject to indebtedness payable to the other party in the amount of 3% or more of the net tangible assets of the Company or 20 million baht up, considering the lowest. The amount of such debt burden shall be calculated according to the method for calculation of value of connected transactions in accordance to the Notification of the Capital Market Supervisory Board governing rules on connected transactions. The consideration of such indebtedness shall include debt occurred during the period of 1 year prior to the date on which the business relationship with the same person;

5. Neither being nor used to be an auditor of the Company, its parent company, subsidiaries, associates, major shareholder or company's controlling persons, and not being a significant shareholder, controlling persons, or partner of an audit firm which has an employees as the auditors of the Company, its parent company, subsidiaries, associates, major shareholder or controlling persons of the affiliated company, unless the foregoing relationship has ended not less than two years prior to the date of filing an application with the Office of the SEC;
6. Neither being nor used to be a provider of any professional services including those as legal advisor or financial advisor who receives service fees exceeding two million baht per year from the Company its parent company, subsidiaries, associates, major shareholder or controlling persons, and not being a significant shareholder, controlling persons or partner of the provider of that professional services, unless the foregoing relationship has ended not less than two years prior to the date of filing an application with the Office of the SEC;
7. Not being a director appointed as representative of directors of the Company, major shareholder or shareholder who is related to major shareholder;
8. Not undertaking any business in the same nature and in competition to the business of the Company or its subsidiaries or not being a significant partner in a partnership or being an executive director, employee, staff, advisor who receives salary or holding shares exceeding one per cent of the total number of shares with voting rights of other company which undertakes business in the same nature as and in competition to the business of the Company or its subsidiary;
9. Not having any other characteristic, which cause the inability to express independent opinions with regard to the Company's business operations.
10. Not holding the position of director authorized by the committee to operate business of the company, parent company, subsidiaries, associates, same level subsidiaries, major shareholder or controlling persons.
11. Not holding the position of director in parent company, subsidiaries, associates, same level subsidiaries, major shareholder or controlling persons.

Independent director may be assigned by the Board of Directors to take part in the business decision of the Company, its parent company, subsidiaries, associates, same-level subsidiaries, major shareholder or controlling persons, provided that such decision shall be in the form of collective decision.



ในกรณีที่แต่งตั้งบุคคลให้ดำรงตำแหน่งกรรมการอิสระเป็นบุคคลที่มีหรือเคยมีความสัมพันธ์ทางธุรกิจหรือการให้บริการทางวิชาชีพเกินมูลค่าที่กำหนดตามข้อ 4. หรือ 6. คณะกรรมการบริษัท อาจพิจารณาผ่อนผันให้ได้ หากเห็นว่าการแต่งตั้งบุคคลดังกล่าวไม่มีผลกระทบต่อการปฏิบัติหน้าที่และการให้ความเห็นที่เป็นอิสระ และจัดให้มีการเปิดเผยข้อมูลต่อไปในหนังสือנדประชุมผู้ถือหุ้นในวาระพิจารณาแต่งตั้งกรรมการอิสระด้วย

- (ก) ลักษณะความสัมพันธ์ทางธุรกิจหรือการให้บริการทางวิชาชีพ ที่ทำให้บุคคลดังกล่าวมีคุณสมบัติไม่เป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่กำหนด
- (ข) เหตุผลและความจำเป็นที่ยังคงหรือแต่งตั้งให้บุคคลดังกล่าวเป็นกรรมการอิสระ
- (ค) ความเห็นของคณะกรรมการบริษัทในการเสนอให้มีการแต่งตั้งบุคคลดังกล่าวเป็นกรรมการอิสระ

คำตอบแทนกรรมการและผู้บริหาร

คำตอบแทนกรรมการ

ในปี 2556 บริษัทมีการจ่ายค่าตอบแทนให้กรรมการบริษัท จำนวน 13 ราย โดยเป็นการจ่ายในลักษณะของเบี้ยประชุมและผลตอบแทนรายปี รวมทั้งสิ้นจำนวน 10,615,400 บาท

ค่าตอบแทนที่บริษัทจ่ายให้แก่กรรมการบริษัทมีรายละเอียดดังตารางดังต่อไปนี้

(หน่วย: บาท)

รายชื่อ	ฐานกรรมการบริษัท	ฐานกรรมการตรวจสอบ	รวม
1. นายอภิพร ภาชะวณิช	1,463,200	-	1,463,200
2. นายสมใจนึก เองตระกูล****	834,600	-	834,600
3. นายสรจักร เกษมสุวรรณ*	440,000	-	440,000
4. นายวีระวงศ์ จิตต์มิตรภาพ**	634,600	-	634,600
5. นายโชคชัย ปัญญาสงค์	1,074,600	-	1,074,600
6. นายธีรพล โชติชนาภิบาล	1,074,600	-	1,074,600
7. นายสุระศักดิ์ เคารพธรรม	1,074,600	-	1,074,600
8. นายไมเคิล เดวิด เซลปีย์***	754,600	-	754,600
9. นายพาทิ สารสิน	1,074,600	-	1,074,600
10. นายพลช หุตะเจริญ**	400,000	-	400,000
11. นายพิมล ศรีวิกรม์	480,000	150,000	630,000
12. นายอภิชาติ จีระพันธุ์***	480,000	100,000	580,000
13. นายผดุงเดช อินทรลักษณ์	480,000	100,000	580,000

หมายเหตุ : * นายสรจักร เกษมสุวรรณ ได้รับแต่งตั้งเป็นกรรมการ แทน นายนิรุฒ มณีพันธ์ ที่ลาออกจากการเป็นกรรมการบริษัทวันที่ 5 กุมภาพันธ์ 2556
 ** นายพลช หุตะเจริญ ได้รับแต่งตั้งเป็นกรรมการอิสระ แทน นายวีระวงศ์ จิตต์มิตรภาพ ที่ลาออกจากการเป็นกรรมการบริษัทวันที่ 28 กุมภาพันธ์ 2556
 *** นายนิรุฒ มณีพันธ์ ได้รับแต่งตั้งเป็นกรรมการแทน นายปิยสวัสดิ์ อัมระนันทน์ ที่ลาออกจากการเป็นกรรมการบริษัทวันที่ 12 กรกฎาคม 2555
 **** นายไมเคิล เดวิด เซลปีย์ ลาออกจากการเป็นกรรมการบริษัทวันที่ 25 เมษายน 2556
 ***** นายสมใจนึก เองตระกูล ลาออกจากการเป็นกรรมการบริษัทวันที่ 25 มิถุนายน 2556



In the case where the appointed independent director is the person who have or used to have business relation or provided professional services that exceed the value specified in item 4 or 6, the Board of Director may consider waiving the disqualification, if deem that in appointing the said person will not affect his or her ability to perform duties and rendering of independent opinion. The Company should disclose the following information in the notice calling for the shareholders' meeting on agenda regarding the appointment of Independent Director:

- (A) Nature of business relations or professional service provided causing the said person to be disqualified under the criteria set;
- (B) Reasons and necessities to maintain or appoint the said person as independent director.
- (C) The Board of Director's opinion to nominate the said person as independent director.

DIRECTORS AND EXECUTIVES REMUNERATION

DIRECTOR REMUNERATION

In the year 2013, the Company paid remuneration to 13 Board of Director members which are paid in the nature of meeting allowance and annual returns at the total amount of 10,615,400 baht.

Remuneration paid to the Board of Director. Details are as follows:

(Unit: Baht)

	NAME	BOARD OF DIRECTOR	AUDIT COMMITTEE	TOTAL
1.	Mr. Apiporn Pasawat	1,463,200	-	1,463,200
2.	Mr. Somchainuk Engtrakul****	834,600	-	834,600
3.	Mr. Sorajak Kasemsuwan*	440,000	-	440,000
4.	Mr. Weerawong Chittmittraparp**	634,600	-	634,600
5.	Mr. Chokchai Panyayong	1,074,600	-	1,074,600
6.	Mr. Teerapol Chotichanapibal	1,074,600	-	1,074,600
7.	Mr. Surasak Khaoroptham	1,074,600	-	1,074,600
8.	Mr. Michael David Celbie***	754,600	-	754,600
9.	Mr. Patee Sarasin	1,074,600	-	1,074,600
10.	Mr. Paroche Hutachareon**	400,000	-	400,000
11.	Mr. Pimol Srivikorn	480,000	150,000	630,000
12.	Mr. Apichat Chiraphan***	480,000	100,000	580,000
13.	Mr. Padungdej Indralak	480,000	100,000	580,000

Remark : * Mr. Sorajak Khasemsuwan was appointed as Director in replacement of Mr. Nirut Maneephun who resigned from the Board of Director position on February 5, 2013.

** Mr. Paroche Hutachareon was appointed as independent director in replacement of Mr. Veerawong Jitmidtraphap, who resigned from the Board of Director position on February 28, 2013.

*** Mr. Nirut Maneephun was appointed as Director in replacement of Mr. Piyasawas Aummaranun, who resigned from Board of Director position on July 12, 2012.

**** Mr. Michael David Celbie resigned from Board of Director position on April 25, 2013

***** Mr. Somjainuek Engtrakoon resigned from the Board of Director position on June 25, 2013.



โดยอัตราค่าตอบแทนกรรมการที่ได้รับการอนุมัติตามการประชุมสามัญผู้ถือหุ้น ครั้งที่ 1/2556 เมื่อวันที่ 7 มกราคม 2556 ได้มีรายละเอียดดังนี้

อัตราค่าตอบแทนกรรมการบริษัท

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

อัตราค่าตอบแทนกรรมการตรวจสอบ (นอกเหนือจากอัตราค่าตอบแทนกรรมการบริษัท)

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

ค่าตอบแทนผู้บริหาร

ในปัจจุบัน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 บริษัทมีผู้บริหารทั้งสิ้น 5 ราย ได้รับค่าตอบแทนในรูปแบบเงินเดือน โบนัส และผลตอบแทนอื่นๆ เช่น เงินประกันสังคม เงินกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ ค่าตำแหน่ง ค่าพาหนะเหมาจ่าย เป็นต้น ทั้งนี้การให้โบนัสแก่กรรมการและผู้บริหารของบริษัท จะพิจารณาจากผลกำไรจากการดำเนินงาน และผลงานของผู้บริหารแต่ละคน สำหรับกรรมการให้ขึ้นอยู่กับพิจารณาของที่ประชุมผู้ถือหุ้น

โดยในปี 2555 และ ปี 2556 บริษัทมีผู้บริหารทั้งสิ้น 4 และ 5 คนตามลำดับ และบริษัทจ่ายค่าตอบแทนให้ผู้บริหารบริษัท ซึ่งเป็นการจ่ายในลักษณะเงินเดือนและโบนัสรวมทั้งสิ้น 25.9 ล้านบาท และ 42.8 ล้านบาท ตามลำดับ

การประชุมคณะกรรมการบริษัท

ในปี 2556 บริษัทมีการจัดการประชุมคณะกรรมการบริษัทจำนวน 12 ครั้ง และมีการจัดประชุมคณะกรรมการตรวจสอบจำนวน 6 ครั้ง โดยรายละเอียดการเข้าร่วมประชุมของคณะกรรมการบริษัทดังนี้

รายชื่อ	จำนวนครั้งที่เข้าประชุม คณะกรรมการบริษัท	จำนวนครั้งที่เข้าประชุม คณะกรรมการตรวจสอบ
1. นายอภิพร ภาชะวณิช	12/12	-
2. นายสมใจนึก เองตระกูล	4/7	-
3. นายสรจักร เกษมสุวรรณ	7/11	-
4. นายวีระวงศ์ จิตต์มิตรภาพ	1/3	-
5. นายโชคชัย ปัญญาสงค์	12/12	-
6. นายธีรพล โชติชนาภิบาล	9/12	-
7. นายสุระศักดิ์ เคารพธรรม	11/12	-
8. นายไมเคิล เดวิด เซลบี	0/5	-
9. นายพาทิ สารสิน	11/12	-
10. นายพลช หุตะเจริญ	6/9	-
11. นายพิมล ศรีวิกรม์	10/12	5/6
12. นายอภิชาติ จีระพันธุ์	12/12	6/6
13. นายผดุงเดช อินทรลักษณ์	11/12	6/6



Directors remuneration rates were approved by the Ordinary Shareholders' Meeting number 1/2013 on January 7, 2013. Details are as follows:

DIRECTOR REMUNERATION RATE

POSITION	REMUNERATION PER MONTH (BAHT)
1. Chairman of the Board of Director	60,000
2. Director	40,000

AUDIT COMMITTEE REMUNERATION (APART FROM THE BOARD OF DIRECTOR REMUNERATION)

POSITION	AUDIT COMMITTEE MEETING ALLOWANCE (BAHT PER ONCE)
1. Chairman of Audit Committee	30,000
2. Audit Committee	20,000

DIRECTORS' REMUNERATION

At present, as of December 31, 2013 The Company has 5 Executive officers, receiving remuneration in the form of salary, bonuses and other remunerations such as social security fund, provident fund, position allowance, car allowance and etc. Directors and Executive officers bonus will base on the revenue of operating performance and the performance of each executive officer; for directors' bonus will be considered by the shareholders' meeting.

In 2013, the Company has 5 executives. Executive's remuneration are paid in the form of salary and bonuses; at the total of 42.8 million baht.

BOARD OF DIRECTORS' MEETING

The followings are the details of attendance of the Board of Directors' meeting and Audit Committee meeting in 2013

NAME	NO. OF ATTENDANCE/ TOTAL MEETING OF THE BOARD OF DIRECTORS	NO. OF ATTENDANCE/ TOTAL MEETING OF THE AUDIT COMMITTEE
1. Mr. Apiporn Pasawat	12/12	-
2. Mr. Somjainuek Eangtrakoon	4/7	-
3. Mr. Sorajak Khasemsuwan	7/11	-
4. Mr. Weerawong Chittmittraparp	1/3	-
5. Mr. Chokchai Panyayong	12/12	-
6. Mr. Teerapol Chotichanapibal	9/12	-
7. Mr. Surasak Khaoroptham	11/12	-
8. Mr. Machael David Celbie	0/5	-
9. Mr. Patee Sarasin	11/12	-
10. Mr. Paroche Hutachareon	6/9	-
11. Mr. Pimol Srivikrom	10/12	5/6
12. Mr. Apichat Chiraphan	12/12	6/6
13. Mr. Padungdej Indralak	11/12	6/6



CORPORATE GOVERNANCE

การกำกับดูแลกิจการที่ดี

บริษัทได้ตระหนักถึงการดำเนินธุรกิจด้วยความรับผิดชอบและเป็นธรรม จึงเล็งเห็นถึงความสำคัญของการกำกับดูแลกิจการและบริหารจัดการที่ดี ที่จะช่วยเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน และประสิทธิภาพในการจัดการ โดยมุ่งเน้นการส่งเสริมการเติบโตอย่างยั่งยืน ซึ่งจะนำไปสู่การสร้างมูลค่าเพิ่มในระยะยาวให้แก่บริษัท ผู้ถือหุ้น และผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกฝ่าย ทั้งนี้การกำกับดูแลกิจการทำให้การดำเนินงานของบริษัทมีความโปร่งใส และสามารถตรวจสอบได้ บริษัทได้กำหนดนโยบายด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดี โดยบริษัทได้รับเอาแนวทางการกำกับดูแลกิจการที่ดีสำหรับบริษัทจดทะเบียน (Good Corporate Governance) ปี 2549 ตามที่กำหนดโดยตลาดหลักทรัพย์ฯ เพื่อให้กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานยึดถือเป็นแนวทางในการปฏิบัติงาน โดยที่ประชุมคณะกรรมการบริษัท ครั้งที่ 1/2556 เมื่อวันที่ 24 มกราคม 2556 ได้มีมติอนุมัตินโยบายการกำกับดูแลกิจการที่ดี โดยมีรายละเอียดดังนี้

บริษัทได้ให้ความสำคัญต่อสิทธิของผู้ถือหุ้นในการได้รับข้อมูลของบริษัท อย่างถูกต้อง ครบถ้วน เพียงพอ ทันเวลา และเท่าเทียมกัน เพื่อประกอบการตัดสินใจในทุกๆ เรื่อง คณะกรรมการบริษัทจึงมีนโยบายดังนี้

- 1.1) ให้บริษัท จัดส่งหนังสือนัดประชุมพร้อมทั้งข้อมูลประกอบการประชุมตามวาระต่างๆ ให้เพียงพอ โดยระบุวัตถุประสงค์และเหตุผล ตลอดจนความเห็นของคณะกรรมการในทุกวาระ เพื่อเปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นได้ศึกษาข้อมูลอย่างครบถ้วนล่วงหน้าก่อนวันประชุม ผู้ถือหุ้นไม่น้อยกว่า 7 วัน ในกรณีที่ผู้ถือหุ้นไม่สามารถเข้าร่วมประชุมด้วยตนเองได้ บริษัทเปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นสามารถมอบฉันทะให้กรรมการอิสระหรือบุคคลใดๆ เข้าร่วมประชุมแทนตนได้ โดยใช้หนังสือมอบฉันทะที่บริษัทได้จัดส่งไปพร้อมกับหนังสือเชิญประชุม
- 1.2) อำนวยความสะดวกแก่ผู้ถือหุ้นทุกรายอย่างเท่าเทียมกันในการเข้าร่วมประชุมทั้งในเรื่องสถานที่ และเวลาที่เหมาะสม
- 1.3) ในการประชุมผู้ถือหุ้น จะพิจารณาและลงคะแนนเรียงตามวาระที่กำหนด โดยไม่เปลี่ยนแปลงข้อมูลสำคัญ หรือเพิ่มวาระการประชุมในการประชุมอย่างกะทันหัน และเปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นมีสิทธิเท่าเทียมกันในการตรวจสอบการดำเนินงานของบริษัท สอบถาม แสดงความคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่างๆ และกรรมการและผู้บริหารที่เกี่ยวข้องจะเข้าร่วมประชุมผู้ถือหุ้นเพื่อตอบคำถามในที่ประชุมด้วย
- 1.4) ให้เพิ่มช่องทางในการรับทราบข่าวสารของผู้ถือหุ้นผ่านทาง website ของบริษัท โดยนำข่าวสารต่างๆ และรายละเอียดไว้ที่ website ของบริษัท โดยเฉพาะ ในกรณีหนังสือเชิญประชุมผู้ถือหุ้นให้เผยแพร่ก่อนวันประชุมล่วงหน้า เพื่อให้ผู้ถือหุ้นสามารถ download ข้อมูลระเบียบวาระการประชุมได้อย่างสะดวกและครบถ้วน
- 1.5) นโยบายให้กรรมการเข้าร่วมประชุมเพื่อตอบข้อซักถามจากผู้ถือหุ้นโดยพร้อมเพรียงกัน
- 1.6) การจดบันทึกรายงานการประชุมให้ครบถ้วน ถูกต้อง รวดเร็ว โปร่งใส และบันทึกประเด็นซักถามและข้อคิดเห็นที่สำคัญไว้ในรายงานการประชุมเพื่อให้ผู้ถือหุ้นสามารถตรวจสอบได้ นอกจากนี้ ให้บริษัทนำรายงานการประชุมผู้ถือหุ้นเผยแพร่ใน website ของบริษัทเพื่อให้ผู้ถือหุ้นได้พิจารณา รวมถึงส่งรายการประชุมดังกล่าวไปยังตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย ภายใน 14 วัน นับแต่วันที่มีการประชุมผู้ถือหุ้นนั้น
- 1.7) เพิ่มความสะดวกให้แก่ผู้ถือหุ้นในการได้รับเงินปันผลโดยการโอนเงินเข้าบัญชีธนาคาร (ถ้ามีการจ่ายเงินปันผล) เพื่ออำนวยความสะดวกให้ผู้ถือหุ้นได้รับเงินปันผลตรงเวลา ป้องกันปัญหาเรื่องเช็คชำรุด สูญหาย หรือส่งถึงผู้ถือหุ้นล่าช้า



The Company recognizes to operate business with responsibility and fairness, as well as foresees the importance of corporate governance and good management, which strengthen Company's competitiveness and efficiency in management, by emphasizing on promoting sustainable growth. This will lead to long-term value added to the Company, shareholders and every stakeholders. Moreover, corporate governance allowed the Company to be transparent and accountability. The Company had determined good corporate governance policies by adopting guideline on corporate governance for listed companies' year 2006 as specified by the Stock Exchange of Thailand; for directors, executives and employees to use as guideline in performing tasks. The Board of Directors' Meeting number 1/2013 on January 24, 2013 had approved good corporate policies, which the details are as follows:

SECTION 1 : RIGHTS OF SHAREHOLDERS

The Company emphasizes on the importance of shareholders' rights in receiving information that are accurate, complete, sufficient, timely and equality to help with decision making in all aspect. Therefore, the Board of Committee put the policies into practices, which are as follows:

- 1.1) The Company should send out invitation letter with sufficient meeting information of each agenda by specifying the objectives, reason and Committee opinions in every agenda. This gives shareholders opportunities of not less than 7 days in advance to completely review the information before attending the meeting. In the event where shareholders are not able to attend the meeting in person, shareholders can appoint independent director or other individual to attend the meeting as their proxy holder by showing proxy form that the Company attached along with the meeting invitation letter;
- 1.2) Equally facilitate every shareholders on location and appropriate time in attending the meeting.
- 1.3) Shareholders' meeting will consider and vote according to the agenda respectively without changing any significant information or adding agenda items with out prior notice. To also give the right to shareholders to express their comments, suggestions or questions in the Company's performance audit, where involved directors and Executives will join the shareholders' meeting to answer all the questions.
- 1.4) Providing convenient channel in receiving news for shareholders by posting news and details through Company website, especially shareholders' meeting invitation letter which should be post prior to the meeting date for shareholders to conveniently and able to entirely download agenda information;
- 1.5) Policies for directors to attend the meeting to answer the questions raised by shareholders;
- 1.6) Record the minutes of meetings with complete, accurate, timely, transparent and record down significant issues in the minutes of meeting for shareholders to review. Moreover, the Company should present minutes of meeting on Company website for shareholders to consider as well as hand in the said minutes of meeting to The Stock Exchange of Thailand within 14 days commencing from that of shareholders' meeting.
- 1.7) To enhance conveniency for shareholders in receiving dividend by transferring into shareholders bank account (If there is dividend payment) to facilitate the shareholders to receive their dividend on time and prevent cheque mutilated, lost or delay in delivering to shareholders.



หมวดที่ 2 : การปฏิบัติต่อผู้ถือหุ้นอย่างเท่าเทียมกัน

บริษัทได้กำหนดให้มีการปฏิบัติต่อผู้ถือหุ้นทุกรายอย่างเท่าเทียมกัน ดังนั้น คณะกรรมการบริษัทจึงมีนโยบายดังนี้

- 2.1) ให้บริษัทจัดส่งหนังสือนัดประชุมพร้อมทั้งข้อมูลประกอบการประชุม ให้ผู้ถือหุ้นทราบล่วงหน้าก่อนการประชุมไม่น้อยกว่า 7 วัน เพื่อเปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นได้ศึกษาข้อมูลอย่างครบถ้วนก่อนวันประชุมผู้ถือหุ้น
- 2.2) ให้ศึกษาแนวทางเพื่อเปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นส่วนน้อยสามารถเสนอชื่อกรรมการ หรือเสนอวาระการประชุมเพิ่มเติมได้ก่อนการประชุมผู้ถือหุ้น
- 2.3) ให้เพิ่มการอำนวยความสะดวกแก่ผู้ถือหุ้นที่ไม่สามารถเข้าร่วมประชุมได้ด้วยตนเอง โดยให้ผู้ถือหุ้นสามารถมอบฉันทะให้บุคคลใดบุคคลหนึ่ง หรือให้มีการรวมการถือสิทธิ์อย่างน้อย 1 คน เข้าร่วมประชุมและลงมติแทนได้ และแจ้งรายชื่อกรรมการอิสระดังกล่าวไว้ในหนังสือนัดประชุมผู้ถือหุ้น
- 2.4) ให้ปฏิบัติต่อผู้ถือหุ้นทุกรายอย่างเท่าเทียมกัน ไม่ว่าจะเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่หรือผู้ถือหุ้นส่วนน้อย ไม่ว่าจะเป็นผู้ถือหุ้นชาวไทยหรือผู้ถือหุ้นต่างชาติ

หมวดที่ 3 : การทำรายการที่เกี่ยวข้องกัน

บริษัทให้ความสำคัญต่อการพิจารณารายการต่างๆ อย่างโปร่งใส และเป็นประโยชน์ต่อบริษัทเป็นสำคัญ ดังนั้น จึงให้ความสำคัญต่อการป้องกันรายการที่อาจเป็นความขัดแย้งทางผลประโยชน์ รายการที่เกี่ยวข้องกัน หรือรายการระหว่างกัน โดยมีนโยบายซึ่งสรุปสาระสำคัญได้ดังต่อไปนี้

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

หมวดที่ 4 : บทบาทของผู้มีส่วนได้เสีย

บริษัทตระหนักและรับรู้ถึงสิทธิของผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่มไม่ว่าจะเป็นผู้มีส่วนได้เสียภายใน ได้แก่ ผู้ถือหุ้น พนักงาน และผู้มีส่วนได้เสียภายนอก ได้แก่ ลูกค้า คู่ค้า เจ้าหนี้ คู่แข่ง ภาครัฐ และหน่วยงานอื่นๆ รวมทั้งชุมชนใกล้เคียงที่เกี่ยวข้อง เนื่องจากบริษัทได้รับการสนับสนุนจากผู้มีส่วนได้เสียต่างๆ ซึ่งสร้างความสามารถในการแข่งขันและสร้างกำไรให้บริษัท ซึ่งถือว่าการสร้างคุณค่าในระยะยาวให้กับบริษัท โดยมีการกำหนดนโยบาย ดังนี้

4.1) นโยบายและแนวปฏิบัติต่อพนักงาน

บริษัทตระหนักว่า พนักงานเป็นปัจจัยแห่งความสำเร็จของการบรรลุเป้าหมายของบริษัทที่มีคุณค่า จึงเป็นนโยบายของบริษัทที่จะให้การปฏิบัติต่อพนักงานอย่างเป็นธรรมทั้งในด้านโอกาส ผลตอบแทน การแต่งตั้ง โยกย้าย ตลอดจนการพัฒนาศักยภาพ เพื่อให้เป็นไปตามนโยบายดังกล่าว บริษัทจึงมีหลักปฏิบัติดังนี้

- 1) ปฏิบัติต่อพนักงานด้วยความสุภาพ และให้ความเคารพต่อความเป็นปัจเจกชน
- 2) ให้ผลตอบแทนที่เป็นธรรมต่อพนักงาน รวมทั้งมีการจัดตั้งกองทุนสำรองเลี้ยงชีพพนักงาน และให้ความสำคัญในด้านการดูแลสวัสดิการของพนักงาน
- 3) ดูแลรักษาสุขภาพแวดล้อมในการทำงานให้มีความปลอดภัยต่อชีวิต และทรัพย์สินของพนักงาน
- 4) การแต่งตั้ง โยกย้าย รวมถึงการให้รางวัลและการลงโทษพนักงาน กระทำด้วยความสุจริตใจ และตั้งอยู่บนพื้นฐานความรู้ ความสามารถ และความเหมาะสมของพนักงานนั้น



SECTION 2 : EQUITABLE TREATMENT OF SHAREHOLDERS

The Company has determined that all shareholders are treated equally therefore the policies that the Board of Director put into practices are as follows:

- 2.1) The Company send out invitation letter wiht meeting information allowing shareholders to acknowledge before the meeting of not less than 7 days, giving shareholders opportunity to completely review the information before the actual shareholders' meeting.
- 2.2) Study the Guideline to give opportunities to minority shareholders to nominate director or propose additional agenda prior to the shareholders meeting.
- 2.3) To facilitate shareholders who can not attend the meeting in person by allowing shareholders to proxy any individual or appoint at least 1 independent director to attend the meeting or vote and notify the name of such independent director in the shareholders meeting invitation letter.
- 2.4) To treat all shareholders equally, whether they are major shareholders or minority shareholders and whether they are foreign or Thai shareholders.

SECTION3 : RELATED PARTY TRANSACTION

The Company recognize the importance in considering transaction transparently and importantly is beneficial to the company, therefore the Company emphasize on protecting transaction that may have conflict of interest, connected transaction or related party transaction. The essence of policies can be summarize as follow:

- 3.1) The executive and employees must practice in accordance with the Company code of conduct which considered as significant matter to strictly abided by to be reliable and trustworthy of all stakehoders. And the code conduct shall be disclose to all executive and employees.
- 3.2) The board of director members and executives must inform and disclose the Company of the business relationship or connected transaction that may cause conflict of interest.
- 3.3) Propose the related party transaction to the Audit Committee for consideration before proposing to the Board of Director in accordance to the principle of good corporate governance and to ensure that it is in compliance with the regulations of The Stock Exchange of Thailand and The Securities and Exchange Commission.

SECTION 4 : ROLE OF STAKEHOLDERS

The Company recognises the rights of all stakeholders, either internal stakeholders such as shareholders, employee and external stakeholders such as customers, trade partners, creditors, competitors, and other bodies as well as related neighbour community. The Company has received support from various stakeholders, which establish the competitiveness and profit. This can be consider as creating long-term value added to the Company. Policies are as follows:

4.1) POLICIES AND GUIDELINE TOWARDS EMPLOYEES

The Company is well aware that employee is the key to success of achieving the Company's objectives. Therefore, it is the Company policies to treat employees fairly in terms of opportunities, returns, appoint, transfer, including potential development to be in accordance with the aforementioned policies. The Company's guidelines are as follows:

- 1) Treat employees with mannerliness and respect their individual rights;
- 2) Provide fair remuneration, establish provident fund and place importance on taking care of employees welfare;
- 3) Maintain good working environment for sanitation and safety to life and properties of employees;
- 4) Promote, transfer, give rewards and punish employees with sincerity based on their knowledge, competence and appropriateness of that employee;



- 5) ให้ความสำคัญต่อการพัฒนาความรู้ ความสามารถของพนักงาน โดยให้โอกาสอย่างทั่วถึงและสม่ำเสมอ เพื่อพัฒนาความสามารถของพนักงานให้เกิดศักยภาพในการปฏิบัติงานอย่างมืออาชีพ
- 6) รับฟังข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะซึ่งตั้งอยู่บนพื้นฐานความรู้ทางวิชาชีพของพนักงาน
- 7) ปฏิบัติตามกฎหมายและข้อบังคับต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับพนักงานอย่างเคร่งครัด

4.2) นโยบายและแนวปฏิบัติต่อผู้ถือหุ้น

บริษัทระลึกละเอียดว่าผู้ถือหุ้น คือ เจ้าของกิจการ และบริษัทมีหน้าที่สร้างมูลค่าเพิ่มให้แก่ผู้ถือหุ้นในระยะยาว จึงกำหนดให้กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานต้องปฏิบัติตามแนวทางดังต่อไปนี้

- 1) ปฏิบัติหน้าที่ด้วยความซื่อสัตย์สุจริต ตลอดจนตัดสินใจดำเนินการใดๆ ตามหลักการของวิชาชีพ ด้วยความระมัดระวัง รอบคอบ และเป็นธรรมต่อผู้ถือหุ้นทั้งรายใหญ่และรายย่อย เพื่อประโยชน์สูงสุดของผู้ถือหุ้นโดยรวม
- 2) นำเสนอรายงานสถานการณ์ภาพของ บริษัท ผลประกอบการ ข้อมูลฐานะทางการเงิน การบัญชี และรายงานอื่นๆ โดยสม่ำเสมอ และครบถ้วนตามความเป็นจริง
- 3) ห้ามไม่ให้แสวงหาผลประโยชน์ให้ตนเอง และผู้อื่นโดยใช้ข้อมูลใดๆ ของบริษัท ซึ่งยังมีได้เปิดเผยต่อสาธารณะหรือดำเนินการใดๆ ในลักษณะที่อาจก่อให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์กับบริษัท

4.3) นโยบายและแนวปฏิบัติต่อลูกค้า

บริษัทตระหนักถึงความสำคัญของลูกค้า จึงได้กำหนดนโยบายในการปฏิบัติต่อลูกค้าดังนี้

- 1) บริการลูกค้าด้วยความสุภาพ มีความกระตือรือร้น พร้อมให้บริการ ต้อนรับด้วยความจริงใจ เต็มใจ ตั้งใจ และใส่ใจ ดูแลผู้รับบริการดุจดั่งคนสนิท บริการด้วยความรวดเร็ว ถูกต้อง และน่าเชื่อถือ
- 2) รักษาความลับของลูกค้า และไม่นำไปใช้เพื่อประโยชน์ของตนเอง หรือผู้ที่เกี่ยวข้องโดยมิชอบ
- 3) ให้ข้อมูลข่าวสารที่ถูกต้อง เพียงพอ และทันต่อเหตุการณ์แก่ลูกค้า เพื่อให้ทราบเกี่ยวกับบริการที่บริษัทให้กับลูกค้า โดยไม่มีการโฆษณาเกินความเป็นจริงที่เป็นเหตุให้ลูกค้าเข้าใจผิดเกี่ยวกับคุณภาพ หรือเงื่อนไขใดๆ ของบริการของบริษัท
- 4) ให้คำแนะนำเกี่ยวกับวิธีการให้บริการของบริษัทให้มีประสิทธิภาพและเป็นประโยชน์กับลูกค้าสูงสุด

4.4) นโยบายและแนวปฏิบัติต่อคู่ค้า และ/หรือ เจ้าหนี้

บริษัทมีนโยบายให้พนักงานปฏิบัติต่อคู่ค้า และ/หรือเจ้าหนี้ทุกฝ่ายอย่างเป็นธรรม ซื่อสัตย์ และไม่เอารัดเอาเปรียบคู่ค้า โดยคำนึงถึงผลประโยชน์สูงสุดของบริษัท พื้นฐานของการได้รับผลตอบแทนที่เป็นธรรมทั้งสองฝ่าย หลีกเลี่ยงสถานการณ์ที่ก่อให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์ การเจรจาแก้ปัญหาตั้งอยู่บนพื้นฐานของความสัมพันธ์ทางธุรกิจ โดยมีแนวปฏิบัติดังนี้

- 1) ไม่เรียก หรือรับ หรือจ่ายผลประโยชน์ใดๆ ที่ไม่สุจริตในการค้ากับคู่ค้า และ/หรือ เจ้าหนี้
- 2) กรณีที่มีข้อมูลว่ามีการเรียก หรือรับ หรือการจ่ายผลประโยชน์ใดๆ ที่ไม่สุจริตเกิดขึ้น ต้องเปิดเผยรายละเอียดต่อคู่ค้า และ/หรือ เจ้าหนี้ และร่วมกันแก้ไขปัญหาโดยยุติธรรมและรวดเร็ว
- 3) ปฏิบัติตามเงื่อนไขต่างๆ ที่ตกลงกันไว้อย่างเคร่งครัด กรณีที่ไม่สามารถปฏิบัติตามเงื่อนไขข้อใดได้ ต้องรีบแจ้งให้เจ้าหนี้ทราบล่วงหน้า เพื่อร่วมกันพิจารณาหาแนวทางแก้ไขปัญหา

4.5) นโยบายและแนวปฏิบัติต่อคู่แข่ง

บริษัทมีนโยบายที่จะปฏิบัติต่อคู่แข่งทางการค้า โดยไม่ละเมิดความลับหรือล่วงรู้ความลับทางการค้าของคู่แข่งด้วยวิธีนอกละ จึงกำหนดหลักนโยบายดังนี้

- 1) ประพฤติปฏิบัติภายใต้กรอบกติกาของการแข่งขันที่ดี
- 2) ไม่แสวงหาข้อมูลที่เป็นความลับของคู่แข่งทางการค้าด้วยวิธีการที่ไม่สุจริตหรือไม่เหมาะสม
- 3) ไม่ทำลายชื่อเสียงของคู่แข่งทางการค้าด้วยการกล่าวหาในทางร้าย



- 5) Emphasizes on employees' development on knowledge and competence by thoroughly and regularly gives opportunities to develop employees competence to achieve its potential in performing professionally;
- 6) Give attention to comment and suggestions which based on employees' profession knowledge.
- 7) Strictly practices according to laws and regulations related to employees.

4.2) POLICIES AND GUIDELINES TOWARD SHAREHOLDERS

The Company is well aware that shareholders is the company owner and it is the company responsibilities to enhance a long-term value for shareholders, therefore directors, executives and employees are determine to practice in accordance with the following guidelines:

- 1) Perform duties with integrity as well as decision to take any action should based on the principles of profession with prudent and fairness to both majority and minority shareholders, for the best benefit of shareholders as a whole.
- 2) Regularly, completely and timely disclose Company's status report, performance, financial status, accounting and other reports.
- 3) Strictly prohibited from seeking benefits for oneself and others by utilizing Company's information which has not been disclose to the public or perform any acts in the nature that may cause conflict of interest with the Company.

