YOUR DREAMS, OUR DESTINATION.

ASIA AVIATION
Public Company Limited

รายงานประจำปี 2555
ANNUAL REPORT 2012

Thailand

เสน่ห์ท่องเที่ยวติดอันดับโลก พร้อมก้าวสู่ การเป็นศูนย์กลางเครือข่ายเชื่อมต่อในภูมิภาค

World renowned tourist attractions
becoming a regional hub

Cambodia

ประวัติศาสตร์ทรงคุณค่า สัมผัสดินแดนปราสาทหินมรดกโลก

A wealth of history and spiritual thousand years castle

China

ประเทศที่มีประชากรนับพันล้าน เติบโตสู่การเป็นผู้นำเศรษฐกิจโลก ควบคู่มหัศจรรย์ธรรมชาติและประวัติศาสตร์ที่รอให้ค้นหา

A waking world economic giant with natural and historical adventure

Hong Kong

เมืองเล็กๆ ที่ไม่เคยหลับใหล
สวรรค์นักช้อป ชิม ชิลล์

A never sleeping cosmopolitan paradise

India

ดินแดนภารตะ มหัศจรรย์แห่งวิถีชีวิตผู้คน สัมผัสสีสัน ประเพณี ศิลปวัฒนธรรมที่ไม่มีใครเหมือน

A land of spirituality with a touch of unique colorful culture

Indonesia

สำนักงานใหญ่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน
สัมผัสเกาะนับหมื่นและ “บาหลี” ดินแดนเทพเจ้า

Headquarters of ASEAN and home to Bali and over ten thousand stunning islands

Macau

จุดบรรจบแห่งวัฒนธรรมตะวันตกและตะวันออก ที่ลงตัวที่สุด

The ultimate in East meets West

Malaysia

ความหลากหลายของผู้คนทั่วเอเชียที่รวมกันเป็นหนึ่ง

Truly Asia

Myanmar

ดินแดนแห่งพระพุทธศาสนามหาบูชาสถาน พร้อมเสริมศรัทธาสักการะแก่นักท่องเที่ยวเดินทาง

A sanctuary of Buddhism overflowing with merit

Singapore

ศูนย์รวมธุรกิจการเงินภูมิภาคและโลกแห่งความบันเทิงไม่รู้จบ

Regional financial hub, a wellspring of entertainment

Vietnam

ซินจ่าว..สัมผัสทุกเรื่องราวประวัติศาสตร์ มนต์เสน่ห์ วัฒนธรรมและมรดกโลก

Experience the charm of a world heritage

NOW EVERYONE CAN FLY

สารบัญ
CONTENTS

14 วิสัยทัศน์และพันธกิจ
Vision and Mission

16 สารจากประธานกรรมการ
Message from Chairman

18 สารจากประธานเจ้าหน้าที่บริหาร
Message from Chief Executive Officer

20 คณะกรรมการและคณะผู้บริหาร
Board of Directors and
Management Team

54 ข้อมูลทั่วไป
Corporate Information

56 ข้อมูลทางการเงินโดยสรุป
Financial Highlights

62 ลักษณะการประกอบธุรกิจ
Nature of Business

86 กิจกรรมเพื่อสังคม
Corporate Social Responsibility

90 ปัจจัยความเสี่ยง
Risk Factors

96 โครงสร้างเงินลงทุนและการจัดการ
Shareholding Structure and
Management Structure

138 รายงานคณะกรรมการตรวจสอบ
Audit Committee Report

140 รายการระหว่างกัน
Related Parties Transactions

172 คำอธิบายและการวิเคราะห์ผลการดำเนินงาน
Management Discussion and Analysis

185 งบการเงิน
Financial Statements

วิสัยทัศน์

ไทยแอร์เอเชียมุ่งมั่นเป็นสายการบินราคาประหยัดชั้นนำในภูมิภาค เพื่อให้บริการผู้โดยสารในราคาคุ้มค่ามากที่สุด ผ่านการบริการที่มีคุณภาพ มีความน่าเชื่อถือและคำนึงถึงความปลอดภัยสูงสุด

Vision

Thai AirAsia to become leading low fare airline in the region, providing to guest low fare, quality service, safety and reliability

พันธกิจ

เราคือสายการบินราคาประหยัดรายแรกของประเทศไทย
ที่มีการบริหารจัดการต้นทุนอย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อพลิกโฉม
การเดินทางทางอากาศ และเปิดโอกาสให้ **“ใคร ใคร... ก็บินได้”**
พวกเราเป็นกลุ่มคนรุ่นใหม่ที่เปี่ยมไปด้วยพลังที่จะก้าวไปข้างหน้า

Mission

We are Thailand’s first true low fare airline which operate at the lowest cost in the industry to revolutionize air travel and open up opportunity that **“Now Everyone Can Fly”**. We are a group of young, dynamic and energetic team, open and candid, fast and first to all opportunities.

สารจากประธานกรรมการ
Message from Chairman

“นับเป็นความภูมิใจและท้าทาย
อย่างยิ่งในการเริ่มต้น
รับหน้าที่สำคัญ ในตำแหน่ง
ประธานกรรมการ บมจ. เอเชีย
เอวิเอชั่น ซึ่งดำเนินธุรกิจเป็น
ผู้ถือหุ้นใหญ่ในไทยแอร์เอเชีย...”

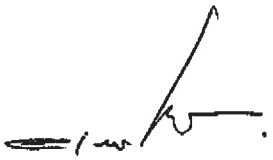
“ It is with great pride and
of a challenge as I took on
this most crucial role as the
Chairman of Asia Aviation
Public Company Limited, who
is the major shareholder of
Thai AirAsia...”

นับเป็นความภูมิใจและท้าทายอย่างยิ่งในการเริ่มต้นรับหน้าที่สำคัญในตำแหน่งประธานกรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ซึ่งดำเนินธุรกิจเป็นผู้ถือหุ้นใหญ่ในไทยแอร์เอเชีย สายการบินราคาประหยัดที่เติบโตอย่างรวดเร็ว ผ่านบทพิสูจน์มากมาย จนก้าวมาเป็นผู้นำในภูมิภาค ให้บริการด้วยฝูงบินใหม่และเครือข่ายการบินที่ครอบคลุมมากที่สุด

ในปี 2555 ที่ผ่านมา บริษัทฯ ได้เข้าจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ และเสนอขายหุ้นสามัญครั้งแรก แสดงจุดยืนการเป็นบริษัท ที่พร้อมก้าวไปข้างหน้าอย่างเต็มที่ โดยในปีที่ผ่านมาเราได้รับความไว้วางใจเป็นอย่างดีจากนักลงทุน ถือเป็นก้าวแรกที่สำคัญ สำหรับก้าวต่อไปในปีนี้คือการสร้างความแข็งแกร่งของเครือข่ายบิน พร้อมเพิ่มช่องทางการตลาดใหม่ เพื่อตอบสนองความต้องการของผู้โดยสารและสร้างรายได้ที่เพิ่มขึ้นสำหรับบริษัทฯ ซึ่งไทยแอร์เอเชียมีความพร้อมอย่างเต็มที่แล้ว

ทั้งนี้หากพิจารณาถึงปัจจัยที่ส่งเสริมการเติบโตของบริษัทฯ ถือว่ามีอนาคตสดใส เพราะปัจจุบันตลาดนักท่องเที่ยวทั้งในประเทศและระหว่างประเทศเติบโตอย่างรวดเร็ว โดยเฉพาะตลาดประเทศจีนที่มีประชากรมากที่สุดในโลกและเป็นเป้าหมายสำคัญของบริษัทฯ แนวโน้มการท่องเที่ยวทั้งในปัจจุบันและอนาคตที่เน้นความประหยัดคุ้มค่าในการเดินทาง เพื่อเหลืองบประมาณในการใช้จ่ายท่องเที่ยวมากขึ้น รวมทั้งการเตรียมก้าวสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนหรือ AEC ซึ่งถือเป็นช่องทางที่จะทำให้บริษัทฯ สามารถสร้างความสำเร็จและการเติบโตได้ดียิ่งขึ้น ข้อได้เปรียบอีกประการของไทยแอร์เอเชีย คือการที่มีบุคลากรที่มีศักยภาพ คณะผู้บริหารที่มีวิสัยทัศน์และเป็นมืออาชีพ กล้าคิดกล้าทำ พนักงานทุกคนที่ทุ่มเทและเติบโตมาพร้อมกับบริษัทฯ รวมทั้งวัฒนธรรมขององค์กรที่มุ่งสู่ความสำเร็จ สิ่งเหล่านี้เป็นพื้นฐานสำคัญของบริษัทฯ ที่ทำให้เรามั่นใจว่าเราจะเติบโตไปอย่างไม่หยุดยั้ง

สุดท้ายนี้ในนามของคณะกรรมการบริษัทฯ เราให้ความมั่นใจว่าจะบริหารจัดการและลงทุนต่าง ๆ อย่างคุ้มค่าที่สุดในทุกกิจกรรมโครงการเพื่อให้บริษัทฯ เติบโตอย่างมั่นคง พร้อมสร้างผลตอบแทนที่น่าพอใจสำหรับผู้ถือหุ้นทุกท่าน และปี 2556 นี้จะเป็นปีที่ประสบความสำเร็จร่วมกันของพวกเราอย่างแน่นอน



อารักษ์ ชลธาร์นนท์
ประธานกรรมการ

It is with great pride and of a challenge as I took on this most crucial role as the Chairman of Asia Aviation Public Company Limited, who is the major shareholder of Thai AirAsia, the low-cost airline which has been growing in becoming the market leader in this region with the newest fleet and most extensive network coverage.

In 2012, Asia Aviation Plc. had the IPO on the Stock Exchange of Thailand, an important footprint for the company to move forward, with strong support and confidence from our shareholders. Continued moving forward in this year, the company will be strengthening our route network as well as expanding into new markets to better respond to our passengers' demand while generating more revenues; all of which, Thai AirAsia has all the readiness.

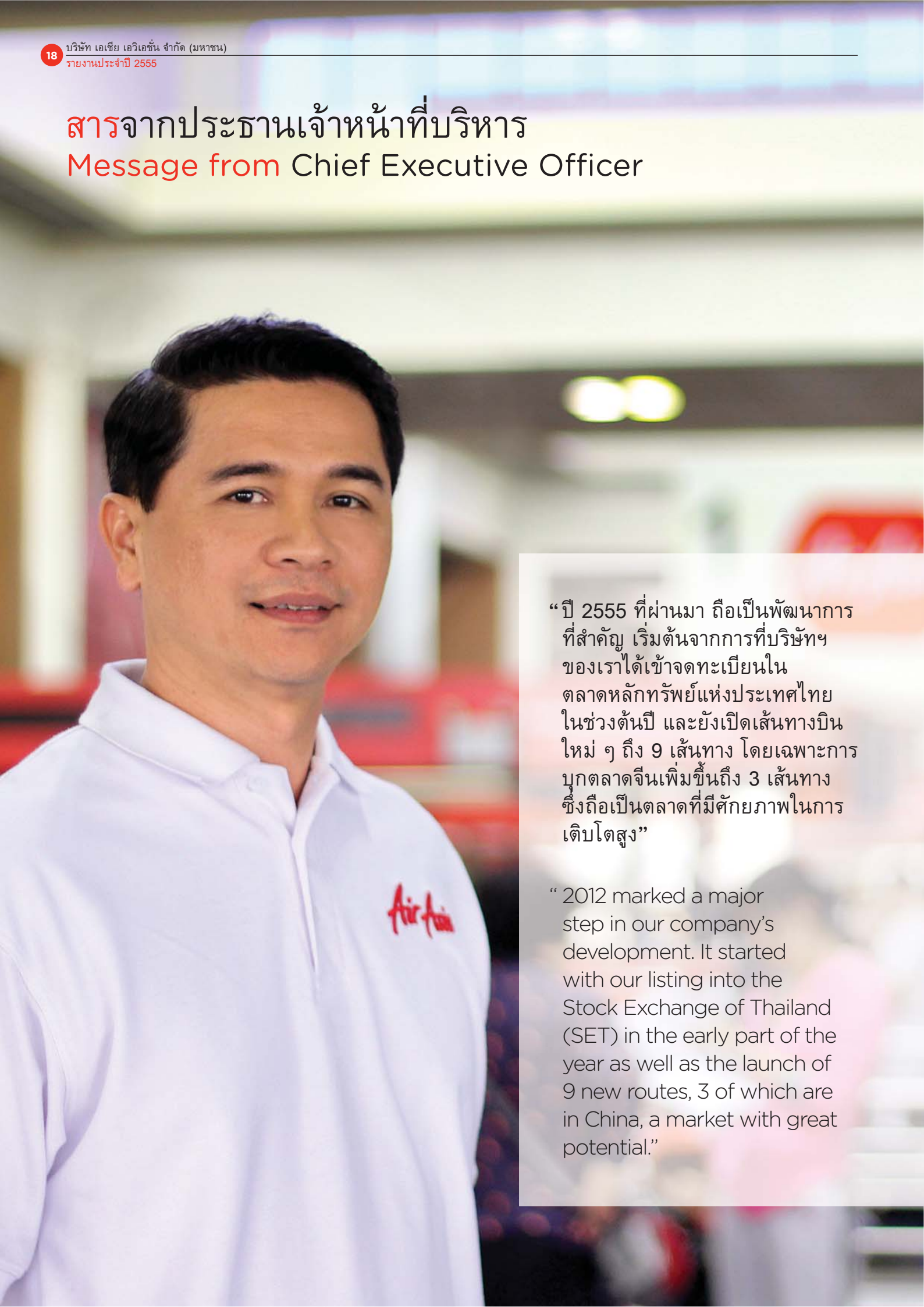
The company is believed for a bright future ahead when considering our growth drivers such as the growing of the domestic and international markets at a fast pace, especially in China, the high potential market with the world's most population; increasing trend of budget air travel to have more spending left for travelling activities at present and in distant future; and the upcoming ASEAN Economic Community (AEC), in which all will contribute to our greater growth for success.

Another key advantage of Thai AirAsia is of course our very capable staff. With executives who are visionary, professional and bold in action; with staff who have strong dedication for growth; and with an organizational culture of intent on success, Thai AirAsia has the solid foundation for unceasing development.

Finally, on behalf of my fellow board members, I would like to assure upon our management and investment decision for optimum growth in order to maximize returns to our stakeholders. It could be affirmed that 2013 will be another year of great achievement for all of us.

Arak Chonlatanon
Chairman

สารจากประธานเจ้าหน้าที่บริหาร
Message from Chief Executive Officer



"ปี 2555 ที่ผ่านมา ถือเป็นพัฒนาการที่สำคัญ เริ่มต้นจากการที่บริษัทฯ ของเราได้เข้าจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย ในช่วงต้นปี และยังเปิดเส้นทางบินใหม่ ๆ ถึง 9 เส้นทาง โดยเฉพาะการบุกตลาดจีนเพิ่มขึ้นถึง 3 เส้นทาง ซึ่งถือเป็นตลาดที่มีศักยภาพในการเติบโตสูง"

" 2012 marked a major step in our company's development. It started with our listing into the Stock Exchange of Thailand (SET) in the early part of the year as well as the launch of 9 new routes, 3 of which are in China, a market with great potential."

นับตั้งแต่วันแรกจนถึงวันนี้ ไทยแอร์เอเชียให้บริการคนไทยครบรอบปีที่ 9 และเติบโตอย่างต่อเนื่อง จนเป็นสายการบินราคาประหยัดที่ครอบครองใจผู้ใช้บริการมากที่สุด ถือเป็นความภูมิใจของคณะผู้บริหารและพนักงานทุกคน ที่เป็นส่วนหนึ่งในการสร้างนิยามใหม่ให้ **"ใคร ใคร... ก็บินได้"**

ปี 2555 ที่ผ่านมาถือเป็นพัฒนาการที่สำคัญ เริ่มต้นจากการที่บริษัทฯ ของเราได้เข้าจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยในช่วงต้นปี และยังเปิดเส้นทางบินใหม่ๆ ถึง 9 เส้นทาง โดยเฉพาะการบุกตลาดจีนเพิ่มขึ้นถึง 3 เส้นทาง ซึ่งถือเป็นตลาดที่มีศักยภาพในการเติบโตสูง

นอกจากนี้อีกเหตุการณ์สำคัญของไทยแอร์เอเชีย คือการตัดสินใจย้ายฐานปฏิบัติการการบินจากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิมาที่ท่าอากาศยานดอนเมือง ซึ่งท่าอากาศยานดอนเมืองมีศักยภาพพร้อม เหมาะสมกับรูปแบบการดำเนินงานของสายการบินราคาประหยัด คล่องตัว ซึ่งส่งผลให้เรามีประสิทธิภาพที่ดีขึ้นและต้นทุนที่ลดลงโดยในปีนี้เราวางแผนใช้ศักยภาพท่าอากาศยานดอนเมืองอย่างเต็มที่ยิ่งขึ้นเพื่อเพิ่มโอกาสในการลดต้นทุนและสร้างความคุ้มค่ากับธุรกิจ เราจะเป็นสายการบินที่บริหารจัดการอย่างมีประสิทธิภาพที่สุด เพื่อจำหน่ายบัตรโดยสารที่ประหยัดที่สุดสำหรับทุกคนในทุกเส้นทางที่เราบิน

สำหรับปี 2556 นี้ ผมเชื่อว่าจะเป็นอีกปีที่สดใสของไทยแอร์เอเชียอย่างแน่นอน เราตั้งเป้าทยอยรับเครื่องบินแอร์บัส เอ320 ใหม่มาประจำการฝูงบินอีก 7 ลำ โดยจะเริ่มเป็นเครื่องบินที่มีปีก Sharklet ที่ประหยัดพลังงานและเป็นนวัตกรรมของธุรกิจการบิน ซึ่งจะช่วยลดค่าใช้จ่าย การก้าวนำหน้าคู่แข่งก่อนเสมอเป็นสิ่งที่ไทยแอร์เอเชียยึดถือ และเป็นกุญแจความสำเร็จของเรา

สำหรับแผนการสร้างเครือข่ายการบิน เราจะต่อยอดจากปีที่ผ่านมาที่เราเพิ่มเส้นทางบินใหม่ ๆ โดยจะเน้นเพิ่มความถี่ในเส้นทางยอดนิยม เพื่อตอบสนองความต้องการที่หลากหลาย โดยเฉพาะ 3 ตลาดสำคัญคือ ภายในประเทศ อินโดจีน และตอนใต้ของจีน

สุดท้ายนี้ผมต้องขอขอบคุณและชื่นชมพนักงานไทยแอร์เอเชียทุกคนที่มุ่งมั่นทุ่มเททำหน้าที่อย่างดีที่สุดจนสายการบินของเราเติบโตมาได้จนวันนี้ผมเชื่อมั่นว่าด้วยความสามัคคีและการมีจุดมุ่งหมายเดียวกัน เราจะร่วมมือกันผลักดันให้ไทยแอร์เอเชียประสบความสำเร็จยิ่ง ๆ ขึ้นไปตามลำดับอย่างแน่นอน

ทัศพล แบเลเว็ลด์
ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร

Since our inaugural flight in February 2004, it has been nine fabulous years. Since then, we have grown to be Thailand's largest Low-Cost Carrier. This is something that everyone in Thai AirAsia have taken great pride. All of us are being part of an important mission of ensuring that **"Now Everyone Can Fly"**.

2012 marked a major step in our company's development. It started with our listing into the Stock Exchange of Thailand (SET) in the early part of the year as well as the launch of 9 new routes, 3 of which are in China, a market with great potential.

Apart from that, another pivotal moment included our decision to move from Suvarnabhumi International Airport to Don Mueang International Airport, the airport which better suits our business model as a Low-Cost Carrier. The airport has given us greater flexibility and better efficiencies, which translate into better operation and lower costs. This year, we plan to fully utilize Don Mueang Airport to reduce our costs further, maximizing our business value. By becoming one of the most cost efficient airlines, we will always be ready to offer the lowest fares in every destination we fly.

I believe 2013 will be another bright year ahead for Thai AirAsia. We will be adding 7 new Airbus A320s to our fleet, starting with the first Sharklet aircraft in Thailand — an aircraft with "Sharklet" wingtips, a new energy efficient innovation which will result in reducing costs and keeping us ahead of our competitors, which is key to our success.

On network expansion, we will continuously build on our achievements from last year by adding new destinations and increasing frequencies on the most popular routes in response to the needs of our passengers. We will especially focus on 3 main markets including the domestic market, Indochina and southern part of China.

Lastly, I would like to thank and express my most genuine admiration for all of Thai AirAsia's AllStars for their commitment and dedication, all of which allowed our airline to grow as much as it has today. As we work towards the same goal, I firmly believe that our strong commitment and unified team effort will continue to drive Thai AirAsia's success growth exponentially.

Tassapon Bijleveld
Chief Executive Officer

นายดิสธร วัชโรทัย
Mr. Distorn Vajarodaya
กรรมการตรวจสอบ/ กรรมการอิสระ
Audit Committee/ Independent Director

นายอารักษ์ ชลธาร์นนท์
Mr. Arak Chonlatanon
ประธานกรรมการ/ ประธานกรรมการตรวจสอบ/ กรรมการอิสระ
Chairman of the Board/
Chairman of the Audit Committee/
Independent Director

นายณัฐวุฒิ เภาโบรมย์
Mr. Nuttawut Phowborom
กรรมการตรวจสอบ/ กรรมการอิสระ
Audit Committee/ Independent Director

นายทัศพล แบเลเว็ลด์
Mr. Tassapon Bijleveld
กรรมการ/ Director

นายพรอนันต์ เกิดประเสริฐ
Mr. Pornanan Gerdprasert
กรรมการ/ Director

คณะกรรมการ BOARD OF DIRECTORS

บริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน)/ ASIA AVIATION PUBLIC COMPANY LIMITED

นาวาอากาศเอกธนภัทร งามปลั่ง
Captain Tanapat Ngamplang
กรรมการ/ Director

นายปรีชญา รัศมีธานินทร์
Mr. Preechaya Rasametanin
กรรมการ/ Director

หม่อมหลวงบวรนวเทพ เทวกุล
M.L. Bovornovadep Devakula
กรรมการ/ Director

นายสันติสุข คล่องใช้ยา
Mr. Santisuk Klongchaiya
กรรมการ/ Director

นายอารักษ์ ชลธาร์นนท์
Mr. Arak Chonlatanon
ประธานกรรมการ/ ประธานกรรมการตรวจสอบ/ กรรมการอิสระ
Chairman of the Board/
Chairman of the Audit Committee/
Independent Director

นายณัฐวุฒิ เภาโบรมย์
Mr. Nuttawut Phowborom
กรรมการตรวจสอบ/ กรรมการอิสระ
Audit Committee/ Independent Director

นายทัศพล แบเลเว็ลด์
Mr. Tassapon Bijleveld
กรรมการ/ Director

นายพรอนันต์ เกิดประเสริฐ
Mr. Pornanan Gerdprasert
กรรมการ/ Director

นายปรีชญา รัศมีธานินทร์
Mr. Preechaya Rasametanin
กรรมการ/ Director

คณะกรรมการ
BOARD OF DIRECTORS
บริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด/ THAI AIRASIA COMPANY LIMITED

นายแอนโทนี่ ฟรานซิส เฟอร์นานเดส
Tan Sri Anthony Francis Fernandes
กรรมการ/ Director

นายคามารูดิน บิน เมอรานัน
Dato Kamarudin Bin Meranun
กรรมการ/ Director

นายอาหมัด ฟาริด บิน ริดซวน
Dato Ahmad Farid Bin Ridzuan
กรรมการตรวจสอบ/ กรรมการอิสระ
Audit Committee/ Independent Director

นายทัศพล แบเลเว็ลด์
Mr. Tassapon Bijleveld
ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร/ Chief Executive Officer

นายพรอนันต์ เกิดประเสริฐ
Mr. Pornanan Gerdprasert
ประธานเจ้าหน้าที่บริหารการเงิน/ Chief Financial Officer

นาวาอากาศเอกธนภัทร งามปลั่ง
Captain Tanapat Ngamplang
ผู้อำนวยการฝ่ายปฏิบัติการการบิน/
Director of Flight Operations

นายปรีชญา รัศมีธานินทร์
Mr. Preechaya Rasametanin
ผู้อำนวยการฝ่ายวิศวกรรม/ Director of Engineering

คณะผู้บริหาร
MANAGEMENT TEAM
บริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด/ THAI AIRASIA COMPANY LIMITED

หม่อมหลวงบวรนวเทพ เทวกุล
M.L. Bovornovadep Devakula
ผู้อำนวยการฝ่ายพัฒนาธุรกิจ/
Director of Business Development

นายสันติสุข คล่องใช้ยา
Mr. Santisuk Klongchaiya
ผู้อำนวยการฝ่ายการพาณิชย์/ Director of Commercial

นายณัฐวัชร์ ศิริวงศ์ศาล
Mr. Natthawach Siriwongsal
ผู้อำนวยการฝ่ายรายได้พิเศษ/ Director of Ancillary Revenue

รายละเอียดกรรมการและผู้บริหาร

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555

1. นายอารักษ์ ชลธาร์นนท์

ตำแหน่ง ประธานกรรมการ/ ประธานกรรมการตรวจสอบ/ กรรมการอิสระ

อายุ(ปี) 62

คุณวุฒิทางการศึกษา
- ปริญญาตรี สาขาวิศวกรรมศาสตร์บัณฑิต (ไฟฟ้าสื่อสาร) จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- สถาบันวิทยาการพลังงาน รุ่น 1/2555
- สถาบันวิทยาการตลาดทุน (วตท รุ่นที่9)
- หลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่นที่ 106/2008 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
- วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร (วปรอ. 4515)
- Advance Management Program (AMP 153), Graduate School of Business Administration Harvard University

สัดส่วนการถือหุ้นใน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น (ร้อยละ)[1]: -

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการหรือผู้บริหารรายอื่น[2] : -

ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปี ย้อนหลัง

ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน/บริษัท
2555 - ปัจจุบัน	ประธานกรรมการ/ ประธานกรรมการตรวจสอบ	บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น
ปัจจุบัน	ประธานกรรมการ/ ประธานกรรมการตรวจสอบ	บจ. ไทยแอร์เอเชีย
2555	รัฐมนตรีว่าการ	กระทรวงพลังงาน
2554 - 2555	กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ	การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
2554	ที่ปรึกษา	บมจ. ชิน คอร์ปอเรชั่น
2552 - 2554	กรรมการ/ ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร	บมจ. ไทยคม
2552 - 2554	กรรมการ/ ประธานคณะกรรมการบริหาร	บมจ. ซีเอส ล็อกซอินโฟ
2552 - 2554	กรรมการบริหาร	บมจ. แอดวานซ์ อินโฟร์ เซอร์วิส
2550 - 2554	กรรมการ/ ประธานกรรมการบริหาร สายสื่อโฆษณาและธุรกิจใหม่	บมจ. ชิน คอร์ปอเรชั่น

[1] รวมการถือครองหุ้นของคู่สมรสและบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ
[2] ความสัมพันธ์ทางครอบครัว หมายถึง ความสัมพันธ์ทางสายโลหิต ความสัมพันธ์โดยการสมรส และความสัมพันธ์โดยการจดทะเบียนตามกฎหมาย

Director and Management Profiles

Asia Aviation Public Company Limited
As of 31 December 2012

1. Mr. Arak Chonlatanon

Position: Chairman of the Board/ Chairman of the Audit Committee/ Independent Director

Age (years): 62

Education:
- Bachelor Degree in Electronic Engineering, Chulalongkorn University
- Thailand Energy Academy (TEA 1/2012)
- The Capital Market Academy (CMA 9)
- Directors Certification Program (DCP106)
  Thai Institute of Directors Association (IOD)
- The National Defence College of Thailand (NDC 4515)
- Advance Management Program (AMP 153), Graduate School of Business Administration Harvard University

Shareholding in Asia Aviation Plc. (%)[1] : -

Relationship with other Management[2] : -

5 years work experience

Period	Position	Company
2012 - present	Chairman of the Board/ Chairman of the Audit Committee	Asia Aviation Plc.
Present	Chairman of the Board/ Chairman of the Audit Committee	Thai Airasia Co., Ltd.
2012	Minister	Ministry of Energy
2011 - 2012	Member of the Board of Directors	Mass Rapid Transit Authority of Thailand
2011	Advisor	Shin Corporation Plc.
2009 - 2011	Director/ Chief Executive Officer	Thaicom Plc.
2009 - 2011	Member of Executive Committee	Advanced Info Service Plc.
2009 - 2011	Director/ Chairman of Executive Committee	CS Loxinfo Plc.
2007 - 2011	Director/ Chairman of the Executive Committee-Media and New Business	Shin Corporation Plc.

[1] Including the shareholding from spouse and minor child
[2] Family relationship means relation by blood, wedding and registered by laws

2. นายดิสธร วัชโรทัย

ตำแหน่ง กรรมการ/ กรรมการตรวจสอบ/ กรรมการอิสระ

อายุ(ปี) 49

คุณวุฒิทางการศึกษา
- ปริญญาเอก สาขาบริหารการจัดการ มหาวิทยาลัยรัตนบัณฑิต
- ปริญญาโท สาขาบริหารธุรกิจมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์
- ปริญญาตรี สาขาการบัญชี มหาวิทยาลัยหอการค้าไทย
- หลักสูตร Director Accreditation Program (DAP) รุ่นที่ 92/2011 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)

สัดส่วนการถือหุ้นใน บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น (ร้อยละ)[1] : -

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการหรือผู้บริหารรายอื่น[2] : -

ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปี ย้อนหลัง

ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน/บริษัท
2554 - ปัจจุบัน	กรรมการ/ กรรมการตรวจสอบ	บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น
2554 - ปัจจุบัน	รองเลขาธิการพระราชวัง	สำนักพระราชวัง
2550	ผู้ช่วยเลขาธิการพระราชวัง	สำนักพระราชวัง
2542	ผู้อำนวยการกอง	สำนักพระราชวัง

[1] รวมการถือครองหุ้นของคู่สมรสและบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ
[2] ความสัมพันธ์ทางครอบครัว หมายถึง ความสัมพันธ์ทางสายโลหิต ความสัมพันธ์โดยการสมรส และความสัมพันธ์โดยการจดทะเบียนตามกฎหมาย

2. Mr. Distorn Vajarodaya

Position: Director/ Audit Committee/ Independent Director

Age (years): 49

Education:
- Doctor of Business Administration Program in Management, Rattana Bundit University
- Master of Business Administration in Business Management, Kasetsart University
- Bachelor of Accounting, University of the Thai Chamber of Commerce
- Director Accreditation Program (DAP 92) Thai Institute of Directors Association (IOD)

Shareholding in Asia Aviation Plc. (%)[1] : -

Relationship with other Management[2] : -

5 years work experience

Period	Position	Company
2011 - present	Director/ Audit Committee	Asia Aviation Plc.
2011 - present	Grand Chamberlain of the Royal Household	Bureau of the Royal Household
2007	Assistant Lord Chamberlain of the Royal Household	Bureau of the Royal Household
1999	Director	Bureau of the Royal Household

[1] Including the shareholding from spouse and minor child
[2] Family relationship means relation by blood, wedding and registered by laws

3. นายณัฐวุฒิ เภาโบรมย์

ตำแหน่ง กรรมการ/ กรรมการตรวจสอบ/ กรรมการอิสระ

อายุ(ปี) 48

คุณวุฒิทางการศึกษา
- ปริญญาโท สาขาบริหารธุรกิจ City University, USA
- ปริญญาตรี สาขาเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยหอการค้าไทย
- หลักสูตร Directors Accreditation Program (DAP) รุ่นที่ 28/2004 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
- Audit Committee Program (ACP) รุ่นที่ 4/2005 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
- Role of the Compensation Committee (RCC) รุ่นที่ 6/2008 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)

สัดส่วนการถือหุ้นใน บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น (ร้อยละ)[1] : -

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการหรือผู้บริหารรายอื่น[2] : -

ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปี ย้อนหลัง

ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน/บริษัท
2554 - ปัจจุบัน	กรรมการ/ กรรมการตรวจสอบ	บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น
2554 - ปัจจุบัน	กรรมการ/ กรรมการตรวจสอบ	บจ. ไทยแอร์เอเซีย
ปัจจุบัน	กรรมการตรวจสอบ และกรรมการอิสระ	บมจ. แม็กซิ่ง แม็กซิไมซ์ โซลูชั่น
ปัจจุบัน	ประธานกรรมการฝ่ายการเงิน	บจ. เคพีเอ็น กรุ๊ป คอร์ปอเรชั่น
2553 - ปัจจุบัน	กรรมการบริหาร	บจ. เคพีเอ็น มิวสิค
2553	ประธานกรรมการปฏิบัติการ	บจ. เคพีเอ็น กรุ๊ป คอร์ปอเรชั่น
2550 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. เคเอ็นแอนด์แอสโซซิเอทส์
2549 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. คอมพิวเตอร์แอนด์คอนซัลแตนท์ เซอร์วิสเซส
2549 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. พี เอส บิสซิเนส เทรดดิ้ง
2549 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. สยามขอนแก่น
2549 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. เอ็ม บี บิสซิเนส เทรดดิ้ง
2549 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. เคพีเอ็นมิวสิค แอนด์เอ็นเทอร์เทนเม้นท์
2546 - 2555	กรรมการตรวจสอบ	บมจ. ประสิทธิ์พัฒนา
2546 - 2555	กรรมการอิสระ/ ประธานกรรมการกำหนดค่าตอบแทน	บจ.โรงพยาบาลพญาไท 1, 2, 3

[1] รวมการถือครองหุ้นของคู่สมรสและบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ
[2] ความสัมพันธ์ทางครอบครัว หมายถึง ความสัมพันธ์ทางสายโลหิต ความสัมพันธ์โดยการสมรส และความสัมพันธ์โดยการจดทะเบียนตามกฎหมาย

3. Mr. Nuttawut Phowborom

Position: Director/ Audit Committee/ Independent Director

Age (years): 48

Education:
- Master of Business Administration General Management, City University, USA
- Bachelor Degree in Economics, The University of the Thai Chamber of Commerce
- Directors Accreditation Program (DAP 28)
  Thai Institute of Directors Association (IOD)
- Audit Committee Program (ACP 4)
  Thai Institute of Directors Association (IOD)
- Role of the Compensation Committee (RCC 6)
  Thai Institute of Directors Association (IOD)

Shareholding in Asia Aviation Plc. (%)[1] : -

Relationship with other Management[2] : -

5 years work experience

Period	Position	Company
2011 - present	Director/ Audit Committee	Asia Aviation Plc.
2011 - present	Director/ Audit Committee	Thai AirAsia Co., Ltd.
Present	Audit Committee/ Independent Director	Matching Maximize Solution Plc
Present	Chief Financial Officer	KPN Group Corporation Co., Ltd.
2010 - present	Executive Director	KPN Music Co., Ltd.
2010	Chief Operating Officer	KPN Group Corporation Co., Ltd.
2007 - present	Director	K.N. and Associates Co., Ltd.
2006 - present	Director	Computer and Consultant Services Co., Ltd.
2006 - present	Director	PS Business Trading Corp., Ltd.
2006 - present	Director	Siam Khonkaen Co., Ltd.
2006 - present	Director	MB Business Trading Corp., Ltd.
2006 - present	Director	KPN Music & Entertainment Co., Ltd.
2003 - 2012	Audit Committee	Prasit Pattana Plc.
2003 - 2012	Independent Director/ Chairman of the Remuneration Committee	Phayathai Hospital 1,2,3 Co., Ltd.

[1] Including the shareholding from spouse and minor child
[2] Family relationship means relation by blood, wedding and registered by laws

4. นายทัศพล แบเลเว็ลด์

ตำแหน่ง กรรมการ/ ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร
(กรรมการผู้มีอำนาจลงนามผูกพันตามหนังสือรับรอง)

อายุ(ปี) 45

คุณวุฒิทางการศึกษา
- ปริญญาโท สาขาการตลาด มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
- ปริญญาตรี สาขาการตลาด มหาวิทยาลัยอัสสัมชัญ
- หลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่นที่ 148/2011 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
- หลักสูตร Directors Accreditation Program (DAP) รุ่นที่ 81/2009 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
- สถาบันวิทยาการตลาดทุน (วตท รุ่นที่ 13)

สัดส่วนการถือหุ้นใน บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น (ร้อยละ)[1] : 33.00%

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการหรือผู้บริหารรายอื่น[2] : -

ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปี ย้อนหลัง

ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน/บริษัท
2550 - ปัจจุบัน	กรรมการ/ ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร	บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น
2547 - ปัจจุบัน	กรรมการ/ ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร	บจ. ไทยแอร์เอเซีย
2554 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. ดนตรีลีลาคาราบาว
2554 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. แพตตี้ แอนด์ แพรไหม
2554 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ.เทอร์มินอลรัชดา
2553 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. เจ เจ สยามพัฒนา
2553 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. อูเบอะ
2549 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. แอร์เอเซีย โก ฮอลิเดย์

[1] รวมการถือครองหุ้นของคู่สมรสและบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ
[2] ความสัมพันธ์ทางครอบครัว หมายถึง ความสัมพันธ์ทางสายโลหิต ความสัมพันธ์โดยการสมรส และความสัมพันธ์โดยการจดทะเบียนตามกฎหมาย

4. Mr. Tassapon Bijleveld

Position: Director/ Chief Executive Officer
(The director who is authorized to sign on behalf of the Company)

Age (years): 45

Education:
- Master of Science Thammasat University, Master in Marketing Program
- Bachelor of Business Administration Major in Marketing, Assumption University (ABAC)
- Director Certification Program (DCP 148) Thai Institute of Directors Association (IOD)
- Directors Accreditation Program (DAP 81) Thai Institute of Directors Association (IOD)
- The Capital Market Academy (CMA 13)

Shareholding in Asia Aviation Plc. (%)[1] : 33.00%

Relationship with other Management[2] : -

5 years work experience

Period	Position	Company
2007 - present	Director/ Chief Executive Officer	Asia Aviation Plc.
2004 - present	Director/ Chief Executive Officer	Thai AirAsia Co., Ltd.
2011 - present	Director	Dontree Leela Carabao Co., Ltd.
2011 - present	Director	Patty & Praemai Co., Ltd.
2011 - present	Director	Terminal Ratchada Co., Ltd.
2010 - present	Director	J J Siampattana Co., Ltd.
2010 - present	Director	UBER Co., Ltd.
2006 - present	Director	AirAsia Go Holiday Co., Ltd.

[1] Including the shareholding from spouse and minor child
[2] Family relationship means relation by blood, wedding and registered by laws

5. นายพรอนันต์ เกิดประเสริฐ

ตำแหน่ง กรรมการ/ ประธานเจ้าหน้าที่บริหารการเงิน
(กรรมการผู้มีอำนาจลงนามผูกพันตามหนังสือรับรอง)

อายุ(ปี) 46

คุณวุฒิทางการศึกษา
- ปริญญาโท สาขาการบัญชี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
- ปริญญาตรี สาขาการบัญชี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
- หลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่นที่142/2011 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
- หลักสูตร Directors Accreditation Program รุ่นที่ 81/2009 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)

สัดส่วนการถือหุ้นใน บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น (ร้อยละ)[1] : 6.00%

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการหรือผู้บริหารรายอื่น[2] : -

ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปี ย้อนหลัง

ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน/บริษัท
2550 - ปัจจุบัน	กรรมการ/ ประธานเจ้าหน้าที่บริหารการเงิน	บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น
2550 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. ไทยแอร์เอเซีย
2547 - ปัจจุบัน	ประธานเจ้าหน้าที่บริหารการเงิน	บจ. ไทยแอร์เอเซีย

[1] รวมการถือครองหุ้นของคู่สมรสและบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ
[2] ความสัมพันธ์ทางครอบครัว หมายถึง ความสัมพันธ์ทางสายโลหิต ความสัมพันธ์โดยการสมรส และความสัมพันธ์โดยการจดทะเบียนตามกฎหมาย

5. Mr. Pornanan Gerdprasert

Position: Director/ Chief Financial Officer
(The director who is authorized to sign on behalf of the Company)

Age (years): 46

Education:
- Master of Accounting, Thammasat University
- Bachelor of Accounting, Thammasat University
- Director Certification Program (DCP 142)
  Thai Institute of Directors Association (IOD)
- Directors Accreditation Program (DAP 81)
  Thai Institute of Directors Association (IOD)

Shareholding in Asia Aviation Plc. (%)[1] : 6.00%

Relationship with other Management[2] : -

5 years work experience

Period	Position	Company
2007 - present	Director/ Chief Financial Officer	Asia Aviation Plc.
2007 - present	Director	Thai AirAsia Co., Ltd.
2004 - present	Chief Financial Officer	Thai AirAsia Co., Ltd.

[1] Including the shareholding from spouse and minor child
[2] Family relationship means relation by blood, wedding and registered by laws

6. นาวาอากาศเอกธนภัทร งามปลั่ง

ตำแหน่ง กรรมการ/ ผู้อำนวยการฝ่ายปฏิบัติการการบิน
(กรรมการผู้มีอำนาจลงนามผูกพันตามหนังสือรับรอง)

อายุ(ปี) 56

คุณวุฒิทางการศึกษา
- ปริญญาโท มหาบัณฑิต บริหารธุรกิจ สาขาธุรกิจต่างประเทศ มหาวิทยาลัยเกริก
- ปริญญาตรี รัฐประสาสนศา สตร์บัณฑิต สาขาบริหารรัฐกิจ มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช
- ปริญญาตรี สาขาวิศวกรรมไฟฟ้า โรงเรียนนายเรืออากาศ
- ปริญญาบัตร ภาครัฐร่วมเอกชน รุ่นที่ 22 วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร
- ประกาศนียบัตร Flying Safety Officers' Course of Royal Australia Airforce
- ประกาศนียบัตร เสนาธิการ ทหารอากาศ (ท.อ.) ผู้บังคับฝูงบิน
  รุ่นที่ 59 (ท.อ.) นายทหารนิรภัย รุ่นที่ 27 (ท.อ.) ครูการบิน
  นักบินลำเลียงทำหน้าที่ต้นหน รุ่นที่ 5 และนักบินกองทัพอากาศ
- หลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่นที่143/2011
  สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
- Financial Statement For Directors รุ่นที่ 11/2011
  สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)

สัดส่วนการถือหุ้นใน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น (ร้อยละ)[1] : 6.01%

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการหรือผู้บริหารรายอื่น[2] : -

ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปี ย้อนหลัง

ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน/บริษัท
2550 - ปัจจุบัน	กรรมการ/ ผู้อำนวยการฝ่ายปฏิบัติการการบิน	บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น
2551 - ปัจจุบัน	ผู้อำนวยการฝ่ายปฏิบัติการการบิน	บจ. ไทยแอร์เอเชีย
2551 - 2554	กรรมการ	บจ. ไทยแอร์เอเชีย

[1] รวมการถือครองหุ้นของคู่สมรสและบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ
[2] ความสัมพันธ์ทางครอบครัว หมายถึง ความสัมพันธ์ทางสายโลหิต ความสัมพันธ์โดยการสมรส และความสัมพันธ์โดยการจดทะเบียนตามกฎหมาย

6. Captain Tanapat Ngamplang

Position: Director/ Director of Flight Operations
(The director who is authorized to sign on behalf of the Company)

Age (years): 56

Education:
- Master of Business Administration in International Business, Krirk University
- Bachelor of Art in Public Administration, Sukhothai Thammathirat Open University
- Bachelor of Science in Electrical Engineering, Royal Thai Air Force Academy
- National Defence Course, 2010
- Air Command and Staff course 1993
- Flying Safety Officers' Course of Royal Australia Airforce 1988
- Squadron Officer course 1987
- Flight instructor course 1982
- Flight navigator course 1981
- Royal Thai Air force pilot course 1980
- Directors Certification Program (DCP143) Thai Institute of Directors Association (IOD)
- Financial Statement For Directors class 11/2011 Thai Institute of Directors Association (IOD)

Shareholding in Asia Aviation Plc. (%)[1] : 6.01%

Relationship with other Management[2] : -

5 years work experience

Period	Position	Company
2007 - present	Director/ Director of Flight Operations	Asia Aviation Plc.
2008 - present	Director of Flight Operations	Thai AirAsia Co., Ltd.
2008 - 2011	Director	Thai AirAsia Co., Ltd.

[1] Including the shareholding from spouse and minor child
[2] Family relationship means relation by blood, wedding and registered by laws

7. นายปรีชญา รัศมีธานินทร์

ตำแหน่ง กรรมการ/ ผู้อำนวยการฝ่ายวิศวกรรม
(กรรมการผู้มีอำนาจลงนามผูกพันตามหนังสือรับรอง)

อายุ(ปี) 54

คุณวุฒิทางการศึกษา
- ปริญญาตรี สาขาวิศวรรมเครื่องกล โรงเรียนนายเรืออากาศ
- หลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่นที่ 144/2011 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
- Financial Statement For Directors รุ่นที่ 11/2011 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)

สัดส่วนการถือหุ้นใน บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น (ร้อยละ)[1] : 6.00%

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการหรือผู้บริหารรายอื่น[2] : -

ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปี ย้อนหลัง

ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน/บริษัท
2550 - ปัจจุบัน	กรรมการ/ ผู้อำนวยการฝ่ายวิศวกรรม	บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น
2550 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. ไทยแอร์เอเซีย
2547 - ปัจจุบัน	ผู้อำนวยการฝ่ายวิศวกรรม	บจ. ไทยแอร์เอเซีย

[1] รวมการถือครองหุ้นของคู่สมรสและบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ
[2] ความสัมพันธ์ทางครอบครัว หมายถึง ความสัมพันธ์ทางสายโลหิต ความสัมพันธ์โดยการสมรส และความสัมพันธ์โดยการจดทะเบียนตามกฎหมาย

7. Mr. Preechaya Rasametanin

Position: Director/ Director of Engineering
(The director who is authorized to sign on behalf of the Company)

Age (years): 54

Education:
- Bachelor of Science in Mechanical Engineering, Royal Thai Air Force Academy
- Directors Certification Program (DCP144) Thai Institute of Directors Association (IOD)
- Financial Statement For Directors Class 11/2011 Thai Institute of Directors Association (IOD)

Shareholding in Asia Aviation Plc. (%)[1] : 6.00%

Relationship with other Management[2] : -

5 years work experience

Period	Position	Company
2007 - present	Director/ Director of Engineering	Asia Aviation Plc.
2007 - present	Director	Thai AirAsia Co., Ltd.
2004 - present	Director of Engineering	Thai AirAsia Co., Ltd.

[1] Including the shareholding from spouse and minor child
[2] Family relationship means relation by blood, wedding and registered by laws

8. หม่อมหลวงบวรนวเทพ เทวกุล

ตำแหน่ง กรรมการ/ ผู้อำนวยการฝ่ายพัฒนาธุรกิจ
(กรรมการผู้มีอำนาจลงนามผูกพันตามหนังสือรับรอง)

อายุ(ปี) 51

คุณวุฒิทางการศึกษา
- ปริญญาตรี สาขาวิทยาศาสตร์ State University of New York, USA
- อนุปริญญา สาขาวิทยาศาสตร์ Kemper Military College, Missouri, USA
- หลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่นที่144/2011 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
- Financial Statement For Directors รุ่นที่ 12/2011 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)

สัดส่วนการถือหุ้นใน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น (ร้อยละ)[1] : 6.00%

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการหรือผู้บริหารรายอื่น[2] : -

ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปี ย้อนหลัง

ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน/บริษัท
2554 - ปัจจุบัน	กรรมการ/ ผู้อำนวยการฝ่ายพัฒนาธุรกิจ	บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น
2547 - ปัจจุบัน	ผู้อำนวยการฝ่ายพัฒนาธุรกิจ	บจ. ไทยแอร์เอเชีย

[1] รวมการถือครองหุ้นของคู่สมรสและบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ
[2] ความสัมพันธ์ทางครอบครัว หมายถึง ความสัมพันธ์ทางสายโลหิต ความสัมพันธ์โดยการสมรส และความสัมพันธ์โดยการจดทะเบียนตามกฎหมาย

8. M.L. Bovornovadep Devakula

Position: Director/ Director of Business Development
(The director who is authorized to sign on behalf of the Company)

Age (years): 51

Education:
- Bachelor of Science, State University of New York, USA
- Diploma in Science, Kemper Military College, Missouri, USA
- Directors Certification Program (DCP144)
  Thai Institute of Directors Association (IOD)
- Financial Statement For Directors class 12/2011
  Thai Institute of Directors Association (IOD)

Shareholding in Asia Aviation Plc. (%)[1] : 6.00%

Relationship with other Management[2] : -

5 years work experience

Period	Position	Company
2011 - present	Director/ Director of Business Development	Asia Aviation Plc.
2004 - present	Director of Business Development	Thai AirAsia Co., Ltd.

[1] Including the shareholding from spouse and minor child
[2] Family relationship means relation by blood, wedding and registered by laws

9. นายสันติสุข คล่องใช้ยา

ตำแหน่ง กรรมการ/ ผู้อำนวยการฝ่ายการพาณิชย์
(กรรมการผู้มีอำนาจลงนามผูกพันตามหนังสือรับรอง)

อายุ(ปี) 47

คุณวุฒิทางการศึกษา
- ปริญญาโท สาขาการตลาด มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
- ปริญญาตรี สาขาการตลาด มหาวิทยาลัยอัสสัมชัญ
- หลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่นที่ 143/2011 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
- Financial Statement For Directors รุ่นที่ 11/2011 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)

สัดส่วนการถือหุ้นใน บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น (ร้อยละ)[1] : 3.00%

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการหรือผู้บริหารรายอื่น[2] : -

ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปี ย้อนหลัง

ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน/บริษัท
2554 - ปัจจุบัน	กรรมการ/ ผู้อำนวยการฝ่ายการพาณิชย์	บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น
2550 - ปัจจุบัน	ผู้อำนวยการฝ่ายการพาณิชย์	บจ. ไทยแอร์เอเซีย

[1] รวมการถือครองหุ้นของคู่สมรสและบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ
[2] ความสัมพันธ์ทางครอบครัว หมายถึง ความสัมพันธ์ทางสายโลหิต ความสัมพันธ์โดยการสมรส และความสัมพันธ์โดยการจดทะเบียนตามกฎหมาย

9. Mr. Santisuk Klongchaiya

Position: Director/ Director of Commercial
(The director who is authorized to sign on behalf of the Company)

Age (years): 47

Education:
- Master of Science Thammasart University, Master in Marketing Program
- Bachelor of Business Administration
  Major in Marketing, Assumption University (ABAC)
- Directors Certification Program (DCP 143)
  Thai Institute of Directors Association (IOD)
- Financial Statement For Directors Class 11/2011
  Thai Institute of Directors Association (IOD)

Shareholding in Asia Aviation Plc. (%)[1] : 3.00%

Relationship with other Management[2] : -

5 years work experience

Period	Position	Company
2011 - present	Director/ Director of Commercial	Asia Aviation Plc.
2007 - present	Director of Commercial	Thai AirAsia Co., Ltd.

[1] Including the shareholding from spouse and minor child
[2] Family relationship means relation by blood, wedding and registered by laws

รายละเอียดกรรมการ

บจ. ไทยแอร์เอเชีย
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555

1. **นายอารักษ์ ชลธาร์นนท์** [1]
(ดูรายละเอียดที่ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น)

2. **นายณัฐวุฒิ เภาโบรมย์**
(ดูรายละเอียดที่ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น)

3. **นายอาหมัด ฟาริด บิน ริดซวน**

ตำแหน่ง กรรมการ/ กรรมการตรวจสอบ/ กรรมการอิสระ

อายุ(ปี) 52

คุณวุฒิทางการศึกษา
- Masters in Business Administration in International Business, US International University
- Bachelor of Business Administration degree (Marketing), Western Michigan University

สัดส่วนการถือหุ้นใน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น (ร้อยละ)[2] : -

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการหรือผู้บริหารรายอื่น[3] : -

ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปี ย้อนหลัง

ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน/บริษัท
2554 - ปัจจุบัน	กรรมการ/ กรรมการตรวจสอบ	บจ. ไทยแอร์เอเชีย
ปัจจุบัน	Director	Synchrosound Studio Sdn Bhd
ปัจจุบัน	Director	Max-Airplay Sdn Bhd
ปัจจุบัน	Director	Primeworks Studios Sdn Bhd
2555 - ปัจจุบัน	Director	Merit Idea Sdn Bhd
2549 - ปัจจุบัน	Director	Media Prima Berhad
2549 - ปัจจุบัน	Director	Natseven TV Sdn Bhd
2548 - ปัจจุบัน	Director	Ch-9 Media Sdn Bhd
2546 - ปัจจุบัน	Director	Sistem Televisyen Malaysia Berhad
2546 - ปัจจุบัน	Director	Metropolitan TV Sdn Bhd
2545 - ปัจจุบัน	Director	Amity Valley Sdn Bhd
2545 - ปัจจุบัน	Director	Esprit Assets Sdn Bhd
2545 - 2553	Group Chief Executive Officer	Media Prima Berhad TV Networks
2545 - 2553	Officer Chief Executive Officer	Media Prima International

[1] ได้รับการแต่งตั้งเมื่อวันที่ 11 มกราคม 2556
[2] รวมการถือครองหุ้นของคู่สมรสและบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ
[3] ความสัมพันธ์ทางครอบครัว หมายถึง ความสัมพันธ์ทางสายโลหิต ความสัมพันธ์โดยการสมรส และความสัมพันธ์โดยการจดทะเบียนตามกฎหมาย

Director Profiles

Thai AirAsia Company Limited
As of 31 December 2012

1. **Mr. Arak Chonlatanon** [1]
   (Details as referred in Asia Aviation Plc.)

2. **Mr. Nuttawut Phowborom**
   (Details as referred in Asia Aviation Plc.)

3. **Dato Ahmad Farid Bin Ridzuan**

Position: Director/ Audit Committee/ Independent Director

Age (years): 52

Education:
- Masters in Business Administration in International Business, US International University
- Bachelor of Business Administration degree (Marketing), Western Michigan University

Shareholding in Asia Aviation Plc. (%)[2] : -

Relationship with other Management[3] : -

5 years work experience

Period	Position	Company
2011 - present	Director/ Audit Committee	Thai Airasia Co., Ltd.
Present	Director	Synchrosound Studio Sdn Bhd
Present	Director	Max-Airplay Sdn Bhd
Present	Director	Primeworks Studios Sdn Bhd
2012 - present	Director	Merit Idea Sdn Bhd
2006 - present	Director	Media Prima Berhad
2006 - present	Director	Natseven TV Sdn Bhd
2005 - present	Director	Ch-9 Media Sdn Bhd
2003 - present	Director	Sistem Televisyen Malaysia Berhad
2003 - present	Director	Metropolitan TV Sdn Bhd
2002 - present	Director	Amity Valley Sdn Bhd
2002 - present	Director	Esprit Assets Sdn Bhd
2002 - 2010	Group Chief Executive Officer	Media Prima Berhad TV Networks
2002 - 2010	Officer Chief Executive Officer	Media Prima International

[1] The date of appointment is on 11 January, 2013
[2] Including the shareholding from spouse and minor child
[3] Family relationship means relation by blood, wedding and registered by laws

4. นายแอนโทนี่ ฟรานซิส เฟอร์นานเดส

ตำแหน่ง กรรมการ (กรรมการผู้มีอำนาจลงนามผูกพันตามหนังสือรับรอง)

อายุ(ปี) 49

คุณวุฒิทางการศึกษา
- Master of Business Administration, London School of Economics
- Honorary Doctorate of Business Innovation, Universiti Technologi Malaysia (UTM)

สัดส่วนการถือหุ้นใน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น (ร้อยละ)[1] : -

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการหรือผู้บริหารรายอื่น[2] : -

ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปี ย้อนหลัง

ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน/บริษัท
2546 - ปัจจุบัน	Director	บจ. ไทยแอร์เอเชีย
2544 - ปัจจุบัน	Non-Independent, Non-Executive Director	AirAsia Berhad
2546 - ปัจจุบัน	Director	AirAsia Investment Ltd.
2547 - ปัจจุบัน	Director	AirAsia (Mauritius) Limited
2545 - ปัจจุบัน	Director	AirAsia X Sdn Bhd
ปัจจุบัน	Director	AirAsia Japan Co., Ltd.
ปัจจุบัน	Director	AirAsia Inc.
2547 - ปัจจุบัน	Director	AirAsia Go Holiday Sdn Bhd
2554 - ปัจจุบัน	Director	Asian Aviation Centre of Excellence Sdn Bhd
2552 - ปัจจุบัน	Director	Asian Contact Centres Sdn Bhd
2551 - ปัจจุบัน	Director	Aero Ventures Sdn Bhd
2552 - ปัจจุบัน	Director	1 Malaysia Racing Team Sdn Bhd
2554 - ปัจจุบัน	Director	Caterhamjet Malasia Sdn Bhd
2555 - ปัจจุบัน	Director	Caterham Tech (M) Sdn Bhd
2553 - ปัจจุบัน	Director	Caterham Ventures Sdn Bhd
2545 - ปัจจุบัน	Director	Crunchtime Culinary Services Sdn Bhd
2548 - ปัจจุบัน	Director	Dragonback Media Interactive Sdn Bhd
2553 - ปัจจุบัน	Director	Epsom College Malaysia Sdn Bhd
2541 - ปัจจุบัน	Director	Intellectual Property Protection Sdn Bhd
2552 - ปัจจุบัน	Director	Kuala Lumpur Education City Sdn Bhd
2554 - 2555	Non Independent, Non Excutive Director and Member of Executive Committee	Malaysian Airline System Bhd
ปัจจุบัน	Commissioner	PT Indonesia AirAsia
2555 - ปัจจุบัน	Director	Star Publications (Malaysia) Berhad
2544 - ปัจจุบัน	Director	Tune Air Sdn Bhd
2554 - ปัจจุบัน	Director	Tune Box Sdn Bhd
2551 - ปัจจุบัน	Director	Tune Group Sdn Bhd
2549 - ปัจจุบัน	Director	Tune Hotels Regional Services Sdn Bhd

[1] รวมการถือครองหุ้นของคู่สมรสและบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ
[2] ความสัมพันธ์ทางครอบครัว หมายถึง ความสัมพันธ์ทางสายโลหิต ความสัมพันธ์โดยการสมรส และความสัมพันธ์โดยการจดทะเบียนตามกฎหมาย

4. Tan Sri Anthony Francis Fernandes

Position: Director (The director who is authorized to sign on behalf of the Company)

Age (years): 49

Education:
- Master of Business Administration, London School of Economics
- Honorary Doctorate of Business Innovation, Universiti Technologi Malaysia (UTM)

Shareholding in Asia Aviation Plc. (%)[1] : -

Relationship with other Management[2] : -

5 years work experience

Period	Position	Company
2003 - present	Director	Thai AirAsia Co., Ltd.
2001 - present	Non-Independent, Non-Executive Director	AirAsia Berhad
2003 - present	Director	AirAsia Investment Ltd.
2004 - present	Director	AirAsia (Mauritius) Limited
2002 - present	Director	AirAsia X Sdn Bhd
Present	Director	AirAsia Japan Co., Ltd.
Present	Director	AirAsia Inc.
2004 - present	Director	AirAsia Go Holiday Sdn Bhd
2011 - present	Director	Asian Aviation Centre of Excellence Sdn Bhd
2009 - present	Director	Asian Contact Centres Sdn Bhd
2008 - present	Director	Aero Ventures Sdn Bhd
2009 - present	Director	1 Malaysia Racing Team Sdn Bhd
2011 - present	Director	Caterhamjet Malasia Sdn Bhd
2012 - present	Director	Caterham Tech (M) Sdn Bhd
2010 - present	Director	Caterham Ventures Sdn Bhd (Formerly know as TL Ventures Sdn Bhd)
2002 - present	Director	Crunchtime Culinary Services Sdn Bhd
2005 - present	Director	Dragonback Media Interactive Sdn Bhd
2010 - present	Director	Epsom College Malaysia Sdn Bhd
1998 - present	Director	Intellectual Property Protection Sdn Bhd
2009 - present	Director	Kuala Lumpur Education City Sdn Bhd
2011 - 2012	Non Independent, Non Excutive Director and Member of Executive Committee	Malaysian Airline System Bhd
Present	Commissioner	PT Indonesia AirAsia
2012 - present	Director	Star Publications (Malaysia) Berhad
2001 - present	Director	Tune Air Sdn Bhd
2011 - present	Director	Tune Box Sdn Bhd
2008 - present	Director	Tune Group Sdn Bhd
2006 - present	Director	Tune Hotels Regional Services Sdn Bhd

[1] Including the shareholding from spouse and minor child
[2] Family relationship means relation by blood, wedding and registered by laws

ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน/บริษัท
2555 - ปัจจุบัน	Director	Tune Ins Holdings Berhad
2549 - ปัจจุบัน	Director	Tune Hotels Sdn Bhd
2554 - ปัจจุบัน	Director	Tune Live Sdn Bhd
2550 - ปัจจุบัน	Director	Tune Longhaul Sdn Bhd
2549 - ปัจจุบัน	Director	Tune Money Sdn Bhd
2551 - ปัจจุบัน	Director	Tune Service Sdn Bhd
2549 - ปัจจุบัน	Director	Tune Sport Sdn Bhd
2553 - ปัจจุบัน	Director	Tune Studios Sdn Bhd
2549 - ปัจจุบัน	Director	Tune Talk Sdn Bhd
2550 - ปัจจุบัน	Director	Tune Tones Sdn Bhd
2554 - ปัจจุบัน	Director	Tune QPR Sdn Bhd
2543 - ปัจจุบัน	Director	Tuneasia.com Sdn Bhd
2552 - ปัจจุบัน	Director	Yayasan Satu Malaysia

5. นายคามารูดิน บิน เมอรานัน

ตำแหน่ง กรรมการ (กรรมการผู้มีอำนาจลงนามผูกพันตามหนังสือรับรอง)

อายุ(ปี) 51

คุณวุฒิทางการศึกษา
- Master of Business Administration, (Finance) Central Michigan University
- Bachelor of Science degree, magna cum laude (Finance), Central Michigan University
- Diploma in Actuarial Science, University Technology MARA

สัดส่วนการถือหุ้นใน บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น (ร้อยละ)[1] : -

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการหรือผู้บริหารรายอื่น[2] : -

ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปี ย้อนหลัง

ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน/บริษัท
2546 - ปัจจุบัน	Director	บจ. ไทยแอร์เอเซีย
2544 - ปัจจุบัน	Non-Independent, Non-Executive Director	AirAsia Berhad
2546 - ปัจจุบัน	Director	AirAsia Investment Ltd.
2547 - ปัจจุบัน	Director	AirAsia (Mauritius) Limited
2549 - ปัจจุบัน	Director	AirAsia X Sdn Bhd
ปัจจุบัน	Director	AirAsia Japan Co.,Ltd.
ปัจจุบัน	Director	AirAsia Inc.
2547 - ปัจจุบัน	Director	AirAsia Go Holiday Sdn Bhd
2551 - ปัจจุบัน	Director	Aero Ventures Sdn Bhd
2552 - ปัจจุบัน	Director	1 Malasia Racing Team Sdn Bhd
2554 - ปัจจุบัน	Director	Caterhamjet Malasia Sdn Bhd
2555 - ปัจจุบัน	Director	Caterham Tech (M) Sdn Bhd

[1] รวมการถือครองหุ้นของคู่สมรสและบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ
[2] ความสัมพันธ์ทางครอบครัว หมายถึง ความสัมพันธ์ทางสายโลหิต ความสัมพันธ์โดยการสมรส และความสัมพันธ์โดยการจดทะเบียนตามกฎหมาย

Period	Position	Company
2012 - present	Director	Tune Ins Holdings Berhad
2006 - present	Director	Tune Hotels Sdn Bhd
2011 - present	Director	Tune Live Sdn Bhd
2007 - present	Director	Tune Longhaul Sdn Bhd
2006 - present	Director	Tune Money Sdn Bhd
2008 - present	Director	Tune Service Sdn Bhd
2006 - present	Director	Tune Sport Sdn Bhd
2010 - present	Director	Tune Studios Sdn Bhd
2006 - present	Director	Tune Talk Sdn Bhd
2007 - present	Director	Tune Tones Sdn Bhd
2011 - present	Director	Tune QPR Sdn Bhd
2000 - present	Director	Tuneasia.com Sdn Bhd
2009 - present	Director	Yayasan Satu Malaysia

5. Dato Kamarudin Bin Meranun

Position: Director (The director who is authorized to sign on behalf of the Company)

Age (years): 51

Education:
- Master of Business Administration, (Finance) Central Michigan University
- Bachelor of Science degree, magna cum laude (Finance), Central Michigan University
- Diploma in Actuarial Science, University Technology MARA

Shareholding in Asia Aviation Plc. (%)[1] : -

Relationship with other Management[2] : -

5 years work experience

Period	Position	Company
2003 - present	Director	Thai AirAsia Co., Ltd.
2001 - present	Non-Independent, Non-Executive Director	AirAsia Berhad
2003 - present	Director	AirAsia Investment Ltd.
2004 - present	Director	AirAsia (Mauritius) Limited
2006 - present	Director	AirAsia X Sdn Bhd
Present	Director	AirAsia Japan Co., Ltd.
Present	Director	AirAsia Inc.
2004 - present	Director	AirAsia Go Holiday Sdn Bhd
2008 - present	Director	Aero Ventures Sdn Bhd
2009 - present	Director	1 Malasia Racing Team Sdn Bhd
2011 - present	Director	Caterhamjet Malasia Sdn Bhd
2012 - present	Director	Caterham Tech (M) Sdn Bhd

[1] Including the shareholding from spouse and minor child
[2] Family relationship means relation by blood, wedding and registered by laws

ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน/บริษัท
2553 - ปัจจุบัน	Director	Caterham Ventures Sdn Bhd
2546 - ปัจจุบัน	Director	Chestar Properties Sdn Bhd
2555 - ปัจจุบัน	Director	DCS Energy Sdn Bhd
2545 - ปัจจุบัน	Director	Domeplex Consolidated Sdn Bhd
2548 - ปัจจุบัน	Director	Dragonback Media Interactive Sdn Bhd
2555 - ปัจจุบัน	Director	Epsom College Malaysia Sdn Bhd
2543 - ปัจจุบัน	Director	Incam Consulting Sdn Bhd
2543 - ปัจจุบัน	Director	Incam Corporation Sdn Bhd
2543 - ปัจจุบัน	Director	Incam Equity Sdn Bhd
2539 - ปัจจุบัน	Director	Incam Global Sdn Bhd
2543 - ปัจจุบัน	Director	Incam Resources Sdn Bhd
2552 - ปัจจุบัน	Director	Intrinsic Capital Management Sdn Bhd
2553 - ปัจจุบัน	Director	Kuala Lumpur Education City Sdn Bhd
2536 - ปัจจุบัน	Director	Meranun Sdn Bhd
2551 - ปัจจุบัน	Director	Muncul Juara Sdn Bhd
2554 - 2555	Non Independent, Non Executive Director and Member of Executive Committee	Malaysian Airline System Bhd
2534 - ปัจจุบัน	Director	Music Works Sdn Bhd
2536 - ปัจจุบัน	Director	Nescorp Resources Sdn Bhd
2550 - ปัจจุบัน	Director	New Haven Resort Sdn Bhd
2551 - ปัจจุบัน	Director	Pacific Gem Sdn Bhd
2544 - ปัจจุบัน	Director	Persian Beauty Sdn Bhd
ปัจจุบัน	Commissioner	PT Indonesia AirAsia
2538 - ปัจจุบัน	Director	Raindance Music Sdn Bhd
2538 - ปัจจุบัน	Director	Red Podium Sdn Bhd
2544 - ปัจจุบัน	Director	Tune Air Sdn Bhd
2554 - ปัจจุบัน	Director	Tune Box Sdn Bhd
2551 - ปัจจุบัน	Director	Tune Group Sdn Bhd
2551 - ปัจจุบัน	Director	Tune Hotels Regional Services Sdn Bhd
2550 - ปัจจุบัน	Director	Tune Hotels Sdn Bhd
2554 - ปัจจุบัน	Director	Tune Live Sdn Bhd
2550 - ปัจจุบัน	Director	Tune Longhaul Sdn Bhd
2550 - ปัจจุบัน	Director	Tune Money Sdn Bhd
2551 - ปัจจุบัน	Director	Tune Service Sdn Bhd
2553 - ปัจจุบัน	Director	Tune Studios Sdn Bhd
2550 - ปัจจุบัน	Director	Tune Talk Sdn Bhd
2553 - ปัจจุบัน	Director	Tune Tones Sdn Bhd
2554 - ปัจจุบัน	Director	Tune QPR Sdn Bhd
2548 - ปัจจุบัน	Director	Tuneasia.com Sdn Bhd
2548 - ปัจจุบัน	Director	Wheatley Sdn Bhd
2551 - ปัจจุบัน	Director	Sofa Al Azhar Sdn Bhd
2549 - ปัจจุบัน	Director	Yayasan Pendidikan Titiwangsa

6. **นายทัศพล แบเลเว็ลด์**
(ดูรายละเอียดที่ บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น)

7. **นายพรอนันต์ เกิดประเสริฐ**
(ดูรายละเอียดที่ บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น)

8. **นายปรีชญา รัศมีธานินทร์**
(ดูรายละเอียดที่ บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น)

Period	Position	Company
2010 - present	Director	Caterham Ventures Sdn Bhd
2003 - present	Director	Chestar Properties Sdn Bhd
2012 - present	Director	DCS Energy Sdn Bhd
2002 - present	Director	Domeplex Consolidated Sdn Bhd
2005 - present	Director	Dragonback Media Interactive Sdn Bhd
2012 - present	Director	Epsom College Malaysia Sdn Bhd
2000 - present	Director	Incam Consulting Sdn Bhd
2000 - present	Director	Incam Corporation Sdn Bhd
2000 - present	Director	Incam Equity Sdn Bhd
1996 - present	Director	Incam Global Sdn Bhd
2000 - present	Director	Incam Resources Sdn Bhd
2009 - present	Director	Intrinsic Capital Management Sdn Bhd
2010 - present	Director	Kuala Lumpur Education City Sdn Bhd
1993 - present	Director	Meranun Sdn Bhd
2008 - present	Director	Muncul Juara Sdn Bhd
2011 - 2012	Non Independent, Non Executive Director and Member of Executive Committee	Malaysian Airline System Bhd
1991 - present	Director	Music Works Sdn Bhd
1993 - present	Director	Nescorp Resources Sdn Bhd
2007 - present	Director	New Haven Resort Sdn Bhd
2008 - present	Director	Pacific Gem Sdn Bhd
2001 - present	Director	Persian Beauty Sdn Bhd
Present	Commissioner	PT Indonesia AirAsia
1995 - present	Director	Raindance Music Sdn Bhd
1995 - present	Director	Red Podium Sdn Bhd
2001 - present	Director	Tune Air Sdn Bhd
2011 - present	Director	Tune Box Sdn Bhd
2008 - present	Director	Tune Group Sdn Bhd
2008 - present	Director	Tune Hotels Regional Services Sdn Bhd
2007 - present	Director	Tune Hotels Sdn Bhd
2011 - present	Director	Tune Live Sdn Bhd
2007 - present	Director	Tune Longhaul Sdn Bhd
2007 - present	Director	Tune Money Sdn Bhd
2008 - present	Director	Tune Service Sdn Bhd
2010 - present	Director	Tune Studios Sdn Bhd
2007 - present	Director	Tune Talk Sdn Bhd
2010 - present	Director	Tune Tones Sdn Bhd
2011 - present	Director	Tune QPR Sdn Bhd
2005 - present	Director	Tuneasia.com Sdn Bhd
2005 - present	Director	Wheatley Sdn Bhd
2008 - present	Director	Sofa Al Azhar Sdn Bhd
2006 - present	Director	Yayasan Pendidikan Titiwangsa

6. **Mr. Tassapon Bijleveld**
(Details as referred in Asia Aviation Plc.)

7. **Mr. Pornanan Gerdprasert**
(Details as referred in Asia Aviation Plc.)

8. **Mr. Preechaya Rasametanin**
(Details as referred in Asia Aviation Plc.)

รายละเอียดผู้บริหาร

บจ. ไทยแอร์เอเซีย
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555

1. **นายทัศพล แบเลเว็ลด์**
   (ดูรายละเอียดที่ บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น)

2. **นายพรอนันต์ เกิดประเสริฐ**
   (ดูรายละเอียดที่ บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น)

3. **นาวาอากาศเอกธนภัทร งามปลั่ง**
   (ดูรายละเอียดที่ บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น)

4. **นายปรีชญา รัศมีธานินทร์**
   (ดูรายละเอียดที่ บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น)

5. **หม่อมหลวงบวรนวเทพ เทวกุล**
   (ดูรายละเอียดที่ บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น)

6. **นายสันติสุข คล่องใช้ยา**
   (ดูรายละเอียดที่ บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น)

7. **นายณัฐวัชร์ ศิริวงศ์ศาล**

ตำแหน่ง ผู้อำนวยการฝ่ายรายได้พิเศษ

อายุ(ปี) 39

คุณวุฒิทางการศึกษา
- ปริญญาโท สาขาการตลาด มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
- ปริญญาตรี สาขาบริหารธุรกิจ ด้านการเงิน มหาวิทยาลัยอัสสัมชัญ

สัดส่วนการถือหุ้นใน บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น (ร้อยละ)[1] : -

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการหรือผู้บริหารรายอื่น[2] : -

ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปี ย้อนหลัง

ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน/บริษัท
2554 - ปัจจุบัน	ผู้อำนวยการฝ่ายรายได้พิเศษ	บจ. ไทยแอร์เอเซีย
2552 - 2554	ผู้จัดการฝ่ายการตลาด กลุ่มผลิตภัณฑ์โทรศัพท์มือถือ	บจ. แอลจี อีเลคทรอนิคส์ (ประเทศไทย)
2550 - 2552	ผู้จัดการกลุ่มผลิตภัณฑ์	บจ. เป๊ปซี่-โคล่า (ไทย) เทรดดิ้ง
2544 - 2550	ผู้จัดการกลุ่มผลิตภัณฑ์	บจ. เนสท์เล่ (ไทย)

[1] รวมการถือครองหุ้นของคู่สมรสและบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ
[2] ความสัมพันธ์ทางครอบครัว หมายถึง ความสัมพันธ์ทางสายโลหิต ความสัมพันธ์โดยการสมรส และความสัมพันธ์โดยการจดทะเบียนตามกฎหมาย

Management Profiles

Thai AirAsia Company Limited
As of 31 December 2012

1. **Mr. Tassapon Bijleveld**
   (Details as referred in Asia Aviation Plc.)

2. **Mr. Pornanan Gerdprasert**
   (Details as referred in Asia Aviation Plc.)

3. **Captain Tanapat Ngamplang**
   (Details as referred in Asia Aviation Plc.)

4. **Mr. Preechaya Rasametanin**
   (Details as referred in Asia Aviation Plc.)

5. **M.L. Bovornovadep Devakula**
   (Details as referred in Asia Aviation Plc.)

6. **Mr. Santisuk Klongchaiya**
   (Details as referred in Asia Aviation Plc.)

7. **Mr. Natthawach Siriwongsal**

Position: Director of Ancillary Revenue

Age (years): 39

Education:
- Master of Science Thammasart University, Master in Marketing Program
- Bachelor of Business Administration Major in Finance, Assumption University (ABAC)

Shareholding in Asia Aviation Plc. (%)[1] : -

Relationship with other Management[2] : -

5 years work experience

Period	Position	Company
2011 - present	Director of Ancillary Revenue	Thai Airasia Co., Ltd.
2009 - 2011	Head of Marketing and GTM of Mobile Communications	LG Electronics (Thailand) Ltd.
2007 - 2009	Group Brand Manager	Pepsi-Cola (Thai) Trading Ltd.
2001 - 2007	Group Brand Manager	Nestlé (Thai) Ltd.

[1] Including the shareholding from spouse and minor child
[2] Family relationship means relation by blood, wedding and registered by laws

ข้อมูลทั่วไป
Corporate Information

ข้อมูลทั่วไปของบริษัท

ชื่อบริษัท	:	บริษัท เอเซีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน) (ชื่อย่อ “AAV”)
ประเภทธุรกิจ	:	ประกอบธุรกิจด้านการลงทุนโดยการถือหุ้น (Holding Company) ในบริษัทที่ประกอบธุรกิจสายการบินราคาประหยัด หรือธุรกิจอื่นที่เกี่ยวข้องกับสายการบิน
ที่ตั้งสำนักงานใหญ่	:	99 อาคารโอเอสซี ชั้น 1 หมู่ที่ 5 ถนนกิ่งแก้ว ตำบลราชาเทวะ อำเภอบางพลี สมุทรปราการ 10540 โทรศัพท์ : 02-315-9800 โทรสาร : 02-315-9801 เว็บไซต์ : www.aavplc.com
เลขทะเบียนบริษัท	:	0107554000313
ทุนจดทะเบียนและทุนที่ออกและชำระแล้ว ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555	:	หุ้นสามัญจำนวน 4,850,000,000 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 0.10 บาท รวมมูลค่า 485,000,000 บาท

ข้อมูลทั่วไปของบริษัทย่อย

ชื่อบริษัทย่อย	:	บริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด
ประเภทธุรกิจ	:	ประกอบธุรกิจสายการบินราคาประหยัด หรือธุรกิจอื่นที่เกี่ยวข้องกับสายการบน
ที่ตั้งสำนักงานใหญ่	:	99 อาคารโอเอสซี ชั้น 1 หมู่ที่ 5 ถนนกิ่งแก้ว ตำบลราชาเทวะ อำเภอบางพลี สมุทรปราการ โทรศัพท์ : 02-315-9800 โทรสาร : 02-315-9801
ทุนจดทะเบียนและทุนที่ออกและชำระแล้ว ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555	:	หุ้นสามัญจำนวน 43,555,560 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 10 บาท รวมมูลค่า 435,555,600 บาท
สัดส่วนการถือหุ้น	:	55.0%

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	:	บริษัท ไพร้ซวอเตอร์เฮาส์คูเปอร์ส เอบีเอเอส จำกัด ชั้น 15 บางกอกซิตี้ทาวเวอร์ 179/74-80 ถนนสาทรใต้ แขวงทุ่งมหาเมฆ เขตสาทร กรุงเทพฯ 10120 โทรศัพท์ : 02-286-9999, 02-344-1000 โทรสาร : 02-286-5050 เว็บไซต์ : www.pwc.com/th

Corporate Information

Company name : Asia Aviation Public Company Limited (AAV)

Type of business : A holding company investing in business of low-cost airline or relevant business in relation to airline operation

Head office : 1st Floor, OSC Bldg., 99 Moo 5, Kingkaew Road, Rachatewa, Bangplee Samutprakarn 10540
Tel : (66) 2-315-9800
Fax : (66) 2-315-9801
Website : www.aavplc.com

Registration number : 0107554000313

Authorized and paid-up capital as at 31 December 2012 : Common stock of 4,850,000,000 shares at the par value of Baht 0.10 amounted Baht 485,000,000

Subsidiary's Information

Subsidiary name : Thai AirAsia Company Limited

Type of business : A low-cost airline or relevant business in relation to airline operation

Head office : 1st Floor, OSC Bldg., 99 Moo 5, Kingkaew Road, Rachatewa, Bangplee Samutprakarn 10540
Tel : (66) 2-315-9800
Fax : (66) 2-315-9801

Authorized and paid-up capital as at 31 December 2012 : Common stock of 43,555,560 shares at the par value of Baht 10 amounted Baht 435,555,600

Shareholding : 55.0%

References

Registrar : Thailand Securities Depository Company Limited
62 The Stock Exchange of Thailand Building, Rachadapisek Road
Klongtoey, Bangkok 10110
Tel : (66) 2-229-2800
Fax : (66) 2-359-1259
Website : www.tsd.co.th

Auditor : PricewaterhouseCoopers ABAS Ltd.
15th Floor, Bangkok City Tower,
179/74-80 South Sathorn Road
Bangkok 10120
Tel : (66) 2-286-9999, (66) 2-344-1000
Fax : (66) 2-286-5050
Website : www.pwc.com/th

ข้อมูลทางการเงินโดยสรุป
Financial Highlights

ปี Year	2553 2010	2554 2011	2555 2012
หน่วย: ล้านบาท **Unit: Baht million**			
งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ **STATEMENT OF COMPREHENSIVE INCOME**			
รายได้ Revenues	6,049	8,123	16,103
กำไรสุทธิ Net profit	1,005	1,014	16,056
กำไรสุทธิส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่ Net profit attributable to owners of the parent	1,005	1,014	15,649
งบแสดงฐานะการเงิน **STATEMENT OF CASH POSITION**			
สินทรัพย์รวม Total assets	2,726	2,224	33,024
หนี้สินรวม Total liabilities	3,685	2,216	6,857
ส่วนของบริษัทใหญ่ Equity attributable to owners of the parent	(959)	8	18,311
งบกระแสเงินสด **STATEMENT OF CASH FLOWS**			
เงินสดสุทธิได้มาจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมดำเนินงาน Net cash generated from (used in) operating activities	(157)	262	2,643
เงินสดสุทธิได้มาจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมลงทุน Net cash generated from (used in) investing activities	(17)	24	(1,830)
เงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมจัดหาเงิน Net cash generate from financing activities	99	127	2,296
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น (ลดลง) สุทธิ Net increase (decrease) in cash and cash equivalents	(74)	413	3,109
อัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญ **KEY FINANCIAL RATIOS**			
อัตรากำไรสุทธิ(1) Net profit margin(1)	16.6%	12.5%	97.2%
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์(2) Return on assets(2)	49.6%	41.0%	88.8%
อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น(3) Return on equity(3)	N.A.	N.A.	170.9%
กำไรต่อหุ้นขั้นพื้นฐาน (บาทต่อหุ้น) Basic earnings per share (Baht per share)	0.25	0.25	3.44

(1) *อัตรากำไรสุทธิ = กำไรสุทธิส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่ / รายได้*
Net profit margin = Net profit attributable to owners of the parent / revenues

(2) *อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ = กำไรสุทธิส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่ / สินทรัพย์รวม*
Return on assets = Net profit attributable to owners of the parent / Total assets

(3) *อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น = กำไรสุทธิส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่ / ส่วนของบริษัทใหญ่*
Return on equity = Net profit attributable to owners of the parent / Equity attributable to owners of the parent

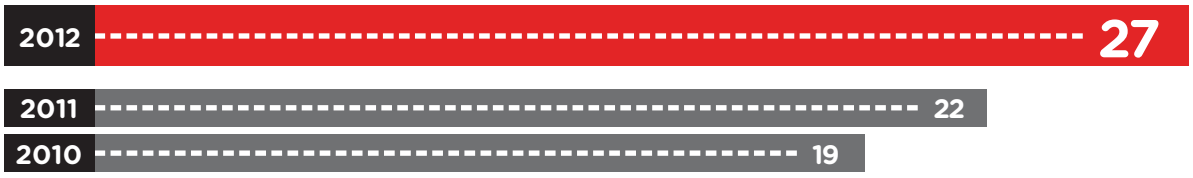
จำนวนผู้โดยสาร (ล้านคน)
Passenger carried (million)

อัตราส่วนการขนส่งผู้โดยสาร (ร้อยละ)
Load factor (%)

รายได้ต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (บาท)
Revenue per ASK (RASK) (Baht)

ต้นทุนต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (บาท)
Cost per ASK (CASK) (Baht)

จำนวนเครื่องบิน ณ สิ้นงวด
Number of aircraft at period end



ปี Year	2553 2010	2554 2011	2555 2012
ข้อมูลทางการดำเนินงาน **Operating data**			
ปริมาณที่นั่ง (ล้านที่นั่ง) Capacity (million seats)	7.3	8.6	10.1
จำนวนผู้โดยสาร (ล้านคน) Passenger carried (million)	5.7	6.9	8.3
อัตราส่วนการขนส่งผู้โดยสาร (ร้อยละ)(1) Load factor (%)(1)	78	80	82
ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ล้านที่นั่ง – กม.)(2) ASK (million)(2)	7,605	9,199	10,499
ปริมาณการขนส่งด้านผู้โดยสาร (ล้านที่นั่ง – กม.)(3) RPK (million)(3)	5,923	7,389	8,618
ค่าโดยสารเฉลี่ย (บาท)(4) Average fare (Baht)(4)	1,804	1,942	1,977
รายได้ต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (บาท)(5) Revenue per ASK (Baht)(5)	1.59	1.76	1.84
ต้นทุนต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (บาท)(6) Cost per ASK (Baht)(6)	1.39	1.58	1.69
ต้นทุนต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ไม่รวมน้ำมันเชื้อเพลิง) (บาท)(7) Cost per ASK (ex-fuel) (Baht)(7)	0.87	0.89	0.94
จำนวนเครื่องบิน ณ สิ้นงวด Number of aircraft at period end	19	22	27
จำนวนเที่ยวบิน Number of stages flown	41,823	47,579	56,067
ระหว่างประเทศ International	17,577	20,251	23,224
ภายในประเทศ Domestic	24,246	27,328	32,843
ระยะทางบินโดยเฉลี่ย (กิโลเมตร)(8) Average stage length (kilometer)(8)	1,032	1,074	1,040
อัตราการใช้เครื่องบินต่อลำ (ชั่วโมงปฏิบัติการบินต่อวัน)(9) Aircraft utilization (block hours per day)(9)	9.9	11.5	11.5
รายได้จากบริการเสริม (ล้านบาท) Ancillary revenue (Baht million)	1,687	2,627	2,941
รายได้จากบริการเสริมต่อผู้โดยสาร (บาท) Ancillary revenue per passenger (Baht)	296	383	354
ปริมาณการใช้น้ำมันเชื้อเพลิง (ล้านบาร์เรล) Fuel consumption (million barrel)	1.35	1.60	1.87
ราคาตลาดเฉลี่ยของน้ำมันเชื้อเพลิงของบริษัท (ดอลล่าร์สหรัฐฯ ต่อบาร์เรล)(10) Company's average market jet fuel price (US$ per barrel)(10)	88.3	124.0	126.7
ประสิทธิภาพในการตรงต่อเวลา (ร้อยละ)(11) On time performance (%)(11)	88	84	83

(1) *หมายถึงจำนวนผู้โดยสารเทียบเป็นสัดส่วนกับปริมาณที่นั่ง ซึ่งเป็นจำนวนที่นั่งผู้โดยสารที่มีอยู่ (180 ที่นั่งสำหรับเครื่องบินรุ่นแอร์บัส A320)*
Represents the number of passengers carreied as a proportion to capacity, which is the number of seats available for passengers (180 seats for Airbus A320)

(2) *ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร คือจำนวนที่นั่งบนเที่ยวบินแบบประจำ คูณด้วยจำนวนกิโลเมตรที่ทำการบินบนที่นั่งเหล่านั้น*
Available seat kilometers, which is the total number of seats available on scheduled flights multiplied by the number of kilometers these seats were flown

(3) *ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร คือจำนวนบรรทุกผู้โดยสารที่จ่ายค่าโดยสารของเที่ยวบินแบบประจำ คูณด้วยจำนวนกิโลเมตรที่ทำการบินบนที่นั่งเหล่านั้น*
Revenue passenger kilometers, which is the number of paying passengers carried on scheduled flights multiplied by the number of kilometers those seats were flown

(4) *คำนวณโดยนำรายได้ค่าโดยสารและค่าธรรมเนียมน้ำมันเชื้อเพลิง ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย หารด้วยผู้โดยสาร*
Calculated as Thai AirAsia's total passenger revenues and fuel surcharge divided by total number of passengers carried

(5) *คำนวณโดยนำรายได้ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย หารด้วยปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร*
Calculated as Thai AirAsia's revenues divided by ASK

(6) *คำนวณโดยนำผลรวมของต้นทุนจากการดำเนินงาน และค่าใช้จ่าย ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย (แต่ไม่รวมต้นทุนทางการเงิน) หารด้วยปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร*
Calculated as the sum of Thai AirAsia's operating costs and expenses (but excluding finance costs) divided by ASK

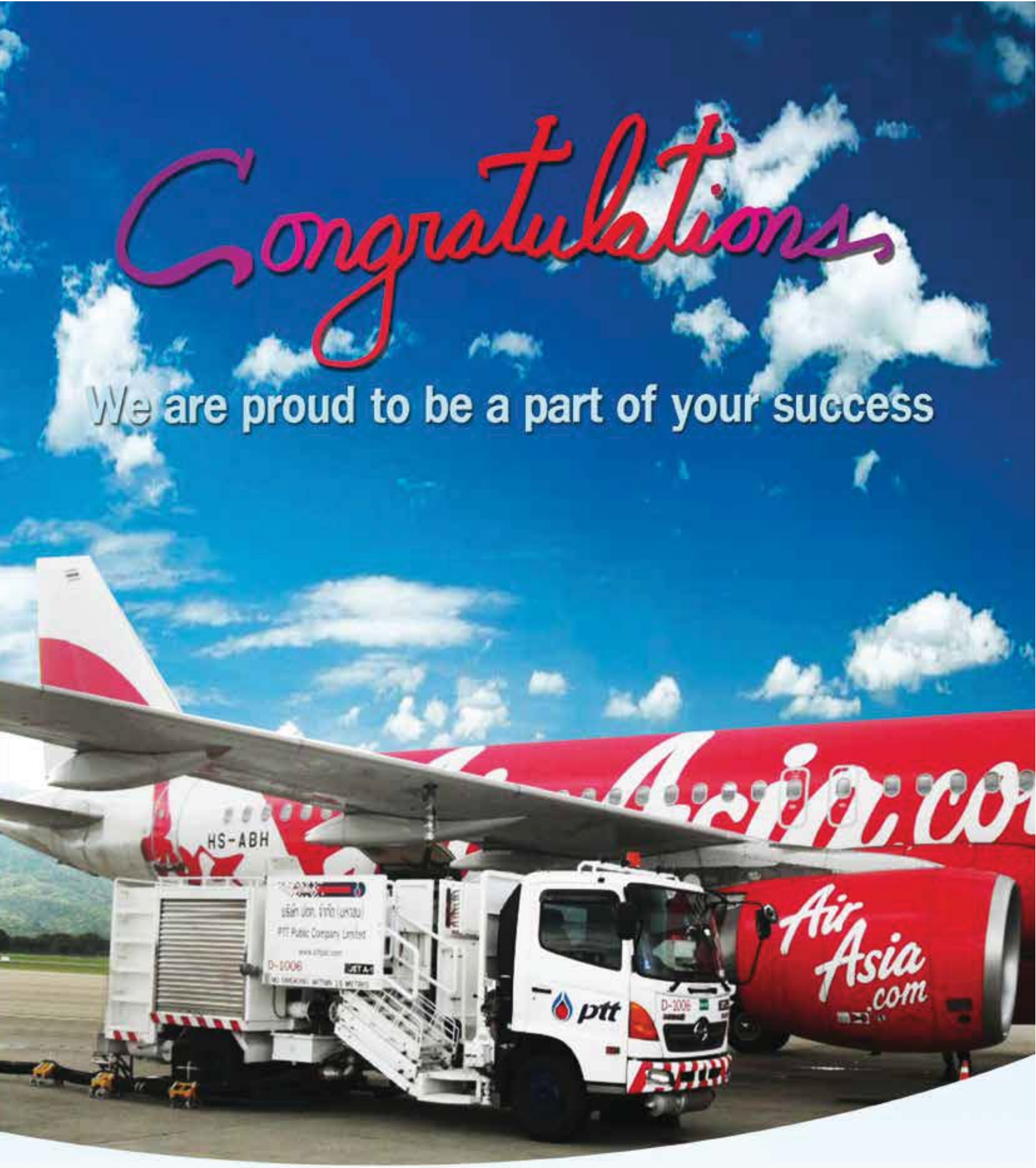
(7) *คำนวณโดยนำผลรวมของต้นทุนจากการดำเนินงาน และค่าใช้จ่าย ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย (แต่ไม่รวมต้นทุนทางการเงิน) หักด้วยค่าน้ำมันเชื้อเพลิง หารด้วยปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร*
Calculated as the sum of Thai AirAsia's operating costs and expenses (but excluding finance costs) less fuel costs divided by ASK

(8) *หมายถึงจำนวนกิโลเมตรที่ทำการบินเฉลี่ยต่อเที่ยวบิน*
Represents the average number of kilometers flown per flight

(9) *หมายถึงจำนวนชั่วโมงปฏิบัติการบินเฉลี่ยต่อวันต่อลำในช่วงระยะเวลาที่เกี่ยวข้อง โดยจำนวนชั่วโมงปฏิบัติการบินเริ่มนับตั้งแต่ช่วงขณะที่เครื่องบินเคลื่อนที่ ณ สนามบินหนึ่ง ถึงเครื่องบินหยุดนิ่ง ณ สนามบินอีกแห่งหนึ่ง*
Represents the average block hours per day per aircraft during the relevant period. Block hours is calculated by measuring the duration between the time of departure of an aircraft and the time of arrival at its destination.

(10) *คำนวณโดยใช้ราคาน้ำมันตลาดเฉลี่ยของน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยาน (Jet Kerosene) ของบริษัทสำหรับช่วงเวลาที่ระบุไว้ (ราคาเฉลี่ยอ้างอิงของ Platt ที่สิงคโปร์-MOPS)*
Calculated as the company's average market fuel price of Jet kerosene for the period (MOPS price)

(11) *เที่ยวบินจะถือว่า "ตรงเวลา" เมื่อเครื่องบินออกเดินทางไม่เกินกว่า 15 นาทีของเวลาออกเดินทางตาม กำหนดการ*
A flight is deemed "on time" if the actual departure time is no more than 15 minutes of the scheduled departure time.



WWW.pttplc.com
email: aviation@pttplc.com
Tel : 66(0)2 537 3657/3693
THAILAND

ptt
PTT Public Company Limited

ธนาคารกสิกรไทย
开泰银行 KASIKORNBANK

อภิสิทธิ์เฉพาะบัตรเครดิตร่วมแอร์เอเชีย-กสิกรไทย

EXCELLENCE

Priority Booking

1 day

จองตั๋วโปรโมชั่นล่วงหน้า 1 วัน
ที่ www.airasia.com
(เฉพาะโปรโมชั่นที่แอร์เอเชียกำหนด)

Triple Rewards Point

×3

รับคะแนนสะสมสูงสุด 3 เท่า
สำหรับยอดใช้จ่ายภายในประเทศ
ที่ไทยแอร์เอเชียสูงสุด 20,000 บาท
แรกต่อบัตรต่อรอบบัญชี

Free! Voucher

PICK A SEAT

ฟรี ! บัตรกำนัล
บริการเลือกที่นั่งถูกใจ

ฟรี ! บัตรกำนัลบริการ
ฝากสัมภาระลงใต้ท้องเครื่อง
น้ำหนักไม่เกิน 15 กก.

ข้อกำหนดและเงื่อนไข

- ทุกๆ 25 บาท ธนาคารจะคำนวณคะแนนสะสม KBank Reward Point 3 คะแนน เฉพาะยอดการใช้จ่ายภายในประเทศที่ไทยแอร์เอเชียสูงสุด 20,000 บาทแรกต่อบัตรต่อรอบบัญชี (ส่วนที่เกิน 20,000 บาทรับคะแนนสะสมปกติ) (ไม่รวมถึงร้านค้าที่ไม่ได้ถูกบันทึกเข้าในหมวด MCC ที่กำหนด ยอดแบ่งจ่ายรายเดือน Smart Pay และรายการใช้จ่ายที่ถูกยกเลิกในภายหลัง) โดยคะแนนพิเศษจะถูกบันทึกเข้าบัญชีบัตรเครดิตของผู้ถือบัตร ณ รอบบัญชีที่มีรายการใช้จ่ายเกิดขึ้น
- ยอดการใช้จ่ายผ่านบัตรไม่รวมยอดเบิกถอนเงินสดและค่าธรรมเนียมต่างๆ สำหรับยอดการใช้จ่ายในหมวดSmart Pay ธนาคารจะคำนวณตามยอดผ่อนชำระรายเดือนที่มีการเรียกเก็บแล้วในแต่ละรอบบัญชีโดยยึดจากวันที่เกิดรายการเป็นสำคัญ
- ธนาคารจะจัดส่งบัตรกำนัลบริการเลือกที่นั่งถูกใจ (Pick A Seat) และบริการฝากสัมภาระลงใต้ท้องเครื่องน้ำหนักไม่เกิน 15 กก. (Supersize & Save) อย่างละ 5 ใบ สำหรับบัตรแพลทินัม และอย่างละ 3 ใบสำหรับบัตรคลาสสิกเมื่อบัตรได้รับการอนุมัติเงื่อนไขเป็นไปตามที่ระบุไว้ในบัตรกำนัล

ลักษณะการประกอบธุรกิจ

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น

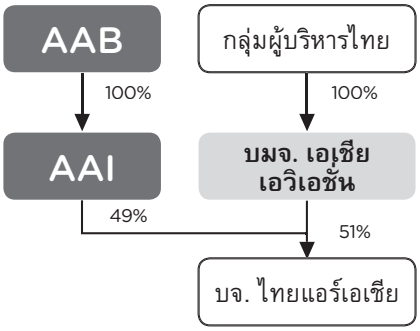
บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ก่อตั้งขึ้นเมื่อวันที่ 14 กุมภาพันธ์ 2549 ในรูปบริษัทจำกัดด้วยทุนจดทะเบียนจำนวน 410,000,000 บาท เป็นหุ้นสามัญจำนวน 41,000,000 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 10 บาท ประกอบธุรกิจด้านการลงทุนด้วยการถือหุ้นในบริษัทอื่น (Holding Company) โดยถือหุ้นในบริษัทที่ประกอบธุรกิจสายการบินราคาประหยัดเพียงแห่งเดียว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

ในวันที่ 21 มิถุนายน 2550 กลุ่มผู้บริหารไทยซึ่งประกอบไปด้วยประธานเจ้าหน้าที่บริหารและผู้บริหารระดับสูงได้เข้าซื้อหุ้นทั้งหมดของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น จากผู้ถือหุ้นเดิม เนื่องจากกลุ่มผู้บริหารไทยเล็งเห็นถึงศักยภาพของธุรกิจนี้ ในเดือนพฤศจิกายน 2554 บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เข้าซื้อหุ้นอีกร้อยละ 1 ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จากนายทัศพล แบเลเว็ลด์ ทำให้ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ถือหุ้นร้อยละ 51 ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ต่อมา บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ได้จดทะเบียนแปรสภาพเป็นบริษัทมหาชนจำกัด เมื่อวันที่ 26 ธันวาคม 2554 บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มีทุนจดทะเบียนจำนวน 485,000,000 บาท และมีทุนชำระแล้วจำนวน 410,000,000 บาท เป็นหุ้นสามัญจำนวน 4,100,000,000 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 0.10 บาท ในวันที่ 31 พฤษภาคม 2555 บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เข้าจดทะเบียนบริษัทในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยภายใต้ชื่อย่อ “AAV” และมีทุนจดทะเบียนครบชำระแล้ว โดย บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ได้นำเงินที่ได้รับจากการเสนอขายหุ้นสามัญต่อประชาชน (IPO) มาจองซื้อหุ้นสามัญที่ออกใหม่ทั้งหมดของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยส่งผลให้ ปัจจุบัน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ถือหุ้นร้อยละ 55 ใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย

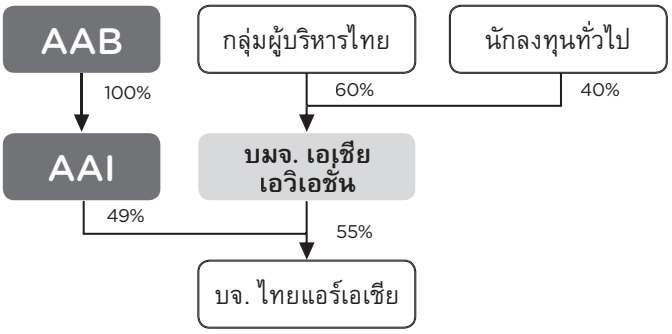
สำหรับ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ก่อตั้งขึ้นเมื่อวันที่ 19 กันยายน 2546 เพื่อดำเนินธุรกิจสายการบินราคาประหยัด ด้วยทุนจดทะเบียนจำนวน 400,000,000 บาท โดยมีผู้ถือหุ้นรายใหญ่สองราย ได้แก่ (1) บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ถือหุ้นร้อยละ 51 ของจำนวนทุนจดทะเบียนของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย (ก่อน IPO) และ (2) AirAsia Investment (AAI) ถือหุ้นร้อยละ 49 โดย AAI เป็น บริษัทที่ประกอบธุรกิจด้านการลงทุนด้วยการถือหุ้นในบริษัทอื่น (Holding Company) โดยมี AirAsia Berhad (AAB) ถือหุ้นร้อยละ 100 ซึ่ง AirAsia Berhad เป็นบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ของประเทศมาเลเซียโดยเป็นผู้ในบริการสายการบินแอร์เอเชียในประเทศมาเลเซีย ต่อมาในวันที่ 29 พฤษภาคม 2555 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้เพิ่มทุนจดทะเบียนเป็นจำนวน 435,555,600 บาท เป็นหุ้นสามัญจำนวน 43,555,560 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 10 บาท โดย บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ได้จองหุ้นเพิ่มทุนดังกล่าว ส่งผลให้มีสัดส่วนการถือหุ้นเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 55 และ AAI มีสัดส่วนการถือหุ้นลดลงเหลือร้อยละ 45

โครงสร้างการถือหุ้นของบริษัท

โครงสร้างการถือหุ้นของบริษัท ก่อน IPO เป็นดังนี้



โครงสร้างการถือหุ้นของบริษัท หลัง IPO ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 เป็นดังนี้



Nature of Business

ASIA AVIATION PUBLIC COMPANY LIMITED

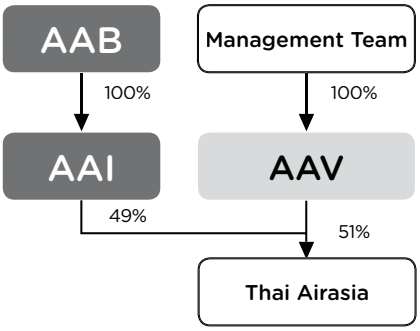
Asia Aviation Public Company Limited ("Asia Aviation" or "Company") was incorporated on 14 February 2006 as a company limited with a registerd capital of Baht 410,000,000, being common shares of 41,000,000 shares at the par value of Baht 10 per share. The Company is a holding company, which makes an investment only in the low-cost carrier business under Thai AirAsia Company Limited ("Thai AirAsia").

On 21 June 2007, management team, consisting of Chief Executive Officer and high-level management personnel, did a buyout on Asia Aviation from the shareholders at that time as the management team has foreseen the growth potential of Thai AirAsia. In November 2011, Asia Aviation acquired an additional 1% shareholding from Mr. Tassapon Bijleveld and held 51% in Thai AirAsia. Asia Aviation then became the public company on 26 December 2011 with a registered capital of Baht 485,000,000 and a paid-up capital of Baht 410,000,000, being common shares of 4,100,000,000 shares at the par value of Baht 0.10 per share. On 31 May 2012, Asia Aviation Plc. was listed in the Stock Exchange of Thailand under ticker name "AAV" with the fully paid-up capital. The Company used the proceeds from the Initial Public Offering (IPO) to subscribe the newly issued shares of Thai AirAsia, which increased its shareholding to a current of 55% in Thai AirAsia.

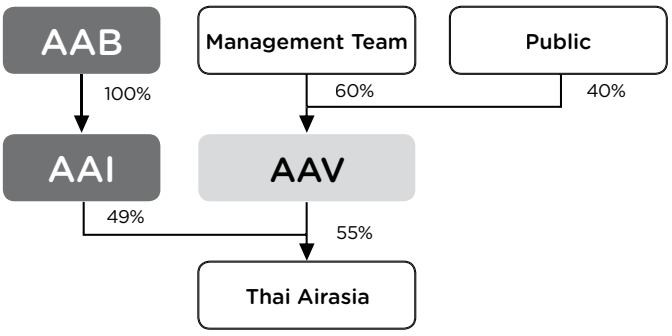
Thai AirAsia Company Limited was incorporated on 19 September 2003 to operate a low-cost carrier business with a registered capital of Baht 400,000,000. It is a joint venture between Asia Aviation, who held 51% shareholding in Thai Asia (pre-IPO), and AirAsia Investment (AAI), who held 49%. AAI is a holding company wholly owned by AirAsia Berhad (AAB). AAB is a listed company in Bursa Malaysia who operates a low cost carrier AirAsia in Malaysia. On 29 May 2012, Thai AirAsia has increased its registered capital to Baht 435,555,600, being the common shares of 43,555,560 shares at the par value of Baht 10 per share. Asia Aviation has subscribed the newly issued shares, raising its shareholding to 55% while AAI was diluted to 45%.

Investment structure

Pre-IPO:



Post-IPO (as at 31 December 2012):



พัฒนาการที่สำคัญของ บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเซีย

ปี	เหตุการณ์
กุมภาพันธ์ 2547	บจ. ไทยแอร์เอเซีย เริ่มให้บริการเที่ยวบินในประเทศ ภายใต้ชื่อทางการค้าไทยแอร์เอเซีย จากท่าอากาศยานดอนเมือง กรุงเทพฯ ไปยังอำเภอหาดใหญ่ จังหวัดสงขลา จังหวัดภูเก็ต และจังหวัดเชียงใหม่ ด้วยเครื่องบินรุ่นโบอิ้ง 737 จำนวน 2 ลำ บจ. ไทยแอร์เอเซีย เริ่มให้บริการเที่ยวบินระหว่างประเทศเป็นครั้งแรกจากกรุงเทพฯ ไปยังประเทศสิงคโปร์
กุมภาพันธ์ 2549	จัดตั้ง บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น และ บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น ซื้อหุ้นร้อยละ 50 ของ บจ. ไทยแอร์เอเซีย
กันยายน 2550	บจ. ไทยแอร์เอเซีย ย้ายฐานปฏิบัติการการบิน (Hub) จากท่าอากาศยานดอนเมืองไปยังท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
ตุลาคม 2550	บจ. ไทยแอร์เอเซีย รับมอบเครื่องบินรุ่นแอร์บัส A320 ลำแรก
พฤศจิกายน 2552	เปิดฐานปฏิบัติการการบิน (Hub) แห่งที่สองที่ท่าอากาศยานภูเก็ต
สิงหาคม 2553	บจ. ไทยแอร์เอเซีย ยกเลิกการใช้เครื่องบินรุ่นโบอิ้ง 737 ฝูงบินของ บจ. ไทยแอร์เอเซีย จึงประกอบด้วยเครื่องบินรุ่นแอร์บัส A320 เพียงรุ่นเดียว
พฤษภาคม 2555	บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น เข้าจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย และถือหุ้นเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 55 ใน บจ. ไทยแอร์เอเซีย
กันยายน 2555	บจ. ไทยแอร์เอเซีย รับมอบเครื่องบินลำแรกภายใต้สัญญาเช่าทางการเงิน
ตุลาคม 2555	บจ. ไทยแอร์เอเซีย ย้ายฐานปฏิบัติการการบินจากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิมายังท่าอากาศยานดอนเมือง
ธันวาคม 2555	บจ. ไทยแอร์เอเซีย มีฝูงบินจำนวน 27 ลำ (เป็นสัญญาเช่าทางการเงินจำนวน 2 ลำ) ให้บริการเที่ยวบิน 174 เที่ยวบินต่อวันไปยัง 30 จุดหมายปลายทางทั้งในและต่างประเทศ

ภาพรวมการประกอบธุรกิจของบริษัท

บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น เป็นบริษัทที่ประกอบธุรกิจด้านการลงทุนโดยการถือหุ้นในบริษัทอื่น (Holding Company) โดยปัจจุบันถือหุ้นใน บจ. ไทยแอร์เอเซีย เพียงแห่งเดียว ดังนั้นภาพรวมการประกอบธุรกิจจะพิจารณาจากบริษัทที่ดำเนินธุรกิจแกนหลัก (Operating Company) หรือ บจ. ไทยแอร์เอเซีย เท่านั้น

บจ. ไทยแอร์เอเซีย เป็นผู้นำในธุรกิจสายการบินราคาประหยัดของประเทศไทย มีวิสัยทัศน์ในการเป็นสายการบินราคาประหยัดที่มีต้นทุนต่ำที่สุดในทุกๆ ตลาด โดยไม่ลดทอนคุณภาพการให้บริการ โดยมุ่งเน้นการให้บริการด้วยจำนวนเที่ยวบินที่สูงในเส้นทางบินระยะใกล้แบบไม่มีการเชื่อมต่อ (point-to-point) ทั้งเส้นทางบินระหว่างประเทศและภายในประเทศ ที่ใช้เวลาเดินทางต่อเที่ยวบิน ไม่เกิน 4 ชั่วโมงจากฐานปฏิบัติการการบิน (Hub) แต่ละแห่งในประเทศไทย ได้แก่ กรุงเทพมหานคร (สนามบินดอนเมือง) และ จังหวัดภูเก็ต ซึ่งทำให้สายการบินไทยแอร์เอเซีย สามารถเข้าถึงประชากรในประเทศและในแถบเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ประเทศอินเดีย และตอนใต้ของประเทศจีน ทั้งนี้ไทยแอร์เอเซียเชื่อว่ากลุ่มลูกค้าซึ่งเดิมไม่มีกำลังซื้อเพียงพอในการใช้บริการการขนส่งทางอากาศหรือประชากรที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ที่สายการบินอื่นไม่เปิดให้บริการ จะหันมาเดินทางโดยเครื่องบินของไทยแอร์เอเซียได้

บจ. ไทยแอร์เอเซีย นำรูปแบบธุรกิจ (Business model) ของ AirAsia Berhad (AAB) มาใช้ โดย AAB ซึ่งเป็นผู้ให้บริการสายการบินราคาประหยัดภายใต้แบรนด์ “แอร์เอเซีย” ในประเทศมาเลเซีย บริษัทฯ เชื่อว่า โดยการให้บริการการเดินทางโดยชั้นบินเพียงชั้นเดียว ฝูงบินที่ประกอบด้วยเครื่องบินรุ่นเดียว การให้บริการแบบไม่มีการเชื่อมต่อ (point-to-point) มีอัตราการใช้เครื่องบินต่อลำในระดับสูง การประหยัดต่อขนาด ช่องทางการจัดจำหน่าย และเครือข่ายเส้นทางบินที่ครอบคลุม ทำให้ บจ. ไทยแอร์เอเซีย สามารถให้บริการด้วยต้นทุนที่ต่ำกว่าสายการบินอื่นในประเทศไทย และในระดับต้นทุนที่น่าพอใจเมื่อเทียบกับผู้ประกอบธุรกิจสายการบินราคาประหยัดรายอื่นทั่วโลก ดังนั้น ด้วยต้นทุนที่ต่ำ ราคาค่าโดยสารที่ต่ำ ชื่อทางการค้าและการตลาดที่แข็งแกร่งของไทยแอร์เอเซีย รวมถึงการให้บริการที่เชื่อถือได้ ทำให้ธุรกิจของ บจ. ไทยแอร์เอเซีย เติบโตขึ้นอย่างต่อเนื่องนับตั้งแต่เริ่มประกอบธุรกิจเมื่อ 9 ปีที่แล้วหรือในปี 2547

โครงสร้างรายได้ของบริษัทฯ และบจ. ไทยแอร์เอเซีย

บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น เป็นบริษัทที่ประกอบธุรกิจด้านการลงทุนโดยการถือหุ้นในบริษัทอื่น (Holding Company) ในปัจจุบัน บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น ถือหุ้นใน บจ. ไทยแอร์เอเซีย เพียงแห่งเดียว เนื่องจาก บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่นไม่มีรายได้จากการดำเนินธุรกิจอื่น ดังนั้น ในการพิจารณาโครงสร้างรายได้ของบริษัทฯจะต้องพิจารณาจากโครงสร้างรายได้ของ บจ.ไทยแอร์เอเซีย ซึ่งเป็นบริษัทแกนเป็นหลัก

Key milestones of Asia Aviation and Thai AirAsia

Year	Events
February 2004	Thai AirAsia began operating domestic air services under the Thai AirAsia brand from Bangkok's Don Mueang Airport to Hat Yai (Songkhla), Phuket and Chiang Mai with two Boeing 737 aircraft. Thai AirAsia also began operating our first international flight from Bangkok to Singapore.
February 2006	Asia Aviation was incorporated and acquired 50% of shares in Thai AirAsia
September 2007	Thai AirAsia moved our hub from Don Mueang International Airport to Suvarnabhumi International Airport
October 2007	Thai AirAsia received our first Airbus A320 aircraft.
November 2009	Thai AirAsia launched our second hub in Phuket.
August 2010	Thai AirAsia ceased operating the Boeing 737 aircraft and our fleet comprised a single aircraft type, the Airbus A320.
May 2012	Asia Aviation was listed in the Stock Exchage of Thailand (SET) and has 55% shareholding in Thai AirAsia.
September 2012	Thai AirAsia received our first aircraft under finance lease term.
October 2012	Thai AirAsia moved our hub from Suvarnabhumi International Airport to Don Mueang International Airport.
December 2012	Thai AirAsia operated 27 aircraft (two aircraft under finance leases) with 174 flights per day to 30 destinations domestically and internationally.

Business overview

As Asia Aviation is a holding company who currently makes an investment only in Thai AirAsia, the business overview, thus, shall be deemed at the operating company Thai AirAsia.

Thai AirAsia is the leading Thai low-cost carrier (LCC) with the vision of being the lowest cost airline in every market we serve without compromising our level of service. Thai AirAsia focuses on providing high-frequency service on short-haul, point-to-point international and domestic routes within the four-hour flight time from our hubs in Bangkok (Don Mueang International Airport) and in Phuket. This gives us access to population in Southeast Asia, India, and southern part of China. Thai AirAsia believes in stimulating air travel among a population that previously could not afford to travel by air or who live in areas not serviced by other airlines to use our service.

Our business model is based on that of AirAsia Berhad (AAB), who operates a low-cost carrier under the "AirAsia" brand in Malaysia. The Company believes our simple single-class, single type fleet configuration, point-to-point operations, high aircraft utilization, scale, distribution channels and extensive route network provide us with a cost advantage over other Thai airlines and one that compares favorably with other LCCs around the world. Our low costs, low fares, strong brand and marketing and reliable service have enabled us to continuously expand our operations since our inception nine years ago (2004).

Revenue breakdown of Asia Aviaiton and Thai AirAsia

As Asia Aviation is a holding company who currently makes an investment only in Thai AirAsia and has no revenue generating from other business, the revenue breakdown, thus, shall be considered at the operating company, Thai AirAsia.

โครงสร้างรายได้ที่สำคัญของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ตามงบการเงินรอบปีบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2552 ถึง 2554 มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

	รอบปีบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม					
	2553		2554		2555	
	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ
รายได้จากการขายและให้บริการ						
รายได้ค่าโดยสาร	10,260.3	80.0	13,007.5	77.6	15,536.9	78.2
รายได้ค่าน้ำหนักและค่าบริการอื่นๆ	1,538.9	12.0	2,805.3	16.7	3,455.8	17.4
รายได้จากการขายบนเครื่องบิน	135.3	1.1	185.5	1.1	196.7	1.0
รายได้จากค่าระวางขนส่ง	164.2	1.3	159.3	1.0	159.5	0.8
รวมรายได้จากการขายและให้บริการ	12,098.7	94.4	16,157.6	96.4	19,348.9	97.4
รายได้อื่น						
กำไรสุทธิจากอัตราแลกเปลี่ยน	356.8	2.8	155.3	0.9	68.4	0.3
รายได้อื่นๆ	363.0	2.8	451.1	2.7	450.1	2.3
รวมรายได้อื่น	719.8	5.6	606.4	3.6	518.5	2.6
รวมรายได้จากการขายและให้บริการและรายได้อื่น	12,818.5	100.0	16,764.0	100.0	19,867.4	100.0

การประกอบธุรกิจของบริษัทฯ และบจ. ไทยแอร์เอเชีย

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ประกอบธุรกิจด้านการลงทุนโดยการถือหุ้นในบริษัทอื่น (Holding Company) ในปัจจุบัน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ถือหุ้นใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย เพียงแห่งเดียว บจ. ไทยแอร์เอเชีย ประกอบธุรกิจให้บริการสายการบินราคาประหยัดด้วยเครื่องบินรุ่นแอร์บัส A320 ทั้งหมด โดยมีรายได้หลักจากการให้บริการขนส่งผู้โดยสารแบบประจำ (Scheduled Passenger Services) และการให้บริการเสริม (Ancillary Services)

บริการขนส่งผู้โดยสารแบบประจำของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้บริการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศแบบประจำด้วยราคาค่าโดยสารที่ต่ำกว่าค่าโดยสารของสายการบินที่ให้บริการแบบเต็มรูปแบบ โดยมุ่งเน้นการให้บริการกลุ่มผู้โดยสารที่เลือกใช้บริการสายการบินเพื่อการท่องเที่ยวและเพื่อวัตถุประสงค์ทางธุรกิจ โดยคำนึงถึงราคาค่าโดยสารเป็นสำคัญ ค่าโดยสารดังกล่าวไม่รวมถึงบริการเสริมต่างๆ อาทิเช่น ค่าลงทะเบียนสัมภาระ ค่าเลือกที่นั่ง ค่าอาหารและเครื่องดื่มบนเครื่องและบริการอื่นๆ ซึ่งหากผู้โดยสารมีความประสงค์ใช้บริการดังกล่าว ผู้โดยสารสามารถซื้อเพิ่มเติมได้ตามต้องการ โดยรายได้จะอยู่ในส่วนของการให้บริการเสริม (Ancillary Services) ในปี 2555 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้บริการขนส่งผู้โดยสารประมาณ 8.3 ล้านคน โดยร้อยละ 59.7 เป็นผู้โดยสารเส้นทางบินภายในประเทศและอีกร้อยละ 40.3 เป็นผู้โดยสารในเส้นทางบินระหว่างประเทศ

เครือข่ายเส้นทางบินและตารางการบินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

บจ. ไทยแอร์เอเชีย เน้นให้บริการเส้นทางบินระยะใกล้ไปยังท่าอากาศยานที่อยู่ในและใกล้เคียงกับบริเวณที่มีประชากรหนาแน่นและจุดหมายปลายทางในการท่องเที่ยว ซึ่งโดยปกติอยู่ในรัศมีไม่เกิน 3,500 กิโลเมตร และระยะเวลาของเที่ยวบินไม่เกิน 4 ชั่วโมงจากฐานปฏิบัติการการบินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้บริการเส้นทางบิน แบบไม่มีการเชื่อมต่อ (Point-to-point) โดยจะไม่จัดเที่ยวบินที่จะต้องจอดเครื่องบินค้างคืนที่ท่าอากาศยาน (ยกเว้นการจอดเครื่องบินค้างคืนในท่าอากาศยานที่เป็นศูนย์ปฏิบัติการการบินของ บจ. ไทยแอร์เอเชียที่ดอนเมือง และภูเก็ต)

บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีเครือข่ายเส้นทางบินครอบคลุม 30 เมืองใน 8 ประเทศของทวีปเอเชีย โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีเครือข่ายเส้นทางบินไปยังจุดหมายปลายทางระหว่างประเทศจำนวน 18 แห่ง และจุดหมายปลายทางภายในประเทศจำนวน 12 แห่ง พร้อมด้วยเส้นทางบินระหว่างประเทศ 20 เส้นทาง และเส้นทางบินภายในประเทศ 18 เส้นทาง

Revenue breakdown of Thai AirAsia according to the financial statements ended 31 December 2010-2012 is shown with details below.

	For the year ended 31 December					
	2010		2011		2012	
	Mil. Baht	%	Mil. Baht	%	Mil. Baht	%
Revenues						
Passenger revenues	10,260.3	80.0	13,007.5	77.6	15,536.9	78.2
Baggage handling and other service fees	1,538.9	12.0	2,805.3	16.7	3,455.8	17.4
In-flight revenues	135.3	1.1	185.5	1.1	196.7	1.0
Freight revenue	164.2	1.3	159.3	1.0	159.5	0.8
Revenues	**12,098.7**	**94.4**	**16,157.6**	**96.4**	**19,348.9**	**97.4**
Other revenues						
Net gain on exchange rates	356.8	2.8	155.3	0.9	68.4	0.3
Other income	363.0	2.8	451.1	2.7	450.1	2.3
Total other revenues	719.8	5.6	606.4	3.6	518.5	2.6
Total revenues	**12,818.5**	**100.0**	**16,764.0**	**100.0**	**19,867.4**	**100.0**

Asia Aviation and Thai AirAsia business

Asia Aviation operates as a holding company, which currently only holds investment in Thai AirAsia. Thai AirAsia operates a low-cost carrier business with a single type fleet of Airbus A320s, generating revenue from scheduled passenger services and ancillary services.

Scheduled passenger services

Thai AirAsia provides scheduled passenger air travel services at the fares lower than the one offered by full service airlines to price sensitive business and leisure air travel passengers. Such fare does not include services such as baggage fee, seat selection fee, on-board food and beverages and other services. However, passengers could pay for those services (frills), in which the revenue will be recorded under the ancillary services. In 2012, Thai AirAsia flew approximately 8.3 million passengers, 59.7% of which were passengers on routes within Thailand, and 40.3% of which were passengers on the international routes.

Our network and schedules

Thai AirAsia focuses on short-haul routes to airports in and around major population centers and travel destinations, typically operating within radius of up to 3,500 kilometers and a flight duration of up to four hours from our hubs. Thai AirAsia route network offers frequent point-to-point services, without connections, and not scheduled in parking our aircraft at airports overnight (other than our hub airports in Don Muang (Bangkok) and Phuket).

Our route network covers a total of 30 cities across eight countries in Asia. As of 31 December 2012, covering 18 international destinations and 11 domestic destinations with 20 international routes and 18 domestic routes.

เครือข่ายของกลุ่มแอร์เอเชีย

นอกเหนือจากเครือข่ายเส้นทางบินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย แล้วลูกค้าของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย สามารถใช้บริการเดินทางในเครือข่ายเส้นทางบินของกลุ่มแอร์เอเชียในประเทศมาเลเซีย อินโดนีเซีย ฟิลิปปินส์ และญี่ปุ่นครอบคลุมจุดหมายปลายทางทั้งเครือข่าย จำนวน 95 แห่ง ใน 18 ประเทศ

การขยายเส้นทางการบิน

ในการพิจารณาเปิดให้บริการเส้นทางบินใหม่ในเครือข่ายเส้นทางบิน บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะพิจารณาปัจจัยต่างๆ เช่น ศักยภาพในการเพิ่มอัตราส่วนการขนส่งผู้โดยสาร (Load factor) ความหนาแน่นของประชากรและอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว ต้นทางและจุดหมายปลายทาง ภาวะการแข่งขันทั้งในปัจจุบันและในอนาคต ค่าธรรมเนียมท่าอากาศยาน สิทธิการบิน และระยะทางบิน ซึ่งกระบวนการพิจารณาการเปิดเส้นทางบินใหม่โดยปกติใช้เวลา 3 เดือน และเส้นทางบินใหม่จะได้รับการอนุมัติโดยคณะกรรมการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ในการพิจารณาอนุมัติงบประมาณของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยหากเส้นทางบินใหม่ไม่สามารถทำกำไรได้หลังจากช่วงทดลองดำเนินการระหว่าง 6-8 เดือน บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะลดจำนวนเส้นทางบินหรือยกเลิกเส้นทางบิน

ในปี 2554 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ทำการเปิดเส้นทางการบินใหม่ทั้งในประเทศและต่างประเทศถึง 9 เส้นทางอันได้แก่ กรุงเทพฯ – นครพนม กรุงเทพฯ – ตรัง กรุงเทพฯ – เชนไน กรุงเทพฯ – โคลัมโบ กรุงเทพฯ – ฉงชิ่ง กรุงเทพฯ – มัณฑะเลย์ กรุงเทพฯ – อู่ฮั่น กรุงเทพฯ – ซีอาน และเชียงใหม่ – มาเก๊า โดยมุ่งเน้นที่จะรุกตลาดที่มีความต้องการในการเดินทางและมีการเติบโตสูงอย่างตลาดในประเทศจีน ในขณะเดียวกัน บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังคงขยายเส้นทางการบินในลักษณะการเพิ่มความถี่ของเที่ยวบินอย่างต่อเนื่องในจุดหมายปลายทางที่สำคัญทั้งในประเทศและในแถบอินโดจีน ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีเป้าหมายที่จะขยายเส้นทางบินอย่างต่อเนื่องทั้งในลักษณะการเปิดเส้นทางบินใหม่และการเพิ่มความถี่เที่ยวบินเพิ่มเพื่อที่จะเป็นผู้นำในการครองสัดส่วนการตลาดของสายการบินราคาประหยัด โดยเฉพาะอย่างยิ่งในตลาดภายในประเทศ ประกอบกับการสนองนโยบายการเปิดน่านฟ้าเสรีที่จะเกิดขึ้นในอนาคต บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้เล็งเห็นโอกาสในการขยายเส้นทางการบินระหว่างประเทศมากยิ่งขึ้นเพื่อที่จะรองรับการเติบโตของผู้โดยสารที่จะเดินทางไปมาระหว่างประเทศต่าง ๆ ภายในแถบภูมิภาคนี้อีกด้วย

บริการเสริม (Ancillary Services)

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้บริการเสริมที่หลากหลายแก่ผู้โดยสาร ซึ่งเริ่มตั้งแต่การให้บริการเสริมก่อนขึ้นเครื่อง บริการเสริมบนเครื่อง และรวมถึงสินค้าและค่าบริการอื่นๆ ที่เกี่ยวเนื่องกับการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศ โดยถือเป็นรายได้อีกทางหนึ่งนอกเหนือจากรายได้จากการให้บริการขนส่งผู้โดยสารแบบประจำซึ่งเป็นบริการหลักของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทั้งนี้ รายได้จากบริการเสริมคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 13.9 ร้อยละ 16.3 และร้อยละ 15.2 ของรายได้จากการขายและให้บริการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ในปี 2553 ปี 2554 และปี 2555 ตามลำดับ โดยบริการเสริมสามารถแบ่งเป็นกลุ่มต่าง ๆ ดังนี้

บริการเสริมก่อนขึ้นเครื่องและค่าธรรมเนียม

บจ. ไทยแอร์เอเชีย เสนอสินค้าและบริการเพิ่มเติมให้แก่ผู้โดยสาร ซึ่งสามารถเลือกซื้อได้ผ่านเว็บไซต์ของกลุ่มแอร์เอเชียและผ่านจุดลงทะเบียนผู้โดยสารขึ้นเครื่อง (เคาน์เตอร์เช็คอิน) ได้แก่

- การลงทะเบียนสัมภาระ (Check-in luggage): อัตราค่าธรรมเนียมจะขึ้นอยู่กับน้ำหนักของสัมภาระที่ต้องลงทะเบียน และเวลาในการแจ้งความจำนงในการลงทะเบียนสัมภาระของผู้โดยสาร ในกรณีที่ผู้โดยสารลงทะเบียนสัมภาระล่วงหน้าขณะที่ทำการสำรองที่นั่ง ค่าธรรมเนียมจะประหยัดกว่าในกรณีที่ผู้โดยสารลงทะเบียนสัมภาระ ณ จุดเช็คอิน นอกจากนี้ หากผู้โดยสารมีน้ำหนักสัมภาระเกินกว่าที่ลงทะเบียนไว้ล่วงหน้า หรือเกินกว่า 15 กิโลกรัม ณ จุดเช็คอิน สายการบินจะคิดค่าธรรมเนียมส่วนเพิ่มตามน้ำหนักที่เกิน

- การเลือกที่นั่ง: ผู้โดยสารสามารถเลือกที่นั่งบนเที่ยวบินตามที่ต้องการได้หากชำระค่าธรรมเนียมในการเลือกที่นั่ง สำหรับการเลือกที่นั่ง Hot Seat (ซึ่งเป็นที่นั่ง 5 แถวแรกของเครื่องบินและบริเวณแถวทางออกฉุกเฉิน) และ สำหรับที่นั่งอื่นๆ

- การลงทะเบียนอุปกรณ์กีฬา: ผู้โดยสารสามารถลงทะเบียนอุปกรณ์กีฬาเพื่อนำขึ้นเครื่องบินหากชำระค่าธรรมเนียม เช่น ไม้กอล์ฟ ถุงอุปกรณ์ดำน้ำ กระดานโต้คลื่น หรืออุปกรณ์กีฬาขนาดใหญ่กว่าปกติอื่น ๆ ซึ่งมีน้ำหนักไม่เกิน 20 กิโลกรัม นอกเหนือจากสัมภาระที่ลงทะเบียน

AirAsia Group network

Our customers have access to the combined route network under AirAsia Group in countries such as Malaysia, Indonesia, Phillippines and Japan that covers a network of 95 destinations in 18 countries.

Network expansion

When considering adding a new route to our network, Thai AirAsia takes into account factors such as potential load factors, the population density and tourism industry at the point of departure and destination, current and potential competition, airport fees, traffic rights and distance. This process of new routes opening typically takes three months and those new routes are to be approved by Thai AirAsia's Board of Directors as part of their approval of Thai AirAsia's budget. If a new route is not profitable after a trial period of between six to eight months, we either lower the frequency of the route or cancel the route.

In 2012, Thai AirAsia has nine new domestic and international destinations being: Bangkok – Nakhon Phanom, Bangkok – Trang, Bangkok – Chennai, Bangkok – Colombo, Bangkok – Chongqing, Bangkok – Mandalay, Bangkok – Wuhan, Bangkok – Xian and Chiang Mai – Macau. The expansion will focus on potential market with high growth in travel demand especially China. Additionally, Thai AirAsia also increases frequencies in dominant destinations in the domestic and Indochina region. The airline has continuous plan in network expansion both in terms of new destinations and increased frequencies in order to capture dominance in low-cost carrier market especially in the domestic market. With the upcoming open skies policy in near future, Thai AirAsia has foreseen the opportunities in expanding more internationally to support the passenger growth for connecting people travelling among the countries within this region.

Ancillary services

Thai AirAsia provides various ancillary services to the passengers, starting from the services before boarding, inflight services, and other services in relation to our air passenger services. These services generate another stream of revenue in addition to Thai AirAsia's core revenue from schedule passenger service. Ancillary revenue is accounting for 13.9%, 16.3% and 15.2% of our revenues in 2010, 2011 and 2012 respectively, which are grouped into categories as below.

Services before boarding and fees

Thai AirAsia offers a range of products and services to passengers on AirAsia Group's website and at the check-in counter as follows:

- Check-in luggage: charges are based on the weight of the luggage that passengers are checking in and upon the timing of purchase. Prebooking the check-in luggage at the time of reservation will have lower fees than the checkingin luggage at the counter. In addition, there will be additional charges on luggage in excess of prebooked or in excess of 15 kilograms at the check-in counter.

- Seat selection: passenger can select preferred seats on the flight upon paying a fee for the hot seat, which are seats on the first five rows and emergency exit rows, and other seats.

- การสำรองที่นั่งและการเปลี่ยนแปลงการสำรองที่นั่ง: ผู้โดยสารซึ่งทำการสำรองที่นั่งผ่านศูนย์บริการลูกค้าทางโทรศัพท์ สำนักงานขาย เคาน์เตอร์ขายบัตรโดยสารประจำท่าอากาศยาน และเคาน์เตอร์จำหน่ายของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ที่เทสโก้ โลตัส ต้องเสียค่าธรรมเนียมบริการสำรองที่นั่ง ทั้งนี้ ผู้โดยสารอาจทำการเปลี่ยนแปลงชื่อ และเปลี่ยนแปลงกำหนดเดินทางไม่น้อยกว่า 48 ชั่วโมงก่อนเวลาออกเดินทางของเที่ยวบิน โดย บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะเก็บค่าธรรมเนียมในการดำเนินการเพิ่มเติมแล้วแต่กรณี

- การชำระเงินด้วยบัตรเครดิต: ผู้โดยสารสามารถเลือกชำระค่าบัตรโดยสารด้วยบัตรเครดิตโดยบริษัทจะคิดอัตราค่าธรรมเนียมในกรณีดังกล่าว

- การประกันภัยการเดินทาง (AA Insure): ผู้โดยสารสามารถรับความคุ้มครองการประกันภัยการเดินทางภายใต้บริการ AA Insure ซึ่งจะรวมถึงความคุ้มครองจากการประกันการเสียชีวิต และการสูญเสียอวัยวะจากอุบัติเหตุ การยกเลิกเที่ยวบิน ความล่าช้าของเที่ยวบิน ความเสียหายต่อสัมภาระและผลกระทบต่อบุคคล และอื่น ๆ ซึ่ง บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ร่วมมือกับ บจ. กรุงไทยพานิช ประกันภัย ในการให้บริการดังกล่าว ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีรายได้จากค่าธรรมเนียมจากการใช้เว็บไซต์ของ แอร์เอเชีย เพื่อการขายกรมธรรม์ประกันภัยดังกล่าว

บริการเสริมบนเครื่องบิน

หนึ่งในบริการเสริมบนเครื่องบินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย คือการขายเครื่องดื่มและอาหารให้แก่ผู้โดยสาร หากผู้โดยสารได้ทำการสั่งจองอาหารล่วงหน้าขณะที่ทำการสำรองที่นั่งทางออนไลน์ ผู้โดยสารจะมีรายการอาหารที่หลากหลายให้เลือกพร้อมทั้งยังจะได้รับส่วนลดเพิ่มจากราคาอาหารที่จำหน่ายบนเครื่องบิน และจะได้รับบริการก่อนที่บริการจำหน่ายอาหารและเครื่องดื่มบนเครื่องบินจะเริ่มต้นขึ้น โดยผู้โดยสารสามารถสั่งซื้อบริการดังกล่าวอย่างน้อย 24 ชั่วโมงก่อนถึงเวลาเดินทาง

นอกจากนี้ บจ.ไทยแอร์เอเชีย ยังจำหน่ายสินค้า ซึ่งรวมถึงของที่ระลึก (เช่น เครื่องบินจำลอง และเสื้อยืดลายกราฟฟิก) อุปกรณ์ในการเดินทาง (เช่น ที่ชาร์จโทรศัพท์และหูฟัง) สินค้าตามฤดูกาลหรือเทศกาล สิ่งจำเป็นสำหรับการเดินทาง (เช่น แม่กุญแจล็อคสัมภาระ และหมอนกับชุดเครื่องนอนสำหรับการเดินทาง) นอกจากนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังขายสินค้าปลอดภาษีบนเครื่องบินสำหรับเส้นทางการบินระหว่างประเทศผ่าน คิง พาวเวอร์ อินเตอร์เนชั่นแนล ซึ่งผู้โดยสารสามารถซื้อได้โดยใช้เงินสดหรือบัตรเครดิต

บริการอื่นๆ

การให้บริการสื่อโฆษณาบนเครื่องบิน

บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีรายได้จากการให้บริการพื้นที่โฆษณาบนตำแหน่งต่าง ๆ ในเครื่องบินแต่ละลำ เช่น ช่องเก็บของเหนือศีรษะ ถาดอาหาร พื้นที่ภายในห้องน้ำ ด้านหลังของที่นั่งแต่ละที่ และด้านหลังบัตรผ่านขึ้นเครื่อง (Boarding pass)

แอร์เอเชีย โก (AirAsia Go) และ แอร์เอเชีย เอ็กซ์พีเดีย (AirAsia Expedia)

เป็นเว็บไซต์ด้านการท่องเที่ยวของบริษัทในกลุ่มแอร์เอเชียที่เสนอแพ็คเกจท่องเที่ยวซึ่งครอบคลุมถึงเที่ยวบิน โรงแรม ทัวร์ ทางเลือกในการเดินทาง และงานสำคัญต่าง ๆ โดย บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้รับรายได้จาก แอร์เอเชีย โก และ แอร์เอเชีย เอ็กซ์พีเดีย เฉพาะในราคาบัตรโดยสารซึ่งได้รับจากการให้บริการเที่ยวบินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของแพ็คเกจท่องเที่ยวเท่านั้น

พื้นที่ระวางสินค้า

บจ. ไทยแอร์เอเชีย จำกัดการให้บริการพื้นที่ระวางสินค้าบนเที่ยวบินแบบประจำ ซึ่งรวมถึงบริการขนส่งเอกสารพัสดุและไปรษณีย์ เนื่องจากธุรกิจหลักของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย คือการให้บริการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศ ดังนั้น บจ. ไทยแอร์เอเชีย จึงให้บริการพื้นที่ระวางสินค้าได้ต่อเมื่อมีพื้นที่ว่างเหลือบนเครื่องบินเท่านั้น

การกำหนดราคา

บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีโครงสร้างค่าโดยสารหลากหลาย ต่อเส้นทางบินในการกำหนดจำนวนที่นั่งในแต่ละระดับค่าโดยสารสำหรับแต่ละเที่ยวบินในแต่ละวันเดินทางนั้น บจ.ไทยแอร์เอเชีย จะพิจารณาปัจจัยต่างๆ ซึ่งรวมถึงอุปสงค์ในตลาด การแข่งขัน ผลประกอบการในอดีต และการประมาณการ โดยปกติแล้ว บจ. ไทยแอร์เอเชีย ไม่มีนโยบายในการลดค่าโดยสารที่ได้ประกาศออกไปแล้วลง และเนื่องจากที่นั่งที่มีค่าโดยสารระดับต่ำนั้นมีจำนวนจำกัด ดังนั้น ยิ่งผู้โดยสารสำรองที่นั่งล่วงหน้าเร็ว ผู้โดยสารก็มีโอกาสที่จะซื้อบัตรโดยสารในราคาต่ำที่สุดตามที่ประกาศไว้ได้มากขึ้น ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย กำหนดค่าโดยสารทั้งหมดแบบการเดินทางเที่ยวเดียว เมื่อสำรองที่นั่งแล้วผู้โดยสารต้องชำระค่าโดยสารทันทีโดยไม่สามารถขอคืนค่าโดยสารได้ เว้นแต่ในส่วนที่เกี่ยวกับภาษีสนามบินที่เกี่ยวข้อง แต่ผู้โดยสารสามารถเปลี่ยนแปลงเวลาการเดินทางล่วงหน้าอย่างน้อย 48 ชั่วโมงก่อนกำหนดเดินทาง (ยกเว้นในกรณีค่าโดยสารราคาพิเศษ) ได้ โดยชำระค่าธรรมเนียมการจัดการและชำระส่วนต่างของราคาค่าโดยสาร

ในขณะที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย พยายามเพิ่มรายได้ให้สูงที่สุดนั้น ด้วยโครงสร้างที่มีต้นทุนต่ำของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทำให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย สามารถเสนอขายบัตรโดยสารในราคาโดยเฉลี่ยแล้วต่ำกว่าคู่แข่งของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ในเส้นทางบินเดียวกันได้ นอกจากนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังได้เสนอขายบัตรโดยสารราคาพิเศษลดลงกว่าราคาที่ต่ำอยู่แล้วของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เป็นครั้งคราว เพื่อเป็นการส่งเสริมการขายบัตรโดยสารสำหรับเส้นทางการบินที่ได้รับความนิยมน้อยกว่า

- Check-in sport equipment: passenger can check-in sport equipment upon paying a fee such as golf club, diving equipment, surf board or other equipment larger in size with the limit of 20 kilograms in addition to the check-in luggage.

- Booking and processing fees: Passenger who makes booking via our call center, sale offices, airport sales counters and our sales booths at Tesco Lotus is subject to a booking fee. Passenger could request for the name change and itinerary change no lesser than 48 hours prior to their departure and will be subject to the processing fees.

- Convenience fees: Passenger could pay for the air ticket with credit card upon paying convenience fees for such payment.

- AA insure: Passenger could buy travel insurance coverage under AA insure with cooperation with Krungthai Panich Insurance Co., Ltd., which will benefit from insurance against accidental death and dismemberment, trip cancellation, flight delay, damage to luggage and personal effects and others. Thai AirAsia will generate revenue from this service through fees upon using the AirAsia website in selling such insurance.

In-flight services

One of our in-flight services include the sale of beverages and food to passengers onboard. Passenger who prebooked online during reservation will have a wide range of menus for selection as well as a discount from the price selling onboard, in which the food will also be served first prior to the sale of in-flight beverages and food. Passenger could do prebooking on such service no less than 24 hours prior to the departure.

Additionally, Thai AirAsia offers merchandise including souvenirs (such as airplane model and graphic T-shirt), travel gadgets (such as phone chargers and earphones) seasonal or festive items and travel essentials (such as luggage locks and pillow & comforter kits). Through King Power International, Thai AirAsia also offers duty free products which can be purchased on our international flights using cash and credit cards.

Other services

Aircraft In-flight Branding

Thai AirAsia generates revenue by providing advertising space on each of our aircraft in places such as the overhead bin compartments, meal trays, inside the washrooms, on the rear of each seat as well as on the rear of each boarding pass.

AirAsia Go / AirAsia Expedia

AirAsia Go / AirAsia Expedia is an online travel portal through which the AirAsia Group is able to offer packages which include our flights, hotels, tours, transportation options and events. Thai AirAsia derives revenue from AirAsia Go / AirAsia Expedia only with respect to the ticket price of the flights that Thai AirAsia provides as part of the travel package.

Freight

Thai AirAsia offers limited freight service on our scheduled flights, including courier and mail services. As our core business involves providing passenger air travel services, freight services are only provided if additional space is available in an aircraft.

Pricing

Thai AirAsia has a multiple fare structure per route, in which factors such as market demand, competition, historical performance and forecasts will be considered in determining how many seats to allocate to each fare level for each flight and each departure date. Generally, our policy is not to lower our fares once they have been published, and as there are a limited number of seats in the lower fare level, the earlier a passenger books a seat, the more likely it is that the passenger will be able to purchase a seat at the lowest published fare. All of our fares are priced based on one-way travel. Seats must be purchased at the time of reservation and are non-refundable except for the portion relating to any applicable airport tax. However, the time of travel (other than in the case of promotional fares) can be changed up to 48 hours prior to departure subject to the processing fee and the payment of the fare difference.

While Thai AirAsia seeks to maximize our revenue, our low-cost structure enables us to offer fares that are on average lower than our full-service competitors on the same routes. Moreover, Thai AirAsia periodically offers promotional fares that are more discounted than our already low fares to promote less popular routes.

การจำหน่ายและช่องทางการจัดจำหน่าย

บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีช่องทางการจัดจำหน่ายหลัก 3 ช่องทาง ได้แก่ ทางอินเทอร์เน็ต การขายตรงโดยผ่านสำนักงานขายของ บจ. ไทยแอร์เอเชียและศูนย์บริการลูกค้าทางโทรศัพท์ และ การขายทางอ้อม โดยการเดินทางทั้งหมดจะดำเนินการผ่านบัตรโดยสารอิเล็กทรอนิกส์ ซึ่งช่วยลดต้นทุนที่เกี่ยวข้องกับการพิมพ์ การส่งไปรษณีย์ และการแก้ไขบัตรโดยสาร รวมถึงการออกบัตรโดยสารใหม่ทดแทนบัตรโดยสารที่สูญหายหรือถูกขโมย โดยในรอบปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2555 บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีสัดส่วนของการสำรองที่นั่งผ่านการขายทางอินเทอร์เน็ตที่ร้อยละ 78 การขายตรงที่ร้อยละ 19 และการขายทางอ้อมที่ร้อยละ 3

การขายทางอินเทอร์เน็ต

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ขายบัตรโดยสารทางอินเทอร์เน็ต ผ่านทางเว็บไซต์ www.airasia.com ซึ่งเป็นเว็บไซต์ของกลุ่มแอร์เอเชีย ในการสำรองที่นั่งทางออนไลน์นั้น จะต้องชำระเงินผ่านบัตรเครดิต หรือการหักบัญชีอัตโนมัติ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ส่งเสริมการสำรองที่นั่งทางอินเทอร์เน็ต โดยเสนอค่าโดยสารราคาต่ำสุด (ซึ่งรวมถึงค่าโดยสารราคาพิเศษ) ผ่านเว็บไซต์ของกลุ่มแอร์เอเชีย ซึ่งการใช้อินเทอร์เน็ตเพื่อสำรองที่นั่งของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ในปี 2555 นั้นเป็นร้อยละ 78 เพิ่มขึ้นจากร้อยละ 75 ในปีก่อนหน้านี้ ซึ่ง บจ. ไทยแอร์เอเชีย คาดว่าแนวโน้มดังกล่าวจะคงดำเนินไปอย่างต่อเนื่องในอนาคต ทั้งนี้ การสำรองที่นั่งทางออนไลน์ช่วยลดต้นทุนการดำเนินงานของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จึงเป็นช่องทางการจัดจำหน่ายที่มีต้นทุนการดำเนินงานต่ำที่สุดของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

การขายทางตรง

บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีการขายบัตรโดยสารผ่านช่องทางขายตรงที่สำนักงานขาย เคาน์เตอร์ประจำท่าอากาศยานทุกท่าอากาศยานที่มีเที่ยวบินให้บริการ ศูนย์บริการลูกค้าทางโทรศัพท์ รวมทั้งการสำรองที่นั่งเป็นกลุ่ม การขายตรงของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย คิดเป็น ร้อยละ 19 ของจำนวนการสำรองที่นั่งรวมในปี 2555 โดยสามารถชำระค่าบัตรโดยสารด้วยเงินสด บัตรเครดิต หรือบัตรเดบิต และกรณีสำรองที่นั่งผ่านศูนย์บริการลูกค้าทางโทรศัพท์ยังสามารถชำระด้วยเงินสดผ่านทางสาขาของธนาคารไทยพาณิชย์ ธนาคารกรุงเทพ ธนาคารกสิกรไทย และจุดบริการเคาน์เตอร์เซอร์วิสของร้านเซเว่น-อีเลฟเว่น ทั่วประเทศได้อีกด้วย

การขายทางอ้อม

จำนวนผู้โดยสารที่สำรองที่นั่งผ่านการขายทางอ้อมของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย คิดเป็น ร้อยละ 3 ในปี 2555 ตามช่องทางต่างๆ ดังนี้

การสำรองที่นั่งผ่านตัวแทนจำหน่ายซึ่งเป็นบุคคลภายนอก

บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีเครือข่าย แบ่งเป็น 2 ประเภทได้แก่ “ตัวแทนจำหน่ายประเภทจดทะเบียน” ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย คือตัวแทนจำหน่ายที่จดทะเบียน และคงบัญชีประเภทวางเงินล่วงหน้ากับ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งใช้ในการหักบัญชีสำหรับลูกค้าที่สำรองที่นั่งผ่านตัวแทนดังกล่าว และ “ตัวแทนจำหน่ายประเภทบีเอสพี” คือตัวแทนที่เป็นสมาชิกและมีวงเงินเครดิตกับสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA)

การสำรองที่นั่งผ่านโครงการ GoCorporate

บจ. ไทยแอร์เอเชีย เสนอโครงการ GoCorporate ให้แก่ผู้เดินทางเพื่อธุรกิจซึ่งคงบัญชีองค์กรไว้กับ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

การโฆษณาและการส่งเสริมการขาย

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้รับประโยชน์จากค่าความนิยมของชื่อทางการค้าแอร์เอเชีย ซึ่ง บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้รับอนุญาตให้ใช้ชื่อทางการค้าดังกล่าวจาก AAB ซึ่ง ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย และ AAB มีข้อตกลงร่วมกัน โดย บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะชำระค่าธรรมเนียมแก่ AAB เพื่อให้ AAB ให้บริการทางการตลาดบางประเภทแก่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

บจ. ไทยแอร์เอเชีย จัดสรรงบประมาณเพื่อเป็นค่าใช้จ่ายสำหรับแผนรณรงค์และกิจกรรมทางการตลาด โดย บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะเลือกสื่อโฆษณาอย่างรอบคอบ และมักจะใช้สื่อสิ่งพิมพ์ เสริมด้วยวิทยุ และป้ายโฆษณาขนาดใหญ่ (Billboard) เพื่อโฆษณาค่าโดยสารราคาพิเศษ ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะเสนอค่าโดยสารราคาพิเศษเป็นประจำทุกปี ซึ่งค่าโดยสารดังกล่าวเป็นราคาที่ให้ส่วนลดเพิ่มเติมจากค่าโดยสารที่ตำอยู่แล้ว เช่น บจ. ไทยแอร์เอเชีย มักจะดำเนินการส่งเสริมการขายประจำปี ปีละ 2 ครั้ง ในช่วงเวลาที่อุปสงค์การเดินทางอยู่ในระดับต่ำ ซึ่งค่าบัตรโดยสารทางอากาศในช่วงเวลานี้อาจต่ำจนเหลือ 0 บาท

Distribution and sales

Thai AirAsia has three principal distribution channels, the Internet, direct sales through our sales offices and call centers, and indirect sales. All travel with us is through electronic tickets, thereby reducing costs associated with printing, mailing and modifying tickets, as well as re-issuing lost or stolen tickets. As at 31 December 2012, Thai AirAsia has proportion of our total bookings sold through the Internet 78%, direct sales 19% and indirect sales 3%.

Internet sales

Thai AirAsia sells our ticket online via www.airasia.com which is the AirAsia Group website for online booking, which are paid for by credit card or direct debit. To encourage Internet reservations, our lowest fares (which include our promotional fares) are available only through the AirAsia Group website. Our internet sales accounted for 78% of total bookings increasing from 75% in prior year, in which the trend is expected to continue in the future. As online bookings lower our costs by reducing operating costs, the Internet is our lowest-cost distribution channel.

Direct Sales

Direct sales are made at sales offices, ticket counters at airports that Thai AirAsi flies, call centers and for group bookings. Our direct sales accounted for 19% of total bookings in 2012, in which are paid for by cash, credit card or debit card. Booking via call centers could be paid for by cash at any branch of Siam Commercial Bank, Bangkok Bank and KBank and counter services of 7-Eleven stores throughout Thailand.

Indirect Sales

Our indirect sales accounted for 3% of total bookings in 2012 with the channels below.

Third Party Travel Agents

Thai AirAsia has two types of travel agents network, being "sky agents" who are travel agents registered with Thai AirAsia and maintained a prepaid account which bookings made by their guests are debited and being "BSP agents" who are members of, and have credit limits with International Air Transport Association (IATA).