4.3) POLICIES AND GUIDELINE TOWARDS CUSTOMERS

The Company realizes the important of customer, therefore policies in treating customers are specified as follow:

- 1) Provide services with courtesy, enthusiastic and service mind. Welcome with sincerity, willingness, intend, pay attention and take care as if they're close relatives. Provide fast, accurate and reliable services;
- 2) Maintain customer confidentiality and not wrongfully utilized those confidential to seek benefits for oneself or related persons;
- 3) Provide to customer with informations which are accurate, adequate and up to date for the customer to know about the services provided without over advertise causing customer to misunderstand the quality or conditions of the Company;
- 4) Give advices on the service provided to be effective and for customers highest benefit;

4.4) POLICIES AND GUIDELINES TOWARD BUSINESS PARTNERS AND CREDITORS/DEBTORS

Policies on treating business partner and/or all creditors fairly, integrity and does not take advantage of business partner by considering the best interest of the Company, on the basis of obtaining fair return for both parties, avoid situations that may cause conflict of interest and negotiate to resolve issues on the basis of business relationship. The practice guidelines are as follows:

- 1) Does not collect, receive or pay any benefit which are dishonest trade to business partner or/and creditors;
- 2) In case there are grounds to believe that there is a request or acceptance of assets or payment of any benefits, which is dishonest and undue, information shall be disclosed to trading partners to jointly seek solutions fairly and timely.
- 3) Complying with agreements or conditions mutually agreed upon strictly and in case of non-compliance with any conditions, must inform the creditors immediately to jointly seek solutions on a rationality basis

4.5) POLICIES AND GUIDELINES TOWARD COMPETITORS

The Company has policies in treating competitors by not violating confidential information or have any knowledge of competitors trade secret through deceptive method, therefore the policies are as follows:

- 1) Treat competitors under the rule and manner of good and fair competition;
- 2) Does not seek competitors' confidential information with fraudulent, dishonest or inappropriate method;
- 3) Not discredit competitors' reputation with malicious accusation;



4.6) นโยบายและแนวปฏิบัติต่อสังคม / ชุมชน

บริษัทมีนโยบายที่จะดำเนินธุรกิจที่เป็นประโยชน์ต่อเศรษฐกิจและสังคม และยึดมั่นการปฏิบัติตามเป็นพลเมืองที่ดี และปฏิบัติตามกฎหมายและข้อบังคับที่เกี่ยวข้องอย่างครบถ้วน พร้อมทั้งมีส่วนร่วมในอันที่จะส่งเสริมและยกระดับคุณภาพชีวิตของสังคมและชุมชน

4.7) นโยบายเกี่ยวกับสิ่งแวดล้อม

บริษัทมีนโยบายที่จะให้การสนับสนุนกิจกรรมต่างๆ ที่เสริมสร้างคุณภาพ อาชีวอนามัย และสิ่งแวดล้อม ตลอดจนรักษาสภาพแวดล้อมในการทำงานให้มีความปลอดภัยต่อชีวิตและทรัพย์สินของพนักงานอยู่เสมอ

หมวดที่ 5 : การเปิดเผยข้อมูลและความโปร่งใส

คณะกรรมการบริษัทมีนโยบายที่จะเปิดเผยข้อมูลสารสนเทศทางการเงินและอื่นๆ ที่เกี่ยวกับธุรกิจและผลประกอบการของบริษัทที่ตรงต่อความเป็นจริง ครบถ้วน เพียงพอ สม่าเสมอ ทันเวลา แสดงให้เห็นถึงสถานะภาพทางการเงินและการประกอบกิจการที่แท้จริงของบริษัทรวมทั้งอนาคตของธุรกิจของบริษัท

คณะกรรมการบริษัทมุ่งมั่นที่จะดูแลให้มีการปฏิบัติตามกฎหมาย ข้อบังคับ และระเบียบที่เกี่ยวข้องเกี่ยวกับการเปิดเผยข้อมูลและความโปร่งใอย่างเคร่งครัด จัดให้มีการเผยแพร่ข้อมูลใน website ของบริษัท สื่อเผยแพร่ของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย เพื่อให้ผู้ถือหุ้น และผู้ที่เกี่ยวข้องอื่นๆ ได้รับทราบข้อมูลของบริษัทได้อย่างทั่วถึง และจะทำการปรับปรุงเปลี่ยนแปลงให้สอดคล้องกับแนวทางที่ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยและสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ประกาศใช้บังคับ

บริษัทจัดให้มีเจ้าหน้าที่ทำหน้าที่ติดต่อสื่อสารกับนักลงทุนหรือผู้ถือหุ้น รวมถึงนักลงทุนสถาบันและผู้ถือหุ้นรายย่อย บริษัทจะจัดให้มีการประชุมเพื่อวิเคราะห์ผลการดำเนินงานเป็นประจำ รวมทั้งจะเผยแพร่ข้อมูลขององค์กร ทั้งข้อมูลทางการเงินและข้อมูลทั่วไปให้แก่ผู้ถือหุ้น นักวิเคราะห์หลักทรัพย์ บริษัทจัดอันดับความน่าเชื่อถือ และหน่วยงานรัฐที่เกี่ยวข้อง ผ่านทางช่องทางต่างๆ ได้แก่ การรายงานต่อตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย สำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ และ website ของบริษัท นอกจากนี้ บริษัทยังให้ความสำคัญในการเปิดเผยข้อมูลอย่างสม่ำเสมอ เพื่อให้ผู้ถือหุ้นได้รับข่าวสารเป็นประจำ โดยผ่านช่องทาง website ของบริษัท ข้อมูลที่อยู่บน website จะมีการปรับปรุงให้ทันสมัยอยู่เสมอ ไม่ว่าจะเป็นวิสัยทัศน์ พันธกิจ งบการเงิน ข่าวประชาสัมพันธ์ รายงานประจำปี โครงสร้างบริษัทและผู้บริหาร โครงสร้างการถือหุ้นและผู้ถือหุ้นรายใหญ่

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

หมวดที่ 6 : ความรับผิดชอบของคณะกรรมการ

คณะกรรมการบริษัทมีความรับผิดชอบต่อผู้ถือหุ้นเกี่ยวกับการดำเนินธุรกิจของบริษัท การกำกับดูแลกิจการให้เป็นไปตามเป้าหมายและแนวทางที่จะก่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดต่อผู้ถือหุ้น โดยคำนึงถึงผลประโยชน์ของผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่าย

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



4.6) POLICIES AND GUIDELINES TOWARDS COMMUNITY AND SOCIETY

Company's policy is to conduct its business that is beneficial to the economy and society as well as adhering to practice as good citizens. Fully practice in compliance with relevant laws and regulations and enhance community and society quality of life.

4.7) POLICIES RELATED TO ENVIRONMENT

The Company's policy is to support activities that enhance the quality, occupational health and environment as well as always maintain environment at work place with security to life and property of employees.

SECTION 5 : INFORMATION DISCLOSE AND TRANSPARENCY

The Board of Directors' policy is to disclose financial information and other information that is related to business and Company's performance that is accurate, complete, sufficient, consistent and on timely basis. To demonstrate financial status and actual business performance including of Company's business direction.

The Board of Director is committed to ensure that the Company strictly practices in accordance with the laws, rules and regulations that are related to disclosure of information and transparency; To ensure that informations are publicly disclosed via Company's website and The Stock Exchange of Thailand disclosure channel for shareholders and other related stakeholders; Will improve and comply with the guideline of The Stock Exchange of Thailand and The Securities and Exchange Commission.

The Company shall provided a staff to communicate with investors or shareholders including institutional investors and minor shareholders. The Company arrange the meeting to disclose and update the company's operating performance regularly, including financial information to shareholders and securities analysts, credit rating agencies and related government sector through various channels such as reported to The Stock Exchange of Thailand, The Securities and Exchange Commission and Company's website. Moreover, the Company also emphasized on disclosure of information regularly through Company's website. Information publicized on the website are always up to date which includes vision, obligation, financial statement, news and press release, annual report, organization structure, shareholding and major shareholders structure.

The Company also places importance on financial report in order to present Company's financial position and operating performance on the basis of accounting information that is accurate, complete and sufficient in accordance to the generally accepted accounting standard. The Company will disclose information related to each director including roles and responsibilities of the board of director and sub-committee as well as disclose directors and executives remunerations in the annual report (Form 56-2) and annual registration statement (Form 56-1).

SECTION 6 : RESPONSIBILITIES OF THE BOARD OF DIRECTORS

The Board of Director is responsible for shareholders in the area of business operation and corporate governance; to be in line with goals and guidelines for the best interest of shareholders by taking into account the benefit of all stakeholders.

The Board of Directors has the obligation and responsibility to perform its duties in compliance with laws, objectives, regulations and resolutions of shareholders' meeting. Perform its duties with integrity and fiduciary to maintain the best interest of shareholders and stakeholders both in short and long-terms, as well as to ensure that the Company operational direction will yield the highest benefits to shareholders and stakeholders. The board of Director oversees the preparation of vision, mission, goals, policies, operational direction, strategies, plans and Company's annual budget at which the Board will comment on the said topics for the understanding of the overview of joint business before considering approval and follow up to ensure that management are in compliance with the goal set; by adhere to the guideline of The Stock Exchange of Thailand and The Securities and Exchange Commission.



ณ วันที่ 7 มกราคม 2556 คณะกรรมการของบริษัทมีจำนวน 12 ท่าน มีวาระดำรงตำแหน่งคราวละ 3 ปี แบ่งเป็น กรรมการที่มาจากฝ่ายบริหารจำนวน 1 ท่าน กรรมการที่ไม่เป็นผู้บริหารจำนวน 7 ท่าน โดยมีกรรมการที่มีคุณสมบัติเป็นอิสระตามหลักเกณฑ์ที่สำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์กำหนด จำนวน 4 ท่าน ซึ่งสอดคล้องกับเกณฑ์ของสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์ที่ได้กำหนดให้บริษัทจดทะเบียนต้องมีจำนวนกรรมการอิสระมากกว่าหรือเท่ากับ 1 ใน 3 ของจำนวนกรรมการทั้งหมด คณะกรรมการประกอบด้วยผู้ทรงคุณวุฒิจากหลากหลายอุตสาหกรรม ทั้งด้านธุรกิจ บัญชีและการเงินซึ่งเกี่ยวข้องและสนับสนุนธุรกิจบริษัททั้งหมด

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

บริษัทได้แบ่งแยกบทบาทหน้าที่ความรับผิดชอบระหว่างคณะกรรมการบริษัทกับผู้บริหารอย่างชัดเจนโดยคณะกรรมการทำหน้าที่ในการกำหนดนโยบายและกำกับดูแลการดำเนินงานของผู้บริหารในระดับนโยบายขณะที่ผู้บริหารทำหน้าที่บริหารงานของบริษัทในด้านต่างๆ ให้เป็นไปตามนโยบายที่กำหนด

ประธานกรรมการบริษัทมิได้เป็นบุคคลเดียวกับประธานเจ้าหน้าที่บริหาร มีอำนาจหน้าที่แบ่งแยกกันชัดเจนเพื่อเป็นการถ่วงดุลการจัดการและไม่มีผู้ใดมีอำนาจเบ็ดเสร็จ ประธานกรรมการไม่มีความสัมพันธ์ใดๆ กับฝ่ายบริหารของบริษัท และมีหน้าที่รับผิดชอบเพียงการกำหนดนโยบาย และให้คำปรึกษา เท่านั้น

คณะกรรมการได้แต่งตั้งคณะกรรมการตรวจสอบเพื่อช่วยกำกับดูแลกิจการของบริษัท โดยคณะกรรมการตรวจสอบมีจำนวน 3 ท่าน ทุกท่านเป็นกรรมการอิสระ คณะกรรมการตรวจสอบมีหน้าที่เฝ้าสังเกตประสิทธิภาพของงานตรวจสอบ การจัดการความเสี่ยง การควบคุมทางการเงินและการบัญชีภายใน และการรายงานทางการเงิน รวมทั้งหน้าที่อื่นๆตามที่ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยและสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์กำหนด

นอกจากนั้นเพื่อเป็นการกำกับและช่วยดูแลกิจการ ประธานเจ้าหน้าที่บริหารได้จัดตั้งคณะอนุกรรมการขึ้นอีก 3 คณะ คือ

1. คณะอนุกรรมการ People Management มีหน้าที่บริหารจัดการและอนุมัติรายการด้านทรัพยากรมนุษย์ รวมถึงอนุมัติกฎเกณฑ์และระเบียบต่างๆ ภายในบริษัทและกรณีอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง
2. คณะอนุกรรมการ Commercial Management มีหน้าที่บริหารจัดการและอนุมัติรายการด้านการพาณิชย์ กำหนดราคา การกำหนดตารางบิน และกรณีอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง
3. คณะอนุกรรมการ Operations Management มีหน้าที่บริหารจัดการและอนุมัติรายการด้านการปฏิบัติการบิน และกรณีอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง

หมวดที่ 7 : การควบคุมภายใน

คณะกรรมการบริษัทจัดให้บริษัทมีระบบควบคุมภายในที่ครอบคลุมทุกด้าน ทั้งด้านการเงิน และการปฏิบัติงาน ให้เป็นไปตามกฎหมาย ข้อบังคับ และระเบียบที่เกี่ยวข้อง และจัดให้มีกลไกการตรวจสอบและถ่วงดุลที่มีประสิทธิภาพเพียงพอในการปกป้องดูแลรักษาทรัพย์สินของบริษัทอยู่เสมอ จัดให้มีการกำหนดลำดับชั้นของอำนาจอนุมัติ และความรับผิดชอบของผู้บริหารและพนักงานที่มีการตรวจสอบและถ่วงดุลในตัว กำหนดระเบียบการปฏิบัติงานอย่างเป็นลายลักษณ์อักษร มีหน่วยงานตรวจสอบภายในที่เป็นอิสระทำหน้าที่ตรวจสอบการปฏิบัติงานของทุกหน่วยงานให้เป็นไปตามระเบียบที่วางไว้ รวมทั้งประเมินประสิทธิภาพและความเพียงพอของการควบคุมภายในของหน่วยงานต่างๆ ในบริษัท



As at December 31, 2013, there are 10 members of Board of Director with 3 years term of office. The Board comprised of 1 director from management team, 5 directors that are not executives and 4 independent directors which in accordance with The Securities and Exchange Commission and is in line with the criteria of The Securities Commission that specified that listed company must have at least one-third or more independent director of the total director. The Board of Director composed of experts from various industries in the aspect of business, accounting and finance which is related and support all of Company's business.

According to the Company regulations, it is specified that at the Company's annual general shareholders' meeting one-third of directors are required to resign from their position. If the number of directors that will be vacating are indivisible by three, the number of vacating should be closest to one-third. Use draw lot method for the Director that must resign from the position in the first or second year after the company registered and for the next consecutive year director that sits in the position the longest will be the individual that resigned from the position. However, director that resigned from the term of office may be re-elected.

The Company had clearly specified the roles of duties and responsibilities the Board of Director and Executive Officer. The Board of director is responsible for determining policies and supervise the operations of Executive Officer in the policy level, while the Executive Officer is responsible in managing Company's business in various aspect to be in accordance with the policies set.

Chairman of the Board of Director shall not be the same person as Chief Executive Officer to clearly separated responsibility to maintain balance in managing and no individual has the authoritarian. The Chairman of the board has no relationship with the Company's management team and is only responsible in determining policies and give advice.

The director had appointed audit committee to help supervise and monitor company's business, which the audit committee consist of 3 members, each member is independent director. The audit committee is responsible for monitoring the effectiveness of the audit, risk management, finance and internal accounting control and financial report including other responsibilities in accordance with the Stock Exchange of Thailand and The Securities and Exchange Commission specified.

Moreover, the Chief Executive Officer has appoint 3 sub-committee to help supervise and monitor the business. Which are:

1. People Management Sub-Committee is responsible for approval and management of entries on human resources including approval of criteria and regulations within the Company and other related cases.
2. Commercial Management Sub-Committee is responsible for the approval and management of commercial entries, pricing, determine flight schedule and other related cases.
3. Operations Management Sub-Committee is responsible for approval and management of entries on flight operations and any other related cases.

SECTION 7 : INTERNAL CONTROL

The Board of Director has put in place internal control system that covers all aspects both financial and performance to be in accordance with related laws, rules, and regulations as well as provide mechanism to audit and balance which has adequate efficiency to always maintain and protect Company assets. Establish hierarchy of approval authority, executive responsibility and employees that can audit and balance. Determine operation rules and regulations in written form; provide independent internal audit sector and monitor the performance of all sector to practices in accordance to the regulations set, including evaluate the efficiency and sufficiency of internal control of various units.



การดูแลเรื่องการใช้ข้อมูลภายใน

คณะกรรมการบริษัทตระหนักถึงความสำคัญของการกำกับดูแลกิจการที่ดีและเพื่อความโปร่งใสและป้องกันการแสวงหาผลประโยชน์ส่วนตนจากการใช้ข้อมูลภายในของบริษัทที่ยังไม่ได้เปิดเผยต่อสาธารณชน บริษัทได้กำหนดนโยบายการใช้ข้อมูลของบริษัท ดังนี้

1. ให้ความรู้แก่กรรมการและผู้บริหาร เกี่ยวกับหน้าที่ในการรายงานการถือครองหลักทรัพย์ของตน คู่สมรส และบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ ต่อสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ตามมาตรา 59 และบทกำหนดโทษตามมาตรา 275 แห่งพระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ พ.ศ. 2535 (รวมทั้งที่มีการแก้ไขเพิ่มเติม) รวมทั้งการรายงานการได้มาหรือจำหน่ายหลักทรัพย์ของตน คู่สมรส และบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะต่อสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ตามมาตรา 246 และบทกำหนดโทษ ตามมาตรา 298 แห่งพระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ พ.ศ. 2535 (รวมทั้งที่มีการแก้ไขเพิ่มเติม)
2. ให้กรรมการและผู้บริหารของบริษัท รวมถึงคู่สมรสและบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ จัดทำและเปิดเผยรายงานการถือครองหลักทรัพย์และรายงานการเปลี่ยนแปลงการถือครองหลักทรัพย์ของบริษัทต่อสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ตามมาตรา 59 และบทกำหนดโทษ ตามมาตรา 275 แห่งพระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ พ.ศ. 2535 (รวมทั้งที่มีการแก้ไขเพิ่มเติม) และจัดส่งสำเนารายงานนี้ให้แก่บริษัท ในวันเดียวกันกับวันที่ส่งรายงานต่อสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์
3. กรรมการ ผู้บริหาร พนักงานและลูกจ้างของบริษัทและบริษัทย่อย ที่ได้รับทราบข้อมูลภายในที่เป็นสาระสำคัญซึ่งมีผลต่อการเปลี่ยนแปลงราคาหลักทรัพย์ต้องใช้ความระมัดระวังในการซื้อขายหลักทรัพย์ของบริษัทในช่วง 1 เดือน ก่อนที่การเงินหรือข้อมูลภายในนั้นจะเปิดเผยต่อสาธารณชนและในช่วงระยะเวลา 24 ชั่วโมงภายหลังจากที่ข้อมูลภายในของบริษัท ได้เปิดเผยต่อสาธารณชนแล้ว ผู้ที่เกี่ยวข้องกับข้อมูลภายในต้องไม่เปิดเผยข้อมูลนั้นให้ผู้อื่นทราบ จนกว่าจะได้มีการแจ้งข้อมูลนั้นให้แก่ตลาดหลักทรัพย์ฯ มาตรการลงโทษหากมีการกระทำการฝ่าฝืนระเบียบปฏิบัติดังกล่าวข้างต้น บริษัทถือเป็นความผิดทางวินัยตามข้อบังคับการทำงานของบริษัท โดยจะพิจารณาลงโทษตามควรแก่กรณี ได้แก่ การตัดเงินเดือนชั่วคราว การตัดเดือนเป็นหนังสือ การภาคทัณฑ์ตลอดจนการเลิกจ้างพนักงาน การเป็นพนักงานด้วยเหตุไล่ออก ปลดออก หรือให้ออก แล้วแต่กรณี เป็นต้น
4. ห้ามมิให้กรรมการ ผู้บริหาร พนักงาน และลูกจ้างของบริษัท ใช้ข้อมูลภายในของบริษัทที่มีหรืออาจมีผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงราคาของหลักทรัพย์ของบริษัท ซึ่งยังมิได้เปิดเผยต่อสาธารณชน ซึ่งตนได้ล่วงรู้มาในตำแหน่งหรือฐานะเช่นนั้น มาใช้เพื่อการซื้อหรือขายหรือเสนอซื้อหรือเสนอขาย หรือชักชวนให้บุคคลอื่นซื้อหรือขาย หรือเสนอซื้อ หรือเสนอขายซึ่งหุ้นหรือหลักทรัพย์อื่น (ถ้ามี) ของบริษัท ไม่ว่าทั้งทางตรงหรือทางอ้อม ในประการที่น่าจะเกิดความเสียหายแก่บริษัท ไม่ว่าทั้งทางตรงหรือทางอ้อม และไม่ว่าการกระทำความดังกล่าวจะเพื่อประโยชน์ต่อตนเองหรือผู้อื่น หรือนำข้อเท็จจริงเช่นนั้นออกเปิดเผยเพื่อให้ผู้อื่นกระทำดังกล่าว โดยตนได้รับผลประโยชน์ตอบแทนหรือไม่ก็ตาม

บุคลากร

บริษัทมีจำนวนพนักงาน (รวมถึงผู้บริหาร) ดังต่อไปนี้

	2554	2555	2556
นักบิน	78	104	125
ลูกเรือ	112	173	212
ฝ่ายซ่อมบำรุง	93	99	149
พนักงานภาคพื้น	166	187	301
สำนักงานใหญ่	166	187	188
ฝ่ายปฏิบัติการบิน	27	26	26
รวม	642	776	1,001



SUPERVISION OF INSIDE INFORMATION USAGE

The Board of Director recognized the importance of good corporate governance for transparency and to prevent the use of Company's inside information that has not been disclose to the public to seek personal benefit. Policies in utilizing Company's informations are as follows:

1. Provide knowledge to directors and executives on the duties to report their securities holding; of oneself, spouse and minor child to the Securities and Exchange Commission under section 59 and penalty provision section 275 of the Securities and Exchange ACT B.E. 2535 (including the amendment). This also includes reports on the acquisition or disposition of securities of oneself, spouse and minor child to The Securities and Exchange Commission according to section 246 and penalty provision section 298 of Securities and Exchange ACT B.E. 2535 (including the amendment);
2. Directors and Executives including their spouse and minor child should compile and disclose reports on securities holding and report on changes of securities holding of Company to The Securities and Exchange Commission in accordance to section 59 and penalty provision section 275 of Securities and Exchange ACT B.E. 2535 (including the amendment), then hand in the copies of these reports to the Company on the same date that the reports were delivered to the Securities and Exchange Commission;
3. Directors, Executives, staff and employees of the Company and its subsidiaries that gained significant inside information which will affect the changes in securities price must be cautious and careful in buying and selling Company's securities for the period of 1 month prior to the disclosure of financial statements and until one day after such information has been disclosed to the public. Those concerning to that inside information must not disclose such information to others until it has been notified to the Stock Exchange of Thailand. Any violation shall be subject to disciplinary action.
4. Directors, Executives, staff and employees are prohibited from using company's inside information that has not been disclose to the public and have or may have affects the changes in price of the company securities to buy or sell, offer to buy or sell, invite others to buy or sell, or offer to buy or sell Company stocks or other securities (if have); whether directly or indirectly and whether it is for personal or others benefit; or disclose such fact for others to act on the aforementioned manners to either gained or not gained benefit.

PERSONNEL

Number of Employees (including Executive Officer) are as follows:

	2011	2012	2013
Pilot	78	104	125
Crew	112	173	212
Maintainance	93	99	149
Ground staff	166	187	301
Headqarter	166	187	188
Flight Operation Sector	27	26	26
TOTAL	642	776	1,001



คำตอบแทนพนักงาน

บริษัทมีคำตอบแทนรวมของพนักงาน รวมถึงผู้บริหาร ในรูปแบบเงินเดือนและโบนัส ในรอบบัญชี 3 ปีย้อนหลัง (ปี 2554 - 2556) ดังต่อไปนี้

(ล้านบาท)

	2554	2555	2556
เงินเดือนและโบนัส	370	420	585
ค่าคอมมิชชั่น	3	2	3
ผลตอบแทนอื่น	144	183	300
รวม	517	605	888

กองทุนสำรองเลี้ยงชีพ

บริษัทได้จัดตั้งกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ เมื่อวันที่ 13 กรกฎาคม 2554 กับบริษัทหลักทรัพย์จัดการกองทุน ไทยพาณิชย์ จำกัด โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อส่งเสริมการออมของพนักงานในระยะยาว สร้างหลักประกันให้กับพนักงานและครอบครัว ในกรณีที่ออกจากรางาน เกษียณอายุ หรือเสียชีวิต นอกจากนี้ กองทุนสำรองเลี้ยงชีพ ยังเป็นแรงจูงใจ ทำให้พนักงานทำงานกับบริษัทเป็นระยะเวลานาน ก่อให้เกิดความสัมพันธ์ที่ดีระหว่างนายจ้างและลูกจ้าง ซึ่งช่วยให้ประสิทธิภาพในการทำงานดีขึ้น โดยในปี 2555 และ 2556 บริษัทได้จ่ายเงินสมทบเข้ากองทุนสำรองเลี้ยงชีพ จำนวน 15 ล้านบาท และ 19 ล้านบาทตามลำดับ

นโยบายการพัฒนาบุคลากร

บุคลากรถือเป็นปัจจัยสำคัญในการผลักดันให้บริษัทเติบโตอย่างยั่งยืน บริษัทได้ตระหนักถึงความสำคัญในการดูแลและพัฒนาทรัพยากรบุคคลอย่างต่อเนื่อง เพื่อเสริมสร้างศักยภาพของพนักงานและเสริมสร้างวัฒนธรรมองค์กร สำหรับพนักงานทั่วไป บริษัทจัดให้มีการฝึกอบรมเป็นประจำทุกปี

สำหรับบุคลากรที่มีชำนาญเฉพาะด้าน เช่น นักบิน พนักงานภาคพื้น และวิศวกร บริษัทกำหนดให้มีการอบรมอย่างสม่ำเสมอ เพื่อเสริมสร้างความรู้และความชำนาญเฉพาะด้านในการปฏิบัติงาน ดังต่อไปนี้

นักบิน

แนวทางการสรรหาบุคลากรการบินซึ่งประกอบไปด้วย ครูการบิน และนักบิน มีดังนี้

- ผู้ควบคุมอากาศยาน (Captain) เพื่อได้มาซึ่งผู้ควบคุมอากาศยานซึ่งมีประสบการณ์สูง บริษัทจึงมีนโยบายรับสมัครบุคลากรที่เกษียณอายุ หรือเกษียณอายุก่อนกำหนดจากการบินไทย ซึ่งตามระเบียบของการบินไทย กำหนดให้นักบินเกษียณที่อายุ 60 ปี แต่นักบินสามารถทำการบินได้ถึงอายุ 65 ปี ทั้งนี้ต้องมีคุณสมบัติต่างๆ ครบถ้วนตามที่กรรมการบินพลเรือนกำหนด นอกจากนี้บริษัทยังสรรหานักบินผู้ช่วยมีประสบการณ์ทางการบินสูง มีคุณสมบัติครบถ้วน และผ่านการตรวจสอบตามมาตรฐานสากล มาดำเนินการฝึกอบรม เพื่อเลื่อนฐานะขึ้นเป็นผู้ควบคุมอากาศยาน
- นักบินผู้ช่วย (Co-Pilot) บริษัทมีการสอบคัดเลือกนักบินผู้ช่วยตามวาระ ตามความต้องการบุคลากรการบินของบริษัท โดยพิจารณาตามความเหมาะสมกับจำนวนเครื่องบินที่เพิ่มขึ้น โดยผู้ที่ได้รับสิทธิในการเข้าสอบเพื่อเป็นนักบินของบริษัท จะต้องจบปริญญาตรี ขึ้นไปในสาขาที่เหมาะสมกับการเป็นนักบิน และต้องจบหลักสูตรการบินจากสถาบันการบินทั้งในและต่างประเทศที่กรรมการบินพลเรือนรับรองตลอดจนต้องมีใบอนุญาตขับเครื่องบิน (Commercial Pilot License) * และเอกสารรับรองการตรวจสุขภาพสำหรับผู้ทำงานในอากาศ ดังนั้นผู้ที่เข้าสอบจะมีทั้งนักบินจากภาคราชการ และเอกชนเป็นจำนวนมากในแต่ละครั้งของการสอบ



EMPLOYEES REMUNERATION

Company's total remuneration of employees including Executives in the form of monthly salary and bonus are as follows:

(Million Baht)

	2011	2012	2013
Salary and bonus	370	420	585
Commission	3	2	3
Other remuneration	144	183	300
TOTAL	517	605	888

PROVIDENT FUND

The Company set up provident fund with Siam Commercial Bank Asset Management Company Limited on July 13, 2011. The objective is to promote employees' long-term saving which will create certainty to employees and their families in the case where they resign, retire or pass away. Moreover provident fund will be employees' motivation in working with the Company for a long period of time, creating good relationship between employer and employees and helps enhance efficiency in working. In the year 2013, the Company contributed 19 million baht into the provident fund.

HUMAN RESOURCE DEVELOPMENT POLICY

Personnel are considered as key factor in driving the company into sustainable growth. The Company recognized the importance in continuously nurture and develop human resources to enhance the employees effectiveness and to reinforce organization culture to general staff, therefore the Company provides training every year.

For personnel with expertise such as pilot, ground staff and engineer. The Company oversees that in training regularly will helps enhance the expertise, knowledge and skill in performing their duties which are as follows:

PILOT

Guidlines in recruiting flight crew, flight instructure and pilot:

- Captain, to recruit for captain who having high flying experience, the company policies in recruiting personnel that retired or made an early retirement from Thai Airways, which according to Thai Airways policies, it specified that pilot can retired at 60 years of age, though pilot can perform its duties up to 65 years of age. Pilot should be fully qualified which is in accordance with the Department of Civil Aviation. Moreover, the Company also recruit for co-pilot with high flight experience hold complete qualification and passes all the examination in accordance with the international standard. These co-pilot can go through several training to be promoted into captain.
- Co-Pilot. The Company organized recruitment exam to recruit for co-pilot in accordance with the agenda, Company requirement of flight personnel by considering from the appropriateness of the increasing number of aircraft. Individuals that are qualified to sit in the exam to become Company's pilot must at least hold a Bachelor degree in the field that is suitable for becoming a pilot and must graduate from aviation training program from aviation training institute both regional and international as the Civil Aviation Training Center certified. The co-pilot should also have Commercial Pilot License and Medical Certificate for Pilot, therefore, there will be a large amount of exam candidates both from public sector and private sector every time the exam took place.



นักบินที่ได้รับการคัดเลือกแล้ว จะต้องเข้ารับการฝึกอบรมตามหลักสูตรที่กรมการบินพลเรือนกำหนดดังนี้

- หลักสูตรทั่วไปสำหรับนักบินพาณิชย์
- หลักสูตรเฉพาะแบบเครื่องบินที่จะต้องทำการบิน
- หลักสูตรในการบริหารจัดการระหว่างผู้ที่ปฏิบัติการบิน และผู้ที่สนับสนุนการบิน (Crew Resource Management หรือ CRM)

เมื่อผ่านหลักสูตรทางด้านภาคพื้นแล้ว นักบินเหล่านี้จะต้องเข้ารับการฝึกอบรมในส่วนของภาคอากาศต่อไป ซึ่งประกอบด้วยการฝึกบินกับเครื่องบินจำลอง (Simulator) การฝึกบินกับเครื่องบินจริง โดยทั้งหมดนี้จะมีครูการบินเป็นผู้รับผิดชอบ และดำเนินการตามระเบียบปฏิบัติของบริษัทผู้สร้างเครื่องบิน โดยกรมการบินพลเรือนจะเป็นผู้ตรวจสอบในทุกขั้นตอน

นักบินของบริษัทต้องเป็นผู้ที่พร้อมรับการตรวจสอบตลอดเวลาทั้งจากหน่วยงานด้านมาตรฐานการบินของบริษัท ทั้งจากเจ้าหน้าที่ของกรมการบินพลเรือน นอกเหนือไปจากการทดสอบความสามารถด้านการบินที่ต้องมีการตรวจสอบทุกๆ 6 เดือน หากไม่ผ่านในขั้นตอนใดขั้นตอนหนึ่ง นักบินผู้นั้นจะไม่ได้รับอนุญาตให้ทำการบิน และต้องกลับไปเข้ากระบวนการการเรียนการฝึกตามที่บริษัทกำหนดจนผ่านแล้ว จึงได้รับอนุญาตให้ทำการบินเช่นเดิมได้

นอกเหนือจากการเรียนการฝึกในด้านการบินแล้ว นักบินซึ่งถือว่าเป็นบุคลากรที่มีค่าของบริษัท จะได้รับการพัฒนาต่อไปในสาขาอื่นๆ ด้วย โดยมีโครงการเข้ารับการอบรมหลักสูตรต่างๆ ของบริษัทที่กำหนดโดยฝ่ายบุคคล เช่น หลักสูตรด้านบริหารจัดการด้านความเป็นผู้นำ และอื่นๆ เพื่อมีจุดประสงค์ให้นักบินของบริษัทเป็นนักบินอาชีพอย่างแท้จริง

พนักงานต้อนรับบนเครื่องบิน (ลูกเรือ)

พนักงานต้อนรับบนเครื่องบินที่ได้รับการคัดเลือกใหม่ทุกคนจำเป็นต้องผ่านการอบรมด้านการบริการลูกค้า ด้านความรู้ต่างๆ เกี่ยวกับเครื่องบิน และความปลอดภัยในกรณีเกิดเหตุฉุกเฉินต่างๆ ซึ่งการอบรมดังกล่าวจะจัดขึ้นโดยใช้สถานที่และอุปกรณ์ของการบินไทย เนื่องจากบริษัทยังไม่มีนโยบายลงทุนสร้างศูนย์ฝึกอบรมลูกเรือ นอกจากนั้นบริษัทกำหนดให้พนักงานต้อนรับทุกคนของบริษัทต้องอบรมความรู้ดังกล่าวเป็นประจำทุกปี และทั้งนี้บริษัทมีนโยบายเสริมสร้างความรู้ความสามารถด้านอื่นๆ ให้กับพนักงานต้อนรับบนเครื่องบินของบริษัท โดยมุ่งเน้นให้ฝึกงานหรือทดลองงานกับแผนกอื่นของบริษัท เพื่อให้สามารถทำงานใหม่ได้ภายหลังจากหมดสัญญาการเป็นพนักงานต้อนรับบนเครื่องบินของบริษัทซึ่งมีอายุงานไม่เกิน 6 ปี

วิศวกร

บริษัทมีการคัดเลือกวิศวกรที่มีประสบการณ์ตรงทางด้านการซ่อมบำรุงเครื่องบินไม่น้อยกว่า 5 ปี และมีใบอนุญาตนายช่างภาคพื้นดินประเภท 2 จากกรมการบินพลเรือน

วิศวกรจะต้องผ่านการฝึกอบรม 2 หลักสูตรหลัก ได้แก่ หลักสูตร Human Factor ซึ่งเกี่ยวข้องกับการจัดการความปลอดภัยทั่วไปและความเสี่ยงที่จะเกิดอุบัติเหตุในการทำงานจากตัวบุคคล และหลักสูตร Type License Course เป็นการอบรมสำหรับการซ่อมบำรุงเครื่องบินในแต่ละประเภทจึงสามารถทำการซ่อมบำรุงเครื่องบินประเภทนั้นได้ ทั้งนี้ วิศวกรการบินที่ถือใบอนุญาตการซ่อมบำรุงจำเป็นต้องมีการเข้าอบรมหลักสูตร Brush-Up เป็นประจำทุก 2 ปี วิศวกรจะไม่สามารถเซ็นสมควรถับใบอนุญาตอากาศยานนอกระบบได้จนกว่าจะได้รับการอนุมัติเป็นลายลักษณ์อักษรจากฝ่ายรักษามาตรฐานการซ่อมบำรุงอากาศยาน

ข้อพิพาทด้านแรงงาน

ณ 31 ธันวาคม 2556 บริษัทไม่มีข้อพิพาททางด้านแรงงาน



When the pilot had been recruited they must trained in the following programs as set by the Department of Civil, Aviation of Thailand.

- General Commercial Pilot License
- Specific Aircraft-type rating Program
- Crew Resource Management program

After completing ground training programs, pilots must train in the flight school, which consist of practicing with Simulator and flight training with the actual aircraft. All of these the flight instructor is responsible in supervising and monitoring as well as to perform in accordance with the regulations of aircraft manufacturer. The Department of Civil Aviation of Thailand is responsible in examining every steps.

The Company pilot must at all time be ready for check up both from Company's airworthiness standard sector and authority from Civil Aviation Training Center, Thailand. Apart from skill test that need to be examine every 6 month, if the pilot fail the exam at any step the said pilot will not be permit to fly and must go back to the process of learning and training as the company had specified. Only if the said pilot passes all his/her courses then he/she will be permit to fly again.

Apart from training in the aviation field, pilot is considered as valuable personnel for the Company. Pilot will be given the opportunities to develop in other department. There are several projects in attending the training course specified by the human resources such as Leadership Management programs and others. The objectives are for the Company pilots to truly become professional pilot.

CABIN CREW

All new cabin crew that were selected must attend customer service training, knowledges on aircraft training and emergency safety training, which the aforementioned training will be held at Thai Airways by using their locations and equipment. The Company has no policies in investing on establishing of cabin crew training center. Moreover, the Company determined that every cabin crew must join the aforementioned knowledge training annually and policies on enhancing knowledge and skills on other aspects to the cabin crew. By focusing on allowing employees to do training and practices with other department of the Company. This gives opportunities for cabin to search for new job after the flight attendance contract ends.

ENGINEER

The Company recruited engineers with direct experienced of not less than 5 years in maintenance aircraft and have Aircraft Maintenance Engineer License Type II from Department of Civil Aviation.

The engineer must passed 2 main training programs, which are Human Factor Course and Type License Course. Human Factor Course involved management of general safety and risk of accident that may occur by the individual while performing task. Type of License Course is the maintenance training on each category of aircraft before performing the actual maintenance on that category of aircraft. The Aviation engineer that have maintenance license must trained in the program Brush-up every 2 years. The engineers have no authority to sign airworthiness of the aircraft, NOK AIR, unless approved in written form by Supervision of Aircraft Maintenance Standard sector.

LABOUR DISPUTE

As at December 31 2013, the Company has not labour dispute.



RELATED PARTY TRANSACTIONS

รายการระหว่างกัน

รายการระหว่างกัน

ที่ประชุมคณะกรรมการตรวจสอบครั้งที่ 2/2557 เมื่อวันที่ 27 กุมภาพันธ์ 2557 ได้พิจารณาข้อมูลรายการระหว่างกันของบริษัทในรอบปี 2556 ประกอบกับการสอบถามข้อมูลต่างๆ จากฝ่ายบริหารของบริษัทกับบุคคล/นิติบุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง รวมทั้งการสอบทานข้อมูลตามที่ระบุในหมายเหตุประกอบงบการเงินของผู้สอบบัญชีแล้วเห็นว่า รายการระหว่างกันของบริษัทกับบุคคลหรือนิติบุคคลที่อาจมีความขัดแย้งที่เกิดขึ้นสำหรับรอบปี 2556 เป็นรายการที่เป็นไปเพื่อการดำเนินธุรกิจตามปกติของบริษัทและเป็นไปตามเงื่อนไขการค้าทั่วไปในลักษณะเดียวกันกับที่วิญญูชนจะพึงกระทำกับคู่สัญญาทั่วไปในสถานการณ์เดียวกัน ด้วยอำนาจต่อรองทางการค้าที่ปราศจากอิทธิพลในการที่คู่สัญญาอีกฝ่ายมีสถานะเป็นบุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง (Arm's Length Basis) และไม่มีการถ่ายเทผลประโยชน์ระหว่างบริษัท และบุคคล/นิติบุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง ทั้งนี้รายการระหว่างกันของบริษัทในปี 2556 มีรายละเอียดดังต่อไปนี้



RELATED PARTY TRANSACTIONS

The Audit Committee meeting no.2/2013 held on February 27, 2014 has considered the related party transactions of the Company for the year ended 2013 and with a discussion with managements and related person/juristic person that may has conflict of interest. As the notes to audited financial statements reviewed by the Audit Committee, the related transactions for the year ended 2013 is under the Company's normal business and is in accordance with the general business terms as would agree with any unrelated counterparty under the similar circumstances and on the arm's length basis, as well as there is no transfer of interest between the Company and conflict persons/juristic person. The related transactions for the year ended 2013 are as follows.