GoCorporate Bookings

Thai AirAsia offers our GoCorporate package to business travelers who maintain corporate accounts with us, providing them with a hassle-free way of booking online with a corporate discount.

Advertising and promotions

Thai AirAsia benefits from the brand of the AirAsia name, which the Company has licensed from AirAsia Berhad. Thai AirAsia and AirAsia Berhad entered into an agreement, whereby AirAsia Berhad provides certain marketing services to Thai AirAsia in exchange for a fee.

Thai AirAsia allocates budget for our marketing campaigns and activities every year, in which the Company is selective in determining the advertising medium and usually use print, supported by radio and billboards to advertise our promotional fares. Thai AirAsia regularly offers promotional fares that are more discounted than our already low fares. For example, Thai AirAsia typically conducts two scheduled promotions a year, timed to launch ticket sales for flights during the industry's low flying seasons, in which the airfare component may be as low as Baht zero.

ฝ่ายบริการลูกค้า

บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีความมุ่งมั่นที่จะเสนอบริการที่มีคุณภาพแก่ผู้โดยสาร โดยการให้บริการที่ปลอดภัย ราคาประหยัด มีคุณค่า น่าเชื่อถือ และเป็นมิตรแก่ลูกค้า

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ควบคุมดูแลความตรงต่อเวลาของเที่ยวบินอย่างต่อเนื่อง ความตรงต่อเวลาของเที่ยวบินโดยเฉลี่ยของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย (ซึ่งประเมินตามสัดส่วนของเที่ยวบินที่ออกเดินทางภายใน 15 นาทีของกำหนดเดินทาง) อยู่ที่ร้อยละ 83 ในปี 2555 ทั้งนี้ บริการสนับสนุนภาคพื้นดินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีระบบแจ้งการเลื่อนเวลาหรือการยกเลิกเที่ยวบินให้ลูกค้าทราบทางข้อความสั้น (SMS) หรือทางโทรศัพท์ โดยลูกค้าที่ไม่สามารถติดต่อได้ผ่านช่องทางเหล่านี้จะได้รับแจ้งเรื่องดังกล่าวที่เคาน์เตอร์ลงทะเบียนขึ้นเครื่อง

เพื่อให้การบริการลูกค้าเป็นไปอย่างมีคุณภาพสูงสุด พนักงานจะได้รับการคัดเลือกโดยผ่านกระบวนการสรรหาอย่างเข้มงวด หลังจากนั้นจะได้รับการฝึกอบรมและประเมินผลการปฏิบัติงานอย่างครอบคลุมและต่อเนื่อง ซึ่งในแต่ละปี บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้จัดสรรงบประมาณเฉพาะสำหรับการฝึกอบรมเจ้าหน้าที่ฝ่ายบริการลูกค้าแต่ละคน เพื่อให้เกิดความมั่นใจประกันว่าพนักงานมีความพร้อมอย่างเต็มที่ในการช่วยเหลือผู้โดยสารอย่างมีประสิทธิภาพ

การจัดหาผลิตภัณฑ์หรือบริการ

ฝูงบินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีเครื่องบินรุ่นแอร์บัส A320 รวมจำนวน 27 ลำ โดยใช้ในการให้บริการจำนวน 26 ลำ และเก็บไว้สำรอง 1 ลำ โดย บจ. ไทยแอร์เอเชีย เช่าเครื่องบินในลักษณะสัญญาเช่าดำเนินงานจาก AirAsia Mauritius (AAM) ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของ AAB จำนวน 25 ลำ และในลักษณะสัญญาเช่าการเงินจากสถาบันทางการเงินอีก 2 ลำ โดยมีระยะเวลาเช่า 12 ปีในทั้งสองประเภทสัญญา สำหรับปี 2555 นี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย คาดว่าจะรับมอบเครื่องบินรุ่นแอร์บัส A320 เพิ่มอีก 7 ลำ

เครื่องบินรุ่นแอร์บัส A320 เป็นเครื่องบินที่ได้รับการพิสูจน์แล้วว่ามีความน่าเชื่อถือในการให้บริการเส้นทางบินระยะใกล้ที่มีจำนวนเที่ยวบินสูง โดยการใช้เครื่องบินรุ่นเดียวกันทั้งหมดในฝูงบิน จะทำให้ต้นทุนสำหรับชิ้นส่วนอะไหล่และการฝึกอบรมลดลง โดยเครื่องบินรุ่นแอร์บัส A320 ทุกลำของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีที่นั่งเพียงประเภทเดียว โดยมีความจุจำนวน 180 ที่นั่ง ทั้งนี้ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 อายุการใช้งานโดยเฉลี่ยของฝูงบินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย คือ 2 ปี 8 เดือน และมีอัตราการใช้เครื่องบินต่อลำต่อวันโดยเฉลี่ยที่ 11.5 ชั่วโมงปฏิบัติการบินต่อวัน

ในการจัดหาเครื่องบิน บจ. ไทยแอร์เอเชีย วิเคราะห์ความต้องการเครื่องบินอย่างเป็นอิสระจากสายการบินอื่นในกลุ่มแอร์เอเชีย โดย AAB เป็นผู้รวบรวมจำนวนเครื่องบินที่สายการบินในกลุ่มแอร์เอเชียแต่ละสายต้องการ และส่งคำสั่งซื้อเครื่องบินแบบรวบยอดให้กับแอร์บัส - บริษัทผู้ผลิตเครื่องบิน ซึ่งการซื้อเครื่องบินแบบเป็นกลุ่มเช่นนี้ทำให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้รับส่วนลดจากราคาอย่างเป็นทางการของเครื่องบินเนื่องจากซื้อในจำนวนมาก และได้รับมอบเครื่องบินก่อนสายการบินที่ไม่ใช่ของกลุ่มแอร์เอเชีย

สำหรับสิทธิประโยชน์ทางภาษีจากคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนนั้น บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้รับสิทธิประโยชน์ดังกล่าวสำหรับเครื่องบิน 7 ลำ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 โดยมีสิทธิประโยชน์ (ก) ได้รับยกเว้นอากรขาเข้าสำหรับเครื่องจักรตามที่คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนอนุมัติ (ข) ได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับกำไรสุทธิที่ได้รับจากการประกอบกิจการที่ได้รับการส่งเสริมเป็นเวลาแปดปีนับแต่วันที่เริ่มมีรายได้จากการประกอบกิจการนั้น โดยมีมูลค่าไม่เกินระหว่าง 415,000,000 - 447,300,000 บาท ต่อโครงการ แล้วแต่กรณี (ค) ได้รับอนุญาตให้นำผลขาดทุนประจำปีที่เกิดขึ้นในระหว่างเวลาที่ได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลไปหักออกจากกำไรสุทธิที่เกิดขึ้นภายหลังระยะเวลาที่ได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล โดยมีกำหนดเวลาไม่เกินห้าปีนับแต่วันพ้นกำหนดเวลานั้น และ (ง) ได้รับยกเว้นไม่ต้องนำเงินปันผลจากกิจการที่ได้รับการส่งเสริมไปรวมคำนวณเพื่อเสียภาษีเงินได้ตลอดระยะเวลาที่ผู้ได้รับการส่งเสริมได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลนั้นทั้งนี้ บจ.ไทยแอร์เอเชีย จะต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขหลายประการตามที่คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนกำหนดเพื่อที่จะได้มาซึ่งสิทธิประโยชน์ดังกล่าว สำหรับเครื่องบินใหม่ในอนาคตที่จะเข้ามาประจำฝูงบินนั้น บจ. ไทยแอร์เอเชียอยู่ในระหว่างการวางแผนที่จะทำเรื่องขอให้คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน พิจารณาอนุมัติและออกบัตรส่งเสริมเพื่อให้สิทธิประโยชน์เช่นเดียวกัน

Customer service

Thai AirAsia is committed to providing high quality customer service by providing our guests with a safe, low-cost, valuable, reliable and friendly service.

Thai AirAsia continuously monitors our on-time performance. Our average on-time performance (which measures the proportion of flights departing within 15 minutes of the scheduled departure time) in 2012 was 83%. Our ground support service has a system in place to inform guests of delayed or cancelled flights by SMS or telephone. Guests that cannot be contacted through these means are notified at the check-in counter.

To provide the highest quality customer service, staff are selected through a rigorous recruitment process, which is followed by extensive and ongoing training and performance management activities. The airline specifically budgets for training for each customer service personnel every year to ensure staff are fully prepared to assist passengers effectively and efficiently.

Products or services procurement

Thai AirAsia's fleet

As at 31 December 2012, Thai AirAsia has Airbus A320 fleet of 27 aircraft, being 26 operational aircraft and 1 spare aircraft. Thai AirAsia has entered into the aircraft's operating leases with AirAsia Mauritius (AAM), a subsidiary of AAB, on 25 aircraft and into the finance lease with financial institutions on 2 aircraft, with the term of 12 years on both types of leases. Thai AirAsia is expected to receive 7 more new A320 deliveries in 2013.

The Airbus A320 aircraft has a proven track record of reliability in short-haul, high frequency operations. By building a uniform fleet, costs for spare parts and training are reduced. As all of Thai AirAsia's aircraft are Airbus A320s, Thai AirAsia enjoys cost savings from operating one aircraft type. Each of our Airbus A320 aircraft is configured to seat a single class of 180 seats. As at 31 December 2012, Thai AirAsia has an average fleet age of 2 years and 8 months with the aircraft utilization rate of 11.5 hours per day.

Thai AirAsia analyzes our aircraft procurement needs independently from the other members of the AirAsia Group. However, AirAsia Berhad consolidates the respective requirements of each member of the AirAsia Group and places a consolidated order for the required number of aircraft from Airbus - the aircraft manufacturer. This enables us to benefit from bulk discounts off the official list price of such aircraft and priority of delivery dates over some non-AirAsia Group airlines.

Thai AirAsia has received tax incentives granted by the Board of Investment on seven aircraft as at 31 December 2012 with the privilages including (a) exemption from payment of import duty on machinery approved by the Board of Investment, (b) exemption from payment of income tax on net profit from promoted operations for a period of eight years from the date on which income is deemed to be first derived from such operations, subject to a maximum exempt on a range of Baht 415,000,000 to Baht 447,300,000 on each aircraft, as the case may be, (c) a five-year carry forward period for losses for tax purposes from promoted operations from the expiry of the eight-year period and (d) exemption from income tax on dividends paid to shareholders from the profit of promoted operations during the corporate tax exemption period. Thai AirAsia shall comply with various terms and conditions set by the Board of Investment in order have such privileges. For the upcoming new aircraft to be added into the fleet, Thai AirAsia is in the process of planning for application to the Board of Investment upon further approval in granting similar priviledges.

น้ำมันเชื้อเพลิง

น้ำมันเชื้อเพลิงเป็นองค์ประกอบหลักของต้นทุนสำหรับสายการบินต่าง ๆ โดยค่าน้ำมันเชื้อเพลิงของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ใน ปี 2553 ปี 2554 และปี 2555 มีจำนวน 3,974.0 ล้านบาท 6,405.8 ล้านบาท และ 7,861.2 ล้านบาท คิดเป็น ร้อยละ 37.6 ร้อยละ 44.0 และ ร้อยละ 44.4 ของต้นทุนการดำเนินงานและค่าใช้จ่ายรวมของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ตามลำดับ

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซื้อน้ำมันเชื้อเพลิงโดยส่วนใหญ่จาก ปตท. และ เชลล์แห่งประเทศไทย ซึ่งมีราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่ปรับเกณฑ์มาตรฐานตามราคาเฉลี่ยอ้างอิง MOPS (Mean of Platts Singapore: MOPS) โดยราคาน้ำมันเชื้อเพลิงเครื่องบินมีความผันผวนสูงขึ้นอยู่กับปัจจัยทางเศรษฐกิจและภูมิรัฐศาสตร์ของโลก บจ. ไทยแอร์เอเชีย จึงปรับใช้กลยุทธ์บริหารจัดการน้ำมันเชื้อเพลิงที่หลากหลาย เพื่อบริหารความเสี่ยงของราคาน้ำมันเชื้อเพลิง โดย บจ. ไทยแอร์เอเชีย ร่วมทำรายการกับ AAB ในการทำสัญญาป้องกันความเสี่ยงเพื่อบริหารความเสี่ยงจากความเคลื่อนไหวของราคาน้ำมันเชื้อเพลิงในตลาดโลก

นอกจากการป้องกันความเสี่ยงราคาน้ำมันเชื้อเพลิงแล้ว บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังมีนโยบายลดต้นทุนและลดความเสี่ยงตามปกติให้อยู่ในระดับต่ำที่สุด โดยใช้กลยุทธ์การบริหารจัดการน้ำมันเชื้อเพลิงดังต่อไปนี้

- นโยบายน้ำมันเชื้อเพลิง: บจ. ไทยแอร์เอเชีย จัดหาน้ำมันเชื้อเพลิงจากแหล่งที่มีราคาถูกที่สุด และจัดหาน้ำมันเชื้อเพลิงปริมาณมากในแต่ละครั้ง ภายใต้ข้อจำกัดทางการขนส่งที่เหมาะสมและเป็นไปตามระเบียบข้อบังคับ ทั้งนี้ เพื่อให้ต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิงต่ำที่สุด

- การชำระเงินล่วงหน้า: การชำระเงินล่วงหน้าสำหรับการซื้อทุกครั้งทำให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีอำนาจต่อรองเพื่อให้ได้ราคาที่ดีขึ้น

- นโยบายการใช้น้ำมันเชื้อเพลิง: บจ. ไทยแอร์เอเชีย พยายามลดการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงให้ต่ำที่สุด ด้วยการกำหนดแนวทางอย่างชัดเจนที่ครอบคลุมทุกแง่มุมของการดำเนินการด้านการบิน เพื่อให้สามารถคงอัตราการเผาไหม้น้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับเครื่องบินให้อยู่ในระดับต่ำที่สุดสำหรับการปฏิบัติการ

- ค่าธรรมเนียมน้ำมันเชื้อเพลิง: บจ. ไทยแอร์เอเชีย เริ่มเก็บค่าธรรมเนียมน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับเส้นทางบินระหว่างประเทศทุกสาย โดยมีอัตราค่าธรรมเนียมน้ำมันเชื้อเพลิงขึ้นอยู่กับระยะเวลาในเวลาบินในแต่ละเส้นทาง ทั้งนี้ กรมการบินพลเรือนห้ามการเรียกเก็บค่าธรรมเนียมน้ำมันเชื้อเพลิงโดยแยกจากค่าโดยสารสำหรับเส้นทางบินภายในประเทศ

ลูกค้าหลัก

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ไม่มีการพึ่งพิงลูกค้ารายใดในสัดส่วนเกินกว่าร้อยละ 30 ของรายได้รวมของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ในปี 2553 ปี 2554 และปี 2555 โดยลูกค้าของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยส่วนใหญ่เป็นผู้โดยสารรายย่อย

ผู้จัดจำหน่ายหลัก

ในปี 2553 ปี 2554 และปี 2555 ผู้จัดจำหน่ายที่มีสัดส่วนการจัดหาสินค้าร้อยละ 30 หรือมากกว่าของต้นทุนการดำเนินงานและค่าใช้จ่ายรวมของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีเพียง ปตท. เท่านั้น ซึ่ง บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซื้อน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับเครื่องบินจาก ปตท. คิดเป็นร้อยละ 30.2 ร้อยละ 30.9 และร้อยละ 30.8 ของต้นทุนการดำเนินงานและค่าใช้จ่ายรวมในปี 2553 ปี 2554 และปี 2555 ตามลำดับ

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เชื่อว่า ผู้จัดจำหน่ายที่ได้รับการยอมรับรายอื่น ๆ มีความพร้อมในการจัดหาน้ำมันเชื้อเพลิงเครื่องบินที่มีปริมาณและคุณภาพใกล้เคียงกับผู้จัดจำหน่ายหลักข้างต้นได้เช่นกัน อย่างไรก็ดี เว้นแต่ตามที่ได้เปิดเผยข้างต้น ไม่มีผู้จัดจำหน่ายรายใดที่มีสัดส่วนร้อยละ 30 หรือมากกว่าของต้นทุนการดำเนินงานและค่าใช้จ่ายรวมของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ในปี 2553 ปี 2554 และปี 2555

การซ่อมบำรุงและชิ้นส่วนอะไหล่

การซ่อมบำรุง

ในการซ่อมบำรุงเครื่องบินขั้นลานจอดและการซ่อมบำรุงย่อย บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะเป็นผู้ดำเนินการเอง สำหรับการซ่อมบำรุงอื่นๆ หรือการซ่อมแซมทางโครงสร้าง บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะว่าจ้างผู้ให้บริการรายอื่นๆ ที่ได้รับอนุญาตให้ซ่อมบำรุง ซ่อมแซม และซ่อมบำรุงใหญ่ (Maintenance Repair and Overhaul (MRO)) เป็นผู้ดำเนินการ เช่น บมจ. การบินไทย และ บจ. อุตสาหกรรมการบิน (ในประเทศไทย) ST Aerospace (ในสิงคโปร์) หรือ Sepang Aircraft Engineering (ในมาเลเซีย) ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย สามารถพึ่งพาการรับประกันของผู้ผลิตและการสนับสนุนด้านอะไหล่และอุปกรณ์ที่ AAB ได้รับ ผ่านทางสัญญาเช่าช่วงเครื่องบิน AirAsia

ชิ้นส่วนอะไหล่

บจ. ไทยแอร์เอเชีย เก็บสินค้าคงคลังประเภทชิ้นส่วนอะไหล่เครื่องบินที่ฐานปฏิบัติการการบินโดยส่วนใหญ่ถูกจัดเก็บที่กรุงเทพฯ โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 บจ. ไทยแอร์เอเชีย เก็บชิ้นส่วนอะไหล่เครื่องบินคิดเป็นมูลค่าสุทธิ 295.8 ล้านบาท

Fuel

Fuel is a major cost component for airlines, in which Thai AirAsia's fuel costs in 2010, 2011 and 2012 were Baht 3,974.0 million, Baht 6,405.8 million and Baht 7,861.2 million, accounting for 37.6%, 44.0% and 44.4% of Thai AirAsia's total operating costs and expenses, respectively.

Thai AirAsia purchases a substantial majority of our fuel from PTT and Shell Thailand with the benchmark of fuel prices against Mean of Platts Singapore (MOPS). Jet kerosene prices, and therefore fuel prices, are extremely volatile and are subject to many global economic and geopolitical factors. Thus, Thai AirAsia implements various fuel management strategies to manage the risk of rising fuel prices, including hedging. Thai AirAsia has combined the hedging contracts with AirAsia Berhad to manage the risk of any price movements of fuel in the world market.

In addition to hedging fuel prices, Thai AirAsia has implemented the following fuel management strategies in order to reduce costs and minimize inherent risks:

- Fuel policy: Thai AirAsia controls our fuel supply by uplifting as much fuel as possible within optimal limits and regulatory requirements, in destinations where fuel is least expensive, to facilitate the use of the least expensive fuel stock.

- Payment upfront: Upfront payment for all purchases gives Thai AirAsia a negotiating power to obtain better pricing.

- Fuel consumption policy: Thai AirAsia attempts to minimize fuel consumption by establishing clear guidelines covering all areas of flight operations so that aircraft fuel burn rates can be maintained at a functional minimum.

- Fuel surcharge: Thai AirAsia re-introduced fuel surcharges for all of our international routes, in which the fees based on the flying hours of each route. The DCA prohibits the imposition of fuel surcharges that are separate from air fares for domestic routes.

Major Customers

No customer contributed more than 30% of our total revenue in 2009, 2010 or 2011. Customers mainly consist of individual passanger.

Major Suppliers

In 2010, 2011 and 2012, the only supplier which accounted for 30% or more of our total operating costs and expenses was PTT. Our jet fuel purchases from PTT accounted for 30.2%, 30.9% and 30.8 % of our total operating costs and expenses in 2010, 2011 and 2012, respectively.

Nevertheless, Thai AirAsia believes that comparable jet fuel supply, in terms of quality and quantity, and support is available from other established suppliers. Save as disclosed above, there are no other suppliers which accounted for 30% or more of our total operating costs and expenses in 2010, 2011 and 2012.

Maintenance and spare parts

Maintenance

Thai AirAsia provides line maintenance and light maintenance for all of our aircraft. Any other maintenance or any structural repairs is outsourced to other certified maintenance, repair and overhaul ("MRO") service providers such as Thai Airways International and Thai Aviation Industries in Thailand, ST Aerospace in Singapore or Sepang Aircraft Engineering in Malaysia. Through the AirAsia Aircraft Lease Agreements, Thai AirAsia is able to rely on manufacturer's warranties and product support granted to AirAsia Berhad.

Spare parts

Thai AirAsia maintains an inventory of rotable and consumable spare parts in our hubs, with the majority of inventory found in Bangkok. As at 31 December 2012, Thai AirAsia keeps Baht 295.8 million of aircraft spares parts (net book value).

การดำเนินการอื่นๆ

ความปลอดภัยและความมั่นคง

บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีความมุ่งมั่นอย่างเต็มที่ในการดำเนินการเพื่อให้เกิดความปลอดภัยแก่ผู้โดยสารและพนักงาน ความมุ่งมั่นดังกล่าวสะท้อนให้เห็นจากระบบซ่อมบำรุงอากาศยาน และระบบฝึกอบรมด้านความปลอดภัยอย่างครอบคลุมแก่นักบิน ลูกเรือ และพนักงาน รวมทั้งนโยบายและแนวทางการปฏิบัติอันเข้มงวดเพื่อให้สอดคล้องกับระเบียบข้อบังคับทั้งในประเทศและระหว่างประเทศ และสอดคล้องกับแนวทางปฏิบัติทางธุรกิจการดำเนินการอากาศยานที่เหมาะสมที่สุดในทุกแง่มุม

ความปลอดภัยในการให้บริการการบิน

เครื่องบินทุกลำของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีการติดตั้งระบบนำร่องลงจอด (Instrument Landing Systems “ILS”) ที่ทันสมัยและมีความแม่นยำอย่างสูง ซึ่งให้การนำทางทั้งในแนวขวางและแนวตั้งที่จำเป็นสำหรับนักบินในการบังคับเครื่องบินเพื่อการร่อนลงอย่างแม่นยำ การร่อนลงอย่างแม่นยำเป็นวิธีการปฏิบัติเพื่อนำเครื่องบินร่อนลงโดยใช้อุปกรณ์นำร่องที่สอดคล้องกับทางวิ่ง ทั้งนี้ ระบบ ILS ที่ติดตั้งในเครื่องบินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีคุณสมบัติในการประกาศระดับความสูงให้ทราบ ซึ่งช่วยนักบินในการควบคุมการร่อนลงของเครื่องบินได้ดีขึ้น

นอกจากนี้ เครื่องบินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังติดตั้งเทคโนโลยีระบบเตือนภัยการจราจรและหลีกเลี่ยงการชนกันของอากาศยาน (Traffic Alert and Collision Avoidance System (TCAS)) และระบบแจ้งเตือนความใกล้กับพื้นดินขั้นสูง (Enhanced Ground Proximity Warning System (EGPWS)) ทั้งนี้ เทคโนโลยี TCAS ช่วยให้นักบินตรวจพบเครื่องบินลำอื่น ๆ ที่ติดตั้งระบบ TCAS และเครื่องบินที่ติดตั้งระบบเตือนภัยอื่น ๆ รวมทั้งประสานงานการหลบหลีกระหว่างเครื่องบิน 2 ลำที่ติดตั้ง TCAS และอยู่ในทิศทางตรงข้ามกัน เพื่อลดความเสี่ยงในการชนกันกลางอากาศ ในขณะที่ EGPWS เป็นระบบเตือนภัยและวัดระยะห่างระหว่างพื้นดินกับเครื่องบิน ซึ่งใช้ข้อมูลต่างๆ ของเครื่องบิน รวมถึงตำแหน่งทางภูมิศาสตร์ ระดับความสูง ความเร็วของเครื่อง และวิถีร่อนลง รวมทั้งข้อมูลเรื่องสภาพพื้นผิวของทางวิ่ง สิ่งกีดขวาง และข้อมูลที่ได้จากฐานข้อมูลของท่าอากาศยาน โดยข้อมูลดังกล่าวข้างต้นจะถูกรวบรวมเพื่อประเมินความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นระหว่างเส้นทางการร่อนลงจอดของเครื่องบินอันเกิดจากสภาพพื้นผิวหรือสิ่งกีดขวาง นอกจากนี้ EGPWS ยังช่วยแจ้งเตือนเมื่อมีการเบี่ยงเบนของวิถีร่อนลงมากเกินไปหรือเมื่อองค์ประกอบในการลงจอดไม่ถูกต้อง ทั้งยังเป็นเครื่องชี้วัดมุมของเส้นทางการบินและประกาศระดับความสูงให้ทราบ

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้พัฒนาระบบที่มีคุณภาพน่าเชื่อถือในการตรวจสอบความปลอดภัยที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติการภาคพื้นดินและบนเครื่องบินในทุกด้านอันเป็นส่วนหนึ่งของวัตถุประสงค์ด้านการบริหารจัดการคุณภาพโดยรวม ซึ่งคณะทำงานด้านการรับประกันคุณภาพของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทำหน้าที่ควบคุมดูแลและตรวจสอบการดำเนินการอากาศยานของบจ.ไทยแอร์เอเชียทุกด้านเพื่อให้มั่นใจว่ามีการปฏิบัติตามมาตรฐานความปลอดภัยของอุตสาหกรรมอย่างเข้มงวด รวมถึงแนวทางปฏิบัติของกรมการบินพลเรือน ทั้งนี้ กรมการบินพลเรือนดำเนินการตรวจสอบด้านความปลอดภัยของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ปีละ 2 ครั้ง ในขณะที่หน่วยงานที่มีหน้าที่กำกับดูแลของประเทศอื่น ๆ ก็ดำเนินการตรวจสอบความปลอดภัยของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เป็นประจำเช่นกัน

ทั้งนี้ นับตั้งแต่ เริ่มดำเนินการในปี 2547 ไม่มีเครื่องบินลำใดของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ประสบอุบัติการณ์ร้ายแรง

มาตรการด้านความมั่นคงทางการบิน

ถึงแม้ว่าผู้ประกอบกิจการท่าอากาศยานที่เกี่ยวข้องจะรับผิดชอบดูแลด้านความมั่นคงปลอดภัยของผู้โดยสารและสัมภาระ ณ จุดหมายปลายทางภายในประเทศและระหว่างประเทศ แต่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังคงฝึกอบรมพนักงานให้มีความรอบคอบอยู่เสมอเพื่อให้สามารถรับรู้ถึงความไม่มั่นคงปลอดภัยที่อาจเกิดขึ้น ซึ่งรวมถึงให้สามารถจัดการกับผู้โดยสารที่ประพฤติตนไม่เหมาะสม บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะทำการตรวจสอบประวัติภูมิหลังของพนักงานที่จะรับเข้าทำงานทุกคนก่อนได้รับการว่าจ้าง

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้การฝึกอบรมพนักงานอย่างเข้มงวดเพื่อให้เกิดความมั่นใจว่า พนักงานของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีทักษะที่เหมาะสมในการปฏิบัติหน้าที่ที่เกี่ยวข้องตามที่ระบุไว้ในคู่มือพนักงาน ทั้งนี้ ลูกเรือและพนักงานภาคพื้นดินทุกคนต้องผ่านการฝึกอบรมด้านความตระหนักรู้ในสินค้าอันตราย เพื่อให้สามารถระบุสินค้าและวัตถุที่อาจมีอันตรายซึ่งเป็นภัยคุกคามต่อความปลอดภัยของเที่ยวบิน (วัตถุเหล่านี้รวมถึงสารเหลวที่ติดไฟได้และภาชนะที่อาจระเบิดภายใต้แรงดัน)

Other operations

Safety and security

Thai AirAsia is fully committed on all levels of operation to the safety and security of our passengers and employees. This commitment is reflected in our system of maintenance of our aircraft, extensive training given to our pilots, cabin crew and employees and the strict policies and procedures in compliance with local regulations, international standards and best practices regarding all areas of our business that are involved with the operation of our aircraft.

Safety

Our aircraft are equipped with advanced and highly accurate instrument landing systems ("ILS") that provide necessary lateral and vertical guidance to the pilot in navigating the aircraft for a precision approach. A precision approach is a descent procedure using a navigation facility aligned with a runway. The ILS in our aircraft has a height call-out feature that further assists the pilot in navigating the aircraft's descent. In addition, our aircraft are equipped with traffic alert and collision avoidance system ("TCAS") technology and enhanced ground proximity warning system ("EGPWS"). TCAS technology allows pilots to detect the presence of all other TCAS and transponder-equipped aircraft, as well as coordinate maneuvers between two opposing aircraft which are equipped with TCAS, thereby reducing the risk of mid-air collisions. EGPWS is a terrain awareness and alerting system which uses aircraft inputs, including geographic position, altitude, airspeed and glide scope, together with internal terrain, obstacles and airport databases to predict a potential conflict between the aircraft flight path and terrain or an obstacle. In addition, EGPWS provides alerts for excessive glide scope deviation and incorrect landing configurations, and is able to provide flight path angle indications and altitude call-outs.

Thai AirAsia has developed a quality assurance system to monitor all areas related to ground and flight operations as part of our wider quality management objectives. Our quality assurance teams oversee and monitor all aspects of our aircraft operations to ensure that industry safety standards, including DCA's guidelines, are strictly adhered to. DCA conducts safety audits on us twice every year and regulatory authorities from other countries also regularly conduct safety audits.

Since we began operations in 2004, none of our aircraft has been involved in a serious incident.

Security

While the relevant airport operators are responsible for security screening of passengers and baggage at our domestic and international destinations, Thai AirAsia trains our staff to remain vigilant in identifying potential security breaches, as well as to handle unruly passengers. All potential employees undergo thorough screening of their background prior to being hired.

Thai AirAsia provides extensive training to ensure that our staff have appropriate skills to carry out their relevant duties as stipulated in our employee manuals. All crew and ground handling staff are required to undergo dangerous goods awareness training to be able to identify potentially dangerous goods and items that threaten the safety of the flight (these include flammable liquids and containers that are likely to explode under pressure).

บจ.ไทยแอร์เอเชีย ปฏิบัติตามระเบียบข้อบังคับทั้งหมดของกรมการบินพลเรือนและองค์กรการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) รวมทั้งติดตั้งประตูเสริมความแข็งแรงและกันกระสุนแก่ห้องนักบินในเครื่องบินทุกลำ

เทคโนโลยีสารสนเทศ

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ใช้เทคโนโลยีสารสนเทศในการปฏิบัติงานร่วมกับสายการบินอื่นในกลุ่มแอร์เอเชีย โดย AAB ลงทุนในเทคโนโลยีสารสนเทศซึ่งช่วยลดต้นทุนของกลุ่มแอร์เอเชียโดยตรง ช่วยให้สามารถปรับขยายการดำเนินงานได้ และช่วยปรับปรุงประสิทธิภาพและความปลอดภัย โดยที่ระบบซอฟต์แวร์หลัก (มีศูนย์กลางอยู่ในกัวลาลัมเปอร์ ประเทศมาเลเซีย) ที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ใช้ดำเนินการได้แก่ (1) NewSkies3.2 ซึ่งพัฒนาโดย Navitaire ใช้สำหรับการบริหารจัดการ/การสำรองสินค้าคงคลังและการขาย (2) Axapta Financial Management (Axapta) พัฒนาโดย Microsoft ใช้สำหรับการดำเนินการด้านการเงิน (3) The Geneva Optimum Airline Performance (OAP) ใช้สำหรับการกำหนดตารางบินและการจัดตารางบินของลูกเรือ (4) Navtech ใช้สำหรับการวางแผนการบิน และ (5) Swiss Aviation Software Ltd.'s AMOS operating system ใช้สำหรับการบริหารจัดการวิศวกรรมการซ่อมบำรุงอากาศยานและการขนส่ง

การดำเนินการ ณ ท่าอากาศยาน

บริการประจำท่าอากาศยาน

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้บริการลูกค้าภาคพื้นดินและบริการสนับสนุนภาคพื้นดิน ณ ท่าอากาศยานภายในประเทศส่วนใหญ่เอง รวมถึงบริการลานจอดในจุดหมายปลายทางในต่างประเทศ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะให้บริษัทภายนอกที่มีชื่อเสียงเป็นที่ยอมรับ เป็นผู้ให้บริการแทน ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เชื่อว่าการให้บริการลูกค้าภาคพื้นดินและบริการสนับสนุนภาคพื้นดินด้วยตนเองจะเป็นหลักประกันว่า บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะคงต้นทุนในระดับต่ำอยู่เสมอและคงผลิตผลในระดับสูงอยู่เสมอ

การประกันภัย

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้รับความคุ้มครองตามกรมธรรม์ประกันภัยทั้งในส่วนธุรกิจการบินและส่วนที่ไม่ใช่ธุรกิจการบินที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดย บจ. ไทยแอร์เอเชีย เชื่อว่าความคุ้มครองตามกรมธรรม์ประกันภัยโดยรวมของ บจ.ไทยแอร์เอเชีย สอดคล้องกับแนวทางปฏิบัติของอุตสาหกรรมการบินและวงเงินประกันภัยอยู่ในระดับที่เพียงพอ ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้จัดทำกรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดต่อผู้โดยสารและบุคคลภายนอก โดยได้รับความคุ้มครองมูลค่าไม่เกิน 600 และ 660 ล้านดอลล่าร์สหรัฐฯ ต่อเหตุการณ์แล้วแต่กรมธรรม์ ซึ่งกรมธรรม์ประกันภัยดังกล่าวเป็นไปตามข้อกำหนดของสัญญาเช่าเครื่องบิน อย่างไรก็ตาม บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังคงต้องรับผิดชอบในความเสียหายส่วนแรกไม่เกินมูลค่า 50,000 ดอลล่าร์สหรัฐฯ ต่อการใช้สิทธิเรียกร้องแต่ละครั้ง บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังทำกรมธรรม์ประกันภัยที่ไม่เกี่ยวข้องกับการบิน ซึ่งครอบคลุมการประกันภัยทรัพย์สิน การประกันภัยอุบัติเหตุ และการเข้ารักษาตัวในโรงพยาบาลสำหรับพนักงานของ บจ.ไทยแอร์เอเชีย การประกันภัยป้ายโฆษณา ประกันภัยความซื่อสัตย์ของลูกจ้าง และการประกันภัยสำหรับเงิน อย่างไรก็ดี บจ. ไทยแอร์เอเชีย ไม่ได้จัดทำกรมธรรม์ประกันภัยที่คุ้มครองการหยุดชะงักของธุรกิจ โดยที่ผ่านมา บจ. ไทยแอร์เอเชีย ไม่เคยประสบกับการหยุดชะงักของธุรกิจอย่างมีนัยสำคัญใด ๆ ต่อธุรกิจและการดำเนินการ

สิ่งแวดล้อม

ปัจจุบัน บจ. ไทยแอร์เอเชีย ดำเนินธุรกิจโดยใช้เครื่องบินรุ่นแอร์บัส A320 ที่มีประสิทธิภาพในการประหยัดน้ำมันเชื้อเพลิงที่ดีกว่าและมีอัตราการปล่อยไอเสียต่ำ นอกจากนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ยื่นคำสั่งซื้อเครื่องบินรุ่นแอร์บัส A320 neo (new engine option) โดยผ่านทาง AAB ซึ่ง บจ. ไทยแอร์เอเชีย คาดหมายว่าเครื่องบินรุ่นดังกล่าวจะใช้น้ำมันเชื้อเพลิงได้อย่างมีประสิทธิภาพมากกว่าและมีระดับการปล่อยไอเสียต่ำกว่าเครื่องบินรุ่นที่ใช้ในปัจจุบัน

สภาวะอุตสาหกรรม

สภาวะเศรษฐกิจโลกที่ตกต่ำอย่างต่อเนื่องในปีที่ผ่านมาโดยเฉพาะในยุโรปและสหรัฐอเมริกา เหตุการณ์วิกฤตน้ำมันในอิหร่านและสภาพภูมิอากาศที่เลวร้ายทั้งพายุเฮอริเคนและไต้ฝุ่น รวมถึงเหตุการณ์ความรุนแรงในกรุงเทพและหาดใหญ่ล้วนอาจส่งผลต่อความต้องการเดินทางทางอากาศในภาพรวม รวมทั้งราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่มีความเปลี่ยนแปลงอย่างมาก

Thai AirAsia are in compliance with all of DCA's and the International Civil Aviation Organization (ICAO) regulations. In addition, cockpits in all of our aircraft have reinforced, bulletproof doors.

Information Technology

Thai AirAsia shares various information technology with the wider AirAsia Group. AirAsia Berhad invests in information technology where its use directly lowers the AirAsia Group's costs, enables scalable operations and improves efficiency and safety. Our key operating software systems (centralized in Kuala Lumpur, Malaysia) include NewSkies 3.2 by Navitaire which was used for inventory and sales management/reservations, Microsoft's Axapta Financial Management (Axapta) which was used for our financial operations, the Geneva Optimum Airline Performance ("OAP") software which was used for flight scheduling and crew rostering, Navtech software which was used for flight planning and Swiss Aviation Software Ltd.'s AMOS operating system ("AMOS"), which was used for the management of aircraft maintenance engineering and logistics.

Airport Operations

Airport handling service
Thai AirAsia provides our own ground handling and ground support services at most of domestic airports, including ramp services Thai AirAsia has assigned the established third parties to provide these services to us at international destinations. Thai AirAsia believes that providing our own ground handling and ground support services ensures that costs are kept low while productivity is high.

Insurance

Thai AirAsia has aviation and non-aviation insurance coverage in connection with our operations. The airline believes that our overall insurance coverage is consistent with industry practice and is maintained at adequate levels. Thai AirAsia carries passenger and third party liability insurance, as required by the terms of our lease agreements, under which the airline is insured for an amount of up to US$600.0 million and US$660.0 million, as the case may be, for any one occurrence. The airline also insured our aircraft against loss and damage, under which we are insured for an amount of up to US$50,000 for any one claim. In addition, Thai AirAsia carries non-aviation insurance which covers our assets, accident and hospitalization insurance for our employees, neon sign insurance, fidelity guarantee insurance and money insurance. Thai AirAsia does not carry insurance covering business interruptions. The airline has not experienced any material interruption to our business and operations.

Environment

Currently, Thai AirAsia has our aircraft fleet of Airbus A320, which uses less fuel and has lower emissions. Thai AirAsia has, through AirAsia Berhad, ordered the Airbus A320neo, which is expected to be more fuel efficient and have lower emissions levels.

Industry outlook

The continual global economic recession in recent years especially in Europe and US, the international embargo on Iran's oil and the bad weather condition in term of hurricane or typhoon as well as domestic incidences in Bangkok and Hat Yai. could have the impact on the overall demand for air traveling as well as on the fluctuation of fuel price as a whole.

However, given the ease of flooding in Thailand in 2011, the country was once again ready to welcome tourism in which the recovery was evident through 22.3 million international tourist arrivals to Thailand (source: Thailand's Ministry of Tourism and Sports) or a 16% growth year-on-year. This trend tends to carry on given the continuous promotion on Thai tourism. In addition, the more availability of easily affordable air travel provided by low cost carriers in especially has enabled more travelling and connectivity among this region, in which the tendency for growth is promising in response to the upcoming AEC.

อย่างไรก็ดี อุทกภัยในประเทศไทยในปี 2554 ได้กลับเข้าสู่สภาวะปกติ ทำให้ประเทศไทยกลับมาพร้อมต้อนรับนักท่องเที่ยวอีกครั้งหนึ่ง โดยมีการฟื้นตัวของอุตสาหกรรมท่องเที่ยวซึ่งเห็นได้ชัดจากจำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติกว่า 22.3 ล้านคนที่เข้ามาในประเทศ จากข้อมูลตัวเลขของกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา คิดเป็นการเติบโตร้อยละ 16 ต่อปี และยังมีแนวโน้มที่จะขยายตัวต่อจากการประชาสัมพันธ์การท่องเที่ยวของไทย นอกจากนี้ การเดินทางทางอากาศที่ง่ายและสะดวกขึ้นจากการให้บริการของสายการบินต้นทุนต่ำยังส่งผลให้การท่องเที่ยวและการติดต่อระหว่างกันภายในภูมิภาคเพิ่มมากขึ้น รวมทั้งการเปิด AEC ที่จะมาถึงยังจะเร่งให้มีการเติบโตมากขึ้นด้วย

นโยบาย “เปิดเสรีน่านฟ้า” ที่จะเกิดขึ้นในปี 2558 จะส่งผลให้มีการติดต่อธุรกิจระหว่างกลุ่มประเทศอาเซียนมากยิ่งขึ้น และเป็นประโยชน์ต่ออุตสาหกรรมการบิน ข้อจำกัดบางประการในอุตสาหกรรมจะถูกยกเลิกและจะกระตุ้นความต้องการเดินทางทางอากาศในภูมิภาค ส่งผลให้การแข่งขันอาจสูงขึ้นทั้งจากสายการบินที่มีอยู่และคู่แข่งที่จะเข้าเพิ่มเติมเนื่องจากตลาดมีความน่าสนใจมากขึ้น ไทยแอร์เอเชียได้เตรียมพร้อมเพื่อรองรับสภาวะการแข่งขันที่สูงขึ้นทั้งในและระหว่างประเทศ โดยการเพิ่มจำนวนเครื่องบินในฝูง ทบทวนให้การปฏิบัติการเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและพร้อมรับโอกาสทางธุรกิจใหม่ ๆ เมื่อเวลาเหมาะสม

สมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (International Air Transportation Association : IATA) คาดการณ์ปริมาณการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศของโลกในปี 2556 ว่าจะเติบโตขึ้นร้อยละ 4.5 ซึ่งน้อยกว่าการคาดการณ์ในปี 2555 ที่ ร้อยละ 5.3 ผลิตภัณฑ์มวลรวมประชากรของโลกในปี 2556 คาดว่าจะเติบโตประมาณร้อยละ 2.5 ขณะที่ราคาน้ำมันคาดว่าจะทรงตัวในระดับเดียวกับปี 2555 แม้ว่าเศรษฐกิจมหภาคในยุโรปและสหรัฐอเมริกายังไม่สามารถฟื้นตัว ทว่าภูมิภาคเอเชียแปซิฟิคจะยังคงเข้มแข็งในเชิงการเติบโตเมื่อเทียบกับภูมิภาคอื่น

การแข่งขัน

บจ. ไทยแอร์เอเชีย เผชิญกับการแข่งขันจากสายการบินต้นทุนต่ำและสายการบินแบบประจำอื่น ๆ ที่ให้บริการในเส้นทางบินเดียวกันทั้งในและระหว่างประเทศ โดยระดับความรุนแรงของการแข่งขันมีความแตกต่างกันไปในแต่ละเส้นทางบิน และขึ้นอยู่กับความแข็งแกร่งของสายการบินที่เป็นคู่แข่งและธุรกิจขนส่งรูปแบบอื่น ๆ ไทยแอร์เอเชียใช้กลยุทธ์แข่งขันทางราคาและความถี่ในการให้บริการในลักษณะของสายการบินต้นทุนต่ำ ไทยแอร์เอเชีย เชื่อว่าการเป็นสายการบินที่มีต้นทุนต่ำจะสามารถรับมือกับสถานการณ์ที่หากราคาค่าโดยสารจะลดลงเนื่องมาจากกลยุทธ์การลดราคาของคู่แข่งหรือจากคู่แข่งรายใหม่ได้ดี

เส้นทางบินระหว่างประเทศ

คู่แข่งหลักในเส้นทางบินระหว่างประเทศของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย รวมถึงสายการบินที่ให้บริการแบบเต็มรูปแบบต่าง ๆ เช่น การบินไทย คาเธย์แปซิฟิก สิงคโปร์แอร์ไลน์ เวียดนามแอร์ไลน์ แอร์มาเก๊า เมียนมาร์ แอร์ไลน์อินเตอร์เนชั่นแนล มาเลเซียแอร์ไลน์ และสายการบินราคาประหยัดอย่างเช่น ไทเกอร์แอร์เวย์ส เจ็ทสตาร์แอร์เวย์ส และโอเรียนท์ไทย

ในเดือนกรกฎาคม 2555 ไทยสไมล์ ซึ่งเป็นหน่วยธุรกิจหนึ่งของการบินไทย และใช้รหัสสายการบินเดียวกันได้เริ่มดำเนินการบินโดยใช้เครื่องแบบ A320 ไทยสไมล์กำหนดราคาตั๋วอยู่ระหว่างกึ่งกลางของราคาตั๋วการบินไทยและนกแอร์ โดยมีการแจกอาหารบนเครื่องและสามารถสะสมไมล์เดินทาง รวมถึงใช้ห้องรับรองของการบินไทยได้ โดยวางตำแหน่งทางธุรกิจของตัวเองไว้กึ่งกลางระหว่างสายการบินที่ให้บริการเต็มรูปแบบและสายการบินต้นทุนต่ำ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 ไทยสไมล์มีเครื่องบินแบบ A320 จำนวน 4 ลำ

เส้นทางบินภายในประเทศ

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 คู่แข่งหลักในเส้นทางบินภายในประเทศของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้แก่ การบินไทย ซึ่งเป็นสายการบินที่ให้บริการแบบเต็มรูปแบบและเสนอบริการหลายระดับครอบคลุมไปยังเครือข่ายกว้างขวาง มีเที่ยวบินไปยังจุดหมายปลายทางภายในประเทศจำนวน 11 แห่ง โดยบริการของการบินไทยรวมถึงการให้บริการอาหารบนเครื่องบิน โปรแกรมสะสมไมล์ และห้องพักผ่อนในท่าอากาศยาน และ สายการบินบางกอกแอร์เวย์ส ซึ่งเป็นสายการบินที่เน้นความเป็นเอกลักษณ์เฉพาะตัวที่ให้บริการแบบเต็มรูปแบบเช่นกัน นอกจากนี้ ยังมีการแข่งขันกับสายการบินราคาประหยัดรายอื่น อาทิ นกแอร์ (บริษัทในเครือของ การบินไทย) และสายการบินโอเรียนท์ไทย

กลยุทธ์การแข่งขัน

เป้าหมายของเราคือเป็นผู้นำในธุรกิจสายการบินราคาประหยัดในทุกตลาดที่ให้บริการ โดยเสนอบริการเพื่อให้ผู้โดยสารได้รับประสบการณ์ในการบินที่มีความปลอดภัย น่าเชื่อถือและสนุกสนานในราคาที่ประหยัดที่สุด นอกจากการขยายฝูงบินแล้ว ไทยแอร์เอเชีย ยังไม่หยุดยั้งในการเพิ่มปริมาณการเดินทางทางอากาศโดยจับตลาดใหม่ ๆ ที่มีศักยภาพ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ประเทศจีน และประเทศแถบอินโดจีน ซึ่งการแข่งขันมีน้อยหรือไม่มีการแข่งขันเลย รวมทั้งยังเพิ่มความถี่ของเที่ยวบินให้มากขึ้นเพื่อขยายฐานการตลาดให้แข็งแกร่งขึ้น จุดมุ่งหมายของเราคือเป็นผู้นำส่วนแบ่งการตลาดสำหรับทุกเส้นทางบิน โดยเฉพาะตลาดในประเทศ นอกเหนือจากการสร้างรายได้จากค่าตั๋วเครื่องบินแล้ว ไทยแอร์เอเชีย ยังมุ่งเน้นในการเพิ่มรายได้เสริมผ่านการประชาสัมพันธ์ที่น่าสนใจเพื่อสร้างสินค้าและบริการให้ติดตลาดในกลุ่มผู้บริโภค รวมถึงหาผลิตภัณฑ์ใหม่ ๆ เพื่อตอบสนองความต้องการของผู้โดยสารและความสะดวกสบายในการเดินทาง นอกจากนี้ บริษัทยึดมั่นกับแนวทางของการเป็นสายการบินราคาประหยัดที่มีต้นทุนต่ำเพื่อประสิทธิภาพการทำงานที่ดีขึ้น เช่น การย้ายฐานปฏิบัติการการบินไปยังสนามบินดอนเมือง เป็นต้น กล่าวโดยสรุป ไทยแอร์เอเชีย สร้างเครือข่ายและโครงสร้างที่จะส่งเสริมให้เกิดการประหยัดต่อขนาดและการปฏิบัติงานที่มีประสิทธิภาพเพื่อเตรียมพร้อมกับการแข่งขันในอนาคต

With the 'open skies' coming in 2015, business connectivity among the ASEAN countries will prosper, one of which includes the airline industry. As certain restriction in aviation will be lifted off, there shall spur up higher demand of air travelling across this region. Given the market is becoming more lucrative, intense competition could be seen from the existing players as well as new entrants. Thai AirAsia has prepared itself for the competitive environment domestically and internationally by expanding its fleets, revisiting to ensure more efficient processes and being the opportunist when the time has come.

World passenger demand in 2013 is expected to grow by 4.5% (below the 5.3% forecast for 2012), according to International Air Transportation Association (IATA). Whilst global gross domestic product (GDP) is expected to grow by approximately 2.5 percent in 2013, the oil price is forecasted to remain stable from 2012 levels. Even though macro-economic outlook in the Eurozone and the US would remain depressed, the Asia Pacific is forecasted to be strong in term of growth, compared to other regions.

Competition

Thai AirAsia faces with competition both from the LCCs and FSCs in our international and domestic market. The intensity of this competition varies from route to route and depends on the strengths of competing airlines as well as other transportation modes available. As a low-cost carrier, Thai AirAsia competes principally on price and frequency of service. Given our low-cost operations, the Company is in the better position to endure a decrease in air fares that might occur as a result of intense competition via aggressive pricing of competitors or from new entrants.

International

The main competitors of Thai AirAsia on our international routes include full-service carriers and other low-cost carriers that share the same destinations as ours. Full service carriers are Thai Airways, Cathay Pacific Airways, Singapore Airlines, Vietnam Airlines, Air Macau, Myanmar Airlines International, Malaysian Airlines, while low-cost carriers are Tiger Airways, Jetstar Airways and Orient Thai Airlines.

On July 2012, Thai Smile, a business unit of Thai Airways sharing its airline code, has started it operation using the same A320 equipment. Positioning itself as a "light premium" airline, Thai Smile provides fares at the price between Thai Airways and Nok Air with complimentary snack and sharing the same frequent flyer program and airport lounges with Thai airways. Thai Smile, a fleet of all four A320 aircraft as at 31 December 2012.

Domestic

Key main players under the domestic market include Thai Airways, a full-service carrier offering multiclass scheduled services to a broad network of 11 domestic destinations as of December 31, 2012, complimentary in-flight meals, a frequent flyer program and airport lounges, Thai Smile, a light premium airline under Thai Airways umbrella, as well as Bangkok Airways, a boutique full service carrier, and low-cost carriers such as Nok Air (an affiliate of Thai Airways) and Orient Thai Airlines.

Our business strategy

Our goal is to establish ourselves as a leading low-cost carrier in every market that we serve by offering passengers a safe, reliable and enjoyable flying experience at a lowest price. Apart from organically growing our fleet, Thai AirAsia is striving to stimulate air travel via tapping the potential new market, especially in China and Indochina, where there is less or no competition as well as via increasing flight frequencies to strengthen our market position. Our aim is to gain market dominance in every of our route, especially in our domestic market. Besides generating revenue from the fares, Thai AirAsia is also focusing on the drive of our ancillary products via attractive promotions to create more awareness on existing products to the market as well as more innovative products to serve our traveler's needs and convenience on connectivity. Moreover, the Company will continue to strengthen our low-cost model to achieve better efficiencies as evident through the move to Don Mueang Airport. In summary, Thai AirAsia is building up its network and infrastructure that would enable the economies of scale and cost-efficient operations for the readiness of upcoming competition.

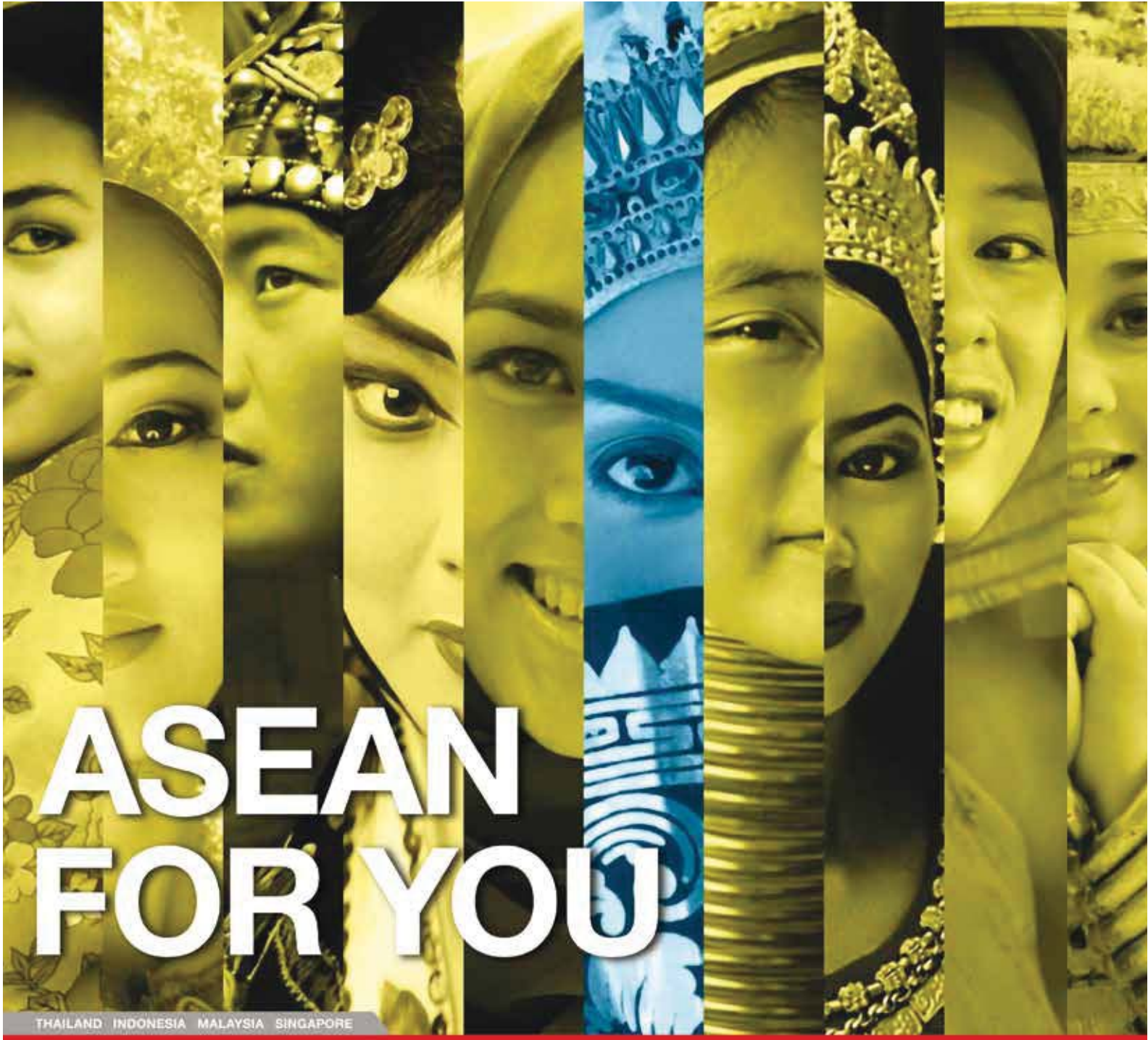
Shell Aviation

YOU CAN BE SURE OF SHELL AVIATION

WE UNDERSTAND THAT SWIFT, SAFE AND RELIABLE FUEL SUPPLY IS VITAL FOR YOUR OPERATIONS.

- A commitment to **reliable fuel supply** through our strong supply chain, which is based on our own refineries and our trading expertise
- Access to **one of the world's most extensive fuelling networks**
- A relentless focus on **safety** and **operational excellence** gives you swift, safe and reliable fuelling

www.shell.com/aviation



ด้วยวิธีคิดแบบ ASEAN เราจึงดึงศักยภาพและความแข็งแกร่งของภูมิภาคนี้ เพื่อนำเสนอบริการและผลิตภัณฑ์ที่มีประสิทธิภาพในระดับสากลให้แก่ลูกค้า พร้อมเชื่อมโยงทุกมิติแห่งองค์ความรู้ บุคลากร และความเข้าใจอันลึกซึ้งผ่านเครือข่ายของเราทั่วทั้งภูมิภาค ASEAN เพื่อส่งมอบการบริการอันเปี่ยมด้วยคุณภาพให้แก่คุณโดยเฉพาะ ที่ซีไอเอ็มบี เราเชื่อมพลังและความหลากหลายของ ASEAN เพื่อคุณ

ASEAN FOR YOU CIMB GROUP

CIMB THAI ซีไอเอ็มบี ไทย | CIMB BANK | CIMB NIAGA | CIMB | CIMB ISLAMIC

กิจกรรมเพื่อสังคม
Corporate Social Responsibility

“ใคร ใคร...ก็บินได้” สู่หัวใจเพื่อสังคม

สายการบินไทยแอร์เอเชีย เติบโตจากแนวคิด “ใคร ใคร... ก็บินได้” ซึ่งเป็นมุมมองที่พร้อมทำให้ทุกการโดยสารเครื่องบินเป็นเรื่องง่ายสำหรับทุกคน ถือเป็นจุดเริ่มต้นให้พวกเราคิดและดำเนินธุรกิจ เพื่อสร้างสรรค์โอกาสใหม่ ๆ ให้เกิดขึ้นกับสังคม ที่เป็นส่วนผลักดันสำคัญให้ไทยแอร์เอเชียประสบความสำเร็จอย่างต่อเนื่องตลอดมา

“Now...Everyone Can Fly” to the Heart of Society

Thai AirAsia was founded on the idea that “Now Everyone Can Fly”, a belief that has driven us to make sure that flying is a simple matter for all. From this resolution has sprung a business model that includes creating new opportunities for the community that has fostered our success.

ด้านกีฬาและเยาวชน

- คลินิกฟุตบอลเยาวชน “บินสู่ฝัน” สัมผัสประสบการณ์ใหม่กับทีมควีนสปาร์ค เรนสเจอร์(QPR) ประเทศอังกฤษ
- สนับสนุน 15 ทีมฟุตบอลบินคว้าชัยในไทยแลนด์พรีเมียร์ลีกและดิวิชั่น
- ผู้สนับสนุนหลักอย่างเป็นทางการของสมาคมวอลเล่ย์บอลแห่งประเทศไทยสู่ทีมชั้นนำโลก
- ลัดฟ้าพานักกีฬาไทย คว้าชัยสร้างชื่อ อาทิ ดนัย อุดมโชค

Sports and Youth

- The “Fly Towards a Dream” youth football clinic, which offered new experiences involving the UK’s Queens Park Rangers
- Support for 15 teams to champion the Thailand Premier League and Division league
- Official sponsor of Volleyball Association of Thailand to international arena
- Flying Thai athletes for championship ie. Mr. Danai Udomchoke

ด้านศาสนาวัฒนธรรม
Religion and Culture

- สนับสนุนสวัสดิการพิเศษสำหรับปราชญ์แผ่นดิน “ศิลปินแห่งชาติ” บินฟรีในทุกเส้นทางตลอดชีพ
- Special support for the Kingdom’s “National Artists”, providing them with a lifetime of free air travel

- ทริปมหากุศล ลัดฟ้าบูรณะปฏิสังขรณ์สถานที่ประสูติพระพุทธเจ้า ลุมพินีสถาน ประเทศอินเดีย
- Merit trip to the birthplace of the Lord Buddha; Lumphini, India

- สืบสานประเพณีแห่เทียนพรรษา จ.อุบลราชธานี
- Preservation of Ubon Ratchathani’s Buddhist Lent Candle Procession Festival

- งานสงกรานต์ม่วนใจ๋ ปีใหม่เมือง จ.เชียงใหม่/งานถือศีลกินผัก จ.ภูเก็ต/งานไหลเรือไฟ จ.นครพนม/ งานชักพระ จ.สุราษฎร์ธานี
- Songkran in Chiang Mai, Vegetarian Festival in Phuket, Fire Boats in Nakhon Phanom, Buddha Boat Procession in Surat Thani

ด้านสังคมและมนุษยชน

- โครงการ “ผ่าตัดเด็กโรคหัวใจพิการแต่กำเนิดผู้ด้อยโอกาสในประเทศเมียนมาร์” ลัดฟ้ากับแอร์เอเชียผ่าตัดที่โรงพยาบาลบำรุงราษฎร์
- โครงการช่วยเหลือผู้ประสบภัยพิบัติต่าง ๆ

Society and Humanity

- The “Heart Surgery for the Less Fortunate of Myanmar” project, which flew patients to the care of Bumrungrad Hospital
- Projects to aid victims of natural disasters

ปัจจัยความเสี่ยง

ธุรกิจการบินเป็นอีกหนึ่งธุรกิจที่มีปัจจัยความเสี่ยงที่หลากหลายและมีความเฉพาะตัว เพื่อรับมือกับความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นซึ่งจะส่งผลกระทบต่อการดำเนินงานของบริษัท บริษัทจึงได้จัดให้มีกระบวนการบริหารความเสี่ยงและได้แต่งตั้งคณะกรรมการบริหารความเสี่ยง (Risk Management Committee) ขึ้น ซึ่งประกอบด้วยผู้บริหารจากหน่วยงานต่างๆ ในการทำหน้าที่กำหนดนโยบายและประเมินความเสี่ยง โดยระบุความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นโดยวิเคราะห์ถึงปัจจัยที่อาจส่งผลให้บริษัทไม่สามารถบรรลุวัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้ เรียงลำดับความสำคัญของความเสี่ยงดังกล่าว และพิจารณาประเมินผลกระทบโอกาสที่เกิดขึ้น เพื่อกำหนดมาตรการจัดการความเสี่ยงให้อยู่ในระดับที่บริษัทยอมรับได้ ทั้งนี้ คณะกรรมการบริหารความเสี่ยงได้รายงานผลการประเมินความเสี่ยงให้คณะกรรมการตรวจสอบ คณะกรรมการบริหาร และคณะกรรมการบริษัท เพื่อพิจารณาสอบทานไตรมาสละครั้ง โดยบริษัทยึดถือมาตรฐานของ Committee of Sponsoring Organization of the Treadway Commission : COSO เป็นหลักปฏิบัติ

บริษัทมีปัจจัยความเสี่ยงที่สำคัญ ตามรายละเอียดที่แสดงไว้ด้านล่าง อย่างไรก็ตาม นอกเหนือจากปัจจัยความเสี่ยงที่ปรากฏนี้ อาจมีความเสี่ยงอื่นๆ ซึ่งบริษัทไม่อาจทราบได้ในขณะนี้หรือเป็นความเสี่ยงที่บริษัทพิจารณาในขณะนี้ว่าไม่เป็นสาระสำคัญแต่อาจเป็นปัจจัยความเสี่ยงที่มีความสำคัญในอนาคตได้

1. ความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมการบิน

1.1 อุตสาหกรรมการบินเผชิญความเสี่ยงจากเหตุการณ์ที่เกิดจากปัจจัยภายนอก เช่น การก่อการร้าย การระบาดของโรคติดต่อ และภาวะอากาศเลวร้าย

การก่อการร้าย เช่น ที่เกิดขึ้นเมื่อวันที่ 11 กันยายน 2544 และผลที่ตามมา ส่งผลกระทบในทางลบต่ออุตสาหกรรมการบิน ผลกระทบเบื้องต้นที่เกิดขึ้น ได้แก่ ต้นทุนด้านการรักษาความปลอดภัยและการประกันภัยที่เพิ่มขึ้น และการลดลงของจำนวนผู้โดยสารและรายได้ต่อหน่วย อันเนื่องมาจากอุปสงค์ของการเดินทางทางอากาศทั่วโลกลดลง และอาจทำให้ต้นทุนของอุตสาหกรรมการบินเพิ่มขึ้น เช่น ค่าน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับเครื่องบินหรือค่าใช้จ่ายด้านประกันภัย การระบาดของโรคติดต่อที่มีโอกาสเกิดเป็นโรคระบาด หรือมาตรการต่าง ๆ ซึ่งรัฐบาลของประเทศที่ได้รับผลกระทบจากการระบาดใช้รับมือกับความเสี่ยงที่จะเกิดโรคระบาด อาจขัดขวางการประกอบธุรกิจการบิน

ในช่วงฤดูมรสุมหรือช่วงที่เกิดสภาวะอากาศแปรปรวน เที่ยวบินต่าง ๆ อาจถูกยกเลิกหรือต้องเลื่อนเวลาจากกำหนดการเดิม ประเทศไทยเป็นหนึ่งในประเทศที่ประสบภัยพิบัติทางธรรมชาติหลายครั้งในช่วงหลายปีที่ผ่านมา ซึ่งรวมถึงคลื่นยักษ์สึนามิและอุทกภัย ในกรณีที่ บจ. ไทยแอร์เอเชียยกเลิกเที่ยวบินหรือเลื่อนเวลาจากกำหนดการเดิมเนื่องจากสภาพอากาศที่แปรปรวนนั้น รายได้และผลกำไรของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะลดลง

บริษัทได้จัดตั้งหน่วยงานพิเศษเพื่อรับมือต่อเหตุการณ์ที่อาจเกิดขึ้น (Emergency Response Team) เพื่อเฝ้าระวังและติดตามสถานการณ์ให้ทันท่วงที โดยมีจุดประสงค์เพื่อให้เกิดผลกระทบต่อการปฏิบัติการการบินและผู้โดยสารให้น้อยที่สุด โดยครอบคลุมทั้งการวางแผนปฏิบัติการการบิน การวางแผนงานภาคพื้นดินในส่วนการดูแลผู้โดยสาร การสื่อสารองค์กรและความรับผิดชอบต่อผู้โดยสาร เป็นต้น

1.2 ธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัท และบจ. ไทยแอร์เอเชีย อาจได้รับผลกระทบในทางลบอย่างมีนัยสำคัญจากต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิง

ต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับเครื่องบินคิดเป็นสัดส่วนมากที่สุดของต้นทุนจากการดำเนินงานของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยคิดเป็นร้อยละ 44.4 ของต้นทุนรวมของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ในปี 2555 ด้วยเหตุนี้ ผลการดำเนินงานของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จึงได้รับผลกระทบอย่างมากหากราคาน้ำมันเชื้อเพลิงมีความผันผวนสูง บริษัทได้มีนโยบายการป้องกันความเสี่ยงจากราคาน้ำมันอากาศยาน (Jet Fuel Price Hedging) เพื่อลดความผันผวนดังกล่าวให้อยู่ในระดับที่สามารถบริหารจัดการได้ ในส่วนการปฏิบัติการการบิน บริษัทมีนโยบายบริหารจัดการอัตราการสิ้นเปลืองของเชื้อเพลิงเครื่องบิน รวมทั้งมีการกำหนดอัตราค่าธรรมเนียมสัมภาระ (Baggage fee) และค่าธรรมเนียมน้ำมัน (Fuel Surcharge) ในอัตราที่เหมาะสม และยังหารายได้เสริม (Ancillary Income) เพื่อช่วยในการบริหารจัดการต้นทุนน้ำมันด้วย

1.3 ความผันผวนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศอาจส่งผลกระทบในทางลบต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงานและโอกาสทางธุรกิจของบริษัท

เนื่องจาก บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีการทำธุรกิจในหลายประเทศ จึงมีรายได้และค่าใช้จ่ายเป็นสกุลเงินหลายสกุล ที่สำคัญคือ สกุลเงินบาท ดอลล่าร์สิงคโปร์ ดอลล่าร์สหรัฐฯ ริงกิตมาเลเซีย และหยวนจีน อย่างไรก็ตาม สัญญาซ่อมบำรุง สัญญาเช่าเครื่องบิน สัญญาการจัดหาน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับเครื่องบิน สัญญาการประกันภัยโดยส่วนใหญ่ รวมทั้งสัญญาซื้ออะไหล่เครื่องบินเกือบทั้งหมดของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย อยู่ในเงินสกุลดอลล่าร์สหรัฐฯ ทั้งนี้ ค่าเงินของสกุลเงินหลายสกุล ซึ่งรวมถึงดอลล่าร์สหรัฐฯ และสกุลเงินของประเทศในเอเชียบางสกุล มีความผันผวน ทั้งการแข็งค่าและการอ่อนค่า ซึ่งอาจเกิดผลกระทบกับ บจ. ไทยแอร์เอเชีย บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีการติดตามสภาวะการเปลี่ยนแปลงของปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่ออัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศอย่างใกล้ชิด และอาจเข้าทำสัญญาป้องกันความเสี่ยงจากการแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ เมื่ออัตราแลกเปลี่ยนอยู่ในระดับที่เหมาะสม นอกจากนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังบริหารความเสี่ยงดังกล่าวโดยจัดการให้รายจ่ายอยู่ในสกุลเงินเดียวกับรายรับให้มากที่สุด (Natural Hedge)

Risk Factors

Aviation business is one of the industries with several unique risk factors. In order to respond to the risk that may arise to affect the Company's operation, the Company has set up risk management procedures and the Risk Management Committee comprisingexecutives from different departments that are involved in setting policies and assessing risks. The Committee identifies possible risks and analyzes factors that may prevent the Company in achieving its goals, prioritizes significance those identified risks as well as evaluates the plausible impacts in order to establish the measures in mitigating risks to the acceptable level. The Risk Management Committee has reported the risk assessment results to the Audit Committee, and the Company's Board of Directors for consideration once every quarter. The Company is following the standards set by the Committee of Sponsoring Organization of the Treadway Commission, or COSO as its operating guideline.

The Company has key risks as listed below. Nonetheless, besides the risk factors shown hereunder, there may be other risks that the Company is not presently aware of or is aware of but does not deem significant in the foreseeable future.

1. Risks Relating to the Aviation Industry

1.1 The aviation industry is exposed to risks from external factors such as terrorism, epidemic, and unfavorable weather conditions.

Terrorism, such as the 11 September 2001 incident and its aftermath, has resulted in negative impacts on the aviation industry. Primarily, the negative impacts include higher costs for security and insurance, lower passenger traffic and lower yield from the decreasing demands for air travel worldwide, and possibly higher costs for the industry, for example, fuel costs for aircrafts or insurance-related costs. The outbreak of the epidemic or various measures taken by governments of countries affected by the epidemic to mitigate the risk of outbreak may also obstruct the aviation industry.

During the monsoons or in the unfavorable weather conditions, flights may be cancelled or postponed. Thailand is one of the countries that has encountered many natural disasters during the past several years, including the tsunami and flood. In the cases that Thai AirAsia cancels or postpones the flight, income and profit of Thai AirAsia will be reduced.

The Company has set up the Emergency Response Team to keep close watch and follow the situation instantly, with the aim to minimize the impact on the flight operation and passengers. The team covers areas such as flight operation planning, ground operation in term of customer service, corporate communication, and passenger responsibility.

1.2 The business, financial condition, operating results, and prospect of Thai AirAsia may be materially and adversely affected by fuel costs.

Jet fuel costs represent the largest part of the operating costs of Thai AirAsia, accounted for 44.4% of total costs of Thai AirAsia in 2012. Consequently, the operating results of Thai AirAsia are significantly affected from the high volatility of the fuel price. The Company's policy in mitigating the risks from fuel price fluctuation is by the Jet Fuel Price Hedging in order to keep the fluctuation in the manageable level. In terms of flight operation, the Company has a policy to manage the fuel consumption rate. In addition, the Company has appropriately levied the baggage fee and fuel surcharge, and generate ancillary income to support the fuel cost management.

1.3 Currency fluctuation can have adverse impacts on the Company's business, financial condition, and operating results.

Due to the geographic diversity of the business, Thai AirAsia has incomes and expenses in various currencies, most in particular Thai Baht, Singapore Dollar, the US Dollar, Malaysian Ringgit, and Chinese Renminbi. However, most of maintenance contracts, aircraft lease contracts, jet fuel supply contracts, insurance contracts, and substantially all of the purchase contracts with respect to aircraft spare parts of Thai AirAsia are in US Dollar. Nevertheless, many currencies, including US Dollar and some Asian currencies are fluctuating: depreciating and appreciating, which can affect the Company. Thai AirAsia is monitoring the changes in situations for factors that can influence the foreign exchange rates and may enter into contracts to hedge the foreign exchange exposure once the rates are at the favorable levels. In addition, Thai AirAsia also alleviates foreign exchange risks by engaging in the natural hedge scheme.