บุคคล/นิติบุคคลที่อาจมี ความขัดแย้ง/ความสัมพันธ์		ประเภทรายการ		มูลค่าของรายการ (ล้านบาท)		ความจำเป็น/ความเหมาะสมของรายการ ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ
บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) (“การบินไทย”)				2555	2556	
ลักษณะธุรกิจ						
การบินไทยประกอบธุรกิจสายการบินเต็มรูปแบบ (Full Service Airline)						การเช่าเครื่องบินจากการบินไทยเป็นรายการที่จำเป็น เนื่องจากเครื่องบินทั้งสามลำดังกล่าว มีขนาดที่เหมาะสมต่อการดำเนินการดำเนินธุรกิจของบริษัท อีกทั้งราคาค่าเช่าก็เป็นไปตามราคาตลาด ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้คืนเครื่องบินเช่าจากการบินไทยทั้งหมดตั้งแต่ไตรมาส 2 ของปี 2556 และดำเนินการเช่าจากผู้ให้เช่าภายนอกทั้งหมด
ความสัมพันธ์						
• การบินไทยเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัท โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 ถือหุ้นร้อยละ 39.2				137.7	27.5	สำหรับการซ่อมบำรุง การบินไทยจัดเป็นเพียงผู้ประกอบการเพียงไม่กี่รายในประเทศไทย ที่มีใบอนุญาตในการซ่อมบำรุงเครื่องบินดังกล่าว บริษัทฯ จึงจำเป็นต้องใช้บริการจากการบินไทย อีกทั้งราคาค่าซ่อมบำรุงดังกล่าวก็เป็นไปตามราคาตลาด ทั้งนี้หลังจากที่บริษัทฯ ได้คืนเครื่องบินเช่าของการบินไทยทั้งหมดในไตรมาสที่ 2 ของปี 2556 ก็ไม่ได้จ้างบริการซ่อมบำรุงจากการบินไทยอีกต่อไป และจัดจ้างจากผู้ให้บริการภายนอกทั้งหมด
• ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 การบินไทยได้ส่งตัวแทนเข้ามาเป็นกรรมการบริษัท ได้แก่ นายสรจักร เกษมสุวรรณ นายโชคชัย ปัญญาวงศ์ และนายธีรพล โชติชนภิบาล				258.6	87.4	สำหรับการซ่อมบำรุงเครื่องบินดังกล่าวเป็นการดำเนินงานที่ต่อเนื่องกันมาตั้งแต่ปี 2554 บริษัทฯ ได้จ้างบริการซ่อมบำรุงเครื่องบินดังกล่าวเป็นไปตามราคาตลาด
1.3 ค่าบริการภาคพื้นดินและค่าอาหารสำหรับผู้โดยสาร นักบิน และลูกเรือ				15.6	6.9	รายการดังกล่าวเป็นรายการที่จำเป็นในการดำเนินงานธุรกิจของบริษัท อีกทั้ง หากบริษัทฯ ดำเนินการเอง บริษัทฯ จะมีความเสี่ยงที่สูงกว่า
				12.9	ไม่มี	
				10.7	0.2	
1.4 ค่าใช้จ่ายอื่นๆ						
บริษัทมีค่าใช้จ่ายอื่นๆ จากการให้บริการการบินไทย เช่น ค่าฝึกอบรม ค่าเบี้ยประกันภัยสำหรับเครื่องบินเช่าจากการบินไทย				10.7	12.9	
- ค่าใช้จ่ายอื่นๆ						
2. รายได้ของบริษัท						
2.1 ค่าตัวโดยสาร						บริษัทฯ ได้ทำสัญญา Code Share Agreement กับการบินไทย เพื่อเพิ่มช่องทางในการจำหน่ายตั๋วโดยสารของบริษัทฯ นอกจากนี้ราคาจำหน่ายตั๋วโดยสารของบริษัทฯ ก็มิได้ต่ำกว่าอัตราค่าจำหน่ายตั๋วของผู้โดยสารรายอื่น
บริษัทให้บริการขนส่งทางอากาศแก่ผู้โดยสารของการบินไทยตามสัญญาการทำการบินร่วม (Code Share Agreement)				2.40	0.71	การบินไทยได้จ้างให้บริษัทเพื่อให้บริการภาคพื้นดินทำอากาศยานที่การบินไทยให้บริการ แต่ไม่มีพนักงานประจำของตนเอง ทั้งนี้อัตราค่าบริการเป็นไปตามราคาตลาด
2.2 รายได้อื่นๆ						
บริษัทให้บริการภาคพื้นดิน (Ground Aircraft Handling) และให้บริการนอชช่วงภาคพื้นดิน (License Engineer) แก่ การบินไทย				9.5	12.6	
- รายได้อื่น				94.0	55.5	
3. เจ้าหน้าที่การค้า				1.5	1.3	
4. ลูกหนี้การค้า				36.0	36.0	
5. ภาระค่าประกัน ค่าเช่า/ค่าบริการ ตามสัญญา						



Person/Juristic person who might have conflict of interest/relationship	Nature of Transaction	Transaction Value (Million Baht)		Reasonability and Necessity of Transaction Audit Committee Comment
		2555	2556	
Thai Airways International PCL ("THAI") Nature of Business THAI is a full service airline provider Relationship - Major shareholder who holds the Company with total of 39.2% of the Company's shares as of December 31, 2013 - THAI's representatives in the Board of Director are Mr. Apiporn Pasawat, Mr. Sorajak Kasemsuvan, Mr. Chokchai Panyayong, and Mr. Theerapol Chotichanapibal	1. Expense 1.1 Aircraft rental During 2013, the Company has an operating lease agreement with THAI for one Boeing 737-400 and two ATR 72-200 for operating an airline business. - Rental expense	137.7	27.5	Aircraft rental from THAI is considered as a necessary transaction since this type of fleet matched with the Company's business model. Also, the leasing fee is quoted on par with the market rate. The Company had returned all the leased aircrafts to THAI since 2 nd quarter of the year 2013 and start renting aircrafts entirely from the external lessor. THAI is one of the few operators that owns repair and maintenance license for the specified aircraft. Thus, the Company needs to receive a maintenance service from THAI. Also, repair and maintenance expense are charged at market rate. After the returned of all the leased aircrafts to THAI since 2 nd quarter of 2013, the Company no longer hire repair and maintenance service from THAI and start hiring from the external service provider. Such transaction is necessary in operating the Company business, due to the flooding crisis, the Company has moved its operation base to Suvarnabhumi Int'l Airport, where the Company has no readiness to support its operation by its own facility. Thus, it is necessary to use the service from THAI, who has a full facility and home base at Suvarnabhumi. Also, the rate is comparable to the market price
	1.2 Repair and maintenance expense THAI is a aircraft maintenance provider for the Company's aircrafts leased from THAI - Repair and maintenance expense	258.6	87.4	
	1.3 Ground handling and catering for passengers and crews Expenses on Ground handling services in the station, which the service provider agreed with the Company's on normal ground handling service does not have enough equipment. This also includes ground handling service at Suvarnabhumi International Airport where the Company temporary move to operate during the period of flooding crisis in 2011. - Ground handling expenses - Catering Expenses - Passenger shuttle bus expenses	15.6 12.9 10.7	6.9 None 0.2	
	1.4 Other expenses Other services provided by THAI i.e. training, insurance premium on fleets leased from THAI - Other expenses	10.7	12.9	
	2. Revenue 2.1 Ticket Revenue from tickets sold through THAI under code share agreement - Passenger revenue	2.40	0.71	
	2.2 Other revenue Ground Aircraft Handling and license engineer service to THAI - Other revenues	9.5 94.0	12.6 55.5	
	3. Account payable	1.5	1.3	
	4. Account Receivable	36.0	36.0	
	5. Liability on rental and service expense according to the agreement			



บุคคล/วัตถุประสงค์ที่อาจมี ความขัดแย้ง/ความสัมพันธ์		ประเภทรายการ	มูลค่าของรายการ (ล้านบาท)	2555	2556	ความจำเป็น/ความสมเหตุสมผลของรายการ ความเห็นชอบคณะกรรมการตรวจสอบ
บริษัท ดอนเมือง อินเตอร์เนชั่นแนล แอร์พอร์ต โฮเต็ล จำกัด (“แอร์พอร์ท โฮเต็ล”)		ค่าที่พัก				บริษัทเลือกใช้บริการห้องพักจากแอร์พอร์ท โฮเต็ล เพื่อเป็นที่พักให้พนักงานจากสถานีนี ต่างจังหวัดที่เดินทางเข้ามาปฏิบัติงาน และฝึกอบรมที่ทำอากาศยานนานาชาติดอนเมือง
ลักษณะธุรกิจ						
แอร์พอร์ท โฮเต็ลเจ้าของและประกอบธุรกิจโรงแรม				0.7	1.2	เนื่องจากโรงแรมดังกล่าวเป็นโรงแรมแห่งเดียวที่อยู่ใกล้เคียงกับท่าอากาศยานนานาชาติ
อมาร์ ดอนเมืองแอร์พอร์ท ซึ่งตั้งอยู่ใกล้กับ		- ค่าที่พัก			0.3	ดอนเมือง ซึ่งมีทางเดินเชื่อมโดยตรงไปยังอาคารผู้โดยสารและออฟฟิศสำนักงานของบริษัท
ท่าอากาศยานดอนเมือง		- เจ้าหน้าที่ที่พัก				อันจะเป็นการอำนวยความสะดวกและประหยัดค่าใช้จ่ายในการเดินทางให้แก่พนักงาน
ความสัมพันธ์						ของบริษัท นอกจากนี้ จากการเปรียบเทียบราคากับโรงแรมอื่นๆ ในบริเวณใกล้เคียงพบว่า
• การบินไทย ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทและ						แอร์พอร์ท โฮเต็ล มีราคาต่ำที่สุด
มีจัดเป็น ผู้มีอำนาจควบคุมใน แอร์พอร์ท โฮเต็ล						
โดยถือหุ้นร้อยละ 40.0 ในแอร์พอร์ท โฮเต็ล						
บริษัท ไทยไฟลท์เทรนนิ่ง จำกัด		ค่าบริการ		ไม่มี	0.6	รายการดังกล่าวเป็นรายการที่จำเป็นในการดำเนินการของธุรกิจของบริษัท อีกทั้ง หากบริษัท
ลักษณะธุรกิจ						ดำเนินการเอง บริษัทจะมีค่าใช้จ่ายที่สูงกว่า
ไทยไฟลท์เทรนนิ่งให้บริการฝึกอบรมบุคลากร		- ค่าฝึกอบรม				
ด้านการบิน						
ความสัมพันธ์						
การบินไทย ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทและ						
มีจัดเป็น ผู้มีอำนาจควบคุมใน ไทยไฟลท์เทรนนิ่ง						
โดยถือหุ้นร้อยละ 49.0 ในไทยไฟลท์เทรนนิ่ง						
บริษัท ทิพย์ประกันภัย จำกัด (มหาชน)		เบี้ยประกัน				บริษัทซื้อประกันอุบัติเหตุส่วนบุคคลและลูกเรือจากทิพย์ประกันภัยซึ่งเป็นผู้รับประกันภัย
("ทิพย์ประกันภัย")						ด้านการบินหลักหนึ่งของประเทศไทย ทั้งนี้ ในการคัดเลือกบริษัทรับประกันภัย
ลักษณะธุรกิจ						
ทิพย์ประกันภัยประกอบธุรกิจให้บริการรับประกัน				89.5	49.1	บริษัทได้ทำการประกวดราคาและปรากฏว่าทิพย์ประกันภัยเสนอราคาต่ำที่สุด
วินาศภัย (Non-Life Insurance) ทั้งอัคคีภัย						
ภัยทางทะเลและขนส่ง ภัยรถยนต์ เครื่องบิน และ						
เบ็ดเตล็ด						
ความสัมพันธ์						
• กรรมการของบริษัท ได้แก่ นายสมใจนิภา เองตระกูล						
เป็นกรรมการของทิพย์ประกันภัย						



Person/Juristic person who might have conflict of interest/relationship	Nature of Transaction	Transaction Value (Million Baht) 2555 2556	Reasonability and Necessity of Transaction Audit Committee Comment
Donmuang International Airport Hotel Co., LTD. ("Airport Hotel")			
Nature of Business	Accommodation Airport Hotel operates hotel under Amari brand which is located nearby Don Mueng International Airport		The Company uses the services of Airport Hotel for the provincial employees who travel to Bangkok for company's training
Relationship	- Accommodation expense - Payable on accommodation	0.7 1.2	Airport Hotel is the hotel that is located near Don Mueng and has a walkway that leads directly to the terminals and company's office, which is convenient for its employee and cost saving. Moreover, Airport Hotel offers the lowest rate comparing to other hotels.
THAI is a major shareholder of the Company and has the authority to control Airport Hotel by holding 40.0% shares.			
Thai Flight Training Company Limited			
Nature of Business	Service fees THAI Flight Training provides aviation training services.	None 0.6	Such transaction is necessary in operating the Company business. If the Company operates at its own expense, such expenses would be higher.
Relationship THAI is a major shareholder of the Company and has the authority to control in Thai Flight Training by holding 49.0% shares.			
Dhipaya Insurance PCL ("Dhipaya")			
Nature of Business	Insurance premium Dhipaya operates as an insurance company covering non-life service; for example, fire, marine, motor, aviation, and miscellaneous	89.5 49.1	The Company provides insurance for all of its crews with Dhipaya, which is a leading aviation insurance company in Thailand. Also, Dhipaya offers the lowest premium relative to other insurance companies according to the bidding process
Relationship	One of the Company's directors, Mr. Somchainuk Engtrakul is a director of Dhipaya		



บุคคล/นิติบุคคลที่อาจมี ความขัดแย้ง/ความสัมพันธ์		ประเภทรายการ	มูลค่าของรายการ (ล้านบาท)	2555	2556	ความจำเป็น/ความสมเหตุสมผลของรายการ ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ
บริษัท จีเอ็มเอ็ม แกรมมี่ จำกัด (มหาชน) ("แกรมมี่") และบริษัทย่อย						
ลักษณะธุรกิจ	คำจัดทำสิ่งพิมพ์	บริษัทได้จ้างแกรมมี่เพื่อให้เป็นผู้ดำเนินการจัดทำศิลปินและผลิตสิ่งพิมพ์ เพื่อใช้ในการกิจกรรมส่งเสริมการขายของบริษัท - ค่าศิลปินและจัดทำสิ่งพิมพ์	ไม่มี	1.6		ศิลปินของแกรมมี่ที่บริษัทให้แกรมมี่ดำเนินการจัดทำเหมาะสมกับกลุ่มเป้าหมายและ รายการส่งเสริมการขายของบริษัท
	ค่าศิลปินงานคอนเสิร์ต และค่าสนับสนุนคอนเสิร์ต	บริษัทได้จัดจ้างศิลปินของแกรมมี่เพื่อเข้าร่วมในกิจกรรมส่งเสริมการขายของบริษัท อีกทั้งบริษัทได้ให้การสนับสนุนคอนเสิร์ตที่จัดโดยบริษัทย่อยของแกรมมี่ - ค่าศิลปินงานคอนเสิร์ตและค่าสนับสนุนงานคอนเสิร์ต	0.8	ไม่มี		อีกทั้งคอนเสิร์ตที่บริษัทให้การสนับสนุนนั้น ก็เป็นคอนเสิร์ตที่ได้รับความนิยมจากกลุ่มลูกค้า เป้าหมายของบริษัท สำหรับอัตราการจัดจ้างดังกล่าวก็เป็นไปตามราคาตลาด และมีได้สูงกว่า อัตราราคาที่แกรมมี่เรียกเก็บจากบุคคลอื่น
บริษัท เพอร์สียูเคเตอร์ จำกัด (มหาชน) ("เพอร์สียูเคเตอร์")						
ลักษณะธุรกิจ	คำตัวโดยสาร	เพอร์สียูเคเตอร์จัดซื้อตัวโดยสารจากบริษัท - รายได้จากการจำหน่ายตัวโดยสาร - ลูกหนี้ค้างรับค่าตัวโดยสาร	1.0	0.2		การจำหน่ายตัวโดยสารให้เบอร์สียูเคเตอร์เป็นไปตามปกติธุรกิจของบริษัท อีกทั้งราคา ดังกล่าวก็เป็นไปตามอัตราราคาเดียวกันกับอัตราราคาของลูกค้าประเภทองค์กร (Corporate) รายอื่นๆ ของบริษัท
	ความสัมพันธ์	• กรรมการของบริษัท ได้แก่ นายวีระวงศ์ จิตต์มิตรภาพ เป็นกรรมการของเบอร์สียูเคเตอร์	0.1	ไม่มี		
บริษัท กรุ๊ปไทยคาร์เร็นท์ แอนด์ลิส จำกัด (มหาชน) ("กรุ๊ปไทยคาร์เร็นท์")						
ลักษณะธุรกิจ	คำเช่ารถยนต์	คำเช่ารถยนต์เพื่อให้บริการในบริเวณลานจอดรถเครื่องบิน - คำเช่ารถยนต์ - เจ้าหน้าที่เช่ารถยนต์	1.3	0.4		บริษัทได้เริ่มใช้บริการรถยนต์เช่าเพื่อใช้งานในบริเวณท่าอากาศยานมาตั้งแต่ปี 2548 ทั้งนี้ ในการคัดเลือก กรุ๊ปไทยคาร์เร็นท์ เป็นผู้เสนอบริการที่ให้ราคาและข้อเสนอที่ดีที่สุด
	ความสัมพันธ์	• นางสุภาภรณ์ จิตต์มิตรภาพ ซึ่งเป็นคู่สมรสกับ กรรมการของบริษัทคือ นายวีระวงศ์ จิตต์มิตรภาพ เป็นกรรมการของกรุ๊ปไทยคาร์เร็นท์	0.1	ไม่มี		



Person/Juristic person who might have conflict of interest/relationship	Nature of Transaction	Transaction Value (Million Baht) 25552556	Reasonability and Necessity of Transaction Audit Committee Comment
GMM Grammy PCL ("Grammy") and its subsidiary			
Nature of Business	Publication Expense		Grammy's artists and concerts are all well-recognized in the Company's target customer. Also, the rate is not higher than the rate that Grammy charges to others.
Grammy is a full-service entertainment provider covering record label, radio and television business as well as distribute satellite box and movie production.	The Company hired GMM Grammy to procure artist and produce publication to be used in promotion activities. - Artist and publication expense	None1.6	
Relationship	Concert artist and concert promotion expense		
Mr. Weerawong Chittmittrapap, who is a director of the Company (until 25 January 2013), is a director of Grammy	The Company hired concert artist of Grammy to participate in the marketing campaign. Also, the Company provides sponsor to the concert held by a subsidiary of Grammy - Concert artist and concert expense	0.8None	
Berlii Jucker PCL ("Berli")			
Nature of Business	Passenger revenues		Passenger revenues received from Berli is under the normal business of the Company in terms of price and condition. Its pricing is comparable with The Company's corporate customer.
Berli is one of the largest producers and distributors of consumer goods such as snack, tissue, soap and etc.	Berli purchases tickets from the Company - Revenue on ticket - Receivable on ticket	1.00.2 0.1None	
Relationship			
Mr. Weerawong Chittmittrapap, who is a director of the Company (until 25 January 2013), is a director of Berli			
Krungthai Car Rent And Lease PCL ("Krungthai Car Rent")			
Nature of Business	Car rental		The Company has entered in to the car rental agreement for using in the airport since 2005. Krungthai Car rent is the service provider that proposed the best price and offer
Krungthai Car Rent is a car rental company for both short-term and long-term lease plan to corporate and retail	Expense for car rental utilized in giving services around aircraft parking area. - Car rental expense - Payable on car rental expense	1.30.4 0.1None	
Relationship			
• Ms. Supaporn Chittmittrapap, who is a spouse of Mr. Weerawong Chittmittrapap, a director of the Company (until 25 January 2013), is a director of Krungthai Car Rent.			



BOARD OF DIRECTORS PROFILE

ประวัติคณะกรรมการบริษัท

นายอภิพร ภาขวัณ

ประธานกรรมการและกรรมการ

อายุ 65 ปี

คุณวุฒิทางการศึกษา

- หลักสูตร Director Accreditation Program รุ่นที่ 39/2005
- ปริญญาโท (Chemical Engineering) University of Wisconsin, USA
- ปริญญาโท (Production) University of Wisconsin, USA
- ปริญญาตรีเคมีวิศวกรรม (เกียรตินิยมอันดับ 2) จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

สัดส่วนการถือหุ้นใน บมจ.สายการบินนกแอร์

- ไม่มี

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างกรรมการและผู้บริหาร*

- ไม่มี

ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปีย้อนหลัง

- 2554 - ปัจจุบัน ประธานกรรมการ และกรรมการ บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน)
- 2550 - ปัจจุบัน ประธานกรรมการบริหาร และกรรมการ บริษัท ลินด์ (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน)
- 2538 - ปัจจุบัน กรรมการ บริษัท ไทยพลาสติกและเคมีภัณฑ์ จำกัด (มหาชน)
- 2538 - ปัจจุบัน กรรมการ บริษัท กรุงเทพซินิติกส์ จำกัด
- 2539 - ปัจจุบัน กรรมการ บริษัท บีเอสที อีลาสโตเมอร์ส จำกัด
- 2552 - ปัจจุบัน ประธานกรรมการบริหาร และกรรมการ บริษัท สยามไบโอไซเอนซ์ จำกัด
- 2553 - ปัจจุบัน ประธานกรรมการบริหาร และกรรมการ บริษัท เอเพ็กซ์เซล่า จำกัด
- 2551 - ปัจจุบัน กรรมการ บริษัท องค์การเภสัชกรรม เมอร์ริเออร์ชีววัตถุ จำกัด
- 2542 - ปัจจุบัน กรรมการอำนวยการ สถาบันปิโตรเลียมแห่งประเทศไทย
- 2554 - ปัจจุบัน ที่ปรึกษา มูลนิธิซิเมนต์ไทย
- 2551 - ปัจจุบัน ที่ปรึกษา บริษัท ทุนดาววัลย์ จำกัด
- 2552 - 2013 กรรมการอิสระ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

* ความสัมพันธ์ทางครอบครัว หมายถึง ความสัมพันธ์ทางสายโลหิต ความสัมพันธ์โดยการสมรส และ ความสัมพันธ์โดยการจดทะเบียนตามกฎหมาย



MR. APIPORN PASAWAT

Chairman of the Board

Age 65 (Years)

EDUCATION

- Director Accreditation Program 39/2005, Thai Institution of Directors
- Master's Degree (Chemical Eng.) University of Wisconsin, USA
- Master's Degree (Production) University of Wisconsin, USA
- Bachelor's Degree (Chemical Eng.) (Second Class Honor), Chulalongkorn University

SHAREHOLDING NOK AIRLINES PUBLIC COMPANY LIMITED

- None

FAMILY RELATION TO EXECUTIVE MEMBERS*

- None

WORK EXPERIENCE IN THE PAST 5 YEARS

- 2011 - Present Chairman of the Board and Director, Nok Airlines Public Company Limited
- 2007 - Present Chairman of the Executive Committee and Director, Linde (Thailand) Public Company Limited
- 1995 - Present Director, Thai Plastic and Chemical Public Company Limited
- 1995 - Present Director, Bangkok Synthetics Co.,Ltd.
- 1996 - Present Director, BST Elastomer Co.,Ltd.
- 2009 - Present Chairman and Director, Siam Bioscience Co.,Ltd.
- 2010 - Present Chairman and Director, Apexcela Co.,Ltd
- 2008 - Present Director, GPO - Merieux Biological Products Co., Ltd
- 1999 - Present Executive Director, Petroleum Institution of Thailand
- 2011 - Present Advisor, Cement Thai Foundation
- 2008 - Present Advisor, Crown Property Bureau Co.,Ltd
- 2009 - 2013 Independent Director, Thai Airways Public Company Limited

* Family relationship means relation by blood, wedding and registered by laws.



นายโชคชัย ปัญญาจักษ์

กรรมการ

อายุ 59 ปี

คุณวุฒิทางการศึกษา

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

สัดส่วนการถือหุ้นใน บมจ.สายการบินนกแอร์

- ไม่มี

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างกรรมการและผู้บริหารบริษัท

- ไม่มี

ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปีย้อนหลัง

- 2553 - ปัจจุบัน กรรมการ บริษัท สายการบินบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน)
- 2556 - ปัจจุบัน ประธานกรรมการ บริษัท ครีวการบินภูเก็ต จำกัด
- 2556 - ปัจจุบัน รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่อาวุโสสายการพาณิชย์
- 2555 - 2556 ประธานกรรมการ บริษัท วิ่งสแปน เซอร์วิสเอส จำกัด
- 2555 - 2556 รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่อาวุโสสายกลยุทธ์และพัฒนาธุรกิจ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
- 2552 - 2555 รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่สายกลยุทธ์และพัฒนาธุรกิจ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
- 2550 - 2552 ผู้อำนวยการใหญ่โครงการสุวรรณภูมิ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
- 2549 - 2553 รองประธานกรรมการ บริษัท โรงแรมท่าอากาศยาน สุวรรณภูมิ จำกัด

นายธีรพล โชติชนาภิบาล

กรรมการ

อายุ 56 ปี

คุณวุฒิทางการศึกษา

- หลักสูตร Director Certification Program รุ่น DCP 111/2008
- อบรมหลักสูตร Role of Compensation Committee รุ่นที่ 10/2010
- ปริญญาโท (Operations Research) University of Southampton, UK
- ปริญญาตรี (Mathematics Economics (Joint Honor)) Bachelor of Arts, UK

สัดส่วนการถือหุ้นใน บมจ.สายการบินนกแอร์

- ไม่มี

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างกรรมการและผู้บริหารบริษัท

- ไม่มี

ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปีย้อนหลัง

- 2553 - ปัจจุบัน กรรมการ บริษัท สายการบินบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน)
- 2556 - ปัจจุบัน กรรมการ บริษัท ครีวการบินภูเก็ต จำกัด
- 2556 - ปัจจุบัน รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ สายกลยุทธ์และพัฒนาธุรกิจ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
- 2554 - 2556 รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่สายผลิตภัณฑ์และบริการลูกค้า บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
- 2553 - 2554 ผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายพัฒนาและสนับสนุนการพาณิชย์ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
- 2553 - 2553 กรรมการผู้จัดการ ฝ่ายครีวการบิน บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
- 2550 - 2553 ผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายพัฒนาและสนับสนุนการพาณิชย์ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)



MR.CHOKCHAI PANYAYONG

Director

Age 59 (Years)

EDUCATION

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

SHAREHOLDING NOK AIRLINES PUBLIC COMPANY LIMITED

- None

FAMILY RELATION TO EXECUTIVE MEMBERS

- None

WORK EXPERIENCE IN THE PAST 5 YEARS

- 2010 - Present Director, Nok Airlines Public Company Limited
- 2013 - Present Chairman, Phuket Air Catering Co.,Ltd
- 2013 - Present Senior Executive Vice President of Commercial, Thai Airways Public Company Limited
- 2012 - 2013 Chairman, Wingspan Co.,Ltd
- 2009 - 2012 Executive Vice President of Strategy & Business Development, Thai Airways Public Company Limited
- 2007 - 2009 Vice President, Suvarnabhumi Project Thailand, Thai Airways Public Company Limited
- 2006 - 2010 Deputy Chairman Suvarnabhumi Airport Hotel Co., Ltd.

MR.TEERAPOL CHOTICHANAPIBAL

Director

Age 56 (Years)

EDUCATION

- Director Certification Program 111/2008, Thai Institution of Director
- Role of Compensation Committee 10/2010, Thai Institution of Director
- Master's Degree, Operation Research, University of Southampton, UK
- Bachelor's Degree, Mathematics Economics (Joint Honor), UK

SHAREHOLDING NOK AIRLINES PUBLIC COMPANY LIMITED

- None

FAMILY RELATION TO EXECUTIVE MEMBERS

- None

WORK EXPERIENCE IN THE PAST 5 YEARS

- 2010 - Present Director, Nok Airlines Public Company Limited
- 2013 - Present Director, Phuket Air Catering Co.,Ltd
- 2013 - Present Executive Vice President, Strategy and Business Development Thai Airways Public Company Limited
- 2011 - 2013 Executive Vice President, Product and Customer Services Thai Airways Public Company Limited
- 2010 - 2011 Vice President, Commercial Development and Support Department Thai Airways Public Company Limited
- 2010 - 2010 Managing Director, Catering Department Thai Airways Public Company Limited
- 2007 - 2010 Vice President, Sales & Distribution Department Thai Airways Public Company Limited



นายสุระศักดิ์ เคารพธรรม

กรรมการ (กรรมการผู้มีอำนาจลงนามผูกพันตามหนังสือรับรอง)

อายุ 48 ปี

คุณวุฒิทางการศึกษา

- หลักสูตร Director Accreditation Program รุ่น 9/2004
- ปริญญาโท Business Administration, University of Pennsylvania, USA
- Master of Science, Operation Research, University of Michigan, USA
- ปริญญาตรี วิศวกรรมไฟฟ้า สถาบันเทคโนโลยี พระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง

สัดส่วนการถือหุ้นใน บมจ.สายการบินนกแอร์

- ไม่มี

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างกรรมการและผู้บริหารบริษัท

- ไม่มี

ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปีย้อนหลัง

- 2554 - ปัจจุบัน กรรมการ บริษัท สายการบินบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน)
- 2555 - ปัจจุบัน กรรมการผู้จัดการ บริษัท ไพรวาท อีควิตี้ (ประเทศไทย)
- 2554 - ปัจจุบัน กรรมการอิสระ บริษัท สมบูรณ์ แอ็ดวานซ์ เทคโนโลยี จำกัด (มหาชน)
- 2551 - ปัจจุบัน กรรมการ บริษัท เอส เอ็น ซี ฟอว์เมอร์ จำกัด (มหาชน)
- 2551 - ปัจจุบัน กรรมการ บริษัท เอเชียซอฟท์ คอร์ปอเรชั่น จำกัด (มหาชน)
- 2550 - ปัจจุบัน กรรมการสรรหาและค่าตอบแทน บริษัท สมบูรณ์ แอ็ดวานซ์ เทคโนโลยี จำกัด (มหาชน)
- 2549 - ปัจจุบัน กรรมการบริหาร บริษัท สมบูรณ์ แอ็ดวานซ์ เทคโนโลยี จำกัด (มหาชน)
- 2546 - ปัจจุบัน กรรมการ บริษัท อัลต้าส แอดไวเซอร์ จำกัด
- 2549 - 2556 กรรมการ บริษัท เมอร์เมด มารีไทม์ จำกัด (มหาชน)
- 2549 - 2555 กรรมการ บริษัท อีซี่บาย จำกัด (มหาชน)
- 2546 - 2555 กรรมการผู้จัดการ บริษัท อัลต้าส แอดไวเซอร์ จำกัด
- 2549 - 2554 ประธานกรรมการ บริษัท เอเชียบู้คส์ จำกัด
- 2547 - 2554 กรรมการ บริษัท สมบูรณ์ แอ็ดวานซ์ เทคโนโลยี จำกัด (มหาชน)



MR. SURASAK KHAOROPHAM

Director (Authorized Director)

Age 48 (Years)

EDUCATION

- Director Certification Program 9/2004, Thai Institution of Director
- Master's Degree, Administration, University of Pennsylvania, USA
- Master of Science, Operation Research, University of Michigan, USA
- Bachelor of Engineering (Electronic Engineering), King Mongkut's Institute of Technology Ladkrabang

SHAREHOLDING NOK AIRLINES PUBLIC COMPANY LIMITED

- None

FAMILY RELATION TO EXECUTIVE MEMBERS

- None

WORK EXPERIENCE IN THE PAST 5 YEARS

- 2011 - Present Director, Nok Airlines Public Company Limited
- 2012 - Present Managing Director, Private Equity (Thailand) Co.,Ltd
- 2011 - Present Independent Director, Somboon Advance Public Company Limited
- 2008 - Present Director, SNC Former Public Company Limited
- 2008 - Present Director, Asiasoft Corporation Public Company Limited
- 2007 - Present Nomination and Compensation Committee, Somboon Advance Public Company Limited
- 2006 - Present Executive Director, Somboon Advance Public Company Limited
- 2003 - Present Director, Altus Advisory Co.,Ltd
- 2006 - 2013 Director, Mermaid Maritime Public Company Limited
- 2003 - 2012 Managing Director, Altus Advisory Co.,Ltd
- 2006 - 2011 Chairman, Asia Book Co.,Ltd
- 2004 - 2011 Director, Somboon Advance Public Company Limited



นายพาทิ สารสิน

กรรมการ และประธานเจ้าหน้าที่บริหาร (กรรมการผู้มีอำนาจลงนามผูกพันตามหนังสือรับรอง)

อายุ 51 ปี

คุณวุฒิทางการศึกษา

- หลักสูตร Director Accreditation Program รุ่นที่ 19/2004
- ปริญญาโท สื่อสารมวลชนและวิดีโอ American University, USA
- ปริญญาตรี บริหารธุรกิจ วิทยาศาสตร์และคอมพิวเตอร์ Clark University, USA

สัดส่วนการถือหุ้นใน บมจ.สายการบินนกแอร์

- 4.0%

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างกรรมการและผู้บริหารบริษัท

- ไม่มี

ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปีย้อนหลัง

- 2547 - ปัจจุบัน กรรมการ และประธานเจ้าหน้าที่บริหาร บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน)
- 2555 - ปัจจุบัน กรรมการ บริษัท ไมเนอร์ อินเตอร์เนชั่นแนล จำกัด (มหาชน)
- 2550 - ปัจจุบัน กรรมการ บริษัท ดุง เด้ง ได้ จำกัด
- 2547 - ปัจจุบัน กรรมการ บริษัท ป๊อปเป้ คอนซัลแตนต์ จำกัด

นายพลช หุตะเจริญ

กรรมการ

อายุ 31 ปี

คุณวุฒิทางการศึกษา

- หลักสูตร Director Accreditation Program รุ่น 106/2013
- ปริญญาโท Master of Commerce, University of Melbourne, Australia
- ปริญญาตรี Bachelor of Science, Economics, University College London, UK

สัดส่วนการถือหุ้นใน บมจ.สายการบินนกแอร์

- ไม่มี

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างกรรมการและผู้บริหารบริษัท

- ไม่มี

ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปีย้อนหลัง

- 2556 - ปัจจุบัน กรรมการอิสระ บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน)
- 2554 - ปัจจุบัน กรรมการอิสระ บริษัท บัตรกรุงไทย จำกัด (มหาชน)
- 2552 - ปัจจุบัน เศรษฐกรชำนาญการ ช่วยราชการสำนักเลขาธิการนายกรัฐมนตรี สำนักนายกรัฐมนตรี
- 2550 - 2552 เศรษฐกร ระดับชำนาญการ กระทรวงการคลัง
เศรษฐกร ระดับ 5 กระทรวงการคลัง



MR. PATEE SARASIN

Director and Chief Executive Officer (Authorized Directors)

Age 51 (Years)

EDUCATION

- Director Accreditation Program, 19/2004, Thai Institution of Director
- Master's Degree, American University, USA
- Bachelor's Degree, Clark University, USAs

SHAREHOLDING NOK AIRLINES PUBLIC COMPANY LIMITED

- 4.0%

FAMILY RELATION TO EXECUTIVE MEMBERS

- None

WORK EXPERIENCE IN THE PAST 5 YEARS

- 2004 - Present Director and Chief Executive Officer, Nok Airlines Public Company Limited
- 2012 - Present Director, Minor International Public Company Limited
- 2007 - Present Director, Dung Deng Dai Company Limited
- 2004 - Present Director, Poppe Consultant Company Limited

MR. PAROCHE HUTACHAREON

Independent Director

Age 31 (Years)

EDUCATION

- Director Certification Program 106/2013, Thai Institution of Director
- Master of Commerce, University of Melbourne, Australia
- Bachelor of Science, Economics, University College London, UK

SHAREHOLDING NOK AIRLINES PUBLIC COMPANY LIMITED

- None

FAMILY RELATION TO EXECUTIVE MEMBERS

- None

WORK EXPERIENCE IN THE PAST 5 YEARS

- 2013 - Present Independent Director, Nok Airlines Public Company Limited
- 2011 - Present Independent Director, Krungthai Card Public Company Limited
- 2009 - Present Economist, Professional Level, temporary duty, Secretariat of the Prime Minister, Office of the Prime Minister
- 2007 - 2009 Economist, Professional Level, Economist, Level 5, Ministry of Finance



นายพิมล ศรีวิกรม์

ประธานกรรมการตรวจสอบ/กรรมการอิสระ

อายุ 49 ปี

คุณวุฒิทางการศึกษา

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

ส่วนการถือหุ้นใน บมจ.สายการบินนกแอร์

- ไม่มี

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างกรรมการและผู้บริหารบริษัท

- ไม่มี

ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปีย้อนหลัง

- 2556 - ปัจจุบัน ประธานกรรมการตรวจสอบ และกรรมการอิสระ บริษัท สายการบินบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน)
- 2554 - ปัจจุบัน ผู้รับใบอนุญาต/ผู้อำนวยการโรงเรียน โรงเรียนศรีวิกรม์
- 2550 - ปัจจุบัน นายกสมาคมเทควันโด สมาคมเทควันโด
- 2536 - ปัจจุบัน ประธานกรรมการ บริษัท อุตสาหกรรมพรมไทย จำกัด (มหาชน)
- 2532 - ปัจจุบัน กรรมการ บริษัท เพรสเด็นท์โฮลเต็ลและทาวเวอร์ จำกัด
- 2555 - ปัจจุบัน กรรมการ บริษัท ศรีวิกรม์ กรุ๊ป โฮลดิ้ง จำกัด
- 2555 - ปัจจุบัน กรรมการ บริษัท ซี.จี.พรีอเพอร์ตี้ จำกัด
- 2555 - ปัจจุบัน กรรมการ บริษัท ศรีธราแลนด์ จำกัด
- 2555 - ปัจจุบัน กรรมการ บริษัท ซี.ที.อี.แอสโซซิเอท จำกัด
- 2555 - ปัจจุบัน กรรมการ บริษัท ซี.เอส.โฮลดิ้ง จำกัด
- 2537 - ปัจจุบัน กรรมการ บริษัท พิษณุกร โฮลดิ้ง จำกัด
- 2555 - ปัจจุบัน กรรมการ บริษัท ศรีอยุธยาคอนโดมิเนียม จำกัด
- 2555 - ปัจจุบัน กรรมการ บริษัท ศรีธานี เอสเตท จำกัด
- 2555 - ปัจจุบัน กรรมการ บริษัท ศรีธานี ลิสซิ่ง จำกัด
- 2555 - ปัจจุบัน กรรมการ บริษัท พี.เจ.ดี.เทรดดิ้ง จำกัด
- 2555 - ปัจจุบัน กรรมการ บริษัท คิว แอนด์ เอ คอนซัลติ่ง จำกัด
- 2547 - ปัจจุบัน กรรมการ บริษัท พีพ-ที เซรามิค จำกัด
- 2555 - ปัจจุบัน กรรมการ บริษัท 360 บวก จำกัด
- 2552 - ปัจจุบัน กรรมการ บริษัท ยูไนเต็ด คาร์เพท แมนูแฟกเจอร์ จำกัด
- 2551 - ปัจจุบัน กรรมการ บริษัท เทคโนโลยี โกร จำกัด
- 2554 - ปัจจุบัน กรรมการ บริษัท รอยัล ไทย อินเตอร์เนชั่นแนล จำกัด
- 2553 - ปัจจุบัน กรรมการ บริษัท เองกับเก่ง จำกัด



MR. PIMOL SRIVIKORN

Chairman of Audit Committee and Independent Director

Age 49 (Years)

EDUCATION

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

SHAREHOLDING NOK AIRLINES PUBLIC COMPANY LIMITED

- None

FAMILY RELATION TO EXECUTIVE MEMBERS

- None

WORK EXPERIENCE IN THE PAST 5 YEARS

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



นายอภิชาติ จีระพันธุ์

กรรมการตรวจสอบ/กรรมการอิสระ

อายุ 55 ปี

คุณวุฒิทางการศึกษา

- หลักสูตร Director Accreditation Program รุ่นที่ 103/2013
- ปริญญาตรี นิติศาสตรบัณฑิต มหาวิทยาลัยรามคำแหง

สัดส่วนการถือหุ้นใน บมจ.สายการบินนกแอร์

- ไม่มี

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างกรรมการและผู้บริหารบริษัท

- ไม่มี

ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปีย้อนหลัง

- 2556 - ปัจจุบัน กรรมการตรวจสอบ และกรรมการอิสระ บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน)
- 2551 - ปัจจุบัน กรรมการ บริษัท ลิฟวิ่งแลนด์ แคปิตอล จำกัด (มหาชน)
- 2534 - ปัจจุบัน กรรมการ บริษัท สำนักกฎหมายสากล สยามพรีเมียร์ จำกัด
- 2541 - ปัจจุบัน กรรมการ บริษัท ท็อป เพอร์ฟอร์มมิ่ง คอร์ปอเรชั่น จำกัด
- 2545 - ปัจจุบัน กรรมการ บริษัท สยามพรีเมียร์ เซอร์วิส จำกัด
- 2552 - ปัจจุบัน กรรมการ บริษัท เอซี เวิร์ลไวด์ จำกัด
- 2554 - ปัจจุบัน กรรมการ บริษัท เอสพีไอ สลิเกิ้ล คอนซัลตัง
- 2549 - 2551 สมาชิกสภานิติบัญญัติแห่งชาติ สภานิติบัญญัติแห่งชาติ

นายผดุงเดช อินทรลักษณ์

กรรมการตรวจสอบ/กรรมการอิสระ

อายุ 59 ปี

คุณวุฒิทางการศึกษา

- หลักสูตร Director Accreditation Program รุ่น 103/2013
- อนุปริญญา Economic Development, North London Polytechnic, UK (Postgraduate Diploma Economic Development)
- ปริญญาตรี เศรษฐศาสตรการเงินและการคลัง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

สัดส่วนการถือหุ้นใน บมจ.สายการบินนกแอร์

- ไม่มี

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างกรรมการและผู้บริหารบริษัท

- ไม่มี

ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปีย้อนหลัง

- 2556 - ปัจจุบัน กรรมการตรวจสอบ และกรรมการอิสระ บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน)
- 2554 - ปัจจุบัน Deputy Group Managing Director กลุ่มบริษัท ยูไนเต็ดไทยชิปปิง จำกัด
- 2554 - 2555 Corporate Treasurer บริษัท ปูนซีเมนต์ จำกัด (มหาชน)



MR. APICHART CHIRABANDHU

Audit Committee and Independent Director

Age 55 (Years)

EDUCATION

- Director Accreditation Program 103/2013, Thai Institute of Director
- Bachelor's degree, Law, Ramkhamhaeng University

SHAREHOLDING NOK AIRLINES PUBLIC COMPANY LIMITED

- None

FAMILY RELATION TO EXECUTIVE MEMBERS

- None

WORK EXPERIENCE IN THE PAST 5 YEARS

- 2013 - Present Audit Committee and Independent Director, Nok Airlines Public Company Limited
- 2008 - Present Director, Living Land Capital Public Company Limited
- 1991 - Present Director, Siam Premier International Laws Office Limited
- 1998 - Present Director, Top Performing Corporation Co.,Ltd
- 2002 - Present Director, Siam Premier Services Co.,Ltd
- 2009 - Present Director, AC Worldwide Co.,Ltd
- 2011 - Present Director, SPI Legal Consulting Co.,Ltd
- 2006 - Present Member, The National Legislative Assembly

MR. PADUNGDEJ INDRALAK

Audit Committee and Independent Director

Age 59 (Years)

EDUCATION

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

SHAREHOLDING NOK AIRLINES PUBLIC COMPANY LIMITED

- None

FAMILY RELATION TO EXECUTIVE MEMBERS

- None

WORK EXPERIENCE IN THE PAST 5 YEARS

- 2013 - Present Audit Committee and Independent Director, Nok Airlines Public Company Limited
- 2011 - Present Deputy Group Managing Director, Unithai Shipping Group
- 2011 - 2012 Corporate Treasurer, Siam Cement Public Company Limited



EXECUTIVE OFFICER PROFILE

ประวัติผู้บริหารบริษัท

นายพาทิ สารสิน

กรรมการ และประธานเจ้าหน้าที่บริหาร (กรรมการผู้มีอำนาจลงนามผูกพันตามหนังสือรับรอง)

อายุ 51 ปี

คุณวุฒิทางการศึกษา

- หลักสูตร Director Accreditation Program รุ่นที่ 19/2004
- ปริญญาโท สื่อสารมวลชนและวิดีโอ American University, USA
- ปริญญาตรี บริหารธุรกิจ วิทยาศาสตร์และคอมพิวเตอร์ Clark University, USA

สัดส่วนการถือหุ้นใน บมจ.สายการบินนกแอร์

- 4.0%

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างกรรมการและผู้บริหาร*

- ไม่มี

ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปีย้อนหลัง

- 2547 - ปัจจุบัน กรรมการ และประธานเจ้าหน้าที่บริหาร บริษัท สายการบินบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน)
- 2555 - ปัจจุบัน กรรมการ ไมเนอร์ อินเตอร์เนชั่นแนล จำกัด (มหาชน)
- 2550 - ปัจจุบัน กรรมการ บริษัท ดุง เด็ง ได้ จำกัด
- 2547 - ปัจจุบัน กรรมการ บริษัท ป๊อปปี้ คอนซัลแทนต์ จำกัด

* ความสัมพันธ์ทางครอบครัว หมายถึง ความสัมพันธ์ทางสายโลหิต ความสัมพันธ์โดยการสมรส และ ความสัมพันธ์โดยการจดทะเบียนตามกฎหมาย



MR. PATEE SARASIN

Director and Chief Executive Officer (Authorized Directors)

Age 51 (Years)

EDUCATION

- Director Accreditation Program, 19/2004, Thai Institution of Director
- Master's Degree, American University, USA
- Bachelor's Degree, Clark University, USA

SHAREHOLDING NOK AIRLINES PUBLIC COMPANY LIMITED

- 4.0%

FAMILY RELATION TO EXECUTIVE MEMBERS*

- None

WORK EXPERIENCE IN THE PAST 5 YEARS

- 2004 - Present Director and Chief Executive Officer, Nok Airlines Public Company Limited
- 2012 - Present Director, Minor International Public Company Limited
- 2007 - Present Director, Dung Deng Dai Company Limited
- 2004 - Present Director, Poppe Consultant Company Limited

* Family relationship means relation by blood, wedding and registered by laws.



นายปิยะ ยอดมณี

รองประธานเจ้าหน้าที่บริหาร

อายุ 51 ปี

คุณวุฒิทางการศึกษา

- หลักสูตร Director Certification Program รุ่น 156/2012
- Intensive Business Program จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- ปริญญาตรี Business Administration, Boston University, USA

สัดส่วนการถือหุ้นใน บมจ.สายการบินนกแอร์

- ไม่มี

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างกรรมการและผู้บริหาร

- ไม่มี

ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปีย้อนหลัง

- 2547 - ปัจจุบัน รองประธานเจ้าหน้าที่บริหาร บริษัท สายการบินบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน)
- 2550 - ปัจจุบัน กรรมการ บริษัท ดั่ง เด้ง ได้ จำกัด
- 2550 - ปัจจุบัน กรรมการ บริษัท นก แอสเซ็ท แมเนจเม้นท์ จำกัด
- 2550 - ปัจจุบัน กรรมการ บริษัท พาไรโซ จำกัด

นายวิทย์ รัตนกร

ประธานเจ้าหน้าที่สายการบิน

อายุ 44 ปี

คุณวุฒิทางการศึกษา

- หลักสูตร Director Certification Program รุ่น 75/2006
- ผู้บริหารกระบวนการยุติธรรมระดับสูง (บ.ย.ส. รุ่นที่ 17)
- ปริญญาโท Financial, Drexel University, USA
- ปริญญาโท เศรษฐศาสตร์มหาบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- ปริญญาตรี ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต (กฎหมายธุรกิจ) จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- ปริญญาตรี เศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

สัดส่วนการถือหุ้นใน บมจ.สายการบินนกแอร์

- ไม่มี

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างกรรมการและผู้บริหาร

- ไม่มี

ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปีย้อนหลัง

- 2554 - 2556 ประธานเจ้าหน้าที่บริหารสายการบิน บริษัท สายการบินบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน)
- 2553 - 2554 รองกรรมการผู้จัดการอาวุโส บริษัท เครือเจริญโภคภัณฑ์ จำกัด
- 2551 - 2553 กรรมการ บริษัท ไทยพรีอัสเพอร์ดี แอ็ดไวซอรี จำกัด
- 2550 - 2553 กรรมการ บริษัท สยามซิตี แอสเซท แมเนจเม้นท์ จำกัด
- 2548 - 2553 กรรมการ บริษัท แอลซี (ไทยแลนด์) จำกัด
- 2548 - 2553 กรรมการ บริษัท สหไทยสตีลไฟฟ์ จำกัด (มหาชน)
- 2546 - 2553 ผู้อำนวยการอาวุโส สำนักลงทุนทางเลือก กองทุนบำเหน็จบำนาญข้าราชการ
- 2550 - 2551 กรรมการ บริษัท จีพีเอฟพรีอัสเพอร์ดี แมเนจเม้นท์ จำกัด



MR. PIYA YODMANI

Deputy Chief Executive Officer

Age 51 (Years)

EDUCATION

- Director Certification Program, 156/2012, Thai Institute of Director
- Intensive Business Program, Chulalongkorn University
- Bachelor's Degree Business Administration, Boston University, USA

SHAREHOLDING NOK AIRLINES PUBLIC COMPANY LIMITED

- None

FAMILY RELATION TO EXECUTIVE MEMBERS

- None

WORK EXPERIENCE IN THE PAST 5 YEARS

- 2004 - Present Deputy Chief Executive Officer, Nok Airlines Public Company
- 2007 - Present Director, Dung Deng Dai Company Limited
- 2007 - Present Director, Nok Asset Management Company Limited
- 2007 - Present Director, Paraiso Company Limited

MR. VITAI RATANAKORN

Chief Financial Officer

Age 44 (Years)

EDUCATION

- Director Certification Program, 75/2006
- Certificate, The Program of Senior Executives on Justice Administration, class 17, Judicial Training Institute Master's Degree
- Finance, Drexel University , USA
- Master's Degree, Economics, Chulalongkorn University
- Master's Degree, Business Law, Chulalongkorn University
- Bachelor's Degree, Economics, Thammasat University

SHAREHOLDING NOK AIRLINES PUBLIC COMPANY LIMITED

- None

FAMILY RELATION TO EXECUTIVE MEMBERS

- None

WORK EXPERIENCE IN THE PAST 5 YEARS

- 2011 - 2013 Chief Financial Officer, Nok Airlines Public Company Limited,
- 2010 - 2011 Senior Vice President, Charoen Pokphand Group
- 2008 - 2010 Director, Thai Prosperity Advisory Company Limited
- 2007 - 2010 Director, Siam City Asset Management Company Limited
- 2005 - 2010 Director, L.C. (Thailand) Company Limited
- 2005 - 2010 Director, Saha Thai Steel Pipe Public Company Limited
- 2003 - 2010 Senior Director Investment Choice Management Government Pension Fund
- 2007 - 2008 Director, GPF Property Management Company Limited



นายยอดชาย สุทธิธนกกุล

ประธานเจ้าหน้าที่สายการพาณิชย์

อายุ 53 ปี

คุณวุฒิทางการศึกษา

- ปริญญาโท Law, Boon University, Germany
- ปริญญาตรี Law, Boon University, Germany

สัดส่วนการถือหุ้นใน บมจ.สายการบินนกแอร์

- ไม่มี

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างกรรมการและผู้บริหาร

- ไม่มี

ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปีย้อนหลัง

- 2556 - ปัจจุบัน ประธานเจ้าหน้าที่สายการพาณิชย์ บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน)
- 2550 - ปัจจุบัน กรรมการ บริษัท พาไรโซ จำกัด
- 2550 - ปัจจุบัน กรรมการ บริษัท กอล์ฟ ออฟ สยามเอ็กเพรส จำกัด
- 2549 - ปัจจุบัน กรรมการ บริษัท กู๊ด ไทยส์ รีสอร์ท จำกัด
- 2540 - ปัจจุบัน กรรมการ บริษัท ไทย เว็บ มาสเตอร์ จำกัด
- 2549 - ปัจจุบัน กรรมการ บริษัท สุทธิธนกกุล จำกัด
- 2552 - ปัจจุบัน กรรมการ บริษัท อะควาริส จำกัด

กัปตันสรโรจ บุญมา

ประธานเจ้าหน้าที่สายปฏิบัติการ

อายุ 68 ปี

คุณวุฒิทางการศึกษา

- ปริญญาตรี วิทยาศาสตร์บัณฑิต โรงเรียนนายเรือ

สัดส่วนการถือหุ้นใน บมจ.สายการบินนกแอร์

- ไม่มี

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างกรรมการและผู้บริหาร

- ไม่มี

ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปีย้อนหลัง

- 2556 - ปัจจุบัน ประธานเจ้าหน้าที่สายปฏิบัติการ บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน)



MR. YODCHAI SUDHIDHANAKUL

Chief Commercial Officer

Age 53 (Years)

EDUCATION

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

SHAREHOLDING NOK AIRLINES PUBLIC COMPANY LIMITED

- None

FAMILY RELATION TO EXECUTIVE MEMBERS

- None

WORK EXPERIENCE IN THE PAST 5 YEARS

- 2004 - Present Chief Commercial Officer, Nok Airlines Public Company
- 2007 - Present Director, Paraiso Company Limited
- 2007 - Present Director, Gulf of Siam Express Company Limited
- 2006 - Present Director, Good Time Resort Company Limited
- 1997 - Present Director, Thai Webmaster Company Limited
- 2006 - Present Director, Sudhidhanakul Company Limited
- 2009 - Present Director, Aquaris Company Limited

CAPTIAN SANJAI BOONMA

Chief Operating Officer

Age 68 (Years)

EDUCATION

- Bachelor of Science, Royal Naval Academy

SHAREHOLDING NOK AIRLINES PUBLIC COMPANY LIMITED

- None

FAMILY RELATION TO EXECUTIVE MEMBERS

- None

WORK EXPERIENCE IN THE PAST 5 YEARS

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



THE AUDIT COMMITTEE REPORT

รายงานคณะกรรมการตรวจสอบ

เรียน ท่านผู้ถือหุ้น บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน)

คณะกรรมการตรวจสอบของบริษัทฯ ซึ่งได้รับการแต่งตั้ง ณ การประชุมคณะกรรมการบริษัทเมื่อวันที่ 20 ธันวาคม 2555 ประกอบด้วยกรรมการอิสระ 3 ท่าน ประกอบด้วย นายพิมล ศรีวิกรม์ ประธานกรรมการตรวจสอบ นายผดุงเดช อินทรลักษณ์ และนายอภิชาติ จีระพันธุ์ เป็นกรรมการตรวจสอบ ซึ่งมีคุณสมบัติตรงตามเกณฑ์ที่กำหนดในประกาศของสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ และได้ปฏิบัติหน้าที่และความรับผิดชอบครบถ้วนตามที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการของบริษัทฯ ตามที่ได้กำหนดไว้ในกฎบัตรของคณะกรรมการตรวจสอบ และสอดคล้องกับของสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ และประกาศของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

ในรอบปีบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2556 คณะกรรมการตรวจสอบได้มีการประชุมกับฝ่ายบริหาร ผู้ตรวจสอบภายใน และผู้สอบบัญชีจำนวน 6 ครั้ง การเข้าร่วมประชุมของกรรมการตรวจสอบแต่ละท่านจะปรากฏอยู่ในตารางแสดงจำนวนครั้งการเข้าร่วมประชุมในส่วนการกำกับดูแลกิจการ

การปฏิบัติงานของคณะกรรมการตรวจสอบมีสาระสำคัญ สรุปได้ดังนี้

1. สอบทานงบการเงินไตรมาสและงบการเงินประจำปี 2556 ร่วมกับผู้สอบบัญชีและผู้บริหารโดยสอบถามและให้คำแนะนำและข้อคิดเห็นที่เป็นประโยชน์ เพื่อให้มั่นใจว่าการจัดทำงบการเงิน มีความถูกต้อง ครบถ้วน เชื่อถือได้ และเป็นไปตามมาตรฐานบัญชีที่รับรองทั่วไป รวมทั้งมีการเปิดเผยข้อมูลที่เพียงพอ เหมาะสม
2. สอบทานประสิทธิภาพและประสิทธิผลของระบบควบคุมภายใน การบริหารความเสี่ยง และระบบการตรวจสอบภายในของบริษัทฯ ร่วมกับหน่วยงานตรวจสอบภายใน ผู้บริหาร และผู้สอบบัญชี
3. สอบทานความเพียงพอและเหมาะสมของระบบการควบคุมภายใน โดยคณะกรรมการตรวจสอบได้พิจารณาให้มีการว่าจ้างบริษัท พีแอนด์แอล อินเทอร์เน็ต ออดิท จำกัด (P&L) ซึ่งเป็นบริษัทที่ให้บริการด้านการตรวจสอบภายใน โดยที่ P&L ไม่มีส่วนได้เสียใดๆ กับบริษัท เพื่อให้การตรวจสอบภายในเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล คณะกรรมการตรวจสอบจะเป็นผู้พิจารณาแผนการตรวจสอบภายในประจำปี รายงานผลการตรวจสอบภายใน ติดตามผลการตรวจสอบภายในกับฝ่ายบริหารอย่างต่อเนื่อง พร้อมทั้งให้คำแนะนำและแนวทางการตรวจสอบภายใน

จากรายงานการตรวจสอบภายในของบริษัทฯ คณะกรรมการตรวจสอบเห็นว่าระบบควบคุมภายในของบริษัทมีความเหมาะสม และเพียงพอ



TO : THE SHAREHOLDERS' OF NOK AIRLINES PUBLIC COMPANY LIMITED (THE "COMPANY")

The Audit Committee, as appointed by the Board of Directors on 20 December 2012, consisted of three independent directors, namely: Mr. Pimol Srivikorn, acting as the Chairman, Mr. Padungdej Indralak and Mr. Aphichart Chirabandu as the committee members. Each member possessed the qualifications required by the Securities and Exchange Commission's (the "SEC") regulations and duly discharged the duties and responsibilities assigned by the Board of Directors, in accordance with in the Audit Committee's Charter, the SEC's regulations and the notifications of the Stock Exchange of Thailand (the "SET").

During the financial year ending on 31 December 2013, the Audit Committee held six meetings with the Company's management and the internal and the external auditors. The attendance for each Audit Committee member is presented in the table setting out the meeting attendance which is used for the Corporate Governance division.

The key tasks undertaken by the Audit Committee during the above financial year period are summarized as follows :

1. Review and comment on, in conjunction with auditors and executive officers of the Company, the annual and quarterly financial statements of the year 2013, to ensure that the financial statements be accurate, complete and reliable in accordance with Generally Accepted Accounting Principles ("GAAP") and the appropriate and adequate disclosure of information be made.
2. Work with the Company's internal audit division, executive officers and auditors to review the efficiency and effectiveness of internal controls, risk management and the internal audit system of the Company.
3. Review the efficacy of the Company's internal control system and appointment of P&L Internal Audit Company Limited, a company providing internal audit services which has no conflict of interest with the Company, to work with the Company to ensure the efficiency of the Company's internal audit. The Audit Committee will, on an ongoing basis, review its annual internal audit plans and reports and advise the management on such plans together with giving any related advice.

Based on its internal audit reports, the Audit Committee is of the view that the Company has an adequate and effective internal audit system.



4. สอบทานและให้ความเห็นต่อรายการที่เกี่ยวข้องหรือรายการที่มีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ รวมถึงการเปิดเผยข้อมูลดังกล่าว ตามข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยและสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์

5. พิจารณาคัดเลือกแต่งตั้งและค่าตอบแทนของผู้สอบบัญชี โดยพิจารณาจากความรู้ทางธุรกิจ ประสบการณ์ ความเหมาะสมของค่าตอบแทนและความเป็นอิสระของผู้สอบบัญชี

จากการปฏิบัติดังกล่าวข้างต้น คณะกรรมการตรวจสอบมีความเห็นว่าในปี 2556 บริษัทฯ มีการจัดทางการเงินที่ถูกต้องเป็นไปตามมาตรฐานบัญชีที่รับรองทั่วไป รวมทั้งมีการเปิดเผยสารสนเทศอย่างเพียงพอ ครบถ้วนและเชื่อถือได้ มีระบบควบคุมภายในการตรวจสอบภายในและการบริหารความเสี่ยงที่เหมาะสมและมีประสิทธิภาพ รวมทั้งการปฏิบัติตามกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องและมีการปฏิบัติงานที่สอดคล้องกับระบบการกำกับดูแลที่ดีอย่างเพียงพอ และโปร่งใส

นายพิมล ศรีวงษ์
ประธานกรรมการตรวจสอบ



4. Comment, review and provide opinion in respect of related party transactions and the disclosure of information related thereto to ensure that the Company is in compliance with the regulations of the SET and the SEC.

5. Appointment of external auditors and consideration of their remuneration level, based on business knowledge, experience, appropriateness and independency of such external auditors.

Based on the above, the Audit Committee is of the opinion that in respect of the year 2013, its financial statements were accurate and prepared in accordance with GAAP. The disclosure of information carried out by the Company was adequate, complete and reliable. The Company had adequate and effective internal audit systems, and risk management. The Company complied with the laws and regulations applicable to it and carried out its businesses in accordance with its good corporate governance system.

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Pimol Srivikrom".

MR. PIMOL SRIVIKROM

Chairman of the Audit Committee



GENERAL INFORMATION

ข้อมูลทั่วไปของบริษัท

บริษัทที่ออกหลักทรัพย์

บริษัทที่ออกหลักทรัพย์

บริษัท สายการบินบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน)

ประเภทธุรกิจ	สายการบินราคาประหยัด
ที่ตั้งสำนักงานใหญ่	ชั้น 17 อาคารจินนาการ 183 ถนนสาทรใต้ แขวงยานนาวา เขตสาทร กรุงเทพฯ 10120
เลขทะเบียนบริษัท	0105547029563
เว็บไซต์	www.nokair.com
โทรศัพท์	02 627 2000
โทรสาร	02 285 6944
หุ้นสามัญของบริษัท	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 บริษัทมีทุนจดทะเบียน และทุนชำระแล้ว ดังนี้ ทุนจดทะเบียน 625,000,000 หุ้น มูลค่าหุ้นละ 1 บาท รวมมูลค่า 625,000,000 บาท ทุนชำระแล้ว 625,000,000 หุ้น มูลค่าหุ้นละ 1 บาท รวมมูลค่า 625,000,000 บาท

ข้อมูลของบุคคลอ้างอิง

นายทะเบียนหลักทรัพย์

บริษัท ศูนย์รับฝากหลักทรัพย์ (ประเทศไทย) จำกัด

	62 อาคารตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย ถนนรัชดาภิเษก เขตคลองเตย กรุงเทพฯ 10110
โทรศัพท์	02 229 2800
โทรสาร	02 359 1259
เว็บไซต์	www.tsd.co.th
ผู้สอบบัญชี	สำนักงาน เอ.เอ็ม.ที. แอสโซซิเอท 491/27 อาคารสีลมพลาซ่า ถนนสีลม เขตบางรัก กรุงเทพฯ 10500
โทรศัพท์	02 234 1676, 02 234 1678, 02 237 2132
โทรสาร	02 237 2133



COMPANY NAME

COMPANY NAME

NOK AIRLINES PUBLIC COMPANY LIMITED

Type of Business	Low Cost Airlines
Head Office	17 Fl. Rajanakarn 183 South Sathorn Road, Yannawa Sathorn Bangkok 10120
Registration No.	0105547029563
Homepage	www.nokair.com
Telephone	02 627 2000
Facsimile	02 285 6944
Common Stock	As of December 31, 2013, The Company's registered capital and paid-up capital are as follows : Registered capital of 625,000,000 Shares at par value of 1 baht per share with the total value of 625,000,000 Baht. Paid-up capital of 625,000,000 Shares at par value of 1 baht per share with the total value of 625,000,000 Baht.

OTHER REFERENCE

REGISTRAR

THAILAND SECURITIES DEPOSITORY CO.,LTD.

	62 The Stock Exchange of Thailand Building, Rachadapisek Road, Klongtoey, Bangkok 10110, Thailand
Telephone	02 229 2800
Facsimile	02 359 1259
Homepage	www.tsd.co.th
Auditor	AMT Associates Ltd. 491/27 Silom Plaza Building. Silom Road, Bangrak Bangkok 10500
Telephone	02 234 1676, 02 234 1678, 02 237 2132
Facsimile	02 237 2133



CORPORATE SOCIAL RESPONSIBILITY (CSR)

กิจกรรมเพื่อสังคม

บริษัทฯ ได้ตระหนักถึงความสำคัญกับความรับผิดชอบต่อสังคมตลอดระยะเวลาหลายปีที่ผ่านมา โดยนอกเหนือจากการกำกับดูแลกิจการที่ดี บริษัทฯ ยังได้ให้ความสำคัญกับเรื่องของการรับผิดชอบต่อสังคม โดยคำนึงถึงผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกฝ่ายซึ่งรวมถึงผู้ถือหุ้น บริษัทลูกค้า ลูกค้า พนักงานของบริษัทฯ และสังคมโดยรวมเพื่อมุ่งสู่การเติบโตที่ยั่งยืนของบริษัทฯ โดยได้คำนึงถึงแนวทางความรับผิดชอบต่อสังคมของกิจการที่จัดทำโดยตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย 8 ข้อ โดยในปี 2556 ที่ผ่านมานี้ บริษัทฯ มีโครงการที่สำคัญดังต่อไปนี้

ความรับผิดชอบต่อผู้บริโภค

ในปี 2556 ที่ผ่านมานี้ บริษัทฯ ได้คำนึงถึงผู้บริโภคเป็นหลัก ไม่เพียงแต่ปฏิบัติตามสิทธิของผู้โดยสารตามประกาศกระทรวงคมนาคม โดยกรณีเที่ยวบินไม่ปกติ อาทิ สภาพอากาศไม่เอื้ออำนวยให้สามารถเดินทางได้สำหรับเส้นทางในประเทศ ทางบริษัทฯ จะได้อำนวยความสะดวกให้ผู้โดยสารให้ได้เดินทางถึงจุดหมายปลายทางอย่างปลอดภัยตามกำหนดเดิมด้วยทางเลือกอื่นๆ อาทิ เที่ยวบินในจังหวัดใกล้เคียง หรือ จัดให้ผู้โดยสารเดินทางโดยทางรถโดยมิได้เก็บค่าใช้จ่ายแต่อย่างใด นอกจากนี้บริษัทฯ ได้คำนึงถึงความรับผิดชอบต่อผู้บริโภคโดยเสมอมา โดยบริษัทฯ มีการจัดตั้งโครงการ **“NOK Care”** เพื่อปรับปรุงการบริการให้ดียิ่งขึ้น โดยรับข้อร้องเรียนทางด้านการบริการจากผู้โดยสาร เพื่อนำมาวิเคราะห์และพัฒนาการบริการให้มีประสิทธิภาพและตรงกับความต้องการของผู้โดยสารยิ่งขึ้น

ความรับผิดชอบต่อสังคม

ในปี 2556 ที่ผ่านมานี้ บริษัทฯ ได้ดำเนินโครงการ **“NOK Gives Life: 400 ดวงใจช่วยได้หนึ่งชีวิต”** ซึ่งเป็นโครงการที่บริษัทฯ จัดทำอย่างต่อเนื่องมาเป็นปีที่ 6 โดยมีวัตถุประสงค์หลักเพื่อระดมทุนบริจาคสมทบเข้ามูลนิธิเด็กโรคหัวใจในพระอุปถัมภ์ของสมเด็จพระนางเจ้าพี่นางเธอ เจ้าฟ้ากัลยาณิวัฒนา กรมหลวงนราธิวาสราชนครินทร์ ลักษณะการดำเนินการของโครงการนี้คือ ผู้ที่สนใจร่วมบริจาคสมทบทุนสามารถซื้อพวงกุญแจที่ระลึก **“NOK Gives Life”** ในราคาพวงละ 50 บาท โดยรายได้จากการขายทั้งหมดไม่หักค่าใช้จ่ายจะถูกนำเข้าสู่สมทบทุนกับมูลนิธิเด็กโรคหัวใจ ซึ่งในแต่ละปีพวงกุญแจจะถูกผลิตจำนวนจำกัดเพียง 60,000 ชิ้น ซึ่งในปี 2556 รายได้ทั้งหมด 3,000,000 บาท จากการขายพวงกุญแจที่ระลึก **“NOK Gives Life”** ถูกนำไปบริจาคให้กับมูลนิธิเด็กโรคหัวใจ โดยสามารถช่วยเด็กที่มีปัญหาโรคหัวใจพิการแต่กำเนิดได้ทั้งหมด 150 คน

นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังได้เข้าร่วมกิจกรรมกับชุมชนในงานกิจกรรมทางด้านวัฒนธรรมในชุมชนต่างๆ ทั่วประเทศ เช่น การเข้าร่วมกิจกรรมงานประเพณีงานแห่ปราสาทผึ้ง ที่จังหวัดสกลนคร งานประเพณีแห่เทียนพรรษา ที่จังหวัดอุบลราชธานี เป็นต้น



THE COMPANY REALIZES THE IMPORTANCE OF CORPORATE SOCIAL RESPONSIBILITY (CSR) FOR MANY YEARS. APART FROM UPHOLDING GOOD CORPORATE GOVERNANCE, THE COMPANY ALSO GIVES PRIORITY TO THE CORPORATE SOCIAL RESPONSIBILITY WITH REGARD TO ITS STAKEHOLDERS, INCLUDING SHAREHOLDERS, BUSINESS PARTNERS, CUSTOMERS, EMPLOYEES, AND OVERALL SOCIETY IN ORDER TO ACHIEVE THE SUSTAINABLE GROWTH OF THE COMPANY. ACCORDING TO THE EIGHT PRINCIPLES OF THE CSR GUIDANCE ISSUED BY THE STOCK EXCHANGE OF THAILAND, THE COMPANY IS ALSO FULFILL ITS SOCIAL RESPONSIBILITIES THROUGH ITS IMPORTANT PROJECTS AS FOLLOWS;

CONSUMER RESPONSIBILITY

In 2013, the Company has exercised the Protection of Passengers rights under the Announcement of the Ministry of Transport and Communications to its passengers. In case of irregularity flights, for example, adverse weather conditions on the domestic routes, the Company will facilitate its passengers to safely reach their destinations as scheduled with other alternative transportations, such as re-routing the flight to the destination close to the original destination, or providing other means of transport with no additional charge. Furthermore, the Company has established the project “Nok Care” for better service satisfaction by collecting passenger comments to analyze and efficiently improve services to meet passengers needs.

SOCIAL RESPONSIBILITY

For the year of 2013, the Company launched the project “Nok Gives Life: 400 Key Rings for One Heart” which has been arranged for six consecutive years. Its primary purpose is to raise funds for the Cardiac Children Foundation of Thailand under the Royal Patronage of H.R.H. Princess Galyani Vadhana Krom Luang Naradhiwas Rajanagarindra. This campaign invites the customers to donate 50 Baht for a heart-shaped key ring. All income without any cost deduction will be directly donated to The Cardiac Children Foundation of Thailand. In each year, the key rings will be produced only 60,000 pieces. As of 2013, the Company raised a total of 3,000,000 Baht from the “Nok Gives Life” campaign, which was donated to the Cardiac Children Foundation of Thailand for funding surgery and treatment for 150 young patients.

In addition, the Company has taken part in the community activities in the cultural activities nationwide, for instance, attending the Wax Castle Festival at Sakon Nakhon and the Candle Festival at Ubon Ratchathani etc.



ความรับผิดชอบต่อแรงงาน

ในปี 2556 ที่ผ่านมา บริษัทฯ ได้ให้ความสำคัญต่อพนักงานซึ่งมีส่วนสำคัญในการดำเนินงานของบริษัทฯ โดยบริษัทฯ เล็งเห็นถึงความสำคัญในด้านความปลอดภัยของการทำงาน ซึ่งมีผลสำคัญต่อความปลอดภัยของผู้โดยสาร จึงมีการจัดตั้งคณะกรรมการความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน โดยมีการจัดทำคู่มือความปลอดภัยในการทำงาน และมีการจัดทำ Safety Bulletin รายเดือน เพื่อสื่อสารให้พนักงานทราบอย่างทั่วถึง

นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังให้ความสำคัญกับการพัฒนาความรู้ ความคิด และจิตใจของพนักงาน โดยบริษัทฯ ได้จัดหลักสูตรอบรมเพื่อเสริมสร้างทักษะ พัฒนาความรู้ ความคิดและความสามารถของพนักงานในแต่ละระดับตำแหน่ง ตาม Training Roadmap ที่วางแผนและออกแบบไว้ในแต่ละปี โดยเฉพาะด้าน การบริหารจัดการสำหรับ ระดับหัวหน้างาน ผู้บริหารระดับต้น จนถึงระดับสูง ตลอดจนให้ความสำคัญการพัฒนาจิตใจ เช่น หลักสูตรเพาะต้นกล้าของจิตใจ เพื่อฝึกการมีสมาธิ พัฒนาจิตใจตนเอง ให้มีความเข้าใจตนเองและผู้อื่นมากยิ่งขึ้น ส่งผลให้การทำงานประสานกันมีความราบรื่น และเน้นเรื่องการเตรียมความพร้อมให้กับพนักงานที่กำลังจะเติบโตในตำแหน่งที่สูงขึ้น และเตรียมความพร้อมรับการเปลี่ยนแปลงต่างๆ เช่น หลักสูตร Understanding ASEAN Culture เพื่อให้พนักงานมีความรู้ ความเข้าใจในวัฒนธรรมพื้นฐานของชาวต่างชาติ เข้าใจรูปแบบ การดำเนินชีวิต วัฒนธรรมการทำงาน และแนวทางการปฏิบัติตัวให้เข้ากับวัฒนธรรม การดำเนินชีวิต การทำงานในต่างประเทศ โดยเฉพาะอย่างยิ่งประเทศที่บริษัทฯ เปิดเส้นทางบิน

สำหรับพนักงานใหม่ เน้นการอบรมหลักสูตร ความรู้ พื้นฐานด้านธุรกิจการบิน (Basic Airlines Knowledge) เพื่อให้พนักงานใหม่ทราบถึงความเป็นมา แนวโน้มของธุรกิจการบิน ให้มีความรู้ ความเข้าใจ และทราบถึงองค์ประกอบของธุรกิจการบิน และความสัมพันธ์ระหว่างธุรกิจการบินกับอุตสาหกรรมการบิน และนำพนักงานใหม่เยี่ยมชมระบบ และขั้นตอนการทำงานจริง ภายในสถานีดอนเมือง ฝายปฏิบัติการบิน และฝายซ่อมบำรุงอากาศยาน เพื่อเรียนรู้ระบบและขั้นตอนการทำงาน

อีกทั้ง บริษัทฯ ยังมีโครงการ “นกห่วงใย” และ “นกใกล้ชิด” เพื่อเปิดช่องทางให้พนักงานสามารถสื่อสาร แลกเปลี่ยนความคิดเห็นกับฝ่ายทรัพยากรมนุษย์ได้อีกด้วย

EMPLOYEE RESPONSIBILITY

In 2013, the Company has given precedence to its employees as they play a significant role in the Company operations. Moreover, the importance of the operational safety has been considered as it is led to the passenger safety. Consequently, Occupational Health and the Environment of work safety committee has been formed together with providing safety manual and arranging monthly safety bulletin boards for employee recognition.

Furthermore, the Company has placed significant focus on employee development and training in order to improve skills, knowledge, thoughts and competencies of the employees at each level. It will be implemented following the training roadmap that has been planned and designed in each year. The Company has also supported supervisors, managers, and senior executives through the management training. In the area of employee mental health, providing the state of mind training program called “Planting Mind Seeds” to improve employee concentration and learn how to understand themselves and others better, so that the employees can work together harmoniously. Besides, the training course which will help its employees to grow professionally will be arranged. To ensure its employees development, the Company has held the preparation programs-the change management, for instance, the program of understanding ASEAN Culture to educate its employees on the basis of foreign culture, lifestyles, work culture, cultural adaptation, and working overseas, particularly to learn about the countries that the Company has based the routes on.