1.4 บริษัท อาจเผชิญกับความผันผวนของอัตราดอกเบี้ย
ไทยแอร์เอเชีย อาจต้องก่อภาระหนี้เพิ่มอย่างมีนัยสำคัญในอนาคต เพื่อระดมทุนในการจัดซื้อเครื่องบิน เพื่อเป็นค่าใช้จ่ายในการลงทุน หรือเพื่อเป็นค่าใช้จ่ายตามแผนขยายธุรกิจ ทั้งนี้ คาดว่าหนี้สินในอนาคตของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยส่วนใหญ่อาจเป็นหนี้สินที่กำหนดอัตราดอกเบี้ยลอยตัว การเพิ่มขึ้นของอัตราดอกเบี้ยอาจทำให้ต้นทุนการกู้ยืมในอนาคตของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เพิ่มขึ้น บจ. ไทยแอร์เอเชียมีมาตรการลดความผันผวนของอัตราดอกเบี้ยโดยกำหนดอัตราดอกเบี้ยบางส่วนเป็นอัตราคงที่ในกระบวนการเจรจาสัญญาเช่าทางการเงินและพิจารณานำเครื่องมือทางการเงินมาใช้ในเวลาที่เหมาะสม

2. ความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

2.1 การถือหุ้นโดยบุคคลต่างชาติใน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งเป็นสินทรัพย์หลัก (Core Asset) ของบริษัทฯ มีข้อจำกัดอยู่หลายประการ การละเมิดข้อจำกัดดังกล่าวอาจส่งผลให้เกิดการเพิกถอนใบอนุญาตให้ประกอบกิจการค้าขายในการเดินอากาศ และสิทธิของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ในการบินในทุกเส้นทางบิน

การถือหุ้นของบุคคลต่างชาติใน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ถูกจำกัดโดยข้อบังคับ ไว้ที่ร้อยละ 0.1 ของหุ้นที่จำหน่ายได้แล้วทั้งหมดของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น นอกจากนี้ บจ.ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งเป็นสินทรัพย์หลักของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ยังอยู่ภายใต้บังคับของข้อจำกัดการถือหุ้นของบุคคลต่างชาติภายใต้พระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว พ.ศ. 2542 พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 (รวมทั้งที่มีการแก้ไขเพิ่มเติม) และส่วนเงื่อนไขการอนุญาตประกอบกิจการค้าขายในการเดินอากาศตามประกาศคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 58 โดยหุ้นของผู้ดำเนินการบริการขนส่งทางอากาศและผู้ซึ่งขอจดทะเบียนอากาศยานไม่น้อยกว่าร้อยละ 51 ต้องถือโดยบุคคล ในประเภทต่อไปนี้แต่ละประเภทโดยลำพังหรือหลายประเภทรวมกัน ได้แก่ (ก) บุคคลธรรมดาซึ่งมีสัญชาติไทย และ/หรือ (ข) กระทรวง ทบวง กรมในรัฐบาล และ/หรือ (ค) บริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัดซึ่งมีกระทรวง ทบวง กรมในรัฐบาล หรือบุคคลธรรมดาสัญชาติไทยถือหุ้นอยู่ไม่น้อยกว่าร้อยละ 51 ของหุ้นทั้งหมด ในทางปฏิบัติ จะไม่สามารถทราบได้ว่าการขายหุ้นของผู้ถือหุ้นสัญชาติไทยในเวลาต่อมาจะเป็นการขายให้ผู้ซื้อหุ้นสัญชาติไทยหรือผู้ซื้อชาวต่างชาติ หรือบุคคลที่แลกเปลี่ยนเอ็นวีดีอาร์เป็นหุ้น เป็นบุคคลสัญชาติไทยหรือชาวต่างชาติ ทั้งนี้ จนกว่าผู้ซื้อหรือบุคคลดังกล่าวจะยื่นคำร้องขอจดทะเบียนโอนหุ้นดังกล่าวต่อนายทะเบียนหรือจนกว่าจะมีการปิดสมุดทะเบียนผู้ถือหุ้น ผู้ซื้อหรือบุคคลที่แลกเปลี่ยนเอ็นวีดีอาร์เป็นหุ้นไม่มีหน้าที่ต้องยื่นคำร้องขอจดทะเบียนโอนหุ้นดังกล่าวหลังจากการซื้อหรือการแลกเปลี่ยน และหากผู้ซื้อหรือบุคคลดังกล่าวไม่ได้ยื่นคำร้องดังกล่าว ก็จะไม่ปรากฏชื่อและสัญชาติของผู้ซื้อหรือบุคคลดังกล่าวในสมุดทะเบียนผู้ถือหุ้น จนกว่าจะถึงวันปิดสมุดทะเบียนผู้ถือหุ้น ซึ่งอาจเป็นระยะเวลาหนึ่งหลังจากที่การซื้อหรือการแลกเปลี่ยน ทั้งนี้ TSD ซึ่งเป็นนายทะเบียนของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น อาจปฏิเสธที่จะจดทะเบียนการโอนหุ้นให้แก่บุคคลที่ไม่ได้มีสัญชาติไทย หรือมิฉะนั้นบุคคลดังกล่าวอาจจำเป็นต้องขายหุ้นถ้าการโอนหุ้นดังกล่าวจะทำให้การถือหุ้นของบุคคลต่างชาติใน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เกินกว่าสัดส่วนการถือหุ้นของบุคคลต่างชาติที่บังคับใช้อยู่ขณะนั้น ซึ่งอาจส่งผลให้เกิดการเพิกถอนใบอนุญาตให้ประกอบกิจการค้าขายในการเดินอากาศ และอาจส่งผลกระทบในทางลบอย่างมีนัยสำคัญต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ และ บจ.ไทยแอร์เอเชีย เมื่อการถือหุ้นของบุคคลต่างชาติถึงสัดส่วนสูงสุดที่กำหนดแล้ว ผู้ถือหุ้นสัญชาติไทยอาจถูกจำกัดไม่ให้โอนหุ้นแก่ผู้ซื้อชาวต่างชาติ ซึ่งอาจส่งผลกระทบในทางลบต่อสภาพคล่องและราคาตลาดของหุ้น นอกจากนี้ ตามหลักทั่วไปในการดำเนินการบริการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศนั้น บจ. ไทยแอร์เอเชีย จำเป็นต้องมีบุคคลสัญชาติไทยเป็นผู้ถือหุ้น ในสัดส่วนที่เป็นสาระสำคัญและเป็นผู้มีอำนาจควบคุมที่แท้จริงของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งแม้ว่ารัฐบาลของประเทศต่างๆ ที่ประเทศไทยได้ลงนามข้อตกลงแบบทวิภาคี อาจยอมรับแนวคิดเรื่อง “ผู้รับประโยชน์ที่แท้จริง” แต่ก็ยังมีความเสี่ยงที่บริษัทฯ จะไม่สามารถผ่านเกณฑ์ “การถือหุ้นในสัดส่วนที่เป็นสาระสำคัญและการมีอำนาจควบคุมอันแท้จริง” ซึ่งอาจทำให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย สิ้นสถานะการเป็นสายการบินของไทย (Thai-designated Airline) และถูกเพิกถอนสิทธิในการบินในเส้นทางบินระหว่างประเทศได้

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ถือหุ้นร้อยละ 55 ใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยผู้ถือหุ้นที่เป็นประชาชนทั่วไปถือหุ้นใน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ร้อยละ 40 ของหุ้นที่จำหน่ายแล้วทั้งหมดของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และหุ้นส่วนที่เหลืออีกร้อยละ 60 ถือโดยผู้บริหารของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งเป็นบุคคลธรรมดาที่มีสัญชาติไทยทั้งสิ้น ซึ่งเป็นไปตามข้อกฎหมายที่เกี่ยวข้อง

2.2 บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เป็นบริษัทที่ประกอบธุรกิจลงทุนโดยการถือหุ้นในบริษัทอื่น (Holding Company) จึงต้องพึ่งพาเงินปันผลที่ได้รับจากการลงทุนใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย เพียงอย่างเดียวในการจ่ายเงินปันผลให้กับผู้ถือหุ้นของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น
เนื่องจาก บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ประกอบธุรกิจลงทุนโดยการถือหุ้นในบริษัทอื่น จึงต้องพึ่งพาเงินปันผลจาก บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งเป็นบริษัทที่ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ถือหุ้นอยู่ร้อยละ 55 การจ่ายเงินปันผลโดยบริษัทฯ ให้แก่ผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ และการจ่ายเงินปันผลโดย บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้แก่ผู้ถือหุ้นของตน ซึ่งรวมถึง บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น จะต้องดำเนินการตามที่กฎหมายกำหนด ทั้งนี้ ตามพระราชบัญญัติบริษัทมหาชนจำกัด พ.ศ. 2535 (รวมทั้งที่มีการแก้ไขเพิ่มเติม) บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น สามารถจ่ายเงินปันผลได้หากมีผลกำไรสุทธิปรากฏในงบการเงินเฉพาะกิจการของบริษัทฯ แต่ไม่สามารถจ่ายเงินปันผลจากกำไรสุทธิตามงบการเงินรวมตามวิธีรวมซึ่งมาจากกำไรสุทธิของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ ดังนั้น ความสามารถในการจ่ายเงินปันผลของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น จึงขึ้นอยู่กับเงินปันผลที่ได้รับจาก บจ. ไทยแอร์เอเชีย เนื่องจากเงินปันผลดังกล่าวถือเป็นรายได้เกือบทั้งหมดของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น

บริษัทได้กำหนดให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จัดทำแผนดำเนินการและงบประมาณประจำปี ซึ่งจะต้องผ่านการพิจารณาและได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการบริษัท ซึ่งผู้บริหารระดับสูงจะมีการประชุมทุกเดือนเพื่อพิจารณา

1.4 The Company may be exposed with interest rate fluctuations.

Thai AirAsia may incur significant amount of debt in the future in order to finance for new aircrafts or for business expansion. The substantial indebtedness amount of Thai AirAsia in the future might be of floating rate obligations, thus, the increasing interest rate is likely to affect the borrowing costs of Thai AirAsia. The Company has set a measure to alleviate interest rate risk by fixing some interest rate during the negotiation for financial lease contracts and by considering using financial instruments at appropriate time.

2. Risks Relating to Asia Aviation and Thai AirAsia

2.1 There are limitations on foreign ownership in Asia Aviation and Thai AirAsia, which is the Company's core asset. Violation may result in the revocation of Air Service Operator License and of the Traffic Rights our destinations of Thai AirAsia

Foreign ownership, as limited under our Articles of Association, shall not exceed 0.1% of total issued and outstanding Asia Aviation's shares. In addition, Thai AirAsia, as Asia Aviation's core asset, is also under the foreigners' share holding limitations regulated by the Foreign Business Act B.E. 2542 (1999) and the Aviation Act B.E. 2497 (1954) as amended, and the Announcement of the National Executive Council No. 58. Not less than 51% of shares of an air service operators and aircraft registrants shall belong to persons listed hereunder, in any one or any combination of the following categories:

(a) Natural persons who hold Thai nationality;
(b) Ministries, sub-ministries, departments of the Thai government;
(c) Limited companies or public limited companies, of which not less than fifty-one percent of the total capital belongs to ministries, sub-ministries, departments of Thai government or Thai natural persons.

In practice, it is hardly possible to determine whether the shares owned by shareholder, who is a Thai national, are sold to another Thai national or foreigner, or whether the person who converts the Non-Voting Depository Receipt (NVDR) into share is a Thai national or foreigner, until the said person submits an application for share transfer registration to the registration officer or until the closing date of the shareholders' registration book. Buyers or persons who convert the NVDRs into shares are not obliged to apply for share transfer registration after the purchase or trading. If the buyers or said persons have not applied for share transfer registration, there will not be the records of the said persons' names and nationalities on the shareholders' registration book until the last closing date of the shareholders' registration book, which will be some time after the trading. However, Thailand Securities Depository Co., Ltd. (TSD), Asia Aviation's registrar, may refuse to register the share transfer for the persons who are not Thai nationals and the said persons may need to sell their shares, if the transfer will make the foreign shareholding exceeds the limit currently imposed, which may result in the revocation of air service operator license and significant negative impacts on the business, financial condition, operating results, and business opportunities of Thai AirAsia. If the foreign shareholding meets the maximum limit, Thai shareholders may be restricted in transferring the shares to foreigners, which may negatively affect the liquidity and market prices of the shares. Additionally, under normal practice for international air transportation service operation, Thai AirAsia shall have significant number of shareholders with Thai nationality who are also effectively controlling shareholders of Thai AirAsia. Even though governments of countries, that Thailand has signed the bilateral agreements with, are recognizing the concept of the "beneficial ownership", there is a risk that the substantially owned and effectively controlled test may not be met, which may result in Thai AirAsia being terminated of the Thai-Designated Airline status and revoked of the international traffic rights.

As of 31 December 2012, Asia Aviation held 55% shareholding in Thai AirAsia, in which the public held the total of 40% of Asia Aviation's total issued and outstanding shares, and the remaining 60% were held by Thai AirAsia management team who are all natural persons with Thai nationality, as regulated by applicable laws.

2.2 Asia Aviation is operating as a holding company, consequently it is dependent on the dividends received from Thai AirAsia for dividend payment to Asia Aviation's shareholders.

As Asia Aviation is a holding company, it is dependent on the dividends from Thai AirAsia, of which it has 55% shareholding, to pay the dividends for its own shareholders. Dividend payment of Thai AirAsia to its shareholders, including Asia Aviation, shall be subject to applicable law. According to the Public Limited Companies Act B.E. 2535 (1992) as amended, Asia Aviation may pay dividends based on its net profit of the standalone financial statement of the Company, but not from its consolidated financial statement, in which net profit of Thai AirAsia has derived the net profit under the consolidated financial statement. Therefore, the ability to pay dividends of Asia Aviation depends on the dividends received from Thai AirAsia as the said dividends constitute substantially of Asia Aviation's income.

The Company has assigned Thai AirAsia to prepare operating plans and annual budgets, which need to be considered and approved by the Company's Board of Directors. Executive management meet every month to closely monitor the operating results in order to

ติดตามผลการดำเนินงานอย่างใกล้ชิดเพื่อปรับตัวอย่างทันท่วงที หากมีความเปลี่ยนแปลงจากปัจจัยภายนอกที่ต่างกับแผนงานที่วางไว้ รวมทั้งการวางแผนทางการเงินอย่างเหมาะสม ทั้งด้านกระแสเงินสดและอัตราส่วนทางการเงินที่ได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการ

2.3 การดำเนินธุรกิจของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ต้องพึ่งพาความสัมพันธ์ของบริษัทฯ กับ AirAsia Berhad

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้รับประโยชน์จากการสนับสนุนของ AirAsia Berhad ในหลายด้าน ทั้งนี้ ธุรกิจของบริษัทฯ พึ่งพิงกับ สัญญาอนุญาตให้ใช้ชื่อทางการค้าที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทำกับ AAB ลงวันที่ 1 มกราคม 2555 (“สัญญาอนุญาตให้ใช้ชื่อทางการค้า AirAsia”) ซึ่ง AAB อนุญาตให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีสิทธิแต่ผู้เดียวในประเทศไทยสำหรับการใช้ชื่อทางการค้า “AirAsia” เพื่อการดำเนินธุรกิจของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย และการเข้าถึงทักษะความรู้ทางด้านการตลาด การประกอบธุรกิจ และการบริการลูกค้า ทั้งนี้ การเพิ่มขึ้นของค่าธรรมเนียมในการอนุญาตให้ใช้ชื่อทางการค้า และการแก้ไขเพิ่มเติมอื่นๆ ของสัญญานี้ อาจส่งผลกระทบต่อผลการดำเนินงานของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

ปัจจุบัน บจ. ไทยแอร์เอเชีย เช่าเครื่องบินจากบริษัทย่อยของ AAB โดยสัญญาเช่าดังกล่าวจะสิ้นสุดกำหนดระยะเวลาระหว่างปี 2562 ถึงปี 2567 โดยความสามารถของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ในการต่ออายุสัญญาเช่าด้วยข้อกำหนดที่คล้ายคลึงกับข้อกำหนดเดิมจะขึ้นอยู่กับสภาวะของตลาด ณ เวลานั้น ซึ่งปกติแล้ว หากสัญญาเช่ามีกำหนดระยะเวลานาน ข้อกำหนดของสัญญาเช่าจะเอื้อประโยชน์แก่ผู้เช่าเพิ่มขึ้น บริษัทฯ พึ่งพาเทคโนโลยีสารสนเทศที่ใช้ในกลุ่มแอร์เอเชีย ทั้งนี้ ระบบซอฟแวร์หลักของบริษัทฯ (มีศูนย์กลางอยู่ในกัวลาลัมเปอร์ ประเทศมาเลเซีย) ได้แก่ NewSkies 3.2 พัฒนาโดย Navitaire ใช้สำหรับการบริหารจัดการ/การสำรองสินค้าคงคลังและการขาย Axapta Financial Management พัฒนาโดย Microsoft ซึ่งใช้สำหรับการดำเนินการด้านการเงิน The Geneva Optimum Airline Performance (OAP) ซึ่งใช้สำหรับการกำหนดตารางบินและการจัดตารางบินของลูกเรือ Navtech ใช้สำหรับการวางแผนการบิน และ Swiss Aviation Software Ltd.’s AMOS ใช้สำหรับการบริหารจัดการวิศวกรรมการซ่อมบำรุงอากาศยานและการขนส่ง

นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังมีช่องทางในการได้รับชิ้นส่วนอะไหล่ที่จัดเก็บโดย AAB และได้รับประโยชน์จากบริการประจำท่าอากาศยานซึ่งให้บริการโดยสมาชิกในกลุ่มแอร์เอเชียในบางท่าอากาศยานในประเทศมาเลเซีย และประเทศอินโดนีเซีย รวมทั้งให้บริการและได้รับบริการอื่นๆ จาก AAB และสมาชิกของกลุ่มแอร์เอเชีย อาทิ การซ่อมบำรุง การป้องกันความเสี่ยงจากน้ำมันเชื้อเพลิง เว็บไซต์แอร์เอเชียสำหรับการขายบัตรโดยสารทางอินเตอร์เน็ต ซอฟต์แวร์สำรองที่นั่ง เป็นต้น อำนาจการตัดสินใจในการเข้าทำรายการดังกล่าวเป็นของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยต้องผ่านการอนุมัติจากคณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการตรวจสอบ

ณ ปัจจุบัน AirAsia Berhad ถือหุ้นร้อยละ 45 ใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย และได้เสนอชื่อบุคคลเป็นกรรมการใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย จำนวน 2 ราย และกรรมการอิสระจำนวน 1 ราย จากจำนวนกรรมการ 8 ราย ตามสิทธิที่ระบุไว้ในสัญญาระหว่างผู้ถือหุ้น

2.4 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ต้องพึ่งพาระบบอัตโนมัติและอินเทอร์เน็ตในการดำเนินธุรกิจ

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ต้องพึ่งพาระบบอัตโนมัติในการดำเนินธุรกิจ ซึ่งรวมถึงเว็บไซต์และระบบสำรองที่นั่งออนไลน์ ตลอดจนระบบสื่อสารข้อมูลภายใน โดยเว็บไซต์และระบบสำรองที่นั่งออนไลน์ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ต้องสามารถรองรับการเข้าเยี่ยมชมในปริมาณมากและแสดงข้อมูลสำคัญเกี่ยวกับเที่ยวบินได้ โดย บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีแผนสำรองข้อมูลและแผนรองรับการดำเนินธุรกิจอย่างต่อเนื่อง (Business Continuity Plan) เพื่อป้องกันการหยุดชะงักที่อาจเกิดขึ้นได้ในระบบเหล่านี้

การสำรองเที่ยวบินโดยตรงของผู้โดยสารผ่านเว็บไซต์ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย คิดเป็นสัดส่วนประมาณร้อยละ 78 ในปี 2555 บจ.ไทยแอร์เอเชีย ตระหนักถึงความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นจากการรักษาความปลอดภัยในการใช้อินเตอร์เน็ตเพื่อดำเนินธุรกรรมที่เกี่ยวข้องกับการให้ข้อมูลอันเป็นความลับ ซึ่งอาจทำให้เกิดข้อจำกัดด้านการซื้อบัตรโดยสารที่มากกว่าเดิม จึงมีนโยบายเก็บรักษาข้อมูลส่วนบุคคลที่ได้รับจากลูกค้า และมีการใช้มาตรการความปลอดภัยเพื่อป้องกันการเข้าถึงข้อมูลดังกล่าวโดยมิชอบ รวมทั้งมีการร่วมมือกับธนาคารชั้นนำทั้งในและนอกประเทศ รวมถึงผู้ให้บริการบัตรเครดิตเช่น VISA MasterCard และ American Express เพื่อสร้างความพึงพอใจต่อผู้โดยสารในการใช้บัตรเครดิตในการทำธุรกรรมทาง internet อย่างรวดเร็วและปลอดภัย

2.5 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ใช้เครื่องบินรุ่นแอร์บัส A320 และเครื่องยนต์ประเภท CFM56-5 เพียงประเภทเดียวทั้งฝูงบิน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ใช้งานเครื่องบินรุ่นแอร์บัส A320 จำนวน 27 ลำ ซึ่งใช้เครื่องยนต์ประเภท CFM56-5 การพึ่งพาเครื่องบินรุ่นเดียว คือเครื่องบินรุ่นแอร์บัส A320 และเครื่องยนต์ประเภท CFM56-5 เพียงประเภทเดียว ส่งผลให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีความเสี่ยงที่จะเผชิญปัญหาใดๆ อันเกิดเนื่องจากเครื่องบินและเครื่องยนต์ประเภทดังกล่าว โดย บจ. ไทยแอร์เอเชีย อาจได้รับผลกระทบในทางลบหากมีการค้นพบข้อบกพร่องในการออกแบบหรือปัญหาทางเครื่องยนต์ของเครื่องบินรุ่นแอร์บัส A320 หรือเครื่องยนต์ประเภท CFM56-5 ซึ่งส่งผลให้เครื่องบินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ต้องถูกจอดไว้เพื่อทำการแก้ไขข้อบกพร่องหรือปัญหานั้น

อย่างไรก็ตาม เครื่องบินรุ่นแอร์บัส A320 เป็นเครื่องบินที่ได้รับความเชื่อถือในอุตสาหกรรมการบินโดยเริ่มสายการผลิตมาตั้งแต่ปี 2531 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ประเมินความเสี่ยงของการที่เครื่องบินรุ่นดังกล่าวจะประสบปัญหาด้านการออกแบบหรือปัญหาทางเครื่องยนต์ โดยพิจารณาถึงประวัติของเครื่องบินรุ่นดังกล่าว ซึ่งมีความปลอดภัยสูงและต้นทุนในการบริการต่ำ

respond in a timely manner, should there be changes from external factors that differ from what has been planned, and also to appropriate plan financially, both in terms of cash flow and financial ratios that have been approved by the Board of Directors.

2.3 Business operation of Thai AirAsia relies on its relationship with AirAsia Berhad.

Thai AirAsia has benefited from the support from AirAsia Berhad (AAB) in many areas. The Company's business relies on the brand license agreement that Thai AirAsia signed with AAB dated 1 January 2012 ("AirAsia" Brand License Agreement) that AAB permits Thai AirAsia to be a sole operator in Thailand to use "AirAsia" as trade name for business operation, access to market knowledge, and customer services. However, the increase in the license fee and other amendments of this agreement can have an effect on the operation of Thai AirAsia

Presently Thai AirAsia is leasing its aircrafts from an AAB's subsidiary, in which the lease agreements will expire during 2019 to 2024. The ability of Thai AirAsia to renew the lease with similar terms depends on the market condition at the time. Typically, if the lease agreement is made for a long duration, the agreement is likely to be more in favor of the lessee. The Company also relies on the information technology used within the AirAsia Group. The Company's main software (centered in Kuala Lumpur, Malaysia) include NewSkies 3.2, which was developed by Navitaire and used for inventory/sales management and reservation, Axapta Financial Management, which was developed by Microsoft and used for financial operation, the Geneva Optimum Airline Performance (OAP), which is used for flight scheduling and crew rostering, Navtech, which is used for flight planning, and Swiss Aviation Software Ltd.'s AMOS, which is used for the management of aircraft maintenance engineering and logistics.

The Company also has an access to spare parts kept by AAB and benefits from airport ground services provided by members of AirAsia Group in certain airports in Malaysia and Indonesia, and other services from AAB and members of AirAsia Group such as maintenance, fuel hedging, website for selling tickets, and ticket reservation software. Decisions to engage in the transactions are made by Thai AirAsia.

At present, AirAsia Berhad is holding 45% shares in Thai AirAsia and has nominated two of the directors of Thai AirAsia and one independent director from the eight member in the board of directors as specified in the Shareholders' Agreement.

2.4 Thai AirAsia is dependent on automated system and the Internet in business operation.

Thai AirAsia is reliant on the automated system in operating its business, including its website and online ticket reservation system, and its internal communication system. Thai AirAsia's website and online ticket reservation system must be able to accommodate a high volume of traffic and to show important flight information. Thai AirAsia has a backup plan and business continuity plan in place in order to prevent a sudden stop in these systems.

The flight reservation by passengers directly via the website of Thai AirAsia came up to 78% in 2012. Thai AirAsia is aware of the possible risks from Internet security for online transactions related to the data privacy that may create more restrictions in ticket purchase; therefore, the Company has put in place a privacy policy for customers and safety measures to prevent the illegitimate access to the private information. The Company also joins with leading domestic and international financial institutions and credit card providers such as VISA, MasterCard, and American Express, to provide passengers with satisfaction in using their credit cards speedily and safely for the internet transaction.

2.5 Thai AirAsia is having the single fleet type of Airbus A320 aircraft and CFM56-5 engines.

As of 31 December 2012, Thai AirAsia has a single aircraft type of 27 Airbus A320 aircraft with CFM56-5 engines. The reliance on single model, Airbus A320, and single type of engine, CFM56-5, makes Thai AirAsia vulnerable to any problem arises from the said model and engine. Thai AirAsia may experience an unfavorable impact if any shortcoming is found in the design or the mechanism in Airbus A320 aircraft or CFM56-5 engine, as Thai AirAsia's aircrafts will then need to be grounded for fixing the shortcoming or problem.

However, Airbus A320 aircraft is well accepted in the aviation industry since its beginning of production in 1988. Thai AirAsia has assessed the risks of the model being defected in the design or having engine troubled by considering the history of this model and found that its safety is at high-level and its cost of services is modest.

โครงสร้างเงินทุน

บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น

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

บจ. ไทยแอร์เอเซีย (บริษัทย่อย)

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 บจ. ไทยแอร์เอเซีย มีทุนจดทะเบียนที่ออกและชำระแล้วจำนวน 435,555,600 บาท เป็นหุ้นสามัญจำนวน 43,555,560 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 10 บาท โดย บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น ได้นำเงินที่ได้จากการเสนอขายหุ้นต่อประชาชนทั่วไป (Initial Public Offering) มาซื้อหุ้นเพิ่มทุนใน บจ. ไทยแอร์เอเซีย ส่งผลให้ บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น มีสัดส่วนการถือหุ้นเพิ่มขึ้นจากร้อยละ 51 เป็นร้อยละ 55

ผู้ถือหุ้น

บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น มีผู้ถือหุ้นสูงสุด 10 รายแรก โดยมีรายละเอียดจำนวนหุ้นและสัดส่วนการถือหุ้นดังนี้

รายชื่อผู้ถือหุ้น	จำนวนหุ้น	สัดส่วนการถือหุ้น (%)
1. นายทัศพล แบเลเว็ลด์	1,600,499,800	33.00
2. นาวาอากาศเอกธนภัทร งามปลั่ง	291,499,900	6.01
3. นายพรอนันต์ เกิดประเสริฐ	291,000,400	6.00
4. นายปรีชญา รัศมีธานินทร์	290,999,900	6.00
5. หม่อมหลวงบวรนวเทพ เทวกุล	290,999,900	6.00
6. บริษัท ไทยเอ็นวีดีอาร์ จำกัด	176,497,500	3.64
7. นายสันติสุข คล่องใช้ยา	145,500,000	3.00
8. กองทุนเปิดบัวหลวงหุ้นระยะยาว	135,553,500	2.79
9. กองทุนเปิดบัวหลวงหุ้นระยะยาว 75/25	106,050,400	2.19
10. กองทุนสำรองเลี้ยงชีพพนักงานการไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย ซึ่งจดทะเบียนแล้ว โดยบลจ.บัวหลวง จำกัด	78,932,000	1.63

Shareholding Structure

Asia Aviation Public Company Limited

As at 31 December 2012, Asia Aviaiton Public Company Limited has the registered and paid-up capital of Baht 485,000,000, being common shares of 4,850,000,000 shares at the par value of Baht 0.10 per share. On 31 May 2012, the company was listed on the Stock Exchange of Thailand under ticker "AAV".

Thai AirAsia Company Limited (subsidiary)

As at 31 December 2012, Thai AirAsia Company Limited has the registered and paid-up capital of Baht 435,555,600 being common shares of 43,555,560 shares at the par value of Baht 10 per share. With the IPO proceeds, Asia Aviaiton has acquired additional shares in Thai AirAsia, increasing its shareholding from 51% to 55%.

Major shareholders

Asia Aviation Public Company Limited

As at 31 December 2012, Asia Aviation has its top 10 shareholders with details on the number of shares and shareholding percentage as follows:

	Name	Number of shares	Shareholding percentage (%)
1.	Mr. Tassapon Bijleveld	1,600,499,800	33.00
2.	Captain Tanapat Ngamplang	291,499,900	6.01
3.	Mr. Pornanan Gerdprasert	291,000,400	6.00
4.	Mr. Preechaya Rasametanin	290,999,900	6.00
5.	M.L. Bovornovadep Devakula	290,999,900	6.00
6.	Thai NVDR Company Limited	176,497,500	3.64
7.	Mr. Santisuk Klongchaiya	145,500,000	3.00
8.	Bualuang Long-term Equity Funds	135,553,500	2.79
9.	Bualuang Long-term Equity Funds 75/25	106,050,400	2.19
10.	Electricity Generating Authority of Thailand Employees Provident Fund (managed by BBLAM)	78,932,000	1.63

บจ. ไทยแอร์เอเชีย

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 ผู้ถือหุ้นของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีจำนวน 9 ราย โดยมีรายละเอียดจำนวนหุ้นและสัดส่วนการถือหุ้นดังนี้

	รายชื่อผู้ถือหุ้น	จำนวนหุ้น	สัดส่วนการถือหุ้น (%)
1.	บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น	23,955,553	55.00
2.	AirAsia Investment Ltd.[1]	19,600,000	45.00
3.	นายทัศพล แบเลเว็ลด์	1	0
4.	นายพรอนันต์ เกิดประเสริฐ	1	0
5.	นาวาอากาศเอกธนภัทร งามปลั่ง	1	0
6.	นายปรีชญา รัศมีธานินทร์	1	0
7.	หม่อมหลวงบวรนวเทพ เทวกุล	1	0
8.	นายสันติสุข คล่องใช้ยา	1	0
9.	นางสาวหทัยมาศ เกษมสุวรรณ	1	0
	รวม	43,555,560	100.00

หมายเหตุ 1. AirAsia Investment เป็นบริษัทย่อยในกลุ่มแอร์เอเชียซึ่งจดทะเบียนจัดตั้งขึ้นตามกฎหมายของประเทศมาเลเซีย โดยมี AirAsia Berhad ถือหุ้นร้อยละ 100 และประกอบธุรกิจลงทุนโดยการถือหุ้นในบริษัทอื่น

นโยบายการจ่ายเงินปันผล

คณะกรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น อาจพิจารณาจ่ายเงินปันผลประจำปีให้แก่ผู้ถือหุ้น โดยจะต้องได้รับความเห็นชอบจากที่ประชุมผู้ถือหุ้น เว้นแต่เป็นการจ่ายเงินปันผลระหว่างกาลซึ่งคณะกรรมการมีอำนาจอนุมัติให้จ่ายเงินปันผลได้เป็นครั้งคราวเมื่อเห็นว่า บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มีกำไรสมควรพอจะทำเช่นนั้น แล้วให้รายงานให้ที่ประชุมผู้ถือหุ้นทราบในการประชุมคราวต่อไป

นโยบายการจ่ายเงินปันผลของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น

ในการพิจารณาจ่ายเงินปันผลของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น จะคำนึงถึงผลการดำเนินงาน สภาพคล่อง กระแสเงินสด และสถานะทางการเงินของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เงื่อนไขและข้อจำกัดในการจ่ายเงินปันผลตามที่กำหนดไว้ในสัญญาเงินกู้ หุ้นกู้ หรือสัญญาต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง ที่กำหนดให้ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ต้องปฏิบัติตาม แผนธุรกิจในอนาคต และความจำเป็นในการใช้เงินลงทุน รวมถึงปัจจัยอื่นๆ ตามที่คณะกรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เห็นสมควร

นโยบายการจ่ายเงินปันผลของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

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

Thai AirAsia Company Limited

As at 31 December 2012, Thai AirAsia has 9 shareholders with details on the number of shares and shareholding percentage as follows:

	Name	Number of shares	Shareholding percentage (%)
1.	Asia Aviation Public Company Limited	23,955,553	55.00
2.	AirAsia Investment Ltd.[1]	19,600,000	45.00
3.	Mr. Tassapon Bijleveld	1	0
4.	Mr. Pornanan Gerdprasert	1	0
5.	Captain Tanapat Ngamplang	1	0
6.	Mr. Preechaya Rasametanin	1	0
7.	M.L. Bovornovadep Devakula	1	0
8.	Mr. Santisuk Klongchaiya	1	0
9.	Ms. Hathaimas Kasemsuwan	1	0
	Total	43,555,560	100.00

Remark: 1. AirAsia Investment is a subsidiary of AirAsia Group that registered under Malaysian laws, in which AirAsia Berhad has a 100% shareholding, doing the business of investing in other companies.

Dividend policy

The Board of Directors of Asia Aviation may recommend annual dividends subject to the approval of the shareholders at the annual general meeting (AGM). For interim dividends, the board of directors are authorized for such approval, considering the profitability of the company, which will be reported to the next AGM.

Asia Aviation Public Company Limited

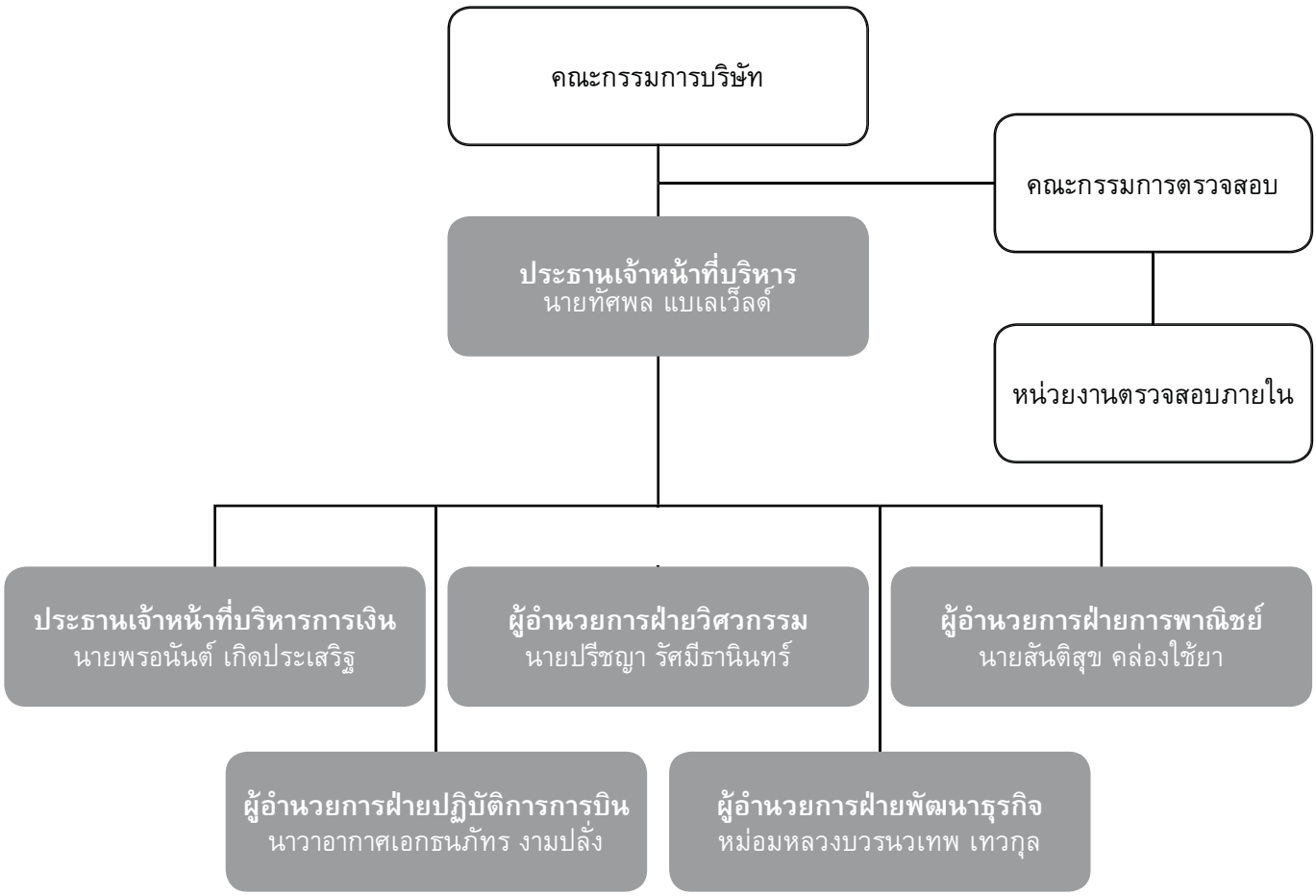
Asia Aviation may consider paying dividend by taking into account its performance, liquidity, current cash flow and financial status; the provisions and conditions regarding dividend payment as provided in the loan agreements, debentures or any related contracts that Asia Aviation are obliged to comply with; future business plans and capital requirement for investment; as well as other factors as deemed appropriate by the Board of Directors.

Thai AirAsia Company Limited

Thai AirAsia may consider paying dividend by taking into account its performance, liquidity, current cash flow and financial status; the provisions and conditions regarding dividend payment as provided in the loan agreements, debentures or any related contracts that Thai AirAsia are obliged to comply with; future business plans and capital requirement for investment; as well as other factors as deemed appropriate by the Board of Directors.

การจัดการ

โครงสร้างองค์กรของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555



โครงสร้างองค์กรของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ประกอบด้วยคณะกรรมการจำนวน 2 ชุด ได้แก่ คณะกรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และคณะกรรมการตรวจสอบ

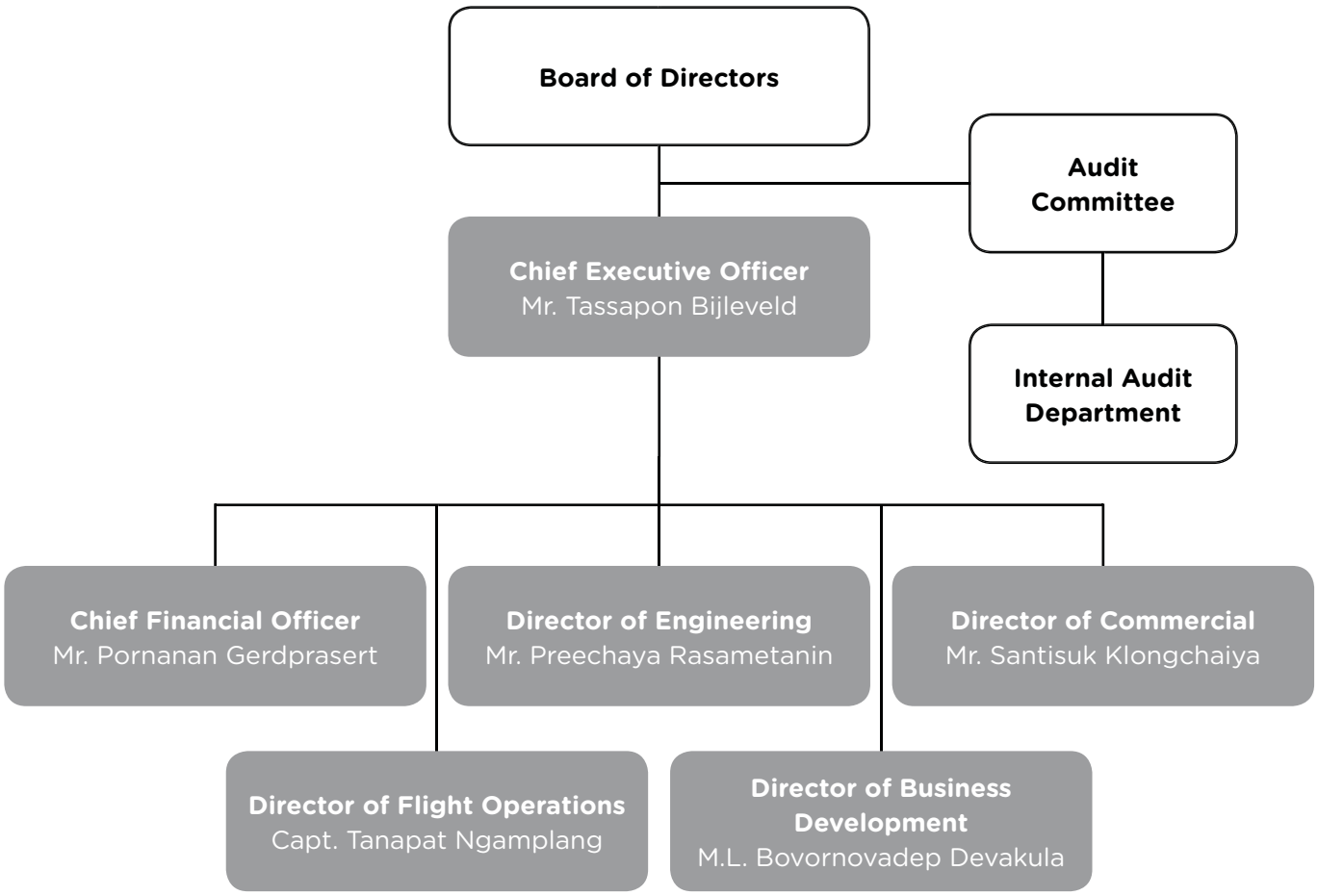
คณะกรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 คณะกรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ประกอบด้วยกรรมการจำนวน 9 ท่าน ดังนี้

ชื่อ	ตำแหน่ง	หมายเหตุ
1. นายอารักษ์ ชลธาร์นนท์	ประธานกรรมการ/ กรรมการอิสระ/ ประธานกรรมการตรวจสอบ	กรรมการที่ไม่ได้เป็นผู้บริหาร
2. นายทัศพล แบเลเว็ลด์	กรรมการ	กรรมการที่เป็นผู้บริหาร
3. นายพรอนันต์ เกิดประเสริฐ	กรรมการ	กรรมการที่เป็นผู้บริหาร
4. นาวาอากาศเอกธนภัทร งามปลั่ง	กรรมการ	กรรมการที่เป็นผู้บริหาร
5. นายปรีชญา รัศมีธานินทร์	กรรมการ	กรรมการที่เป็นผู้บริหาร
6. หม่อมหลวงบวรนวเทพ เทวกุล	กรรมการ	กรรมการที่เป็นผู้บริหาร
7. นายสันติสุข คล่องใช้ยา	กรรมการ	กรรมการที่เป็นผู้บริหาร
8. นายดิสธร วัชโรทัย	กรรมการ/ กรรมการอิสระ/ กรรมการตรวจสอบ	กรรมการที่ไม่ได้เป็นผู้บริหาร
9. นายณัฐวุฒิ เภาโบรมย์	กรรมการ/ กรรมการอิสระ/ กรรมการตรวจสอบ	กรรมการที่ไม่ได้เป็นผู้บริหาร

Management Structure

ASIA AVIATION PUBLIC COMPANY LIMITED AS OF 31 DECEMBER 2012



Management structure of Asia Aviation Plc. consists of the Board of Directors and the Audit Committee.

The Board of Directors

As of 31 December 2012, Asia Aviation Plc.'s Board of Directors consists of 9 directors as follows:

Name	Position	Noted
1. Mr. Arak Chonlatanon	Chairman of the Board/ Independent Director/ Chairman of the Audit Committee	Non-Executive Director
2. Mr. Tassapon Bijleveld	Director	Executive Director
3. Mr. Pornanan Gerdprasert	Director	Executive Director
4. Captain Tanapat Ngamplang	Director	Executive Director
5. Mr. Preechaya Rasametanin	Director	Executive Director
6. M.L. Bovornovadep Devakula	Director	Executive Director
7. Mr. Santisuk Klongchaiya	Director	Executive Director
8. Mr. Distorn Vajarodaya	Director/Independent Director/ Audit Committee	Non-Executive Director
9. Mr. Nuttawut Phowborom	Director/Independent Director/ Audit Committee	Non-Executive Director

โดยมีนางสาวหทัยมาศ เกษมสุวรรณ เป็นเลขานุการคณะกรรมการ บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น

กรรมการผู้มีอำนาจลงนามแทน บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น

นายทัศพล แบเลเว็ลด์ ลงลายมือชื่อร่วมกับ นายพรอนันต์ เกิดประเสริฐ หรือ นาวาอากาศเอกธนภัทร งามปลั่ง หรือนายปรีชญา รัศมีธานินทร์ หรือ หม่อมหลวงบวรนวเทพ เทวกุล หรือ นายสันติสุข คล่องใช้ยา คนใดคนหนึ่ง รวมเป็นสองคนและประทับตราสำคัญของบริษัท

ขอบเขตอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของคณะกรรมการ บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น

คณะกรรมการ บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น มีอำนาจและหน้าที่ในการดำเนินกิจการของ บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น ให้เป็นไปตามกฎหมาย วัตถุประสงค์ ข้อบังคับ และมติของที่ประชุมผู้ถือหุ้นด้วยความซื่อสัตย์สุจริต และระมัดระวังรักษาผลประโยชน์ของ บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น ประโยชน์สูงสุดของผู้ถือหุ้นโดยตามข้อบังคับของบมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น คณะกรรมการ บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น มีอำนาจหน้าที่ ดังต่อไปนี้

1. ปฏิบัติหน้าที่ และกำกับการดูแลบริษัทให้เป็นไปตามกฎหมาย วัตถุประสงค์ ข้อบังคับของ บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น มติคณะกรรมการและมติที่ประชุมผู้ถือหุ้น ด้วยความรับผิดชอบ ความระมัดระวัง ความซื่อสัตย์สุจริต

2. กำหนดรายละเอียดและให้ความเห็นชอบ วิสัยทัศน์ กลยุทธ์ ทิศทางของธุรกิจ นโยบาย เป้าหมาย แนวทาง แผนการดำเนินงาน และงบประมาณของ บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น และบริษัทย่อย ตามที่ฝ่ายจัดการจัดทำและนำเสนอต่อคณะกรรมการ และกำกับดูแลการบริหารงานและผลการปฏิบัติงานของฝ่ายจัดการ หรือบุคคลใดๆ ซึ่งได้รับมอบหมายให้ทำหน้าที่ดังกล่าว เพื่อให้เป็นไปตามนโยบายที่คณะกรรมการ บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น กำหนด

3. ติดตามผลการปฏิบัติหน้าที่อย่างต่อเนื่อง เพื่อให้เป็นไปตามแผนงานและงบประมาณ

4. ดำเนินการให้ บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น และบริษัทย่อยนำระบบงานบัญชีที่เหมาะสมและมีประสิทธิภาพมาใช้และจัดให้มีการรายงานทางการเงินและการสอบบัญชีที่เชื่อถือได้ รวมทั้งจัดให้มีระบบควบคุมภายใน และระบบการตรวจสอบภายในที่เพียงพอและเหมาะสม

5. สอบทานกระบวนการและนโยบายในการบริหารความเสี่ยง และติดตามผลการปฏิบัติงาน

6. ดูแลไม่ให้เกิดปัญหาความขัดแย้งทางผลประโยชน์ระหว่างผู้มีส่วนได้เสียของ บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น และบริษัทย่อย

7. จัดให้มีนโยบายเกี่ยวกับการกำกับดูแลกิจการตามหลักธรรมาภิบาล และการปรับใช้นโยบายดังกล่าวอย่างมีประสิทธิภาพ

8. แต่งตั้งคณะกรรมการชุดย่อย เช่น คณะกรรมการตรวจสอบ หรือคณะกรรมการชุดย่อยอื่นใด เพื่อช่วยเหลือและสนับสนุนการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการตามความเหมาะสม

9. แต่งตั้งเลขานุการบริษัทเพื่อช่วยเหลือคณะกรรมการ บมจ.เอเซีย เอวิเอชั่น ในการปฏิบัติงานต่างๆ เพื่อให้การดำเนินธุรกิจของ บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น เป็นไปตามกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้อง

10. ขอความเห็นทางวิชาชีพจากองค์กรภายนอก หากมีความจำเป็นเพื่อประกอบการตัดสินใจที่เหมาะสม

11. จัดทำรายงานประจำปี และรับผิดชอบต่อการจัดทำและเปิดเผยงบการเงินเพื่อแสดงถึงฐานะการเงินและผลการดำเนินงานในรอบปีที่ผ่านมาเพื่อเสนอต่อที่ประชุมผู้ถือหุ้น

12. จัดให้มีการประชุมผู้ถือหุ้นเป็นการประชุมสามัญประจำปีภายในสี่เดือนนับแต่วันสิ้นสุดของรอบปีบัญชีของ บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น

13. อนุมัติการลงทุนในการขยายธุรกิจ ตลอดจนการเข้าร่วมทุนกับผู้ประกอบกิจการอื่นๆ

ทั้งนี้ การมอบหมายอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของคณะกรรมการ บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น นั้น จะไม่มีลักษณะเป็นการมอบอำนาจ หรือมอบอำนาจช่วงที่ทำให้คณะกรรมการ บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น หรือผู้รับมอบอำนาจจากคณะกรรมการ บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น สามารถอนุมัติรายการที่ตนหรือบุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง (ตามที่นิยามไว้ในประกาศคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ หรือประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุน) อาจมีส่วนได้เสีย หรืออาจได้รับประโยชน์ในลักษณะใดๆ หรืออาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์อื่นใดกับ บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น หรือบริษัทย่อยของ บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น ยกเว้นเป็นการอนุมัติรายการที่เป็นไปตามนโยบาย และหลักเกณฑ์ที่ที่ประชุมผู้ถือหุ้นหรือคณะกรรมการ บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น พิจารณาอนุมัติไว้

องค์ประกอบและการแต่งตั้งคณะกรรมการ บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น

องค์ประกอบและการแต่งตั้ง ถอดถอน หรือพ้นจากตำแหน่งกรรมการ บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น นั้น จะมีกำหนดไว้ในข้อบังคับของ บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น ซึ่งสามารถสรุปสาระสำคัญได้ดังนี้

1. ให้มีคณะกรรมการของ บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น เพื่อดำเนินกิจการของ บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น ประกอบด้วยกรรมการอย่างน้อยห้าคน โดยกรรมการไม่น้อยกว่ากึ่งหนึ่งของจำนวนกรรมการทั้งหมดจะต้องมีถิ่นที่อยู่ในประเทศไทย

2. ที่ประชุมผู้ถือหุ้นเป็นผู้แต่งตั้งกรรมการโดยใช้เสียงข้างมากตามหลักเกณฑ์และวิธีการดังต่อไปนี้

   (1) ผู้ถือหุ้นคนหนึ่งมีคะแนนเสียงเท่ากับหนึ่ง (1) หุ้นต่อหนึ่ง (1) เสียง
   (2) ผู้ถือหุ้นแต่ละคนจะใช้คะแนนเสียงที่มีอยู่ทั้งหมดตาม (1) เลือกตั้งบุคคลเดียวหรือหลายคนเป็นกรรมการก็ได้ ในกรณีที่เลือกตั้งบุคคลหลายคนเป็นกรรมการจะแบ่งคะแนนเสียงให้แก่ผู้ใดมากน้อยเพียงใดไม่ได้
   (3) บุคคลที่ได้รับคะแนนเสียงสูงสุดตามลำดับลงมาเป็นผู้ได้รับเลือกตั้งเป็นกรรมการเท่าจำนวนกรรมการที่จะพึงมีหรือจะพึงเลือกตั้งในครั้งนั้น ในกรณีที่บุคคลซึ่งได้รับการเลือกตั้งในลำดับถัดลงมามีคะแนนเสียงเท่ากันเกินจำนวนกรรมการที่จะพึงมีหรือจะพึงเลือกตั้งในครั้งนั้น ให้ประธานที่ประชุมเป็นผู้ออกเสียงชี้ขาด

3. ในการประชุมผู้ถือหุ้นสามัญประจำปีทุกครั้ง ให้กรรมการออกจากตำแหน่งจำนวนหนึ่งในสามเป็นอัตรา ถ้าจำนวนกรรมการจะแบ่งออกให้ตรงเป็นสามส่วนไม่ได้ ก็ให้ออกโดยจำนวนใกล้ที่สุดกับส่วนหนึ่งในสาม กรรมการซึ่งพ้นจากตำแหน่ง อาจได้รับเลือกให้กลับเข้ามารับตำแหน่งอีกได้ กรรมการที่จะต้องออกจากตำแหน่งในปีแรกและปีที่สองภายหลังจดทะเบียนบริษัทนั้นให้จับสลากกัน ส่วนปีหลัง ๆ ต่อไปให้กรรมการคนที่อยู่ในตำแหน่งนานที่สุดนั้นเป็นผู้ออกจากตำแหน่ง

4. กรรมการคนใดจะลาออกจากตำแหน่งให้ยื่นใบลาออกต่อ บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น โดยการลาออกนั้นจะมีผลนับแต่วันที่ใบลาออกไปถึง บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น

5. ที่ประชุมผู้ถือหุ้นอาจลงมติให้กรรมการคนใดออกจากตำแหน่งก่อนถึงคราวออกตามวาระได้ด้วยคะแนนเสียงไม่น้อยกว่าสามในสี่ ของจำนวนผู้ถือหุ้นซึ่งมาประชุมและมีสิทธิออกเสียง และมีหุ้นนับรวมกันได้ไม่น้อยกว่ากึ่งหนึ่งของจำนวนหุ้นที่ถือโดยผู้ถือหุ้นที่มาประชุมและมีสิทธิออกเสียง

The Company Secretary is Ms. Hathaimas Kasemsuwan

Asia Aviation Plc.'s Authorized Directors

Mr. Tassapon Bijleveld jointly signs with Mr. Pornanan Gerdprasert, or Captain Tanapat Ngamplang, or Mr. Preechaya Rasametanin, or M.L. Bovornovadep Devakula, or Mr. Santisuk Klongchaiya, totaling two persons, with the company's seal affixed.

Scope of Duties and Responsibilities of the Board of Directors of Asia Aviation Plc.

The Board of Directors of Asia Aviation Plc. shall manage Asia Aviation Plc. in accordance with the law, objectives, articles of association and resolutions of Shareholders' Meeting in an honest and prudent manner in best interests of Asia Aviation Plc. and its shareholders. Under Asia Aviation Plc.'s articles of association, scope of duties and responsibilities of Asia Aviation Plc.'s Board of Directors are as follows:

1. To conduct their duties in compliance with the laws, objectives, articles of association, resolutions of the Board of Directors and resolutions of shareholders' meetings with duty of care and duty of loyalty.
2. To formulate and approve the vision, strategies, business directions, policies, targets, guidelines, plans of work and budget of Asia Aviation Plc. and its subsidiaries as prepared by management and to oversee the administration and the performance of the management or any persons assigned to do such work to ensure compliance with the policies set out by the Board of Directors.
3. To follow-up the outcome of work to ensure compliance with the plan and budget on an ongoing basis.
4. To ensure that the Company and its subsidiaries adopt and set in place an appropriate, strong and effective accounting system, internal control and internal audit. These include establishing reliable financial report.
5. To review the risk management procedures and policies and also follow up on the results.
6. To prevent conflicts of interests among stakeholders of Asia Aviation Plc. and its subsidiaries.
7. To set in place the corporate governance policy and its effective implementation.
8. To appoint the sub-committees such as Audit Committee, or any other sub committees in order to appropriately assist and support the Board of Directors duties.
9. To appoint the Company Secretary to assist the Board of Directors in its various activities to run the business in line with the related laws and regulations.
10. To seek professional opinions from external agencies, if required, in order to make appropriate decisions.
11. To prepare and disclose the annual reports and the financial statements in order to present the financial position and operating results for the past year to the Shareholders' Meeting.
12. To arrange for the Annual General Meeting of Shareholders within four months of the end of each fiscal year of Asia Aviation Plc.
13. To approve the investment decisions for business expansion or joint venture with other business operators.

    In any case, the authorization of duties and responsibilities of the Board of Directors of Asia Aviation Plc. shall not constitute an authorization or sub-authorization which may cause the Board of Directors of Asia Aviation Plc. or its authorized person(s) to be able to approve any transaction that such person or any person who may have a conflict of interest (as defined in the notification of the Securities and Exchange Commission or the notification of the Capital Markets Supervisory Board) may have an interest or may benefit in any manner or may have any other conflict of interest with Asia Aviation Plc. or its subsidiaries, unless the approvals of such transactions are consistent with the policies and criteria approved by the shareholders meeting or the Board of Directors meeting.

The Composition and the Appointment of the Board of Directors of Asia Aviation Plc.

The composition, appointment and withdrawal of the Board of Directors of Asia Aviation Plc. shall be as prescribed by the Article of Association which can be summarized as follows:

1. The Board of Directors of Asia Aviation Plc. shall consist of at least five directors to conduct the business of Asia Aviation Plc. Not less than one half of all directors shall have residence in the Kingdom of Thailand.
2. The appointment of a director shall be made by a majority vote at the Shareholders' Meeting in accordance with the following conditions and procedures:

   (1) One ("1") share represents one ("1") vote;
   (2) Each shareholder shall exercise his voting rights according to (1) to elect one or several persons as a director or directors, but the shareholder cannot divide his or her votes to any nominated director in any number;
   (3) The persons receiving the most votes are those who are elected to be directors, in descending order, to the number of directors who are to be appointed. If there is a tie in the last to be elected and this exceeds the said number of directors, the presiding chairman shall have an additional casting vote.
3. At every Annual General Meeting, one-third of the total number of the directors shall vacate the office. If the number is not a multiple of three, then the number nearest to one-third must retire from the office. The retiring directors are eligible for re-election. The directors to retire during the first and second years following the registration of the Company shall be drawn by lots. In subsequent years, the director who has been in office for the longest term shall retire.
4. Any director wishing to resign from the director's position shall submit a resignation letter to Asia Aviation Plc. The resignation shall take effect upon the date on which the resignation letter reaches Asia Aviation Plc.
5. The Shareholders' Meeting may pass a resolution to remove any director prior to retirement by rotation, by a vote of not less than three-fourths of the number of shareholders attending the meeting and having the right to vote, and the shares held by them shall not, in total, be less than one half the number of the shares held by the shareholders attending the meeting and having the right to vote.

การคัดเลือกกรรมการอิสระ

คุณสมบัติของกรรมการอิสระ

1. ถือหุ้นไม่เกินร้อยละหนึ่งของจำนวนหุ้นที่มีสิทธิออกเสียงทั้งหมดของ บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของ บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น ทั้งนี้ ให้นับรวมการถือหุ้นของผู้ที่เกี่ยวข้องของกรรมการอิสระรายนั้น ๆ ด้วย

2. ไม่เป็นหรือเคยเป็นกรรมการที่มีส่วนร่วมบริหารงาน ลูกจ้าง พนักงาน ที่ปรึกษาที่ได้เงินเดือนประจำ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของ บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม บริษัทย่อยลำดับเดียวกัน ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือของผู้มีอำนาจควบคุมของ บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น เว้นแต่จะได้พ้นจากการมีลักษณะดังกล่าวมาแล้วไม่น้อยกว่าสองปีก่อนวันที่ยื่นคำขออนุญาตต่อสำนักงาน ก.ล.ต. ทั้งนี้ ลักษณะต้องห้ามดังกล่าวไม่รวมถึงกรณีที่กรรมการอิสระเคยเป็นข้าราชการ หรือที่ปรึกษาของส่วนราชการซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของ บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น

3. ไม่เป็นบุคคลที่มีความสัมพันธ์ทางสายโลหิต หรือโดยการจดทะเบียนตามกฎหมาย ในลักษณะที่เป็น บิดามารดา คู่สมรส พี่น้อง และบุตร รวมทั้งคู่สมรสของบุตรของกรรมการรายอื่น ผู้บริหาร ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ ผู้มีอำนาจควบคุม หรือบุคคลที่จะได้รับการเสนอให้เป็นกรรมการ ผู้บริหารหรือผู้มีอำนาจควบคุมของ บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น หรือบริษัทย่อย

4. ไม่มีหรือเคยมีความสัมพันธ์ทางธุรกิจกับ บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของ บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น ในลักษณะที่อาจเป็นการขัดขวางการใช้วิจารณญาณอย่างอิสระของตน รวมทั้งไม่เป็นหรือเคยเป็นผู้ถือหุ้นที่มีนัย หรือผู้มีอำนาจควบคุมของผู้ที่มีความสัมพันธ์ทางธุรกิจกับ บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของ บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น เว้นแต่จะได้พ้นจากการมีลักษณะดังกล่าวมาแล้วไม่น้อยกว่าสองปีก่อนวันที่ยื่นคำขออนุญาตต่อสำนักงาน ก.ล.ต. (ความสัมพันธ์ทางธุรกิจและการคำนวณภาระหนี้ให้มีความหมายเช่นเดียวกันกับนิยามที่กำหนดไว้ในประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุน ว่าด้วยการขออนุญาตและการอนุญาตให้เสนอขายหุ้นที่ออกใหม่)

5. ไม่เป็นหรือเคยเป็นผู้สอบบัญชีของ บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของ บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น และไม่เป็นผู้ถือหุ้นที่มีนัย ผู้มีอำนาจควบคุม หรือหุ้นส่วนของสำนักงานสอบบัญชี ซึ่งมีผู้สอบบัญชีของ บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของ บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น สังกัดอยู่ เว้นแต่จะได้พ้นจากการมีลักษณะดังกล่าวมาแล้วไม่น้อยกว่าสองปีก่อนวันที่ยื่นคำขออนุญาตต่อสำนักงาน ก.ล.ต.

6. ไม่เป็นหรือเคยเป็นผู้ให้บริการทางวิชาชีพใดๆ ซึ่งรวมถึงการให้บริการเป็นที่ปรึกษากฎหมายหรือที่ปรึกษาทางการเงิน ซึ่งได้รับค่าบริการเกินกว่าสองล้านบาทต่อปีจาก บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของ บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น และไม่เป็นผู้ถือหุ้นที่มีนัย ผู้มีอำนาจควบคุม หรือหุ้นส่วนของผู้ให้บริการทางวิชาชีพนั้นด้วย เว้นแต่จะได้พ้นจากการมีลักษณะดังกล่าวมาแล้วไม่น้อยกว่าสองปีก่อนวันที่ยื่นคำขออนุญาตต่อสำนักงาน ก.ล.ต.

7. ไม่เป็นกรรมการที่ได้รับการแต่งตั้งขึ้นเพื่อเป็นตัวแทนของกรรมการของ บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้ถือหุ้นซึ่งเป็นผู้ที่เกี่ยวข้องกับผู้ถือหุ้นรายใหญ่

8. ไม่ประกอบกิจการที่มีสภาพอย่างเดียวกันและเป็นการแข่งขันที่มีนัยกับกิจการของ บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น หรือบริษัทย่อย หรือไม่เป็นหุ้นส่วนที่มีนัยในห้างหุ้นส่วน หรือเป็นกรรมการที่มีส่วนร่วมบริหารงาน ลูกจ้าง พนักงาน ที่ปรึกษาที่รับเงินเดือนประจำ หรือถือหุ้นเกินร้อยละหนึ่งของจำนวนหุ้นที่มีสิทธิออกเสียงทั้งหมดของบริษัทอื่น ซึ่งประกอบกิจการที่มีสภาพอย่างเดียวกันและเป็นการแข่งขันที่มีนัยกับกิจการของ บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น หรือบริษัทย่อย

9. ไม่มีลักษณะอื่นใดที่ทำให้ไม่สามารถให้ความเห็นอย่างเป็นอิสระเกี่ยวกับการดำเนินงานของ บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น

โดยคุณสมบัติของกรรมการอิสระเป็นไปตามนิยามที่กำหนดไว้ในประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุน

การประชุมคณะกรรมการ บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น

รายละเอียดการเข้าประชุมคณะกรรมการ บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น ในปี 2555

ชื่อ	จำนวนครั้งที่เข้าประชุม/การประชุมทั้งหมด ปี 2555
1. นายอารักษ์ ชลธาร์นนท์[1]	1/6
2. นายทัศพล แบเลเว็ลด์	6/6
3. นายพรอนันต์ เกิดประเสริฐ	6/6
4. นาวาอากาศเอกธนภัทร งามปลั่ง	6/6
5. นายปรีชญา รัศมีธานินทร์	5/6
6. หม่อมหลวงบวรนวเทพ เทวกุล	6/6
7. นายสันติสุข คล่องใช้ยา	6/6
8. นายดิสธร วัชโรทัย	5/6
9. นายณัฐวุฒิ เภาโบรมย์	5/6

หมายเหตุ : [1] ได้รับแต่งตั้งเป็นกรรมการของ บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น เมื่อวันที่ 1 พฤศจิกายน 2555

The Selection of Independent Directors

Qualifications of Independent Directors

1. Holding not exceeding 1% of the total shares with voting rights of Asia Aviation Plc., its parent company, its subsidiary company, its associated company, major shareholder or controlling person of Asia Aviation Plc. (inclusive of the shares held by any related person of such independent director);

2. Not being, nor having been, a director who participates in the management, an employee, staff member or advisor who receives a regular salary, or a controlling person of Asia Aviation Plc., its parent company, its subsidiary company, its associated company, its subsidiary company at the same level, major shareholder or controlling person of Asia Aviation Plc., unless the holding of the aforementioned positions has been discontinued for at least two years before the date of submission of the application to the SEC. However, such prohibition shall not apply in the case where such independent director has been a government official or consultant of the government sector, which is a major shareholder, or controlling person of Asia Aviation Plc.;

3. Not being a person who has a relationship by blood or registration under laws, as father, mother, spouse, sibling, and child, including spouse of child, of its directors, its executives, its major shareholder, its controlling person or the person who will be nominated to take up the position of director or executive or controlling person of Asia Aviation Plc. or its subsidiary;

4. Not having, or not having had, any business relationship with Asia Aviation Plc., its parent company, its subsidiary company, its associated company, major shareholder or controlling person of Asia Aviation Plc. in a manner which may obstruct his independent judgment. Additionally, not being or not having been a substantial shareholder or controlling person of a person who has a business relationship with Asia Aviation Plc., its parent company, its subsidiary company, its associated company, major shareholder or controlling person of Asia Aviation Plc., unless such business relationship has been discontinued for at least two years before the date of submission of the application to the SEC. *(the aforementioned business relationship and transaction size shall have the same definition as in the Notification of the Thai Capital Market Supervisory Board Re: Application for and Approval of Offer for Sale of Newly Issued Shares);*

5. Not being, or not having been, an auditor of Asia Aviation Plc., its parent company, its subsidiary company, its associated company, major shareholder, controlling person of Asia Aviation Plc., major shareholder or controlling person or the partner of the audit company for which the auditor of Asia Aviation Plc., its parent company, its subsidiary company, its associated company, major shareholder or controlling person of Asia Aviation Plc. has worked therein, unless such holding of the aforementioned positions has been discontinued for at least two years before the date of submission of the application to the SEC;

6. Not being or not having been a professional service provider, including service provided as legal counsel or financial advisor which is retained for a fee exceeding Baht two million per annum from Asia Aviation Plc., its parent company, its subsidiary company, its associated company, major shareholder or controlling person of Asia Aviation Plc., and not being major shareholder or controlling person or the partner of such professional service provider, unless such business relationship has been discontinued for at least two years before the date of submission of the application to the SEC;

7. Not being a director nominated to be a representative of a director of Asia Aviation Plc., major shareholder or shareholder who are related persons to the major shareholder;

8. Not undertaking any business which has the same nature as and is in competition with the business of Asia Aviation Plc. or its subsidiary company or not being a partner of the partnership or a director who participates in the management, an employee, a staff member, or advisor who receives a regular salary or holds shares exceeding 1% of the total shares with voting right of other companies which undertakes business of the same nature as and is in competition with the business of Asia Aviation Plc. or its subsidiary company; and

9. Having no other qualifications causing any inability to express independent judgment in respect of Asia Aviation Plc.'s business operation.

The qualifications of the Independent Directors shall be as required by the Thai Capital Market Supervisory Board.

Board of Directors' Meeting of Asia Aviation Plc.

The followings are the details of attendance of the Board of Directors' meeting in 2012

	Name	No. of Attendance / Total Meeting
1.	Mr. Arak Chonlatanon [1/]	1/6
2.	Mr. Tassapon Bijleveld	6/6
3.	Mr. Pornanan Gerdprasert	6/6
4.	Captain Tanapat Ngamplang	6/6
5.	Mr. Preechaya Rasametanin	5/6
6.	M.L. Bovornovadep Devakula	6/6
7.	Mr. Santisuk Klongchaiya	6/6
8.	Mr. Distorn Vajarodaya	5/6
9.	Mr. Nuttawut Phowborom	5/6

Note: [1/] Mr. Arak Chonlatanon was appointed on 1 November 2012.

คณะกรรมการตรวจสอบ

คณะกรรมการตรวจสอบของ บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น ประกอบด้วยกรรมการอิสระจำนวน 3 ท่าน และมีคุณสมบัติครบถ้วนตามที่กำหนดโดยประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุน และตลาดหลักทรัพย์ฯ โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 คณะกรรมการตรวจสอบของ บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น ประกอบด้วยกรรมการที่มีรายชื่อ ดังนี้

ชื่อ	ตำแหน่ง
1. นายอารักษ์ ชลธาร์นนท์	ประธานกรรมการตรวจสอบ
2. นายดิสธร วัชโรทัย	กรรมการตรวจสอบ
3. นายณัฐวุฒิ เภาโบรมย์	กรรมการตรวจสอบ

นายณัฐวุฒิ เภาโบรมย์ เป็นกรรมการตรวจสอบที่มีความรู้และประสบการณ์เพียงพอในการสอบทานความน่าเชื่อถือของงบการเงินของ บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น

โดยมี นางสาวดวงพร ตันติวิวัฒน์ เป็นเลขานุการคณะกรรมการตรวจสอบ

ขอบเขตอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของคณะกรรมการตรวจสอบ

1. สอบทานให้ บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น มีการรายงานทางการเงินอย่างถูกต้องและเพียงพอ

2. สอบทานให้ บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น มีระบบการควบคุมภายใน (internal control) และระบบการตรวจสอบภายใน (internal audit) ที่เหมาะสมและมีประสิทธิผลและพิจารณาความเป็นอิสระของหน่วยงานตรวจสอบภายในตลอดจนให้ความเห็นชอบในการพิจารณาแต่งตั้งโยกย้ายเลิกจ้างหัวหน้าหน่วยงานตรวจสอบภายใน และ/หรือ การว่าจ้างบริษัทตรวจสอบภายใน หรือหน่วยงานอื่นใดที่รับผิดชอบเกี่ยวกับการตรวจสอบภายใน

3. สอบทานให้ บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น ปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์ฯ และกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของ บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น

4. พิจารณา คัดเลือก เสนอแต่งตั้งบุคคลซึ่งมีความเป็นอิสระเพื่อทำหน้าที่เป็นผู้สอบบัญชีของ บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น และเสนอค่าตอบแทนของบุคคลดังกล่าว รวมทั้งเข้าร่วมประชุมกับผู้สอบบัญชีโดยไม่มีฝ่ายจัดการเข้าร่วมประชุมด้วยอย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง

5. พิจารณารายการที่เกี่ยวโยงกันหรือรายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ให้เป็นไปตามกฎหมายและข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์ฯ ทั้งนี้ เพื่อให้มั่นใจว่ารายการดังกล่าวสมเหตุสมผลและเป็นประโยชน์สูงสุดต่อ บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น

6. สอบทานถึงความมีประสิทธิภาพและความเหมาะสมของการบริหารความเสี่ยงของบริษัท

7. ทบทวนและเสนอข้อแก้ไข ขอบเขต หน้าที่ และความรับผิดชอบของคณะกรรมการตรวจสอบให้สอดคล้องกับสภาวการณ์

8. ให้คณะกรรมการตรวจสอบมีอำนาจในการตรวจสอบ และสอบสวนผู้ที่เกี่ยวข้องภายใต้อำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการตรวจสอบ และมีอำนาจในการว่าจ้างหรือนำผู้เชี่ยวชาญเฉพาะด้านมาช่วยงานตรวจสอบและสอบสวน

9. จัดทำรายงานของคณะกรรมการตรวจสอบโดยเปิดเผยไว้ในรายงานประจำปีของบมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น ซึ่งรายงานดังกล่าวต้องลงนามโดยประธานคณะกรรมการตรวจสอบและต้องประกอบด้วยข้อมูลอย่างน้อยดังต่อไปนี้
   (1) ความเห็นเกี่ยวกับความถูกต้องครบถ้วนเป็นที่เชื่อถือได้ของรายงานทางการเงินของ บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น
   (2) ความเห็นเกี่ยวกับความเพียงพอของระบบควบคุมภายในของ บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น
   (3) ความเห็นเกี่ยวกับการปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์ฯ หรือกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของ บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น
   (4) ความเห็นเกี่ยวกับความเหมาะสมของผู้สอบบัญชี
   (5) ความเห็นเกี่ยวกับรายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์
   (6) จำนวนการประชุมคณะกรรมการตรวจสอบและการเข้าร่วมประชุมของกรรมการตรวจสอบแต่ละท่าน
   (7) ความเห็นหรือข้อสังเกตโดยรวมที่คณะกรรมการตรวจสอบได้รับจากการปฏิบัติหน้าที่ตามกฎบัตร (charter)
   (8) รายการอื่นที่เห็นว่าผู้ถือหุ้นและผู้ลงทุนทั่วไปควรทราบภายใต้ขอบเขตหน้าที่และความรับผิดชอบที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการ บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น

10. ในการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการตรวจสอบหากพบหรือมีข้อสงสัยว่ามีรายการหรือการกระทำดังต่อไปนี้ ซึ่งอาจมีผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญต่อฐานะการเงินและผลการดำเนินงานของ บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น ให้คณะกรรมการตรวจสอบรายงานต่อคณะกรรมการ บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น เพื่อดำเนินการปรับปรุงแก้ไขภายในเวลาที่คณะกรรมการตรวจสอบเห็นสมควร
    (1) รายการที่เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์
    (2) การทุจริตหรือมีสิ่งผิดปกติหรือมีความบกพร่องที่สำคัญในระบบควบคุมภายใน
    (3) การฝ่าฝืนกฎหมายว่าด้วยหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์ฯ หรือกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของ บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น

หากคณะกรรมการ บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น หรือผู้บริหารไม่ดำเนินการให้มีการปรับปรุงแก้ไขภายในเวลาข้างต้น กรรมการตรวจสอบรายใดรายหนึ่งอาจรายงานว่ามีรายการหรือการกระทำตามข้างต้นต่อสำนักงาน ก.ล.ต. หรือตลาดหลักทรัพย์ฯ

11. ปฏิบัติการอื่นใดตามที่คณะกรรมการของ บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น มอบหมายด้วยความเห็นชอบจากคณะกรรมการตรวจสอบ ทั้งนี้ ให้คณะกรรมการตรวจสอบขึ้นตรงต่อคณะกรรมการ บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น

Audit Committee

Asia Aviation Plc.'s Audit Committee comprises 3 independent directors and has the qualifications that meet the requirement of the Thai Capital Market Supervisory Board. As at 31 December 2012, the Company's Audit Committee is as follows:

	Name	Position
1.	Mr. Arak Chonlatanon	Chairman of the Audit Committee
2.	Mr. Distorn Vajarodaya	Audit Committee
3.	Mr. Nuttawut Phowborom	Audit Committee

Mr. Nuttawut Phowborom has sufficient knowledge and experience to review the reliability of the financial statements of the Company.

The Secretary to the Company's Audit Committee is Ms. Duangporn Tantiwiwat.

Scope of Duties and Responsibilities of the Audit Committee

1. To review the company's financial reporting process to ensure that it is accurate and adequate;

2. To review the company's internal control system and internal audit system to ensure that they are suitable and efficient, to determine an internal audit unit's independence, as well as to approve the appointment, transfer and dismissal of the chief of an internal audit unit or any other unit in charge of an internal audit;

3. To review the company's compliance with the Securities and Exchange Act, the regulations of the Stock Exchange of Thailand, and the laws relating to the Company's business;

4. To consider, select and nominate an independent person to be the 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 consider the connected transactions, or the transactions that may lead to conflicts of interest, to ensure that they are in compliance with the laws and the regulations of the Stock Exchange of Thailand, and are reasonable and for the highest benefit of the Company.

6. To review the company's risk management system to ensure that the company has appropriate and efficient risk management systems.

7. To review and propose amendments related to duties and responsibilities of the Audit Committee in accordance with the circumstances.

8. The Audit Committee has the authority to investigate the relevant party and has the authority to hire or bring experts to assist as necessary and appropriate.