The training program for new employees has highlighted on the Basic Airline Knowledge that enables employees to understand the business background and business trends with the fundamental of airline industry, also connection between the airline business and the airline industry. The new employees will be introduced to the workplace, including Don Muang station, Flight Operations Division, Aircraft Maintenance Division in order to understand the real systems and process.

The Company has also launched the project “Nok Cares” and “Nok Confidant” to encourage the employees to have opinion exchange with the Human Resources staff.

CORPORATE SOCIAL RESPONSIBILITY (CSR)

กิจกรรมเพื่อสังคม



NOK GIVES LIFE



EMPLOYEE SAFETY TRAINING

ผู้ลงทุนสามารถศึกษาข้อมูลของบริษัทที่ออกหลักทรัพย์เพิ่มเติมได้จากแบบแสดงรายการข้อมูลประจำปี (แบบ 56-1) ของบริษัท
ที่แสดงไว้ใน www.set.or.th หรือ บนเว็บไซต์ของบริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) www.nokair.com

Investor may additionally obtain the information of the issuing company from its annual filing (Form 56-1)
showing in www.set.or.th or in the website of Nok Airlines Public Company Limited www.nokair.com



บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) NOK AIRLINES PUBLIC COMPANY LIMITED

ชั้น 17 อาคารราชนาการ 183 ถนนสาทรใต้ แขวงยานนาวา เขตสาทร กรุงเทพฯ 10120

โทรศัพท์ +662 627 2000 โทรสาร +662 285 6944

17 Fl. Rajanakarn Building 183 South Sathorn Road, Yannawa, Sathorn Bangkok 10120

Tel : +662 627 2000 Fax : +662 285 6944

www.nokair.com

Investor Relations Department www.nokair.com/investor_relations Tel : +662 627 2678, +662 627 2748

THAILAND NO. 1

PREMIUM LOW COST AIRLINE

งบการเงิน 2556

INDEPENDENT AUDITOR'S REPORT 2013



บริษัท สายการบินบีนกแอร์ จำกัด (มหาชน)
NOK AIRLINES PUBLIC COMPANY LIMITED



NOK AIR



INDEPENDENT AUDITOR'S REPORT

รายงานของผู้สอบบัญชีรับอนุญาต

เสนอ ผู้ถือหุ้นและคณะกรรมการของ บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) (เดิมชื่อ บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด)

ข้าพเจ้าได้ตรวจสอบงบการเงินของบริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) (เดิมชื่อ บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด) ซึ่งประกอบด้วยงบแสดงฐานะการเงิน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้น งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ และงบกระแสเงินสด สำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกัน รวมถึงหมายเหตุสรุปนโยบายการบัญชีที่สำคัญและหมายเหตุเรื่องอื่นๆ

ความรับผิดชอบของผู้บริหารต่อการงบการเงิน

ผู้บริหารเป็นผู้รับผิดชอบในการจัดทำและการนำเสนองบการเงินเหล่านี้ โดยถูกต้องตามที่ควรตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน และรับผิดชอบเกี่ยวกับการควบคุมภายในที่ผู้บริหารพิจารณาว่าจำเป็นเพื่อให้สามารถจัดทำงบการเงินที่ปราศจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญไม่ว่าจะเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาด

ความรับผิดชอบของผู้สอบบัญชี

ข้าพเจ้าเป็นผู้รับผิดชอบในการแสดงความเห็นต่องบการเงินดังกล่าวจากผลการตรวจสอบของข้าพเจ้า ข้าพเจ้าได้ปฏิบัติตามตรวจสอบตามมาตรฐานการสอบบัญชี ซึ่งกำหนดให้ข้าพเจ้าปฏิบัติตามข้อกำหนดด้านจรรยาบรรณ รวมถึงวางแผนและปฏิบัติงานตรวจสอบเพื่อให้ได้ความเชื่อมั่นอย่างสมเหตุสมผล ว่างบการเงินปราศจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญหรือไม่

การตรวจสอบรวมถึงการใช้วิธีการตรวจสอบเพื่อให้ได้มาซึ่งหลักฐานการสอบบัญชีเกี่ยวกับจำนวนเงิน และการเปิดเผยข้อมูลในงบการเงิน วิธีการตรวจสอบที่เลือกใช้ขึ้นอยู่กับดุลยพินิจของผู้สอบบัญชี ซึ่งรวมถึงการประเมินความเสี่ยงจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญของงบการเงินไม่ว่าจะเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาด ในการประเมินความเสี่ยงดังกล่าว ผู้สอบบัญชีพิจารณาการควบคุมภายในที่เกี่ยวข้องกับการจัดทำและการนำเสนองบการเงิน โดยถูกต้องตามที่ควรของกิจการ เพื่อออกแบบวิธีการตรวจสอบที่เหมาะสมกับสถานการณ์ แต่ไม่ใช่เพื่อวัตถุประสงค์ในการแสดงความเห็นต่อประสิทธิภาพของการควบคุมภายในของกิจการ การตรวจสอบรวมถึงการประเมินความเหมาะสมของนโยบายการบัญชีที่ผู้บริหารใช้ และความสมเหตุสมผลของประมาณการทางบัญชีที่จัดทำขึ้นโดยผู้บริหาร รวมทั้งการประเมินการนำเสนองบการเงินโดยรวม

ข้าพเจ้าเชื่อว่าหลักฐานการสอบบัญชีที่ข้าพเจ้าได้รับเพียงพอและเหมาะสมเพื่อใช้เป็นเกณฑ์ในการแสดงความเห็นของข้าพเจ้า

ความเห็น

ข้าพเจ้าเห็นว่า งบการเงินข้างต้นนี้แสดงฐานะการเงินของบริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) (เดิมชื่อ บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด) ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 และผลการดำเนินงานและกระแสเงินสด สำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกัน โดยถูกต้องตามที่ควรในสาระสำคัญตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน

(นางณัฐสรณ์ สโรชนันท์กิจ)

ผู้สอบบัญชีรับอนุญาต

เลขทะเบียน 4563

สำนักงาน เอ.เอ็ม.ที. แอสโซซิเอท

กรุงเทพมหานคร

วันที่ 27 กุมภาพันธ์ 2557



บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน)
(เดิมชื่อ บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด)

งบแสดงฐานะการเงิน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556

		บาท	
		ณ วันที่ 31 ธันวาคม	
	หมายเหตุ	2556	2555
สินทรัพย์			
สินทรัพย์หมุนเวียน			
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	4	565,433,435.53	246,456,041.75
เงินลงทุนชั่วคราว	5	4,800,000,000.00	1,410,000,000.00
ลูกหนี้การค้า			
- กิจการที่เกี่ยวข้องกัน	3.1	1,328,577.82	1,542,116.66
- กิจการอื่น - สุทธิ	6	40,077,283.05	28,029,464.43
ลูกหนี้อื่น	7	274,928,117.28	317,751,390.80
สินค้าคงเหลือ	8	10,930,507.55	3,744,244.15
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น			
- เงินประกันเกี่ยวกับเครื่องบิน	9	305,691,293.48	77,180,646.69
- อื่น ๆ		25,652,587.78	12,802,694.61
รวมสินทรัพย์หมุนเวียน		6,024,041,802.49	2,097,506,599.09
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน			
เงินลงทุนระยะยาว	10	5,973,600.00	5,286,900.00
อุปกรณ์ - สุทธิ	11	92,588,023.01	80,686,892.84
สินทรัพย์ไม่มีตัวตน - สุทธิ	12	54,093,972.54	33,527,568.81
สินทรัพย์ภายใต้เงินได้รอการตัดบัญชี	13	19,144,123.37	18,201,351.30
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น			
- เงินประกันเกี่ยวกับเครื่องบิน	9	61,270,875.00	2,480,000.00
- อื่น ๆ		14,542,045.25	14,336,894.66
รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน		247,612,639.17	154,519,607.61
รวมสินทรัพย์		6,271,654,441.66	2,252,026,206.70

หมายเหตุประกอบงบการเงินถือเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้



บริษัท สายการบินบีนกแอร์ จำกัด (มหาชน)
(เดิมชื่อ บริษัท สายการบินบีนกแอร์ จำกัด)

งบแสดงฐานะการเงิน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556

		บาท	
		ณ วันที่ 31 ธันวาคม	
	หมายเหตุ	2556	2555
หนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น			
หนี้สินหมุนเวียน			
เจ้าหนี้การค้า			
- กิจการที่เกี่ยวข้องกัน	3.2	55,675,247.92	94,362,375.46
- กิจการอื่น		354,854,449.18	325,493,074.47
เจ้าหนี้อื่น			
- รายได้ค่าโดยสารรับล่วงหน้า		613,847,617.12	429,224,067.25
- รายได้รับล่วงหน้าอื่น		32,324,637.76	23,057,210.22
- ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย		385,456,292.51	229,445,845.65
- อื่นๆ		2,013,745.37	1,975,986.04
ภาษีเงินได้ค้างจ่าย		6,414,897.35	-
ประมาณการหนี้สินค่าซ่อมบำรุงเครื่องบิน	14	64,774,985.91	102,114,542.72
ประมาณการหนี้สินการใช้สิทธิประโยชน์รายการส่งเสริมการขาย	15	39,016,891.27	34,265,764.86
หนี้สินหมุนเวียนอื่น			
- ภาษีเงินได้หัก ณ ที่จ่ายค้างจ่าย		13,879,564.42	21,803,786.57
- อื่น ๆ		12,508,079.94	9,179,328.31
รวมหนี้สินหมุนเวียน		1,580,766,408.75	1,270,921,981.55
หนี้สินไม่หมุนเวียน			
ประมาณการหนี้สินค่าซ่อมบำรุงเครื่องบิน	14	38,323,214.68	1,766,619.88
การผูกพันผลประโยชน์พนักงาน	16	109,147,632.00	91,213,526.00
รวมหนี้สินไม่หมุนเวียน		147,470,846.68	92,980,145.88
รวมหนี้สิน		1,728,237,255.43	1,363,902,127.43

หมายเหตุประกอบงบการเงินถือเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้



บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน)
(เดิมชื่อ บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด)

งบแสดงฐานะการเงิน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556

	หมายเหตุ	บาท	
		ณ วันที่ 31 ธันวาคม	
		2556	2555
ถั่วของผู้ถือหุ้น			
ทุนเรือนหุ้น	17		
ทุนจดทะเบียน			
หุ้นสามัญ 625,000,000 หุ้น มูลค่าหุ้นละ 1 บาท ปี 2556 และ			
หุ้นสามัญ 50,000,000 หุ้น มูลค่าหุ้นละ 10 บาท ปี 2555		625,000,000.00	500,000,000.00
ทุนที่ออกและชำระแล้ว			
หุ้นสามัญ 625,000,000 หุ้น มูลค่าหุ้นละ 1 บาท ปี 2556 และ			
หุ้นสามัญ 50,000,000 หุ้น มูลค่าหุ้นละ 10 บาท ปี 2555		625,000,000.00	500,000,000.00
ส่วนเกินมูลค่าหุ้นสามัญ	17	3,042,485,942.65	-
กำไรสะสม			
จัดสรรแล้ว			
สำรองตามกฎหมาย	18	62,500,000.00	50,000,000.00
ยังไม่ได้จัดสรร		813,431,243.58	338,124,079.27
รวมส่วนของผู้ถือหุ้น		4,543,417,186.23	888,124,079.27
รวมหนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น		6,271,654,441.66	2,252,026,206.70

หมายเหตุประกอบงบการเงินถือเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

บริษัท สายการบินบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน)
(เดิมชื่อ บริษัท สายการบินบินนกแอร์ จำกัด)
งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้น
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2556

บาท								
หมายเหตุ	ทุนเรือนหุ้นที่ออก และชำระแล้ว	ส่วนเกินมูลค่า หุ้นสามัญ	กำไร(ขาดทุน)สะสม		องค์ประกอบอื่นของส่วนของผู้ถือหุ้น			
			จัดสรรแล้วเป็น สำรองตามกฎหมาย	ยังไม่ได้จัดสรร	กำไร (ขาดทุน) เบ็ดเสร็จอื่น			
					ผลกำไร (ขาดทุน) จากการประกอบกิจการ ตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย	รวม		
							ส่วนของผู้ถือหุ้น	
							สำหรับโครงการผลประโยชน์พนักงาน	
	500,000,000.00	-	50,000,000.00	338,124,079.27	-	888,124,079.27		
17	125,000,000.00	-	-	-	-	125,000,000.00		
17	-	3,042,485,942.65	-	-	-	3,042,485,942.65		
	-	-	-	1,066,097,369.38	9,209,794.93	1,075,307,164.31		
	-	-	-	9,209,794.93	(9,209,794.93)	-		
18	-	-	12,500,000.00	(12,500,000.00)	-	-		
19	-	-	-	(250,000,000.00)	-	(250,000,000.00)		
19	-	-	-	(337,500,000.00)	-	(337,500,000.00)		
	625,000,000.00	3,042,485,942.65	62,500,000.00	813,431,243.58	-	4,543,417,186.23		
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556								

หมายเหตุประกอบงบการเงินนี้เป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้



บริษัท สายการบินบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน)
(เดิมชื่อ บริษัท สายการบินบินนกแอร์ จำกัด)
จบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้น
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2556

หมายเหตุ	บาท					
	ทุนเรือนหุ้นที่ออก และชำระแล้ว	ส่วนเกินมูลค่า หุ้นสามัญ	กำไร(ขาดทุน)สะสม		องค์ประกอบอื่นของส่วนของผู้ถือหุ้น	
			จัดสรรแล้วเป็น กำไรตามกฎหมาย	ยังไม่จัดสรร	กำไร (ขาดทุน) เปิดเสรีอื่น	รวม
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554 ตามรายงานเดิม ผลกระทบสะสมของการเปลี่ยนแปลงนโยบายการบัญชีเกี่ยวกับ - ภาษีเงินได้	500,000,000.00	-	30,076,654.47	240,725,359.88	-	770,802,014.35
	-	-	-	26,640,340.13	-	26,640,340.13
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554 การเปลี่ยนแปลงในส่วนของผู้ถือหุ้น - สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2555	500,000,000.00	-	30,076,654.47	267,365,700.01	-	797,442,354.48
กำไรเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี สำรองตามกฎหมาย เงินปันผลจ่าย	-	-	-	504,681,724.79	-	504,681,724.79
	-	-	19,923,345.53	(19,923,345.53)	-	-
	-	-	-	(414,000,000.00)	-	(414,000,000.00)
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555	500,000,000.00	-	50,000,000.00	338,124,079.27	-	888,124,079.27

หมายเหตุประกอบงบการเงินถือเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้



บริษัท สายการบินบีนกแอร์ จำกัด (มหาชน)
(เดิมชื่อ บริษัท สายการบินบีนกแอร์ จำกัด)

งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2556

	หมายเหตุ	บาท	
		สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม	
		2556	2555
รายได้			
รายได้จากค่าโดยสาร	3.3 และ 20	10,542,004,047.93	7,821,378,334.26
รายได้จากการให้บริการ	3.3	637,756,203.60	396,229,525.64
รายได้อื่น			
ดอกเบี้ยรับ		106,467,894.06	40,680,623.37
อื่น ๆ		28,506,178.43	1,271,077.24
รวมรายได้	20	11,314,734,324.02	8,259,559,560.51
ค่าใช้จ่าย			
ต้นทุนค่าโดยสารและการให้บริการ	3.3	9,478,377,940.85	7,175,320,231.71
ค่าใช้จ่ายในการขาย		251,825,163.94	229,947,566.67
ค่าใช้จ่ายในการบริหาร		485,037,620.44	334,415,452.48
รวมค่าใช้จ่าย	21	10,215,240,725.23	7,739,683,250.86
กำไรก่อนภาษีเงินได้		1,099,493,598.79	519,876,309.65
ค่าใช้จ่าย(รายได้)ภาษีเงินได้	13	33,396,229.41	15,194,584.86
กำไรสำหรับปี		1,066,097,369.38	504,681,724.79
กำไร (ขาดทุน) เบ็ดเสร็จอื่น :			
กำไร(ขาดทุน)จากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย			
สำหรับโครงการผลประโยชน์พนักงาน	16	9,452,148.00	-
ภาษีเงินได้เกี่ยวข้องกับองค์ประกอบอื่นของส่วนของผู้ถือหุ้น	13 และ 16	(242,353.07)	-
กำไร (ขาดทุน) เบ็ดเสร็จอื่นสำหรับปี		9,209,794.93	-
กำไรเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี		1,075,307,164.31	504,681,724.79
กำไรต่อหุ้นขั้นพื้นฐาน	22	1.88	1.01
จำนวนหุ้นสามัญถ่วงเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก (หุ้น)		567,808,219	500,000,000
หมายเหตุประกอบงบการเงินถือเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้			



บริษัท สายการบินบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน)
(เดิมชื่อ บริษัท สายการบินบินนกแอร์ จำกัด)

งบกระแสเงินสด

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2556

หมายเหตุ	บาท	
	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม	
	2556	2555
กระแสเงินสดจากกิจกรรมดำเนินงาน		
กำไรสำหรับปี	1,066,097,369.38	504,681,724.79
รายการปรับกระทบกำไรสำหรับปีเป็นเงินสดรับ(จ่าย)		
ค่าเสื่อมราคา	11 34,554,513.70	38,336,427.95
ค่าตัดจำหน่าย	12 16,235,614.44	12,136,572.82
ขาดทุน(กำไร)จากการจำหน่ายสินทรัพย์	(4,244.77)	(5,992.06)
ขาดทุนจากการเลิกใช้สินทรัพย์	62,790.38	754,605.79
ขาดทุนจากการตัดสูญเสียสินค้าที่ระลึก	4,590.61	191,684.20
ได้รับทรัพย์สินจากการแถม	-	(252,500.00)
ขาดทุน(กำไร)จากอัตราแลกเปลี่ยนที่ยังไม่เกิดขึ้น	(22,456,661.36)	7,042,472.71
หนี้สงสัยจะสูญ	6 18,938,381.54	-
ประมาณการหนี้สินค่าซ่อมบำรุงเครื่องบิน	120,845,402.78	235,278,273.79
ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน	38,352,498.00	21,402,866.00
ดอกเบี้ยรับ	(106,467,894.06)	(40,680,623.37)
ค่าใช้จ่าย (รายได้) ภาษีเงินได้	33,396,229.41	15,194,584.86
กำไร (ขาดทุน) จากการดำเนินงานก่อนการเปลี่ยนแปลงในสินทรัพย์และหนี้สินดำเนินงาน	1,199,558,590.05	794,080,097.48
สินทรัพย์ดำเนินงาน ลดลง (เพิ่มขึ้น)		
ลูกหนี้การค้า - กิจกรรมที่เกี่ยวข้องกัน	213,538.84	3,810,867.15
ลูกหนี้การค้า - กิจกรรมอื่น	(30,986,200.16)	(7,054,016.09)
ลูกหนี้อื่น	90,691,365.40	(19,575,499.12)
สินค้าคงเหลือ	(7,190,854.01)	712,245.94
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น - เงินประกันเกี่ยวกับเครื่องบิน	9 (214,899,017.79)	13,500,648.91
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น - อื่น ๆ	(17,885,988.51)	915,860.21
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น - เงินประกันเกี่ยวกับเครื่องบิน	9 (56,062,644.14)	35,515,603.75
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น - อื่น ๆ	(205,150.59)	2,789,326.50
หนี้สินดำเนินงาน เพิ่มขึ้น (ลดลง)		
เจ้าหนี้การค้า - กิจกรรมที่เกี่ยวข้องกัน	(38,687,127.54)	(95,989,954.26)
เจ้าหนี้การค้า - กิจกรรมอื่น	17,769,722.92	4,660,368.80
เจ้าหนี้อื่น - รายได้ค่าโดยสารรับล่วงหน้า	184,623,549.87	136,160,220.66
เจ้าหนี้อื่น - รายได้รับล่วงหน้าอื่น	9,230,473.60	(1,207,454.64)
เจ้าหนี้อื่น - ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย	157,112,357.74	71,339,032.15
เจ้าหนี้อื่น - อื่น ๆ	35,767.71	(5,876,376.19)
จ่ายค่าซ่อมบำรุงเครื่องบิน	(121,379,098.60)	(170,053,919.82)
การใช้สิทธิประโยชน์รายการส่งเสริมการขาย	4,751,126.41	(26,350,679.14)
หนี้สินหมุนเวียนอื่น - ภาษีเงินได้หัก ณ ที่จ่ายค้างจ่าย	(7,924,222.15)	8,079,780.49
หนี้สินหมุนเวียนอื่น - อื่น ๆ	3,328,751.63	3,542,347.69
เงินสดได้มา (ใช้ไป) จากกิจกรรมดำเนินงาน	1,172,094,940.68	748,998,500.47

หมายเหตุประกอบงบการเงินถือเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้



บริษัท สายการบินบีนกแอร์ จำกัด (มหาชน)
(เดิมชื่อ บริษัท สายการบินบีนกแอร์ จำกัด)

งบกระแสเงินสด

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2556

หมายเหตุ		บาท	
		สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม	
		2556	2555
	จ่ายผลประโยชน์พนักงาน	(10,966,244.00)	(3,684,810.00)
	รับคืนภาษีมูลค่าเพิ่ม	5,036,094.79	136,767,780.89
	จ่ายภาษีเงินได้	(28,166,456.65)	(38,539,966.01)
	เงินสดสุทธิได้มา (ใช้ไป) จากกิจกรรมดำเนินงาน	1,137,998,334.82	843,541,505.35
กระแสเงินสดจากกิจกรรมลงทุน			
	รับคืน / (จ่ายซื้อ) เงินลงทุนชั่วคราว	(3,390,000,000.00)	(360,000,000.00)
	จ่ายซื้ออุปกรณ์	11 (46,643,061.30)	(49,482,766.00)
	เงินสดรับจากการขายทรัพย์สิน	129,322.82	548,487.85
	จ่ายซื้อสินทรัพย์ไม่มีตัวตน	12 (36,802,469.17)	(8,053,594.16)
	จ่ายเพิ่มซื้อเงินลงทุนระยะยาว	10 (686,700.00)	(813,900.00)
	รับดอกเบี้ย	62,541,686.14	37,858,738.07
	เงินสดสุทธิได้มา (ใช้ไป) จากกิจกรรมลงทุน	(3,411,461,221.51)	(379,943,034.24)
กระแสเงินสดจากกิจกรรมจัดหาเงิน			
	เงินปันผลจ่าย	(587,500,000.00)	(414,000,000.00)
	เงินสดรับจากการเพิ่มทุน	3,250,000,000.00	-
	เงินสดจ่ายสำหรับต้นทุนการจัดจำหน่ายหุ้น	(82,514,057.35)	-
	เงินสดสุทธิได้มา (ใช้ไป) จากกิจกรรมจัดหาเงิน	2,579,985,942.65	(414,000,000.00)
	ผลกระทบจากอัตราแลกเปลี่ยนในเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	12,454,337.82	(241,118.04)
	เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด เพิ่มขึ้น (ลดลง) สุทธิ	318,977,393.78	49,357,353.07
	เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดต้นปี	4 246,456,041.75	197,098,688.68
	เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดปลายปี	4 565,433,435.53	246,456,041.75

หมายเหตุประกอบงบการเงินถือเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้



บริษัท สายการบินบีนกแอร์ จำกัด (มหาชน)
(เดิมชื่อ บริษัท สายการบินบีนกแอร์ จำกัด)

หมายเหตุประกอบงบการเงิน

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2556

1. ข้อมูลทั่วไป

1.1 เรื่องทั่วไป

บริษัท สายการบินบีนกแอร์ จำกัด จัดตั้งขึ้นเป็นบริษัทจำกัดตามกฎหมายไทย เมื่อวันที่ 27 กุมภาพันธ์ 2547 มีสำนักงานใหญ่ ตั้งอยู่ เลขที่ 183 อาคารริจินาการ ชั้น 17 ถนนสาทรใต้ แขวงยานนาวา เขตสาทร กรุงเทพฯ บริษัทฯ ประกอบกิจการในประเทศไทย โดยดำเนินธุรกิจหลัก คือ การให้บริการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศ

ในปี 2555 บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ซึ่งเป็นบริษัทที่จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย ได้เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ (ร้อยละ 49) และมีอำนาจควบคุมบริษัทฯ จากสัดส่วนกรรมการ 5 ท่านใน 9 ท่าน ทั้งนี้ตั้งแต่วันที่ 18 มกราคม 2556 เป็นต้นไป คณะกรรมการของบริษัทฯ ได้มีการเปลี่ยนแปลงเพิ่มขึ้นเป็น 12 ท่าน ทำให้กรรมการที่เป็นตัวแทนของ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) มีสัดส่วน เป็น 5 ท่าน ใน 12 ท่าน แต่ยังคงสัดส่วนการถือหุ้น อยู่ที่ร้อยละ 49 เท่าเดิม ทำให้ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ไม่มีอำนาจควบคุมบริษัทฯ จึงไม่ใช่บริษัทใหญ่ของบริษัทฯ อีกต่อไป

ในการประชุมวิสามัญผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ เมื่อวันที่ 7 มกราคม 2556 ผู้ถือหุ้นมีมติพิเศษ ให้แปรสภาพบริษัทจากบริษัท จำกัดเป็นบริษัทมหาชนจำกัด และเปลี่ยนชื่อจาก บริษัท สายการบินบีนกแอร์ จำกัด เป็น บริษัท สายการบิน บีนกแอร์ จำกัด (มหาชน) โดยบริษัทฯ ได้จดทะเบียนกับกระทรวงพาณิชย์แล้ว เมื่อวันที่ 18 มกราคม 2556

เมื่อวันที่ 20 มิถุนายน 2556 หุ้นสามัญของบริษัทฯ ได้รับอนุมัติเป็นหลักทรัพย์จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 สัดส่วนการถือหุ้นของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) อยู่ที่ร้อยละ 39.20

1.2 เกณฑ์ในการจัดทำงบการเงิน

งบการเงินนี้ได้จัดทำขึ้นตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินและแนวปฏิบัติทางการบัญชีที่ประกาศใช้โดยสภาวิชาชีพบัญชี งบการเงินนี้ได้จัดทำขึ้นโดยใช้เกณฑ์ราคาทุนเดิม เว้นแต่ที่ได้เปิดเผยเป็นอย่างอื่นในนโยบายการบัญชี งบการเงินฉบับภาษาอังกฤษจัดทำขึ้นจากงบการเงินที่เป็นภาษาไทย ในกรณีที่เนื้อความขัดแย้งกันหรือมีการตีความในสองภาษาแตกต่างกันให้ใช้งบการเงินฉบับภาษาไทยเป็นหลัก

1.3 บุคคลและกิจการที่เกี่ยวข้องกัน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 และวันที่ 31 ธันวาคม 2555 กิจการที่ควบคุมบริษัทฯ หรือ กิจการที่อยู่ภายใต้การควบคุมเดียวกันกับบริษัทฯ โดยทางตรงหรือทางอ้อม กิจการที่เป็นบริษัทในเครือเดียวกัน และบุคคลที่เกี่ยวข้องกัน มีดังนี้



บริษัทใหญ่ โดยการถือหุ้นและ/หรือมีกรรมกร่วมกัน มีดังนี้

- บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) *

กิจการที่เกี่ยวข้องกัน โดยการถือหุ้นและ/หรือมีผู้ถือหุ้นและ/หรือมีกรรมกร่วมกัน มีดังนี้

- บริษัท ทิพยประกันภัย จำกัด (มหาชน) ***
- บริษัท คอนเมือง อินเตอร์เนชั่นแนล แอร์พอร์ต โฮเต็ล จำกัด
- บริษัท ครวการบินภูเก็ต จำกัด
- บริษัท ไทยไฟลท์ เทรนนิ่ง จำกัด
- บริษัท เมเจอร์ ซินีเพล็กซ์ กรุ๊ป จำกัด (มหาชน) ***
- บริษัท จีเอ็มเอ็ม แกรมมี่ จำกัด (มหาชน) **
- บริษัท เบอร์ลี่ยูเคเกอร์ จำกัด (มหาชน) **
- บริษัท กรุงไทยคาร์เร้นท์ แอนด์ลิส จำกัด (มหาชน) **
- บริษัท จีเอ็มเอ็ม มีเดีย จำกัด (มหาชน) **
- บริษัท เอ เจน อีเว้นท์ เอเจนซี่ จำกัด **
- บริษัท เอ็กแซ็กท์ จำกัด **
- บริษัท วีระวงศ์ ชินวัฒน์ และเพ็ชพนอ จำกัด **

บุคคลที่เกี่ยวข้องกัน โดยเป็นกรรมการบริษัท มีดังนี้

- นายสมใจนึก เองตระกูล ***
- นายวีระวงศ์ จิตต์มิตรภาพ **

* ตั้งแต่วันที่ 18 มกราคม 2556 บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ไม่ได้เป็นบริษัทใหญ่ ตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงิน ข้อที่ 1.1

** ตั้งแต่วันที่ 25 มีนาคม 2556 นายวีระวงศ์ จิตต์มิตรภาพ และบริษัทข้างต้น ไม่ได้เป็นบุคคลและกิจการที่เกี่ยวข้องกัน เนื่องจากนายวีระวงศ์ จิตต์มิตรภาพ ได้ลาออกจากการเป็นกรรมการของบริษัทฯแล้ว

*** ตั้งแต่วันที่ 25 มิถุนายน 2556 นายสมใจนึก เองตระกูล และบริษัทข้างต้น ไม่ได้เป็นบุคคลและกิจการที่เกี่ยวข้องกัน เนื่องจากนายสมใจนึก เองตระกูล ได้ลาออกจากการเป็นกรรมการของบริษัทฯแล้ว



1.4 การประกาศใช้มาตรฐานการรายงานทางการเงินใหม่

1.4.1 มาตรฐานการรายงานทางการเงินที่มีผลบังคับใช้ในปีปัจจุบัน

ในระหว่างปี บริษัทฯ ได้ปฏิบัติตามมาตรฐานการบัญชีฉบับปรับปรุง และมาตรฐานการรายงานทางการเงินใหม่ที่ออกโดยสภาวิชาชีพบัญชี และมีผลบังคับใช้ตั้งแต่รอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2556 ซึ่งฉบับที่เกี่ยวข้องกับบริษัทฯ มีดังต่อไปนี้

มาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 21 (ปรับปรุง 2552) เรื่อง ผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงของอัตรา แลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ

มาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 8 เรื่อง ส่วนงานดำเนินงาน

การปฏิบัติตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินดังกล่าวข้างต้นในปีปัจจุบัน ไม่มีผลกระทบต่องบการเงินที่มีนัยสำคัญ

1.4.2 มาตรฐานการรายงานทางการเงินใหม่ที่ยังไม่มีผลบังคับใช้ในปีปัจจุบัน

ตั้งแต่ปี 2553 จนถึงสิ้นปี 2556 สภาวิชาชีพบัญชีฯ ได้ออกและปรับปรุงมาตรฐานการบัญชี มาตรฐานการรายงานทางการเงิน การตีความมาตรฐานการบัญชี และการตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ซึ่งมีผลบังคับใช้ตั้งแต่รอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม ในปีดังต่อไปนี้

	ปีที่มีผลบังคับใช้
มาตรฐานการบัญชี	
ฉบับที่ 1 (ปรับปรุง 2555) เรื่อง การนำเสนองบการเงิน	2557
ฉบับที่ 12 (ปรับปรุง 2555) เรื่อง ภาษีเงินได้	2557
ฉบับที่ 17 (ปรับปรุง 2555) เรื่อง สัญญาเช่า	2557
ฉบับที่ 18 (ปรับปรุง 2555) เรื่อง รายได้	2557
ฉบับที่ 24 (ปรับปรุง 2555) เรื่อง การเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกัน	2557
ฉบับที่ 28 (ปรับปรุง 2555) เรื่อง เงินลงทุนในบริษัทร่วม	2557
ฉบับที่ 31 (ปรับปรุง 2555) เรื่อง ส่วนได้เสียในการร่วมค้า	2557
ฉบับที่ 34 (ปรับปรุง 2555) เรื่อง งบการเงินระหว่างกาล	2557
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน	
ฉบับที่ 2 (ปรับปรุง 2555) เรื่อง การจ่ายโดยใช้หุ้นเป็นเกณฑ์	2557
ฉบับที่ 3 (ปรับปรุง 2555) เรื่อง การรวมธุรกิจ	2557
ฉบับที่ 4 (ปรับปรุง 2555) เรื่อง สัญญาประกันภัย	2559
ฉบับที่ 5 (ปรับปรุง 2555) เรื่อง สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขายและการดำเนินงานที่ยกเลิก	2557
ฉบับที่ 8 (ปรับปรุง 2555) เรื่อง ส่วนงานดำเนินงาน	2557



	ปีที่มีผลบังคับใช้
การตีความมาตรฐานการบัญชี	
ฉบับที่ 15 เรื่อง สิ่งจูงใจสัญญาเช่าดำเนินงาน	2557
ฉบับที่ 27 เรื่อง การประเมินเนื้อหาของรายการที่เกี่ยวกับรูปแบบของกฎหมายตามสัญญาเช่า	2557
ฉบับที่ 29 เรื่อง การเปิดเผยข้อมูลของข้อตกลงสัมปทานบริการ	2557
ฉบับที่ 32 เรื่อง สินทรัพย์ไม่มีตัวตน - ต้นทุนเว็บไซต์	2557
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน	
ฉบับที่ 1 เรื่อง การเปลี่ยนแปลงในหนี้สินที่เกิดขึ้นจากการรื้อถอน การบูรณะ และหนี้สินที่มีลักษณะคล้ายคลึงกัน	2557
ฉบับที่ 4 เรื่อง การประเมินว่าข้อตกลงประกอบด้วยสัญญาเช่าหรือไม่	2557
ฉบับที่ 5 เรื่อง สิทธิในส่วนได้เสียจากกองทุนการรื้อถอน การบูรณะและการปรับปรุงสภาพแวดล้อม	2557
ฉบับที่ 7 เรื่อง การปรับปรุงย้อนหลังภายใต้มาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 29 เรื่อง การรายงานทางการเงินในสภาพเศรษฐกิจที่มีเงินเฟ้อรุนแรง	2557
ฉบับที่ 10 เรื่อง งบการเงินระหว่างกาลและการด้อยค่า	2557
ฉบับที่ 12 เรื่อง ข้อตกลงสัมปทานบริการ	2557
ฉบับที่ 13 เรื่อง โปรแกรมสิทธิพิเศษแก่ลูกค้า	2557
ฉบับที่ 17 เรื่อง การจ่ายสินทรัพย์ที่ไม่ใช่เงินสดให้เจ้าของ	2557
ฉบับที่ 18 เรื่อง การโอนสินทรัพย์จากลูกค้า	2557

ฝ่ายบริหารของบริษัทฯ ได้ประเมินแล้วเห็นว่า มาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 1 (ปรับปรุง 2555), ฉบับที่ 12 (ปรับปรุง 2555), ฉบับที่ 18 (ปรับปรุง 2555), ฉบับที่ 24 (ปรับปรุง 2555), ฉบับที่ 34 (ปรับปรุง 2555), และมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 8 (ปรับปรุง 2555) จะไม่มีผลกระทบอย่างเป็นสาระสำคัญต่อการเงินเมื่อนำมาถือปฏิบัติ สำหรับรายงานทางการเงินฉบับที่ 4 การตีความมาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 29 และการตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 5, 7 และ 12 ไม่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัท สำหรับการตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 13 บริษัทฯ ได้ถือปฏิบัติมาก่อนวันที่มีผลบังคับใช้แล้วจึงไม่มีผลกระทบ สำหรับฉบับที่ 17 (ปรับปรุง 2555), การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 15, 27 และ 32 และการตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 1, 4, 10, 17 และ 18 ฝ่ายบริหารของบริษัทฯ อยู่ระหว่างการพิจารณาผลกระทบต่อการเงินในปีที่เริ่มใช้มาตรฐานการรายงานทางการเงินดังกล่าว



2. **นโยบายการบัญชีที่สำคัญ**

2.1 **การรับรู้รายได้และค่าใช้จ่าย**

บริษัทฯ บันทึกรายได้และค่าใช้จ่ายตามเกณฑ์คงค้าง

- บริษัทฯ ได้นำโครงการสะสมคะแนนจากราคาตั๋วสิทธิมาใช้เพื่อการส่งเสริมการขายในปี 2555 (จากเดิมใช้วิธีการสะสมเที่ยวบินตามที่กำหนด) โดยสมาชิกที่สมัครเข้าโครงการนำคะแนนสะสมตามเกณฑ์ที่กำหนดมาใช้บริการในอนาคต บริษัทฯบันทึกบัญชีการสะสมคะแนนตามประมาณการใช้สิทธิของสมาชิก โดยนำไปลดรายได้ค่าตั๋วโดยสารคู่กับประมาณการหนี้สิน และเมื่อสมาชิกรับสิทธิมาใช้บริการบริษัทฯจึงรับรู้เป็นรายได้รายได้จากค่าโดยสารรับรู้ เมื่อบริษัทให้บริการแก่ผู้โดยสารตามกำหนดเวลาที่ระบุไว้แล้ว
- เงินรับจากการจำหน่ายตั๋วโดยสารและบริการอื่น ที่ยังไม่ได้รับรู้เป็นรายได้ จะบันทึกเป็นรายได้รับล่วงหน้าในหนี้สินหมุนเวียน
- ค่าสมัครสมาชิกรายการส่งเสริมการขายรับรู้เป็นรายได้ตามอายุสมาชิก เป็นเวลา 2 ปี

2.2 **เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด**

เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ประกอบด้วย เงินสดและเงินฝากธนาคารประเภทออมทรัพย์ และกระแสรายวัน

2.3 **ลูกหนี้การค้าและค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญ**

ลูกหนี้การค้าแสดงตามมูลค่าสุทธิที่จะได้รับ บริษัทฯบันทึกค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญสำหรับผลขาดทุนโดยประมาณที่อาจเกิดขึ้นจากการเก็บเงินลูกหนี้ไม่ได้ จำนวนค่าเผื่อนี้ประมาณขึ้นจากประสบการณ์ในการเก็บเงินในอดีต และตามสถานะปัจจุบันของลูกหนี้คงค้าง ณ วันที่ในงบดุล

2.4 **สินค้าคงเหลือ**

สินค้าคงเหลือ ประกอบด้วย สินค้าซื้อมาเพื่อขาย และอะไหล่ และวัสดุสิ้นเปลือง สำหรับใช้ในการซ่อมแซมและบำรุงรักษาเครื่องบิน แสดงในราคาทุนตามวิธีถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก หรือมูลค่าสุทธิที่จะได้รับ แล้วแต่ราคาใดจะต่ำกว่า

2.5 **อุปกรณ์และค่าเสื่อมราคา**

อุปกรณ์แสดงในราคาทุนสุทธิจากค่าเสื่อมราคาสะสม และค่าเผื่อการด้อยค่าของอุปกรณ์ (ถ้ามี)
ค่าเสื่อมราคาอุปกรณ์ คำนวณโดยวิธีเส้นตรงตามอายุการใช้งาน โดยประมาณของสินทรัพย์ดังนี้

	ปี
ส่วนปรับปรุงสัญญาเช่า	5 หรือตามอายุสัญญา
ส่วนปรับปรุงเครื่องบินเช่า	5 หรือตามอายุสัญญา
เครื่องใช้ อุปกรณ์สำนักงาน อุปกรณ์สื่อสาร และเครื่องมือ เครื่องใช้	5
อุปกรณ์คอมพิวเตอร์	3 และ 5
ยานพาหนะ	5



2.6 สินทรัพย์ไม่มีตัวตน

สินทรัพย์ไม่มีตัวตน คือ โปรแกรมคอมพิวเตอร์ แสดงในราคาทุนสุทธิจากค่าตัดจำหน่ายสะสมและตัดจำหน่ายโดยวิธีเส้นตรงตามอายุการใช้งานโดยประมาณเป็นเวลา 5 ปี

2.7 รายการบัญชีที่เป็นเงินตราต่างประเทศ

รายการบัญชีที่เป็นเงินตราต่างประเทศ บันทึกบัญชีเป็นเงินบาทโดยใช้อัตราแลกเปลี่ยน ณ วันที่เกิดรายการ ส่วนยอดคงเหลือของสินทรัพย์และหนี้สินที่เป็นเงินตราต่างประเทศ ณ วันสิ้นปี แปลงค่าเป็นเงินบาทโดยอัตราแลกเปลี่ยนถัวเฉลี่ยที่ธนาคารพาณิชย์รับซื้อและขาย ณ วันนั้น ตามลำดับ

กำไรหรือขาดทุนจากการแปลงค่าเงินตราต่างประเทศดังกล่าวได้รวมอยู่ในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จแล้ว

2.8 ผลประโยชน์พนักงาน

บริษัทฯ รับรู้ เงินเดือน ค่าจ้าง โบนัส เงินสมทบกองทุนประกันสังคมและกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ และผลประโยชน์อื่นๆ เป็นค่าใช้จ่ายเมื่อเกิดรายการ

กองทุนสำรองเลี้ยงชีพ

บริษัทฯ ได้จัดตั้งกองทุนสำรองเลี้ยงชีพขึ้นในปี 2554 โดยพนักงานจ่ายเงินสะสมในอัตราร้อยละ 2 - 5 ของเงินเดือน และบริษัทฯ จ่ายสมทบอีกส่วนหนึ่งในจำนวนที่เท่ากันเพื่อเข้ากองทุนสำรองเลี้ยงชีพ โดยให้สถาบันการเงินแห่งหนึ่งในประเทศเป็นผู้จัดการกองทุน ตามพระราชบัญญัติกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ พ.ศ. 2530

ผลประโยชน์เมื่อเกษียณอายุ

เงินชดเชยเมื่อออกจากงานของพนักงานตามที่กำหนดไว้ในกฎหมายของประเทศไทย บันทึกเป็นค่าใช้จ่ายในส่วนของกำไรขาดทุนตลอดอายุการทำงานของพนักงาน ภาระผูกพันของบริษัทเกี่ยวกับผลประโยชน์พนักงานหลังออกจากงานนี้คำนวณโดยนักคณิตศาสตร์ประกันภัยตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย โดยใช้วิธีคิดลดแต่ละหน่วยที่ประมาณการไว้ อย่างไรก็ตาม ผลประโยชน์หลังออกจากงานที่เกิดขึ้นจริงนั้นอาจแตกต่างไปจากที่ประมาณไว้

บริษัทฯ จะรับรู้กำไรขาดทุนจากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัยที่เกิดขึ้นในส่วนของกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นในงวดที่เกิดรายการ

2.9 การใช้ดุลยพินิจและประมาณการทางบัญชี

ในการจัดทำงบการเงินตามมาตรฐานการบัญชีที่รับรองทั่วไป ฝ่ายบริหารอาจต้องใช้ดุลยพินิจและการประมาณการผลกระทบของเหตุการณ์ที่ไม่แน่นอนในอนาคตที่อาจมีผลกระทบต่อจำนวนเงินที่แสดงในงบการเงินและการเปิดเผยข้อมูลในหมายเหตุประกอบงบการเงิน ด้วยเหตุนี้ผลที่เกิดขึ้นจริงจึงอาจแตกต่างไปจากจำนวนที่ประมาณการไว้

ประมาณการค่าซ่อมแซมบำรุงเครื่องบิน

บริษัทฯ บันทึกประมาณการหนี้สินค่าซ่อมบำรุงเครื่องบินตลอดอายุสัญญาเช่าเพื่อให้เป็นไปตามแผนการซ่อมบำรุงเครื่องบิน โดยการประมาณการหนี้สินดังกล่าว คำนวณจากประมาณการของค่าใช้จ่ายในการซ่อมบำรุงเครื่องบินในแต่ละรอบ โดยประมาณเป็นค่าใช้จ่ายต่อชั่วโมง และบันทึกประมาณการนั้นตามชั่วโมงบินที่เกิดขึ้นจริง



2.10 ภาษีเงินได้

ภาษีเงินได้สำหรับปีประกอบด้วยภาษีเงินได้ของปีปัจจุบันและภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี ภาษีเงินได้ของปีปัจจุบันและภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีรับรู้ในงบกำไรขาดทุน ยกเว้นส่วนที่เกี่ยวข้องกับการรวมธุรกิจหรือรายการที่รับรู้โดยตรงในส่วนของผู้ถือหุ้น หรือกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น

ภาษีเงินได้ปัจจุบัน ได้แก่ ภาษีที่คาดว่าจะจ่ายให้กับหน่วยงานจัดเก็บภาษีของรัฐโดยคำนวณจากกำไรทางภาษีตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดในกฎหมายภาษีอากร โดยใช้อัตราภาษีที่ประกาศใช้หรือที่คาดว่าจะมีผลบังคับใช้ ณ วันที่รายงาน

ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี บันทึกโดยคำนวณจากผลแตกต่างชั่วคราวที่เกิดขึ้นระหว่างมูลค่าตามบัญชีของสินทรัพย์และหนี้สิน ณ วันสิ้นรอบระยะเวลารายงานกับฐานภาษีของสินทรัพย์และหนี้สินที่เกี่ยวข้องนั้น

ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี วัดมูลค่าโดยใช้อัตราภาษีที่คาดว่าจะใช้กับผลแตกต่างชั่วคราว เมื่อมีการกลับรายการ โดยอิงกับกฎหมายที่ประกาศใช้หรือที่คาดว่าจะมีผลบังคับใช้ ณ วันที่รายงาน

สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี จะบันทึกต่อเมื่อมีความเป็นไปได้ค่อนข้างแน่นอนว่ากำไรเพื่อเสียภาษีในอนาคตจะมีจำนวนเพียงพอต่อการใช้ประโยชน์จากผลแตกต่างชั่วคราวดังกล่าว สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีจะถูกทบทวน ณ ทุกวันที่รายงานและจะถูกปรับลดลงเท่าที่ประโยชน์ทางภาษีจะมีโอกาสถูกใช้จริง

2.11 กำไรต่อหุ้นขั้นพื้นฐาน

กำไรต่อหุ้นขั้นพื้นฐานคำนวณโดยการหารกำไรสำหรับปีด้วยจำนวนหุ้นถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของหุ้นสามัญที่ออกและเรียกชำระแล้ว ณ วันสิ้นปี

2.12 เครื่องมือทางการเงิน

เครื่องมือทางการเงินที่แสดงในงบแสดงฐานะการเงิน ประกอบด้วย เงินฝากสถาบันการเงิน เงินลงทุน ลูกหนี้การค้าและเจ้าหนี้การค้าซึ่งนโยบายการบัญชีเฉพาะสำหรับรายการแต่ละรายการได้เปิดเผยแยกไว้ในแต่ละหัวข้อที่เกี่ยวข้อง



3. **รายการบัญชีกับกิจการและบุคคลที่เกี่ยวข้องกัน**

บริษัทฯ มีรายการบัญชีซึ่งเกิดขึ้นตามปกติธุรกิจ กับบริษัทที่เกี่ยวข้องกัน (เกี่ยวข้องโดยการถือหุ้น การมีผู้ถือหุ้นและ / หรือมีกรรมกรร่วมกัน) โดยรายการดังกล่าวถือตามเงื่อนไขและเกณฑ์ที่ตกลงร่วมกันระหว่างบริษัทฯ และบริษัทที่เกี่ยวข้องกัน ยอดคงเหลือของสินทรัพย์และหนี้สิน รายการบัญชีและรายการค้าที่มีกับบริษัทที่เกี่ยวข้องกัน ซึ่งแสดงรวมเป็นส่วนหนึ่งในงบแสดงฐานะการเงิน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 และวันที่ 31 ธันวาคม 2555 มีดังนี้

	บาท	
	ณ วันที่ 31 ธันวาคม	
	2556	2555
3.1 สินทรัพย์		
 ลูกหนี้การค้า - กิจการที่เกี่ยวข้องกัน		
บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)	1,328,577.82	1,468,673.66
บริษัท เบอร์ลี่ ยุคเกอร์ จำกัด (มหาชน)	-	73,443.00
รวม	1,328,577.82	1,542,116.66
	บาท	
	ณ วันที่ 31 ธันวาคม	
	2556	2555
3.2 หนี้สิน		
 เจ้าหนี้การค้า - กิจการที่เกี่ยวข้องกัน		
บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)	55,519,427.92	93,984,886.29
บริษัท ดอนเมือง อินเตอร์เนชั่นแนล แอร์พอร์ท โฮเต็ล จำกัด	155,820.00	270,168.17
บริษัท กรุงไทยคาร์เร้นท์ แอนด์ลีส จำกัด (มหาชน)	-	107,321.00
รวม	55,675,247.92	94,362,375.46



3.3 รายการค้าที่สำคัญกับบริษัทที่เกี่ยวข้องกัน

ในระหว่างปี 2556 และ 2555 รายการค้าที่สำคัญกับบริษัทที่เกี่ยวข้องกัน แสดงรวมเป็นส่วนหนึ่งในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จดังนี้

	บาท	
	2556	2555
รายได้ค่าโดยสารและบริการอื่น		
บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)	13,305,596.61	9,490,614.17
บริษัท เบอร์ลิคเกอร์ จำกัด (มหาชน)	171,566.39	986,027.13
ต้นทุนค่าโดยสารและการให้บริการและค่าใช้จ่าย		
บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)	132,682,093.93	870,508,492.04
บริษัท ทิพยประกันภัย จำกัด (มหาชน)	49,086,596.34	94,074,682.66
บริษัท คอนมืองอินเตอร์เนชั่นแนล แอร์พอร์ต โฮเต็ล จำกัด	1,236,185.11	724,808.57
บริษัท ครีวการบินภูเก็ต จำกัด	-	1,582,520.52
บริษัท เมเจอร์ ซินีเพล็กซ์ กรุ๊ป จำกัด (มหาชน)	-	767,289.72
บริษัท จีเอ็มเอ็ม แกรมมี่ จำกัด (มหาชน)	1,556,525.00	760,000.00
บริษัท กรุงไทยคาร์เร้นท์ แอนด์ ลิส จำกัด (มหาชน)	372,766.67	1,249,064.17
บริษัท จีเอ็มเอ็ม มีเดีย จำกัด (มหาชน)	-	10,550,000.00
บริษัท เบอร์ลิคเกอร์ จำกัด (มหาชน)	1,211,588.57	-
บริษัท ไทยฟลท์ เทรนนิ่ง จำกัด	576,720.00	-

3.4 ค่าตอบแทนกรรมการและผู้บริหาร

ค่าตอบแทนผู้บริหารประกอบด้วย เงินเดือน โบนัส และผลประโยชน์อื่นของกรรมการและผู้บริหารของบริษัทฯ

ค่าตอบแทนกรรมการและผู้บริหารสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2556 และ 2555 มีดังนี้

	ล้านบาท	
	2556	2555
ผลประโยชน์ระยะสั้น	52.20	79.18
ผลประโยชน์หลังออกจากงาน	14.40	3.84
รวม	66.60	83.02





4. เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด

เพื่อวัตถุประสงค์ในการจัดทำงบกระแสเงินสดตามมาตรฐานการบัญชีที่เกี่ยวข้อง **เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 และ 2555 ประกอบด้วย**

	บาท	
	2556	2555
เงินสด	64,802,787.88	38,087,933.98
เงินฝากธนาคารและสถาบันการเงิน	500,630,647.65	208,368,107.77
รวมเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	565,433,435.53	246,456,041.75

5. เงินลงทุนชั่วคราว

เงินลงทุนชั่วคราว ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 และ 2555 ประกอบด้วย

	บาท	
	2556	2555
- ใบรับฝากเงิน (มีอัตราดอกเบี้ยร้อยละ 2.90 - 3.25 ต่อปี และมียอายุ 1 - 6 เดือนในปี 2556 และอัตราดอกเบี้ยร้อยละ 2.50 - 3.50 ต่อปีและมียอายุ 2 - 6 เดือนในปี 2555)	2,710,000,000.00	1,410,000,000.00
- บัญชีเงินฝากประจำ (มีอัตราดอกเบี้ยร้อยละ 3.10 - 3.20 ต่อปี และมียอายุ 3 - 6 เดือน)	2,090,000,000.00	-
รวม	4,800,000,000.00	1,410,000,000.00

6. ลูกหนี้การค้า - กิจการอื่น - สุทธิ

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 และ 2555 ลูกหนี้การค้าของบริษัทฯ แยกตามตามอายุลูกหนี้ที่ค้างชำระได้ดังนี้

	บาท	
	2556	2555
ยังไม่ถึงกำหนดชำระ	20,522,137.12	15,807,143.50
เกินกำหนดชำระ - น้อยกว่า 1 เดือน	10,922,548.95	8,629,505.54
- 1 เดือน ถึง 2 เดือน	2,289,212.52	2,198,807.64
- 2 เดือน ถึง 4 เดือน	6,318,774.46	27,553.99
- 4 เดือน ถึง 1 ปี	15,546,474.73	1,166,246.88
- มากกว่า 1 ปี ขึ้นไป	3,416,516.81	200,206.88
	59,015,664.59	28,029,464.43
หัก ค่าเผื่อนี้สงสัยจะสูญ	(18,938,381.54)	-
รวมลูกหนี้การค้า - กิจการอื่น - สุทธิ	40,077,283.05	28,029,464.43



7. ลูกหนี้อื่น

ลูกหนี้อื่น ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 และ 2555 ประกอบด้วย

	บาท	
	2556	2555
ค่าใช้จ่ายจ่ายล่วงหน้า	182,683,790.97	95,737,005.41
เงินทดรองจ่ายค่าซ่อมเครื่องบิน	29,477,494.11	208,642,425.43
รายได้ค้างรับ	55,728,875.81	10,248,807.16
เงินทดรองจ่ายอื่น	7,037,956.39	3,123,152.80
รวม	274,928,117.28	317,751,390.80

8. สินค้าคงเหลือ

สินค้าคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 และ 2555 ประกอบด้วย

	บาท	
	2556	2555
สินค้าซื้อมาเพื่อขาย	927,683.05	688,415.24
อะไหล่และวัสดุสิ้นเปลืองอื่นๆ	10,002,824.50	3,055,828.91
รวม	10,930,507.55	3,744,244.15

9. เงินประกันเกี่ยวกับเครื่องบิน

เงินประกันเกี่ยวกับเครื่องบิน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 และ 2555 ประกอบด้วย

	ล้านบาท	
	2556	2555
ระยะสั้น		
เงินประกัน - ค่าซ่อมเครื่องบิน	9.80	9.15
เงินประกัน - ค่าเช่าเครื่องบิน	295.89	68.03
รวม	305.69	77.18
ระยะยาว		
เงินประกัน - ค่าเช่าเครื่องบิน	61.27	2.48





10. เงินลงทุนระยะยาว

ในปี 2547 บริษัทฯ ได้เข้าเป็นสมาชิกของ บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด และต้องเข้าร่วมถือหุ้นของ บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด ตามข้อกำหนด

บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด มีทุนจดทะเบียนเป็นหุ้นสามัญ 6,600,000 หุ้น มูลค่าหุ้นละ 100 บาท แบ่งเป็น 2 ประเภท ตามคุณสมบัติของผู้ถือหุ้น ดังนี้

1. หุ้นสามัญประเภท ก. จำนวน 6 ล้านหุ้น ถือได้เฉพาะรัฐบาลไทย และบุคคลอื่นที่รัฐบาลอนุมัติ
2. หุ้นสามัญประเภท ข. จำนวน 6 แสนหุ้น ถือได้เฉพาะบริษัทการบิน ซึ่งทำการบินเป็นประจำเข้ายังประเทศไทย และ/หรือทำการบินเป็นประจำภายในประเทศไทย ตามกำหนดเวลาที่พิมพ์โฆษณาไว้ในตารางเที่ยวการบิน

ตามข้อบังคับของ บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด กำหนดให้มีการจ่ายเงินปันผล แต่ผู้ถือหุ้นจะได้รับส่วนลดค่าธรรมเนียมในการบริการนำร่อง (Air Navigation Facility Charge) และสัดส่วนการถือหุ้น จะเปลี่ยนแปลงเพิ่มขึ้นหรือลดลง ตามการจัดสรรของ บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด โดยคำนวณจากเที่ยวบินรวมในแต่ละปีของหมู่สมาชิก เงินค่าหุ้นดังกล่าวจะรับคืนได้เมื่อถอนตัวจากการเป็นสมาชิก

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 และ 2555 เงินลงทุนระยะยาว ในหุ้นสามัญของบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด มี 59,736 หุ้น และ 52,869 หุ้นตามลำดับ มูลค่าหุ้นละ 100 บาท เป็นจำนวนเงิน 5,973,600 บาท และ 5,286,900 บาทตามลำดับ



11. อุปกรณ์ - สุทธิ

รายการ :-	บาท									
	ส่วนปรับปรุงถ้อยคำ	ส่วนปรับปรุงเครื่องบิน	เครื่องใช้สำนักงาน	อุปกรณ์สำนักงาน	อุปกรณ์คอมพิวเตอร์	อุปกรณ์สื่อสาร	เครื่องมือเครื่องใช้	ยานพาหนะ	งานระหว่างปรับปรุง	รวม
ราคาทุน :-										
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555	46,809,116.43	10,693,557.25	11,535,301.26	14,416,215.03	147,287,934.95	6,208,080.34	17,104,917.79	7,336,200.00	7,350,009.04	268,741,332.09
ซื้อเพิ่มขึ้น	-	-	2,067,446.00	3,630,742.67	21,692,140.08	625,786.77	6,895,934.94	-	11,731,010.84	46,643,061.30
ลดลง	(1,234,609.85)	-	(1,166,988.20)	(931,782.32)	(4,015,210.08)	(134,228.58)	(36,300.00)	-	-	(7,519,119.03)
โอนเข้า(ออก)	3,595,191.73	6,904,579.21	-	-	-	-	-	-	(10,499,770.94)	-
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556	49,169,698.31	17,598,136.46	12,435,759.06	17,115,175.38	164,964,864.95	6,699,638.53	23,964,552.73	7,336,200.00	8,581,248.94	307,865,274.36
ค่าเสื่อมราคาสะสม :-										
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555	25,106,985.19	6,534,874.68	8,491,702.13	9,724,856.36	116,922,452.90	4,660,306.00	12,888,176.99	3,725,085.00	-	188,054,439.25
เพิ่มขึ้น	7,268,507.36	1,887,973.85	1,002,355.73	1,732,284.80	18,654,175.32	532,720.33	2,010,059.86	1,466,436.45	-	34,554,513.70
ลดลง	(1,234,604.85)	-	(1,149,133.50)	(811,767.82)	(3,971,243.33)	(128,658.10)	(36,294.00)	-	-	(7,331,701.60)
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556	31,140,887.70	8,422,848.53	8,344,924.36	10,645,373.34	131,605,384.89	5,064,368.23	14,861,942.85	5,191,521.45	-	215,277,251.35
มูลค่าสุทธิตามบัญชี										
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555	21,702,131.24	4,158,682.57	3,043,599.13	4,691,358.67	30,365,482.05	1,547,774.34	4,216,740.80	3,611,115.00	7,350,009.04	80,686,892.84
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556	18,028,810.61	9,175,287.93	4,090,834.70	6,469,802.04	33,359,480.06	1,635,270.30	9,102,609.88	2,144,678.55	8,581,248.94	92,588,023.01

ค่าเสื่อมราคาสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2556 และ 2555 มีจำนวน 34,554,513.70 บาท และ 38,336,427.95 บาทตามลำดับ ซึ่งได้รับอยู่ในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จแล้ว
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 และ 2555 ราคาตามบัญชีก่อนหักค่าเสื่อมราคาสะสมของอุปกรณ์ซึ่งหักค่าเสื่อมราคาทั้งหมดแล้ว ยังคงใช้งานอยู่มีจำนวนประมาณ 154.30 ล้านบาท และประมาณ 118.81 ล้านบาท ตามลำดับ



12. สินทรัพย์ไม่มีตัวตน - อุดม

	บาท		
	โปรแกรมคอมพิวเตอร์	โปรแกรมระหว่างพัฒนา	รวม
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555	108,869,684.16	896,000.00	109,765,684.16
เพิ่มขึ้น	34,115,219.17	2,687,250.00	36,802,469.17
ลดลง	(7,683,746.25)	-	(7,683,746.25)
โอนเข้า(ออก)	1,197,500.00	(1,197,500.00)	-
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556	136,498,657.08	2,385,750.00	138,884,407.08
ค่าตัดจำหน่ายสะสม :-			
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555	76,238,115.35	-	76,238,115.35
เพิ่มขึ้น	16,235,614.44	-	16,235,614.44
ลดลง	(7,683,295.25)	-	(7,683,295.25)
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556	84,790,434.54	-	84,790,434.54
มูลค่าสุทธิตามบัญชี :-			
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555	32,631,568.81	896,000.00	33,527,568.81
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556	51,708,222.54	2,385,750.00	54,093,972.54

ค่าตัดจำหน่ายสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2556 และ 2555 มีจำนวน 16,235,614.44 บาท และ 12,136,572.82 บาท ตามลำดับ ซึ่งได้รวมอยู่ในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จแล้ว

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 และ 2555 ราคาตามบัญชีก่อนหักค่าตัดจำหน่ายสะสมของสินทรัพย์ไม่มีตัวตน ซึ่งหักค่าตัดจำหน่ายทั้งจำนวนแล้ว แต่ยังคงใช้งานอยู่มีจำนวนประมาณ 49.66 ล้านบาท และประมาณ 55.01 ล้านบาท ตามลำดับ



13. ภาษีเงินได้และภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี

ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 และ 2555 ประกอบด้วย

	บาท	
	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม	
	2556	2555
สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี		
ยอดคงเหลือยกมา	18,201,351.30	26,640,340.13
ผลแตกต่างชั่วคราวปีปัจจุบัน เพิ่มขึ้น (ลดลง)	942,772.07	(8,438,988.83)
ยอดคงเหลือยกไป	19,144,123.37	18,201,351.30

ในเดือนธันวาคม 2554 รัฐบาลได้ออกพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยการลดอัตราภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับกำไรสุทธิเป็นระยะเวลาสามรอบบัญชีโดยลดจากอัตราร้อยละ 30 เหลือร้อยละ 23 ในปี 2555 และร้อยละ 20 ในปี 2556 และ 2557 เป็นการชั่วคราว บริษัทฯ ได้สะท้อนผลกระทบของการเปลี่ยนแปลงอัตราภาษีดังกล่าวในการคำนวณภาษีเงินได้รอตัดบัญชีแล้ว

สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี เกิดจากรายการ ประมาณการหนี้สินค่าซ่อมบำรุงเครื่องบิน ประมาณการหนี้สินการใช้สิทธิประโยชน์รายการส่งเสริมการขาย และภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน ซึ่งเกิดจากผลแตกต่างชั่วคราวระหว่างมูลค่าตามบัญชีของหนี้สินกับมูลค่าตามฐานภาษีของหนี้สิน ตามรายละเอียดดังนี้

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556					
	มูลค่า		ผลต่างชั่วคราว	อัตราภาษี	สินทรัพย์ภาษีเงินได้
	ตามบัญชี	ตามฐานภาษี			รอการตัดบัญชี
ประมาณการหนี้สินการใช้สิทธิประโยชน์รายการส่งเสริมการขาย					
- ได้รับส่งเสริมการลงทุน	6,194,107.99	-	6,194,107.99	0%	-
- ไม่ได้รับส่งเสริมการลงทุน	32,822,783.28	-	32,822,783.28	20%	6,564,556.66
ภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน					
- ได้รับส่งเสริมการลงทุน	48,678,204.67	-	48,678,204.67	0%	-
- ไม่ได้รับส่งเสริมการลงทุน	60,469,427.33	-	60,469,427.33	20%	12,093,885.47
ค่าเผื่อน้ำสงฆ์จะสูญ					
- ได้รับส่งเสริมการลงทุน	16,509,975.32	-	16,509,975.32	0%	-
- ไม่ได้รับส่งเสริมการลงทุน	2,428,406.22	-	2,428,406.22	20%	485,681.24
รวม					19,144,123.37



ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555

	มูลค่า		ผลต่างชั่วคราว	อัตราภาษี	สินทรัพย์ภาษีเงินได้ รอการตัดบัญชี
	ตามบัญชี	ตามฐานภาษี			
<u>ประมาณการหนี้สินค่าซ่อมบำรุงเครื่องบิน</u>					
-ได้รับส่งเสริมการลงทุน	104,280,550.58	-	104,280,550.58	0%	-
-ไม่ได้รับส่งเสริมการลงทุน	(399,387.98)	-	(399,387.98)	23%	(91,859.24)
<u>ประมาณการหนี้สินการใช้สิทธิประโยชน์รายการส่งเสริมการขาย</u>					
-ได้รับส่งเสริมการลงทุน	2,682,149.70	-	2,682,149.70	0%	-
-ไม่ได้รับส่งเสริมการลงทุน	31,583,615.16	-	31,583,615.16	20%	6,316,723.03
<u>ภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน</u>					
-ได้รับส่งเสริมการลงทุน	33,227,309.55	-	33,227,309.55	0%	-
-ไม่ได้รับส่งเสริมการลงทุน	57,986,216.45	-	57,986,216.45	20%-23%	11,976,487.51
รวม					18,201,351.30

การกระทบยอดภาษีเงินได้ตามบัญชีกับภาษีเงินได้ตามแบบแสดงรายการภาษีเงินได้สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2556 และ 2555

	บาท	
	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม	
	2556	2555
ภาษีเงินได้ตามบัญชี	33,396,229.41	15,194,584.86
บวก/(หัก) : รายได้ (ค่าใช้จ่าย) ภาษีเงินได้		
รอการตัดบัญชี จากการเกิดผลแตกต่าง		
ชั่วคราวของรายการสินทรัพย์ภาษีเงินได้		
รอการตัดบัญชี ดังนี้		
ประมาณการหนี้สินค่าซ่อมบำรุงเครื่องบิน	91,859.24	(6,106,983.22)
ประมาณการหนี้สินการใช้สิทธิประโยชน์ -		
รายการส่งเสริมการขาย	247,833.63	(3,582,563.73)
ภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน	359,751.03	1,250,558.12
ค่าเผ่อนี้สงสยจะสูญ	485,681.24	1,185,125.14
ภาษีเงินได้ตามแบบแสดงรายการชำระภาษี	34,581,354.55	6,755,596.03

ภาษีเงินได้ที่เกี่ยวข้องกับส่วนประกอบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2556 และ 2555 ประกอบด้วย

	บาท	
	2556	2555
ค่าใช้จ่าย (รายได้) ภาษีเงินได้รอตัดบัญชีที่เกี่ยวข้องกับผลกำไร		
จากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย	242,353.07	-



14. ประมาณการหนี้สินค่าซ่อมบำรุงเครื่องบิน

ประมาณการหนี้สินค่าซ่อมบำรุงเครื่องบิน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 และ 2555 ประกอบด้วย

	ล้านบาท	
	2556	2555
ประมาณการหนี้สินค่าซ่อมบำรุงเครื่องบิน ณ วันต้นปี	103.88	37.70
<u>บวก</u> ประมาณการหนี้สินค่าซ่อมบำรุงเครื่องบินเพิ่มขึ้นในปี	120.60	236.23
<u>หัก</u> ค่าซ่อมบำรุงที่เกิดขึ้นจริงในปี	(121.39)	(170.05)
ประมาณการหนี้สินค่าซ่อมบำรุงเครื่องบิน ณ วันสิ้นปี	103.09	103.88
<u>หัก</u> ประมาณการหนี้สินค่าซ่อมบำรุงเครื่องบินที่ถึงกำหนดใน 1 ปี	(64.77)	(102.11)
ประมาณการหนี้สินค่าซ่อมบำรุงเครื่องบินส่วนที่ไม่หมุนเวียน	38.32	1.77

15. ประมาณการหนี้สินการใช้สิทธิประโยชน์รายการส่งเสริมการขาย

ประมาณการหนี้สินการใช้สิทธิประโยชน์รายการส่งเสริมการขาย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 และ 2555 ประกอบด้วย

	ล้านบาท	
	2556	2555
ประมาณการหนี้สินการใช้สิทธิประโยชน์ส่งเสริมการขาย ณ วันต้นปี	34.27	60.62
<u>บวก</u> ประมาณการหนี้สินการใช้สิทธิประโยชน์เพิ่มขึ้นในปี	55.14	41.76
<u>หัก</u> การใช้สิทธิประโยชน์และสิทธิประโยชน์ที่หมดอายุ	(50.39)	(68.11)
ประมาณการหนี้สินการใช้สิทธิประโยชน์ส่งเสริมการขาย ณ วันสิ้นปี	39.02	34.27

16. ภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน

ภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 และ 2555 ประกอบด้วย

	ล้านบาท	
	2556	2555
ผลประโยชน์เมื่อเกษียณอายุ	97.53	91.21
ผลประโยชน์ระยะยาวอื่น - เงินสะสมสำหรับพนักงาน	11.62	-
รวม	109.15	91.21



ผลประโยชน์พนักงานเมื่อเกษียณอายุ

- การเปลี่ยนแปลงในมูลค่าปัจจุบันของภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน

	ล้านบาท	
	2556	2555
- ภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน ณ วันที่ 1 มกราคม 2556 และ 2555	91.21	73.49
- ผลประโยชน์ที่จ่ายแล้ว	(10.96)	(3.68)
- ต้นทุนบริการปัจจุบันและดอกเบี้ย	26.73	21.40
- ผลขาดทุน(กำไร)จากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย	(9.45)	-
- ภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 และ 2555	97.53	91.21

- ค่าใช้จ่ายที่รับรู้ในกำไรหรือขาดทุนสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2556 และ 2555

	ล้านบาท	
	2556	2555
- ต้นทุนบริการปัจจุบัน	24.04	18.74
- ต้นทุนดอกเบี้ย	2.69	2.66
รวม	26.73	21.40

- การเปลี่ยนแปลงในผลกำไรจากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัยที่แสดงอยู่ภายใต้องค์ประกอบอื่นของส่วนของผู้ถือหุ้นสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2556 และ 2555

	ล้านบาท	
	2556	2555
ขอยกมาต้นปี	-	-
ยอดที่ลดลง(เพิ่มขึ้น) ระหว่างปี	(9.45)	-
ค่าใช้จ่าย (รายได้) ภาษีเงินได้รายการตัดบัญชี	0.24	-
หัก โอนไปกำไรสะสม	9.21	-
ยอดคงเหลือปลายปี	-	-
	ร้อยละ	ร้อยละ
- ข้อสมมุติหลักในการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 และ 2555		
อัตราคิดลด	3.5191	3.6295
อัตราการเพิ่มขึ้นของเงินเดือน	5.00	5.00
อัตราการหมุนเวียนพนักงาน	2.00*	0.60 - 0.72*
อัตรามรณะ	TMO2008**	TMO2008**

* ขึ้นอยู่กับอัตราเฉลี่ยของพนักงาน

** อ้างอิงตามตารางมรณะไทย 2551 ประเภทสามัญ (TMO08: Thai Mortality Ordinary Tables of 2008)



ผลประโยชน์ระยะยาวอื่น - เงินสะสมสำหรับนักบิน

	ล้านบาท	
	ณ วันที่	ณ วันที่
	31 ธันวาคม 2556	31 ธันวาคม 2555
ผลประโยชน์ระยะยาวอื่น - เงินสะสมสำหรับนักบิน ณ วันต้นปี	-	-
บวก เพิ่มขึ้นในปี	11.62	-
ผลประโยชน์ระยะยาวอื่น - เงินสะสมสำหรับนักบิน ณ วันสิ้นปี	11.62	-

ตั้งแต่ 1 มกราคม 2556 เป็นต้นไป บริษัทฯมีสวัสดิการในการช่วยเหลือและตอบแทนการทำงานให้กับพนักงานในตำแหน่งนักบินเมื่อเกษียณอายุ หรือ ลาออกตามระเบียบ หรือสูญเสียใบอนุญาต โดยบริษัทฯจะสะสมเงินตามจำนวนเที่ยวบินที่ทำการบินในแต่ละเดือนและตามอายุงานของพนักงานที่กำหนดไว้ในระเบียบบริษัทฯ

17. **ทุนเรือนหุ้นและส่วนเกินมูลค่าหุ้นสามัญ**

เมื่อวันที่ 7 มกราคม 2556 ที่ประชุมวิสามัญผู้ถือหุ้น ครั้งที่ 1/2556 มีมติพิเศษอนุมัติให้ลดมูลค่าหุ้นที่ตราไว้จากเดิมหุ้นละ 10 บาท เป็นมูลค่าหุ้นที่ตราไว้หุ้นละ 1 บาท ซึ่งทำให้จำนวนหุ้นของบริษัทฯเพิ่มจากเดิม 50 ล้านหุ้น เป็น 500 ล้านหุ้น และให้เพิ่มทุนจดทะเบียนของบริษัทฯจากเดิม 500 ล้านบาท (หุ้นสามัญ 500 ล้านหุ้น มูลค่าหุ้นละ 1.00 บาท) เป็น 625 ล้านบาท (หุ้นสามัญ 625 ล้านหุ้น มูลค่าหุ้นละ 1.00 บาท) ซึ่งบริษัทฯได้จดทะเบียนกับกระทรวงพาณิชย์แล้ว เมื่อวันที่ 18 มกราคม 2556 รวมทั้งมีมติพิเศษอนุมัติให้จัดสรรหุ้นสามัญเพิ่มทุนจำนวน 125 ล้านหุ้น เพื่อเสนอขายให้แก่ประชาชนทั่วไป

จากการเสนอขายหุ้นสามัญดังกล่าวของบริษัทฯในเดือนมิถุนายน 2556 บริษัทฯได้รับชำระเงินค่าหุ้นเพิ่มทุนจำนวน 3,250 ล้านบาท เป็นทุนเรือนหุ้นจำนวน 125 ล้านบาทและเป็นส่วนเกินมูลค่าหุ้นสามัญ จำนวน 3,042.49 ล้านบาท (สุทธิจากค่าใช้จ่ายในการเสนอขายหุ้นสามัญจำนวน 82.51 ล้านบาท) บริษัทฯได้จดทะเบียนทุนชำระแล้วของหุ้นเพิ่มทุนดังกล่าวกับกระทรวงพาณิชย์เมื่อวันที่ 18 มิถุนายน 2556

18. **สำรองตามกฎหมาย**

ตามพระราชบัญญัติบริษัทมหาชนจำกัด บริษัทฯ จะต้องจัดสรรเงินสำรองตามกฎหมายไม่น้อยกว่าร้อยละ 5 ของกำไรสุทธิประจำปีหักด้วยยอดขาดทุนสะสมยกมา (ถ้ามี) จนกว่าทุนสำรองนี้จะมีจำนวนไม่น้อยกว่าร้อยละ 10 ของทุนจดทะเบียน เงินสำรองตามกฎหมายนี้จะนำไปจ่ายเป็นเงินปันผลไม่ได้



19. เงินปันผลจ่าย

เมื่อวันที่ 12 กันยายน 2556 ที่ประชุมกรรมการบริษัท ครั้งที่ 8/2556 มีมติให้จ่ายเงินปันผลระหว่างกาลให้แก่ผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ จากผลการดำเนินงานสำหรับงวด 6 เดือนแรกของปี 2556 ในอัตราหุ้นละ 0.54 บาท รวมเป็นจำนวนเงิน 337.50 ล้านบาท บริษัทฯ ได้จ่ายเงินปันผลดังกล่าวแล้วในเดือนตุลาคม 2556

เมื่อวันที่ 15 มีนาคม 2556 ที่ประชุมใหญ่สามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2556 มีมติให้จ่ายเงินปันผลให้แก่ผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ จากผลการดำเนินงานประจำปี 2555 ในอัตราหุ้นละ 0.50 บาท รวมเป็นจำนวนเงิน 250.00 ล้านบาท บริษัทฯ ได้จ่ายเงินปันผลดังกล่าวแล้วในเดือนมีนาคม 2556

เมื่อวันที่ 25 ตุลาคม 2555 ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทครั้งที่ 10/2555 มีมติให้จ่ายเงินปันผลระหว่างกาลให้แก่ผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ จากกำไรสะสม ในอัตราหุ้นละ 6.00 บาท รวมเป็นจำนวนเงิน 300.00 ล้านบาท โดยบริษัทฯ ได้จ่าย เงินปันผลดังกล่าวแล้วในเดือนพฤศจิกายน 2555

เมื่อวันที่ 26 เมษายน 2555 ที่ประชุมใหญ่สามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2555 มีมติให้จ่ายเงินปันผลให้แก่ผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ จากผลการดำเนินงานประจำปี 2554 ในอัตราหุ้นละ 2.28 บาท รวมเป็นจำนวนเงิน 114.00 ล้านบาท โดย บริษัทฯ ได้จ่ายเงินปันผลดังกล่าวแล้วในเดือนพฤษภาคม 2555