9. To prepare, and disclose in the Company's annual report, the Audit Committee's report which must be signed by the Chairman of Audit Committee and consist of at least the following information:
   a. an opinion on the accuracy, completeness and credibility of the Company's financial report;
   b. an opinion on the adequacy of the Company's internal control system;
   c. an opinion on the compliance with the law on securities and exchange, the regulations of the Stock Exchange of Thailand, or the laws relating to the Company's business;
   d. an opinion on the suitability of an auditor;
   e. an opinion on the transactions that may lead to conflicts of interests;
   f. the number of the Audit Committee meetings, and the attendance at such meetings by each committee member;
   g. an opinion or overview of comments received by the Audit Committee from its performance of duties in accordance with the charter; and
   h. other transactions which, according to the Audit Committee's opinion, should be known to the shareholders and general investors.

10. 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 suitable time set by the Audit Committee.
    a. Transaction that causes the conflict of interest.
    b. Fraud or any significant irregular events or problems in the internal control system.
    c. The violation of Security and Exchange Act, SEC's regulation or law relating to the Company's business.

    If the Board of Directors or management 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 the Stock Exchange of Thailand.

การคัดเลือกกรรมการตรวจสอบ

คณะกรรมการ บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น เป็นผู้แต่งตั้งกรรมการตรวจสอบอย่างน้อย 3 ท่าน โดยแต่งตั้งจากกรรมการอิสระที่มีคุณสมบัติครบถ้วนตามประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุน รวมถึงประกาศตลาดหลักทรัพย์ฯ และต้องมีคุณสมบัติ ดังต่อไปนี้

1. ไม่เป็นกรรมการที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการให้ตัดสินใจในการดำเนินกิจการของ บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม บริษัทย่อยลำดับเดียวกัน ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของ บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น และ

2. ไม่เป็นกรรมการของบริษัทใหญ่ บริษัทย่อย หรือบริษัทย่อยลำดับเดียวกันเฉพาะที่เป็นบริษัทจดทะเบียน

3. มีความรู้และประสบการณ์เพียงพอที่จะสามารถทำหน้าที่ในฐานะกรรมการตรวจสอบ

ทั้งนี้ กรรมการตรวจสอบอย่างน้อยหนึ่งคน ต้องเป็นผู้ที่มีความรู้และประสบการณ์เพียงพอที่จะสามารถทำหน้าที่ในการสอบทานความน่าเชื่อถือของงบการเงินได้

คณะผู้บริหาร

(ตามคำนิยามผู้บริหาร* ของประกาศคณะกรรมการ ก.ล.ต. ที่ กจ. 17/2551 เรื่อง การกำหนดบทนิยามในประกาศเกี่ยวกับการออกและเสนอขายหลักทรัพย์ (รวมทั้งที่มีการแก้ไขเพิ่มเติม))

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 รายชื่อผู้บริหารของ บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น มีดังต่อไปนี้

ชื่อ	ตำแหน่ง
1. นายทัศพล แบเลเว็ลด์	กรรมการ/ ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร
2. นายพรอนันต์ เกิดประเสริฐ	กรรมการ/ ประธานเจ้าหน้าที่บริหารการเงิน
3. นายปรีชญา รัศมีธานินทร์	กรรมการ/ ผู้อำนวยการฝ่ายวิศวกรรม
4. นาวาอากาศเอกธนภัทร งามปลั่ง	กรรมการ/ ผู้อำนวยการฝ่ายปฏิบัติการการบิน
5. นายสันติสุข คล่องใช้ยา	กรรมการ/ ผู้อำนวยการฝ่ายการพาณิชย์
6. หม่อมหลวงบวรนวเทพ เทวกุล	กรรมการ/ ผู้อำนวยการฝ่ายพัฒนาธุรกิจ

*หมายเหตุ : * ผู้บริหาร หมายความว่า ผู้จัดการ หรือผู้ดำรงตำแหน่งระดับบริหารสี่รายแรกนับต่อจากผู้จัดการลงมา ผู้ซึ่งดำรงตำแหน่งเทียบเท่ากับผู้ดำรงตำแหน่งระดับบริหารรายที่สี่ทุกราย และให้หมายความรวมถึงผู้ดำรงตำแหน่งระดับบริหารในสายงานบัญชีหรือการเงินที่เป็นระดับผู้จัดการฝ่ายขึ้นไปหรือเทียบเท่า*

ขอบเขตอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของประธานเจ้าหน้าที่บริหาร (Chief Executive Officer)

1. รับผิดชอบ ดูแล บริหาร การดำเนินงาน และ/หรือ การบริหารงานประจำวันของ บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น รวมถึงการกำกับดูแลการดำเนินงานโดยรวม เพื่อให้เป็นไปตามนโยบาย กลยุทธ์ทางธุรกิจ เป้าหมายและแผนการดำเนินงาน เป้าหมายทางการเงิน และงบประมาณของ บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น ที่ได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการ บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น และ/หรือ มติที่ประชุมผู้ถือหุ้น

2. จัดทำแผนธุรกิจ และกำหนดอำนาจการบริหารงาน ตลอดจนจัดทำงบประมาณที่ใช้ในการประกอบธุรกิจและงบประมาณรายจ่ายประจำปี เพื่อนำเสนอต่อคณะกรรมการ บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น เพื่อขออนุมัติและมีหน้าที่รายงานความก้าวหน้าตามแผนงานและงบประมาณที่ได้รับอนุมัติดังกล่าวต่อคณะกรรมการ บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น

3. กำหนดโครงสร้างองค์กร วิธีการบริหาร รวมถึงการคัดเลือก การฝึกอบรม การว่าจ้าง และการเลิกจ้างพนักงาน และกำหนดอัตราค่าจ้าง เงินเดือน ค่าตอบแทน โบนัส และสวัสดิการต่างๆ สำหรับพนักงาน

4. ติดตามและรายงานสภาวะ ฐานะของ บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น เสนอแนะทางเลือกและกลยุทธ์ที่สอดคล้องกับนโยบายและสภาพตลาด

5. ดูแลและควบคุมการปฏิบัติงานด้านต่างๆ ของ บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น อาทิ การเงิน การบริหารความเสี่ยง การควบคุมภายในงานด้านปฏิบัติการและงานด้านสนับสนุนต่างๆ และงานทรัพยากร

6. เป็นตัวแทน บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น ตลอดจนมีอำนาจมอบหมายในการติดต่อกับหน่วยงานราชการและหน่วยกำกับดูแลอื่นๆ

7. ดูแลติดต่อสื่อสารกับสาธารณชน ผู้ถือหุ้น ลูกค้า และพนักงาน เพื่อเสริมชื่อเสียงและภาพพจน์ที่ดีของ บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น

8. ดูแลให้มีการกำกับดูแลกิจการที่ดี

9. มีอำนาจในการออก แก้ไข เพิ่มเติม ปรับปรุง ระเบียบ คำสั่ง และข้อบังคับเกี่ยวกับการทำงานของ บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น เช่น การบรรจุ แต่งตั้ง ถอดถอน และวินัยพนักงานและลูกจ้าง การกำหนดเงินเดือนและเงินอื่นๆ รวมตลอดถึงการสงเคราะห์และสวัสดิการต่างๆ

10. พิจารณา เจรจาต่อรอง และอนุมัติการเข้าทำนิติกรรมสัญญา และ/หรือการดำเนินการใดๆ ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงาน และ/หรือการบริหารงานประจำวันของ บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น ทั้งนี้ภายใต้วงเงินที่อนุมัติโดยคณะกรรมการ บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น ตามตารางอำนาจอนุมัติของบริษัท (Authority Limit)

11. To perform any other duties as assigned by the Company's Board of Directors, with the approval of the Audit Committee.

The Selection of Audit Committee

Asia Aviation Plc.'s Board of Directors shall appoint at least three members of Audit Committee from independent directors whose qualifications meet the requirements per the Notification of the Thai Capital Market Supervisory Board and the Stock exchange of Thailand as follows:

1. Not being a director authorized by the Board of Directors to make any decision in the business operation of Asia Aviation Plc., its parent company, its subsidiary company, its affiliate company, its subsidiary company at the same level, major shareholder or controlling person of Asia Aviation Plc., and
2. Not being a director of a parent company, its subsidiary company or its subsidiary company at the same level which is a listed company, and
3. Having sufficient knowledge and experience to conduct the duty as an Audit Committee member.

   At least one member of the Audit Committee must have sufficient knowledge and experience to review the reliability of the financial statements of Asia Aviation Plc.

Executives

(Executives in accordance with the Notification of the Securities and Exchange Commission No. KorChor. 17/2551 Re: Determination of Definitions in the Notification Relating to Issuance and Offer for Sale of Securities (and its amendments))

As at 31 December 2012, the list of Asia Aviation Plc.'s Executives is as follows:

	Name	Position
1.	Mr. Tassapon Bijleveld	Director/ Chief Executive Officer
2.	Mr. Pornanan Gerdprasert	Director/ Chief Financial Officer
3.	Mr. Preechaya Rasametanin	Director/ Director of Engineering
4.	Captain Tanapat Ngamplang	Director/ Director of Flight Operations
5.	M.L. Bovornovadep Devakula	Director/ Director of Business Development
6.	Mr. Santisuk Klongchaiya	Director/ Director of Commercial

Remark: Executive means a director, manager or a person holding a management-level-position of the first four ranking below the manager, a person holding a position equivalent to the person holding a management-level-position of the fourth ranking, including a person holding a management-level-position in an accounting or finance department at the level of manager of the department or higher or an equivalent position.

Duties and Responsibilities of Chief Executive Officer

1. To be designated as authorized person in administering Asia Aviation Plc.'s business and/or day-to-day operation to be in line with the policies, business strategies, objectives, business plans, financial goals, and budgets of Asia Aviation Plc. as authorized by the Board of Directors of Asia Aviation Plc. and/or resolutions of the Shareholders' Meeting.
2. To prepare business plans and to assign management authority as well as to set the business operation and annual budgets for the approval from the Board of Directors of Asia Aviation Plc., and to report the business progress according to the plans and budgets as approved to the Board of Directors of Asia Aviation Plc.
3. To establish corporate structure and administrative procedures, including recruitment, training, dismissal, and remuneration, compensation and other benefits for employees.
4. To monitor and report situation and position of Asia Aviation Plc. and to propose alternatives and strategies in accordance to policies and market situation.
5. To manage and to control all areas of operation for Asia Aviation Plc., including finance, risk management, internal control, business operations and support functions, and human resources.
6. To represent Asia Aviation Plc. and to be designated as authorized person in liaising with government agencies and other organizations.
7. To oversee communication activities with the public, stakeholders, customers, and staff members in order to promote image and reputation of Asia Aviation Plc.
8. To ensure good corporate governance.
9. To authorize the establishment, amendment, and modification of the employment rules and regulations for Asia Aviation Plc. such as recruitment, dismissal, and employee regulations, as well as remuneration and other compensation, and benefits.
10. To consider, negotiate, and approve legal transactions, and/or and business operation activities, and/or daily business administration of Asia Aviation Plc. within the authority limits approved by the Board of Directors of Asia Aviation Plc.

11. มีอำนาจ หน้าที่ และความรับผิดชอบใด ๆ ตามที่ได้รับมอบหมายหรือตามนโยบายที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการ บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น

ให้มีอำนาจในการมอบอำนาจช่วง และ/หรือ มอบหมายให้บุคคลอื่นปฏิบัติงานเฉพาะอย่างแทนได้ โดยการมอบอำนาจช่วง และ/หรือ การมอบหมายดังกล่าวให้อยู่ภายในขอบเขตแห่งการมอบอำนาจตามหนังสือมอบอำนาจที่ให้ไว้ และ/หรือ ให้เป็นไปตามระเบียบข้อกำหนด หรือคำสั่งที่คณะกรรมการของบริษัทได้กำหนดไว้ ทั้งนี้ การมอบหมายอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของประธานเจ้าหน้าที่บริหารนั้น จะต้องไม่มีลักษณะเป็นการมอบอำนาจ หรือมอบอำนาจช่วงที่ทำให้ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร หรือผู้รับมอบอำนาจจากประธานเจ้าหน้าที่บริหาร สามารถอนุมัติรายการที่ตนหรือบุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง (ตามที่นิยามไว้ในประกาศคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ หรือประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุน) อาจมีส่วนได้เสีย หรืออาจได้รับประโยชน์ในลักษณะใด ๆ หรืออาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์อื่นใดกับบริษัทหรือบริษัทย่อยของบริษัท ยกเว้นเป็นการอนุมัติรายการที่เป็นไปตามนโยบายและหลักเกณฑ์ที่ที่ประชุมผู้ถือหุ้นหรือคณะกรรมการบริษัทได้พิจารณาอนุมัติไว้

เลขานุการบริษัท

คณะกรรมการ บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น ได้แต่งตั้งนางสาวหทัยมาศ เกษมสุวรรณ เป็นเลขานุการบริษัท โดยมีหน้าที่และความรับผิดชอบตามที่กำหนดไว้ใน พ.ร.บ. หลักทรัพย์

การสรรหากรรมการและผู้บริหารของ บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น

บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น ไม่มีการจัดตั้งคณะกรรมการสรรหา (Nominating Committee) เมื่อกรรมการที่ดำรงตำแหน่งครบวาระ หรือมีเหตุจำเป็นที่จะต้องแต่งตั้งกรรมการเพิ่ม คณะกรรมการที่ดำรงตำแหน่งในปัจจุบันจะหารือร่วมกันเพื่อพิจารณาคัดเลือกกรรมการโดยใช้หลักเกณฑ์และวิธีการสรรหา โดยพิจารณาถึงความรู้ความสามารถ รวมถึงประสบการณ์การทำงาน ประกอบการพิจารณาเพื่อกำหนดตัวบุคคลที่มีความเหมาะสมทั้งด้านประสบการณ์ ความรู้ความสามารถที่จะเป็นประโยชน์ต่อบริษัทฯ เข้ามาเป็นกรรมการ ทั้งนี้ บุคคลที่ได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งกรรมการของ บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น จะต้องมีคุณสมบัติครบถ้วนตามมาตรา 68 แห่งพระราชบัญญัติบริษัทมหาชนจำกัด พ.ศ. 2535 (รวมทั้งที่มีการแก้ไขเพิ่มเติม) และประกาศคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ และไม่มีลักษณะต้องห้ามตามพระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ พ.ศ. 2535 (รวมทั้งที่มีการแก้ไขเพิ่มเติม) กฎหมายอื่น และกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง โดยภายหลังจากที่ประชุมคณะกรรมการมีมติแต่งตั้งแล้ว จะเสนอรายชื่อกรรมการดังกล่าวต่อที่ประชุมผู้ถือหุ้นเพื่อพิจารณาอนุมัติต่อไป (ตามแต่ละกรณี)

ทั้งนี้ มติที่ประชุมผู้ถือหุ้นให้ถือคะแนนเสียงข้างมากของผู้ถือหุ้นซึ่งมาประชุม และออกเสียงลงคะแนน

11. To be responsible and designated as assigned or according to policies assigned by the Board of Directors of Asia Aviation Plc.

The Chief Executive Officer may sub-delegate and/or delegate specific tasks to others. The sub-delegation and delegation is to be within the limit of the issued power of attorney letter and/or according to rules and regulations, or orders specified by the Board of Directors. However, the delegation of power or responsibilities of the Chief Executive Officer shall not provide the Chief Executive Officer or person delegated to approve any transaction in which he or any person who may have a conflict of interest (as defined by Notification of the Securities and Exchange Commission and Notification of the Capital Market Supervisory Board) would have an interest or might have any other conflict of interest with Asia Aviation Plc. or its subsidiaries, unless such approval is in accordance with the policies and criteria approved by the Board of Directors.

Secretary of Asia Aviation Plc.

The Board of Directors of Asia Aviation Plc. has appointed Ms. Hathaimas Kasemsuwan as a Company Secretary, whose duties and responsibilities are as stated in the Securities and Exchange Act.

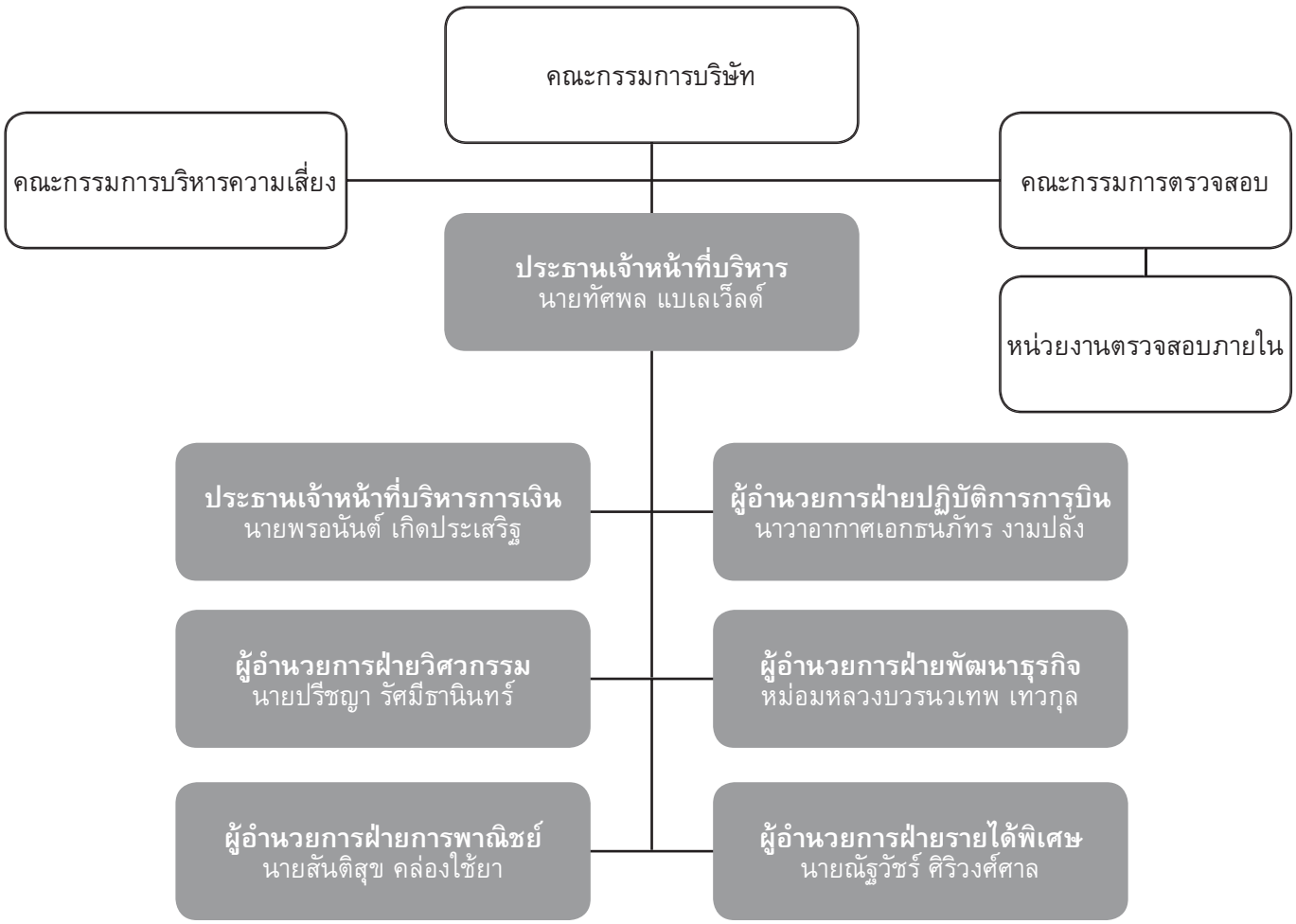
Selection of the Directors and Executives of Asia Aviation Plc.

Asia Aviation Plc. has not set up a Nominating Committee to select and propose nominees to be appointed as directors, if there is a vacancy or a need for additional member in the Board of Directors, the Board of Directors shall select and propose nominees to fill the vacant or additional position by considering the appropriate knowledge, capabilities and business-related experiences that will be beneficial for the Company. The selected directors for Asia Aviation Plc. shall meet all the legal requirements. After the Board of Directors' Meeting comes to a decision, the selected nominee will be proposed to the Shareholders' Meeting for consideration (in a case-to-case basis).

The appointment of a director shall be made by a majority vote of the shareholders attending and voting in the Shareholders' Meeting.

การจัดการ

โครงสร้างองค์กรของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555



โครงสร้างองค์กรของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ประกอบด้วยคณะกรรมการดังนี้

คณะกรรมการ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

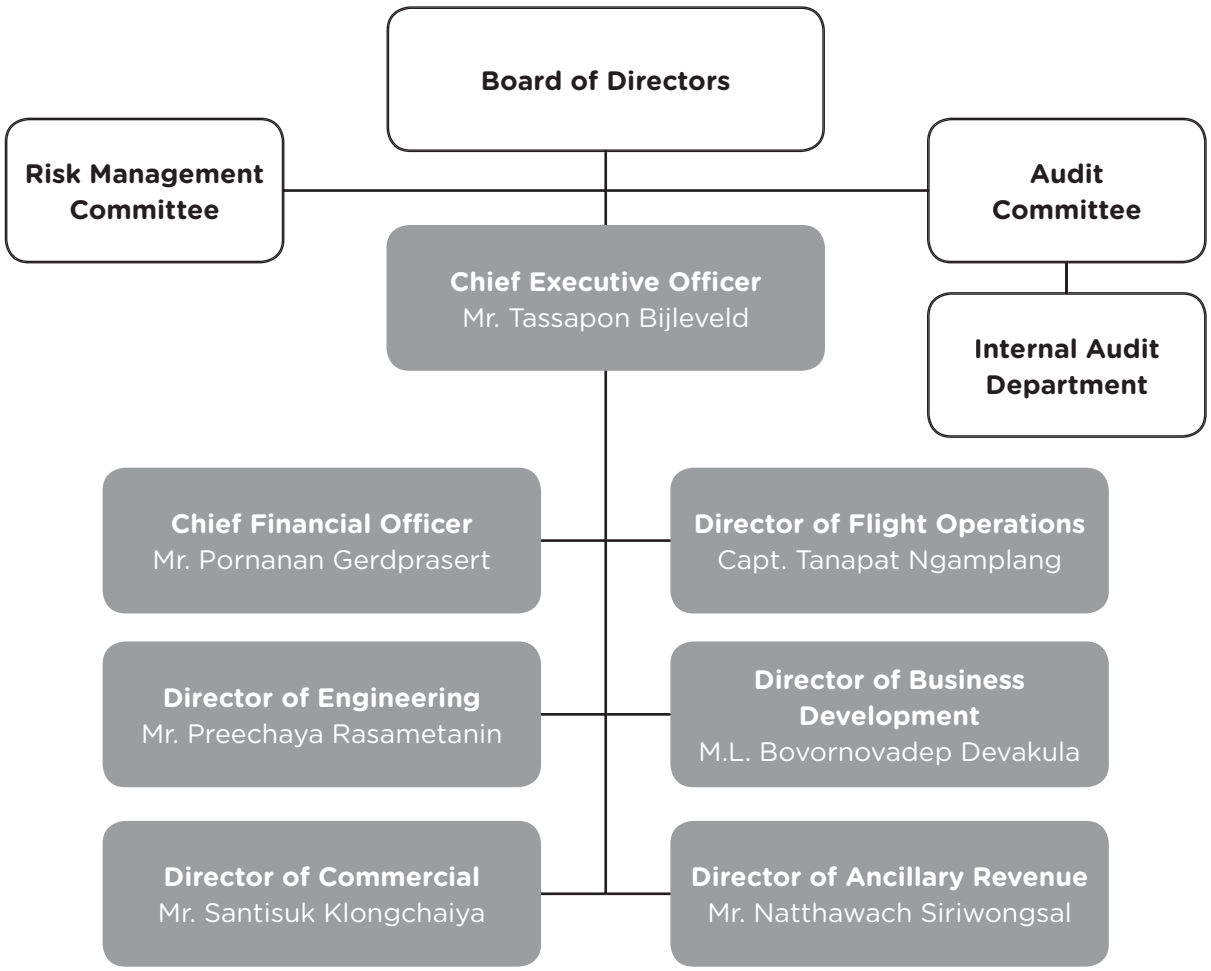
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 คณะกรรมการ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ประกอบด้วยกรรมการจำนวน 8 ท่าน ดังนี้

ชื่อ	ตำแหน่ง	หมายเหตุ
1. นายอารักษ์ ชลธาร์นนท์[1]	ประธานกรรมการ/ กรรมการอิสระ/ ประธานกรรมการตรวจสอบ	กรรมการที่ไม่ได้เป็นผู้บริหาร
2. นายแอนโทนี่ ฟรานซิส เฟอร์นานเดส	กรรมการ	กรรมการที่เป็นผู้บริหาร
3. นายคามารูดิน บิน เมอรานัน	กรรมการ	กรรมการที่เป็นผู้บริหาร
4. นายทัศพล แบเลเว็ลด์	กรรมการ	กรรมการที่เป็นผู้บริหาร
5. นายพรอนันต์ เกิดประเสริฐ	กรรมการ	กรรมการที่เป็นผู้บริหาร
6. นายปรีชญา รัศมีธานินทร์	กรรมการ	กรรมการที่เป็นผู้บริหาร
7. นายณัฐวุฒิ เภาโบรมย์	กรรมการ/ กรรมการอิสระ/ กรรมการตรวจสอบ	กรรมการที่ไม่ได้เป็นผู้บริหาร
8. นายอาหมัด ฟาริด บิน ริดซวน	กรรมการ/ กรรมการอิสระ/ กรรมการตรวจสอบ	กรรมการที่ไม่ได้เป็นผู้บริหาร

หมายเหตุ : [1] ได้รับแต่งตั้งเป็นกรรมการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เมื่อวันที่ 11 มกราคม 2556

Management Structure

THAI AIRASIA COMPANY LIMITED AS OF 31 DECEMBER 2012



Management structure of Thai AirAsia Co., Ltd consists of the Board of Directors and the Audit Committee.

The Board of Directors

As of 31 December 2012, Thai AirAsia Co., Ltd's Board of Directors consists of 8 directors as follows:

Name	Position	Noted
1. Mr. Arak Chonlatanon[1/]	Chairman of the Board/ Independent Director/ Chairman of the Audit Committee	Non-Executive Director
2. Tan Sri Anthony Francis Fernandes	Director	Executive Director
3. Dato' Kamarudin Bin Meranun	Director	Executive Director
4. Mr. Tassapon Bijleveld	Director	Executive Director
5. Mr. Pornanan Gerdprasert	Director	Executive Director
6. Mr. Preechaya Rasametanin	Director	Executive Director
7. Mr. Nuttawut Phowborom	Director/Independent Director/ Audit Committee	Non-Executive Director
8. Mr. Ahmad Farid Bin Ridzuan	Director/Independent Director/ Audit Committee	Non-Executive Director

Noted: [1/] *Appointed as Chairman of the Board, Independent Director and Chairman of the Audit Committee on 11 January 2013.*

โดยมี นางสาวหทัยมาศ เกษมสุวรรณ เป็นเลขานุการคณะกรรมการ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

กรรมการผู้มีอำนาจลงนามแทน บจ. ไทยแอร์เอเชีย

นายทัศพล แบเลเว็ลด์ ลงลายมือชื่อร่วมกับ นายพรอนันต์ เกิดประเสริฐ หรือนายปรีชญา รัศมีธานินทร์ หรือนายแอนโทนี่ ฟรานซิส เฟอร์นานเดส หรือนายคามารูดิน บิน เมอรานัน รวมเป็นสองคนและประทับตราสำคัญของบริษัท

ขอบเขตอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของคณะกรรมการ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

คณะกรรมการ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีอำนาจและหน้าที่ในการดำเนินกิจการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้เป็นไปตามกฎหมาย วัตถุประสงค์ ข้อบังคับ และมติของที่ประชุมผู้ถือหุ้น ด้วยความซื่อสัตย์สุจริต และระมัดระวังรักษาผลประโยชน์ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เพื่อผลประโยชน์สูงสุดของผู้ถือหุ้น โดยตามข้อบังคับของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย คณะกรรมการ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีอำนาจหน้าที่ ดังต่อไปนี้

1. การประกาศจ่ายเงินปันผลหรือการจ่ายเงินอย่างอื่นในลักษณะเดียวกับเงินปันผลของบริษัทให้แก่ผู้ถือหุ้น
2. การเสนอเพิ่ม และ/หรือ ลด และ/หรือเปลี่ยนแปลงใด ๆ ในทุนจดทะเบียนหรือทุนที่ได้รับอนุญาตของบริษัท หรือการเสนอออกหุ้นกลุ่มใหม่ใด ๆ ของบริษัทที่เป็นหุ้นทุน หรือ การออกหลักทรัพย์หรือตราสารแปลงสภาพใดๆ โดยบริษัท
3. การเสนอเปลี่ยนแปลงหรือแก้ไขหนังสือบริคนธ์สนธิ และ/หรือข้อบังคับของบริษัท
4. การอนุมัติ และการเปลี่ยนแปลงหรือปรับเปลี่ยนแผนธุรกิจและ/หรืองบประมาณ สำหรับรอบปีการเงินใด ๆ ของบริษัท
5. การอนุมัติการประกอบการพาณิชย์หรือธุรกรรมใด ๆ ทางกฎหมายที่มีมูลค่ารวมทั้งสิ้นเกิน 100,000,000 บาท (หนึ่งร้อยล้านบาท) เว้นแต่กรณีที่ได้กำหนดไว้ในงบประมาณของบริษัทที่ได้รับความเห็นชอบแล้ว
6. การปรับโครงสร้างของบริษัทหรือการควบหรือรวมบริษัทเข้ากับบริษัท สมาคม ห้างหุ้นส่วนหรือนิติบุคคลอื่นใด
7. การเปลี่ยนแปลงในลักษณะและ/หรือขอบเขตการดำเนินธุรกิจในเวลานั้นของบริษัท ซึ่งไม่เป็นการสนับสนุนหรือเกี่ยวข้องกับขอบเขตการดำเนินธุรกิจหรือประเภทของธุรกิจของบริษัท
8. การแต่งตั้งหรือถอดถอนผู้บริหารอาวุโส (Senior Management) รวมถึงการอนุมัติการทำสัญญาใด ๆ เกี่ยวกับข้อกำหนดการจ้างงานหรือค่าตอบแทนหรือสิทธิประโยชน์ของกรรมการหรือบุคลากรอาวุโสของบริษัท หรือการเปลี่ยนแปลงใด ๆ ต่อสิ่งที่กล่าวมาข้างต้น
9. การขาย การโอน หรือการจำหน่ายจ่ายโอนกิจการส่วนใดส่วนหนึ่ง สินทรัพย์หรือทรัพย์สินที่สำคัญของบริษัท รวมถึงการก่อให้เกิดภาระผูกพันที่กำหนดไว้ตายตัวหรือลอยตัว หรือสิทธิยึดหน่วงการจำนอง หลักประกัน หรือภาระติดพันอื่นเหนือทรัพย์สินหรือสินทรัพย์ใด ๆ ของบริษัท
10. การเข้าทำธุรกรรมทางการเงินใดๆ ของบริษัท ซึ่งรวมถึงการกู้ยืมเงินภายใต้สินเชื่อทั้งที่มีอยู่ในปัจจุบันและในอนาคต การก่อให้เกิดหนี้หรือเงินจ่ายล่วงหน้า หรือความผูกพันทางสินเชื่ออื่น (หรือหนี้หรือเงินล่วงหน้าหรือความผูกพันทางสินเชื่อต่างๆ) หรือการที่บริษัทให้หรือเข้าค้ำประกัน เข้ารับผิด ค้ำประกันการปฏิบัติตามสัญญา หรือเข้ารับประกัน หรือทำให้เกิดหนี้ในลักษณะอื่นใด ซึ่งมีจำนวนเงินรวมทั้งสิ้นเกินกว่า 100,000,000 บาท (หนึ่งร้อยล้านบาท) หรือที่เท่ากันในเงินสกุลอื่น เว้นแต่จะได้มีการอนุมัติไว้ในงบประมาณของบริษัทที่ได้รับความเห็นชอบแล้ว
11. การก่อค่าใช้จ่ายด้านทุน หรือการก่อหน้าที่ผูกพันด้านทุน หรือค่าใช้จ่ายด้านทุน หรือหนี้ผูกพันด้านทุนอย่างต่อเนื่องที่มีมูลค่ารวมทั้งสิ้นเกิน 100,000,000 บาท (หนึ่งร้อยล้านบาท) หรือที่เท่ากันในเงินสกุลอื่นภายในรอบปีบัญชีใด ๆ ของบริษัทเว้นแต่กรณีที่ได้กำหนดไว้ในงบประมาณของบริษัทที่ได้รับความเห็นชอบแล้ว
12. การเปลี่ยนแปลงผู้สอบบัญชี ปีงบประมาณ หรือนโยบายที่สำคัญทางการบัญชีของบริษัท
13. การเข้าทำธุรกรรมใดเพื่อป้องกันความเสี่ยงในความผันผวนของการลงทุน สินทรัพย์ หรือความรับผิดของบริษัท ซึ่งมีจำนวนเงินเกินกว่า 100,000,000 บาท (หนึ่งร้อยล้านบาท) หรือที่เท่ากันในเงินสกุลอื่น เว้นแต่กรณีที่ได้กำหนดไว้ในงบประมาณของบริษัทที่ได้รับความเห็นชอบแล้ว
14. การอนุมัติตารางอำนาจอนุมัติของบริษัท (Authority Limit)

องค์ประกอบและการแต่งตั้งคณะกรรมการ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

องค์ประกอบและการแต่งตั้ง ถอดถอน หรือพ้นจากตำแหน่งกรรมการ บจ. ไทยแอร์เอเชีย นั้น จะมีกำหนดไว้ในข้อบังคับซึ่งสามารถสรุปสาระสำคัญได้ดังนี้

1. คณะกรรมการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ประกอบด้วยกรรมการจำนวนไม่เกิน 9 คน จำนวนกรรมการจะได้รับการเสนอชื่อดังนี้
   (1) กรรมการจำนวนไม่เกิน 2 คน จะได้รับการเสนอชื่อโดยผู้ถือหุ้นกลุ่ม ก. (“กรรมการกลุ่ม ก.”)
   (2) กรรมการจำนวนไม่เกิน 3 คน จะได้รับการเสนอชื่อโดยผู้ถือหุ้นกลุ่ม ข. (“กรรมการกลุ่ม ข.”)
   (3) กรรมการจำนวนไม่เกิน 4 คนเป็นกรรมการอิสระ

   หมายเหตุ
   กรรมการกลุ่ม ก คือ บุคคลที่ได้รับการเสนอชื่อโดย AAI และได้รับการแต่งตั้งเป็นกรรมการ
   กรรมการกลุ่ม ข คือ บุคคลที่ได้รับการเสนอชื่อโดย บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และได้รับการแต่งตั้งเป็นกรรมการ
2. ในการประชุมใหญ่สามัญผู้ถือหุ้นทุกครั้ง ผู้เป็นกรรมการจะต้องออกจากตำแหน่งโดยจำนวนหนึ่งในสาม หรือจำนวนใกล้ที่สุดกับส่วนหนึ่งในสาม กรรมการผู้ออกจากตำแหน่งไปแล้วนั้น มีสิทธิที่จะได้รับเลือกให้เข้ารับตำแหน่งได้อีก

   ถ้าตำแหน่งว่างลงในคณะกรรมการไม่ว่าด้วยเหตุใด นอกเหนือจากการออกตามวาระ คณะกรรมการอาจแต่งตั้งผู้ที่ได้รับการเสนอชื่อโดยผู้ถือหุ้นกลุ่มเดียวกับกรรมการผู้ซึ่งพ้นจากตำแหน่งไปนั้นเข้าเป็นกรรมการให้เต็มที่ว่างก็ได้ บุคคลที่ได้รับการแต่งตั้งเช่นว่านี้จะอยู่ในตำแหน่งได้เพียงเท่ากำหนดระยะเวลาที่กรรมการซึ่งตนเข้าดำรงตำแหน่งแทนนั้นชอบที่จะอยู่ได้

The Company Secretary is Ms. Hathaimas Kasemsuwan

Thai AirAsia Co., Ltd.'s Authorized Directors

Mr. Tassapon Bijleveld jointly signs with Mr. Pornanan Gerdprasert or Mr. Preechaya Rasametanin or Tan Sri Anthony Francis Fernandes or Dato' Kamarudin Bin Meranun, totaling two persons, with the company's seal affixed.

Scope of Duties and Responsibilities of the Board of Directors of Thai AirAsia Co., Ltd.

The Board of Directors of Thai AirAsia Co., Ltd. shall manage Thai AirAsia Co., Ltd. in accordance with the law, objectives, articles of association and resolutions of Shareholders' Meeting in an honest and prudent manner in best interests of Thai AirAsia Co., Ltd. and its shareholders. Under Thai AirAsia Co., Ltd.'s articles of association, scope of duties and responsibilities of Thai AirAsia Co., Ltd.'s Board of Directors are as follows:

1. To announce dividend payments or other payments in the same nature as dividends to shareholders

2. To propose any increase and/or decrease and/or other alteration to the registered capital and authorized capital by the Company or the issue of any new class of shares in the share capital of the Company or the issue of any securities or convertible instruments by the Company

3. To propose any amendment in the Memorandum and/or Articles of Association of the Company

4. To approve and to change or adjust the Company's business plans and/or budgets for any fiscal year

5. To approve any business operation or legal transaction of over THB 100,000,000 (One Hundred Million Thai Baht) in total, except cases that have already been specified in the Company's approved budgets

6. To change the structure of the Company or the merger with or acquisition of other company, association, partnership, or any other legal entity

7. To change the nature or scope of business of the Company at the time, which is not coherent or related to the scope of or the nature of business of the Company

8. To appoint or dismiss senior management and to approve any contract concerning employment regulations or remuneration and benefits of Directors or senior human resources of the Company, or any amendment in the aforementioned matters

9. The sale, transfer or disposal of any substantial part of business, assets or properties of the Company, including the issuance of any fixed or variable obligation or right of retention mortgage, guarantee, or any other obligation over Company's assets or properties

10. Any financial transaction of the Company, including any existing and future loan, debt or account payable or other loan obligation (or debt or account payable or any other loan obligation), or the Company entering into any guarantee contract which results in debt, with the total value of over THB 100,000,000 (One Hundred Million Thai Baht) or the equivalence in other currency, except cases that have already been specified in the Company's approved budgets

11. Capital expenditure or capital obligation, or capital expenditure or successive capital debt obligation the total value of over THB 100,000,000 (One Hundred Million Thai Baht) or the equivalence in other currency in any fiscal year, except cases that have already been specified in the Company's approved budgets

12. To change auditor, fiscal year, or significant accounting policies of the Company

13. To enter into any hedging transaction to hedge against fluctuation of the Company's investment, assets or liabilities with the total value of over THB 100,000,000 (One Hundred Million Thai Baht) or the equivalence in other currency, except cases that have already been specified in the Company's approved budgets

14. To approve the Company's authority limits framework

The Composition and the Appointment of the Board of Directors of Thai AirAsia Co., Ltd.

The composition, appointment and withdrawal of the Board of Directors of Thai AirAsia Co., Ltd. shall be as set by the Article of Association which can be summarized as follows:

1. The Board of Directors of Thai AirAsia Co., Ltd. shall consist of not more than nine directors to conduct the business of Thai AirAsia Co., Ltd. The directors are nominated as follows:
   (1) Not more than two directors shall be nominated by shareholders in Group A ("Group A Directors")
   (2) Not more than three directors shall be nominated by shareholders in Group B ("Group B Directors")
   (3) Not more than four directors are independent directors

   Remark:
   Group A Directors are persons nominated by AAI and are appointed as directors
   Group B Directors are persons nominated by Asia Aviation Plc. and are appointed as directors

2. At every Annual General Meeting, one-third of the total number of the directors shall vacate the office. If the number is not a multiple of three, then the number nearest to one-third must retire from the office. The retiring directors are eligible for re-nomination.

   Should a position is vacant for any reason other than by rotation, the Board of Directors can appoint a nominee from the same shareholder group as the recently vacated director to fill the position. The successor shall retain office for the remaining term of office of the director whom he replaces.

การคัดเลือกกรรมการอิสระ

คุณสมบัติของกรรมการอิสระ
การคัดเลือกกรรมการอิสระเหมือนกันกับของ บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น
(โปรดพิจารณารายละเอียดเพิ่มเติมในส่วนนี้ของ บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น)

การประชุมคณะกรรมการ บจ. ไทยแอร์เอเซีย

รายละเอียดการเข้าประชุมคณะกรรมการ บจ. ไทยแอร์เอเซีย ในปี 2555

ชื่อ	จำนวนครั้งที่เข้าประชุม/การประชุมทั้งหมด ปี 2555
1. นายอารักษ์ ชลธาร์นนท์[1]	0/4
2. นายแอนโทนี่ ฟรานซิส เฟอร์นานเดส	1/4
3. นายคามารูดิน บิน เมอรานัน	2/4
4. นายทัศพล แบเลเว็ลด์	4/4
5. นายพรอนันต์ เกิดประเสริฐ	4/4
6. นายปรีชญา รัศมีธานินทร์	4/4
7. นายณัฐวุฒิ เภาโบรมย์	3/4
8. นายอาหมัด ฟาริด บิน ริดซวน	0/4

หมายเหตุ : [1] ได้รับแต่งตั้งเป็นกรรมการของ บจ. ไทยแอร์เอเซีย เมื่อวันที่ 11 มกราคม 2556

คณะกรรมการตรวจสอบ

คณะกรรมการตรวจสอบของ บจ. ไทยแอร์เอเซีย ประกอบด้วยกรรมการอิสระจำนวน 3 ท่าน และมีคุณสมบัติครบถ้วนตามที่กำหนดโดยประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุน และตลาดหลักทรัพย์ฯ โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 คณะกรรมการตรวจสอบของ บจ. ไทยแอร์เอเซีย ประกอบด้วยกรรมการที่มีรายชื่อ ดังนี้

ชื่อ	ตำแหน่ง
1. นายอารักษ์ ชลธาร์นนท์[1]	ประธานกรรมการตรวจสอบ
2. นายณัฐวุฒิ เภาโบรมย์	กรรมการตรวจสอบ
3. นายอาหมัด ฟาริด บิน ริดซวน	กรรมการตรวจสอบ

หมายเหตุ : [1] ได้รับแต่งตั้งเป็นกรรมการของ บจ. ไทยแอร์เอเซีย เมื่อวันที่ 11 มกราคม 2556

เป็นกรรมการตรวจสอบที่มีความรู้และประสบการณ์เพียงพอในการสอบทานความน่าเชื่อถือของงบการเงินของ บจ. ไทยแอร์เอเซีย

โดยมีนางสาวดวงพร ตันติวิวัฒน์เป็นเลขานุการคณะกรรมการตรวจสอบ

ขอบเขตอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของคณะกรรมการตรวจสอบ

ขอบเขตอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของคณะกรรมการตรวจสอบเหมือนกันกับของ บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น
(โปรดพิจารณารายละเอียดเพิ่มเติมในส่วนนี้ของ บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น)

The Selection of Independent Directors

Qualifications of Independent Directors

The qualifications of independent directors for the selection are similar to those of Asia Aviation Plc. (Please refer to this section under Asia Aviation Plc. for details.)

Board of Directors' Meeting of Thai AirAsia Co., Ltd.

The followings are the details of attendance of the Board of Directors' meeting in 2012

	Name	No. of Attendance / Total Meeting
1.	Mr. Arak Chonlatanon [1/]	0/4
2.	Tan Sri Anthony Francis Fernandes	1/4
3.	Dato' Kamarudin Bin Meranun	2/4
4.	Mr. Tassapon Bijleveld	4/4
5.	Mr. Pornanan Gerdprasert	4/4
6.	Mr. Preechaya Rasametanin	4/4
7.	Mr. Nuttawut Phowborom	3/4
8.	Mr.Ahmad Farid Bin Ridzuan	0/4

Note: [1/] Mr. Arak Chonlatanon was appointed on 11 January 2013.

Audit Committee

Thai AirAsia Co., Ltd.'s Audit Committee comprises 3 independent directors and has the qualifications that meet the requirement of the Thai Capital Market Supervisory Board. As at 31 December 2012, the Company's Audit Committee is as follows:

	Name	Position
1.	Mr. Arak Chonlatanon [1/]	Chairman of the Audit Committee
2.	Mr. Nuttawut Phowborom	Audit Committee
3.	Mr.Ahmad Farid Bin Ridzuan	Audit Committee

Note: [1/] Mr. Arak Chonlatanon was appointed on 11 January 2013.

Mr. Nuttawut Phowborom has sufficient knowledge and experience to review the reliability of the financial statements of the Company.

The Secretary to the Company's Audit Committee is Ms.Duangporn Tantiwiwat

Scope of Duties and Responsibilities of the Audit Committee

Scope of duties and responsibilities of the Audit Committee are similar to those of Asia Aviation Plc. (Please refer to this section under Asia Aviation Plc. for details.)

การคัดเลือกกรรมการตรวจสอบ

การคัดเลือกกรรมการตรวจสอบเหมือนกันกับของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น
(โปรดพิจารณารายละเอียดเพิ่มเติมในส่วนนี้ของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น)

คณะกรรมการบริหารความเสี่ยง

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 คณะกรรมการบริหารความเสี่ยงของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ประกอบด้วยกรรมการที่มีรายชื่อ ดังนี้

ชื่อ	ตำแหน่ง
1. นายทัศพล แบเลเว็ลด์	ประธานกรรมการบริหารความเสี่ยง
2. นายพรอนันต์ เกิดประเสริฐ	กรรมการบริหารความเสี่ยง
3. นาวาอากาศเอกธนภัทร งามปลั่ง	กรรมการบริหารความเสี่ยง
4. นายปรีชญา รัศมีธานินทร์	กรรมการบริหารความเสี่ยง
5. หม่อมหลวงบวรนวเทพ เทวกุล	กรรมการบริหารความเสี่ยง
6. นายสันติสุข คล่องใช้ยา	กรรมการบริหารความเสี่ยง
7. นายณัฐวัชร์ ศิริวงศ์ศาล	กรรมการบริหารความเสี่ยง

ขอบเขตอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของคณะกรรมการบริหารความเสี่ยง

1. กำหนดนโยบายในเรื่องของการบริหารความเสี่ยงให้ครอบคลุมถึงความเสี่ยงต่างๆ ในการบริหารงาน

2. พิจารณาและอนุมัติแผนบริหารความเสี่ยง

3. จัดให้มีคณะทำงานบริหารความเสี่ยงตามความจำเป็น โดยสนับสนุนคณะทำงานบริหารความเสี่ยงในด้านบุคลากรงบประมาณและทรัพยากรอื่นที่จำเป็น ให้สอดคล้องกับขอบเขตความรับผิดชอบ

4. ติดตามการดำเนินการบริหาร ความเสี่ยงตั้งแต่เริ่มกระบวนการที่จะบ่งชี้ให้ทราบถึงความเสี่ยง รวมทั้งวิเคราะห์ ประเมินผล จัดการติดตามและรายงานอย่างเป็นระบบ

5. ให้การสนับสนุนให้มีการแนะนำกระบวนการบริหารความเสี่ยงแก่หน่วยงานภายในต่างๆ ตลอดจน ติดตามและประเมินผลอย่างต่อเนื่อง

6. รายงานต่อคณะกรรมการบริษัทอย่างสม่ำเสมอที่เกี่ยวกับความเสี่ยงและการจัดการกับความเสี่ยงที่สำคัญ

The Selection of Audit Committee

The selection of Audit Committee is similar to those of Asia Aviation Plc.
(Please refer to this section under Asia Aviation Plc. for details.)

Risk Management Committee

As of 31 December 2012, Thai AirAsia Co.,Ltd.'s Risk Management Committee consists of 7 directors as follows:

Name	Position
1. Mr. Tassapon Bijleveld	Chairman of Risk Management Committee
2. Mr. Pornanan Gerdprasert	Risk Management Committee
3. Mr. Preechaya Rasametanin	Risk Management Committee
4. Captain Tanapat Ngamplang	Risk Management Committee
5. M.L. Bovornovadep Devakula	Risk Management Committee
6. Mr. Santisuk Klongchaiya	Risk Management Committee
7. Mr. Natthawach Siriwongsal	Risk Management Committee

Scope of Duties and Responsibilities of the Risk Management Committee of Thai AirAsia Co., Ltd.

1. To set risk management policies to cover all risks from business operation

2. To consider and approve risk management plans

3. To appoint risk management working groups as necessary to support risk management working groups for human resources, budgets, and other resources, in line with areas of responsibilities

4. To follow-up the risk management procedures systematically from the start of the process to identify risks to the analysis and evaluation and report

5. To provide advisory support to units within the organization regarding risk management procedures with continuous follow up and evaluation

6. To continually report to Board of Directors regarding risks and significant risk management

คณะผู้บริหาร

(ตามคำนิยามผู้บริหาร* ของประกาศคณะกรรมการ ก.ล.ต. ที่ กจ. 17/2551 เรื่อง การกำหนดบทนิยามในประกาศเกี่ยวกับการออกและเสนอขายหลักทรัพย์ (รวมทั้งที่มีการแก้ไขเพิ่มเติม))

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 รายชื่อผู้บริหารของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีดังต่อไปนี้

ชื่อ	ตำแหน่ง
1. นายทัศพล แบเลเว็ลด	ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร
2. นายพรอนันต์ เกิดประเสริฐ	ประธานเจ้าหน้าที่บริหารการเงิน
3. นายปรีชญา รัศมีธานินทร	ผู้อำนวยการฝ่ายวิศวกรรม
4. นาวาอากาศเอกธนภัทร งามปลั่ง	ผู้อำนวยการฝ่ายปฏิบัติการการบิน
5. นายสันติสุข คล่องใช้ยา	ผู้อำนวยการฝ่ายการพาณิชย์
6. หม่อมหลวงบวรนวเทพ เทวกุล	ผู้อำนวยการฝ่ายพัฒนาธุรกิจ
7. นายณัฐวัชร์ ศิริวงศ์ศาล	ผู้อำนวยการฝ่ายรายได้พิเศษ

*หมายเหตุ : *ผู้บริหาร หมายความว่า ผู้จัดการ หรือผู้ดำรงตำแหน่งระดับบริหารสี่รายแรกนับต่อจากผู้จัดการลงมา ผู้ซึ่งดำรงตำแหน่งเทียบเท่ากับผู้ดำรงตำแหน่งระดับบริหารรายที่สี่ทุกราย และให้หมายความรวมถึงผู้ดำรงตำแหน่งระดับบริหารในสายงานบัญชีหรือการเงินที่เป็นระดับผู้จัดการฝ่ายขึ้นไปหรือเทียบเท่า*

ขอบเขตอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของประธานเจ้าหน้าที่บริหาร(Chief Executive Officer)

1. รับผิดชอบ ดูแล บริหาร การดำเนินงาน และ/หรือ การบริหารงานประจำวันของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย รวมถึงการกำกับดูแลการดำเนินงานโดยรวม เพื่อให้เป็นไปตามนโยบาย กลยุทธ์ทางธุรกิจ เป้าหมายและแผนการดำเนินงาน เป้าหมายทางการเงินและงบประมาณของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ที่ได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการ บจ. ไทยแอร์เอเชีย และ/หรือ มติที่ประชุมผู้ถือหุ้น

2. กำหนดโครงสร้างองค์กร วิธีการบริหาร รวมถึงการคัดเลือก การฝึกอบรม การว่าจ้าง และการเลิกจ้างพนักงาน และกำหนดอัตราค่าจ้าง เงินเดือน ค่าตอบแทน โบนัส และสวัสดิการต่างๆ สำหรับพนักงาน

3. ติดตามและรายงานสภาวะ ฐานะของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เสนอแนะทางเลือกและกลยุทธ์ที่สอดคล้องกับนโยบายและสภาพตลาด

4. ดูแลและควบคุมการปฏิบัติงานด้านต่างๆ ของ บจ.ไทยแอร์เอเชีย อาทิ การเงิน การบริหารความเสี่ยง การควบคุมภายใน งานด้านปฏิบัติการและงานด้านสนับสนุนต่างๆ และงานทรัพยากร

5. เป็นตัวแทน บจ. ไทยแอร์เอเชีย ตลอดจนมีอำนาจมอบหมายในการติดต่อกับหน่วยงานราชการและหน่วยกำกับดูแลอื่นๆ

6. ดูแลติดต่อสื่อสารกับสาธารณชน ผู้ถือหุ้น ลูกค้า และพนักงาน เพื่อเสริมชื่อเสียงและภาพพจน์ที่ดีของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

7. มีอำนาจในการออก แก้ไข เพิ่มเติม ปรับปรุง ระเบียบ คำสั่ง และข้อบังคับเกี่ยวกับการทำงานของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เช่น การบรรจุ แต่งตั้ง ถอดถอน และวินัยพนักงานและลูกจ้าง การกำหนดเงินเดือนและเงินอื่นๆ รวมตลอดถึงการสงเคราะห์และสวัสดิการต่างๆ

8. พิจารณา เจรจาต่อรอง และอนุมัติการเข้าทำนิติกรรมสัญญา และ/หรือการดำเนินการใดๆ ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงาน และ/หรือการบริหารงานประจำวันของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทั้งนี้ ภายใต้วงเงินที่อนุมัติโดยคณะกรรมการ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ตามตารางอำนาจอนุมัติของบริษัท (Authority Limit)

9. มีอำนาจ หน้าที่ และความรับผิดชอบใดๆ ตามที่ได้รับมอบหมายหรือตามนโยบายที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้มีอำนาจในการมอบอำนาจช่วง

   และ/หรือ มอบหมายให้บุคคลอื่นปฏิบัติงานเฉพาะอย่างแทนได้ โดยการมอบอำนาจช่วง และ/หรือ การมอบหมายดังกล่าวให้อยู่ภายในขอบเขตแห่งการมอบอำนาจตามหนังสือมอบอำนาจที่ให้ไว้ และ/หรือ ให้เป็นไปตามระเบียบ ข้อกำหนด หรือคำสั่งที่คณะกรรมการของบริษัทได้กำหนดไว้ ทั้งนี้ การมอบหมายอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของประธานเจ้าหน้าที่บริหารนั้น จะต้องไม่มีลักษณะเป็นการมอบอำนาจ หรือมอบอำนาจช่วงที่ทำให้ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร หรือผู้รับมอบอำนาจจากประธานเจ้าหน้าที่บริหาร สามารถอนุมัติรายการที่ตนหรือบุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง (ตามที่นิยามไว้ในประกาศคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ หรือประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุน) อาจมีส่วนได้เสีย หรืออาจได้รับประโยชน์ในลักษณะใดๆ หรืออาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์อื่นใดกับบริษัทหรือบริษัทย่อยของบริษัท ยกเว้นเป็นการอนุมัติรายการที่เป็นไปตามนโยบายและหลักเกณฑ์ที่ที่ประชุมผู้ถือหุ้นหรือคณะกรรมการบริษัทได้พิจารณาอนุมัติไว้

Executives

(Executives, according to the definition in the Notification of the Securities and Exchange Commission No. KorChor. 17/2551 Re: Determination of Definitions in the Notification Relating to Issuance and Offer for Sale of Securities (and its amendments))

As at 31 December 2012, the list of Thai AirAsia Co., Ltd.'s Executives is as follows:

	Name	Position
1.	Mr. Tassapon Bijleveld	Chief Executive Officer
2.	Mr. Pornanan Gerdprasert	Chief Financial Officer
3.	Mr. Preechaya Rasametanin	Director of Engineering
4.	Captain Tanapat Ngamplang	Director of Flight Operations
5.	M.L. Bovornovadep Devakula	Director of Business Development
6.	Mr. Santisuk Klongchaiya	Director of Commercial
7.	Mr. Natthawach Siriwongsal	Director of Ancillary Revenue

Remark: Executive means a director, manager or a person holding a management-level-position of the first four ranking below the manager, a person holding a position equivalent to the person holding a management-level-position of the fourth ranking, including a person holding a management-level-position in an accounting or finance department at the level of manager of the department or higher or an equivalent position

Duties and Responsibilities of Chief Executive Officer

1. To be responsible for administering Thai AirAsia Co., Ltd.'s business and/or day-to-day operation to be in line with the policies, business strategies, objectives, business plans, financial goals, and budgets of Thai AirAsia Co., Ltd. as authorized by the Board of Directors of Thai AirAsia Co., Ltd. and/or resolutions of the Shareholders' Meeting.

2. To establish corporate structure and administrative procedures, including recruitment, training, dismissal, and remuneration, compensation and other benefits for employees

3. To monitor and report situation and position of Thai AirAsia Co., Ltd. and to propose alternatives and strategies in accordance to policies and market situation

4. To manage and control all areas of operation for Thai AirAsia Co., Ltd., including finance, risk management, internal control, business operations and support functions, and human resources

5. To represent Thai AirAsia Co., Ltd. and be designated as authorized person in liaising with government agencies and other organizations

6. To oversee communication activities with the public, stakeholders, customers, and staff members in order to promote image and reputation of Thai AirAsia Co., Ltd.

7. To authorize the establishment, amendment, and modification of the employment rules and regulations for Thai AirAsia Co., Ltd. such as recruitment, dismissal, and employee regulations, as well as remuneration and other compensation, and benefits

8. To consider, negotiate, and approve legal transactions, and/or and business operation activities, and/or daily business administration of Thai AirAsia Co., Ltd. within the authority limits approved by the Board of Directors of Thai AirAsia Co., Ltd.

9. To be responsible and designated as assigned or according to policies assigned by the Board of Directors of Thai AirAsia Co., Ltd.

   The Chief Executive Officer may sub-delegate and/or delegate specific tasks to others. The sub-delegation and delegation is to be within the limit of the issued power of attorney letter and/or according to rules and regulations, or orders specified by the Board of Directors. However, the delegation of power or responsibilities of the Chief Executive Officer shall not provide the Chief Executive Officer or person delegated to approve any transaction in which he or any person who may have a conflict of interest (as defined by Notification of the Securities and Exchange Commission and Notification of the Capital Market Supervisory Board) would have an interest or might have any other conflict of interest with Thai AirAsia Co., Ltd. or its subsidiaries, unless such approval is in accordance with the policies and criteria approved by the Board of Directors.

การสรรหากรรมการและผู้บริหารของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ไม่มีการจัดตั้งคณะกรรมการสรรหา (Nominating Committee) เมื่อกรรมการที่ดำรงตำแหน่งครบวาระ หรือมีเหตุจำเป็นที่จะต้องแต่งตั้งกรรมการเพิ่ม คณะกรรมการที่ดำรงตำแหน่งในปัจจุบันจะพิจารณาคัดเลือกกรรมการโดยใช้หลักเกณฑ์และวิธีการสรรหาโดยพิจารณาถึงความรู้ความสามารถ รวมถึงประสบการณ์การทำงาน ประกอบการพิจารณาเพื่อกำหนดตัวบุคคลที่มีความเหมาะสมทั้งด้านประสบการณ์ ความรู้ ความสามารถที่จะเป็นประโยชน์ต่อบริษัทฯ เข้ามาเป็นกรรมการ ทั้งนี้ บุคคลที่ได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งกรรมการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะต้องมีคุณสมบัติครบถ้วนตามที่กฎหมายที่เกี่ยวข้องกำหนด โดยภายหลังจากที่ประชุมคณะกรรมการมีมติแต่งตั้งแล้ว จะเสนอรายชื่อกรรมการดังกล่าวต่อที่ประชุมผู้ถือหุ้นเพื่อพิจารณาอนุมัติต่อไป (ตามแต่ละกรณี) ทั้งนี้ มติที่ประชุมผู้ถือหุ้นให้ถือคะแนนเสียงข้างมากของผู้ถือหุ้นซึ่งมาประชุม และออกเสียงลงคะแนน

ค่าตอบแทนกรรมการและผู้บริหาร

ค่าตอบแทนของกรรมการ และผู้บริหารของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น

(1) ค่าตอบแทนที่เป็นตัวเงิน สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2555

(ก) ค่าตอบแทนที่เป็นตัวเงินของกรรมการบริษัทที่ไม่ได้เป็นผู้บริหารรวม 4 ท่าน เป็นจำนวนทั้งสิ้น 3.5 ล้านบาท โดยค่าตอบแทนดังกล่าวเป็นค่าตอบแทนในรูปแบบเงินเดือนและค่าเบี้ยประชุม ดังนี้

ชื่อ-นามสกุล/ ตำแหน่ง	ค่าตอบแทนรวม (บาท)
1. นายอารักษ์ ชลธาร์นนท์/ ประธานกรรมการตรวจสอบ	250,000
2. นายดิสธร วัชโรทัย/ กรรมการตรวจสอบ	1,110,000
3. นายณัฐวุฒิ เภาโบรมย์/ กรรมการตรวจสอบ	1,100,000
4. นายพงศธร สิริโยธิน/ ประธานกรรมการตรวจสอบ*	1,030,000

**ลาออกจากตำแหน่งเมื่อวันที่ 21 กันยายน 2555*

(ข) ในปี 2555 บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มิได้จ่ายค่าตอบแทนรวมที่เป็นตัวเงินของผู้บริหาร

(2) ค่าตอบแทนอื่น

สิทธิประโยชน์ด้านบัตรโดยสาร
กรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น (รวมทั้งบุคคลในครอบครัว หมายถึง สามี ภริยา และบุตรที่ชอบด้วยกฎหมาย) ได้รับสิทธิประโยชน์ด้านบัตรโดยสารให้เปล่าเพื่อการเดินทางไป-กลับ ในทุกเส้นทางบินจำนวน 1 ครั้งต่อเดือน จำนวนรวมทั้งสิ้น 12 ครั้งต่อปี ซึ่งกรรมการจะได้รับสิทธิดังกล่าว เฉพาะในขณะดำรงตำแหน่งกรรมการของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เท่านั้น

ค่าตอบแทนของกรรมการและผู้บริหารของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ที่เป็นธุรกิจหลัก

(1) ค่าตอบแทนที่เป็นตัวเงิน

(ก) ค่าตอบแทนที่เป็นตัวเงินของกรรมการบริษัทที่ไม่ได้เป็นผู้บริหารรวม 2 ท่าน เป็นจำนวนทั้งสิ้น 0.7 ล้านบาท โดยค่าตอบแทนดังกล่าวเป็นค่าตอบแทนในรูปแบบเงินเดือนและค่าเบี้ยประชุม ดังนี้

ชื่อ-นามสกุล/ ตำแหน่ง	ค่าตอบแทนรวม (บาท)
1. นายณัฐวุฒิ เภาโบรมย์/ กรรมการตรวจสอบ	280,000
2. นายพงศธร สิริโยธิน/ กรรมการตรวจสอบ*	400,000

** ลาออกจากตำแหน่งเมื่อวันที่ 21 กันยายน 2555*

(ข) ในปี 2555 บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีการจ่ายค่าตอบแทนแก่ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร และผู้บริหารรวม 7 รายเป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น 58.0 ล้านบาท โดยค่าตอบแทนดังกล่าวเป็นค่าตอบแทนในรูปแบบเงินเดือน และโบนัส

(2) ค่าตอบแทนอื่น

สิทธิประโยชน์ด้านบัตรโดยสาร
กรรมการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย (รวมทั้งบุคคลในครอบครัว หมายถึง สามี ภริยา และบุตรที่ชอบด้วยกฎหมาย) ได้รับสิทธิประโยชน์ด้านบัตรโดยสารให้เปล่าเพื่อการเดินทางไป-กลับ ในทุกเส้นทางบินจำนวน 1 ครั้งต่อเดือน จำนวนรวมทั้งสิ้น 12 ครั้งต่อปี ซึ่งกรรมการจะได้รับสิทธิดังกล่าว เฉพาะในขณะที่ดำรงตำแหน่งกรรมการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เท่านั้น

Selection of the Directors and Executives of Thai AirAsia Co., Ltd.

Thai AirAsia Co., Ltd. has not set up a Nominating Committee to select and propose nominees to be appointed as directors, if there is a vacancy or a need for additional member in the Board of Directors, the Board of Directors shall select and propose nominees to fill the vacant or additional position by considering the appropriate knowledge, capabilities and business-related experiences that will be beneficial for the Company. The selected directors for Thai AirAsia Co., Ltd. shall meet all the legal requirements. After the Board of Directors' Meeting comes to a decision, the selected nominee will be proposed the Shareholders' Meeting for consideration (in a case-to-case basis). The appointment of a director shall be made by a majority vote of the shareholders attending and voting in the Shareholders' Meeting.

Remuneration

Remuneration for Asia Aviation Plc.'s Directors and Executives

1. The monetary remuneration for the year end 31 December 2012

a. Total monetary remuneration for non-executive directors (3 persons) was Bath 3.5million which was comprised of monthly allowance, bonus payments and meeting allowance. Executive director did not receive remuneration as directors.

Name/ Position	Total Amount (Baht)
1. Mr. Arak Chonlatanon/ Chairman of the Audit Committee	250,000
2. Mr. Distorn Vajarodaya/ Audit Committee	1,110,000
3. Mr. Nuttawut Phowborom/ Audit Committee	1,110,000
4. Mr. Pongsathorn Siriyodhin/ Chairman of the Audit Committee*	1,030,000

** resigned since 21 September 2012*

b. Asia Aviation Plc. did not have remuneration for executives

2. Other remuneration

Ticket Benefits
Each director of Asia Aviation Plc. (and his family members, meaning spouse and legitimate children) is entitled to one free round-trip ticket for any destination per month, in total twelve tickets in one year. The directors are entitled to the said benefit only while they are serving their office terms as the directors of Asia Aviation Plc.

Remuneration for Thai AirAsia Co., Ltd.'s Directors and Executives

1. The monetary remuneration for the year end 31 December 2012

a. Total monetary remuneration for non-executive director (2 persons) was Baht 0.7 million which was comprised of monthly allowance and meeting allowance. Executive director did not receive remuneration as directors.

Name/ Position	Total Amount (Baht)
1. Mr. Nuttawut Phowborom/Audit Committee	280,000
2. Mr. Pongsathorn Siriyodhin/Chairman of the Audit Committee*	400,000

** resigned since 21 September 2012*

b. Total monetary remuneration for executives (7 person) was Bath 58.0million which was comprised of monthly allowance and meeting allowance.

2. Other remuneration

Ticket Benefits
Each director of Thai AirAsia Co., Ltd. (and his family members, meaning spouse and legitimate children) is entitled to one free round-trip ticket for any destination per month, in total twelve tickets in one year. The directors are entitled to the said benefit only while they are serving their office terms as the directors of Thai AirAsia Co., Ltd.

บุคลากรและการฝึกอบรม

ข้อมูลทั่วไป

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ตั้งแต่ 31 ธันวาคม 2554 พนักงานของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่นได้ถูกโอนย้ายไปเป็นพนักงานของ บจ.ไทยแอร์เอเชีย แล้วทั้งหมด

บจ. ไทยแอร์เอเชีย

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 บจ.ไทยแอร์เอเชีย มีพนักงานรวมทั้งสิ้นจำนวน 2,222 คน ตามลำดับ โดยแบ่งตามหน้าที่ และภูมิศาสตร์ได้ดังนี้

แบ่งตามหน้าที่	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555
นักบินและนักบินผู้ช่วย	260
ลูกเรือ	483
การดำเนินการภาคพื้นดิน	873
วิศวกรรม	191
การตลาด	17
สำนักงานใหญ่	238
อื่นๆ	160
รวม	2,222

ภูมิศาสตร์	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555
กรุงเทพฯ	1,737
ภูเก็ต	154
เชียงใหม่	94
อื่นๆ	237
รวม	2,222

บริษัทฯ และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ตระหนักถึงความจำเป็นในการประกันความต่อเนื่องในการบริหารจัดการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เพื่อรักษาข้อได้เปรียบของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้เหนือกว่าคู่แข่ง ทั้งนี้ กรรมการของบริษัทฯ และบจ. ไทยแอร์เอเชีย เชื่อว่า ความสำเร็จอย่างต่อเนื่องของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ขึ้นอยู่กับปัจจัยหลายอย่าง ซึ่งรวมถึงการสนับสนุนและความทุ่มเทของผู้บริหารของบริษัทฯ และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทั้งนี้ บริษัทฯ และบจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ปรับใช้กลยุทธ์ด้านทรัพยากรบุคคล ซึ่งรวมถึงค่าตอบแทนที่สามารถแข่งขันได้ การสรรหาที่สอดคล้องกับวัตถุประสงค์ และแผนการพัฒนาและสืบทอดงาน

การสูญเสียบุคลากรหลักใดๆ อาจส่งผลกระทบในทางลบอย่างมีนัยสำคัญต่อ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และบจ. ไทยแอร์เอเชียข้อคิดเห็นดังกล่าวส่งผลให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย พยายามสร้างแรงจูงใจและรักษาพนักงานของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ผ่านการให้สิ่งจูงใจบนพื้นฐานของผลการปฏิบัติงาน และยกระดับทักษะและความสามารถของพนักงานด้วยการให้การฝึกอบรม ในด้านนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้พนักงานเข้าร่วมการประชุมและเข้ารับการฝึกอบรมอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้พนักงานได้รับและยกระดับทักษะและความสามารถที่เกี่ยวข้อง (ทั้งในด้านการปฏิบัติงานและการพัฒนา) โดยสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของธุรกิจ การฝึกอบรมขณะปฏิบัติงานเป็นแนวทางสำคัญอีกประการหนึ่งในการถ่ายโอนความรู้จากผู้เชี่ยวชาญไปยังพนักงานใหม่หรือพนักงานระดับล่าง การลงทุนในทรัพยากรมนุษย์ช่วยเพิ่มความสามารถของพนักงานที่มีอยู่ใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย นอกจากนี้ กิจกรรมด้านการพัฒนาเหล่านี้ยังช่วยเตรียมความพร้อมให้แก่พนักงานฝ่ายบริหารระดับล่างและระดับกลาง เพื่อเตรียมความพร้อมในการรับผิดชอบงานของผู้บริหารระดับสูงอย่างต่อเนื่อง

ข้อพิพาทด้านแรงงานที่สำคัญในช่วง 3 ปีที่ผ่านมา

-ไม่มีข้อพิพาทแรงงานที่สำคัญในช่วง 3 ปีที่ผ่านมา-

ค่าตอบแทนบุคลากร

ค่าตอบแทนรวมของพนักงาน

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น

สำหรับปี 2555 บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ไม่มีการจ่ายค่าตอบแทนแก่พนักงานเนื่องจากตั้งแต่ 31 ธันวาคม 2554 พนักงานของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ได้ถูกโอนย้ายไปเป็นพนักงานของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย แล้วทั้งหมด

บจ. ไทยแอร์เอเชีย

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีการจ่ายผลตอบแทนให้แก่พนักงานในลักษณะต่างๆ ได้แก่ เงินเดือน เงินโบนัส ค่าล่วงเวลา เงินสมทบกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ และค่าตอบแทนอื่น 1,863.8 ล้านบาท

กองทุนสำรองเลี้ยงชีพ

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้จัดตั้งกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ ตามพระราชบัญญัติกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ พ.ศ. 2530 (รวมทั้งที่มีการแก้ไขเพิ่มเติม) โดย บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย สมทบเงินร้อยละ 3-10 ของเงินเดือนของพนักงานเข้ากองทุนสำรองเลี้ยงชีพ และพนักงานจ่ายเงินสะสมเข้ากองทุนในอัตราร้อยละ 3-10 ของเงินเดือนของพนักงานแต่ละราย ทั้งนี้ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ไม่มีพนักงานแล้ว

นโยบายในการพัฒนาบุคลากร

การฝึกอบรม

นักบิน

นักเรียนการบินทุกคนของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะลงทะเบียนเข้าฝึกอบรมใน บจ. บางกอกเอวิเอชั่น เซ็นเตอร์ ซึ่งเป็นการเข้าฝึกอบรมในประเทศ (“BAC”) โดย BAC มีอุปกรณ์ฝึกอบรมที่ทันสมัย และได้รับใบรับรองจากสำนักงานบริการการบินแห่งชาติ (FAA) ข้อกำหนดการบินร่วมกัน (JAR) และสำนักงานการบินพลเรือน (CAA) รวมทั้งมีหลักสูตรที่ได้มาตรฐาน บจ. ไทยแอร์เอเชีย ไม่ได้เลือกปฏิบัติในการสรรหานักเรียนการบิน และพนักงานจากหลายแผนกสามารถสอบเข้าหลักสูตรได้ ทั้งนี้ นักเรียนการบินมักจะจบการศึกษาหลังจากฝึกอบรมนาน 1 ปี หลังจากนั้น นักเรียนเหล่านี้ต้องฝึกฝนด้วยระบบจำลองการบิน (Simulator) เพื่อขับเครื่องบินรุ่นแอร์บัส เอ320 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้ความช่วยเหลือนักเรียนการบินในการให้เงินสนับสนุนค่าฝึกอบรม โดยมีข้อผูกมัดตามสัญญาเพื่อแลกกับการที่นักเรียนต้องให้คำมั่นว่าจะทำงานกับ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เป็นระยะเวลา 10 ปี นอกจากนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังสรรหานักบินผู้มีประสบการณ์จากสายการบินอื่นๆ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 บจ. ไทยแอร์เอเชีย มี นักบิน 260 คน และคาดว่าจะต้องการนักบินรวมทั้งสิ้นประมาณ 480 คนภายในปี 2559

นักบินที่ได้รับการสรรหามาใหม่ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งยังไม่ผ่านการฝึกอบรมเพื่อขับแบบของอากาศยานโดยเฉพาะจะต้องผ่านการฝึกอบรมดังกล่าวเสียก่อน ทั้งนี้ แบบของอากาศยานคือการจัดหมวดหมู่ที่อนุญาตให้นักบินคนหนึ่งขับอากาศยานแบบหนึ่งโดยเฉพาะ ปัจจุบัน นักบินใช้ระบบจำลองการบินของเครื่องบินรุ่นแอร์บัส เอ320 ซึ่งดำเนินการโดย AirAsia Academy ซึ่งตั้งอยู่ในกัวลาลัมเปอร์

Personnel

Asia Aviation Plc.
All employees of Asia Aviation Plc. had been transferred to Thai AirAsia Co., Ltd. since 31 December 2011.

Thai AirAsia Co., Ltd.
The number of employees as at 31 December 2012 was 2,222 persons and could be categorized by function and geography as follows:

Function	31 December 2012
Pilot and Co-Pilot	260
Cabin Crew	483
Ground Operation	873
Engineer	191
Marketing	17
Head Office	238
Others	160
Total	2,222

Geography	31 December 2012
Bangkok	1,737
Phuket	154
Chiang Mai	94
Others	237
Total	2,222

Asia Aviation Plc. and Thai AirAsia Co., Ltd. are aware of the necessity of uninterrupted management of Thai AirAsia Co., Ltd. in order to maintain the competitive advantages Thai AirAsia Co., Ltd. has over its competitors. Therefore, directors of Asia Aviation Plc. and Thai AirAsia Co., Ltd. believe that the continual success of Thai AirAsia Co., Ltd. depends on many factors, including the support and dedication of the management of Asia Aviation Plc. and Thai AirAsia Co., Ltd. Consequently, Asia Aviation Plc. and Thai AirAsia Co., Ltd. have adjusted their human resource strategies, including competitive remuneration, recruitment process that aligns with the objectives, and development and succession plans.