20. รายได้

รายได้จากค่าโดยสารที่สำคัญสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2556 และ 2555 มีดังนี้

	ล้านบาท	
	2556	2555
รายได้ค่าโดยสาร	10,281.92	7,634.29
รายได้เช่าเหมาลำ	260.08	187.09
รวมรายได้จากค่าโดยสาร	10,542.00	7,821.38

บริษัทฯมีรายได้ที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุน และรายได้ที่ไม่ได้รับการส่งเสริมการลงทุน สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2556 และ 2555 ดังนี้

	ล้านบาท		
	2556		
	รายได้ที่	รายได้ที่	รวม
	ได้รับการส่งเสริม	ไม่ได้รับการ	
	การลงทุน	ส่งเสริมการลงทุน	
รายได้ค่าโดยสารและการบริการ	9,498.90	1,078.37	10,577.27
รายได้อื่น	364.98	372.48	737.46
รวม	9,863.88	1,450.85	11,314.73



	ล้านบาท		
	2555		
	รายได้ที่ ได้รับการส่งเสริม	รายได้ที่ ไม่ได้รับการ ส่งเสริมการลงทุน	รวม
	การลงทุน		
รายได้ค่าโดยสารและการบริการ	5,343.90	2,873.71	8,217.61
รายได้อื่น	0.82	41.13	41.95
รวม	5,344.72	2,914.84	8,259.56

21. ค่าใช้จ่ายตามลักษณะ

ค่าใช้จ่ายสำคัญๆสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2556 และ 2555 ซึ่งจำแนกตามลักษณะได้ดังนี้

	ล้านบาท	
	2556	2555
ค่าน้ำมันเครื่องบิน	3,473.63	2,697.97
ค่าใช้จ่ายพนักงาน	779.71	540.97
ค่าบริการการบิน	844.01	643.78
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับนักบินและลูกเรือ	247.58	162.03
ค่าซ่อมบำรุงอากาศยาน	1,828.80	1,570.42
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	50.79	50.47
ค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่	1,654.14	1,006.58
ค่าสินค้าและพัสดุใช้ไป	172.75	127.02
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการขายและโฆษณา	327.21	294.57
ค่าใช้จ่ายด้านประกันภัย	142.95	132.41
ค่าใช้จ่ายอื่น	646.89	491.61

22. กำไรต่อหุ้น

เนื่องจากการเปลี่ยนแปลงมูลค่าหุ้นสามัญที่เราได้ตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ ที่ 17 บริษัทฯ ได้ปรับปรุงจำนวนหุ้นสามัญถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักที่ใช้ในการคำนวณกำไรต่อหุ้นสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2555 ใหม่ เพื่อสะท้อนถึงการเปลี่ยนแปลงของจำนวนหุ้นสามัญทั้งหมด เป็นผลให้กำไรต่อหุ้นสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2555 เปลี่ยนแปลงเป็นดังนี้

	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2555	
	เดิม	ปรับปรุงใหม่
จำนวนหุ้น (หุ้น)	50,000,000	500,000,000
กำไรต่อหุ้น (บาท)	10.09	1.01



23. สัญญา ภาระผูกพันและหนี้สินที่อาจเกิดขึ้นในภายหลัง

23.1 สัญญาเพื่อดำเนินงาน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 มีสัญญาบางส่วนที่สำคัญซึ่งบริษัทฯ ได้ลงนามผูกพันเกี่ยวกับการดำเนินงาน ดังนี้

ลำดับ	ประเภทสัญญา	ระยะเวลา	ภาระผูกพัน
สัญญาเช่า			
1	เช่าเครื่องบิน	7 - 12 ปี	ค่าเช่าตามสัญญา
2	เช่าและบริหารพื้นที่	1 - 3 ปี	ค่าเช่าตามสัญญา
3	เช่ายานพาหนะ	1 - 5 ปี	ค่าเช่าตามสัญญา
4	เช่าอุปกรณ์	1 - 4 ปี	ค่าเช่าตามสัญญา
สัญญาอื่นๆ			
5	ซ่อมบำรุงเครื่องบิน	2 - 8 ปี	ค่าบริการตามสัญญา
6	บริการภาคพื้นดิน	3 - 5 ปี	ค่าบริการตามสัญญา
7	บริการน้ำมันเชื้อเพลิง	1 - 3 ปี	ค่าบริการตามสัญญา
8	ฝึกอบรมนักบินและลูกเรือ	2 ปี	ค่าบริการตามสัญญา
9	บริการสื่อสารวิทยุการบิน	1 ปี	ค่าบริการตามสัญญา
10	การใช้ท่าอากาศยาน	1 - 3 ปี	ค่าบริการตามสัญญา
11	ตัวแทนเพื่อรับชำระเงิน	3 ปี	ค่าบริการตามสัญญา
12	บริการข้อมูลการบิน	4 - 5 ปี	ค่าบริการตามสัญญา
13	บริการขนส่งสินค้า	1 - 1.5 ปี	ค่าบริการตามสัญญา
14	การใช้ระบบการจอง	10 ปี	ค่าบริการตามสัญญา
15	บริการจำหน่ายบัตรโดยสาร	5 ปี	ค่าบริการตามสัญญา
16	บริการศูนย์ลูกค้าสัมพันธ์	3 ปี	ค่าบริการตามสัญญา

บริษัทฯ และคู่สัญญามีสิทธิและหน้าที่ซึ่งต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขและข้อบังคับที่กำหนดไว้ในแต่ละสัญญา ค่าเช่าขั้นต่ำตามสัญญาเช่าดังกล่าวข้างต้นที่ต้องจ่ายในอนาคต มีดังนี้

สัญญาเช่า	สกุลเงิน	ช่วงระยะเวลา		(หน่วย : ล้านบาท)
		ไม่เกินหนึ่งปี	เกินหนึ่งปีแต่ไม่เกินห้าปี	เกินห้าปี
เช่าเครื่องบิน	เหรียญสหรัฐ	48.40	192.20	100.61
เช่าและบริหารพื้นที่	บาท	18.74	8.52	-
เช่ายานพาหนะ	บาท	2.89	4.82	-

ค่าเช่าและค่าบริการสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2556 และ 2555 มีจำนวนประมาณ 1,300.68 ล้านบาท และ 737.98 ล้านบาท ตามลำดับ ได้รวมอยู่ในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จแล้ว

23.2 ภาระค้ำประกัน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 และ 2555 บริษัทฯ ได้ออกเช็คลงวันที่ล่วงหน้าจำนวนเงิน 36.00 ล้านบาทให้กับบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) เพื่อเป็นการค้ำประกันตามสัญญาบริการต่าง ๆ ที่บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ให้บริการแก่บริษัทฯ



23.3 หนังสือค้ำประกันจากธนาคาร

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 และ 2555 บริษัทฯมีหนังสือค้ำประกันที่ออกโดยธนาคาร คงเหลือดังนี้

	สกุลเงิน	(หน่วย : ล้านบาท)	
		2556	2555
ค้ำประกันทั่วไป	บาท	140.62	134.21
ค้ำประกันการเช่าเครื่องบินโดยหนังสือ			
แสดงค้ำขายเลดเตอร์ออฟ เครดิต	เหรียญสหรัฐอเมริกา	15.39	9.73

23.4 คดีความ และการฟ้องร้อง

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 บริษัทฯ มีคดีความและการฟ้องร้อง ดังนี้

วันที่ 19 มกราคม 2552 ผู้โดยสารรายหนึ่งได้ยื่นอุทธรณ์ ต่อศาลอุทธรณ์เพื่อพิพากษาให้ บริษัทฯ รับผิดชอบความเสียหายร่วมกับ กรมการขนส่งทางอากาศ เนื่องจากความเสียหายในส่วนของบริษัทฯ จำนวน 5.95 ล้านบาท จากกรณีที่ ผู้โดยสารรายดังกล่าวเคยฟ้องศาลแพ่งในคดีผู้บริโภค และศาลแพ่งได้พิพากษาให้กรมการขนส่งทางอากาศแต่ผู้เดียวชดเชยค่าเสียหาย จำนวน 0.05 ล้านบาท และยกฟ้องบริษัทฯ เมื่อวันที่ 17 ธันวาคม 2551 ต่อมาเมื่อวันที่ 9 มีนาคม 2552 บริษัทฯได้ยื่นแก้อุทธรณ์ เมื่อวันที่ 28 กุมภาพันธ์ 2555 ศาลอุทธรณ์ได้มีคำพิพากษาให้ยกฟ้องบริษัทฯ และกรมการขนส่งทางอากาศ และเมื่อวันที่ 4 พฤษภาคม 2555 ผู้โดยสารรายนี้ได้ยื่นฎีกาต่อศาลแพ่ง คดีอยู่ระหว่างการพิจารณาของศาล

24. การเสนอข้อมูลทางการเงินจำแนกตามส่วนงาน

บริษัทฯ ดำเนินกิจการในส่วนงานธุรกิจหลักคือ การให้บริการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศ ซึ่งรายได้ส่วนใหญ่อยู่ในส่วนงานทางภูมิศาสตร์ในประเทศ ดังนั้นจึงไม่มีการแสดงข้อมูลจำแนกตามส่วนงานธุรกิจ

25. เครื่องมือทางการเงิน

ความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยน

บริษัทฯ มีความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ เนื่องจากมีทรัพย์สินและหนี้สินที่เป็นเงินตราต่างประเทศที่สำคัญ และค่าใช้จ่ายส่วนใหญ่เป็นสกุลดอลลาร์สหรัฐ หรือกำหนดราคาเป็นสกุลดอลลาร์สหรัฐ (Dollar-linked expense) ในปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2556 บริษัทฯได้เข้าทำสัญญาป้องกันความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนกับธนาคารพาณิชย์ในประเทศในสัดส่วนไม่เกินร้อยละ 50 ของปริมาณค่าใช้จ่ายต่อเดือน ระยะเวลาไม่เกิน 6 เดือน เพื่อใช้เป็นเครื่องมือในการบริหารความเสี่ยง โดยไม่มีวัตถุประสงค์ในการกำไรในสัญญาดังกล่าว ตามมติของที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ เมื่อวันที่ 24 กันยายน 2555

ทั้งนี้บริษัทฯ จะรับรู้ในงบการเงินเมื่อครบกำหนดสัญญา ส่วนต่างที่เกิดขึ้นจะบันทึกในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 บริษัทฯ ได้ทำสัญญาป้องกันความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนที่จะส่งมอบจนถึงเดือนมีนาคม 2557 จำนวนประมาณ 9.3 ล้านดอลลาร์สหรัฐ



ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 และ 2555 บริษัทฯ มียอดคงเหลือของสินทรัพย์และหนี้สินทางการเงินที่เป็นสกุลเงินตราต่างประเทศ ดังนี้
(หน่วย : ล้านบาท)

	2556	2555
<u>สินทรัพย์ที่เป็นเงินตราต่างประเทศ</u>		
เงินฝากธนาคาร		
- สกุลเงินดอลลาร์สหรัฐฯ	7.88	0.46
- สกุลเงินดอลลาร์สิงคโปร์	0.05	0.05
- สกุลเงินรูปีอินเดีย	6.38	6.38
- สกุลเงินจ๊าตพม่า	6.40	-
ลูกหนี้อื่น		
- สกุลเงินดอลลาร์สหรัฐฯ	1.11	7.39
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น - เงินประกัน		
- สกุลเงินดอลลาร์สหรัฐฯ	9.28	2.53
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น - เงินประกัน		
- สกุลเงินดอลลาร์สหรัฐฯ	1.88	-
<u>หนี้สินที่เป็นเงินตราต่างประเทศ</u>		
เจ้าหนี้การค้า		
- สกุลเงินดอลลาร์สหรัฐฯ	1.70	2.89
- สกุลเงินยูโร	0.01	0.02
- สกุลเงินรูปีอินเดีย	0.30	0.30
- สกุลเงินจ๊าตพม่า	0.57	-
รายได้รับล่วงหน้าอื่น		
- สกุลเงินดอลลาร์สหรัฐฯ	0.38	0.17
ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย		
- สกุลเงินดอลลาร์สหรัฐฯ	6.19	3.24
- สกุลเงินยูโร	-	0.01
หนี้สินหมุนเวียน-ประมาณการหนี้สินค่าซ่อมบำรุงเครื่องบิน		
- สกุลเงินดอลลาร์สหรัฐฯ	1.97	3.32
หนี้สินหมุนเวียนอื่น		
- สกุลเงินดอลลาร์สหรัฐฯ	0.12	0.12
หนี้สินไม่หมุนเวียน-ประมาณการหนี้สินค่าซ่อมบำรุงเครื่องบิน		
- สกุลเงินดอลลาร์สหรัฐฯ	1.16	0.06



ความเสี่ยงจากราคาน้ำมัน

บริษัทฯ ได้ทำสัญญาป้องกันความเสี่ยงในราคาน้ำมัน เนื่องจากน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยานเป็นต้นทุนหลักในการดำเนินงานของบริษัทฯ ในสัดส่วนระหว่างร้อยละ 20-50 ของปริมาณการใช้น้ำมันต่อเดือนระยะเวลาไม่เกิน 6 เดือน โดยแบ่งได้เป็นการป้องกันความเสี่ยงโดยการซื้อน้ำมันในราคาที่กำหนดไว้ล่วงหน้าจากบริษัทผู้จัดหาน้ำมัน และการป้องกันความเสี่ยงผ่านสถาบันการเงิน ทั้งในและต่างประเทศ ซึ่งบริษัทฯ จะต้องรับภาระส่วนต่าง หากราคาน้ำมันต่ำกว่าราคาซื้อที่กำหนดไว้ล่วงหน้า ในทางกลับกันหากราคาน้ำมันสูงกว่าราคาซื้อที่กำหนดไว้ล่วงหน้า บริษัทฯ จะได้รับชดเชยส่วนต่างตามสัญญาจากสถาบันการเงินนั้น โดยไม่มีวัตถุประสงค์ในการค้ากำไรในสัญญาดังกล่าว ตามมติของที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ เมื่อวันที่ 28 กรกฎาคม 2554

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 บริษัทฯ ได้ทำประกันความเสี่ยงราคาน้ำมัน ที่จะส่งมอบจนถึงเดือนมีนาคม 2557 ในจำนวนประมาณ 43,571 บาร์เรล ทั้งนี้บริษัทฯ มีการผูกพันจากการป้องกันความเสี่ยงราคาน้ำมันดังกล่าว

ความเสี่ยงจากอัตราดอกเบี้ย

บริษัทฯ มีความเสี่ยงจากอัตราดอกเบี้ยที่สำคัญอันเกี่ยวข้องกับเงินฝากสถาบันการเงินและเงินลงทุนชั่วคราว อย่างไรก็ตาม เนื่องจากสินทรัพย์และหนี้สินทางการเงินส่วนใหญ่มีอัตราดอกเบี้ยที่ปรับขึ้นลงตามอัตราตลาด หรือมีอัตราดอกเบี้ยคงที่ซึ่งใกล้เคียงกับอัตราตลาดในปัจจุบัน ความเสี่ยงจากอัตราดอกเบี้ยของบริษัทฯ จึงอยู่ในระดับต่ำ

มูลค่ายุติธรรม

ฝ่ายบริหารของบริษัทฯ เชื่อว่ามูลค่ายุติธรรมของสินทรัพย์และหนี้สินทางการเงินจะไม่แตกต่างอย่างเป็นสาระสำคัญกับมูลค่าตามบัญชี

26. สิทธิพิเศษจากการส่งเสริมการลงทุน

บริษัทฯ ได้รับอนุมัติการส่งเสริมการลงทุนและได้รับสิทธิประโยชน์ตามพระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุน โดยได้รับยกเว้น ภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับกำไรสุทธิที่ได้จากการประกอบกิจการที่ได้รับการส่งเสริมรวมกันไม่เกินร้อยละร้อยของเงินลงทุนไม่รวมค่าที่ดินและทุนหมุนเวียน มีกำหนดเวลาแปลปีนับแต่วันที่เริ่มมีรายได้จากการประกอบกิจการตามโครงการที่ได้รับการส่งเสริม และบริษัทต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขต่าง ๆ ตามที่กำหนดไว้ในบัตรส่งเสริมการลงทุนดังกล่าว

27. เรื่องอื่นๆ

วันที่ 16 ธันวาคม 2556 บริษัทฯ ได้ลงนามบันทึกความเข้าใจ (Memorandum of Understanding) กับ นิติบุคคลต่างประเทศแห่งหนึ่ง เพื่อร่วมทุนโครงการธุรกิจการบินในเส้นทางระหว่างประเทศระยะกลางและไกล มูลค่าโครงการไม่เกิน 2,000 ล้านบาท โดยบริษัทฯ และนิติบุคคลดังกล่าวถือหุ้นในสัดส่วน 51 : 49



28. การจัดประเภทบัญชีใหม่

บริษัทฯ ได้มีการจัดประเภทรายการบัญชีบางบัญชีในงบการเงินที่นำมาเปรียบเทียบใหม่ เพื่อให้สอดคล้องกับการจัดประเภทรายการบัญชีของงวดปัจจุบัน ซึ่งไม่มีผลกระทบต่อกำไรสำหรับงวดหรือส่วนของผู้ถือหุ้นตามที่เคยรายงานไว้ การจัดประเภทรายการใหม่ที่สำคัญมีดังต่อไปนี้

	บาท		
	ตามที่เคยรายงานไว้	จัดประเภทใหม่	หลังการจัดประเภทใหม่
งบแสดงฐานะการเงิน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555			
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น	16,816,894.66	(16,816,894.66)	-
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น - เงินประกันเกี่ยวกับเครื่องบิน	-	2,480,000.00	2,480,000.00
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น - อื่นๆ	-	14,336,894.66	14,336,894.66
หนี้สินหมุนเวียน			
ประมาณการหนี้สินค่าซ่อมบำรุงเครื่องบิน	103,881,162.60	(1,766,619.88)	102,114,542.72
เจ้าหนี้อื่น	683,703,109.16	(683,703,109.16)	-
รายได้ค่าโดยสารรับล่วงหน้า	-	429,224,067.25	429,224,067.25
รายได้รับล่วงหน้าอื่น	-	23,057,210.22	23,057,210.22
ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย	-	229,445,845.65	229,445,845.65
อื่นๆ	-	1,975,986.04	1,975,986.04
หนี้สินไม่หมุนเวียน			
ประมาณการหนี้สินค่าซ่อมบำรุงเครื่องบิน	-	1,766,619.88	1,766,619.88

การจัดประเภทรายการใหม่นี้เพื่อให้มีความเหมาะสมและให้สอดคล้องกับการจัดประเภทรายการ

29. การอนุมัติงบการเงิน

งบการเงินสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2556 นี้ได้รับการอนุมัติจากคณะกรรมการของบริษัทฯ เมื่อวันที่ 27 กุมภาพันธ์ 2557

THAILAND NO. 1

PREMIUM LOW COST AIRLINE

INDEPENDENT AUDITOR'S REPORT 2013





INDEPENDENT AUDITOR'S REPORT

To The Shareholders and Board of Directors of Nok Airlines Public Company Limited (Formerly Nok Airlines Company Limited)

I have audited the accompanying financial statements of Nok Airlines Public Company Limited (Formerly Nok Airlines Company Limited), which comprise the statement of financial position as of December 31, 2013, the related statements of changes in shareholders' equity, comprehensive income and cash flows for the year then ended, and a summary of significant accounting policies and other explanatory information.

MANAGEMENT'S RESPONSIBILITY FOR THE FINANCIAL STATEMENTS

Management is responsible for the preparation and fair presentation of these financial statements in accordance with Financial Reporting Standards, and for such internal control as management determines is necessary to enable the preparation of financial statements that are free from material misstatement, whether due to fraud or error.

AUDITOR'S RESPONSIBILITY

My responsibility is to express an opinion on these financial statements based on my audit. I conducted my audit in accordance with Standards on Auditing. Those standards require that I comply with ethical requirements and plan and perform the audit to obtain reasonable assurance about whether the financial statements are free from material misstatement.

An audit involves performing procedures to obtain audit evidence about the amounts and disclosures in the financial statements. The procedures selected depend on the auditor's judgment, including the assessment of the risks of material misstatement of the financial statements, whether due to fraud or error. In making those risk assessments, the auditor considers internal control relevant to the entity's preparation and fair presentation of the financial statements in order to design audit procedures that are appropriate in the circumstances, but not for the purpose of expressing an opinion on the effectiveness of the entity's internal control. An audit also includes evaluating the appropriateness of accounting policies used and the reasonableness of accounting estimates made by management, as well as evaluating the overall presentation of the financial statements.

I believe that the audit evidence I have obtained is sufficient and appropriate to provide a basis for my audit opinion.

OPINION

In my opinion, the financial statements present fairly, in all material respects, the financial position of Nok Airlines Public Company Limited (Formerly Nok Airlines Company Limited) as of December 31, 2013, and the results of its operations and its cash flows for the year then ended in accordance with Financial Reporting Standards.

(NATSARAK SAROCHANUNJEEN)

Certified Public Accountant

Registration No. 4563

A.M.T. & ASSOCIATES
Bangkok, Thailand
February 27, 2014



NOK AIRLINES PUBLIC COMPANY LIMITED
(FORMERLY NOK AIRLINES COMPANY LIMITED)

STATEMENTS OF FINANCIAL POSITION

AS OF DECEMBER 31, 2013

	NOTE	BAHT	
		As of December 31,	
		2013	2012
<u>ASSETS</u>			
CURRENT ASSETS			
Cash and cash equivalents	4	565,433,435.53	246,456,041.75
Temporary investments	5	4,800,000,000.00	1,410,000,000.00
Trade receivables			
- Related parties	3.1	1,328,577.82	1,542,116.66
- Other parties - net	6	40,077,283.05	28,029,464.43
Other receivables	7	274,928,117.28	317,751,390.80
Inventories	8	10,930,507.55	3,744,244.15
Other current assets			
- Refundable aircraft deposit	9	305,691,293.48	77,180,646.69
- Others		25,652,587.78	12,802,694.61
Total Current Assets		6,024,041,802.49	2,097,506,599.09
NON-CURRENT ASSETS			
Long - term investments	10	5,973,600.00	5,286,900.00
Equipment - net	11	92,588,023.01	80,686,892.84
Intangible assets - net	12	54,093,972.54	33,527,568.81
Deferred tax assets	13	19,144,123.37	18,201,351.30
Other non-current assets			
- Refundable aircraft deposit	9	61,270,875.00	2,480,000.00
- Others		14,542,045.25	14,336,894.66
Total Non - Current Assets		247,612,639.17	154,519,607.61
TOTAL ASSETS		6,271,654,441.66	2,252,026,206.70

The accompanying notes to financial statements are an integral part of these statements.



NOK AIRLINES PUBLIC COMPANY LIMITED
(FORMERLY NOK AIRLINES COMPANY LIMITED)

STATEMENTS OF FINANCIAL POSITION

AS OF DECEMBER 31, 2013

	NOTE	BAHT	
		As of December 31,	
		2013	2012
<u>LIABILITIES AND SHAREHOLDERS' EQUITY</u>			
CURRENT LIABILITIES			
Trade payables			
- Related parties	3.2	55,675,247.92	94,362,375.46
- Other parties		354,854,449.18	325,493,074.47
Other payables			
- Unearned passenger revenues		613,847,617.12	429,224,067.25
- Other advance received		32,324,637.76	23,057,210.22
- Accrued expenses		385,456,292.51	229,445,845.65
- Others		2,013,745.37	1,975,986.04
Income tax payable		6,414,897.35	-
Provisions on aircraft maintenance	14	64,774,985.91	102,114,542.72
Provisions on promotion privilege	15	39,016,891.27	34,265,764.86
Other current liabilities			
- Withholding tax payable		13,879,564.42	21,803,786.57
- Others		12,508,079.94	9,179,328.31
Total Current Liabilities		1,580,766,408.75	1,270,921,981.55
NON-CURRENT LIABILITIES			
Provisions on aircraft maintenance	14	38,323,214.68	1,766,619.88
Employee benefit obligations	16	109,147,632.00	91,213,526.00
Total Non-Current Liabilities		147,470,846.68	92,980,145.88
TOTAL LIABILITIES		1,728,237,255.43	1,363,902,127.43

The accompanying notes to financial statements are an integral part of these statements.



NOK AIRLINES PUBLIC COMPANY LIMITED
(FORMERLY NOK AIRLINES COMPANY LIMITED)

STATEMENTS OF FINANCIAL POSITION

AS OF DECEMBER 31, 2013

	NOTE	BAHT	
		As of December 31,	
		2013	2012
SHAREHOLDERS' EQUITY			
Share Capital	17		
Authorized share capital			
625,000,000 ordinary shares of Baht 1.00 each in year 2013 and 50,000,000 ordinary shares of Baht 10.00 each in year 2012		625,000,000.00	500,000,000.00
Issued and paid-up share capital			
625,000,000 ordinary shares of Baht 1.00 each in year 2013 and 50,000,000 ordinary shares of Baht 10.00 each in year 2012		625,000,000.00	500,000,000.00
Premium on share capital	17	3,042,485,942.65	-
Retained earnings			
Appropriated			
Legal reserve	18	62,500,000.00	50,000,000.00
Unappropriated		813,431,243.58	338,124,079.27
TOTAL SHAREHOLDERS' EQUITY		4,543,417,186.23	888,124,079.27
TOTAL LIABILITIES AND SHAREHOLDERS' EQUITY		6,271,654,441.66	2,252,026,206.70

The accompanying notes to financial statements are an integral part of these statements.

STATEMENTS OF CHANGES IN SHAREHOLDERS' EQUITY

FOR THE YEARS ENDED DECEMBER 31, 2013

NOTE	BAHT					
	Issued and paid-up share capital	Premium on share capital	Retained earnings		Other components of equity	Total Shareholders' Equity
			Appropriated legal reserve	Unappropriated	Other comprehensive income (loss) Actuarial gains (losses) on defined employee benefit plans	
Balance as of December 31, 2012	500,000,000.00	-	50,000,000.00	338,124,079.27	-	888,124,079.27
Changes in shareholders' equity - for the year 2013						
Increase in share capital	17	125,000,000.00	-	-	-	125,000,000.00
Premium on share capital	17	-	3,042,485,942.65	-	-	3,042,485,942.65
Total Comprehensive income for the year		-	-	1,066,097,369.38	9,209,794.93	1,075,307,164.31
Transferred to retained earnings		-	-	9,209,794.93	(9,209,794.93)	-
Legal reserve	18	-	12,500,000.00	(12,500,000.00)	-	-
Dividend paid	19	-	-	(250,000,000.00)	-	(250,000,000.00)
Interim dividend	19	-	-	(337,500,000.00)	-	(337,500,000.00)
Balance as of December 31, 2013	625,000,000.00	3,042,485,942.65	62,500,000.00	813,431,243.58	0.00	4,543,417,186.23

The accompanying notes to financial statements are an integral part of these statements.



NOK AIRLINES PUBLIC COMPANY LIMITED
(FORMERLY NOK AIRLINES COMPANY LIMITED)

STATEMENTS OF CHANGES IN SHAREHOLDERS' EQUITY

FOR THE YEARS ENDED DECEMBER 31, 2013

	NOTE	BAHT					Total Shareholders' Equity
		Issued and paid-up share capital	Premium on share capital	Retained earnings		Other components of equity	
				Appropriated legal reserve	Unappropriated	Other comprehensive income (loss) Actuarial gains (losses) on defined employee benefit plans	
Balance as of December 31, 2011							
- as previously reported		500,000,000.00	-	30,076,654.47	240,725,359.88	-	770,802,014.35
Retrospective adjustment from the effect of changes in accounting policy - Income tax		-	-	-	26,640,340.13	-	26,640,340.13
Balance as of December 31, 2011 - after adjustment		500,000,000.00	-	30,076,654.47	267,365,700.01	-	797,442,354.48
Changes in shareholders' equity - for the year 2012							
Total Comprehensive income for the year		-	-	-	504,681,724.79	-	504,681,724.79
Legal reserve	18	-	-	19,923,345.53	(19,923,345.53)	-	-
Dividend paid	19	-	-	-	(414,000,000.00)	-	(414,000,000.00)
Ending balance as of December 31, 2012		500,000,000.00	-	50,000,000.00	338,124,079.27	-	888,124,079.27

The accompanying notes to financial statements are an integral part of these statements.



NOK AIRLINES PUBLIC COMPANY LIMITED
(FORMERLY NOK AIRLINES COMPANY LIMITED)

STATEMENTS OF COMPREHENSIVE INCOME

FOR THE YEARS ENDED DECEMBER 31, 2013

	NOTE	BAHT	
		For the years ended December 31,	
		2013	2012
REVENUES			
Passenger revenues	3.3 and 20	10,542,004,047.93	7,821,378,334.26
Service revenues	3.3	637,756,203.60	396,229,525.64
Other income			
Interest income		106,467,894.06	40,680,623.37
Others		28,506,178.43	1,271,077.24
Total Revenues	20	11,314,734,324.02	8,259,559,560.51
EXPENSES			
Operating expenses and costs of services	3.3	9,478,377,940.85	7,175,320,231.71
Selling expenses		251,825,163.94	229,947,566.67
Administrative expenses		485,037,620.44	334,415,452.48
Total Expenses	21	10,215,240,725.23	7,739,683,250.86
PROFIT BEFORE INCOME TAX EXPENSES		1,099,493,598.79	519,876,309.65
NET INCOME TAX EXPENSES (INCOME)	13	33,396,229.41	15,194,584.86
PROFIT FOR THE YEARS		1,066,097,369.38	504,681,724.79
OTHER COMPREHENSIVE INCOME (EXPENSE) :			
Actuarial gains(losses) on defined employee benefit plans	16	9,452,148.00	-
Deferred tax relating to other components of equity	13 and 16	(242,353.07)	-
OTHER COMPREHENSIVE INCOME FOR THE YEARS		9,209,794.93	-
TOTAL COMPREHENSIVE INCOME FOR THE YEARS		1,075,307,164.31	504,681,724.79
BASIC EARNINGS PER SHARE	22	1.88	1.01
NUMBER OF WEIGHTED AVERAGE ORDINARY SHARE (Shares)		567,808,219	500,000,000

The accompanying notes to financial statements are an integral part of these statements.



NOK AIRLINES PUBLIC COMPANY LIMITED
(FORMERLY NOK AIRLINES COMPANY LIMITED)

STATEMENTS OF CASH FLOWS

FOR THE YEARS ENDED DECEMBER 31, 2013

		BAHT	
		For the years ended December 31,	
	NOTE	2013	2012
CASH FLOWS FROM OPERATING ACTIVITIES :			
Profit for the years		1,066,097,369.38	504,681,724.79
Adjustments to reconcile profit for the years to net cash provided by (Used in)			
Depreciation	11	34,554,513.70	38,336,427.95
Amortization	12	16,235,614.44	12,136,572.82
Loss (gain) on disposal of equipment		(4,244.77)	(5,992.06)
Loss on assets termination		62,790.38	754,605.79
Loss on written - off souvenir inventories		4,590.61	191,684.20
Assets proceeds from give-away		-	(252,500.00)
Unrealized loss (gain) on exchange rate		(22,456,661.36)	7,042,472.71
Allowance for doubtful accounts	6	18,938,381.54	-
Provisions on aircraft maintenance		120,845,402.78	235,278,273.79
Employee benefit expenses		38,352,498.00	21,402,866.00
Interest income		(106,467,894.06)	(40,680,623.37)
Income tax expenses (income)		33,396,229.41	15,194,584.86
Operating gain (loss) before changes in operating assets and liabilities		1,199,558,590.05	794,080,097.48
Operating assets decrease, (increase)			
Trade receivables - Related parties		213,538.84	3,810,867.15
Trade receivables - Other parties		(30,986,200.16)	(7,054,016.09)
Other receivables		90,691,365.40	(19,575,499.12)
Inventories		(7,190,854.01)	712,245.94
Other current assets - Refundable aircraft deposit	9	(214,899,017.79)	13,500,648.91
Other current assets - Others		(17,885,988.51)	915,860.21
Other non-current assets - Refundable aircraft deposit	9	(56,062,644.14)	35,515,603.75
Other non-current assets - Others		(205,150.59)	2,789,326.50
Operating liabilities increase, (decrease)			
Trade payables - Related parties		(38,687,127.54)	(95,989,954.26)
Trade payables - Other parties		17,769,722.92	4,660,368.80
Other payables - Unearned passenger revenues		184,623,549.87	136,160,220.66
Other payables - Other advance received		9,230,473.60	(1,207,454.64)
Other payables - Accrued expenses		157,112,357.74	71,339,032.15
Other payables - Others		35,767.71	(5,876,376.19)
Aircraft maintenance paid		(121,379,098.60)	(170,053,919.82)
Promotion privilege usage		4,751,126.41	(26,350,679.14)
Other current liabilities - Withholding tax payable		(7,924,222.15)	8,079,780.49
Other current liabilities - Others		3,328,751.63	3,542,347.69
Cash Provided by (Used in) Operating Activities		1,172,094,940.68	748,998,500.47

The accompanying notes to financial statements are an integral part of these statements.



NOK AIRLINES PUBLIC COMPANY LIMITED
(FORMERLY NOK AIRLINES COMPANY LIMITED)

STATEMENTS OF CASH FLOWS

FOR THE YEARS ENDED DECEMBER 31, 2013

	NOTE	BAHT	
		For the years ended December 31,	
		2013	2012
Employee benefit paid		(10,966,244.00)	(3,684,810.00)
Refund on Value Added Tax		5,036,094.79	136,767,780.89
Income tax paid		(28,166,456.65)	(38,539,966.01)
Net Cash Provided by (Used in) Operating Activities		<u>1,137,998,334.82</u>	<u>843,541,505.35</u>
CASH FLOWS FROM INVESTING ACTIVITIES :			
Refund / (payment) for temporary investment		(3,390,000,000.00)	(360,000,000.00)
Acquisition in equipments	11	(46,643,061.30)	(49,482,766.00)
Proceeds from sales of property		129,322.82	548,487.85
Acquisition in intangible assets	12	(36,802,469.17)	(8,053,594.16)
Increase in long - term investments	10	(686,700.00)	(813,900.00)
Interest received		62,541,686.14	37,858,738.07
Net Cash Provided by (Used in) Investing Activities		<u>(3,411,461,221.51)</u>	<u>(379,943,034.24)</u>
CASH FLOW FROM FINANCING ACTIVITIES:			
Dividend paid		(587,500,000.00)	(414,000,000.00)
Proceeds from issue of common shares		3,250,000,000.00	-
Cash paid for cost of share subscription		(82,514,057.35)	-
Net Cash Provided by (Used in) Financing Activities		<u>2,579,985,942.65</u>	<u>(414,000,000.00)</u>
EFFECT FROM EXCHANGE RATE IN CASH AND CASH EQUIVALENTS		<u>12,454,337.82</u>	<u>(241,118.04)</u>
INCREASE (DECREASE) IN CASH AND CASH EQUIVALENTS - NET		318,977,393.78	49,357,353.07
CASH AND CASH EQUIVALENTS, BEGINNING OF THE YEARS	4	<u>246,456,041.75</u>	<u>197,098,688.68</u>
CASH AND CASH EQUIVALENTS, END OF THE YEARS	4	<u><u>565,433,435.53</u></u>	<u><u>246,456,041.75</u></u>

The accompanying notes to financial statements are an integral part of these statements.



NOK AIRLINES PUBLIC COMPANY LIMITED
(FORMERLY NOK AIRLINES COMPANY LIMITED)

NOTES TO FINANCIAL STATEMENTS

FOR THE YEARS ENDED DECEMBER 31, 2013

1. GENERAL INFORMATION

1.1 General matter

The Company was incorporated as a limited company under the Civil and Commercial Code on February 27, 2004. The address of the head office is 183 Rajanakarn Building, 17th FL., South Sathorn Road, Yannawa, Sathorn, Bangkok. The Company operates in Thailand, and its principal activity is to provide air transport services for passengers.

In year 2012, Thai Airways International Public Company Limited, listed in the Stock Exchange of Thailand, is the Company's major shareholder (49%) and have authority to control the company from the directors' portion 5 from totaling 9 seats of Board of Directors. From the date January 18, 2013, the total number of Company's board of directors have been changed to 12 persons. The ratio of directors nominated by Thai Airways Public Company Limited as its representative is 5 persons from total directors of 12 persons, therefore the percentage of shareholding still remain at 49%. As a result, Thai Airways Public Company Limited is no longer has the power of control in the Company.

At the Extraordinary General Meeting of the Shareholders held on January 7, 2013, the Shareholders had a special resolutions to convert the Company to a public limited company and change the company's name from Nok Airlines Company Limited to Nok Airlines Public Company Limited. These had been registered with the Ministry of Commerce on 18 January 2013.

The Company's shares had been approved to be listed in the Stock Exchange of Thailand on June 20, 2013.

As of December 31, 2013 the percentage of shareholding of Thai Airways Public Company Limited is 39.20%.

1.2 Basis for preparation of financial statements

The financial statements have been prepared in accordance with financial reporting standards and guidelines promulgated by the Federation of Accounting Professions.

The financial statements have been prepared on a historical cost basis except where otherwise disclosed in the accounting policies.

An English language version of the financial statements has been prepared from the statutory financial statements that were issued in Thai language. In case of conflict of difference in understanding, the financial statements in Thai language shall prevail.



1.3 Related parties

As of December 31, 2013 and 2012, enterprises are controls or under common control with the company and the related parties through shareholding and/or directors as follows:

Parent company Through shareholding and/or directors is as follows:

- Thai Airways International PLC *

Related companies Through shareholding and/or shareholder and/or directors are as follows:

- Dhipaya Insurance PLC. ***
- Donmuang International Airport Hotel Co., Ltd.
- Phuket Air Catering Co., Ltd.
- Thai Flight Training Co., Ltd.
- Major Cineplex Group PLC. ***
- GMM Grammy PLC. **
- Berli Jucker PLC. **
- Krungthai Car Rent and Lease PLC. **
- GMM Media PLC. **
- A-Gent Event Agency Co., Ltd. **
- Exact Co., Ltd. **
- Weerawong, Chinnavat & Peangpanor Ltd. **

Related person Through directors are as follows:

- Mr. Somchainuk Engtrakul ***
- Mr. Weerawong Chittmittrapap **

* From the date January 18, 2013, Thai Airways Public Company Limited is no longer has the power of control in the Company (as stated in the note to interim financial statement 1.1)

** From the date March 25, 2013, Mr. Weerawong Chittmittrapap and the above companies are not related parties to the Company due to Mr. Weerawong Chittmittrapap has resigned from the Company's director.