The loss of any key human resource may significantly cause a negative impact for Asia Aviation Plc. and Thai AirAsia Co., Ltd. This results in the effort of Thai AirAsia Co., Ltd. to motivate and retain its staff members by motivation plans on the basis of operating outcome and skill enhancement with staff training. Thai AirAsia Co., Ltd. has regularly encouraged its employees to participate in seminars and trainings to facilitate related skill and capability enhancement (both in term of operation and development) in alignment with the business objectives. Employee training is an important path to transfer knowledge of experts toward new or low-level employees. Investment in human resources increases the capability of Thai AirAsia Co. Ltd.'s employees and prepares middle or low-level employees to take on more responsibilities of senior management respectively.

Labor Dispute during the Last Three Years

There has been no significant labor dispute during the last three years.

Remuneration for Asia Aviation Plc.'s employees

For the year 2012, Asia Aviation did not have remuneration for employees because all Asia Aviation Plc.'s employees had been transferred to Thai AirAsia Co., Ltd. since 31 December 2011.

Remuneration for Thai AirAsia Co., Ltd.'s employees

For the year 2012, Total remuneration for Thai AirAsia Co., Ltd.'s employees includes salary, bonuses, overtime, provident funds and other compensation was Baht 1,863.8 million.

Provident Fund

Asia Aviation Plc. and Thai AirAsia Co., Ltd. have set up a provident fund in accordance to the Provident Fund Act B.E. 2530 (and its amendements). Asia Aviation Plc. and Thai AirAsia Co., Ltd. contribute 3 - 10% of salaries to the provident fund and employees contribute 3 - 10% of their salaries. However, Asia Aviation Plc. does not have any employee.

Staff Development

Training

Pilot
All student pilots of Thai AirAsia Co., Ltd. enroll for domestic trainings at Bangkok Aviation Center Co., Ltd. (BAC). BAC provides modern and advanced equipment and is certified by Federal Aviation Administration (FAA), Joint Aviation Requirements (JAR) and Civil Aviation Authority (CAA). BAC offers aviation trainings which are approved standard. Thai AirAsia Co., Ltd. grants an equal opportunity in student pilot recruitment. Employees from other departments can also apply. Student pilots usually finish their trainings in one year and continue with flight stimulator training for Airbus A320 aircraft. Thai AirAsia Co., Ltd. provides financial support for the trainings for student pilots, in return for the employment contract of ten years with Thai AirAsia Co., Ltd. In addition, Thai AirAsia Co., Ltd. also recruits experienced pilots from other carriers. As of 31 December 2012, Thai AirAsia Co., Ltd. has 260 pilots and the number will increase to 480 pilots by 2016.

Newly recruited pilots of Thai AirAsia Co., Ltd. who have not been trained for specific aircrafts will be required to take part in the said trainings first. Trainings for specific aircrafts are the categorizing system to allow each pilot to specialize in one type of aircraft specially. Currently, pilots are trained with Airbus A320 Flight Simulator, operated by AirAsia Academy in Kuala Lumpur.

ลูกเรือ
โครงการฝึกอบรมลูกเรือระยะเวลา 60 วัน จัดขึ้นที่ AirAsia Academy ในกัวลาลัมเปอร์ และที่สำนักงานของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ในกรุงเทพฯ การฝึกอบรมทั้งหมดดำเนินการโดยผู้ฝึกสอนลูกเรือและนักบินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยหลักสูตรต่างๆ ครอบคลุมถึงวิธีการปฏิบัติด้านความปลอดภัยในกรณีฉุกเฉิน การปฐมพยาบาล การฝึกความคุ้นเคยในห้องโดยสาร การบิน การประกาศต่อสาธารณะ การดูแลทรงผม และการดูแลผู้โดยสาร การขายสินค้าบนอากาศยาน และทักษะด้านการขาย ทั้งนี้ องค์ประกอบด้านความปลอดภัยและกฎระเบียบของโครงการนี้ได้รับการรับรองจากกรมการบินพลเรือน

อนึ่ง ลูกเรือต้องพูดภาษาอังกฤษและเข้ารับการฝึกอบรมอย่างต่อเนื่อง เช่น การฝึกอบรมเกี่ยวกับการบริหารจัดการทรัพยากรขององค์กร การจัดการสินค้าอันตราย การรับมือผู้โดยสารที่ประพฤติตัวไม่เหมาะสมและหลักสูตรการระบุตัวผู้ก่อการร้ายนอกจากนี้ลูกเรือยังต้องเข้าร่วมหลักสูตรทบทวนความรู้ว่าด้วยวิธีการปฏิบัติด้านความปลอดภัยในกรณีฉุกเฉินและการปฐมพยาบาลทุกปี

พนักงานภาคพื้นดิน
บุคลากรให้บริการลูกค้าภาคพื้นดินผ่านโครงการฝึกอบรมด้านการบริการลูกค้า ซึ่งจัดขึ้นที่ AirAsia Academy ในกัวลาลัมเปอร์ โดยครอบคลุมถึงการฝึกอบรมในระบบการสำรองที่นั่งและการลงทะเบียนขึ้นอากาศยาน (check-in) ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย วิธีปฏิบัติด้านการติดตามสัมภาระของผู้โดยสาร และการบริการลูกค้า พนักงานภาคพื้นดินเข้ารับการฝึกอบรมตลอดทั้งปี เช่น การฝึกอบรมเพื่อแยกแยะสินค้าอันตราย การปฐมพยาบาล และการรับมือภัยคุกคามจากระเบิด

นอกจากนี้บุคลากรประจำภาคพื้นดินยังผ่านการฝึกอบรมด้านการให้บริการในลานจอด (Ramp Training) เป็นระยะเวลา 2-3 สัปดาห์ ซึ่งเกี่ยวข้องกับการขับยานพาหนะบนลานจอด การบรรทุกของขึ้นอากาศยานและการขนถ่ายของออกจากอากาศยาน การให้สัญญาณรับส่งอากาศยาน การลากจูงอากาศยาน ความปลอดภัยของลานจอด และการวิธีการปฏิบัติในกรณีฉุกเฉิน นอกจากนี้ พนักงานใหม่ยังต้องเรียนรู้เกี่ยวกับข้อบังคับด้านการบินพลเรือน แผนผังของอากาศยาน และข้อบังคับว่าด้วยการเคลื่อนย้ายของยานพาหนะภายในท่าอากาศยาน

วิศวกร
วิศวกรทั้งหมดของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้รับการฝึกอบรมที่ AirAsia Academy ในกัวลาลัมเปอร์ หลักสูตรการฝึกอบรมมีระยะเวลา 45 วัน โดยมีการฝึกอบรมขณะปฏิบัติเพิ่มเติมอีก 3 เดือน และการทดสอบภายหลังโดยแผนกรับประกันคุณภาพ (Quality Assurance Department) ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทั้งนี้ วิศวกรของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ตอบแทนด้วยการให้คำมั่นว่าจะทำงานให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เป็นเวลา 2 ปี วิศวกรของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ประจำการอยู่ที่ฐานปฏิบัติการบินของบริษัทฯ ในกรุงเทพฯ และ จังหวัดภูเก็ต

การกำกับดูแลกิจการ

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ได้ยึดถือและปฏิบัติตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีในการดำเนินกิจการ ผ่านทางกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงาน และถือว่าหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีนั้น เป็นปัจจัยสำคัญในการส่งเสริมความสำเร็จในภาพรวมของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ในฐานะที่เป็นองค์กรหนึ่งที่มีความรับผิดชอบต่อสังคม โดยนโยบายการกำกับดูแลกิจการของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เป็นไปตามแนวทางการกำกับดูแลกิจการที่ดี ซึ่งเป็นไปตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีสำหรับบริษัทจดทะเบียนปี 2549 ตามแนวทางที่ตลาดหลักทรัพย์ฯ กำหนด โดยนโยบายในการกำกับดูแลกิจการที่ดีของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มีรายละเอียดดังนี้

หลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ตระหนักถึงความสำคัญในการปฏิบัติตามหลักบรรษัทภิบาลในการดำเนินธุรกิจ ดังนั้นคณะกรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น จึงได้มีนโยบายปฏิบัติตามข้อพึงปฏิบัติที่ดีสำหรับกรรมการบริษัทจดทะเบียน (Code of Best Practices for Directors of Listed Company) ตามแนวทางของตลาดหลักทรัพย์ฯ ทั้งนี้ การกำหนดบทบัญญัติต่าง ๆ จะยึดถือแนวทางให้ปฏิบัติได้จริง นอกจากนี้ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ได้นำหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีสำหรับบริษัทจดทะเบียนปี 2549 (The Principles of Good Corporate Governance For Listed Companies, 2006) ตามแนวทางที่ตลาดหลักทรัพย์ฯ กำหนด มาใช้เป็นแนวทางในการพัฒนานโยบายที่ครอบคลุมถึงสิทธิของผู้ถือหุ้น การปฏิบัติต่อผู้ถือหุ้นอย่างเท่าเทียมกัน บทบาทของผู้มีส่วนได้เสีย การเปิดเผยข้อมูลและความโปร่งใส ความรับผิดชอบของคณะกรรมการ โดยแบ่งเป็น 5 หมวดได้ ดังนี้

หมวดที่ 1

สิทธิของผู้ถือหุ้น

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ตระหนักและให้ความสำคัญถึงสิทธิของผู้ถือหุ้น โดยจะไม่กระทำการใดๆ ที่เป็นการละเมิดหรือลิดรอนสิทธิของผู้ถือหุ้นรวมทั้งจะส่งเสริมให้ผู้ถือหุ้นได้ใช้สิทธิของตน โดยสิทธิขั้นพื้นฐานของผู้ถือหุ้น ได้แก่ การซื้อขายหรือการโอนหุ้น การมีส่วนแบ่งในกำไรของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น การได้รับข่าวสารข้อมูล บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น อย่างเพียงพอ การเข้าร่วมประชุมเพื่อใช้สิทธิออกเสียงในที่ประชุมผู้ถือหุ้นเพื่อถอดถอนกรรมการ แต่งตั้งผู้สอบบัญชี และเรื่องที่มีผลกระทบต่อ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เช่น การจัดสรรเงินปันผล การกำหนดหรือแก้ไขข้อบังคับและหนังสือบริคณห์สนธิ การลดทุนหรือเพิ่มทุน และการอนุมัติรายการพิเศษ เป็นต้น

ทั้งนี้ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่นจะดำเนินการในเรื่องต่างๆ ที่เป็นการส่งเสริมและอำนวยความสะดวกในการใช้สิทธิของผู้ถือหุ้น ดังนี้

- บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น จัดส่งหนังสือเชิญประชุมผู้ถือหุ้นและเอกสารประกอบให้แก่ผู้ถือหุ้นเป็นการล่วงหน้าอย่างน้อย 7 วัน (หรือระยะเวลาอื่นใดตามที่กฎหมายกำหนด) โดยหนังสือเชิญประชุมมีรายละเอียดระเบียบวาระการประชุม เอกสารประกอบระเบียบวาระต่างๆ พร้อมความเห็นของคณะกรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น หนังสือมอบฉันทะตามที่กระทรวงพาณิชย์กำหนด และรายชื่อของกรรมการอิสระเพื่อให้ผู้ถือหุ้นสามารถเลือกที่จะมอบฉันทะให้เข้าประชุมแทนได้ รวมทั้งแผนที่แสดงสถานที่ประชุม

  นอกจากที่กล่าวข้างต้น หนังสือเชิญประชุม จะแจ้งรายละเอียดของเอกสารที่ผู้ถือหุ้นจะต้องนำมาแสดงในวันประชุมด้วย เพื่อรักษาสิทธิในการเข้าประชุมและการลงคะแนนเสียง รวมถึงเป็นไปตามข้อบังคับ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เกี่ยวกับการประชุมผู้ถือหุ้น

Cabin Crew
The 60-day cabin crew training project is held at AirAsia Academy in Kuala Lumpur and at the office of Thai AirAsia Co., Ltd. in Bangkok. All the trainings are facilitated by cabin crew and pilot trainers of Thai AirAsia Co., Ltd. All the trainings cover safety operation in emergency, first aid, cabin familiarization, public announcement, grooming, customer services and selling skills for products on the flight. The safety factors and regulations for this project are certified by the Department of Civil Aviation.

Cabin crew shall be able to communicate in English and take part in regular trainings, for example, organizational resources management training, dangerous good management training, training to handle passengers with inappropriate manners, and terrorist identification training. Additionally, cabin crew shall also participate in the recurrent training for safety procedures in emergency and first aid training every year.

Ground Staff
All ground personnel shall take part in customer service training at AirAsia Academy in Kuala Lumpur, which covers ticket reservation and check-in procedures of Thai AirAsia Co., Ltd., baggage claim procedures, and customer services. Ground staff are taking part in year-round trainings, for example, dangerous good identification, first aid, and bomb threat handling.

Ground personnel shall also need to participate in ramp training for two to three weeks, which covers driving on the apron, cargo loading and cargo transfer, air traffic signaling, aircraft towing, apron safety, and safety procedures. Moreover, newly recruited employees also need to learn civil aviation regulations, aircraft maps, and vehicle movement regulations in the airport.

Engineer
All engineers of Thai AirAsia Co., Ltd. shall take part in training at AirAsia Academy in Kuala Lumpur. The training takes 45 days with three-month on-the-job training before a test by the Quality Assurance Department of Thai AirAsia Co., Ltd. Nevertheless, Thai AirAsia Co., Ltd. is having a commitment for an employment of two years in return. Engineers at Thai AirAsia Co., Ltd. are stationed at the Company's hub in Bangkok and Phuket.

Corporate Governance

Asia Aviation Plc., through its directors, management and employees, has complied and followed the principles of good corporate governance, and believes that good corporate governance is the key success factor. Asia Aviation Plc., as an organization with social responsibility in general, has adopted the principles of good corporate governance in accordance with the Principles of Good Corporate Governance for Listed Companies of 2006 as prescribed by the Stock Exchange of Thailand. The principles of good corporate governance of the Company are detailed as follows:

Principles of Good Corporate Governance

In awareness of the importance of good corporate governance, the Board of Directors of Asia Aviation Plc. has established the policy to follow the Code of Best Practices for Directors of Listed Company as prescribed by the Stock Exchange of Thailand. The corporate governance policy covers 5 core sections including shareholders' rights; equitable treatment of shareholders; role of stakeholders; information disclosure and transparency; and responsibilities of the Board of Directors, with details as follows:

Section 1

Rights of Shareholders

Asia Aviation Plc. is aware of and prioritizes the fundamental rights of the shareholders, by not doing anything to violate the rights of its shareholders and supporting its shareholders to exercise their rights. The fundamental rights of the shareholders include the right to buy and sell or to transfer shares, the right to receive profit sharing from Asia Aviation Plc., the right to receive adequate information with regard to Asia Aviation Plc., the rights relating to participation and voting in the shareholders meeting to elect or remove members of the Board, appoint the external auditor, and make decisions on any transactions that affect the company such as dividends payment, amendments to the company's memorandum of association and articles of association or the company's bylaws, capital increases or decreases, and the approval of extraordinary transactions, etc.

Asia Aviation Plc. has the policy to provide convenience for the shareholders to exercise their rights as follows:

Asia Aviation Plc. will send the notice of the shareholders' meeting and supporting documents to each shareholder at least seven days prior to the meeting date (or any period of time as required by laws). The invitation will provide relevant information on each agenda item with opinions from the Board of Directors of Asia Aviation Plc., proxy form as regulated by Ministry of Commerce, and list of independent directors that the shareholders may select as their proxy, as well as map of the meeting venue.

Required documents that the shareholders need to bring to the meeting will also be sent along with the invitation in order to support the rights to participation in the shareholders meeting and to voting, as regulated by Asia Aviation Plc.'s articles of association regarding the shareholders' meeting.

นอกจากนี้ ผู้ถือหุ้นยังสามารถเข้าดูข้อมูลต่างๆ เกี่ยวกับระเบียบวาระการประชุมของ บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น แต่ละครั้งได้ทางเว็บไซต์ของ บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น www.aavplc.com

- กรณีที่ผู้ถือหุ้นไม่สามารถเข้าร่วมประชุมด้วยตนเอง บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น เปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นสามารถมอบฉันทะให้กรรมการอิสระหรือบุคคลใดๆ เข้าร่วมประชุมแทนได้

- ในการประชุมผู้ถือหุ้นแต่ละครั้ง ประธานที่ประชุมจะชี้แจงเกี่ยวกับกฎเกณฑ์ที่ใช้ในการประชุม รวมถึงขั้นตอนการออกเสียงลงมติ และจัดสรรเวลาในการประชุมอย่างเพียงพอ

- ในระหว่างการประชุมประธานที่ประชุมได้เปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นทุกคนมีสิทธิเท่าเทียมกัน ในการซักถาม แสดงความคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่าง ๆ ได้อย่างเต็มที่ โดยมีกรรมการและผู้บริหารที่เกี่ยวข้องเข้าร่วมประชุมผู้ถือหุ้นเพื่อตอบคำถามในที่ประชุม พร้อมทั้งรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่างๆ ของผู้ถือหุ้นเพื่อที่จะนำไปพิจารณา หรือดำเนินการตามสมควรต่อไป และเมื่อการประชุมแล้วเสร็จ บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น จะจัดทำรายงานการประชุมให้แล้วเสร็จอย่างถูกต้องและสมบูรณ์ภายใน 14 วัน นับจากวันประชุม แล้วนำส่งรายงานการประชุมผู้ถือหุ้นดังกล่าวให้กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องภายในเวลาที่กำหนดและเผยแพร่รายงานการประชุมทางเว็บไซต์ของ บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น เพื่อให้ผู้ถือหุ้นและบุคคลที่เกี่ยวข้องสามารถตรวจสอบได้

หมวดที่ 2

การปฏิบัติต่อผู้ถือหุ้นอย่างเท่าเทียมกัน

บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น จะปฏิบัติต่อผู้ถือหุ้นทุกรายอย่างเท่าเทียมและเป็นธรรม ทั้งผู้ถือหุ้นที่เป็นผู้บริหาร ผู้ถือหุ้นที่ไม่เป็นผู้บริหาร ผู้ถือหุ้นต่างชาติ และผู้ถือหุ้นส่วนน้อย โดยมีหลักการดังนี้

- ดำเนินการประชุมผู้ถือหุ้นตามลำดับระเบียบวาระที่ได้แจ้งไว้ในหนังสือเชิญประชุม และมีนโยบายที่จะไม่เพิ่มระเบียบวาระในที่ประชุมโดยไม่แจ้งให้ผู้ถือหุ้นทราบล่วงหน้าโดยไม่จำเป็น โดยเฉพาะวาระสำคัญที่ผู้ถือหุ้นต้องใช้เวลาในการศึกษาข้อมูลก่อนการตัดสินใจ

- เปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นส่วนน้อยสามารถเสนอชื่อบุคคลเข้าดำรงตำแหน่งกรรมการได้ โดยส่งข้อมูลของบุคคลที่เสนอชื่อและหนังสือยินยอม ให้แก่ประธานคณะกรรมการบริษัทล่วงหน้าในเวลาอันสมควร ภายใต้หลักเกณฑ์ที่กำหนดโดย บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น

- ส่งเสริมให้ผู้ถือหุ้นใช้บัตรลงคะแนนเสียงสำหรับทุกระเบียบวาระ ซึ่งจะทำการเก็บบัตรลงคะแนนดังกล่าวในห้องประชุม เพื่อนำผลคะแนนมารวม ก่อนทำการประกาศแจ้งมติของคะแนนเสียงในห้องประชุม และเพื่อความโปร่งใส บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น จะจัดเก็บบัตรลงคะแนนที่มีการลงชื่อของผู้ถือหุ้นหรือผู้รับฉันทะไว้เพื่อการตรวจสอบได้ในภายหลัง

- บันทึกรายงานการประชุมผู้ถือหุ้นอย่างถูกต้อง ครบถ้วน และจัดส่งรายงานดังกล่าวต่อตลาดหลักทรัพย์ฯ ภายใน 14 วันหลังการประชุมผู้ถือหุ้นเสร็จสิ้น และได้ทำการเผยแพร่รายงานดังกล่าวไว้บนเว็บไซต์ของ บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น

- ให้ความสำคัญในการเปิดเผยข้อมูลข่าวสารอื่นๆ อย่างถูกต้องครบถ้วน ทันเวลาและโปร่งใสแก่ผู้ถือหุ้น โดยมีการเปิดเผยข้อมูลข่าวสารที่มีสาระสำคัญอย่างสม่ำเสมอ

- บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น มีนโยบายและวิธีการดูแลกรรมการและผู้บริหารในการนำข้อมูลภายในของ บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น ซึ่งยังไม่เปิดเผยต่อสาธารณชนไปใช้เพื่อแสวงหาประโยชน์ส่วนตน ดังนี้

1. ให้ความรู้แก่กรรมการและผู้บริหาร เกี่ยวกับหน้าที่ในการรายงานการถือครองหลักทรัพย์ของตน คู่สมรส และบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะต่อสำนักงาน ก.ล.ต. ตาม มาตรา 59 และบทกำหนดโทษ ตามมาตรา 275 แห่งพระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ พ.ศ. 2535 (รวมทั้งที่มีการแก้ไขเพิ่มเติม) รวมทั้งการรายงานการได้มาหรือจำหน่ายหลักทรัพย์ของตน คู่สมรส และบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะต่อสำนักงาน ก.ล.ต. ตามมาตรา 246 และบทกำหนดโทษ ตามมาตรา 298 แห่งพระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ พ.ศ. 2535 (รวมทั้งที่มีการแก้ไขเพิ่มเติม)

2. ให้กรรมการและผู้บริหารของ บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น รวมถึงคู่สมรสและบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ จัดทำและเปิดเผยรายงานการถือครองหลักทรัพย์และรายงานการเปลี่ยนแปลงการถือครองหลักทรัพย์ของ บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น ต่อสำนักงาน ก.ล.ต. ตามมาตรา 59 และบทกำหนดโทษ ตามมาตรา 275 แห่งพระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ พ.ศ. 2535 (รวมทั้งที่มีการแก้ไขเพิ่มเติม) และจัดส่งสำเนารายงานนี้ให้แก่ บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น ในวันเดียวกับวันที่ส่งรายงานต่อสำนักงาน ก.ล.ต.

3. กรรมการ ผู้บริหาร พนักงานและลูกจ้างของ บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น และบริษัทย่อย ที่ได้รับทราบข้อมูลภายในที่เป็นสาระสำคัญซึ่งมีผลต่อการเปลี่ยนแปลงราคาหลักทรัพย์ ต้องใช้ความระมัดระวังในการซื้อขายหลักทรัพย์ของ บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น ในช่วง 1 เดือนก่อนที่งบการเงินหรือข้อมูลภายในนั้นจะเปิดเผยต่อสาธารณชนและในช่วงระยะเวลา 24 ชั่วโมงภายหลังจากที่ข้อมูลภายในของ บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น ได้เปิดเผยต่อสาธารณชนแล้ว ผู้ที่เกี่ยวข้องกับข้อมูลภายในต้องไม่เปิดเผยข้อมูลนั้นให้ผู้อื่นทราบจนกว่าจะได้มีการแจ้งข้อมูลนั้นให้แก่ตลาดหลักทรัพย์ฯ มาตรการลงโทษหากมีการกระทำการฝ่าฝืนระเบียบปฏิบัติดังกล่าวข้างต้น บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น ถือเป็นความผิดทางวินัยตามข้อบังคับการทำงานของ บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น โดยจะพิจารณาลงโทษตามควรแก่กรณี ได้แก่ การตักเตือนด้วยวาจา การตักเตือนเป็นหนังสือ การภาคทัณฑ์ ตลอดจนการเลิกจ้างพ้นสภาพการเป็น พนักงานด้วยเหตุไล่ออก ปลดออก หรือให้ออก แล้วแต่กรณี เป็นต้น

4. ห้ามมิให้กรรมการ ผู้บริหาร พนักงาน และลูกจ้าง ของ บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น ใช้ข้อมูลภายในของ บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น ที่มีหรืออาจมีผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงราคาของหลักทรัพย์ของ บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น ซึ่งยังมิได้เปิดเผยต่อสาธารณชน ซึ่งตนได้ล่วงรู้มาในตำแหน่งหรือฐานะเช่นนั้นมาใช้เพื่อการซื้อหรือขายหรือเสนอซื้อหรือเสนอขาย หรือชักชวนให้บุคคลอื่นซื้อหรือขาย หรือเสนอซื้อ หรือเสนอขายซึ่งหุ้นหรือหลักทรัพย์อื่น (ถ้ามี) ของ บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น ไม่ว่าทั้งทางตรงหรือทางอ้อม ในประการที่น่าจะเกิดความเสียหายแก่ บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น ไม่ว่าทั้งทางตรงหรือทางอ้อม และไม่ว่าการกระทำดังกล่าวจะทำเพื่อประโยชน์ต่อตนเองหรือผู้อื่น หรือนำข้อเท็จจริงเช่นนั้นออกเปิดเผยเพื่อให้ผู้อื่นกระทำดังกล่าว โดยตนได้รับผลประโยชน์ตอบแทนหรือไม่ก็ตาม

Shareholders can also access any information concerning the agenda of the each meeting of Asia Aviation Plc. at www.aavplc.com

- In the case that any shareholder cannot attend a shareholders' meeting in person, Asia Aviation Plc. allows such shareholder to appoint a proxy, either an independent director or any person, to attend the meeting on his/her behalf.

- Chairman of the meeting will inform the shareholders on rules of the meeting and voting procedures. Time will be allotted appropriately.

- All shareholders will be treated equally in expressing their opinion and raising questions in the meeting. Directors and relevant management team members will attend the shareholders' meeting to provide responses to any inquiry raised at the meeting and to take any comments and suggestions into consideration or for further actions. After the shareholders' meeting, Asia Aviation Plc. prepares the complete and accurate minutes of the meeting within 14 days and submits to related agencies within the prescribed timeframe. Minutes of the meeting will also be posted on Asia Aviation Plc.'s website to allow interested shareholders and stakeholders to access the information.

Section 2

Equitable Treatment of Shareholders

Asia Aviation Plc. applies the principle of equal treatment to all shareholders, being the management or non-management shareholders, majority or minority shareholders, or local or foreign shareholders, as follows:

- Meeting shall be carried out as specified in the agenda enclosed with the meeting notice. Additional agenda item shall not be imposed without informing the shareholders prior to the meeting unless necessary, especially items that shareholders should need significant time to study relevant information before making any decision.

- The minority shareholders can nominate directors by submitting details of nominees and proxy letters to the Board of Directors prior to the shareholders meeting within reasonable time period as regulated by Asia Aviation Plc.

- Shareholders are encouraged the use of ballots for each agenda item. Ballots shall be kept in the meeting room for vote count prior to the resolution announcement. For transparency, Asia Aviation Plc. will keep the ballots with shareholders' or proxy's signatures in case of examination if there is any future argument.

- Minutes of meeting shall be recorded completely and accurately. The minutes will be submitted to the Stock Exchange of Thailand within 14 days after the meeting. Minutes of the meeting will also be posted on Asia Aviation Plc.'s website.

- Information is accessible in a complete, accurate, timely, and transparent manner, for shareholders by making relevant and significant information available regularly.

- Asia Aviation Plc. has set up clear policies and regulations to prevent directors and executives from using the Company's inside information for their own benefit as follows:

  1. Educate directors and executives regarding the Securities Holding Reports for themselves, their spouses, and their minor children to the Securities and Exchange Commission as prescribed in Article 59, and the penalty as prescribed in Article 275 of the Securities and Exchange Act B.E. 2535 (and its amendment) along with Acquisition or Disposal of Securities Report for themselves, their spouses, and their minor children to the Securities and Exchange Commission as prescribed in Article 246, and the penalty as prescribed in Article 298 of the Securities and Exchange Act B.E. 2535 (and its amendment)

  2. Directors and executives shall prepare and submit Change of Management's Securities Holding Reports for themselves, their spouses, and their minor children to the Securities and Exchange Commission as prescribed in Article 59, and the penalty as prescribed in Article 275 of the Securities and Exchange Act B.E. 2535 (and its amendment). The reports shall be submitted to Asia Aviation Plc. on the same day as to the Securities and Exchange Commission.

  3. Directors, executives and employees of Asia Aviation Plc. and its subsidiaries, who have an access of any inside information that can affect the price of stocks, shall be careful in the trading of Asia Aviation Plc.'s stocks within one month before the financial statements or the inside information are accessible to the public and 24 hours after the said information is accessible to the public. The person related to the information shall not disclose the information to the third party before the information is disclosed to the Stock Exchange of Thailand. Disciplinary punishment shall be imposed on the offender, as prescribed in the staff regulations of Asia Aviation Plc. Punishment, appropriately determined on a case to case basis, includes verbal warning, written warning, probation, or dismissal.

  4. Directors, executives and employees of Asia Aviation Plc. shall not use any inside information they receive from their positions, that can affect the price of stocks and has not been disclosed to the public, for trading, or offering to buy or sell, or persuade others to buy or sell, or to trade other stocks or securities (if any) of Asia Aviation Plc. directly or indirectly, which may cause any damage to Asia Aviation Plc. directly or indirectly, for their own interests or for others', nor shall they disclose the said information to others for compensations or nothing.

หมวดที่ 3

บทบาทของผู้มีส่วนได้เสีย
บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น ให้ความสำคัญต่อสิทธิของผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่ม และมีนโยบายในการปฏิบัติต่อผู้มีส่วนได้เสียแต่ละกลุ่มที่สำคัญดังนี้

ผู้ถือหุ้น
บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น มุ่งมั่นเป็นตัวแทนที่ดีของผู้ถือหุ้นในการดำเนินธุรกิจเพื่อสร้างความพึงพอใจสูงสุดให้กับผู้ถือหุ้น โดยคำนึงถึงการเจริญเติบโตของมูลค่าบริษัทในระยะยาวด้วยผลตอบแทนที่ดีและต่อเนื่อง รวมทั้งการดำเนินการเปิดเผยข้อมูลอย่างโปร่งใสและเชื่อถือได้ต่อผู้ถือหุ้น

พนักงาน
พนักงานเป็นทรัพยากรอันมีค่าสูงสุดและเป็นปัจจัยสำคัญสู่ความสำเร็จของ บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น จึงได้มุ่งพัฒนาเสริมสร้างวัฒนธรรมและบรรยากาศการทำงานที่ดี รวมทั้งส่งเสริมการทำงานเป็นทีม ปฏิบัติต่อพนักงานด้วยความสุภาพและให้ความเคารพต่อความเป็นปัจเจกชน การว่าจ้าง แต่งตั้งและโยกย้ายพนักงาน จะพิจารณาบนพื้นฐานของคุณธรรม และการใช้ทรัพยากรบุคคลให้เกิดประโยชน์สูงสุดแก่ บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น

บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น มีความรับผิดชอบในการดูแลรักษาสภาพแวดล้อมการทำงานให้มีความปลอดภัยต่อชีวิตและทรัพย์สินของพนักงานอยู่เสมอ และยึดมั่นปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยแรงงานอย่างเคร่งครัด

บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น เคารพในความเป็นส่วนตัวของพนักงาน ไม่นำข้อมูลส่วนตัว เช่น เงินเดือน ประวัติการรักษาพยาบาล ครอบครัว ไปเปิดเผยให้กับบุคคลภายนอกหรือผู้ที่ไม่เกี่ยวข้อง เว้นแต่เป็นข้อมูลที่ต้องเปิดเผยต่อบุคคลภายนอกที่เกี่ยวข้องตามบทบังคับของกฎหมาย

ลูกค้า
บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น มีความมุ่งมั่นในการสร้างความพึงพอใจและความมั่นใจให้กับลูกค้าที่จะได้รับผลิตภัณฑ์และบริการที่ดีมีคุณภาพในระดับราคาที่เหมาะสม รวมทั้งรักษาสัมพันธภาพที่ดี จึงได้กำหนดแนวทางปฏิบัติไว้ดังต่อไปนี้

- ผลิตสินค้าและบริการที่มีคุณภาพ โดยมุ่งมั่นที่จะยกระดับมาตรฐานให้สูงขึ้นอย่างต่อเนื่องและจริงจัง เปิดเผยข่าวสารข้อมูลเกี่ยวกับสินค้าและบริการอย่างครบถ้วน ถูกต้อง และไม่บิดเบือนข้อเท็จจริง
- กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานทุกระดับจะไม่เปิดเผยข้อมูลของลูกค้า โดยไม่ได้รับอนุญาตจากลูกค้าหรือจากผู้มีอำนาจของกลุ่มบริษัทก่อน เว้นแต่เป็นข้อมูลที่ต้องเปิดเผยต่อบุคคลภายนอกที่เกี่ยวข้องตามบทบังคับของกฎหมาย

คู่ค้า และ/หรือเจ้าหนี้หรือลูกหนี้
การดำเนินธุรกิจกับคู่ค้าใดๆ ต้องไม่นำมาซึ่งความเสื่อมเสียต่อชื่อเสียงของ บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น หรือขัดต่อกฎหมายใดๆ มีการคำนึงถึงความเสมอภาคในการดำเนินธุรกิจและผลประโยชน์ร่วมกันกับคู่ค้า การคัดเลือกคู่ค้าต้องทำอย่างยุติธรรม ทั้งนี้ บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น ถือว่าคู่ค้าเป็นปัจจัยสำคัญในการร่วมสร้างมูลค่าให้กับลูกค้า บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น ยึดมั่นในสัญญาและถือปฏิบัติตามเงื่อนไขที่มีต่อเจ้าหนี้เป็นสำคัญ ในการชำระคืนเงินต้น ดอกเบี้ย และการดูแลหลักประกันต่างๆ

คู่แข่งทางการค้า
บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น มีนโยบายสนับสนุนและส่งเสริมการแข่งขันทางการค้าอย่างเสรีและเป็นธรรม

บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น ไม่มีนโยบายในการแข่งขันทางการค้าโดยใช้วิธีการใดๆ ให้ได้มาซึ่งข้อมูลของคู่แข่งขันอย่างผิดกฎหมาย และขัดต่อจริยธรรม

สังคมส่วนรวม
บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น ในฐานะเป็นบริษัทไทย ตระหนักและมีจิตสำนึกในบุญคุณของประเทศและเป็นส่วนหนึ่งของสังคม ซึ่งต้องรับผิดชอบช่วยเหลือสังคม สนับสนุนกิจกรรมของท้องถิ่นที่ บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น มีการดำเนินธุรกิจ

บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น มีนโยบายผลิตสินค้าและให้บริการใดๆ ที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมและปฏิบัติตามกฎหมายสิ่งแวดล้อม

บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น ส่งเสริมกิจกรรมการดูแลรักษาธรรมชาติและอนุรักษ์พลังงาน และมีนโยบายที่จะคัดเลือกและส่งเสริมการใช้ผลิตภัณฑ์ที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมนอกจากนี้ ผู้มีส่วนได้เสียสามารถสอบถามรายละเอียด แจ้งข้อร้องเรียน หรือแจ้งเบาะแสการกระทำผิดทางกฎหมาย ความถูกต้องของรายงานทางการเงิน ระบบควบคุมภายในที่บกพร่อง หรือการผิดจรรยาบรรณธุรกิจของบริษัท ผ่านกรรมการอิสระ หรือกรรมการตรวจสอบของ บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่นได้ทั้งนี้ ข้อมูลร้องเรียนและแจ้งเบาะแสจะได้รับการคุ้มครองและเก็บไว้เป็นความลับ โดยกรรมการอิสระหรือกรรมการตรวจสอบจะดำเนินการสั่งการตรวจสอบข้อมูล และหาแนวทางแก้ไข (ถ้ามี) และจะรายงานต่อคณะกรรมการ บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น ต่อไป

หมวดที่ 4

การเปิดเผยข้อมูลและความโปร่งใส
บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น ให้ความสำคัญต่อการเปิดเผยข้อมูลที่มีความถูกต้อง ครบถ้วน โปร่งใส ตรงเวลา และได้มาตรฐานตามเกณฑ์ที่ตลาดหลักทรัพย์ฯ หรือสำนักงาน ก.ล.ต. กำหนด ทั้งรายงานทางการเงินและข้อมูลทั่วไป ตลอดจนข้อมูลอื่นๆ ที่สำคัญที่มีผลกระทบต่อราคาหลักทรัพย์และมีผลต่อการตัดสินใจของผู้ลงทุนและผู้มีส่วนได้เสียของ บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น เพื่อให้ผู้ที่เกี่ยวข้องกับ บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น ทั้งหมดได้รับทราบข้อมูลอย่างเท่าเทียมกัน โดย บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่นจะเผยแพร่ข้อมูลผ่านทางตลาดหลักทรัพย์ฯ และผ่านทางเว็บไซต์ของ บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น ที่ www.aavplc.com

คณะกรรมการตระหนักถึงความรับผิดชอบในการจัดทำรายงานทางการเงินรวมของ บมจ. เอชีย เอวิเอชั่น ตลอดจนสารสนเทศที่เสนอต่อผู้ถือหุ้นในรายงานประจำปี ดูแลคุณภาพของรายงานทางการเงินรวมทั้งงบการเงินรวมของ บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น ให้มีการจัดทำงบตามมาตรฐานการบัญชีที่รับรองทั่วไป มีการตรวจสอบบัญชีโดยผู้สอบบัญชีที่เชื่อถือได้และมีความอิสระดูแลให้ บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น เลือกใช้นโยบายบัญชีอย่างเหมาะสมและถือปฏิบัติอย่างสม่ำเสมอ จัดการดูแลให้รายงานทางการเงินรวมของ บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น มีความถูกต้อง ครบถ้วนเป็นจริง และมีการเปิดเผยข้อมูลสำคัญเพียงพอครบถ้วนและเชื่อถือได้

นอกจากนี้คณะกรรมการได้แต่งตั้งกรรมการตรวจสอบ เพื่อทำหน้าที่ในการสอบทานรายงานทางการเงิน ให้มีความถูกต้อง ครบถ้วนและเชื่อถือได้ รวมถึงการเปิดเผยข้อมูลให้ถูกต้อง ชัดเจน โปร่งใสและทันเวลาตามข้อกำหนดของการเป็นบริษัทจดทะเบียน สอบทานระบบควบคุมภายในเพื่อให้มีระบบการควบคุมภายในที่มีประสิทธิภาพ รวมถึง การพิจารณาปฏิบัติตามกฎหมายและระเบียบของ บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น นอกจากนี้คณะกรรมการก็ยังมีการสอบทานพิจารณา

Section 3

Role of Stakeholders
Asia Aviation Plc. has placed importance on all of its stakeholder groups as follows:

Shareholders
Asia Aviation Plc. determines to be a good representative for its shareholders in conducting its business for the satisfaction of its shareholders with transparency and emphasis on sustainable long-term growth.

Employees
Our employees are our most valuable resource and key to Asia Aviation Plc.'s success. Therefore, Asia Aviation Plc. is committed to continuously enhance our corporate culture and good working environment, to promote teamwork, and to treat our employees with courtesy and to respect them as individuals. The employment, appointment, and transfer shall be on the ethical basis and the human resources shall be engaged to the best advantage to Asia Aviation Plc.

Asia Aviation Plc. takes responsibility in maintaining the safe working environment for both employees and their properties. Labor laws are strictly followed as well.

Asia Aviation Plc. respects its employees' privacy. Their private information, for example, salaries, medical records, and families, shall not be disclosed to outsiders or those who are not relevant, unless the information is required to be disclosed to the third party by laws.

Customers
Asia Aviation Plc. is committed to customers' satisfaction and confidence in the Company by delivering quality products and services at a fair and appropriate price, and to maintain good relations. The operation guideline is set as follows:

- Provide quality products and services with the resolute aim to constantly increase the standards and disclose news and information regarding products and services completely and accurately.

- Directors, executives and employees at all levels shall not disclose customers' details without prior consent from customers or controlling persons of the company, unless the information is required to be disclosed to the third party by laws.

Business Partners and/or Creditors or Debtors
Asia Aviation Plc. conducts its business with its partners in a manner that does not result in any negative impact on the Company's reputation, nor violate any laws or regulations. The Company takes into consideration the equality in business operation and mutual interest for its partners. Partner selection is done in a fair manner. Asia Aviation Plc. believes that business partner is an important factor in helping create value for customers. Asia Aviation Plc. adheres to its commitments to the conditions and terms of agreements the Company has entered into with its creditors, especially in the payment, interests, and collateral.

Competitors
Asia Aviation Plc. has a policy to promote and support fair and open competition. Asia Aviation Plc. does not seek its competitors' trade secrets or information through illegal or unethical means.

Society
Asia Aviation Plc., as a Thai corporation, is well aware and grateful for the country. As part of the community, Asia Aviation Plc. has a social obligation to support the society and community in which Asia Aviation Plc. is operating.

Asia Aviation Plc. has a policy to provide environmental friendly products and services and to follow environmental-related laws.

Asia Aviation Plc. promotes activities that help preserve the nature and conserve energy. It has a policy to select and promote the use of environmental friendly products.

In addition, stakeholders can inquire, complain, or inform of any law violation or financial reporting inaccuracy, inadequate internal control, or unethical conduct of the Company through independent directors or Audit Committee of Asia Aviation Plc. Nevertheless, all information and complaints will be protected and treated confidential, and will be reviewed and sought for remedy (if any), the outcome of which will be further reported to the Board of Directors of Asia Aviation Plc.

Section 4

Information Disclosure and Transparency
Asia Aviation Plc. has put an importance on disclosing information that is accurate, complete, transparent, timely, and up to the standards set by to the Stock Exchange of Thailand and the Securities and Exchange Commission. This covers financial reports, general information, and any other significant information that can affect the price of stocks and decision making of investors and stakeholders of Asia Aviation Plc. In order for stakeholders of Asia Aviation Plc. to have an equal access to information, Asia Aviation Plc. is publishing its information through the Stock Exchange of Thailand and Asia Aviation Plc.'s website at www.aavplc.com

The Board of Directors is aware of the responsibility in preparing Asia Aviation Plc.'s financial reports and information presented to shareholders in annual reports, and in assuring the quality of the financial reports, including financial statements of Asia Aviation Plc. Asia Aviation Plc. arranges to have the financial reports done according to the accounting standards and audited by reliable and independent auditors. Asia Aviation Plc. has established and adhered to appropriate accounting policies and made certain that financial reports of Asia Aviation Plc. are accurate, complete, and trustworthy, with important information being easily accessible.

The Board of Directors also set up an Audit Committee to review the financial reports for their accuracy, completion, and reliability and to make sure information is disclosed in an accurate, transparent and timely manner as regulated for listed companies. The Audit Committee also ensures effective internal control and that laws and regulations,

รายการเกี่ยวโยงหรือรายการที่มีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ ถึงความเหมาะสมและสมเหตุสมผล ก่อนที่จะนำเสนอให้กับทางคณะกรรมการ บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น พิจารณาอนุมัติต่อไป

นอกจากนี้ บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น จะเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับกรรมการแต่ละท่าน ตลอดจนบทบาทและหน้าที่ของคณะกรรมการ บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น และคณะกรรมการชุดย่อย รวมถึงค่าตอบแทนของกรรมการและผู้บริหารระดับสูง ในรายงานประจำปี (แบบ 56-2) และแบบแสดงรายการข้อมูลประจำปี (แบบ 56-1)

ในส่วนของงานด้านนักลงทุนสัมพันธ์นั้น บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น ได้จัดตั้งหน่วยงานด้านนักลงทุนสัมพันธ์ เพื่อจัดการกับสาระสำคัญของข้อมูลของ บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น ให้แก่ผู้ที่ต้องการ เช่น ผู้ถือหุ้น นักวิเคราะห์ และผู้ลงทุนทั่วไป

หมวดที่ 5

ความรับผิดชอบของคณะกรรมการ

1. โครงสร้างคณะกรรมการ

คณะกรรมการ บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น ประกอบด้วยกรรมการที่มีความรู้ ความสามารถ และประสบการณ์ในการดำเนินธุรกิจ ทำหน้าที่พิจารณาให้ความเห็นชอบในเรื่องสำคัญที่เกี่ยวกับการบริหารของ บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น อาทิ นโยบาย วิสัยทัศน์ กลยุทธ์ เป้าหมาย ภารกิจ แผนธุรกิจ และงบประมาณของ บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น ตลอดจนกำกับดูแลให้คณะผู้บริหาร บริหารงานให้เป็นไปตามนโยบายที่กำหนดไว้อย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผลภายใต้กรอบของกฎหมาย วัตถุประสงค์ ข้อบังคับ และมติที่ประชุมผู้ถือหุ้น มติที่ประชุมคณะกรรมการ ด้วยความซื่อสัตย์สุจริตระมัดระวัง ตามหลักการข้อพึงปฏิบัติที่ดี เพื่อเพิ่มมูลค่าสูงสุดให้แก่กิจการ และความมั่นคงสูงสุดให้แก่ผู้ถือหุ้น

คณะกรรมการ บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น ประกอบด้วยกรรมการจำนวน 9 ท่าน และเป็นกรรมการอิสระจำนวน 3 ท่าน โดยกรรมการอิสระเป็นบุคคลที่มีคุณสมบัติครบถ้วนตามประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุน และประกาศตลาดหลักทรัพย์ฯ ที่เกี่ยวข้อง

นอกจากนี้ กรรมการ บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่นไม่ควรดำรงตำแหน่งเป็นกรรมการในบริษัทจดทะเบียนอื่นๆ เกินกว่า 5 บริษัท ในกรณีที่กรรมการคนใดคนหนึ่งมีตำแหน่งเป็นกรรมการในบริษัทจดทะเบียนอื่นๆ เกินกว่า 5 บริษัท คณะกรรมการจะพิจารณาถึงประสิทธิภาพในการปฏิบัติหน้าที่ของกรรมการท่านดังกล่าว

คณะกรรมการ บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น มีวาระการดำรงตำแหน่งตามข้อบังคับของ บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น ที่กำหนดไว้ว่าในการประชุมผู้ถือหุ้นสามัญประจำปีทุกครั้ง ให้กรรมการออกจากตำแหน่งจำนวนหนึ่งในสาม (1/3) เป็นอัตรา ถ้าจำนวนกรรมการจะแบ่งออกให้ตรงเป็นสามส่วนไม่ได้ ก็ให้ออกโดยจำนวนใกล้ที่สุดกับส่วนหนึ่งในสาม (1/3)

ประธานกรรมการ บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น ไม่เป็นบุคคลเดียวกันกับประธานเจ้าหน้าที่บริหาร (CEO) เพื่อให้เกิดการถ่วงดุลและการสอบทานการบริหารงาน ทั้งนี้ บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น ได้กำหนดขอบเขต อำนาจ หน้าที่และความรับผิดชอบของกรรมการ บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น และประธานเจ้าหน้าที่บริหารอย่างชัดเจน เพื่อเป็นการแบ่งแยกบทบาทอย่างชัดเจน

บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น ได้มีการแต่งตั้งเลขานุการบริษัท ให้มีขอบเขตและความรับผิดชอบดังต่อไปนี้

1. ให้คำแนะนำเบื้องต้นแก่กรรมการในข้อกฎหมาย ระเบียบข้อบังคับต่างๆ ของ บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น ที่คณะกรรมการต้องการทราบและติดตามให้มีการปฏิบัติตามอย่างถูกต้องสม่ำเสมอ รวมถึงการรายงานการเปลี่ยนแปลงในข้อกำหนดกฎหมายที่มีนัยสำคัญแก่คณะกรรมการ
2. จัดประชุมผู้ถือหุ้นและประชุมคณะกรรมการให้เป็นไปตามกฎหมาย ข้อบังคับของ บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น และข้อพึงปฏิบัติต่างๆ
3. บันทึกรายงานการประชุมผู้ถือหุ้น และการประชุมของคณะกรรมการบริษัท รวมทั้งติดตามให้มีการปฏิบัติตามมติที่ประชุมผู้ถือหุ้น และที่ประชุมคณะกรรมการบริษัท
4. จัดทำและเก็บรักษาทะเบียนกรรมการ รายงานประจำปี บริษัท หนังสือนัดประชุมผู้ถือหุ้น หนังสือนัดประชุมคณะกรรมการ บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น รายงานการประชุมผู้ถือหุ้นและคณะกรรมการ บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น
5. เก็บรักษารายงานการมีส่วนได้ส่วนเสียที่รายงานโดยกรรมการหรือผู้บริหาร และจัดส่งสำเนาให้แก่ประธานกรรมการและประธานกรรมการตรวจสอบภายใน 7 วันทำการ นับจากวันที่รับรายงาน
6. ดูแลให้มีการเปิดเผยข้อมูลและรายงานสารสนเทศในส่วนที่รับผิดชอบต่อหน่วยงานที่กำกับบริษัท ตามระเบียบและข้อกำหนดของหน่วยงานทางการ
7. ดูแลกิจกรรมของคณะกรรมการ บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น และดำเนินการเรื่องอื่นๆ ตามที่กฎหมายกำหนด หรือตามที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการ บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น หรือตามที่คณะกรรมการกำกับตลาดทุนประกาศกำหนด

2. คณะกรรมการชุดย่อย

คณะกรรมการบมจ. เอเซีย เอวิเอชั่นได้แต่งตั้งคณะกรรมการชุดย่อยเพื่อช่วยในการกำกับดูแลกิจการ คือ คณะกรรมการตรวจสอบมีจำนวน 3 ท่าน ทำหน้าที่ตรวจสอบและช่วยในการกำกับดูแลการดำเนินกิจการของ บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น โดยสมาชิกทุกท่านมีคุณสมบัติเป็นไปตามที่กำหนดไว้ในข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์ฯ และสำนักงาน ก.ล.ต และ มีขอบเขตอำนาจหน้าที่ตามที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการ บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น รายละเอียดได้ระบุไว้ในกฎบัตรของคณะกรรมการตรวจสอบ

as well as Asia Aviation Plc.'s regulations are adhered to. Moreover, the Committee looks into related parties transactions or transactions with conflict of interest and consider the reasonableness and appropriateness before proposing to the Board of Directors of Asia Aviation Plc. for further consideration.

In addition, Asia Aviation Plc. discloses details concerning each directors and the sub-committees, and their duties and responsibilities, and the remunerations for directors and executives in the annual report (Form 56-2) and the Annual Registration Statement (Form 56-1).

For investor relations, Asia Aviation Plc. has set up the Investor Relations Office to handle the content of the information of Asia Aviation Plc. for those who are interested, for example, shareholders, analysts, and investors.

Section 5

Responsibilities of the Board of Directors

1. Board of Directors' Structure

Asia Aviation Plc.'s Board of Directors, consisting of directors who have knowledge, competence and experience in the business, has the duties to set out policies, visions, strategies, goals, missions, business plans and budgets of Asia Aviation Plc., as well as to supervise the management team to effectively and efficiently manage the business of Asia Aviation Plc. under the legal framework, objectives, articles of association of Asia Aviation Plc. and the resolutions of the Board of Directors' meeting and the shareholders' meeting. Such duties must be performed with accountability, loyalty and care under the principles of good corporate governance in order to achieve the best economic value for the business and stability for its shareholders.

Asia Aviation Plc.'s Board of Directors consists of nine directors, of which three are independent directors who are fully qualified under the relevant regulations of the Capital Market Supervisory Board and the Stock Exchange of Thailand.

None of Asia Aviation Plc.'s director shall hold the office other than Asia Aviation Plc. for more than five other listed companies. In the case that any director holds the office of director in more than five other listed companies, the Board of Directors will review the efficiency of such directors' performance.

According to Asia Aviation Plc.'s articles of association, at each annual general meeting of shareholders, one-third (1/3) of all the present directors, or, if the number is not a multiple of three, then the number of directors nearest to one-third shall retire from office.

The Chairman of Asia Aviation Plc.'s Board of Directors shall not be the same person as the Chief Executive Officer (CEO) in order to balance the administrative authority. Asia Aviation Plc. has established clear duties, responsibilities and authority for Asia Aviation Plc.'s Board of Directors and Chief Executive Officer.

Asia Aviation Plc. has appointed the Company Secretary with the duties and responsibilities as follows:

1. To provide advice to the Board of Directors regarding legal framework and regulations of Asia Aviation Plc. that the Board of Directors shall be aware of, to ensure compliance to the rules and regulations, and to report any significant changes in the legal matters to the Board of Directors

2. To organize the shareholders' meeting and Board of Directors' meeting in accordance to laws and regulations of Asia Aviation Plc.

3. To record the minute of the shareholders' meeting and Board of Directors' meeting and to make sure the resolutions of the meetings are followed

4. To prepare and keep record of a register of directors, the Company's annual report, Notice of the Board of Directors' Meeting, Minutes of the Board of Directors' Meeting, Notice of the shareholders' meeting and minutes of the shareholders' meeting of Asia Aviation Plc.

5. To keep the reports of interest filed by the directors or executives, with the copies submitted to the Chairman of Board of Directors and the Chairman of Audit Committee within seven business days after the report is received

6. To ensure the information disclosure and report the responsible information to the related agencies as prescribed by the government's rules and regulations

7. To make sure Asia Aviation Plc.'s Board of Directors has carried out their activities and other related matters in accordance to the legal framework, or as assigned by Asia Aviation Plc.'s Board of Directors, or as prescribed by the notification of the Capital Market Supervisory Board

2. Sub-Committees

In addition to the Board of Directors, Asia Aviation Plc. has set up a committee to assist in administering the business, that is the Audit Committee. The three members, who are responsible for auditing and internal control for Asia Aviation Plc., are of the qualifications as required by the Stock Exchange of Thailand and the Securities and Exchange Commission. Their duties and responsibilities are as assigned by the Board of Directors of Asia Aviation Plc., as specified in the Audit Committee Charter.

อย่างไรก็ตาม ในอนาคต บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น อาจสรรหาคณะกรรมการชุดย่อยอื่นๆ ขึ้นมาปฏิบัติงานตามที่ได้รับมอบหมาย เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการทำงานของคณะกรรมการ บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น เช่น คณะกรรมการพิจารณาค่าตอบแทน และคณะกรรมการสรรหา

3. บทบาท หน้าที่ และความรับผิดชอบของกรรมการ

คณะกรรมการ บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น มีหน้าที่กำกับดูแลกิจการและภารกิจของ บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น ให้เป็นไปตามที่ผู้ถือหุ้นอนุมัติและตามกฎหมายที่ใช้บังคับกับ บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น วัตถุประสงค์ ข้อบังคับ มติที่ประชุมผู้ถือหุ้น มติคณะกรรมการ ทั้งนี้ คณะกรรมการ บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น จะต้องใช้วิจารณญาณและความรอบคอบในการตัดสินใจทางธุรกิจ และปฏิบัติหน้าที่ด้วยความรับผิดชอบ ระมัดระวัง และความซื่อสัตย์สุจริต เพื่อรักษาผลประโยชน์สูงสุดของ บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น

นโยบายการกำกับดูแลกิจการ

บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น ได้จัดให้มีนโยบายการกำกับดูแลกิจการของ บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น เป็นลายลักษณ์อักษร โดยคณะกรรมการจะได้จัดให้มีการทบทวนนโยบายและการปฏิบัติตามนโยบายดังกล่าวเป็นประจำทุกปี นอกจากนี้ ภายหลังจากที่หุ้นสามัญของบริษัทเข้าจดทะเบียนเป็นหลักทรัพย์จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ แล้ว บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น จะถือปฏิบัติตามกฎและข้อบังคับต่างๆ ตามที่คณะกรรมการกำกับตลาดทุน สำนักงานก.ล.ต. และตลาดหลักทรัพย์ฯ ประกาศกำหนด โดยจะเปิดเผยรายงานการกำกับดูแลกิจการไว้ในรายงานประจำปีและแบบแสดงรายการข้อมูลประจำปี (แบบ 56-1)

จรรยาบรรณธุรกิจ

บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น มีนโยบายการดำเนินธุรกิจ โดยยึดมั่นในมาตรฐานจริยธรรมสูงสุด ได้แก่ การรักษาความลับของ บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น การปฏิบัติงานด้วยความซื่อสัตย์สุจริต ถูกต้องตามกฎหมาย การเคารพสิทธิซึ่งกันและกัน การดูแลทรัพย์สินของ บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น และสิ่งแวดล้อมภายนอก ซึ่งคณะกรรมการตลอดจนผู้บริหาร และพนักงานทุกคนได้ให้ความสำคัญและมีหน้าที่ต้องถือปฏิบัติอย่างเคร่งครัด

ความขัดแย้งทางผลประโยชน์

คณะกรรมการ บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น ได้กำหนดนโยบายเกี่ยวกับการป้องกันความขัดแย้งทางผลประโยชน์บนหลักการที่ว่าการตัดสินใจใดๆ ในการดำเนินกิจกรรมทางธุรกิจจะต้องทำเพื่อผลประโยชน์สูงสุดของ บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น เท่านั้น และควรหลีกเลี่ยงการกระทำที่ก่อให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์ โดยกำหนดให้ผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องหรือมีส่วนได้เสียกับรายการที่พิจารณา ต้องแจ้งให้ บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น ทราบถึงความสัมพันธ์หรือการมีส่วนได้เสียของตนในรายการดังกล่าว และต้องไม่เข้าร่วมการพิจารณาตัดสินใจ รวมถึงไม่มีอำนาจอนุมัติในธุรกรรมนั้นๆ

หากมีรายการที่อาจก่อให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์เกิดขึ้นที่เป็นข้อตกลงทางการค้าที่ไม่เป็นเงื่อนไขการค้าโดยทั่วไป จะต้องนำเสนอต่อที่ประชุมคณะกรรมการ บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น พิจารณาอนุมัติ โดยให้คณะกรรมการตรวจสอบพิจารณาความเหมาะสมอย่างรอบคอบเพื่อนำเสนอต่อที่ประชุมคณะกรรมการ บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น หรือที่ประชุมผู้ถือหุ้น (แล้วแต่กรณี) ทั้งนี้ บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น จะต้องปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ของคณะกรรมการกำกับตลาดทุน สำนักงาน ก.ล.ต. และ/หรือ ตลาดหลักทรัพย์ฯ ที่เกี่ยวข้อง

การควบคุมภายในและการตรวจสอบภายใน

คณะกรรมการ บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น ได้จัดให้มีระบบการควบคุมภายในที่ครอบคลุมทุกด้าน เพื่อให้การปฏิบัติงานของ บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น เป็นไปตามเป้าหมาย ข้อบังคับ ระเบียบที่เกี่ยวข้อง รวมถึงได้จัดให้มีกลไกการตรวจสอบ และถ่วงดุลที่มีประสิทธิภาพอย่างเพียงพอ ในการปกป้อง รักษา และดูแลเงินทุนของผู้ถือหุ้น และสินทรัพย์ของ บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น และบริษัทย่อย กำหนดลำดับชั้นของการอนุมัติ และความรับผิดชอบของผู้บริหาร และพนักงาน กำหนดระเบียบการปฏิบัติงานอย่างเป็นลายลักษณ์อักษรมีฝ่ายตรวจสอบภายในทำหน้าที่ตรวจสอบการปฏิบัติงานของทุกหน่วยงานให้เป็นไปตามที่กฎระเบียบที่กำหนดไว้ รวมทั้ง คณะกรรมการตรวจสอบทำหน้าที่กำกับดูแลการดำเนินงาน และบริหารงานของ บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น เพื่อให้ บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น มีระบบการควบคุมภายในที่มีประสิทธิภาพ ระบบรายงานทางการเงินที่น่าเชื่อถือ โดยฝ่ายตรวจสอบภายในซึ่งจะต้องรายงานผลการตรวจสอบตรงต่อคณะกรรมการตรวจสอบเป็นผู้ทำหน้าที่ตรวจสอบและทบทวนระบบการควบคุมภายในของ บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น

รายงานของคณะกรรมการ

คณะกรรมการตรวจสอบจะทำหน้าที่สอบทานรายงานทางการเงิน และนำเสนอรายงานทางการเงินต่อคณะกรรมการ บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น ทุกไตรมาส โดยคณะกรรมการ บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น เป็นผู้รับผิดชอบต่องบการเงินของ บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น และสารสนเทศทางการเงินที่ปรากฏในรายงานประจำปี โดยการจัดทำงบการเงินดังกล่าวจะต้องเป็นไปตามมาตรฐานการบัญชีที่รับรองทั่วไปในประเทศไทย และตรวจสอบโดยผู้สอบบัญชีรับอนุญาตและมีการเลือกใช้นโยบายบัญชีที่เหมาะสมและถือปฏิบัติอย่างสม่ำเสมอ รวมทั้งมีการเปิดเผยข้อมูลสารสนเทศอย่างเพียงพอในหมายเหตุประกอบงบการเงิน

ในการประชุมคณะกรรมการตรวจสอบครั้งที่ 1/2556 เมื่อวันที่ 26 กุมภาพันธ์ 2556 คณะกรรมการตรวจสอบซึ่งเป็นคณะกรรมการอิสระทั้ง 3 ท่านได้ประเมินระบบการควบคุมภายในโดยได้ซักถามจากหัวหน้าหน่วยงานตรวจสอบภายในแล้วได้สรุปว่าระบบการควบคุมภายในของ บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น และบริษัทย่อยมีความเหมาะสมและเพียงพอต่อการดำเนินธุรกิจของ บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น และบริษัทย่อย และมีประสิทธิภาพเพียงพอที่จะลดความเสี่ยงทางธุรกิจ การปฏิบัติงานของหน่วยงานตรวจสอบภายในประจำปี 2555 ในการตรวจสอบหน่วยงานต่าง ๆ ของ บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น และบริษัทย่อยไม่พบข้อบกพร่องที่เป็นสาระสำคัญของระบบการควบคุมภายในซึ่งจะมีผลกระทบต่อการดำเนินงานของ บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น และบริษัทย่อย และผู้สอบบัญชีไม่ได้รายงานว่าพบข้อบกพร่องที่เป็นสาระสำคัญ

Nevertheless, in the future, Asia Aviation Plc. will set up other committees or sub-committees to carry out assigned duties in order to enhance effectiveness for the Board of Directors of Asia Aviation Plc., for example, Nomination and Compensation.

3. Roles, Duties and Responsibilities of Board of Directors

The Board of Directors of Asia Aviation Plc. has a duty to oversee Asia Aviation Plc.'s business as approved by the shareholders and stipulated by applicable laws, as well as Asia Aviation Plc.'s objectives and articles of association and resolutions of the Board of Director's meeting and the shareholders' meeting. The Board of Directors must exercise careful discretion in making business judgment and perform its duty with accountability, care and loyalty for the best interest of Asia Aviation Plc.

Corporate Governance Policy
Asia Aviation Plc. has set up a written policy on corporate governance and the Board of Directors to review this policy and the compliance therewith on an annual basis. After the Company's ordinary shares have been listed on the Stock Exchange of Thailand, Asia Aviation Plc. shall comply with the relevant rules and regulations as prescribed by the Securities and Exchange Commission, the Stock Exchange of Thailand and the Capital Market Supervisory Board. The details of the report on corporate governance will be included in the Company's annual report and the annual registration statement (Form 56-1).

Business Ethics
Asia Aviation Plc. has operated its business in adherent to strict business ethics, including safeguarding Asia Aviation Plc.'s confidentiality, abiding laws, operating in an honest and prudent manner, paying respect to each other, and taking good care of Asia Aviation Plc.'s properties and the environment. All directors, executives and employees shall oblige by this guideline.

Conflict of Interests
The Board of Directors of Asia Aviation Plc. has set up a policy to prevent conflicts of interest on the basis that any decision-making on business transactions shall be made only for the best interest of Asia Aviation Plc. and it shall avoid any act which may cause conflicts of interest. It is required that a person who is involved in or has interest in any transaction shall report the involvement or interest in such transaction to Asia Aviation Plc. and shall abstain from voting for decision-making and shall have no power to approve such transaction.

In the case of any transaction which is not consistent with the normal course of business or the general terms and may cause conflicts of interest, the entry into such transaction shall be submitted to the Board of Directors of Asia Aviation Plc. for the Audit Committee to consider with respect to the transaction appropriateness before proposing to the Board of Directors' meeting or shareholders' meeting (depending on the case) for consideration and approval. In such case, Asia Aviation Plc. shall comply with the requirements prescribed by the Capital Market Advisory Board, the Securities and Exchange Commission and/or the Stock Exchange of Thailand.

Internal Control and Internal Audit
The Board of Directors has put the comprehensive internal control system in place in order to ensure Asia Aviation Plc. and its subsidiary's compliance with the objectives, and applicable rules and regulations, as well as the check and balance mechanism to effectively protect the capital and investment of shareholders and asset of Asia Aviation Plc. and its subsidiary. Asia Aviation Plc. has stipulated levels of authority and responsibilities of the executives and employees and operating regulations in writing. The Internal Audit Department has its duty to audit the operation of all departments in Asia Aviation Plc. and its subsidiary to ensure compliance with the established rules and regulations. The Audit Committee oversees the management and operation of Asia Aviation Plc. in order to ensure an effective internal control and reliable financial reporting system. The Internal Audit Department is responsible to review and evaluate the internal control system of Asia Aviation Plc. and its subsidiary and reports the audit result directly to the Audit Committee.

Report of the Board of Directors
The Audit Committee has the duty to review the Company's financial reporting and submit the reports to the Board of Directors of Asia Aviation Plc. on a quarterly basis. The Board of Directors of Asia Aviation Plc. shall be responsible for the accuracy of Asia Aviation Plc.'s financial statements and financial information as described in the annual report. The financial statements shall be prepared in accordance with the accounting principles which are generally accepted in Thailand and audited by a certified public accountant. An appropriate accounting policy shall be applied and always be complied with. In addition, information shall be adequately disclosed in the notes to the financial statements.

At the Audit Committee's Meeting No. 1/2556 on 26 February 2013, the three independent directors of the Audit Committee have evaluated the internal control system by interviewing the Head of the Internal Audit Department and concluded that the internal control system of Asia Aviation Plc. and its subsidiaries is adequate and appropriate for their business operation, and is effective to reduce business risk. From the audit of each department in Asia Aviation Plc. and its subsidiaries, no significant deficiency was found in terms of internal control system that may jeopardize the operation of Asia Aviation Plc. and its subsidiaries. The auditor has not reported any significant deficiency.

4. การประชุมคณะกรรมการ

ข้อบังคับของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น กำหนดให้คณะกรรมการต้องมีการประชุมอย่างน้อย 3 เดือนต่อครั้ง และอาจมีการประชุมพิเศษเพิ่มเติมตามความจำเป็น และมีการจัดส่งหนังสือเชิญประชุมให้แก่กรรมการเพื่อพิจารณาก่อนการประชุมล่วงหน้าไม่น้อยกว่า 7 วัน ก่อนวันประชุม เว้นแต่ในกรณีจำเป็นรีบด่วนเพื่อรักษาสิทธิหรือประโยชน์ของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ซึ่งในการประชุมทุกคราวจะมีการกำหนดวาระการประชุมที่ชัดเจน มีเอกสารประกอบการประชุมที่ครบถ้วนเพียงพอ โดยจัดส่งให้กับคณะกรรมการล่วงหน้า เพื่อให้คณะกรรมการได้มีเวลาศึกษาข้อมูลอย่างเพียงพอก่อนเข้าร่วมประชุม โดยในการประชุมคณะกรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น กรรมการทุกคนสามารถอภิปรายและแสดงความคิดเห็นได้อย่างเปิดเผย นอกจากนี้ในการประชุมคณะกรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น จะมีการเชิญผู้บริหารระดับสูงเข้าร่วมประชุมคณะกรรมการเพื่อให้รายละเอียดเพิ่มเติมในฐานะที่เกี่ยวข้องโดยตรง

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มีความมุ่งมั่นให้คณะกรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ได้รับข้อมูลที่เพียงพอ ครบถ้วน ต่อเนื่อง และทันเวลาก่อนการประชุมทุกครั้ง ทั้งนี้ กรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น สามารถติดต่อเลขานุการบริษัทได้โดยตรงอย่างอิสระ เลขานุการบริษัทมีหน้าที่ให้คำปรึกษาแก่คณะกรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ในเรื่องที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติตามกฎหมายและระเบียบต่างๆ

5. ค่าตอบแทน

เนื่องจากปัจจุบัน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ยังไม่มีการแต่งตั้งคณะกรรมการพิจารณาค่าตอบแทน คณะกรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น จึงได้พิจารณาค่าตอบแทนของกรรมการ (ในระหว่างที่ยังไม่มีคณะกรรมการพิจารณาค่าตอบแทน) และนำเสนอที่ประชุมผู้ถือหุ้นเพื่อพิจารณาอนุมัติ โดยค่าตอบแทนของกรรมการ จะอยู่ในระดับที่ปฏิบัติในอุตสาหกรรม ประสบการณ์ ภาระหน้าที่ ขอบเขตบทบาทหน้าที่ และอยู่ในระดับที่สามารถเทียบเคียงได้ในอุตสาหกรรมเดียวกัน

6. การพัฒนากรรมการและผู้บริหารของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น

คณะกรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ส่งเสริมและอำนวยความสะดวกให้มีการฝึกอบรมและให้ความรู้แก่ผู้เกี่ยวข้องในระบบการกำกับดูแลกิจการของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เช่น กรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น กรรมการตรวจสอบ ผู้บริหาร เป็นต้น เพื่อให้มีการปรับปรุงการปฏิบัติงานอย่างต่อเนื่อง

ทุกครั้งที่มีการเปลี่ยนแปลงกรรมการใหม่ เลขานุการบริษัทจะจัดให้มีเอกสารข้อมูลที่เป็นประโยชน์ต่อการปฏิบัติหน้าที่ของกรรมการใหม่ รวมถึงจัดให้มีการแนะนำลักษณะธุรกิจและแนวทางการดำเนินธุรกิจให้แก่กรรมการใหม่

การดูแลเรื่องการใช้ข้อมูลภายใน

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มีนโยบายและวิธีการดูแลกรรมการและผู้บริหารในการนำข้อมูลภายในของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ซึ่งยังไม่เปิดเผยต่อสาธารณชนไปใช้เพื่อแสวงหาประโยชน์ส่วนตน ดังนี้

1. ให้ความรู้แก่กรรมการและผู้บริหาร เกี่ยวกับหน้าที่ในการรายงานการถือครองหลักทรัพย์ของตน คู่สมรส และบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ ต่อ สำนักงาน ก.ล.ต. ตาม มาตรา 59 และบทกำหนดโทษ ตามมาตรา 275 แห่งพระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ พ.ศ. 2535 (รวมทั้งที่มีการแก้ไขเพิ่มเติม) รวมทั้งการรายงานการได้มาหรือจำหน่ายหลักทรัพย์ของตน คู่สมรส และบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะต่อสำนักงาน ก.ล.ต. ตามมาตรา 246 และบทกำหนดโทษ ตามมาตรา 298 แห่งพระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ พ.ศ. 2535 (รวมทั้งที่มีการแก้ไขเพิ่มเติม)

2. ให้กรรมการและผู้บริหารของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น รวมถึงคู่สมรสและบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ จัดทำและเปิดเผยรายงานการถือครองหลักทรัพย์และรายงานการเปลี่ยนแปลงการถือครองหลักทรัพย์ของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ต่อสำนักงาน ก.ล.ต. ตามมาตรา 59 และบทกำหนดโทษ ตามมาตรา 275 แห่งพระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ พ.ศ. 2535 (รวมทั้งที่มีการแก้ไขเพิ่มเติม) และจัดส่งสำเนารายงานนี้ให้แก่ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ในวันเดียวกับวันที่ส่งรายงานต่อสำนักงาน ก.ล.ต.

3. กรรมการ ผู้บริหาร พนักงานและลูกจ้างของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่นและบริษัทย่อย ที่ได้รับทราบข้อมูลภายในที่เป็นสาระสำคัญซึ่งมีผลต่อการเปลี่ยนแปลงราคาหลักทรัพย์ต้องใช้ความระมัดระวังในการซื้อขายหลักทรัพย์ของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ในช่วง 1 เดือนก่อนที่งบการเงินหรือข้อมูลภายในนั้นจะเปิดเผยต่อสาธารณชนและในช่วงระยะเวลา 24 ชั่วโมงภายหลังจากที่ข้อมูลภายในของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ได้เปิดเผยต่อสาธารณชนแล้ว ผู้ที่เกี่ยวข้องกับข้อมูลภายในต้องไม่เปิดเผยข้อมูลนั้นให้ผู้อื่นทราบจนกว่าจะได้มีการแจ้งข้อมูลนั้นให้แก่ตลาดหลักทรัพย์ฯ มาตรการลงโทษหากมีการกระทำการฝ่าฝืนระเบียบปฏิบัติดังกล่าวข้างต้น บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ถือเป็นความผิดทางวินัยตามข้อบังคับการทำงานของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น โดยจะพิจารณาลงโทษตามควรแก่กรณี ได้แก่ การตักเตือนด้วยวาจา การตักเตือนเป็นหนังสือ การภาคทัณฑ์ ตลอดจนการเลิกจ้างพ้นสภาพการเป็นพนักงานด้วยเหตุไล่ออก ปลดออก หรือให้ออก แล้วแต่กรณี เป็นต้น

4. ห้ามมิให้กรรมการ ผู้บริหาร พนักงาน และลูกจ้างของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ใช้ข้อมูลภายในของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ที่มีหรืออาจมีผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงราคาของหลักทรัพย์ของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ซึ่งยังมิได้เปิดเผยต่อสาธารณชน ซึ่งตนได้ล่วงรู้มาในตำแหน่งหรือฐานะเช่นนั้น มาใช้เพื่อการซื้อหรือขายหรือเสนอซื้อหรือเสนอขาย หรือชักชวนให้บุคคลอื่นซื้อหรือขาย หรือเสนอซื้อ หรือเสนอขายซึ่งหุ้นหรือหลักทรัพย์อื่น (ถ้ามี) ของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ไม่ว่าทั้งทางตรงหรือทางอ้อม ในประการที่น่าจะเกิดความเสียหายแก่ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ไม่ว่าทั้งทางตรงหรือทางอ้อม และไม่ว่าการกระทำดังกล่าวจะทำเพื่อประโยชน์ต่อตนเองหรือผู้อื่น หรือนำข้อเท็จจริงเช่นนั้นออกเปิดเผยเพื่อให้ผู้อื่นกระทำดังกล่าว โดยตนได้รับผลประโยชน์ตอบแทนหรือไม่ก็ตาม

4. Board of Directors' Meeting

According to the articles of association of Asia Aviation Plc., the Board of Directors shall hold a Board of Directors' Meeting at least once every three months and additional special meetings may be held as necessary. A meeting notice shall be delivered to directors for consideration at least seven days prior to the date of the meeting, unless it is necessary or urgent to preserve the rights or benefits of Asia Aviation Plc. At each meeting, the agenda of the meeting will be clearly specified and supported by the completed and sufficient documents, and are delivered to the directors in advance so that the directors will have enough time to study such information prior to the meeting. At the Board of Directors' Meeting, each director shall be able to openly discuss and express his or her opinion. In addition, the senior management will be invited to attend the Board of Directors' Meeting in order to give additional information as they are directly involved in such matters.

Asia Aviation Plc. is committed to providing the Board of Directors with adequate, complete continuous and timely information prior to a Board of Directors' Meeting. The directors can directly and independently contact the Company Secretary. The Company Secretary is responsible for advising the Board of Directors of Asia Aviation Plc. on the compliance with legal and regulatory requirements.