*** From the date June 25, 2013, Mr. Somchainuk Engtrakul and the above companies are not related parties to the Company due to Mr. Somchainuk Engtrakul has resigned from the Company's director.

1.4 Adoption of new financial reporting standards

1.4.1 Financial reporting standards which are effective for the current period

During the year, the Company adopted a member of revised and new accounting standards, issued by the Federation of Accounting Professions, which are effective for financial statements year beginning on or after January 1, 2013 and relevant to the company's business as follows:

Accounting Standards

TAS 21 The Effects of Changes in Foreign Exchange Rates (revised 2009)

Financial Reporting Standard

TFRS 8 Operating Segments

Adoption of the above financial reporting standards in the current period do not have material effect on the interim financial statements.



1.4.2 Financial reporting standards which are not effective for the current year

Since year 2010 until the end of year 2013, the Federation of Accounting Professions has issued the revised and new accounting standard, financial reporting standards, accounting standard interpretation and financial reporting standard interpretations, which are effective for financial statements period beginning on or after January 1 in the year indicated as follows:

	<u>Year effective</u>
Accounting Standard	
TAS 1 Presentation of Financial Statements (revised 2012)	2014
TAS 12 Income Taxes (revised 2012)	2014
TAS 17 Leases (revised 2012)	2014
TAS 18 Revenue (revised 2012)	2014
TAS 24 Related Party Disclosures (revised 2012)	2014
TAS 28 Investments in Associates (revised 2012)	2014
TAS 31 Interests in Joint Venture (revised 2012)	2014
TAS 34 Interim Financial Reporting (revised 2012)	2014
Financial Reporting Standard	
TFRS 2 Share - Based Payments (revised 2012)	2014
TFRS 3 Business Combinations (revised 2012)	2014
TFRS 4 Insurance Contracts (revised 2012)	2016
TFRS 5 Non - current Assets Held for Sale and Discontinued Operations (revised 2012)	2014
TFRS 8 Operating Segments (revised 2012)	2014
Accounting Standard Interpretations	
TSIC 15 Operating Leases - Incentives	2014
TSIC 27 Evaluating the Substance of Transactions Involving the Legal Form of a Lease	2014
TSIC 29 Service Concession Arrangements: Disclosures	2014
TSIC 32 Intangible Assets - Web Site Costs	2014
Financial Reporting Standard Interpretations	
TFRIC 1 Changes in Existing Decommissioning, Restoration and Similar Liabilities	2014
TFRIC 4 Determining whether an Arrangements contains a Lease	2014
TFRIC 5 Rights to Interests arising from Decommissioning, Restoration and Environmental Rehabilitation Funds	2014
TFRIC 7 Applying the Restatement Approach under TAS 29 Financial Reporting in Hyperinflationary Economies	2014
TFRIC 10 Interim Financial Reporting and Impairment	2014
TFRIC 12 Service Concession Arrangements	2014
TFRIC 13 Customer Loyalty Programmers	2014
TFRIC 17 Distributions of Non - cash Assets to Owners	2014
TFRIC 18 Transfers of Assets from Customers	2014



The management of the Company considers that TAS 1 (revised 2012), TAS 12 (revised 2012), TAS 18 (revised 2012), TAS 24 (revised 2012), TAS 34 (revised 2012) and TFRS 8 (revised 2012) will not have material impact on the financial statements when it is applied. For the TFRS 4, TSIC 29, TFRIC 5, 7 and 12 are not relevant to the Company's business, For TFRS 13, the Company has early adopted so do not have any effect, As for TAS 17 (revised 2012), TSIC 15, 27 and 32 and TFRIC 1, 4, 10, 17 and 18 are under consideration of their effect to the financial statement for the year in which they are initially applied.

2. SIGNIFICANT ACCOUNTING POLICIES

2.1 Revenue and expense recognition

The Company recognizes its revenue and expense on accrual basis.

- The Company recognizes the revenue from airfare after the services have been rendered to the passengers as per flight schedule.
- Proceeds from sales of the air tickets and other services that have not been recognized as revenue are presented as Unearned income in current liabilities of the statement of financial position.
- In 2012 the Company has applied "accumulated point from net air fare program" as sales promotion (Formerly base on accumulated flight). The member who's applied to the program is able to use the accumulated point for future services according to the Company rule.
The Company recorded accumulated point in accordance with estimated of member exercise. The passenger revenue is deducted by the estimate amount equivalent to provisions on promotion privilege. The revenue is recognized when member redeem the awards.
- Membership fee from sale promotion program will be recognized as income base on membership term of 2 years

2.2 Cash and cash equivalents

Cash and cash equivalents consist of cash in hand, saving bank account and current bank account.

2.3 Trade receivables and allowance for doubtful accounts

Trade receivables are stated at the net realizable value. Allowance for doubtful debts is provided for the estimated collection losses that may incur in collection of receivables. The allowance is based on collection experience and current status of receivables outstanding at the year ended date.

2.4 Inventories

Inventories consist of finish goods, spare part and supplies for aircraft maintenance are stated at cost (weighted average method) or net realizable value whichever is lower.

2.5 Equipment and depreciation

Equipments are stated at cost net off with accumulated depreciation and assets impairment (if applicable).

Depreciation is calculated on the straight-line method based on the estimated useful lives of the assets as follows :

	Years
Leasehold improvement	5, Duration of lease period
Aircraft improvement	5, Duration of lease period
Equipments	5
Computer equipment	3 and 5
Vehicle	5



2.6 Intangible asset

The intangible asset, the computer software program is stated at cost net of accumulated amortization. Amortization is calculated on the straight - line method based on the estimated useful lives of 5 years.

2.7 Foreign currency transactions

Transactions in foreign currencies are converted to Baht at the exchange rate of the transaction date. Assets and liabilities in foreign currencies at the end of year are converted into Baht at the average bank buying and selling rates at that date respectively. Gain or loss from translations are included in determining earnings.

2.8 Employee benefits

Salaries, wages, bonuses, contributions to the social security fund and provident fund and other benefits are recognized as expenses when incurred.

Provident fund

Under Provident Fund Act. (B.E.2530), the Company has established the provident fund for its employee in year 2011. Each employee to contribute 2-5% of the gross salary and the company contributes the same amount. The fund is managed by a local financial institution.

Retirement benefits

Severance Payment as specified in Thai Law are recognized as expenses in the statement of comprehensive income along the service period of employees. The Company's post - employment benefit obligations are estimated by a qualified actuary under the actuarial assumption using the Projected Unit Credit Method.

However, the actual benefit obligation may be different from the estimate.

The Company recognized the actuarial gains or losses arising from defined benefit plan in the period incurred in other comprehensive income.

2.9 Accounting judgments and estimates

The preparation of financial statements in conformity with generally accepted accounting principles at times requires management to make subjective judgments and estimates regarding matters that are inherently uncertain. These judgments and estimates affect reported amounts and disclosures and actual results could differ.

The estimation of aircraft maintenance

Provisions for aircraft maintenance is recorded in accordance with entire period of lease agreement, which is calculated from estimated hourly maintenance cost based on charges of each period. The estimation is recorded by actual flight hour.



2.10 Income tax

Income tax for the period comprises current and deferred tax. Current and deferred tax are recognized in the statement of income except to the extent that they relate to business combination or items recognized directly in equity or other comprehensive income.

Current tax is the expected tax payable on the taxable income for the period, using tax rates enacted or substantively enacted at the reporting date.

Deferred tax is recognized in respect of temporary differences between the carrying amounts of assets and liabilities for financial reporting purposes and the amounts used for taxation purposes.

Deferred tax is measured at the tax rates that are expected to be applied to the temporary differences when they reverse, using tax rates enacted or substantively enacted at the reporting date.

A deferred tax asset is recognized to the extent that it is probable that future taxable profits will be available against which the temporary differences can be utilized. Deferred tax assets are reviewed at each reporting date and reduced to the extent that it is no longer probable that the related tax benefit will be realized.

2.11 Basic earnings per share

Basic earnings per share is determined by dividing the profit for the year by the weighted average number of issued and paid-up shares at the end of year.

2.12 Financial instruments

Financial instruments carried in the statements of financial position include deposits with financial institutions, investment, trade receivables and payables. The particular recognition methods adopted are disclosed in the individual policy associated with each item.

3. RELATED PARTY TRANSACTIONS

The Company had certain accounting transactions with its related company (related by share holding or joint shareholders and / or directors) which were considered normal business practice. The transactions were based on the terms and conditions agreed by the related parties.

The balance of assets and liabilities, accounting and trading transactions with related company presented in the statement of financial position as of December 31, 2013 and 2012 are as following :

	BAHT	
	2013	2012
3.1 <u>Asset</u>		
Trade receivables - Related Parties		
Thai Airways International PLC.	1,328,577.82	1,468,673.66
Berli Jucker PLC.	-	73,443.00
Total	<u>1,328,577.82</u>	<u>1,542,116.66</u>
3.2 <u>Liabilities</u>		
Trade payables - Related Parties		
Thai Airways International PLC.	55,519,427.92	93,984,886.29
Donmuang International Airport Hotel Co., Ltd	155,820.00	270,168.17
Krunghai Car Rent and Lease PLC.	-	107,321.00
Total	<u>55,675,247.92</u>	<u>94,362,375.46</u>



3.3 Significant trading transactions with related parties

Principal trading transactions with related companies presented in the statement of comprehensive income for the year ended December 31, 2013 and 2012 are as following :

	BAHT	
	2013	2012
<u>Passenger revenues and Other services revenues</u>		
Thai Airways International PLC.	13,305,596.61	9,490,614.17
Berli Jucker PLC.	171,566.39	986,027.13
<u>Operating expenses and Cost of services</u>		
Thai Airways International PLC.	132,682,093.93	870,508,492.04
Dhipaya Insurance PLC.	49,086,596.34	94,074,682.66
Donmuang International Airport Hotel Co.,Ltd	1,236,185.11	724,808.11
Phuket Air Catering Co.,Ltd	-	1,582,520.52
Major Cineplex Group PLC.	-	767,289.72
GMM Grammy PLC.	1,556,525.00	760,000.00
Krunghai Car Rent and Lease PLC.	372,766.67	1,249,064.17
GMM Media PLC.	-	10,550,000.00
Berli Jucker PLC.	1,211,588.57	-
Thai Flight Training Co.,Ltd.	576,720.00	-

Pricing Policy of related party transaction is stated as agreed of terms and condition.

3.4 Directors and management's benefits

Management benefit expenses consist of salary, bonuses and other benefits of the directors and management. Management benefit expenses of directors and management for the year ended December 31, 2013 and 2012 are as follow :

	MILLION BAHT	
	2013	2012
Short-term employee benefits	52.20	79.18
Post-employment benefits	14.40	3.84
Total	66.60	83.02

4. CASH AND CASH EQUIVALENTS

For the purpose of preparation of the Statement of Cash Flows in accordance with the relevant Accounting Standard, as of December 31, 2013 and 2012, Cash and cash equivalents consisted of :

	BAHT	
	2013	2012
Cash in hand	64,802,787.88	38,087,933.98
Cash at banks	500,630,647.65	208,368,107.77
Total cash and cash equivalents	565,433,435.53	246,456,041.75



5. TEMPORARY INVESTMENTS

As of December 31, 2013 and 2012, Temporary Investments consisted of :

	BAHT	
	2013	2012
Certificate of deposit (CD) (interest at the rate of 2.90-3.25% p.a. maturity in 1-6 months in 2013 and interest at the rate of 2.50 – 3.50% p.a. maturity in 2-6 months in 2012)	2,710,000,000.00	1,410,000,000.00
Fixed Deposit account (interest at the rate of 3.10 -3.20% p.a. maturity in 3-6 months)	2,090,000,000.00	-
Total temporary investments	4,800,000,000.00	1,410,000,000.00

6. TRADE RECEIVABLES - OTHER PARTIES - NET

As of December 31, 2013 and 2012, The trade receivables are classified by aging as follows :

	BAHT	
	2013	2012
Current	20,522,137.12	15,807,143.50
Overdue - Less than 1 month	10,922,548.95	8,629,505.54
- Over 1 month to 2 months	2,289,212.52	2,198,807.64
- Over 2 months to 4 months	6,318,774.46	27,553.99
- Over 4 months to 1 year	15,546,474.73	1,166,246.88
- Over 1 year	3,416,516.81	200,206.88
	59,015,664.59	28,029,464.43
Less Allowance for doubtful accounts	(18,938,381.54)	-
Total trade receivables - other parties - net	40,077,283.05	28,029,464.43

7. OTHER RECEIVABLES

As of December 31, 2013 and 2012, Other receivables consisted of :

	BAHT	
	2013	2012
Prepaid expenses	182,683,790.97	95,737,005.41
Advance for aircraft maintenance	29,477,494.11	208,642,425.43
Accrued income	55,728,875.81	10,248,807.16
Other advance payment	7,037,956.39	3,123,152.80
Total	274,928,117.28	317,751,390.80

8. INVENTORIES

As of December 31, 2013 and 2012, inventories consisted of :

	BAHT	
	2013	2012
Goods for sales	927,683.05	688,415.24
Spare part and others	10,002,824.50	3,055,828.91
Total	10,930,507.55	3,744,244.15



9. REFUNDABLE AIRCRAFT DEPOSIT

As of December 31, 2013 and 2012, Refundable aircraft deposit consisted of :

	MILLION BAHT	
	2013	2012
Current asset		
Deposit for aircraft maintenance expenses	9.80	9.15
Deposit for aircraft lease	295.89	68.03
Total	305.69	77.18
Non-current asset		
Deposit for aircraft lease	61.27	2.48

10. LONG-TERM INVESTMENTS

In year 2004, the Company applied for a membership of the Aeronautical Radio of Thailand Limited and acquired the Aeronautical Radio of Thailand Limited's shares according to its regulation.

The authorized share capital of Aeronautical Radio of Thailand Limited was 6,600,000 common shares, at Baht 100 par value, which classified into 2 classes as to the qualification of the shareholders as follows :

1. Common share class A, 6.0 million shares specifically held by Thai government and persons who get consents from the Government.
2. Common share class B, 0.6 million shares specifically held by airlines, which regularly operate their flights to and/ or in Thailand according to their announced flight schedules.

As the regulation of the Aeronautical Radio of Thailand Limited does not allow the dividend payment, shareholders will receive discount on air navigation facility charge instead. The proportion of share holding will be varied, increase or decrease, depending on the allotment by the Aeronautical Radio of Thailand Limited based on the number of flights during the year of the members. The amount paid for the shares is refundable upon the termination of its membership.

As of December 31, 2013 and 2012 the long-term investment in common share of the Aeronautical Radio of Thailand Limited are 59,736 shares and 52,869 shares respectively , with Baht 100 par value, amounting to Baht 5,973,600 and Baht 5,286,900 respectively.



11. EQUIPMENT - NET

BAHT

	Leasehold improvement	Aircraft improvement	Office furniture	Office equipment	Computer equipment	Communication equipment	Tools and equipment	Vehicle	Work in progress	Total
<u>Cost :-</u>										
As of December 31, 2012	46,809,116.43	10,693,557.25	11,535,301.26	14,416,215.03	147,287,934.95	6,208,080.34	17,104,917.79	7,336,200.00	7,350,009.04	268,741,332.09
Increase	-	-	2,067,446.00	3,630,742.67	21,692,140.08	625,786.77	6,895,934.94	-	11,731,010.84	46,643,061.30
Decrease	(1,234,609.85)	-	(1,166,988.20)	(931,782.32)	(4,015,210.08)	(134,228.58)	(36,300.00)	-	-	(7,519,119.03)
Transfer in (out)	3,595,191.73	6,904,579.21	-	-	-	-	-	-	(10,499,770.94)	-
As of December 31, 2013	49,169,698.31	17,598,136.46	12,435,759.06	17,115,175.38	164,964,864.95	6,699,638.53	23,964,552.73	7,336,200.00	8,581,248.94	307,865,274.36
<u>Accumulated depreciation :-</u>										
As of December 31, 2012	25,106,985.19	6,534,874.68	8,491,702.13	9,724,856.36	116,922,452.90	4,660,306.00	12,888,176.99	3,725,085.00	-	188,054,439.25
Increase	7,268,507.36	1,887,973.85	1,002,355.73	1,732,284.80	18,654,175.32	532,720.33	2,010,059.86	1,466,436.45	-	34,554,513.70
Decrease	(1,234,604.85)	-	(1,149,133.50)	(811,767.82)	(3,971,243.33)	(128,658.10)	(36,294.00)	-	-	(7,331,701.60)
As of December 31, 2013	31,140,887.70	8,422,848.53	8,344,924.36	10,645,373.34	131,605,384.89	5,064,368.23	14,861,942.85	5,191,521.45	-	215,277,251.35
<u>Net book value</u>										
As of December 31, 2012	21,702,131.24	4,158,682.57	3,043,599.13	4,691,358.67	30,365,482.05	1,547,774.34	4,216,740.80	3,611,115.00	7,350,009.04	80,686,892.84
As of December 31, 2013	18,028,810.61	9,175,287.93	4,090,834.70	6,469,802.04	33,359,480.06	1,635,270.30	9,102,609.88	2,144,678.55	8,581,248.94	92,588,023.01

Depreciation for the year 2013 and 2012 amount of Baht 34,554,513.70 and Baht 38,336,427.95 respectively were included in the statement of comprehensive income.

As of December 31, 2013 and 2012 gross carrying amount of fully depreciated equipment that are still in use are approximately Baht 154.30 million and Baht 118.81 million respectively.



12. INTANGIBLE ASSETS - NET

	BAHT		
	Computer program	Software under development	Total
As of December 31, 2012	108,869,684.16	896,000.00	109,765,684.16
Increase	34,115,219.17	2,687,250.00	36,802,469.17
Decrease	(7,683,746.25)	-	(7,683,746.25)
Transfer in (out)	1,197,500.00	(1,197,500.00)	-
As of December 31, 2013	136,498,657.08	2,385,750.00	138,884,407.08
<u>Accumulated amortization :-</u>			
As of December 31, 2012	76,238,115.35	-	76,238,115.35
Increase	16,235,614.44	-	16,235,614.44
Decrease	(7,683,295.25)	-	(7,683,295.25)
As of December 31, 2013	84,790,434.54	-	84,790,434.54
<u>Net book value</u>			
As of December 31, 2012	32,631,568.81	896,000.00	33,527,568.81
As of December 31, 2013	51,708,222.54	2,385,750.00	54,093,972.54

Amortization for years 2013 and 2012 amount of Baht 16,235,614.44 and Baht 12,136,572.82 respectively were included in the statement of comprehensive income.

As of December 31, 2013 and 2012 gross carrying amount of fully amortized intangible assets that are still in use are approximately Baht 49.66 million and Baht 55.01 million respectively.



13. INCOME TAX AND DEFERRED TAX

As of December 31, 2013 and 2012, deferred income tax consisted of :

	BAHT	
	For the year ended December 31,	
	2013	2012
Deferred tax assets		
Balance brought forward	18,201,351.30	26,640,340.13
Increase (Decrease) in temporary differences of the year	942,772.07	(8,438,988.83)
Balance carried forward	19,144,123.37	18,201,351.30

In December 2012, The royal Decree had been issued and grant a reduction in the corporate income tax rate for the three account period; from 30 % to 23 % in 2012 and to 20 % in 2013 and 2014 . The company had demonstrate the effect of such alteration as shown in deferred tax theme accordingly.

Deferred tax assets include of provisions on aircraft maintenance, provisions on promotion privilege and employee benefit obligations which cause the temporary differences between the book value of liabilities and tax base value of liabilities, as following :

As of December 31, 2013					
	Value		Temporary differences	Tax rate	Deferred tax
	Book values	Tax base values			assets
<u>Provisions on promotion privilege</u>					
- Promoted industry	6,194,107.99	-	6,194,107.99	0%	-
- Non-promoted industry	32,822,783.28	-	32,822,783.28	20%	6,564,556.66
<u>Employee benefit obligations</u>					
- Promoted industry	48,678,204.67	-	48,678,204.67	0%	-
- Non-promoted industry	60,469,427.33	-	60,469,427.33	20%	12,093,885.47
<u>Allowance for doubtful accounts</u>					
- Promoted industry	16,509,975.32	-	16,509,975.32	0%	-
- Non-promoted industry	2,428,406.22	-	2,428,406.22	20%	485,681.24
Total					19,144,123.37
As of December 31,2012					
	Value		Temporary differences	Tax rate	Deferred tax
	Book values	Tax base values			assets
<u>Provisions on aircraft maintenance</u>					
- Promoted industry	104,280,550.58	-	104,280,550.58	0%	-
- Non-promoted industry	(399,387.98)	-	(399,387.98)	23%	(91,859.24)
<u>Provisions on promotion privilege</u>					
- Promoted industry	2,682,149.70	-	2,682,149.70	0%	-
- Non-promoted industry	31,583,615.16	-	31,583,615.16	20%	6,316,723.03
<u>Employee benefit obligations</u>					
- Promoted industry	33,227,309.55	-	33,227,309.55	0%	-
- Non-promoted industry	57,986,216.45	-	57,986,216.45	20%-23%	11,976,487.51
Total					18,201,351.30



Reconciliation of income tax as per book and income tax as per tax base for the year ended December 31, 2013 and 2012

	BAHT	
	For the year ended December 31,	
	2013	2012
Income tax as per book	33,396,229.41	15,194,584.86
<u>Add/(Less)</u> Income tax expenses (income) from temporary differences of deferred tax asset are as follow :		
Provisions on aircraft maintenance	91,859.24	(6,106,983.22)
Provisions on promotion privilege	247,833.63	(3,582,563.73)
Employee benefit obligations	359,751.03	1,250,558.12
Allowance for doubtful accounts	485,681.24	1,185,125.14
	-	(8,438,988.83)
Income tax as per tax base	<u>34,581,354.55</u>	<u>6,755,596.03</u>

Income tax relating to each components of other comprehensive income for the year ended December 31, 2013 and 2012 consisted of :

	BAHT	
	2013	2012
Deferred tax expenses(income) relating to Actuarial gains on defined employee benefit plans	242,353.07	-

14. PROVISION ON AIRCRAFT MAINTENANCE

As of December 31, 2013 and 2012, Provisions on aircraft maintenance consisted of :

	MILLION BAHT	
	2013	2012
Beginning balance for Provisions on aircraft maintenance	103.88	37.70
<u>Add</u> Increase during the year	120.60	236.23
<u>Less</u> Aircraft maintenance cost in the year	(121.39)	(170.05)
Ending balance for Provisions on aircraft maintenance	103.09	103.88
<u>Less</u> Current portion of provisions on aircraft maintenance	(64.77)	(102.11)
Long - term provisions on aircraft maintenance	<u>38.32</u>	<u>1.77</u>

15. PROVISION ON PROMOTION PRIVILEGE

As of December 31, 2013 and 2012, Provisions on promotion privilege consisted of :

	MILLION BAHT	
	2013	2012
Beginning balance for Provisions on promotion privilege	34.27	60.62
<u>Add</u> Increase during the period	55.14	41.76
<u>Less</u> exercise and expired promotion privilege	(50.39)	(68.11)
Ending balance for Provisions on promotion privilege	<u>39.02</u>	<u>34.27</u>



16. EMPLOYEE BENEFIT OBLIGATIONS

As of December 31, 2013 and 2012, the employee benefit obligations consist of :

	MILLION BAHT	
	2013	2012
Retirement benefits	97.53	91.21
Other long term benefit - Pilot saving fund	11.62	-
Total	109.15	91.21

Retirement benefits

- Movement in the present value of the employee benefit obligations

	MILLION BAHT	
	2013	2012
- Employee benefit obligations as of January 1, 2013 and 2012	91.21	73.49
- Benefits paid	(10.96)	(3.68)
- Current service cost and interest	26.73	21.40
- Actuarial gain (loss)	(9.45)	-
- Employee benefit obligation as of December 31, 2013 and 2012	97.53	91.21

- Expenses recognized in profit or loss for the year ended December 31, 2013 and 2012

	MILLION BAHT	
	2013	2012
- Current service costs	24.04	18.74
- Interest cost	2.69	2.66
Total	26.73	21.40

- The changes of actuarial gains (loss) on defined employee benefit plans, which present in other components of equity, for the year ended December 31, 2013 and 2012 as follow:

	MILLION BAHT	
	2013	2012
Beginning balance	-	-
Decrease(increase) during the year	(9.45)	-
Deferred tax expenses(income)	0.24	-
<u>Less</u> Transfer to Retained Earning	9.21	-
Ending balance	-	-

	PERCENT	PERCENT
- Principal actuarial assumptions as of December 31, 2013 and 2012		
Discount rate	3.5191	3.6295
Salary increase rate	5.00	5.00
Employee turnover rate	2.00*	0.60 - 0.72*
Mortality rate	TMO2008**	TMO2008**

* Based on the weighted average of employees

** Reference from TMO08 : Thai Mortality Ordinary Table 2008



Other long-term benefit - Pilot saving fund

	MILLION BAHT	
	As of December 31, 2013	As of December 31, 2012
Beginning balance - Other long term benefit - Pilot saving fund	-	-
<u>Add Increase during the year</u>	<u>11.62</u>	<u>-</u>
Ending balance - Other long term benefit - Pilot saving fund	<u>11.62</u>	<u>-</u>

Since January 1, 2013, the Company has provide other benefits to Pilot on the retirement date or upon resignation (only when the resignation is as per company policies) or loosen license cause. This accumulated saving fund is calculated on the basis of actual number of flights per month, as well as the pilot's length of employment, as outlined in company rules and regulations.

17. SHARE CAPITAL

At the Extraordinary General Meeting of the shareholder no. 1/2556 on January 7, 2013, the shareholders had a special resolution to decrease the par value of the ordinary shares from Baht 10 per share to Baht 1 per share. As a result, the total number of Company's shares increase from 50 million shares to 500 million shares. And approved to increase the authorized share capital from Baht 500 million (500 million ordinary shares of Baht 1 each) to Baht 625 million (625 million ordinary shares of Baht 1 each). These had been registered with the Ministry of Commerce on 18 January 2013. And had a special resolution to approve the allotment of the increased shares 125 million to be offered to the general public.

As a result of the Initial Public Offering held in June 2013, the Company proceeds of Baht 3,250 million which is share capital of Baht 125 million and premium on shares capital of approximately Baht 3,042.49 million (net of subscription expenses of approximately Baht 82.51 million). The Company registered the paid - up share capital with the Ministry of Commerce on 18 June 2013.

18. LEGAL RESERVE

Under the Public Limited Companies Act., the Company is required to set aside as legal reserve of at least 5% of its net profit of each year after deduction of deficit (if any) until the reserve reaches 10% of authorized share capital. This reserve is not available for dividend distribution.

19. DIVIDEND PAID

The Board of Directors Meeting No.8/2556 held on September 12, 2013, has resolution to pay interim dividend from the results of its first 6 months operations of year 2013 to the Company's shareholders at Baht 0.54 per share total amount of Baht 337.50 million. The Company had paid the dividend in October 2013.

The Annual General Shareholders' Meeting of the year 2013 held on March 15, 2013, has resolution to pay dividend from the results of its operations in year 2012 to the Company's shareholders at Baht 0.05 per share total amount of Baht 250.00 million. The Company had paid the dividend in March 2013.

The Board of Directors Meeting No.10/2555 held on October 25, 2012, has resolution to pay interim dividend from retained earnings to the Company's shareholders at Baht 6.00 per share total amount of Baht 300.00 million. The Company had paid the dividend in November 2012.

The Annual General Shareholders' Meeting of the year 2012 held on April 26, 2012, has resolution to pay dividend from the results of its operations in year 2011 to the Company's shareholders at Baht 2.28 per share total amount of Baht 114.00 million. The Company had paid the dividend in May 2012.



20. REVENUES

Passenger revenues for the year ended December 31, 2013 and 2012 are as follows :

	MILLION BAHT	
	2013	2012
Passenger revenues	10,281.92	7,634.29
Passenger revenues - Charter flight	260.08	187.09
Total passenger revenues	10,542.00	7,821.38

Revenues from the BOI - promoted and non - promoted industry for the year ended December 31, 2013 and 2012 are as follows :

	MILLION BAHT		
	For year ended December 31, 2013		
	Promoted industries	Non - promoted industries	Total
Passenger revenues and other service revenues	9,498.90	1,078.37	10,577.27
Other income	364.98	372.48	737.46
Total	9,863.88	1,450.85	11,314.73

	MILLION BAHT		
	For year ended December 31, 2012		
	Promoted industries	Non - promoted industries	Total
Passenger revenues and other service revenues	5,343.90	2,873.71	8,217.61
Other income	0.82	41.13	41.95
Total	5,344.72	2,914.84	8,259.56

21. EXPENSES BY NATURE

The significant expenses classified by nature for the year ended December 31, 2013 and 2012 are as follows:

	BAHT	
	2013	2012
Fuel expenses	3,473.63	2,697.97
Employee benefit expenses	779.71	540.97
Ground service expenses and navigation fee	844.01	643.78
Expenses related to cockpit and cabin crews	247.58	162.03
Aircraft maintenance	1,828.80	1,570.42
Depreciation and amortization expenses	50.79	50.47
Aircraft lease and spare part	1,654.14	1,006.58
Merchandise and supplies	172.75	127.02
Promotion expenses	327.21	294.57
Insurance expense	142.95	132.41
Other expenses	646.89	491.61



22. EARNINGS PER SHARE

According to the change of par value of the share capital as stated in the note to interim financial statement 17, the Company had adjusted the weighted average number of shares used in the recalculation of the earnings per share for the year ended December 31, 2012 to reflect the effect of the change of number of share capital to earnings per share for the year ended December 31, 2012 as follows :

	For the year ended December 31, 2012	
	Formerly	Adjusted
Number of shares (shares)	50,000,000	500,000,000
Earnings per share (Baht)	10.09	1.01

23. AGREEMENTS, COMMITMENTS AND CONTINGENT LIABILITIES

23.1 Operating Agreement

As of December 31, 2013, there are a part of significant agreements that the Company has signed to commit the Company's operation as follows :

No.	Type of Agreement	Duration	Commitment
<u>Lease and Rental Agreements</u>			
1	Aircraft lease	7-12 years	Rental as to agreement
2	Office rental and service	1-3 years	Rental as to agreement
3	Vehicle rental	1-5 years	Rental as to agreement
4	Equipment rental	1-4 years	Rental as to agreement
<u>Other Agreements</u>			
5	Aircraft maintenance	2-8 years	Service charged as to agreement
6	Airport ground service	3-5 years	Service charged as to agreement
7	Aircraft fuel service	1-3 years	Service charged as to agreement
8	Cockpit and cabin crews training	2 years	Service charged as to agreement
9	Aeronautical radio service	1 year	Service charged as to agreement
10	Airport usage	1-3 years	Service charged as to agreement
11	Collection agent	3 years	Service charged as to agreement
12	Flight information	4-5 years	Service charged as to agreement
13	Cargo service	1-1.5 years	Service charged as to agreement
14	Reservation system	10 years	Service charged as to agreement
15	Sales service	5 years	Service charged as to agreement
16	Call Center service	3 years	Service charged as to agreement

The Company and the counter signed parties of the agreements abide by the conditions of the agreements. The minimum lease or rental to be paid are as follows :

Lease and Rental Agreements	Currency	Duration	(Unit : MILLION)	
			Exceeding one year but not over five years	More than five years
Aircraft lease	USD	48.40	192.20	100.61
Office rental and service	THB	18.74	8.52	-
Vehicle rental	THB	2.89	4.82	-

Rental and service fee for the year ended December 31, 2013 and 2012 amount approximately Baht 1,300.68 million and Baht 737.98 million respectively, were included in the statement of comprehensive income.



23.2 Collateral

As of December 31, 2013 and 2012, the Company had issued post dated cheques amounting to Baht 36.00 million to Thai Airways International Public Company Limited as collateral to various service agreements provided to the Company by Thai Airways International Public Company Limited.

23.3 Bank guarantee

As of December 31, 2013 and 2012, the outstanding bank guarantees issued by banks are as follows :-

	Currency	Unit : MILLION	
		2013	2012
General guarantee	THB	140.62	134.21
Aircraft leasing guarantee by Standby Letter of Credit	USD	15.39	9.73

23.4 Lawsuit and Legal Dispute

As of December 31, 2013, there is a lawsuit and Dispute against the Company in the Court as follows:

On January 19, 2009, a passenger filed an appeal to the Appeal Court to demand the Company together with the Thai Department of Civil Aviation to pay Baht 5.95 million to compensate for loss and damage in the part of Company risk due to the fact that this passenger brought the Consumer Protection Case to the Civil Court and the Court sentenced delivered judgment to the Thai Department of Civil Aviation to solely pay the compensation amounting to Baht 0.05 million and dismissed a case on December 17, 2008.

On March 9, 2009, the Company filed the revert to the claim.

On February 28, 2012, the Appeal Court dismissed the case for the Company and the Thai Department of Civil Aviation.

And on May 4, 2012, a passenger filed an appeal to the Civil Court. This case is under the court's decision

24. SEGMENT INFORMATION

The operations of the Company principally involve the Air transport services for passenger and the most of revenue arising from the single geographic area of Thailand. For these reason, financial information has not been presented by industry segment.

25. FINANCIAL INSTRUMENTS

Foreign currency risk

The Company is exposed to foreign currency risk primarily to foreign currency denominated assets and liabilities. And Majority of expenses is US dollar currency or has been designated to be Dollar-linked expense. For the year ended December 31, 2013, the Company has entered into the foreign currency forward contracts in portion not over 50% of monthly expenditure with maturities of 6 months maximum to be a risk management instrument. There is no speculation objective in such forward contracts according to policy set out by Board of Directors meeting resolution dated 24 September 2012.

The Company will recognize in its financial statements at the end of forward contracts. The arising difference will be recorded in the statement of comprehensive income.

As of December 31, 2013, the Company had an obligation for foreign currency forward contracts with maturity in March 2014 approximately USD 9.3 million.



As of December 31, 2013 and 2012, The balance of foreign currency assets and liabilities are as follows :

	Unit : MILLION	
	2013	2012
<u>Foreign currency denominated assets</u>		
Bank deposits		
- US DOLLAR	7.88	0.46
- SINGAPORE DOLLAR	0.05	0.05
- INDIAN RUPEE	6.38	6.38
- MYANMAR KYAT	6.40	-
Other receivables		
- US DOLLAR	1.11	7.39
Other current assets - Refundable deposit		
- US DOLLAR	9.28	2.53
Other non-current assets - Refundable deposit		
- US DOLLAR	1.88	-
<u>Foreign currency denominated liabilities</u>		
Account payables		
- US DOLLAR	1.70	2.89
- EURO	0.01	0.02
- INDIAN RUPEE	0.30	0.30
- MYANMAR KYAT	0.57	-
Other advance received		
- US DOLLAR	0.38	0.17
Accrued expenses		
- US DOLLAR	6.19	3.24
- EURO	-	0.01
Current Liabilities -Provisions on aircraft maintenance		
- US DOLLAR	1.97	3.32
Other current liabilities		
- US DOLLAR	0.12	0.12
Non current Liabilities -Provisions on aircraft maintenance		
- US DOLLAR	1.16	0.06

Fuel price risk

The Company has entered into several Fuel Hedging Contracts due to fuel is the main operating cost. The hedging portion is between 20-50% of volume of monthly consumption for 6 months maximum. Hedging instrument comprises of physical hedging with fuel supplier and paper hedging with financial institutions. The Company oblige to pay an pay-off amount in case of agreed market price is lower than hedged price for determined period to financial institutions, and vice versa. There is no speculation objective in fuel price hedging according to policy set out by Board of Directors meeting resolution dated 28 July 2011.

As of December 31, 2013, the Company had an obligation for fuel hedging contracts approximately 43,571 barrels which accounts for fuel consumption up to March 2014.



Interest rate risk

The Company is exposed to interest rate risk relates primarily to its cash at banks and temporary investment. However, since most of the Company financial assets and liabilities bear floating interest rates or fixed interest rates which are close to the market rate, the interest rate risk is expected to be minimal.

Fair value

The managements believe that the fair value of the Company's financial assets and liabilities does not materially differ from their carrying value.

26. PROMOTIONAL PRIVILEGES FOR INDUSTRIAL INVESTMENTS

The company has been granted certain rights and privileges as a promoted company under the Investment Promotion Act which the Company will be exempted from corporate income tax on promotional operations for the aggregated amount not exceeding 100% of the Company's investment, excluding cost of land and working capital for a period of 8 years from the commencement of promoted revenue. The Company shall follow the conditions laid out in the investment promotion certificate.

27. OTHERS

On December 16, 2013, the Company signed the Memorandum of Understanding with a foreign juristic person for the purpose of the joint venture in aviation business for the international routes (medium and long haul). The value of the project is not over than Baht 2,000 Million. The ratio of the share between Company and such juristic person is 51 : 49.



28. RECLASSIFICATION OF ACCOUNTS

Certain accounts in the financial statements as presented herein for comparative purpose have been reclassified to conform with the current year's classifications, with no effect on the net profit (loss) or shareholders' equity as previously reported. The significant reclassifications are as follows :

	BAHT		
	As previously reported	Reclassification	After Reclassification
Statement of financial position as of December 31, 2012			
Other non-current assets	16,816,894.66	(16,816,894.66)	-
Other non-current assets- Refundable aircraft deposit	-	2,480,000.00	2,480,000.00
Other non-current assets - others	-	14,336,894.66	14,336,894.66
Current liabilities			
Provisions on aircraft maintenance	103,881,162.60	(1,766,619.88)	102,114,542.72
Other payable	683,703,109.16	(683,703,109.16)	-
Unearned passenger revenues	-	429,224,067.25	429,224,067.25
Other advance received	-	23,057,210.22	23,057,210.22
Accrued expenses	-	229,445,845.65	229,445,845.65
Others	-	1,975,986.04	1,975,986.04
Non-current liabilities			
Provisions on aircraft maintenance	-	1,766,619.88	1,766,619.88

The reclassifications have been made to comply with the nature of transactions.

29. APPROVAL OF FINANCIAL STATEMENT

The financial statements have been approved for issue by the Board of directors of the Company on February 27, 2014.



บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) NOK AIRLINES PUBLIC COMPANY LIMITED

ชั้น 17 อาคารราชนาการ 183 ถนนสาทรใต้ แขวงยานนาวา เขตสาทร กรุงเทพฯ 10120

โทรศัพท์ +662 627 2000 โทรสาร +662 285 6944

17 Fl. Rajanakarn Building 183 South Sathorn Road, Yannawa, Sathorn Bangkok 10120

Tel : +662 627 2000 Fax : +662 285 6944

www.nokair.com

Investor Relations Department www.nokair.com/investor_relations Tel : +662 627 2678, +662 627 2748