5. Remuneration

Asia Aviation Plc. has not yet appointed a Remuneration Committee; however, the Board of Directors (in an absence of the Remuneration Committee) is responsible to determine directors' remuneration and to propose to the shareholders' meeting for approval. In determining the remuneration for directors, industry rates, experience, duties and responsibilities, business expansion, financial position, and performance results are considered.

6 Development on Directors and Executives

The Board of Directors of Asia Aviation Plc. has a policy to enhance and accommodate the provision of training and knowledge for those who are involved in the corporate governance of Asia Aviation Plc., including directors, audit committee, and executives, so that they can continuously improve their performances.

In the case of a change in directorship, the Company Secretary will provides documents and information to assist in performing their duties as well as an orientation of the Company's business and business practices.

The Use of Internal Information

Asia Aviation Plc.'s Board of Directors has set the policy and procedure for the directors and executives in using the inside information that has not been made public for personal interest as follows:

1. Inform the directors and executives regarding their duties in reporting the Securities Holding Reports for themselves, their spouses, and their minor children to the Securities and Exchange Commission as prescribed in Article 59, and the penalty as prescribed in Article 275 of the Securities and Exchange Act B.E. 2535 (and its amendment), along with the Acquisition or Disposal of Securities Report for themselves, their spouses, and their minor children to the Securities and Exchange Commission as prescribed in Article 246, and the penalty as prescribed in Article 298 of the Securities and Exchange Act B.E. 2535 (and its amendment)

2. The directors and executives of Asia Aviation Plc., along with their spouses, and their minor children to prepare and disclose the Securities Holding Reports and the Acquisition or Disposal of Securities Report of Asia Aviation Plc.'s securities to the Securities and Exchange Commission as prescribed in Article 59, and the penalty as prescribed in Article 275 of the Securities and Exchange Act B.E. 2535 (and its amendment), and copies of the reports to be submitted to Asia Aviation Plc. on the same day as to the Securities and Exchange Commission

3. Directors, executives and employees of Asia Aviation Plc. and its subsidiaries, who have an access of any inside information that can affect price of stocks, shall be careful in the trading of Asia Aviation Plc.'s stocks within one month before the financial statements or the inside information are accessible to the public and 24 hours after the said information is accessible to the public. The person related to the information shall not disclose the information to the third party before the information is disclosed to the Stock Exchange of Thailand. Disciplinary punishment shall be imposed on the offender, as prescribed in the staff regulations of Asia Aviation Plc. Punishment, appropriately determined on a case to case basis, includes verbal warning, written warning, probation, or dismissal.

4. Directors, executives and employees of Asia Aviation Plc. shall not use any inside information they receive from their positions, that can affect price of stocks and has not been disclosed to the public, for trading, or offering to buy or sell, or persuade others to buy or sell, or to trade other stocks or securities (if any) of Asia Aviation Plc. directly or indirectly, which may cause any damage to Asia Aviation Plc. directly or indirectly, for their own interests or for others', nor shall they disclose the said information to others for compensations or nothing.

รายงานคณะกรรมการตรวจสอบ

เรียน ท่านผู้ถือหุ้น บริษัท เอเซีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน)

คณะกรรมการตรวจสอบของบริษัทฯ ได้รับการแต่งตั้ง ณ การประชุมผู้ถือหุ้นเมื่อ วันที่ 26 ธันวาคม 2554 ประกอบด้วยคณะกรรมการอิสระ ซึ่งเป็นผู้ทรงคุณวุฒิ จำนวน 3 ท่าน โดยมีนาย พงศธร สิริโยธิน เป็นประธานคณะกรรมการตรวจสอบ นายดิสธร วัชโรทัย และนายณัฐวุฒิ เภาโบรมย์ เป็นกรรมการ และหัวหน้างานหน่วยงานตรวจสอบภายในเป็นเลขานุการ

ต่อมาเมื่อวันที่ 21 กันยายน 2555 นายพงศธร สิริโยธิน ได้ลาออกจากการเป็นประธานคณะกรรมการตรวจสอบ คณะกรรมการบริษัทจึงได้แต่งตั้ง นายอารักษ์ ชลธาร์นนท์ เป็นประธานคณะกรรมการการตรวจสอบ เมื่อวันที่ 1 พฤศจิกายน 2555 กรรมการตรวจสอบทุกท่านมีคุณสมบัติครบถ้วนตามหลักเกณฑ์ของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย และได้ปฏิบัติหน้าที่และความรับผิดชอบครบถ้วนตามกฎบัตรคณะกรรมการตรวจสอบที่อนุมัติโดยคณะกรรมการบริษัท และ สอดคล้องกับประกาศตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

ในรอบบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2555 คณะกรรมการตรวจสอบได้มีการประชุมกับฝ่ายบริหาร ผู้ตรวจสอบภายในและผู้สอบบัญชี จำนวน 5 ครั้ง โดยคณะกรรมการตรวจสอบทุกท่านเข้าร่วมประชุมครบถ้วน ซึ่งสรุปสาระสำคัญได้ดังนี้

1. สอบทานงบการเงินรายไตรมาสและงบการเงินประจำปี 2555 ร่วมกับผู้สอบบัญชีและผู้บริหารโดยสอบถามและให้คำแนะนำและข้อคิดเห็นที่เป็นประโยชน์ เพื่อให้มั่นใจว่าการจัดทำงบการเงิน มีความถูกต้อง ครบถ้วน เชื่อถือได้ และเป็นไปตามมาตรฐานบัญชีที่รับรองทั่วไป รวมทั้งมีการเปิดเผยข้อมูลที่เพียงพอ เหมาะสม

2. สอบทานประสิทธิภาพและประสิทธิผลของระบบควบคุมภายในการบริหารความเสี่ยง และระบบการตรวจสอบภายในของบริษัทฯร่วมกับหน่วยงานตรวจสอบภายใน ผู้บริหาร และ ผู้สอบบัญชี

3. พิจารณากฎบัตรของคณะกรรมการตรวจสอบและกฎบัตรของหน่วยงานตรวจสอบภายในให้ทันสมัยและเหมาะสมกับสภาพแวดล้อมขององค์กร

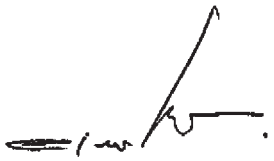
4. สอบทานรายงานผลการตรวจสอบภายในแต่ละไตรมาสปี 2555 และ ติดตามให้มีการปรับปรุงแก้ไขตามข้อเสนอแนะของรายงานผลการตรวจสอบเพื่อให้การปฏิบัติงานเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ และเกิดประสิทธิผล นอกจากนี้ได้พิจารณาให้ความเห็นชอบแผนการตรวจสอบภายในประจำปี 2556 และประเมินผลการปฏิบัติของหัวหน้างานหน่วยงานตรวจสอบภายใน

5. สอบทานและให้ความเห็นต่อรายการเกี่ยวโยงกันหรือรายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ รวมถึงการเปิดเผยข้อมูลดังกล่าว ตามข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยและสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์

6. พิจารณาคัดเลือกแต่งตั้งและค่าตอบแทนของผู้สอบบัญชี โดยพิจารณาจากความรู้ทางธุรกิจ ประสบการณ์ ความเหมาะสมของค่าตอบแทนและความเป็นอิสระของผู้สอบบัญชี ทั้งนี้สำหรับรอบปีบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2555 คณะกรรมการตรวจสอบได้คัดเลือกและเสนอชื่อ นายชาญชัย ชัยประสิทธิ์ ผู้สอบบัญชีรับอนุญาตเลขที่ 3760 นายขจรเกียรติ อรุณไพโรจนกุล ผู้สอบบัญชีรับอนุญาตเลขที่ 3445 และนายไพบูล ตันกูล ผู้สอบบัญชีรับอนุญาตเลขที่ 4298 เป็นผู้สอบบัญชีของบริษัทฯ และบริษัทย่อย

7. พิจารณาสอบทานให้บริษัทฯ ปฏิบัติตามว่าด้วยกฎหมายหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์ กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจ รวมถึงนโยบายกำกับการดูแลที่ดี โดยประสานงานกับผู้บริหารและหน่วยงานตรวจสอบภายใน

จากการปฏิบัติดังกล่าวข้างต้น คณะกรรมการตรวจสอบมีความเห็นว่าในปี 2555 บริษัทฯ มีการจัดทำงบการเงินอย่างถูกต้อง เป็นไปตามมาตรฐานบัญชีที่รับรองทั่วไป รวมทั้งมีการเปิดเผยสารสนเทศอย่างเพียงพอ ครบถ้วนและเชื่อถือได้ มีระบบการควบคุมภายในการตรวจสอบอบภายในและการบริหารความเสี่ยงที่เหมาะสมและมีประสิทธิภาพ รวมทั้งมีการปฏิบัติตามกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องและมีการปฏิบัติงานที่สอดคล้องกับระบบการกำกับดูแลที่ดีอย่างเพียงพอและโปร่งใส



อารักษ์ ชลธาร์นนท์
ประธานกรรมการตรวจสอบ

Audit Committee Report

Dear Shareholders of Asia Aviation Public Company Limited,

The Audit Committee, as appointed at the Shareholders' Meeting on 26 December 2011, comprises of three qualified independent directors, namely Mr. Pongsathorn Siriyodhin as Chairman of the Audit Committee, Mr. Distorn Vajarodaya and Mr. Nuttawut Phowborom as directors. The Head of the Internal Audit Department also acts as the secretary to the Committee.

On 21 September 2012, Mr. Pongsathorn Siriyodhin has resigned as the Chairman of the Audit Committee. The Board of Directors has appointed Mr. Arak Chonlatanon to replace him on 1 November 2012.

All directors on the Audit Committee are fully qualified as required by the Stock Exchange of Thailand and have performed their duties responsibly and completely as stipulated in the Audit Committee Charter approved by the Company's Board of Directors, as well as in accordance with the Notice of the Stock Exchange of Thailand.

For the fiscal year ending 31 December 2012, the Audit Committee held five meetings with the executives, internal auditors and external auditors with full attendance. The meetings can be summarized as follows:

1. Reviewed the quarterly and annual financial statements for 2012 with the Company's executives and the auditors with constructive comments and recommendations to ensure that the financial information is accurate, complete, reliable and in compliance with the generally accepted practices, and also being appropriately and sufficiently disclosed.

2. Reviewed the efficiency and effectiveness of the internal control system, the risk management, and the internal audit system, together with the Internal Audit Department, the Company's executives, and auditors.

3. Reviewed the Audit Committee Charter and the Internal Audit Charter in order to make them up-to-date and appropriate to the corporate environment

4. Reviewed the results of the internal audit for each quarter in 2012 and ensured the modification and improvement as recommended in the audit reports for effective and efficient operation, as well as approved the internal audit plan for 2013 and evaluated the performance of the Head of Internal Audit Department

5. Reviewed and commented on connected transactions or transactions which might give rise to conflict of interest and the disclosure of the said information as regulated by the Stock Exchange of Thailand and the Securities and Exchange Commission

6. Considered the appointment and remuneration of auditors by taking the business expertise and experiences, the appropriateness of the fees and the independence of the auditors into consideration. Consequently, for the fiscal year ending on 31 December 2012, the Audit Committee selected and nominated Mr. Charnchai Chaiprasit, Certified Public Accountant No. 3760, Mr. Kajornkiat Arunrojjanakul, Certified Public Accountant No.3445, and Mr. Piboon Tankul, Certified Public Accountant No. 4298, as auditors of the Company and its subsidiaries.

7. Reviewed the Company's compliance with the regulations and legal framework of the Stock Exchange of Thailand and the Securities and Exchange Commission and other applicable laws, and the principles of good corporate governance, in cooperation with the Company's executives and the Internal Audit Department

Given the aforementioned activities, the Audit Committee has concluded that for the year 2012, the Company has accurately prepared its financial statements according to the generally accepted accounting practices, and has sufficiently disclosed of the information in an accurate and reliable manner. The internal control system, the internal audit, and the risk management are appropriate and effective and in compliance with the applicable laws and regulations. The operation is transparent and in line with the principles of good corporate governance.

Arak Chonlatanon
Chairman of the Audit Committee

สำหรับรอบปีบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2554 และ 2555 บริษัทฯ และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีรายการระหว่างกันกับบุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง โดยสามารถสรุปได้ดังนี้

1. การรับรายได้ค่าโดยสารแทนกันภายในกลุ่มแอร์เอเชีย

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
			ปี 2554	ปี 2555	
(1) AAB	AAB เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ทางอ้อมของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยถือหุ้นผ่าน AAI ซึ่งถือหุ้นร้อยละ 45 ใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย	การรับรายได้ค่าโดยสารแทนกันภายในกลุ่มแอร์เอเชียเกิดเฉพาะกรณีที่ลูกค้าชำระค่าโดยสารเป็นเงินสกุลต่างประเทศผ่านระบบรับชำระเงินธนาคาร (Payment Gateway) เช่น การชำระค่าที่นั่งทางอินเทอร์เน็ต และจากลูกค้าที่ชำระเงินผ่านเคาน์เตอร์ขายบัตรโดยสาร เป็นต้น โดย AAB และ IAA จะเป็นผู้รับค่าโดยสารแทน บจ. ไทยแอร์เอเชีย และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะเป็นผู้รับค่าโดยสารแทน AAB และ IAA			บจ. ไทยแอร์เอเชีย ใช้ระบบการจองและจำหน่ายบัตรโดยสารร่วมกันกับกลุ่มแอร์เอเชีย เพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่ผู้โดยสารในการจองบัตรโดยสารสำหรับเที่ยวบินในเครือข่ายเส้นทางบินของกลุ่มแอร์เอเชียผ่านเว็บไซต์ แอร์เอเชีย หรือเคาน์เตอร์และตัวแทนจำหน่ายบัตรโดยสารของบริษัทในกลุ่มแอร์เอเชีย ทำให้มีการรับค่าโดยสารแทนกัน ซึ่งจะเกิดขึ้นเฉพาะกรณีการรับเงินสกุลต่างประเทศ เนื่องจากข้อจำกัดของระบบรับชำระเงินของธนาคารผู้ให้บริการ (Payment Gateway) ที่ยังไม่รองรับการโอนค่าโดยสารไปยังบริษัทที่มีรายได้จากการให้บริการเส้นทางบินนั้น **การกำหนดราคา:** ส่งมอบหรือได้รับค่าโดยสารที่รับแทนกันตามมูลค่าที่เกิดขึ้นจริง **การชำระเงิน:** ภายใน 30 วัน **ลักษณะรายการในอนาคต:** รายการรับค่าโดยสารแทนดังกล่าวยังคงมีต่อเนื่อง โดยเป็นรายการธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขทางการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการตรวจสอบ บจ. ไทยแอร์เอเชีย อยู่ระหว่างการเจรจากับธนาคารเพื่อลดข้อจำกัดดังกล่าวในอนาคต
(2) IAA	IAA เป็นบริษัทร่วมของ AAB โดย AAB ถือหุ้นทางอ้อมร้อยละ 49 ใน IAA IAA ดำเนินธุรกิจสายการบินราคาประหยัดในประเทศอินโดนีเซีย	**1.1 รายได้ค่าโดยสารที่ AAB รับแทน บจ. ไทยแอร์เอเชีย**	3,352,972,566	2,590,024,485	
		ลูกหนี้รับแทน – AAB	131,936,83	202,862,854	
		1.2 รายได้ค่าโดยสารที่ IAA รับแทน บจ. ไทยแอร์เอเชีย	25,965,267	22,604,923	
		ลูกหนี้รับแทน - IAA	89,650,629	22,311,167	
		1.3 รายได้ค่าโดยสารที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย รับแทน AAB (รวมส่วนที่บจ.ไทยแอร์เอเชียรับแทน IAA)	459,037,583	447,159,776	
		เจ้าหนี้รับแทน - AAB	46,930,488	37,499,686	

In the years ended 31 December 2011 and 2012, AAV and TAA have engaged certain transactions with persons who may have conflicts of interest as follows:

1. Passenger revenue received on behalf of members within AirAsia group

Person who may have conflicts of interest	Relationship	Nature of the transaction	Transaction value (Baht)		Rationales
			2011	2012	
(1) AAB	AAB is the indirect major shareholder in TAA through AAI which holds 45% equity interest in TAA	Passenger revenue received on behalf is only occurred when payment is made in foreign currency through the bank's payment gateway which includes internet purchase and counter sales. AAB and IAA receive the revenue on behalf of TAA and vice versa.			TAA shares ticket reservation and booking system within AirAsia group in order to provide customers with convenience in booking ticket across the AirAsia network on the website and counter and sales agents. Passenger revenue received on behalf is a result due to the limitation of bank's payment gateway in transferring passenger revenue to the owner of such revenue within AirAsia Group when payment is made in foreign currency.
(2) IAA	IAA is an associate of AAB in which AAB holds indirect 49% equity interest and operates low cost airlines business in Indonesia.	**1.1 Revenue that AAB received on behalf of TAA**	3,352,972,566	2,590,024,485	
		Receivable from receipts on behalf – AAB	131,936,83	202,862,854	**Pricing:** Reimbursed on actual receipts on behalf of
		1.2 Revenue that IAA received on behalf of TAA	25,965,267	22,604,923	**Payment term:** within 30 days
		Receivable from receipts on behalf – IAA	89,650,629	22,311,167	**Transaction in the future:** Passenger revenue received on behalf will be an ongoing transaction in the future as it is a normal course of business with general commercial term under the approval in principle by Board of Directors and Audit Committee. TAA has been discussing with the banks to resolve the limitation in the payment gateway's system in the future.
		1.3 Revenue that TAA received on behalf of AAB (including on behalf of IAA)	459,037,583	447,159,776	
		Payable from receipts on behalf - AAB	46,930,488	37,499,686	

2. รายการเงินทดรองจ่ายแทนกันภายในกลุ่มแอร์เอเชีย

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท) ปี 2554	มูลค่ารายการ (บาท) ปี 2555	เหตุผลและความจำเป็น
(1) AAB	AAB เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ทางอ้อมของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยถือหุ้นผ่าน AAI ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นร้อยละ 45 ใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย	รายการเงินทดรองจ่ายแทนกันในกลุ่มแอร์เอเชียที่เกิดจากค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการใช้บริการในอาคารสนามบินและในลานจอด ค่าภาษีสนามบิน ค่าธรรมเนียมนำร่อง ค่าเคาน์เตอร์เช็คอิน ค่าสะพานเทียบเครื่องบิน ค่าธรรมเนียมศุลกากร ค่าตรวจคนเข้าเมืองและควบคุมโรค เป็นต้น รวมทั้งค่าใช้จ่ายการตลาด ค่าฝึกอบรมพนักงาน ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ			เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารงานและการจัดการร่วมกันภายในกลุ่มแอร์เอเชีย บริษัทในกลุ่มที่เปิดบริการเส้นทางบินในสนามบินนั้นเป็นรายแรกจะเป็นผู้ทำสัญญากับสนามบินหรือผู้ที่เกี่ยวข้อง และทำการสำรองค่าใช้จ่ายไปก่อน นอกจากนี้ยังมีค่าใช้จ่ายร่วมกันทางการตลาดและส่งเสริมการขายที่เกี่ยวเนื่องกับเส้นทางบิน ค่าฝึกอบรมพนักงาน ค่าใช้จ่ายในการใช้เทคโนโลยีสารสนเทศที่มีการใช้ประโยชน์ร่วมกัน และดำเนินการเรียกเก็บค่าใช้จ่ายนั้นกับบริษัทในกลุ่มตามอัตราการใช้งานจริง
(2) IAA	IAA เป็นบริษัทร่วมของ AAB โดย AAB ถือหุ้นทางอ้อมร้อยละ 49 ใน IAA IAA ดำเนินธุรกิจสายการบินราคาประหยัดในประเทศอินโดนีเซีย	**2.1 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทดรองจ่ายแทน AAB**	282,395,056	137,922,091	
		ลูกหนี้ทดรองจ่าย - AAB	39,445,273	60,455,068	**การกำหนดราคา:** การเรียกเก็บเงินหรือการจ่ายชำระเงินที่มีการทดรองจ่ายแทนกัน จะเรียกเก็บหรือจ่ายชำระในราคาตามที่ได้มีการจ่ายเงินแทนจริงหรือจากการปันส่วนระหว่างบริษัทร่วมทุนในอัตราส่วนที่ตกลงร่วมกัน
		2.2 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทดรองจ่ายแทน IAA	147,265,514	13,663,570	
(3) AAX	AAX มีกรรมการร่วมกันกับ TAA จำนวน 2 ท่าน คือ นายแอนโทนี่ ฟรานซิส เฟอร์นานเดส และ นายคามารูดิน บิน เมอรานัน นายแอนโทนี่ ฟรานซิส เฟอร์นานเดส และ นายคามารูดิน บิน เมอรานัน เป็นผู้ถือหุ้นทางอ้อมผ่าน Aero Ventures Sdn Bhd ซึ่ง Aero Ventures Sdn Bhd ถือหุ้นร้อยละ 52 ใน AAX	ลูกหนี้ทดรองจ่าย – IAA	167,239,122	13,589,850	
		2.3 AAB ทดรองจ่ายแทน บจ. ไทยแอร์เอเชีย	693,622,201	376,489,181	
		เจ้าหนี้ทดรองจ่าย - AAB	78,745,795	24,988,308	**การชำระเงิน:** ภายใน 30 วัน
		2.4 IAA ทดรองจ่ายแทน บจ. ไทยแอร์เอเชีย	21,802,121	9,668,201	**ลักษณะรายการในอนาคต:** รายการดังกล่าวจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง ซึ่งโดยเป็นการดำเนินธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขทางการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัท และคณะกรรมการตรวจสอบ
		เจ้าหนี้ทดรองจ่าย – IAA	36,758,199	9,499,473	
		2.5 AAX ทดรองจ่ายแทน บจ. ไทยแอร์เอเชีย	658,341	6,692,218	
		เจ้าหนี้ทดรองจ่าย – AAX	50,349	-	

2. Advance payment on behalf of members within AirAsia group

Person who may have conflicts of interest	Relationship	Nature of the transaction	Transaction value (Baht)		Rationales
			2011	2012	
(1) AAB	AAB is the indirect major shareholder in TAA through AAI which holds 45% equity interest in TAA	Advance payment on behalf within AirAsia group includes airport charges of airport terminal, ramp and apron areas, passenger service charges, air navigation charges, check-in counters, aerobridge, customs, immigrations and quarantine as well as marketing expenses, training expenses and ICT expenses.			To enhance operational efficiency and management on services which can be shared within AirAsia group, the advance payment will be made by the party who initiated the route and entered into contract with that particular airport, as well as for marketing and promotional expenses in relation to common routes, training and ICT expenses. The party who entered into contract with the third party will make advance payment on behalf of the group before making reimbursement based on actual expense. **Pricing:** Reimbursement based on actual advance payment or in portion according to the agreed allocation. **Payment term:** within 30 days **Transaction in the future:** Advance payment on behalf will be an ongoing transaction in the future as it is a normal course of business with normal commercial term under the approval in principle by Board of Directors and Audit Committee.
(2) IAA	IAA is an associate of AAB in which AAB holds indirect 49% equity interest and operates low cost airlines business in Indonesia.	**2.1 TAA makes advance payment on behalf of AAB**	282,395,056	137,922,091	
		Receivable on advance payment - AAB	39,445,273	60,455,068	
		2.2 TAA makes advance payment on behalf of IAA	147,265,514	13,663,570	
(3) AAX	AAX has two directors who are also directors in TAA; Mr. Anthony Francis Fernandes and Mr. Kamarudin Bin Meranun, Mr. Fernandes and Mr. Meranun are the indirect shareholders in AAX through Aero Ventures Sdn Bhd which holds 52% equity interest	Receivable on advance payment - IAA	167,239,122	13,589,850	
		2.3 AAB makes advance payment on behalf of TAA	693,622,201	376,489,181	
		Payable on advance payment - AAB	78,745,795	24,988,308	
		2.4 IAA makes advance payment on behalf of TAA	21,802,121	9,668,201	
		Payable on advance payment – IAA	36,758,199	9,499,473	
		2.5 AAX makes advance payment on behalf of TAA	658,341	6,692,218	
		Payable on advance payment – AAX	50,349	-	

3. รายการดอกเบี้ยรับและดอกเบี้ยจ่ายระหว่างกันภายในกลุ่มแอร์เอเชีย

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท) ปี 2554	มูลค่ารายการ (บาท) ปี 2555	เหตุผลและความจำเป็น
(1) AAB	AAB เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ทางอ้อมของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยถือหุ้นผ่าน AAI ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ร้อยละ 45 ในบจ. ไทยแอร์เอเชีย	รายการดอกเบี้ยรับและดอกเบี้ยจ่ายระหว่างกันในกลุ่มแอร์เอเชีย เป็นดอกเบี้ยที่คิดระหว่างกันกรณีที่บริษัทภายในกลุ่มแอร์เอเชียชำระหนี้สุทธิล่าช้าเกินกว่า 30 วันจากวันที่ตามใบแจ้งหนี้			บจ. ไทยแอร์เอเชีย และบริษัทในกลุ่มแอร์เอเชียมีการคิดดอกเบี้ยระหว่างกันจากยอดค้างชำระโดยในแต่ละสิ้นเดือน บจ. ไทยแอร์เอเชีย และบริษัทในกลุ่มแอร์เอเชียจะคำนวณหนี้ที่เกิดขึ้นระหว่างกันและจ่ายชำระหนี้จากยอดสุทธิของแต่ละบริษัท หากมีการชำระหนี้ล่าช้ากว่ากำหนด (ภายใน 30 วันนับจากวันที่ตามใบแจ้งหนี้)
		3.1 **ดอกเบี้ยรับ : บจ. ไทยแอร์เอเชีย** ได้รับดอกเบี้ยจาก AAB และ IAA เนื่องจาก AAB และ IAA ชำระหนี้สุทธิล่าช้ากว่ากำหนด			**อัตราดอกเบี้ย:**
(2) IAA	IAA เป็นบริษัทร่วมของ AAB โดย AAB ถือหุ้นทางอ้อมร้อยละ 49 ใน IAA IAA ดำเนินธุรกิจสายการบินราคาประหยัดในประเทศอินโดนีเซีย	3.1.1 **ดอกเบี้ยรับจาก AAB**	111,428,747	-	อัตราดอกเบี้ยรับและดอกเบี้ยจ่ายที่คิดระหว่างกันในกลุ่มแอร์เอเชียเป็นอัตราเดียวกัน ซึ่งเป็นอัตราดอกเบี้ยที่เป็นต้นทุนทางการเงินเฉลี่ยของ AAB ประมาณร้อยละ 6 ต่อปีในปี 2554 และปี 2555
		ยอดลูกหนี้ (สุทธิ) คงค้างปลายงวด - AAB	15,693,537	-	
		ดอกเบี้ยรับค้างรับปลายงวด - AAB	-	-	
		3.1.2 **ดอกเบี้ยรับจาก IAA**	11,549,361	2,467,251	**ลักษณะรายการในอนาคต:**
		ยอดลูกหนี้ (สุทธิ) คงค้างปลายงวด - IAA	260,271,516	-	รายการดังกล่าวจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง โดยเป็นรายการธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขทางการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัท และคณะกรรมการตรวจสอบ
(3) AAM	AAM เป็นบริษัทย่อยของ AAB โดย AAB เป็นผู้ถือหุ้นร้อยละ 100 ใน AAM	ดอกเบี้ยรับค้างรับปลายงวด - IAA	23,857,543	2,443,976	
		3.2 **ดอกเบี้ยจ่าย : บจ. ไทยแอร์เอเชีย** จ่ายดอกเบี้ยให้แก่ AAM เนื่องจากชำระหนี้สุทธิล่าช้ากว่ากำหนด			
		3.2.1 **ดอกเบี้ยจ่ายให้แก่ AAM**	148,644,940	-	
		ยอดเจ้าหนี้ (สุทธิ) คงค้างปลายงวด - AAM	361,092,140	-	
		ดอกเบี้ยค้างจ่ายปลายงวด - AAM	-	-	

3. Interest income and interest expenses within AirAsia group

Person who may have conflicts of interest	Relationship	Nature of the transaction	Transaction value (Baht)		Rationales
			2011	2012	
(1) AAB	AAB is the indirect major shareholder in TAA through AAI which holds 45% equity interest in TAA	Interest income and interest expense within AirAsia group is calculated upon the late payment of the net outstanding receivables/payables for more than 30 days from invoice date.			TAA and companies within AirAsia group have charged interest within the group on the late payment of the net outstanding receivables/payables over the due date, which is 30 days from invoice date.
		3.1 Interest income:	111,428,747	-	
(2) IAA	IAA is an associate of AAB in which AAB holds indirect 49% equity interest and operates low cost airlines business in Indonesia.	TAA receives interest income from AAB and IAA on the delay of payment.	15,693,537	-	**Interest rate:** Interest rate within AirAsia group is applied, equivalent to AAB's financial cost at 6% per annum in 2010 and 2011.
			-	-	
		3.1.1 Interest income - AAB	11,549,361	2,467,251	**Transaction in the future:** Transaction will be ongoing in the future as it is a normal course of business with general commercial term under approval in principle from Board of Directors and Audit Committee.
		Outstanding net receivable - AAB	260,271,516	-	
		Interest income receivable - AAB	23,857,543	2,443,976	
(3) AAM	AAM is a subsidiary of AAB in which AAB hold 100% equity interest.	**3.1.2 Interest income - IAA**			
		Outstanding net receivable - IAA			
		Interest income receivable - IAA			
		3.2 Interest expense: TAA is charged for interest from AAM on the delay of payment.			
		3.2.1 Interest expense - AAM	148,644,940	-	
		Outstanding net payable - AAM	361,092,140	-	
		Interest expense payable - AAM	-	-	

4. ค่าเช่าเครื่องบิน

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
			ปี 2554	ปี 2555	
AAM	AAM เป็นบริษัทย่อยของ AAB โดย AAB เป็นผู้ถือหุ้นร้อยละ 100 ใน AAM	บจ. ไทยแอร์เอเชีย เช่าเครื่องบินที่ใช้ในการประกอบธุรกิจการบินรวมทั้งสิ้น 22 ลำ และ 25 ลำ (ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554 และ 2555) จาก AAM ซึ่งเป็นสัญญาเช่าดำเนินงาน			บจ. ไทยแอร์เอเชีย เช่าเครื่องบินเพื่อใช้ในการประกอบธุรกิจจาก AAM เนื่องจากการจัดหาเครื่องบิน จะดำเนินการแบบรวมศูนย์ โดยการรวบรวมจำนวนเครื่องบินทั้งหมดที่กลุ่มแอร์เอเชียต้องการใช้และสั่งซื้อในคราวเดียว (Pooling Purchase) เพื่อเพิ่มอำนาจในการต่อรองกับผู้ผลิต
		ค่าเช่าเครื่องบิน	2,727,706,220	3,120,306,176	
		เจ้าหนี้ค่าเช่าเครื่องบิน - AAM	245,454,754	268,225,913	
		สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น - เงินมัดจำค่าเช่าเครื่องบิน	497,866,890	543,255,174	**การกำหนดอัตราค่าเช่า:** ค่าเช่าเครื่องบินต่อลำเป็นอัตราคงที่สกุลเงินดอลล่าร์สหรัฐอเมริกา กำหนดจ่ายเป็นรายเดือน อายุสัญญา 12 ปี โดยค่าเช่าเครื่องบินระหว่าง AAM กับ บจ. ไทยแอร์เอเชีย อ้างอิงได้กับอัตราค่าเช่าเฉลี่ยในอุตสาหกรรม
		เจ้าหนี้เงินมัดจำค่าเช่าเครื่องบิน - AAM	23,237,287	-	**การชำระเงิน:** ภายใน 30 วัน
					ลักษณะรายการในอนาคต: รายการเช่าเครื่องบินจะยังคงมีอย่างต่อเนื่องจนกว่าอายุสัญญาเช่าของเครื่องบินแต่ละลำจะครบกำหนดสัญญาเช่า โดยเป็นรายการธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขทางการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัท และคณะกรรมการตรวจสอบ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะยังคงรายการสั่งซื้อเครื่องบินร่วมกันในลักษณะ Pooling Purchase

4. Aircraft lease

Person who may have conflicts of interest	Relationship	Nature of the transaction	Transaction value (Baht)		Rationales
			2011	2012	
AAM	AAM is a subsidiary of AAB in which AAB hold 100% equity interest.	TAA leases its aircraft (operating lease) from AAM of 22 aircraft and 25 aircraft (as of 31 December 2011 and 2012)			TAA has leased its aircraft from AAM for business operation. AirAsia group has a pooling purchase policy for a higher bargaining power with manufacturer.
		Aircraft lease	2,727,706,220	3,120,306,176	**Lease rate:** Lease rate is quoted in US Dollar term for a monthly payment with contract period of 12 years and is comparable to industry average rate.
		Aircraft lease payable - AAM	245,454,754	268,225,913	
		Other non-current asset - aircraft lease deposit	497,866,890	543,255,174	
		Aircraft lease deposit payable - AAM	23,237,287	-	**Payment term:** within 30 days
					Transaction in the future: Aircraft lease will be an ongoing transaction until the expiration of lease agreement on each aircraft as it is a normal course of business with general commercial term under approval in principle from Board of Directors and Audit Committee. In addition, TAA will continue the pooling purchase order together with AirAsia group.

5. ค่าซ่อมแซมบำรุงรักษาเครื่องบิน

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
			ปี 2554	ปี 2555	
AAM	AAM เป็นบริษัทย่อยของ AAB โดย AAB เป็นผู้ถือหุ้นร้อยละ 100 ใน AAM	บจ. ไทยแอร์เอเชีย ผู้ให้เช่าเครื่องบินเพื่อเป็นค่าซ่อมแซมบำรุงรักษาเครื่องบินประเภท D Check หรือการซ่อมใหญ่ซึ่งเป็นไปตามสัญญาเช่าเครื่องบิน			เนื่องจากสัญญาเช่าดำเนินงานเครื่องบินระหว่าง บจ. ไทยแอร์เอเชีย และ AAM กำหนดให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ต้องทำการซ่อมแซมบำรุงรักษาเครื่องบินที่เช่าและกำหนดเงื่อนไขในการส่งมอบเครื่องบินที่เช่าคืน โดยเงื่อนไขดังกล่าวกำหนดว่าเครื่องบินที่เช่าจะต้องได้รับการซ่อมแซมบำรุงรักษาก่อนส่งคืนเมื่อครบกำหนดตามสัญญา ซึ่งเป็นปกติของสัญญาเช่าเครื่องบิน **การกำหนดอัตราค่าซ่อมแซมบำรุงรักษา:** ค่าซ่อมแซมบำรุงรักษาเครื่องบินเป็นอัตราคงที่สกุลเงินดอลล่าร์สหรัฐอเมริกาต่อเวลา/รอบการใช้งานเครื่องบิน โดยกำหนดจ่ายเป็นรายเดือน ซึ่งอ้างอิงได้กับราคาตลาดในอุตสาหกรรม **การชำระเงิน:** ภายใน 30 วัน **ลักษณะรายการในอนาคต:** รายการค่าซ่อมแซมบำรุงรักษาเครื่องบินจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง จนกว่าอายุสัญญาเช่าและบำรุงรักษาเครื่องบินแต่ละลำจะครบกำหนดสัญญา โดยเป็นรายการธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขทางการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัท และคณะกรรมการตรวจสอบ
		ค่าซ่อมแซมบำรุงรักษาเครื่องบิน	997,958,217	1,258,670,939	
		เจ้าหนี้ค่าซ่อมแซมบำรุงรักษาเครื่องบิน - AAM	92,400,099	119,954,936	

5. Aircraft maintenance

Person who may have conflicts of interest	Relationship	Nature of the transaction	Transaction value (Baht)		Rationales
			2011	2012	
AAM	AAM is a subsidiary of AAB in which AAB hold 100% equity interest.	TAA pays aircraft repair and maintenance cost to AAM, the lessor, for the D check or major overhaul as specified under the aircraft lease agreement.			The operating lease agreement between TAA and AAM required for TAA to have repair and maintenance on leased aircraft as well as has set conditions before delivery, in which the leased aircraft must be fully repaired upon the contract expiration as this a normal terms under aircraft lease agreement. **Maintenance rate:** Maintenance rate is quoted per flight hour / cycle in US Dollar term for a monthly payment and is comparable to industry average rate **Payment term:** within 30 days **Transaction in the future:** Aircraft maintenance will be an ongoing transaction until the expiration of lease agreement and maintenance agreement on each aircraft as it is a normal course of business with general commercial term under approval in principle from Board of Directors and Audit Committee.
		Aircraft maintenance	997,958,217	1,258,670,939	
		Aircraft maintenance payable - AAM	92,400,099	119,954,936	

6. รายการค่าธรรมเนียมการจองบัตรโดยสารเครื่องบิน (Booking Fee)

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
			ปี 2554	ปี 2555	
AAB	AAB เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ทางอ้อมของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยถือหุ้นผ่าน AAI ซึ่งถือหุ้นร้อยละ 45 ในบจ. ไทยแอร์เอเชีย	บจ. ไทยแอร์เอเชีย จ่ายค่าธรรมเนียมการจองบัตรโดยสารเครื่องบิน (Booking Fee) ให้กับ AAB			บจ.ไทยแอร์เอเชีย ใช้ระบบการบริหารจัดการการจองและจำหน่ายบัตรโดยสารเครื่องบินร่วมกันกับของกลุ่มแอร์เอเชีย เช่นเดียวกับสายการบินอื่นในกลุ่มแอร์เอเชีย AAB เข้าเป็นคู่สัญญาในลักษณะของกลุ่มบริษัทกับ Navitaire ซึ่งเป็นผู้ให้บริการระบบการบริหารจัดการการจองและจำหน่ายบัตรโดยสารเครื่องบินอิสระ โดย AAB จะเรียกเก็บค่าบริการจาก บจ. ไทยแอร์เอเชีย จากจำนวนการใช้งานในอัตราเท่ากับ Navitaire เรียกเก็บ **การกำหนดค่าธรรมเนียมการจองบัตรโดยสาร:** อัตราค่าธรรมเนียมการจองบัตรโดยสารเป็นอัตราคงที่ต่อจำนวนผู้โดยสารที่บิน กำหนดจ่ายเป็นรายเดือน และเป็นอัตราที่ไม่เกินกว่าที่ระบุไว้ในสัญญา **การชำระเงิน:** ภายใน 30 วัน **ลักษณะรายการในอนาคต:** รายการค่าธรรมเนียมการจองบัตรโดยสารจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง โดยเป็นรายการธุรกิจปกติ ที่มีเงื่อนไขการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัท และคณะกรรมการตรวจสอบ
		ค่าธรรมเนียมการจองบัตรโดยสาร	57,181,533	69,907,496	
		เจ้าหนี้ค่าธรรมเนียมการจองบัตรโดยสาร - AAB	5,372,183	6,580,089	

6. Booking Fee

Person who may have conflicts of interest	Relationship	Nature of the transaction	Transaction value (Baht)		Rationales
			2011	2012	
AAB	AAB is the indirect major shareholder in TAA through AAI which holds 45% equity interest in TAA	TAA pays online air ticket booking system fee (booking fee) to AAB. Booking fee Booking fee payable - AAB	 57,181,533 5,372,183	 69,907,496 6,580,089	TAA shares the same booking system with others in Air Asia group. AAB has entered into a contract, on behalf of the group, with Navitaire, an independent air ticket sales and management system provider, and will charge the booking fee from TAA based on the actual usage at the rate charged by Navitaire. **Booking fee rate:** Booking fee is charged at a fixed rate per passenger on a monthly basis; the rate shall not exceed the amount specified in the contract. **Payment term:** within 30 days **Transaction in the future:** Booking fee will be an ongoing transaction as it is a normal course of business with general commercial term under approval in principle from Board of Directors and Audit Committee.

7. การซื้อสินค้าและอุปกรณ์

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
			ปี 2554	ปี 2555	
AAB	AAB เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ทางอ้อมของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยถือหุ้นผ่าน AAI ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นร้อยละ 45 ใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย	บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซื้อสินค้าและอุปกรณ์ ได้แก่ อะไหล่เครื่องบิน และสินค้าเพื่อจำหน่ายบนเครื่องบินบางประเภท เป็นต้น จาก AAB			บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซื้อสินค้าและอุปกรณ์ ได้แก่ อะไหล่เครื่องบิน และสินค้าเพื่อจำหน่ายบนเครื่องบินบางประเภท เป็นต้น จาก AAB การจัดหาสินค้าและอุปกรณ์จะดำเนินการแบบรวมศูนย์ โดย AAB จะรวบรวมปริมาณความต้องการซื้อทั้งหมดของกลุ่มแอร์เอเชียและสั่งซื้อในคราวเดียว (Pooling Purchase) เพื่อเพิ่มอำนาจในการต่อรองกับผู้จำหน่ายเมื่อมีการสั่งซื้อในปริมาณมาก **การกำหนดราคาซื้อขาย:** ราคาซื้อขายเป็นราคาเดียวกันกับราคาที่ AAB ได้ตกลงกับบุคคลภายนอก **การชำระเงิน:** ภายใน 30 วัน **ลักษณะรายการในอนาคต:** รายการดังกล่าวจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง โดยเป็นรายการสนับสนุนธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัท และคณะกรรมการตรวจสอบ
		ซื้อสินค้าและอุปกรณ์	53,358,495	166,929,986	
		เจ้าหนี้ค่าสินค้าและอุปกรณ์ - AAB	24,262,910	13,029,380	

7. Purchase of merchandise and equipment

Person who may have conflicts of interest	Relationship	Nature of the transaction	Transaction value (Baht)		Rationales
			2011	2012	
AAB	AAB is the indirect major shareholder in TAA through AAI which holds 45% equity interest in TAA	TAA purchases merchandise and equipment from AAB such as aircraft spare parts and certain inflight merchandise for selling on board.			TAA purchases merchandise and equipment from AAB such as aircraft spare parts and certain inflight merchandise for selling on board. AAB will accumulate all demand from AirAsia Group before making a pooling purchase for a higher bargaining power with suppliers. **Pricing:** Actual price AAB pays to 3rd party. **Payment term:** within 30 days **Transaction in the future:** Transaction will be ongoing in the future as it is a normal course of business with general commercial term under approval in principle from Board of Directors and Audit Committee.
		Purchase of merchandise and equipment	53,358,495	166,929,986	
		Purchase payable - AAB	24,262,910	13,029,380	

8. ค่าบริหารจัดการ (Administrative Fee)

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
			ปี 2554	ปี 2555	
AAB	AAB เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ทางอ้อมของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยถือหุ้นผ่าน AAI ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นร้อยละ 45 ใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย	บจ. ไทยแอร์เอเชีย จ่ายค่าบริหารจัดการ (Administrative Fee) ให้แก่ AAB ค่าบริหารจัดการ เจ้าหนี้ค่าบริหารจัดการ - AAB	 14,770,940 1,273,276	 14,963,392 1,231,100	บจ. ไทยแอร์เอเชีย จ่ายค่าบริหารจัดการ (Administrative Fee) ให้กับ AAB เพื่อเป็นค่าตอบแทนการให้ความช่วยเหลือที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินธุรกิจการบินของบริษัทซึ่งรวมถึงการสนับสนุนด้านการบริหารจัดการ การจัดสรรพนักงาน การให้คำปรึกษาและการให้ความช่วยเหลืออื่น ๆ เกี่ยวกับการดำเนินกิจการ **การกำหนดราคาซื้อขาย:** ค่าบริหารจัดการเป็นอัตราคงที่เดือนละ 40,000 ดอลล่าร์สหรัฐฯ ต่อเดือน ซึ่งเป็นอัตราที่ตกลงกันตามสัญญาค่าธรรมเนียมการบริหารจัดการ **การชำระเงิน:** ภายใน 30 วัน **ลักษณะรายการในอนาคต:** รายการดังกล่าวจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง เป็นไปตามเงื่อนไขที่ระบุไว้ในสัญญา เป็นรายการสนับสนุนธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัท และคณะกรรมการตรวจสอบ

8. Administrative Fee

Person who may have conflicts of interest	Relationship	Nature of the transaction	Transaction value (Baht)		Rationales
			2011	2012	
AAB	AAB is the indirect major shareholder in TAA through AAI which holds 45% equity interest in TAA	TAA pays administrative fee to AAB			TAA pays administrative fee to AAB in return of its assistance on business operations in term of airline technical expertise including administration, crew sourcing, consulting and other assistance in regards to airline business. **Pricing:** Fix rate of USD 40,000 per month as agreed in the administrative fee agreement **Payment term:** within 30 days **Transaction in the future:** Administrative fee will be an ongoing transaction as it is a normal course of business with general commercial term under approval in principle from Board of Directors and Audit Committee.
		Administrative fee	14,770,940	14,963,392	
		Administrative fee payable - AAB	1,273,276	1,231,100	

9. การปันส่วนค่าใช้จ่ายพนักงานที่ให้บริการทางบัญชี

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
			ปี 2554	ปี 2555	
(1) AAB	AAB เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ทางอ้อมของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยถือหุ้นผ่าน AAI ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นร้อยละ 45 ใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย	บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้บริการบุคคลากรด้านบัญชีการเงินกับ AAB และ IAA			บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้บริการด้านบัญชีการเงินแก่บริษัทในกลุ่มแอร์เอเชีย โดยใช้บุคคลากรของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะดำเนินการเรียกเก็บค่าใช้จ่ายจากบริษัทในกลุ่มแอร์เอเชีย ตามสัดส่วนจำนวนเครื่องบินที่ให้บริการภายในกลุ่ม
		9.1 ส่วนแบ่งค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงานของ AAB	(26,498,683)	(21,057,935)	
		ลูกหนี้ค่าใช้จ่ายพนักงาน - AAB	3,625,805	3,758,845	
(2) IAA	IAA เป็นบริษัทร่วมของ AAB โดย AAB ถือหุ้นทางอ้อมร้อยละ 49 ใน IAA IAA ดำเนินธุรกิจสายการบินราคาประหยัดในประเทศอินโดนีเซีย	9.2 ส่วนแบ่งค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงานของ IAA	(7,347,013)	(7,195,916)	**การกำหนดราคา:** ค่าใช้จ่าย จะถูกเรียกเก็บจากบริษัทในกลุ่มแอร์เอเชียที่บริษัทให้บริการตามค่าใช้จ่ายพนักงานที่เกิดขึ้นจริง โดยปันส่วนตามสัดส่วนจำนวนเครื่องบินของแต่ละบริษัทภายในกลุ่มที่ใช้บริการบวกส่วนเพิ่มตามที่ระบุไว้ในสัญญา **การชำระเงิน:** ภายใน 30 วัน **ลักษณะรายการในอนาคต:** รายการดังกล่าวจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง โดยเป็นรายการสนับสนุนการดำเนินธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัท และคณะกรรมการตรวจสอบ
		ลูกหนี้ค่าใช้จ่ายพนักงาน - IAA	16,282,421	7,102,954	

9. Accounting staff cost allocation

Person who may have conflicts of interest	Relationship	Nature of the transaction	Transaction value (Baht)		Rationales
			2011	2012	
(1) AAB	AAB is the indirect major shareholder in TAA through AAI which holds 45% equity interest in TAA	TAA provides accounting services for AAB and IAA			TAA provides accounting services for companies within AirAsia group by using TAA personnel, in which, TAA will charge back on services provided based on number of aircraft operated.
		9.1 Staff cost allocation – AAB	(26,498,683)	(21,057,935)	
		Staff cost allocation receivable - AAB	3,625,805	3,758,845	
(2) IAA	IAA is an associate of AAB in which AAB holds indirect 49% equity interest and operates low cost airlines business in Indonesia.	9.2 Staff cost allocation - IAA	(7,347,013)	(7,195,916)	**Pricing:** Actual accounting staff cost will be charged back based on the number of aircraft of each member within the group plus margin as specified in the service agreement.
		Staff cost allocation receivable - IAA	16,282,421	7,102,954	**Payment term:** within 30 days
					Transaction in the future: Accounting staff cost allocation will be an ongoing transaction as it is a normal course of business with general commercial term under approval in principle from Board of Directors and Audit Committee.

10. รายการส่วนแบ่งขาดทุน (กำไร) จากสัญญาแลกเปลี่ยนราคาน้ำมัน

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
			ปี 2554	ปี 2555	
AAB	AAB เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ทางอ้อมของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยถือหุ้นผ่าน AAI ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นร้อยละ 45 ใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย	บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีส่วนแบ่ง(กำไร)ขาดทุนจากการป้องกันความเสี่ยงจากความผันผวนของราคาน้ำมัน โดยจ่ายผ่าน AAB ตามสัญญาแลกเปลี่ยนน้ำมัน			บจ. ไทยแอร์เอเชีย ป้องกันความเสี่ยงจากความผันผวนของราคาน้ำมัน โดยได้เข้าทำสัญญาป้องกันความเสี่ยงราคาน้ำมันร่วมกับ AAB เพื่อให้ได้ประโยชน์จากอำนาจการต่อรองของกลุ่ม บริษัทจะเป็นผู้ตัดสินใจด้วยตนเองว่าจะเข้าร่วมในการป้องกันความเสี่ยงในแต่ละครั้งหรือไม่
		ส่วนแบ่งขาดทุน(กำไร) จากสัญญาแลกเปลี่ยนน้ำมัน	(13,220,978)	20,056,404	
		เจ้าหนี้ส่วนแบ่งขาดทุน(กำไร) จากสัญญาแลกเปลี่ยนน้ำมัน - AAB	2,729,720	8,924,643	**การปันส่วนกำไร(ขาดทุน) :** กำไรและขาดทุนที่เกิดจากการป้องกันความเสี่ยงราคาน้ำมันจะถูกปันส่วนไปยังบริษัท ในกลุ่มแอร์เอเชียเป็นรายเดือน โดยคำนวณจากสัดส่วนปริมาณการใช้น้ำมันตามงบประมาณการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงของแต่ละบริษัทในกลุ่ม
		สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น - เงินมัดจำค่าป้องกันความเสี่ยงจากความผันผวนของราคาน้ำมัน	15,775,250	15,242,850	**การชำระเงิน:** ภายใน 30 วัน **ลักษณะรายการในอนาคต:** รายการดังกล่าวจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง โดยเป็นรายการสนับสนุนการดำเนินธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัท และคณะกรรมการตรวจสอบ

10. (Gain) or loss from fuel swap agreement allocation

Person who may have conflicts of interest	Relationship	Nature of the transaction	Transaction value (Baht)		Rationales
			2011	2012	
AAB	AAB is the indirect major shareholder in TAA through AAI which holds 45% equity interest in TAA	TAA has the share of loss (gain) from fuel price swap agreements done through AAB as specified in the fuel swap agreement.			In protecting the risks on fluctuation of fuel price, TAA has entered into the fuel price swap agreement through AAB for a better bargaining power. The decision making is dependent on TAA's judgement.
		Share of loss (gain) from fuel price swap agreements - AAB	(13,220,978)	20,056,404	**(Gain) or loss allocation:** (Gain) loss from fuel price swap agreement will be allocated on a monthly basis by the estimated amount of fuel used by each company.
		Payable on share of gain/loss from fuel price swap agreements – AAB	2,729,720	8,924,643	**Payment term:** within 30 days
		Other non-current assets – deposits on fuel price swap	15,775,250	15,242,850	**Transaction in the future:** (Gain) loss from fuel swap agreement allocation will be an ongoing transaction as it is a normal course of business with general commercial term under approval in principle from Board of Directors and Audit Committee.

11. การจ่ายค่าศูนย์บริการลูกค้าทางโทรศัพท์ (Call Center) แก่ Asian Contact Centres Sdn Bhd

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
			ปี 2554	ปี 2555	
Asian Contact Centres Sdn Bhd (ACCS)	ACCS เป็นบริษัทร่วมทุนของ AAB โดย AAB ถือหุ้นร้อยละ 50	บจ. ไทยแอร์เอเชีย จ่ายค่าศูนย์บริการลูกค้าทางโทรศัพท์ (Call Center) แก่ ACCS			บจ. ไทยแอร์เอเชีย ใช้บริการศูนย์บริการลูกค้าทางโทรศัพท์ (Call Center) ของ ACCS ซึ่งเป็นบริษัทร่วมทุนของ AAB กับ Scicom (MSC) Berhad ซึ่งเป็นผู้เชี่ยวชาญในการดำเนินธุรกิจศูนย์บริการลูกค้าทางโทรศัพท์ (Call Center) ในประเทศมาเลเซีย เพื่อให้บริการสำรองที่นั่งของ TAA ทางโทรศัพท์แก่ผู้โดยสารในต่างประเทศบางแห่ง **การกำหนดราคา:** เป็นอัตราต่อเจ้าหน้าที่ ซึ่งเป็นอัตราที่ ACCS ตกลงกับกลุ่มแอร์เอเชีย **การชำระเงิน:** ภายใน 30 วัน **ลักษณะรายการในอนาคต:** รายการดังกล่าวจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง โดยเป็นรายการสนับสนุนการดำเนินธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัท และคณะกรรมการตรวจสอบ
		ต้นทุนจากการดำเนินงาน - ค่าใช้จ่ายค่าศูนย์บริการลูกค้าทางโทรศัพท์	22,868,822	6,967,314	
		เจ้าหนี้การค้า	-	-	

11. Call Center cost to Asian Contact Centres Sdn Bhd

Person who may have conflicts of interest	Relationship	Nature of the transaction	Transaction value (Baht)		Rationales
			2011	2012	
Asian Contact Centres Sdn Bhd (ACCS)	ACCS is a joint venture of AAB in which AAB hold 50% equity interest.	TAA pays fee of using call center services to ACCS. Call center cost Call center cost payable	22,868,822 -	6,967,314 -	TAA receives the call center service from ACCS which is the joint venture between AAB and Scicom (MSC) Berhad, a well-known call center service provider in Malaysia for reserving TAA's air ticket over the phone for customers in certain countries. **Pricing:** Charging rate per customer service head which is the rate ACCS agrees with AirAsia group. **Payment term:** within 30 days **Transaction in the future:** Call center cost will be an ongoing transaction as it is a normal course of business with general commercial term under approval in principle from Board of Directors and Audit Committee.

12. ค่าฝึกอบรมนักบิน

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
			ปี 2554	ปี 2555	
Asian Aviation Centre of Excellence Sdn Bhd (AACOE)	AACOE เป็นบริษัทร่วมทุนของ AAB โดย AAB ถือหุ้นร้อยละ 50	บจ. ไทยแอร์เอเชีย จ่ายค่าฝึกอบรมนักบิน (Pilot Training) แก่ AACOE			บจ. ไทยแอร์เอเชีย ใช้บริการศูนย์ฝึกอบรมนักบินของ AACOE ซึ่งเป็นบริษัทร่วมทุนของ AAB กับ CAE ซึ่งเป็นผู้เชี่ยวชาญในการดำเนินธุรกิจศูนย์ฝึกอบรมนักบินของประเทศแคนาดาที่ตั้งอยู่ในประเทศมาเลเซีย **การกำหนดราคา:** อัตราค่าฝึกเป็นราคาตามสัญญาที่ตกลงไว้ซึ่งขึ้นอยู่กับประเภทของการเข้ารับการฝึก **การชำระเงิน:** ภายใน 30 วัน **ลักษณะรายการในอนาคต:** รายการดังกล่าวจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง โดยเป็นรายการสนับสนุนธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัท และคณะกรรมการตรวจสอบ
		ค่าฝึกอบรมนักบิน	-	70,511,785	
		เจ้าหนี้ค่าฝึกอบรมนักบิน-AACOE	-	39,544,621	

12. Pilot traning cost

Person who may have conflicts of interest	Relationship	Nature of the transaction	Transaction value (Baht)		Rationales
			2011	2012	
Asian Aviation Centre of Excellence Sdn Bhd (AACOE)	AACOE is a joint venture of AAB in which AAB hold 50% equity interest.	TAA pays pilot training cost to AACOE Pilot training cost Pilot training cost payable	- -	70,511,785 39,544,621	TAA receives service of pilot training and facilities from AACOE, which is the Malaysian based joint venture between AAB and CAE, a reputable pilot training center in Canada. **Pricing:** At agreement price of different types of the training **Payment term:** within 30 days **Transaction in the future:** Pilot training cost will be an ongoing transaction as it is a normal course of business with general commercial term under approval in principle from Board of Directors and Audit Committee.

13. รายการสำรองจ่ายค่าใช้จ่ายแทน บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
			ปี 2554	ปี 2555	
AAV	AAV เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของ บจ. ไทยแอร์เอเซีย โดยถือหุ้นร้อยละ 55 ใน บจ. ไทยแอร์เอเซีย	บจ. ไทยแอร์เอเซีย สำรองจ่ายค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการเสนอขายหุ้นต่อประชาชนแทน บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น			บจ. ไทยแอร์เอเซีย สำรองจ่ายค่าใช้จ่ายในการบริหารของ บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น และจะคิดดอกเบี้ยจากยอดค้างชำระหากมีการชำระหนี้ล่าช้ากว่ากำหนด (ภายใน 30 วันนับจากวันที่ตามใบแจ้งหนี้)
		บจ. ไทยแอร์เอเซีย ทดรองจ่ายแทน AAV	-	5,550,252	
		ยอดลูกหนี้ค้างรับปลายงวด – AAV	-	-	**การกำหนดราคา:** เป็นไปตามมูลค่าที่เกิดขึ้นจริงที่อัตราดอกเบี้ยซึ่งคิดกับบริษัทในเครือ
		ดอกเบี้ยรับจาก AAV	-	225,173	
		ดอกเบี้ยรับค้างรับปลายงวด - AAV	-	-	**การชำระเงิน:** ภายใน 30 วัน
					ลักษณะรายการในอนาคต: รายการดังกล่าวจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง โดยเป็นรายการสนับสนุนธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัท และคณะกรรมการตรวจสอบ

13. Advance payment on behalf of Asia Aviation Plc.

Person who may have conflicts of interest	Relationship	Nature of the transaction	Transaction value (Baht)		Rationales
			2011	2012	
AAV	AAV is the major shareholder holding 55 % interest in TAA.	TAA made an advance payment on behalf of AAV in regards to initial public offering.			TAA made an advance payment on behalf of AAV for its administrative expenses and charged interest on the late payment of the net outstanding receivables/payables over the due date, which is 30 days from invoice date.
		TAA made advance payment on behalf of AAV	-	5,550,252	
		Receivable on advance payment – AAV	-	-	**Pricing:** Reimbursement based on actual advance payment at the interest rate charging within the group.
		Interest income - AAV	-	225,173	
		Interest income receivable - AAV	-	-	**Payment term:** within 30 days
					Transaction in the future: Advance payment will be an ongoing transaction as it is a normal course of business with general commercial term under approval in principle from Board of Directors and Audit Committee.

14. การค้ำประกันเงินกู้ยืมของกลุ่มผู้ถือหุ้นใหญ่รวม 6 ท่าน

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท) (เว้นแต่ระบุไว้เป็นสกุลอื่น)		เหตุผลและความจำเป็น
			ปี 2554	ปี 2555	
กลุ่มผู้ถือหุ้นใหญ่รวม 6 ท่านได้แก่ (1) นายทัศพล แบเลเว็ลด์ (2) นายพรอนันต์ เกิดประเสริฐ (3) นายปรีชญา รัศมีธานินทร์ (4) นาวาอากาศเอกธนภัทร งามปลั่ง (5) หม่อมหลวงบวรนวเทพ เทวกุล (6) นายสันติสุข คล่องใช้ยา (รวมเรียกว่า “กลุ่มผู้ถือหุ้นใหญ่”)	• เป็นผู้ถือหุ้นร้อยละ 55 ใน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น • เป็นผู้ถือหุ้นร้อยละ 10 ใน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น • เป็นผู้ถือหุ้นร้อยละ 10 ใน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น • เป็นผู้ถือหุ้นร้อยละ 10 ใน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น • เป็นผู้ถือหุ้นร้อยละ 10 ใน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น • เป็นผู้ถือหุ้นร้อยละ 5 ใน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น	**14.1 บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น จำนำหุ้น บจ. ไทยแอร์เอเชีย เพื่อเป็นหลักประกันเงินกู้ยืมของกลุ่มผู้ถือหุ้นใหญ่** บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น นำหุ้นที่ถืออยู่ใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย จำนวนร้อยละ 51 จำนำไว้กับสถาบันการเงินต่างประเทศ - เครดิต สวิส สาขาสิงคโปร์ (“Credit Suisse”)เพื่อเป็นหลักประกันตามสัญญาเงินกู้ระหว่างกลุ่มผู้ถือหุ้นใหญ่กับ Credit Suisse ลงวันที่ 7 มิถุนายน 2550 วงเงินรวม 39 ล้านดอลล่าร์สหรัฐฯ (“สัญญากู้ยืมเงินกับ Credit Suisse”) **14.2 บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ค้ำประกันเงินกู้ยืมของกลุ่มผู้ถือหุ้นใหญ่** บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ค้ำประกันเงินกู้ยืมของกลุ่มผู้ถือหุ้นใหญ่ดังกล่าวกับ Credit Suisse วงเงินรวม 39 ล้านดอลล่าร์สหรัฐฯ	39 ล้านดอลล่าร์สหรัฐฯ และค่าธรรมเนียม	39 ล้านดอลล่าร์สหรัฐฯ และค่าธรรมเนียม	(1) บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น นำหุ้นที่ถืออยู่ใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย จำนวนร้อยละ 51 จำนำไว้กับ Credit Suisse เพื่อเป็นหลักประกันเงินกู้ยืมของกลุ่มผู้ถือหุ้นใหญ่ และ (2) บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เข้าค้ำประกันเงินกู้ยืมของกลุ่มผู้ถือหุ้นใหญ่ซึ่งเป็นไปตามสัญญากู้ยืมเงินกับ Credit Suisse ทั้งนี้ เงินกู้ยืมจำนวนดังกล่าวมีวัตถุประสงค์เพื่อใช้ในการซื้อหุ้นของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยเงื่อนไขการให้หลักประกันเงินกู้ยืมนี้เกิดขึ้นก่อนที่จะมีนโยบายนำ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เข้าจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ แทน บจ. ไทยแอร์เอเชีย ในการชำระคืนเงินกู้ยืมดังกล่าว กลุ่มผู้ถือหุ้นใหญ่จะเสนอขายหุ้นที่ตนถืออยู่ใน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น บางส่วนพร้อมกับการเสนอขายหุ้นต่อประชาชนในครั้งนี้ เพื่อนำเงินมาชำระคืนเงินกู้ยืมนี้ โดย Credit Suisse จะดำเนินการปลดจำนำหุ้น บจ. ไทยแอร์เอเชีย จำนวนร้อยละ 51 และปลดภาระค้ำประกันของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น จากการเป็นผู้ค้ำประกันเงินกู้ยืมดังกล่าว ในวันที่ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น จดทะเบียนเพิ่มทุนชำระแล้วสำหรับการเสนอขายหุ้นสามัญเพิ่มทุนของบริษัทฯ ต่อประชาชนแล้วเสร็จ (Closing Date) หรือก่อนการนำหุ้น บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เข้าจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ **ลักษณะรายการในอนาคต:** บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น จะไม่ค้ำประกันและจะไม่นำสินทรัพย์ของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ไปวางเป็นหลักประกันเงินกู้ยืมแก่ผู้ถือหุ้น กรรมการหรือผู้บริหารอีกในอนาคต ซึ่งทำให้ไม่มีการทำรายการดังกล่าวอีกในอนาคต

14. Guarantee and pledges of shareholders' loan agreement

Person who may have conflicts of interest	Relationship	Nature of the transaction	Transaction value (Baht) (Unless specified otherwise)		Rationales
			2011	2012	
A group of 6 shareholders (1) Mr. Tassapon Bijleveld (2) Mr. Pornanan Gerdprasert (3) Mr. Preechaya Rasametanin (4) Mr. Tanapat Ngamplang (5) M.L. Bovornovadep Devakula (6) Mr. Santisuk Klongchaiya (together referred as "major shareholder")	• Holds 55% shares in AAV • Holds 10% shares in AAV • Holds 10% shares in AAV • Holds 10% shares in AAV • Holds 10% shares in AAV • Holds 5% shares in AAV	**14.1 AAV has pledged the shares it holds in TAA as the collateral for the major shareholder's loan** AAV has pledged the shares it holds in TAA at 51% equity interest with a foreign financial institution – Credit Suisse, Singapore Branch as the collateral under the loan facility agreement between the major shareholder and Credit Suisse dated 7 June 2007 for the Baht equivalent amount of USD 39 million **14.2 AAV guaranteed the existing shareholder's loan** AAV guaranteed the existing shareholder's loan from Credit Suisse for the Baht equivalent amount of USD 39 million	USD 39 Million plus fees	USD39 39 Million plus fees	(1) AAV has pledged the shares it holds in TAA at 51% equity interest with Credit Suisse as the collateral for the existing shareholder's loan and (2) AAV guaranteed the existing shareholder's loan under the loan agreement with Credit Suisse with the purpose to finance the purchase price of TAA. The security terms and conditions in the facility agreement have been agreed prior to the approval to undertake an initial public offering of AAV instead of TAA. The major shareholder will use a portion of the proceeds from their sale of the shares altogether in the IPO received by each of them for loan repayment. Credit Suisse will release the 51% pledged shares of TAA and the guarantee by AAV upon the completion date of AAV registration of capital increase (Closing date) or prior to the AAV's shares registration to the SET. **Transaction in the future :** AAV will not place guarantee or use its assets as a loan security on behalf of its shareholders, directors or management in the future; therefore, there will be no transaction of this nature in the future.

15. การให้กู้ยืมเงินกู้ระยะสั้นแก่กรรมการ

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
			ปี 2554	ปี 2555	
นายทัศพล แบเลเว็ลด์	เป็นผู้ถือหุ้นร้อยละ 55 ใน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และเป็นกรรมการและประธานเจ้าหน้าที่บริหารของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย	บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้กู้ยืมเงินแก่นายทัศพล แบเลเว็ลด์ **จำนวนเงินต้น** ยอดต้นงวด กู้เพิ่มระหว่างงวด ชำระคืนระหว่างงวด ยอดคงเหลือยกไป ดอกเบี้ยรับระหว่างงวด ดอกเบี้ยค้างรับปลายงวด	 100,000,000 63,041,200 (163,041,200) - 1,310,076 -	 - - - - - -	บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้กู้ยืมเงินแก่นายทัศพล แบเลเว็ลด์ ในปี 2552 โดยมีวงเงินรวมไม่เกิน 256 ล้านบาท ตามสัญญาเงินกู้ระหว่าง บจ. ไทยแอร์เอเชีย กับนายทัศพล แบเลเว็ลด์ **อัตราดอกเบี้ย:** ร้อยละ 1.5 ต่อปี ซึ่งเป็นอัตราที่ตกลงกัน **การชำระเงิน:** ชำระคืนเมื่อทวงถาม **ลักษณะรายการในอนาคต:** นายทัศพล ได้ชำระคืนเงินกู้ยืมและดอกเบี้ยค้างรับแล้วทั้งจำนวน เมื่อวันที่ 30 กันยายน 2554 บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะไม่ให้กู้ยืมเงินแก่กรรมการและผู้บริหารในลักษณะดังกล่าวอีกในอนาคต

15. Short term loan to director

Person who may have conflicts of interest	Relationship	Nature of the transaction	Transaction value (Baht)		Rationales
			2011	2012	
Mr. Tassapon Bijleveld	Holds 55% in AAV and is a director and the Chief Executive Officer of AAV and TAA	TAA provided a loan to Mr. Tassapon Bijleveld **Principles** Beginning Balance Drawn Repaid Ending Balance Interest income Interest income receivable	 100,000,000 63,041,200 (163,041,200) - 1,310,076 -	 - - - - - -	TAA provided an on-demand loan to Mr. Tassapon Bijleveld in 2009 up to a credit limit of Baht 256 million **Interest rate:** 1.5 % p.a. **Term:** at call **Transaction in the future:** Mr. Tassapon has repaid in full the principle with accrued interest on 30 September 2011. AAV and TAA will not provide the loan to directors and management in the future

ความเห็นของกรรมการตรวจสอบเกี่ยวกับรายการระหว่างกัน

รายการระหว่างกันดังกล่าวได้รับการพิจารณาและให้ความเห็นโดยคณะกรรมการตรวจสอบของ บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเซีย ว่ารายการระหว่างกันดังกล่าวเป็นไปอย่างสมเหตุสมผล และจำเป็นเพื่อการดำเนินธุรกิจของ บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเซีย โดยรายการดังกล่าวเป็นการดำเนินธุรกิจปกติของบริษัท และเป็นไปตามเงื่อนไขการค้าทั่วไป และพิจารณาถึงประโยชน์สูงสุดที่ บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเซีย จะได้รับเป็นสำคัญ

มาตรการการอนุมัติการทำรายการระหว่างกัน

ในกรณีที่มีการเข้าทำรายการระหว่างกัน บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเซีย จะปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ และข้อบังคับประกาศคำสั่งหรือข้อกำหนดของคณะกรรมการกำกับตลาดทุนและตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย โดยจะพิจารณาความจำเป็นและความสมเหตุสมผลของการทำรายการตลอดจนความเหมาะสมด้านราคาและเงื่อนไขการค้าของรายการและคำนึงถึงผลประโยชน์ของบริษัท ก่อนนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัทและ/หรือที่ประชุมผู้ถือหุ้นของบริษัทต่อไป แล้วแต่กรณี โดยผู้ที่มีส่วนได้ส่วนเสียจะไม่มีส่วนร่วมในการพิจารณาอนุมัติรายการดังกล่าว ในกรณีที่คณะกรรมการตรวจสอบของบริษัทฯ และ/หรือ บจ. ไทยแอร์เอเซีย ไม่มีความชำนาญในการพิจารณารายการระหว่างกันที่อาจจะเกิดขึ้น บริษัทฯ และบจ. ไทยแอร์เอเซีย จะแต่งตั้งผู้เชี่ยวชาญอิสระหรือผู้สอบบัญชี เป็นผู้ให้ความเห็นเกี่ยวกับรายการระหว่างกันดังกล่าว

นโยบายเกี่ยวกับการเข้าทำรายการระหว่างกันในอนาคต

บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเซีย จะยังคงมีการเข้าทำรายการระหว่างกันกับบริษัทที่เกี่ยวข้องกันในอนาคต โดยจะพิจารณาว่ารายการดังกล่าวเป็นไปด้วยความสมเหตุสมผล มีความเหมาะสมด้านราคาและเงื่อนไขการค้า ผ่านการอนุมัติตามขั้นตอนและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง และคำนึงถึงประโยชน์ของบริษัทเป็นสำคัญ

The Audit Committee Opinion on the related parties transactions

The related parties transactions have been considered and opined by the audit committee of Asia Aviation Plc. and Thai AirAsia Co., Ltd. as reasonable and essential for the operations of both companies, having general commercial terms under the normal course of business, undertaken for the best interests of the companies.

Approval procedure for related parties transactions

In the case of entering into the related parties transactions, Asia Aviation Plc. and Thai AirAsia Co., Ltd. will follow the guidance in accordance with the Securities and Exchange Act as well as the notifications, rules and regulations of the Securities Exchange Commission (SEC) and will consider on the basis of necessity and reasonableness of the transaction with the fair price and business terms at the company's best interests before proposing to the Board of Directors and/or Shareholders' Meeting, whichever case may be. Person with conflict of interest shall not be eligible to approve on such transaction. In the case that the audit committee of the Company and/or of Thai AirAsia Co., Ltd. lacks the expertise in considering the upcoming related parties transactions, the Company and Thai AirAsia Co., Ltd. will appoint independent experts or auditors for opinion on such transactions.

Policy on entering into the related parties transaction in the future

Asia Aviation Plc. and Thai AirAsia Co., Ltd. will enter into transactions with related parties in the future with considerations on the reasonableness, the appropriate pricing policy and fair business terms as well as with proper approval process according to relevant rules and regulations at the best interest of the company.

คำอธิบายและการวิเคราะห์ผลการดำเนินงาน

สรุปผลการดำเนินงานของบริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ("บริษัท") เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งประกอบธุรกิจสายการบินไทยแอร์เอเชีย โดยถือหุ้นร้อยละ 55 ใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทั้งนี้ บริษัทได้จัดทำงบการเงินรวมของบริษัทอย่างเต็มรูปแบบ (Full Consolidation) ตั้งแต่วันที่ 4 พฤษภาคม 2555 เป็นต้นไปตามมาตรฐานรายงานทางการเงินของไทยฉบับที่ 3 เรื่องการรวมธุรกิจ ดังนั้นในการจัดทำงบการเงินรวม สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2555 เป็นการจัดทำงบการเงินรวมแบบเต็มรูปแบบ เมื่อเปรียบเทียบกับงบการเงินรวม สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2554 ซึ่งจัดทำเป็นงบการเงินรวมแบบสัดส่วน (Proportionate Consolidation) ทั้งนี้ในการจัดทำคำอธิบายและวิเคราะห์ผลการดำเนินงาน บริษัทจะอธิบายผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการจัดทำงบการเงินรวมของบริษัทแต่จะไม่แสดงการวิเคราะห์เปรียบเทียบแบบปีต่อปีเนื่องจากวิธีการจัดทำงบการเงินที่แตกต่างกันทำให้ไม่สามารถนำมาเปรียบเทียบกันได้ อย่างไรก็ตาม บริษัทได้ดำเนินการวิเคราะห์ผลการดำเนินงานของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ในรายละเอียดซึ่งนักลงทุนสามารถใช้เป็นข้อมูลในการพิจารณาได้ เนื่องจากจัดทำงบการเงินด้วยวิธีเดียวกันทั้งสองงวด

ผลประกอบการของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น สำหรับปีเป็นไปดังนี้:

งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ

หน่วย: ล้านบาท บริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน)	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม		
	งบการเงินรวม*	งบการเงินรวมตามวิธีสัดส่วน	เปลี่ยนแปลง
	2555	2554	%
รายได้	16,103.0	8,123.2	+98.2%
ต้นทุนจากการดำเนินงาน	(13,991.6)	(6,915.3)	+102.3%
กำไรขั้นต้น	2,111.3	1,207.9	+74.8%
กำไรสุทธิจากอัตราแลกเปลี่ยน	65.2	78.0	-16.4%
กำไรจากมูลค่ายุติธรรมของส่วนได้เสียที่มีอยู่เดิม	14,690.0	-	+100.0%
รายได้อื่น	388.0	226.0	+71.7%
กำไรก่อนค่าใช้จ่าย	17,254.4	1,511.9	+1041.3%
ค่าใช้จ่ายในการขาย	(467.3)	(223.9)	+108.7%
ค่าใช้จ่ายในการบริหาร	(393.5)	(181.9)	+116.4%
กำไรก่อนต้นทุนทางการเงินและภาษีเงินได้	16,393.6	1,106.1	+1382.2%
ต้นทุนทางการเงิน	(17.4)	(91.9)	-81.0%
กำไร (ขาดทุน) ก่อนภาษีเงินได้	16,376.1	1,014.1	+1,514.8%
ภาษีเงินได้	(320.3)	-	+100.0%
กำไรสุทธิสำหรับปี	**16,055.8**	**1,014.1**	**+1483.2%**
ขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น			
ผลขาดทุนจากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัยสำหรับโครงการผลประโยชน์เมื่อเกษียณอายุ	(4.3)	-	+100.0%
ขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นสำหรับปี	(4.3)	-	+100.0%
กำไร(ขาดทุน)เบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี	**16,051.6**	**1,014.1**	**+1482.8%**
การแบ่งปันกำไรสุทธิสำหรับปี			
ส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่	15,648.6	1,014.1	+1443.1%
ส่วนที่เป็นของส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุม	407.3	-	+100.0%
	16,055.8	**1,014.1**	**+1483.2%**
การแบ่งปันกำไรเบ็ดเสร็จรวม			
ส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่	15,646.2	1,014.1	+1442.8%
ส่วนที่เป็นของส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุม	405.3	-	+100.0%
	16,051.6	**1,014.1**	**+1482.8%**

**หมายเหตุ: บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เริ่มจัดทำงบการเงินแบบเต็มรูปแบบตั้งแต่เดือนพฤษภาคม 2555 เป็นต้นมา*

ในปี 2555 บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มีรายได้เพิ่มขึ้นเป็น 16,103.0 ล้านบาท ตามวิธีการจัดทำงบการเงินรวมอย่างเต็มรูปแบบเปรียบเทียบกับรายได้ในปี 2554 จำนวน 8,123.2 ล้านบาท ตามวิธีการจัดทำงบการเงินรวมแบบสัดส่วน (Proportionate Consolidation) ที่บริษัทถือหุ้น TAA ร้อยละ 51 จากการที่ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ได้รับรู้กำไรจากมูลค่ายุติธรรมของส่วนได้เสียที่มีอยู่เดิมจำนวน 14,690.0 ล้านบาท ในไตรมาส 2 ปี 2555 ตามมาตรฐานรายงานทางการเงินของไทยฉบับที่ 3 เรื่องการรวมธุรกิจ ส่งผลให้กำไรสุทธิสำหรับปี 2555 เท่ากับ 16,055.8 ล้านบาท เมื่อเปรียบเทียบกับกำไรสุทธิสำหรับปี 2554 ที่ 1,014.1 ล้านบาท โดยมีกำไรสุทธิส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่และของส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมที่ 15,648.6 ล้านบาทและ 407.3 ล้านบาทตามลำดับ ในขณะที่มีกำไรเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี 2555 ที่ 16,051.6 ล้านบาท เมื่อเปรียบเทียบกับกำไรเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี 2554 ที่ 1,014.1 ล้านบาท

Management Discussion and Analysis

Financial performance summary of Asia Aviation Public Company Limited and subsidiary

Asia Aviation Public Company Limited ("the Company") is a major shareholder of Thai AirAsia Company Limited who is an airline operator of Thai AirAsia, in which the Company currently holds 55%. Under TFRS 3: Business Combination, AAV had conducted full consolidation of its subsidiary, effective 4 May 2012. Consequently, AAV's financial statements ended 31 December 2012 are on the fully consolidated basis as compared to the financial statements ended 31 December 2011 on the proportionate basis. For the purpose of this management discussion and analysis, the Company will explain the effects resulting from the consolidation at AAV's level but will not show the comparison analysis on a YoY basis as the basis of preparing the financial statements is different and not comparable. Nonetheless, it will further discuss the results of operations in details at Thai AirAsia level for analysis based on the same comparable basis.

Asia Aviation Plc.'s financial performance for the year has been summarized below:

Statements of Comprehensive Income

Unit: Baht millions	**For the year ended 31 December**		
Asia Aviation Public Company Limited	**Consolidated***	**Proportionate consolidated**	**Change**
	2012	**2011**	**%**
Revenues	16,103.0	8,123.2	+98.2%
Operating costs	(13,991.6)	(6,915.3)	+102.3%
Gross profit	2,111.3	1,207.9	+74.8%
Net gain on exchange rates	65.2	78.0	-16.4%
Gain on fair value of previously held equity interests	14,690.0	-	+100.0%
Other income	388.0	226.0	+71.7%
Profit before expenses	17,254.4	1,511.9	+1041.3%
Selling expenses	(467.3)	(223.9)	+108.7%
Administrative expenses	(393.5)	(181.9)	+116.4%
Profit before finance costs and income tax	16,393.6	1,106.1	+1382.2%
Finance costs	(17.4)	(91.9)	-81.0%
Profit (loss) before income tax	16.376.1	1.014.1	+1514.8%
Income tax	(320.3)	-	+100.0%
Net profit for the year	**16,055.8**	**1,014.1**	**+1483.2%**
Other comprehensive expense			
Actuarial loss on defined retirement benefit plan	(4.3)	-	+100.0%
Other comprehensive expense for the year	(4.3)	-	+100.0%
Total comprehensive income for the year	**16,051.6**	**1,014.1**	**+1482.8%**
Net profit attributable to:			
Owners of the parent	15,648.6	1,014.1	+1443.1%
Non-controlling interests	407.3	-	+100.0%
	16,055.8	**1,014.1**	**+1483.2%**
Total comprehensive income attributable to:			
Owners of the parent	15,646.2	1,014.1	+1442.8%
Non-controlling interests	405.3	-	+100.0%
	16,051.6	**1,014.1**	**+1482.8%**

** Full consolidation from May 2012 onwards*

For 2012, Asia Aviation Plc. had revenues of Baht 16,103.0 million based on the fully consolidation method as compared to Baht 8,123.2 million under the 51% proportionate consolidation basis. As Asia Aviation Plc. realized the gain on the fair value of equity interests in 2Q12 of Baht 14,690.0 million under TFRS 3: Business Combination, its net profit for year 2012 amounted Baht 16,055.8 million as compared to Baht 1,014.1 million in the year 2011. Net profit attributable to owners of the parent and non-controlling interests were Baht 15,648.6 million and 407.3 million respectively. Total comprehensive income for the year 2012 was Baht 16,051.6 million as compared to Baht 1,014.1 million in 2011.

งบแสดงฐานะการเงิน

หน่วย: ล้านบาท บริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน)	ณ วันที่ งบการเงินรวม 31 ธันวาคม 2555*		งบการเงินรวมตามวิธีสัดส่วน 31 ธันวาคม 2554	
	จำนวน	%	จำนวน	%
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	3,852.8	11.7%	694.4	31.2%
เงินฝากสถาบันการเงินที่มีภาระค้ำประกัน	17.4	0.1%	7.4	0.3%
เงินลงทุนระยะสั้น	2,295.9	7.0%	4.7	0.2%
ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น	378.8	1.1%	97.8	4.5%
ลูกหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน	210.8	0.6%	140.7	6.3%
สินค้าคงเหลือ	58.3	0.2%	26.1	1.2%
ค่าใช้จ่ายจ่ายล่วงหน้า	201.0	0.6%	115.0	5.2%
ภาษีมูลค่าเพิ่มค้างรับ - สุทธิ	99.3	0.3%	351.5	15.8%
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	13.4	0.0%	13.4	0.6%
รวมสินทรัพย์หมุนเวียน	7,127.8	21.6%	1,451.0	65.3%
เงินฝากสถาบันการเงินที่มีภาระค้ำประกัน	7.7	0.0%	28.6	1.3%
เงินลงทุนทั่วไป	8.8	0.0%	3.5	0.2%
เครื่องบิน ส่วนปรับปรุงอาคารเช่า และอุปกรณ์ - สุทธิ	2,923.6	8.9%	154.5	6.9%
สินทรัพย์ไม่มีตัวตน - สุทธิ	14,867.8	45.0%	7.3	0.3%
ค่าความนิยม	7,415.1	22.5%	286.2	12.9%
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น	673.3	2.0%	292.4	13.2%
รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน	25,896.2	78.4%	772.5	34.7%
รวมสินทรัพย์	**33,024.0**	**100.0%**	**2,223.5**	**100%**
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	177.0	0.5%	87.9	4.0%
เจ้าหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน	427.7	1.3%	184.2	8.3%
รายได้รับล่วงหน้า	3,582.2	10.8%	1,385.3	62.3%
ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย	552.3	1.7%	247.4	11.1%
เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงินที่ ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	-	-	247.9	11.2%
หนี้สินตามสัญญาเช่าการเงินที่ถึงกำหนดชำระ ภายในหนึ่งปี	137.1	0.4%	2.4	0.1%
ภาษีเงินได้ค้างจ่าย	66.8	0.2%	-	-
หนี้สินหมุนเวียนอื่น	19.3	0.1%	7.1	0.3%
รวมหนี้สินหมุนเวียน	4,962.5	15.0%	2,162.2	97.3%
เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน	-	-	6.7	0.3%
หนี้สินตามสัญญาเช่าการเงิน	1,783.1	5.4%	4.7	0.2%
ภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน	111.8	0.3%	42.2	1.9%
รวมหนี้สินไม่หมุนเวียน	1,895.0	5.7%	53.6	2.4%
รวมหนี้สิน	**6,857.4**	**20.8%**	**2,215.8**	**99.7%**
ทุนเรือนหุ้น	485.0	1.5%	410.0	18.4%
ส่วนเกินมูลค่าหุ้น	2,599.8	7.9%	-	-
องค์ประกอบอื่นของส่วนของผู้ถือหุ้น	-	-	(15.5)	(0.7%)
สำรองอื่น	(33.7)	(0.1%)	-	-
กำไร(ขาดทุน)สะสม	15,259.4	46.2%	(386.8)	(17.4%)
รวมส่วนของบริษัทใหญ่	**18,310.5**	**55.4%**	**7.7**	**0.3%**
ส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุม	7,856.1	23.8%	-	-
รวมส่วนของผู้ถือหุ้น	**26,166.6**	**79.2%**	**7.7**	**0.3%**

**หมายเหตุ: บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เริ่มจัดทำงบการเงินแบบเต็มรูปแบบตั้งแต่เดือนพฤษภาคม 2555 เป็นต้นมา*

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น จัดทำงบแสดงฐานะการเงินรวมแบบเต็มรูปแบบ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 และจัดทำงบแสดงฐานะการเงินรวมแบบวิธีสัดส่วน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554

Statements of Financial Position

Unit: Baht millions Asia Aviation Public Company Limited	As at Consolidated 31 Dec 2012*		Proportionate consolidated 31 Dec 2011	
	Amount	%	Amount	%
Cash and cash equivalents	3,852.8	11.7%	694.4	31.2%
Cash at financial institutions pledged as security	17.4	0.1%	7.4	0.3%
Short-term investments	2,295.9	7.0%	4.7	0.2%
Trade and other receivables	378.8	1.1%	97.8	4.5%
Amounts due from related parties	210.8	0.6%	140.7	6.3%
Inventories	58.3	0.2%	26.1	1.2%
Prepaid expenses	201.0	0.6%	115.0	5.2%
Value added tax receivable, net	99.3	0.3%	351.5	15.8%
Other current assets	13.4	0.0%	13.4	0.6%
Total current assets	7,127.8	21.6%	1,451.0	65.3%
Cash at financial institutions pledged as security	7.7	0.0%	28.6	1.3%
General investment	8.8	0.0%	3.5	0.2%
Aircraft, leasehold improvements and equipment, net	2,923.6	8.9%	154.5	6.9%
Intangible assets, net	14,867.8	45.0%	7.3	0.3%
Goodwill	7,415.1	22.5%	286.2	12.9%
Other non-current assets	673.3	2.0%	292.4	13.2%
Total non-current assets	25,896.2	78.4%	772.5	34.7%
Total assets	**33,024.0**	**100.0%**	**2,223.5**	**100%**
Trade and other accounts payable	177.0	0.5%	87.9	4.0%
Amounts due to related parties	427.7	1.3%	184.2	8.3%
Deferred revenues	3,582.2	10.8%	1,385.3	62.3%
Accrued expenses	552.3	1.7%	247.4	11.1%
Current portion of long-term borrowing from a financial institution	-	-	247.9	11.2%
Current portion of finance lease liabilities	137.1	0.4%	2.4	0.1%
Income tax payable	66.8	0.2%	-	-
Other current liabilities	19.3	0.1%	7.1	0.3%
Total current liabilities	4,962.5	15.0%	2,162.2	97.3%
Long-term borrowing from a financial institution	-	-	6.7	0.3%
Finance lease liabilities	1,783.1	5.4%	4.7	0.2%
Employee benefit obligations	111.8	0.3%	42.2	1.9%
Total non-current liabilities	1,895.0	5.7%	53.6	2.4%
Total liabilities	**6,857.4**	**20.8%**	**2,215.8**	**99.7%**
Share capital	485.0	1.5%	410.0	18.4%
Premium on share capital	2,599.8	7.9%	-	-
Other component of equity	-	-	(15.5)	(0.7%)
Other reserves	(33.7)	(0.1%)	-	-
Retained earnings (deficits)	15,259.4	46.2%	(386.8)	(17.4%)
Equity attributable to owners of the parent	**18,310.5**	**55.4%**	**7.7**	**0.3%**
Non-controlling interests	7,856.1	23.8%	-	-
Total shareholders' equity	**26,166.6**	**79.2%**	**7.7**	**0.3%**

** Full consolidation from May 2012 onwards*

Asia Aviation Plc. prepared the statements of financial position under the fully consolidation basis as at 31 December 2012 as compared to the proportionate consolidation as at 31 December 2011.

สินทรัพย์ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 มีมูลค่า 33,024.0 ล้านบาท ประกอบด้วยสินทรัพย์หมุนเวียน 7,127.8 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดและเงินลงทุนระยะสั้น ซึ่งเป็นเงินที่ได้มาจากการเสนอขายหลักทรัพย์ต่อประชาชน และกำไรของผลการดำเนินงานในปี 2555 ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย และด้วยสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน 25,896.2 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากสินทรัพย์ไม่มีตัวตน – สุทธิ และค่าความนิยมจากการวัดมูลค่ายุติธรรมของสินทรัพย์ตามวิธีการจัดทำงบการเงินรวม และจากเครื่องบิน ส่วนปรับปรุงอาคารเช่าและอุปกรณ์ – สุทธิ

หนี้สิน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 มีมูลค่า 6,857.4 ล้านบาท โดยส่วนใหญ่มาจากรายได้รับล่วงหน้าและหนี้สินตามสัญญาเช่าการเงิน

ส่วนของผู้ถือหุ้น ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 มีมูลค่า 26,166.6 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากกำไรสะสมซึ่งรวมกำไรจากมูลค่ายุติธรรมของส่วนได้เสียที่มีอยู่เดิม และจากส่วนเกินมูลค่าหุ้น โดยมีการบันทึกส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมที่ 7,856.1 ล้านบาท

งบกระแสเงินสด

หน่วย: ล้านบาท	**สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม**	
บริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน)	**งบการเงินรวม***	**งบการเงินรวมตามวิธีสัดส่วน**
	2555	**2554**
เงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมดำเนินงาน	2,643.0	262.4
เงินสดสุทธิได้มาจาก(ใช้ไปใน)กิจกรรมลงทุน	(1,830.4)	23.8
เงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมจัดหาเงิน	2,296.0	126.5
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้นสุทธิ	**3,108.7**	**412.7**

**หมายเหตุ: บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เริ่มจัดทำงบการเงินแบบเต็มรูปแบบตั้งแต่เดือนพฤษภาคม 2555 เป็นต้นมา*

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2555 ตามวิธีงบการเงินรวมแบบเต็มรูปแบบ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มีเงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมดำเนินงานที่ 2,643.0 ล้านบาท โดยเป็นเงินสดจากการดำเนินงานก่อนรายการเปลี่ยนแปลงของสินทรัพย์และหนี้สินดำเนินงาน (ไม่รวมผลกระทบของการเพิ่มสัดส่วนเงินลงทุนในกิจการร่วมค้าและการเปลี่ยนแปลงกิจการร่วมค้าเป็นบริษัทย่อย) อยู่ที่ 1,742.6 ล้านบาท เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุน 1,830.4 ล้านบาท ขณะที่เงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมจัดหาเงินอยู่ที่ 2,296.0 ล้านบาท ส่งผลให้บริษัทมีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้นสุทธิ 3,108.7 ล้านบาทและมีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันสิ้นปีอยู่ที่ 3,852.8 ล้านบาท

ผลประกอบการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย สำหรับปีเป็นไปดังนี้:

งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ

หน่วย: ล้านบาท	**สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม**		
บริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด	**2555**	**2554**	**เปลี่ยนแปลง %**
รายได้	19,348.9	16,157.6	+19.8%
ต้นทุนจากการดำเนินงาน	(16,659.1)	(13,757.6)	+21.1%
กำไรขั้นต้น	2,689.9	2,400.0	+12.1%
กำไรสุทธิจากอัตราแลกเปลี่ยน	68.4	155.3	-55.9%
รายได้อื่น	450.0	451.1	-0.2%
กำไรก่อนค่าใช้จ่าย	3,208.3	3,006.3	+6.7%
ค่าใช้จ่ายในการขาย	(596.6)	(444.7)	+34.2%
ค่าใช้จ่ายในการบริหาร	(460.2)	(357.9)	+28.6%
กำไรก่อนต้นทุนทางการเงินและภาษีเงินได้	2,151.6	2,203.7	-2.4%
ต้นทุนทางการเงิน	(20.4)	(183.7)	-88.9%
กำไรก่อนภาษีเงินได	2,131.2	2,020.1	+5.5%
ภาษีเงินได	(320.3)	-	+100.0%
กำไรสุทธิสำหรับปี	**1,810.9**	**2,020.1**	**-10.4%**
ขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น			
ผลขาดทุนจากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัยสำหรับโครงการผลประโยชน์เมื่อเกษียณอายุ	(4.3)	-	+100.0%
ขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นสำหรับปี	(4.3)	-	+100.0%
กำไรเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี	**1,806.6**	**2,020.1**	**-10.6%**

รายได้เพิ่มขึ้นร้อยละ 19.8 จาก 16,157.6 ล้านบาทในปี 2554 เป็น 19,348.9 ล้านบาทในปี 2555 โดยมีสาเหตุหลักมาจากการเพิ่มขึ้นของรายได้ค่าโดยสารและรายได้จากบริการเสริม

Total assets as at 31 December 2012 amounted Baht 33,024.0 million, comprising current assets of Baht 7,127.8 million, which was increased from cash and cash equivalents and short-term investments, deriving from the IPO proceeds and from profits of Thai AirAsia Co., Ltd. in 2012; and non-current assets of Baht 25,896.2 million, which was mainly increased from intangible assets, net and goodwill as a result of the asset valuation under the fully consolidation basis as well as from aircraft, leasehold improvements and equipment, net.

Total liabilities as at 31 December 2012 amounted Baht 6,857.4 million, mainly attributable to deferred revenues and finance lease liabilities.

Total shareholders' equity as at 31 December 2012 amounted Baht 26,166.6 million, mainly increased from the retained earnings which included gain on fair value of previously held equity interests and from premium on share capital. Additionally, non-controlling interests was recorded of Baht 7,856.1 million.

Statements of Cash Flows

Unit: Baht millions	**For the year ended 31 December**	
Asia Aviation Public Company Limited	**Consolidated***	**Proportionate consolidated**
	2012	**2011**
Net cash generated from operating activities	2,643.0	262.4
Net cash generated from (used in) investing activities	(1,830.4)	23.8
Net cash generated from financing activities	2,296.0	126.5
Net increase in cash and cash equivalents	**3,108.7**	**412.7**

** Full consolidation from May 2012 onwards*

For the year ended 31 December 2012 under the fully consolidated basis, Asia Aviation Plc. had net cash generated from operating activities of Baht 2,643.0 million, being the operating cash flows before changes in operating assets and liabilities (excluding the effect on additional proportion of investment in a joint venture and change in a joint venture to a subsidiary) of Baht 1,742.6 million. The net cash used in investing activities was Baht 1,830.4 million while the net cash generated from financing activities was Baht 2,296.0 million. As a result, Asia Aviation Plc. had net increase in cash and cash equivalents of Baht 3,108.7 million, ending the balance for the year-end of Baht 3,852.8 million.

Thai AirAsia's financial performance for the year has been summarized below:

Statements of Comprehensive Income

Unit: Baht millions	**For the year ended 31 December**		
Thai AirAsia Company Limited	**2012**	**2011**	**Change %**
Revenues	19,348.9	16,157.6	+19.8%
Operating costs	(16,659.1)	(13,757.6)	+21.1%
Gross profit	2,689.9	2,400.0	+12.1%
Net gain on exchange rates	68.4	155.3	-55.9%
Other income	450.0	451.1	-0.2%
Profit before expenses	3,208.3	3,006.3	+6.7%
Selling expenses	(596.6)	(444.7)	+34.2%
Administrative expenses	(460.2)	(357.9)	+28.6%
Profit before finance costs and income tax	2,151.6	2,203.7	-2.4%
Finance costs	(20.4)	(183.7)	-88.9%
Profit before income tax	2,131.2	2,020.1	+5.5%
Income tax	(320.3)	-	+100.0%
Net profit for the year	**1,810.9**	**2,020.1**	**-10.4%**
Other comprehensive expense			
Actuarial loss on defined retirement benefit plan	(4.3)	-	+100.0%
Other comprehensive expense for the year	(4.3)	-	+100.0%
Total comprehensive income for the year	**1,806.6**	**2,020.1**	**-10.6%**

Revenues increased 19.8% from Baht 16,157.6 million in 2011 to Baht 19,348.9 million in 2012, primarily attributable to an increase in passenger revenues and in ancillary revenues.

รายได้ค่าโดยสารเพิ่มขึ้นร้อยละ 19.4 เมื่อเปรียบเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน โดยมีจำนวนผู้โดยสารเพิ่มขึ้นจาก 6.9 ล้านคนในปี 2554 เป็น 8.3 ล้านคนในปี 2555 การเพิ่มขึ้นของจำนวนผู้โดยสารดังกล่าวเป็นผลมาจากปริมาณที่นั่งที่เพิ่มขึ้นจาก 8.6 ล้านคนเป็น 10.1 ล้านคน เมื่อเปรียบเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน จากการเพิ่มขึ้นของเครื่องบินจำนวน 5 ลำเมื่อเปรียบเทียบปีต่อปี และมีอัตราส่วนการขนส่งผู้โดยสารเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 82 ในปี 2555 เมื่อเปรียบเทียบกับร้อยละ 80 ในช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อน ไทยแอร์เอเชียมีจำนวนเที่ยวบินที่เพิ่มขึ้นโดยมีปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารสำหรับปี 2555 เพิ่มขึ้นจาก 9,199 ล้านที่นั่ง-กม. เป็น 10,499 ล้านที่นั่ง-กม. เมื่อเปรียบเทียบปีต่อปี และมีอัตราการใช้เครื่องบินต่อลำคงที่ที่ 11.5 ชั่วโมงต่อวัน สำหรับปี 2555 มีปริมาณการขนส่งด้านผู้โดยสารเพิ่มขึ้นจาก 7,389 ล้านที่นั่ง-กม. เป็น 8,618 ล้านที่นั่ง-กม. เมื่อเปรียบเทียบปีต่อปี มีค่าโดยสารเฉลี่ยเพิ่มขึ้นจาก 1,942 บาทเป็น 1,977 บาทเนื่องจากการขยายตัวของตลาดโดยรวม ในปี 2555 นี้ บจ. ไทยแอร์เอเชียมีจำนวนเที่ยวบินในเส้นทางในประเทศที่มากขึ้นและทำการปิดเส้นทางในต่างประเทศที่ไม่ทำกำไร ส่งผลให้มีระยะทางบินโดยเฉลี่ยต่อเที่ยวบินที่ลดลงจาก 1,074 กม. ในปี 2554 เป็น 1,040 กม. ในปี 2555

รายได้จากบริการเสริมเพิ่มขึ้นร้อยละ 11.9 ในปี 2555 เมื่อเปรียบเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน จากการเติบโตของผู้โดยสารและการปรับปรุงอัตราการเรียกเก็บบริการเสริมใหม่โดยเฉพาะอย่างยิ่งค่าธรรมเนียมสัมภาระในปลายไตรมาสที่ 2 ปี 2555 หลังจากที่ได้มีการปรับลดของอัตราค่าธรรมเนียมสัมภาระเพื่อที่จะกระตุ้นความต้องการในการใช้บริการดังกล่าวในช่วงไตรมาสที่ 1 ปี 2555 แต่เนื่องจากอัตราการเติบโตของจำนวนผู้โดยสารมีมากกว่าอัตราการเติบโตของรายได้บริการเสริม ส่งผลให้รายได้บริการเสริมต่อผู้โดยสารมีจำนวนลดลงจาก 383 บาทในปี 2554 เป็น 354 บาทในปี 2555

ต้นทุนจากการดำเนินงานในปี 2555 เพิ่มขึ้นร้อยละ 21.1 เมื่อเปรียบเทียบปีต่อปีจาก 13,757.6 ล้านบาทเป็น 16,659.1 ล้านบาท โดยการเพิ่มขึ้นดังกล่าวมีสาเหตุมาจากค่าน้ำมันเชื้อเพลิงที่เพิ่มขึ้นร้อยละ 22.7 เมื่อเปรียบเทียบปีต่อปี โดยมีปริมาณการใช้ที่สูงขึ้นจากฝูงบินที่มีจำนวนเครื่องบินที่มากขึ้นและจากผลกระทบจากการปิดซ่อมรันเวย์บางส่วนของสนามบินสุวรรณภูมิและจากสภาพภูมิอากาศในไตรมาสที่ 2 และ 3 ของปี 2555 ประกอบกับบริษัทมีราคาตลาดเฉลี่ยของน้ำมันเชื้อเพลิงเครื่องบินเพิ่มขึ้นจาก 124.0 ดอลล่าร์สหรัฐฯ ต่อบาร์เรลในปี 2554 เป็น 126.7 ดอลล่าร์สหรัฐฯ ต่อบาร์เรลในปี 2555 ค่าเช่าเครื่องบิน ค่าซ่อมแซมและบำรุงรักษา และค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงาน ที่เพิ่มขึ้นร้อยละ 14.4 ร้อยละ 34.3 และร้อยละ 28.9 ตามลำดับ เป็นไปตามขนาดฝูงบินที่ใหญ่ขึ้น จำนวนชั่วโมงบินที่มากขึ้น และการปรับอัตราเงินเดือนของบุคคลากรในสายปฏิบัติการที่สำคัญเช่น นักบิน วิศวกร และ ช่างเทคนิค เพื่อเทียบเคียงกับค่าเฉลี่ยของอุตสาหกรรม

กำไรขั้นต้นเพิ่มขึ้นร้อยละ 12.1 ในปี 2555 เมื่อเปรียบเทียบปีก่อนจาก 2,400.0 ล้านบาทเป็น 2,689.9 ล้านบาท ส่งผลให้มีอัตรากำไรขั้นต้นอยู่ที่ร้อยละ 13.9 ในปี 2555 นี้

รายได้อื่นสำหรับปีนี้ลดลงเล็กน้อยจาก 451.1 ล้านบาทเป็น 450.0 ล้านบาท โดยมีสาเหตุหลักมาจากการลดลงของดอกเบี้ยรับโดยเฉพาะอย่างยิ่งการลดลงของดอกเบี้ยรับจากลูกหนี้กิจการที่เกี่ยวข้อง เนื่องจากมียอดค้างชำระระหว่างกันที่น้อยลง หักกลบกับการเพิ่มขึ้นของรายได้อื่นโดยมีสาเหตุหลักมาจากการเพิ่มขึ้นของรายได้จากค่าธรรมเนียมท่าอากาศยานที่เรียกเก็บจากผู้โดยสาร และของรายได้ดอกเบี้ยรับจากเงินลงทุนระยะสั้น

ค่าใช้จ่ายในการขายเพิ่มขึ้นจาก 444.7 ล้านบาทในปี 2554 เป็น 596.6 ล้านบาทในปี 2555 นี้ จากโฆษณาและโครงการส่งเสริมการขายที่เพิ่มขึ้นเนื่องจากการย้ายฐานปฏิบัติการการบินไปยังสนามบินดอนเมืองและการทำโปรโมชั่นในเส้นทางบินใหม่ ๆ ที่เปิดในระหว่างปี

ค่าใช้จ่ายในการบริหารเพิ่มขึ้นจาก 357.9 ล้านบาทในปี 2554 เป็น 460.2 ล้านบาทในปี 2555 นี้ โดยมีสาเหตุหลักมาจากการเพิ่มขึ้นของค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงานสำนักงานและค่าเทคโนโลยีสารสนเทศ

กำไรก่อนต้นทุนทางการเงินและภาษีเงินได้ลดลงจาก 2,203.7 ล้านบาทในปี 2554 เป็น 2,151.6 ล้านบาทในปี 2555 ส่งให้มีอัตรากำไรก่อนต้นทุนทางการเงินและภาษีเงินได้อยู่ที่ร้อยละ 11.1 ในปี 2555 นี้

ต้นทุนทางการเงินลดลงอย่างมีนัยสำคัญจาก 183.7 ล้านบาทในปี 2554 เป็น 20.4 ล้านบาทในปี 2555 การลดลงดังกล่าวเป็นผลมาจากการไม่มีดอกเบี้ยจ่ายให้แก่เจ้าหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน หักกลบกับการเพิ่มขึ้นของดอกเบี้ยจ่ายให้แก่สถาบันการเงินสำหรับเครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าการเงินตั้งแต่ไตรมาสที่ 4 ปี 2555 เป็นต้นไป

ภาษีเงินได้สำหรับปี 2555 มีจำนวน 320.3 ล้านบาทเปรียบเทียบกับการที่ไม่มีภาระภาษีเงินได้ในปี 2554 เนื่องจากยังมีผลขาดทุนทางภาษีสะสม โดยบริษัทเริ่มจ่ายภาษีเงินได้ตั้งแต่ไตรมาสที่ 2 ปี 2555 เป็นต้นมา

กำไรสุทธิสำหรับปี 2555 ลดลงร้อยละ 10.4 เมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อนจาก 2,020.1 ล้านบาทในปี 2554 เป็น 1,810.9 ล้านบาทในปี 2555 ในขณะที่อัตรากำไรสุทธิลดลงจากร้อยละ 12.5 เป็นร้อยละ 9.4 ในปี 2555 นี้

ในปี 2555 นี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีผลขาดทุนจากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัยสำหรับโครงการผลประโยชน์เมื่อเกษียณอายุจำนวน 4.3 ล้านบาท

กำไรเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี 2555 ลดลงร้อยละ 10.6 เมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อนจาก 2,020.1 ล้านบาทในปี 2554 เป็น 1,806.6 ล้านบาทในปี 2555

Passenger revenues increased 19.4% YoY as the number of passengers carried increased from 6.9 million in 2011 to 8.3 million in 2012. The increase in passengers carried was supported from the increase in capacity from 8.6 million to 10.1 million YoY from an incremental of five aircraft YoY as well as the increased load factor of 82% in 2012 as compared to 80% in the same period of prior year. Thai AirAsia had higher number of flights with increased ASK for the year 2012 from 9,199 million to 10,499 million YoY. The aircraft utilization has remained at 11.5 hours per day. In 2012, traffic (RPK) has increased from 7,389 million to 8,618 million YoY. Average fare rose from Baht 1,942 to Baht 1,977 due to the overall market growth. During 2012, Thai AirAsia flew more frequencies on domestic routes and closed the non-profitable international routes, having shorter average stage length from 1,074 kilometers in 2011 to 1,040 kilometers in 2012.

Ancillary revenues increased by 11.9% in 2012 on YoY, from more passengers carried and from repricing of fees at the end of 2Q12 especially from baggage handling fees that has been reduced in 1Q12 to stimulate the demand. As passenger growth outpaced the ancillary revenues growth, ancillary revenue per passenger was down from Baht 383 in 2011 to Baht 354 in 2012.

Operating costs in 2012 increased 21.1% YoY from Baht 13,757.6 million to Baht 16,659.1 million. The incremental was mainly from higher fuel costs by 22.7% YoY, primarily due to higher consumption from larger fleet and effects from runway closure for maintenance and weather condition in 2Q12 and 3Q12 together with an increase in average market jet fuel price from US$ 124.0 per barrel in 2011 to US$ 126.7 per barrel in 2012. Aircraft rental, repair and maintenance and staff costs increased by 14.4%, 34.3% and 28.9% YoY respectively along with the increase in fleet size, higher flying hours and salary adjustments of operational staff such as pilots, engineers and technicians for market compatibility.

Gross profit increased 12.1% YoY in 2012 from Baht 2,400.0 million to Baht 2,689.9 million, having gross profit margin of 13.9% in 2012.

Other income for the year slightly decreased from Baht 451.1 million to Baht 450.0 million, principally because of the decrease in interest income, especially from interest income due from related parties as the outstanding balance declined, offset with the increase in other income from airport fees collected from passengers and from interest income on short-term investments.

Selling expenses increased from Baht 444.7 million in 2011 to Baht 596.6 million in 2012, mainly attributable to higher advertising and sales promotion in regards to relocation to Don Mueang Airport and on new routes promotion during the year.

Administrative expenses increased from Baht 357.9 million in 2011 to Baht 460.2 million in 2012, principally on the account of higher back office's personnel costs and of IT costs.

Profit before finance costs and income tax declined from Baht 2,203.7 million in 2011 to Baht 2,151.6 million in 2012, having the EBIT margin of 11.1% in 2012.

Finance costs considerably decreased from Baht 183.7 million in 2011 to Baht 20.4 million in 2012 given that no interest expense paid to related parties despite interest expense paid to financial institution under finance leases on aircraft from 4Q12 onwards.

Income tax in 2012 amounted Baht 320.3 million compared to zero income tax accrual in 2011 due to cumulative tax losses at that time. Thai AirAsia Co., Ltd. started paying income tax from 2Q12 onwards.

Net profit for 2012 was down 10.4% YoY from Baht 2,020.1 million in 2011 to Baht 1,810.9 million in 2012; and net profit margin came down from 12.5% to 9.4% in 2012.

In 2012, Thai AirAsia Co., Ltd. had actuarial loss on defined retirement benefit plan amounted Baht 4.3 million.

Total comprehensive income for the year 2012 decreased 10.6% YoY from Baht 2,020.1 million in 2011 to Baht 1,806.6 million in 2012.

งบแสดงฐานะการเงิน

หน่วย: ล้านบาท	ณ วันที่			
บริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด	**31 ธันวาคม 2555**		**31 ธันวาคม 2554**	
	จำนวน	**%**	**จำนวน**	**%**
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	3,847.8	35.7%	1,359.7	35.9%
เงินฝากสถาบันการเงินที่มีภาระค้ำประกัน	17.4	0.2%	14.5	0.4%
เงินลงทุนระยะสั้น	2,295.9	21.3%	9.1	0.2%
ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น	378.8	3.5%	191.8	5.1%
ลูกหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน	210.8	2.0%	276.0	7.3%
สินค้าคงเหลือ	58.3	0.5%	51.2	1.4%
ค่าใช้จ่ายจ่ายล่วงหน้า	233.9	2.2%	225.5	6.0%
ภาษีมูลค่าเพิ่มค้างรับ - สุทธิ	99.3	0.9%	689.2	18.2%
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	13.4	0.1%	19.3	0.5%
รวมสินทรัพย์หมุนเวียน	7,155.6	66.4%	2,836.4	74.8%
เงินฝากสถาบันการเงินที่มีภาระค้ำประกัน	7.7	0.1%	56.0	1.5%
เงินลงทุนทั่วไป	8.8	0.1%	6.9	0.2%
เครื่องบิน ส่วนปรับปรุงอาคารเช่า และอุปกรณ์ – สุทธิ	2,923.6	27.1%	302.9	8.0%
สินทรัพย์ไม่มีตัวตน – สุทธิ	11.8	0.1%	14.3	0.4%
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น	673.3	6.2%	573.4	15.1%
รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน	3,625.1	33.6%	953.5	25.2%
รวมสินทรัพย์	**10,780.7**	**100.0%**	**3,789.8**	**100.0%**
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	177.0	1.6%	172.3	4.5%
เจ้าหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน	427.7	4.0%	361.1	9.5%
รายได้รับล่วงหน้า	3,582.2	33.2%	2,716.4	71.7%
ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย	552.0	5.1%	476.1	12.6%
เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงินที่ ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	-	-	486.0	12.8%
หนี้สินตามสัญญาเช่าการเงินที่ถึงกำหนดชำระ ภายในหนึ่งปี	137.1	1.3%	4.8	0.1%
ภาษีเงินได้ค้างจ่าย	66.8	0.6%	-	-
หนี้สินหมุนเวียนอื่น	19.2	0.2%	14.0	0.4%
รวมหนี้สินหมุนเวียน	4,962.0	46.0%	4,230.7	111.6%
เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน	-	-	13.2	0.3%
หนี้สินตามสัญญาเช่าการเงิน	1,783.1	16.5%	9.3	0.2%
ภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน	111.8	1.0%	82.8	2.2%
รวมหนี้สินไม่หมุนเวียน	1,895.0	17.6%	105.2	2.8%
รวมหนี้สิน	**6,856.9**	**63.6%**	**4,335.8**	**114.4%**
ทุนเรือนหุ้น	435.6	4.0%	400.0	10.6%
ส่วนเกินมูลค่าหุ้น	2,628.8	24.4%	1.2	0.0%
กำไร(ขาดทุน)สะสม	859.4	8.0%	(947.2)	(25.0%)
รวมส่วนของผู้ถือหุ้น	**3,923.8**	**36.4%**	**(546.0)**	**(14.4%)**

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 สินทรัพย์รวมของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญจาก 3,789.8 ล้านบาทในปี 2554 เป็น 10,780.7 ล้านบาท โดยมีสินทรัพย์หมุนเวียนเพิ่มขึ้นจาก 2,836.4 ล้านบาทในปี 2554 เป็น 7,155.6 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 66.4 ของสินทรัพย์รวม ซึ่งเพิ่มขึ้นจากเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด และจากเงินลงทุนระยะสั้นที่เพิ่มขึ้นจาก 1,359.7 ล้านบาท เป็น 3,847.8 ล้านบาท และจาก 9.1 ล้านบาท เป็น 2,295.9 ล้านบาท ตามลำดับ จากกำไรสุทธิของผลการดำเนินงานในปี 2555 และจากเงินสดที่ได้มาจากการเพิ่มทุนของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ที่ได้รับมาจาก บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ในไตรมาสที่ 2 ปี 2555 ซึ่งหักกลบกับการลดลงของภาษีมูลค่าเพิ่มค้างรับ – สุทธิ จาก 689.2 ล้านบาท เป็น 99.3 ล้านบาท จากการที่ บจ.ไทยแอร์เอเชีย ได้รับคืนภาษีจากกรมสรรพากรในระหว่างปี 2555 ในขณะที่สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนเพิ่มขึ้นเช่นกันจาก 953.5 ล้านบาทในปี 2554 เป็น 3,625.1 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 33.6 ของสินทรัพย์รวม จากการเพิ่มขึ้นของเครื่องบิน ส่วนปรับปรุงอาคารเช่า และอุปกรณ์ – สุทธิ จาก 302.9 ล้านบาท เป็น 2,923.6 ล้านบาท จากเครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าการเงินจำนวน 2 ลำในปี 2555

Statements of Financial Position

Unit: Baht millions	As at			
Thai AirAsia Company Limited	**31 December 2012**		**31 December 2011**	
	Amount	**%**	**Amount**	**%**
Cash and cash equivalents	3,847.8	35.7%	1,359.7	35.9%
Cash at financial institutions pledged as security	17.4	0.2%	14.5	0.4%
Short-term investments	2,295.9	21.3%	9.1	0.2%
Trade and other receivables	378.8	3.5%	191.8	5.1%
Amounts due from related parties	210.8	2.0%	276.0	7.3%
Inventories	58.3	0.5%	51.2	1.4%
Prepaid expenses	233.9	2.2%	225.5	6.0%
Value added tax receivable, net	99.3	0.9%	689.2	18.2%
Other current assets	13.4	0.1%	19.3	0.5%
Total current assets	7,155.6	66.4%	2,836.4	74.8%
Cash at financial institutions pledged as security	7.7	0.1%	56.0	1.5%
General investment	8.8	0.1%	6.9	0.2%
Aircraft, leasehold improvements and equipment, net	2,923.6	27.1%	302.9	8.0%
Intangible assets, net	11.8	0.1%	14.3	0.4%
Other non-current assets	673.3	6.2%	573.4	15.1%
Total non-current assets	3,625.1	33.6%	953.5	25.2%
Total assets	**10,780.7**	**100.0%**	**3,789.8**	**100.0%**
Trade and other accounts payable	177.0	1.6%	172.3	4.5%
Amounts due to related parties	427.7	4.0%	361.1	9.5%
Deferred revenues	3,582.2	33.2%	2,716.4	71.7%
Accrued expenses	552.0	5.1%	476.1	12.6%
Current portion of long-term borrowing from a financial institution	-	-	486.0	12.8%
Current portion of finance lease liabilities	137.1	1.3%	4.8	0.1%
Income tax payable	66.8	0.6%	-	-
Other current liabilities	19.2	0.2%	14.0	0.4%
Total current liabilities	4,962.0	46.0%	4,230.7	111.6%
Long-term borrowing from a financial institution	-	-	13.2	0.3%
Finance lease liabilities	1,783.1	16.5%	9.3	0.2%
Employee benefit obligations	111.8	1.0%	82.8	2.2%
Total non-current liabilities	1,895.0	17.6%	105.2	2.8%
Total liabilities	**6,856.9**	**63.6%**	**4,335.8**	**114.4%**
Share capital	435.6	4.0%	400.0	10.6%
Premium on share capital	2,628.8	24.4%	1.2	0.0%
Retained earnings (deficits)	859.4	8.0%	(947.2)	(25.0%)
Total shareholders' equity	**3,923.8**	**36.4%**	**(546.0)**	**(14.4%)**

As at 31 December 2012, Thai AirAsia Co., Ltd. had a significant increase in total assets from Baht 3,789.8 million in 2011 to Baht 10,780.7 million with an increase in current assets from Baht 2,836.4 million in 2011 to Baht 7,155.6 million, accounting for 66.4% of total assets. The increase was due to the increase from cash and cash equivalents and short-term investments that rose from Baht 1,359.7 million to Baht 3,847.8 million and from Baht 9.1 million to Baht 2,295.9 million respectively, deriving from 2012 profits and from capital injection that Thai AirAsia Co., Ltd. has received from Asia Aviation Plc. in 2Q12, in spite of the decrease in value added tax receivable, net from Baht 689.2 million to Baht 99.3 million as Thai AirAsia Co., Ltd. received the tax claimed from the Revenue Department during 2012. Non-current assets also increased from Baht 953.5 million in 2011 to Baht 3,625.1 million, accounting for 33.6% of total assets. The increase was mainly from aircraft, leasehold improvements and equipment, net that rose from Baht 302.9 million to Baht 2,923.6 million due to the two aircraft under finance leases in 2012.

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีหนี้สินรวมเพิ่มขึ้นจาก 4,335.8 ล้านบาทในปี 2554 เป็น 6,856.9 ล้านบาท โดยสาเหตุหลักมาจากการเพิ่มขึ้นของหนี้สินตามสัญญาเช่าการเงินจาก 14.0 ล้านบาทในปี 2554 เป็น 1,920.3 ล้านบาทในปี 2555 สอดคล้องกับทรัพย์สินที่เพิ่มขึ้นจากเครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าการเงินจำนวน 2 ลำ และจากการเพิ่มขึ้นของรายได้รับล่วงหน้า

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีส่วนของผู้ถือหุ้นเพิ่มขึ้นจาก (546.0) ล้านบาทในปี 2554 เป็น 3,923.8 ล้านบาท จากการเพิ่มทุนจดทะเบียนของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จาก 400.0 ล้านบาทในปี 2554 เป็น 435.6 ล้านบาทในปี 2555 โดยมี บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เข้าซื้อหุ้นเพิ่มทุนดังกล่าว ส่งผลให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีส่วนเกินมูลค่าหุ้นเพิ่มขึ้นเป็นจำนวน 2,628.8 ล้านบาท ประกอบกับ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีกำไรสะสม ณ สิ้นปี 2555 เพิ่มขึ้นอยู่ที่ 859.4 ล้านบาท

งบกระแสเงินสด

หน่วย: ล้านบาท **บริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด**	**สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม**	
	2555	**2554**
เงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมดำเนินงาน	3,336.2	521.4
เงินสดสุทธิได้มาจาก(ใช้ไปใน)กิจกรรมลงทุน	(3,032.6)	30.6
เงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมจัดหาเงิน	2,123.4	258.1
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้นสุทธิ	**2,427.0**	**810.0**

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2555 บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีเงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมดำเนินงานที่ 3,336.2 ล้านบาท โดยเป็นเงินสดจากการดำเนินงานก่อนรายการเปลี่ยนแปลงของสินทรัพย์และหนี้สินดำเนินงานอยู่ที่ 2,137.3 ล้านบาท เงินสดได้มาสุทธิในการเปลี่ยนแปลงของสินทรัพย์และหนี้สินดำเนินงานส่วนใหญ่มาจากภาษีมูลค่าเพิ่มขอคืนที่ได้รับจากกรมสรรพากรจำนวน 589.9 ล้านบาทและจากการเพิ่มขึ้นของรายได้รับล่วงหน้าจำนวน 865.8 ล้านบาท หักกลบกับการจ่ายภาษีเงินได้นิติบุคคลครึ่งปี และการเพิ่มขึ้นของลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่นจำนวน 168.6 ล้านบาท เงินสดสุทธิใช้ไปในการลงทุนจำนวน 3,032.6 ล้านบาท ส่วนใหญ่เป็นการลงทุนในเงินลงทุนระยะสั้นจำนวน 2,287.0 ล้านบาทและเป็นการจ่ายเพื่อเครื่องบิน ส่วนปรับปรุงอาคารเช่า และอุปกรณ์จำนวน 790.7 ล้านบาท เงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมจัดหาเงินอยู่ที่ 2,123.4 ล้านบาทได้มาจากการออกหุ้นเพิ่มทุนจำนวน 2,663.1 ล้านบาท สุทธิกับการชำระคืนเงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงินจำนวน 499.2 ล้านบาท ส่งผลให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้นสุทธิ 2,427.0 ล้านบาทและมีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 อยู่ที่ 3,847.8 ล้านบาท

As at 31 December 2012, Thai AirAsia Co., Ltd. had an increase in total liabilities from Baht 4,335.8 million in 2011 to Baht 6,856.9 million, mainly attributable to increase in finance lease liabilities from Baht 14.0 million in 2011 to Baht 1,920.3 million in 2012 in consistent with additional two aircraft under finance leases in assets, and attributable to increase in deferred revenues.

As at 31 December 2012, Thai AirAsia Co., Ltd. had an increase in shareholders' equity from (546.0) million in 2011 to Baht 3,923.8, mainly from Thai AirAsia Co., Ltd.'s capital raise from Baht 400.0 million in 2011 to Baht 435.6 million in 2012, given that Asia Aviation Plc. has subscribed for those new issued shares. This also resulted in the premium on share capital rising to Baht 2,628.8 million. Thai AirAsia Co., Ltd.'s retained earnings added to Baht 859.4 million as at the end of 2012.

Statements of Cash Flows

Unit: Baht millions	**For the year ended 31 December**	
Thai AirAsia Company Limited	**2012**	**2011**
Net cash generated from operating activities	3,336.2	521.4
Net cash generated from (used in) investing activities	(3,032.6)	30.6
Net cash generated from financing activities	2,123.4	258.1
Net increase in cash and cash equivalents	**2,427.0**	**810.0**

For the year ended 31 December 2012, Thai AirAsia Co., Ltd. had net cash generated from operating activities of Baht 3,336.2 million, being the operating cash flows before changes in operating assets and liabilities of Baht 2,137.3 million. The net cash increase in operating assets and liabilities were mainly from the receipt of value added tax receivable of Baht 589.9 million from Thai Revenue Department and the increase in deferred revenues of Baht 865.8 million despite the half-year income tax paid together with the increase in trade and other receivables of Baht 168.6 million. The net cash used in investing activities of Baht 3,032.6 million was primarily on the short-term investments of Baht 2,287.0 million and on aircraft, leasehold improvements and equipments of Baht 790.7 million. The net cash generated from financing activities of Baht 2,123.4 million was mainly from the proceeds from issuance of ordinary shares of Baht 2,663.1 million net of the repayments of long-term borrowing from financial institution of Bath 499.2 million. As a result, Thai AirAsia Co., Ltd. had net increase in cash and cash equivalents of Baht 2,427.0 million, ending the balance as at 31 December 2012 of Baht 3,847.8 million.

หลักทรัพย์ธนชาต
Thanachart Securities

ASIAMONEY POLLS 2011

Thailand Most Improved Brokerage

by ASIA MONEY

บทพิสูจน์ความเป็น มืออาชีพ
เจ้าของรางวัล ด้านการพัฒนาที่ดีที่สุด
เพื่อ ลูกค้าคนสำคัญ
ของ หลักทรัพย์ธนชาต

บริษัทหลักทรัพย์ ธนชาต มีการพัฒนาที่ดีที่สุดในทุกๆ ด้าน
งานวิเคราะห์ วิจัย การบริการลูกค้าที่รวดเร็ว
ทันสมัย และทันต่อเหตุการณ์

บริษัทหลักทรัพย์ ธนชาต จำกัด (มหาชน)
Thanachart Securities Public Company Limited
444 ตึกการเด้นเปิด ทาวเวอร์ ชั้น 14, 18 และ 19 ถนนพญาไท แขวงวังใหม่ เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ 10330
444 MBK Tower, 14th, 18th and 19th Floor, Phayathai Road, Wangmai, Pathumwan, Bangkok 10330, THAILAND
Tel: (662) 217-8888, 611-9222, 217-9595
www.tnsitrade.com ทะเบียนเลขที่ 0107547000591

พร้อม..เพื่อทุกโอกาสของคุณ
READY FOR ALL YOUR OPPORTUNITIES

www.tnsitrade.com | โทร.1770

บริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน)

งบการเงิน

31 ธันวาคม 2555

ASIA AVIATION PUBLIC COMPANY LIMITED

FINANCIAL STATEMENTS

31 December 2012

รายงานของผู้สอบบัญชีรับอนุญาต

เสนอผู้ถือหุ้นของบริษัท เอเซีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน)

ข้าพเจ้าได้ตรวจสอบงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะบริษัทของบริษัท เอเซีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย และของเฉพาะของบริษัท เอเซีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน) ซึ่งประกอบด้วยงบแสดงฐานะการเงินรวมและงบแสดงฐานะการเงินเฉพาะบริษัท ณ วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2555 และงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมและงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จเฉพาะบริษัท งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้นรวมและงบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้นเฉพาะบริษัท และงบกระแสเงินสดรวมและงบกระแสเงินสดเฉพาะบริษัทสำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกัน รวมถึงหมายเหตุสรุปนโยบายการบัญชีที่สำคัญและหมายเหตุเรื่องอื่น ๆ

ความรับผิดชอบของผู้บริหารต่องบการเงิน

ผู้บริหารเป็นผู้รับผิดชอบในการจัดทำและการนำเสนองบการเงินเหล่านี้โดยถูกต้องตามที่ควรตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน และรับผิดชอบเกี่ยวกับการควบคุมภายในที่ผู้บริหารพิจารณาว่าจำเป็นเพื่อให้สามารถจัดทำงบการเงินที่ปราศจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญไม่ว่าจะเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาด

ความรับผิดชอบของผู้สอบบัญชี

ข้าพเจ้าเป็นผู้รับผิดชอบในการแสดงความเห็นต่องบการเงินดังกล่าวจากผลการตรวจสอบของข้าพเจ้า ข้าพเจ้าได้ปฏิบัติงานตรวจสอบตามมาตรฐานการสอบบัญชี ซึ่งกำหนดให้ข้าพเจ้าปฏิบัติตามข้อกำหนดด้านจรรยาบรรณ รวมถึงวางแผนและปฏิบัติงานตรวจสอบเพื่อให้ได้ความเชื่อมั่นอย่างสมเหตุสมผลว่างบการเงินปราศจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญหรือไม่

การตรวจสอบรวมถึงการใช้วิธีการตรวจสอบเพื่อให้ได้มาซึ่งหลักฐานการสอบบัญชีเกี่ยวกับจำนวนเงินและการเปิดเผยข้อมูลในงบการเงิน วิธีการตรวจสอบที่เลือกใช้ขึ้นอยู่กับดุลยพินิจของผู้สอบบัญชี ซึ่งรวมถึงการประเมินความเสี่ยงจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญของงบการเงินไม่ว่าจะเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาด ในการประเมินความเสี่ยงดังกล่าว ผู้สอบบัญชีพิจารณาการควบคุมภายในที่เกี่ยวข้องกับการจัดทำและการนำเสนองบการเงินโดยถูกต้องตามที่ควรของกิจการ เพื่อออกแบบวิธีการตรวจสอบที่เหมาะสมกับสถานการณ์ แต่ไม่ใช่เพื่อวัตถุประสงค์ในการแสดงความเห็นต่อประสิทธิผลของการควบคุมภายในของกิจการ การตรวจสอบรวมถึงการประเมินความเหมาะสมของนโยบายการบัญชีที่ผู้บริหารใช้และความสมเหตุสมผลของประมาณการทางบัญชีที่จัดทำขึ้นโดยผู้บริหาร รวมทั้งการประเมินการนำเสนองบการเงินโดยรวม

ข้าพเจ้าเชื่อว่าหลักฐานการสอบบัญชีที่ข้าพเจ้าได้รับเพียงพอและเหมาะสมเพื่อใช้เป็นเกณฑ์ในการแสดงความเห็นของข้าพเจ้า

ความเห็น

ข้าพเจ้าเห็นว่างบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะบริษัทข้างต้นนี้แสดงฐานะการเงินรวมและฐานะการเงินเฉพาะบริษัทของบริษัท เอเซีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย และของเฉพาะของบริษัท เอเซีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน) ณ วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2555 และผลการดำเนินงานรวมและผลการดำเนินงานเฉพาะบริษัท และกระแสเงินสดรวมและกระแสเงินสดเฉพาะบริษัทสำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกัน โดยถูกต้องตามที่ควรในสาระสำคัญตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน

ชาญชัย ชัยประสิทธิ์
ผู้สอบบัญชีรับอนุญาตเลขที่ 3760
บริษัท ไพร้ซวอเตอร์เฮาส์คูเปอร์ส เอบีเอเอส จำกัด

กรุงเทพมหานคร
26 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2556

งบแสดงฐานะการเงิน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2555 และ พ.ศ. 2554

	หมายเหตุ	งบการเงินรวม พ.ศ. 2555 บาท	งบการเงินรวมตามวิธีสัดส่วน พ.ศ. 2554 บาท	งบการเงินเฉพาะบริษัท พ.ศ. 2555 บาท	งบการเงินเฉพาะบริษัท พ.ศ. 2554 บาท
สินทรัพย์					
สินทรัพย์หมุนเวียน					
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	7	3,852,838,996	694,425,971	5,051,471	977,900
เงินฝากสถาบันการเงินที่มีภาระค้ำประกัน		17,383,211	7,373,833	-	-
เงินลงทุนระยะสั้น	8	2,295,900,960	4,651,341	-	-
ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น	9	378,777,465	97,835,916	-	-
ลูกหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน	25.5	210,772,034	140,742,129	-	-
สินค้าคงเหลือ		58,345,198	26,128,736	-	-
ค่าใช้จ่ายจ่ายล่วงหน้า		201,047,982	115,024,798	901,529	-
ภาษีมูลค่าเพิ่มค้างรับ - สุทธิ		99,289,077	351,470,624	-	-
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น		13,436,177	13,392,997	-	3,530,000
รวมสินทรัพย์หมุนเวียน		7,127,791,100	1,451,046,345	5,953,000	4,507,900
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน					
เงินฝากสถาบันการเงินที่มีภาระค้ำประกัน		7,714,350	28,559,991	-	-
เงินลงทุนในบริษัทย่อย	10	-	-	3,067,114,370	-
เงินลงทุนในกิจการร่วมค้า	11	-	-	-	403,999,930
เงินลงทุนทั่วไป	12	8,769,300	3,534,044	-	-
เครื่องบิน ส่วนปรับปรุงอาคารเช่า และอุปกรณ์ - สุทธิ	13	2,923,551,167	154,498,165	24	2,006
สินทรัพย์ไม่มีตัวตน - สุทธิ	14	14,867,810,336	7,274,065	1	1,052
ค่าความนิยม	15	7,415,116,414	286,184,317	-	-
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น	16	673,281,007	292,419,374	-	-
รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน		25,896,242,574	772,469,956	3,067,114,395	404,002,988
รวมสินทรัพย์		33,024,033,674	2,223,516,301	3,073,067,395	408,510,888

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะบริษัทนี้

งบแสดงฐานะการเงิน (ต่อ)

ณ วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2555 และ พ.ศ. 2554

	หมายเหตุ	งบการเงินรวม พ.ศ. 2555 บาท	งบการเงินรวมตามวิธีสัดส่วน พ.ศ. 2554 บาท	งบการเงินเฉพาะบริษัท พ.ศ. 2555 บาท	งบการเงินเฉพาะบริษัท พ.ศ. 2554 บาท
หนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น					
หนี้สินหมุนเวียน					
เจ้าหนี้การค้า		70,988,769	54,025,061	-	-
เจ้าหนี้อื่น		105,991,639	33,848,064	-	-
เจ้าหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน	25.6	427,725,470	184,156,928	-	-
รายได้รับล่วงหน้า		3,582,160,385	1,385,345,343	-	-
ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย		552,349,337	247,386,536	376,747	4,577,061
เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน ที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	17	-	247,859,915	-	-
หนี้สินตามสัญญาเช่าการเงิน ที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	18	137,142,871	2,431,587	-	-
ภาษีเงินได้ค้างจ่าย		66,819,634	-	-	-
หนี้สินหมุนเวียนอื่น		19,274,771	7,175,962	109,954	20,736
รวมหนี้สินหมุนเวียน		4,962,452,876	2,162,229,396	486,701	4,597,797
หนี้สินไม่หมุนเวียน					
เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน	17	-	6,713,256	-	-
หนี้สินตามสัญญาเช่าการเงิน	18	1,783,112,423	4,719,811	-	-
ภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน	19	111,846,384	42,203,653	-	-
รวมหนี้สินไม่หมุนเวียน		1,894,958,807	53,636,720	-	-
รวมหนี้สิน		6,857,411,683	2,215,866,116	486,701	4,597,797

งบแสดงฐานะการเงิน (ต่อ)

ณ วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2555 และ พ.ศ. 2554

	หมายเหตุ	งบการเงินรวม พ.ศ. 2555 บาท	งบการเงินรวม ตามวิธีสัดส่วน พ.ศ. 2554 บาท	งบการเงินเฉพาะบริษัท พ.ศ. 2555 บาท	งบการเงินเฉพาะบริษัท พ.ศ. 2554 บาท
หนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น (ต่อ)					
ส่วนของผู้ถือหุ้น					
ทุนเรือนหุ้น					
ทุนจดทะเบียน					
หุ้นสามัญจำนวน 4,850,000,000 หุ้น					
มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 0.1 บาท		485,000,000	485,000,000	485,000,000	485,000,000
ทุนที่ออกและชำระแล้ว	20				
หุ้นสามัญจำนวน 4,850,000,000 หุ้น					
มูลค่าที่ได้รับชำระแล้ว					
หุ้นละ 0.1 บาท					
(31 ธันวาคม พ.ศ. 2554 : หุ้นสามัญ					
จำนวน 4,100,000,000 หุ้น					
มูลค่าที่ได้รับชำระแล้ว					
หุ้นละ 0.1 บาท)		485,000,000	410,000,000	485,000,000	410,000,000
ส่วนเกินมูลค่าหุ้น		2,599,808,274	-	2,599,808,274	-
องค์ประกอบอื่นของส่วนของผู้ถือหุ้น					
ผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงสัดส่วน					
เงินลงทุนในกิจการร่วมค้า		-	(15,526,868)	-	-
สำรองอื่น		(33,712,692)	-	-	-
กำไร(ขาดทุน)สะสม		15,259,409,223	(386,822,947)	(12,227,580)	(6,086,909)
รวมส่วนของบริษัทใหญ่		18,310,504,805	7,650,185	3,072,580,694	403,913,091
ส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุม		7,856,117,186	-	-	-
รวมส่วนของผู้ถือหุ้น		26,166,621,991	7,650,185	3,072,580,694	403,913,091
รวมหนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น		33,024,033,674	2,223,516,301	3,073,067,395	408,510,888

งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2555 และ พ.ศ. 2554

	หมายเหตุ	งบการเงินรวม พ.ศ. 2555 บาท	งบการเงินรวมตามวิธีสัดส่วน พ.ศ. 2554 บาท	งบการเงินเฉพาะบริษัท พ.ศ. 2555 บาท	งบการเงินเฉพาะบริษัท พ.ศ. 2554 บาท
รายได้	22	16,102,950,774	8,123,184,534	-	-
ต้นทุนจากการดำเนินงาน		(13,991,620,791)	(6,915,278,360)	-	-
กำไรขั้นต้น		2,111,329,983	1,207,906,174	-	-
กำไรสุทธิจากอัตราแลกเปลี่ยน		65,156,572	77,957,909	170,861	-
กำไรจากมูลค่ายุติธรรมของส่วนได้เสียที่มีอยู่เดิม	10	14,689,965,229	-	-	-
รายได้อื่น		387,967,574	225,998,637	310,301	26,232
กำไรก่อนค่าใช้จ่าย		17,254,419,358	1,511,862,720	481,162	26,232
ค่าใช้จ่ายในการขาย		(467,336,019)	(223,941,917)	-	-
ค่าใช้จ่ายในการบริหาร		(393,529,449)	(181,869,947)	(6,396,660)	(2,000,853)
กำไร(ขาดทุน)ก่อนต้นทุนทางการเงินและภาษีเงินได้		16,393,553,890	1,106,050,856	(5,915,498)	(1,974,621)
ต้นทุนทางการเงิน		(17,421,153)	(91,928,865)	(225,173)	-
กำไร(ขาดทุน)ก่อนภาษีเงินได้		16,376,132,737	1,014,121,991	(6,140,671)	(1,974,621)
ภาษีเงินได้		(320,304,101)	-	-	-
กำไร(ขาดทุน)สุทธิสำหรับปี		16,055,828,636	1,014,121,991	(6,140,671)	(1,974,621)
ขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น					
ผลขาดทุนจากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัยสำหรับโครงการผลประโยชน์เมื่อเกษียณอายุ	19	(4,254,785)	-	-	-
ขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นสำหรับปี		(4,254,785)	-	-	-
กำไร(ขาดทุน)เบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี		16,051,573,851	1,014,121,991	(6,140,671)	(1,974,621)
การแบ่งปันกำไร(ขาดทุน)สุทธิสำหรับปี					
ส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่		15,648,572,302	1,014,121,991	(6,140,671)	(1,974,621)
ส่วนที่เป็นของส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุม		407,256,334	-	-	-
		16,055,828,636	1,014,121,991	(6,140,671)	(1,974,621)
การแบ่งปันกำไร(ขาดทุน)เบ็ดเสร็จรวม					
ส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่		15,646,232,170	1,014,121,991	(6,140,671)	(1,974,621)
ส่วนที่เป็นของส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุม		405,341,681	-	-	-
		16,051,573,851	1,014,121,991	(6,140,671)	(1,974,621)
กำไร(ขาดทุน)ต่อหุ้น					
กำไร(ขาดทุน)ต่อหุ้นขั้นพื้นฐาน	24	3.44	0.25	(0.00)	(0.00)

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะบริษัทนี้

งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้น

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2555 และ พ.ศ. 2554

		งบการเงินรวม							
		ส่วนของผู้ถือหุ้นบริษัทใหญ่							
					องค์ประกอบอื่นของส่วนของผู้ถือหุ้น				
	หมายเหตุ	ทุนเรือนหุ้นที่ออกและชำระแล้ว บาท	ส่วนเกินมูลค่าหุ้น บาท	กำไร (ขาดทุน)สะสม บาท	สำรองอื่น บาท	ผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงสัดส่วนเงินลงทุนในกิจการร่วมค้า บาท	รวมส่วนของผู้ถือหุ้นบริษัทใหญ่ บาท	ส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุม บาท	รวมส่วนของผู้ถือหุ้น บาท
ยอดคงเหลือต้นปี ณ วันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2554 (ตามวิธีสัดส่วน)		410,000,000	-	(1,400,944,938)	-	-	(990,944,938)	-	(990,944,938)
ผลกระทบจากการเพิ่มสัดส่วนเงินลงทุนในกิจการร่วมค้า		-	-	-	-	(15,526,868)	(15,526,868)	-	(15,526,868)
กำไรเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี		-	-	1,014,121,991	-	-	1,014,121,991	-	1,014,121,991
ยอดคงเหลือปลายปี ณ วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2554 (ตามวิธีสัดส่วน)		410,000,000	-	(386,822,947)	-	(15,526,868)	7,650,185	-	7,650,185
การออกหุ้นสามัญ	20	75,000,000	2,700,000,000	-	-	-	2,775,000,000	-	2,775,000,000
ต้นทุนในการทำรายการ	20	-	(100,191,726)	-	-	-	(100,191,726)	-	(100,191,726)
ผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงประเภทเงินลงทุนจากกิจการร่วมค้าเป็นบริษัทย่อย		-	-	-	-	15,526,868	15,526,868	7,450,775,505	7,466,302,373
ผลกระทบจากการจ่ายโดยใช้หุ้นเป็นเกณฑ์	21	-	-	-	(33,712,692)	-	(33,712,692)	-	(33,712,692)
กำไร(ขาดทุน)เบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี		-	-	15,646,232,170	-	-	15,646,232,170	405,341,681	16,051,573,851
ยอดคงเหลือปลายปี ณ วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2555		485,000,000	2,599,808,274	15,259,409,223	(33,712,692)	-	18,310,504,805	7,856,117,186	26,166,621,991

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะบริษัทนี้

งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้น (ต่อ)

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2555 และ พ.ศ. 2554

		งบการเงินเฉพาะบริษัท			
	หมายเหตุ	ทุนเรือนหุ้นที่ออกและชำระแล้ว บาท	ส่วนเกินมูลค่าหุ้น บาท	ขาดทุนสะสม บาท	รวม บาท
ยอดคงเหลือต้นปี ณ วันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2554		410,000,000	-	(4,112,288)	405,887,712
ขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี		-	-	(1,974,621)	(1,974,621)
ยอดคงเหลือปลายปี ณ วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2554		410,000,000	-	(6,086,909)	403,913,091
การออกหุ้นสามัญ	20	75,000,000	2,700,000,000	-	2,775,000,000
ต้นทุนในการทำรายการ	20	-	(100,191,726)	-	(100,191,726)
ขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี		-	-	(6,140,671)	(6,140,671)
ยอดคงเหลือปลายปี ณ วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2555		485,000,000	2,599,808,27	(12,227,580)	3,072,580,694

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะบริษัทนี้

งบกระแสเงินสด

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2555 และ พ.ศ. 2554

	หมายเหตุ	งบการเงินรวม พ.ศ. 2555 บาท	งบการเงินรวมตามวิธีสัดส่วน พ.ศ. 2554 บาท	งบการเงินเฉพาะบริษัท พ.ศ. 2555 บาท	งบการเงินเฉพาะบริษัท พ.ศ. 2554 บาท
กระแสเงินสดจากกิจกรรมดำเนินงาน					
กำไร(ขาดทุน)ก่อนภาษีเงินได้		16,376,132,737	1,014,121,991	(6,140,671)	(1,974,621)
รายการปรับปรุง					
กำไรจากมูลค่ายุติธรรมของส่วนได้เสียที่มีอยู่เดิม	10	(14,689,965,229)	-	-	-
ค่าเสื่อมราคา	13	91,105,317	33,527,657	1,982	3,794
ค่าตัดจำหน่าย	14	3,482,680	2,460,984	1,051	960
กลับรายการหนี้สงสัยจะสูญ		-	(1,434,189)	-	-
ขาดทุนจากการจำหน่ายส่วนปรับปรุง อาคารเช่า อุปกรณ์และสินทรัพย์ไม่มีตัวตน		18,745	567,341	-	-
ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน	19	22,094,489	9,890,526	-	-
รายจ่ายโดยใช้หุ้นเป็นเกณฑ์	21	53,940,308	-	-	-
กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนที่ยังไม่เกิดขึ้น		(49,758,880)	(21,352,923)	-	-
ต้นทุนทางการเงิน		17,421,153	91,928,865	225,173	-
รายได้ดอกเบี้ยรับ		(81,831,499)	(67,541,623)	(310,301)	(26,232)
		1,742,639,821	1,062,168,629	(6,222,766)	(1,996,099)
การเปลี่ยนแปลงของสินทรัพย์และหนี้สินดำเนินงาน (ไม่รวมผลกระทบของการเพิ่มสัดส่วนเงินลงทุนในกิจการร่วมค้าและการเปลี่ยนแปลงกิจการร่วมค้าเป็นบริษัทย่อย)					
- เงินฝากสถาบันการเงินที่มีภาระค้ำประกัน		100,327,654	2,273,965	-	-
- ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น		(172,558,450)	(39,435,191)	-	-
- ลูกหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน		(9,242,133)	1,269,742,659	-	-
- สินค้าคงเหลือ		(8,008,884)	(22,815,370)	-	-
- ค่าใช้จ่ายจ่ายล่วงหน้า		20,269,058	(22,832,947)	(901,529)	-
- ภาษีมูลค่าเพิ่มค้างรับ		303,915,759	(209,946,335)	-	-
- สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น		9,683,174	31,152,636	3,530,000	(3,530,000)
- สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น		(102,934,452)	(46,937,577)	-	-
- เจ้าหนี้การค้า		(32,383,031)	(35,673,960)	-	-
- เจ้าหนี้อื่น		47,127,820	8,968,778	-	-
- เจ้าหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน		64,617,283	(1,962,745,382)	-	(486,987)
- รายได้รับล่วงหน้า		893,720,230	168,948,125	-	-
- ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย		(72,009,136)	49,060,816	(4,200,314)	4,477,061
- หนี้สินหมุนเวียนอื่น		86,254,949	(2,697,114)	89,218	15,569
เงินสดได้มาจาก(ใช้ไปใน)การดำเนินงาน		2,871,419,662	249,231,732	(7,705,391)	(1,520,456)

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะบริษัทนี้

งบกระแสเงินสด (ต่อ)

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2555 และ พ.ศ. 2554

	หมายเหตุ	งบการเงินรวม พ.ศ. 2555 บาท	งบการเงินรวมตามวิธีสัดส่วน พ.ศ. 2554 บาท	งบการเงินเฉพาะบริษัท พ.ศ. 2555 บาท	งบการเงินเฉพาะบริษัท พ.ศ. 2554 บาท
เงินสดได้มาจาก(ใช้ไปใน)กิจกรรม					
ดำเนินงาน (ต่อ)		2,871,419,662	249,231,732	(7,705,391)	(1,520,456)
จ่ายดอกเบี้ย		-	(12,015,037)	-	-
ดอกเบี้ยรับ		24,551,169	25,212,310	310,301	26,232
จ่ายภาษีเงินได้		(252,971,934)	-	-	-
เงินสดสุทธิได้มาจาก(ใช้ไปใน)กิจกรรมดำเนินงาน		2,642,998,897	262,429,005	(7,395,090)	(1,494,224)
กระแสเงินสดจากกิจกรรมลงทุน					
เงินให้กู้ยืมระยะสั้นแก่กรรมการ	25.7	-	(31,520,600)	-	-
เงินสดจากการรับชำระหนี้					
เงินให้กู้ยืมระยะสั้นแก่กรรมการ	25.7	-	81,520,600	-	-
ซื้อเงินลงทุนในกิจการร่วมค้า สุทธิจาก					
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดที่ได้มา		-	8,802,867	-	-
เงินสดจ่ายเพื่อการเพิ่มสัดส่วน					
เงินลงทุนในกิจการร่วมค้า		-	-	-	(3,999,930)
เงินสดได้มาจากการเปลี่ยนแปลงเงินลงทุน					
จากกิจการร่วมค้าเป็นบริษัทย่อย		625,297,714	-	-	-
เงินสดจ่ายเพื่อลงทุนในบริษัทย่อย	10	-	-	(2,663,114,440)	-
เงินสดจ่ายสุทธิเพื่อเงินลงทุนระยะสั้น		(1,759,390,954)	-	-	-
เงินสดรับจาก(จ่ายเพื่อ)เงินลงทุนทั่วไป	12	(1,839,800)	278,800	-	-
เงินสดรับจากการจำหน่ายส่วนปรับปรุงอาคารเช่า					
และอุปกรณ์		900,489	3,964,598	-	-
เงินสดจ่ายเพื่อเครื่องบิน ส่วนปรับปรุงอาคารเช่า					
และอุปกรณ์		(739,289,127)	(41,424,662)	-	-
เงินสดจ่ายเพื่อสินทรัพย์ไม่มีตัวตน	14	(1,524,302)	(1,196,806)	-	-
ดอกเบี้ยรับ		45,479,104	3,328,696	-	-
เงินสดสุทธิได้มาจาก(ใช้ไปใน)กิจกรรมลงทุน		(1,830,366,876)	23,753,493	(2,663,114,440)	(3,999,930)
กระแสเงินสดจากกิจกรรมจัดหาเงิน					
เงินสดรับจากการออกหุ้นสามัญ	20, 21	2,587,155,274	-	2,674,808,274	-
จ่ายคืนเงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงิน		-	(100,000,000)	-	-
เงินสดจ่ายภายใต้สัญญาเช่าทางการเงิน		(19,138,827)	(3,054,306)	-	-
เงินสดรับจากเงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน		-	480,581,626	-	-
จ่ายคืนเงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน	17	(254,573,171)	(233,404,958)	-	-
จ่ายดอกเบี้ย		(17,421,152)	(17,614,762)	(225,173)	-
เงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมจัดหาเงิน		2,296,022,124	126,507,600	2,674,583,101	-

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะบริษัทนี้

งบกระแสเงินสด (ต่อ)

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2555 และ พ.ศ. 2554

	หมายเหตุ	งบการเงินรวม พ.ศ. 2555 บาท	งบการเงินรวมตามวิธีสัดส่วน พ.ศ. 2554 บาท	งบการเงินเฉพาะบริษัท พ.ศ. 2555 บาท	งบการเงินเฉพาะบริษัท พ.ศ. 2554 บาท
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น (ลดลง)สุทธิ		3,108,654,145	412,690,098	4,073,571	(5,494,154)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันต้นปี		694,425,971	260,382,950	977,900	6,472,054
ผลกระทบของการเปลี่ยนแปลงอัตราแลกเปลี่ยน		49,758,880	21,352,923	-	-
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันสิ้นปี		3,852,838,996	694,425,971	5,051,471	977,900

รายการที่ไม่ใช่เงินสด

รายการที่ไม่ใช่เงินสดที่มีสาระสำคัญในระหว่างปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2555 และ พ.ศ. 2554 มีดังต่อไปนี้

ซื้ออะไหล่เครื่องบินโดยยังไม่ได้ชำระเงิน		7,202,170	-	-	-
ซื้อเครื่องบินและยานพาหนะภายใต้สัญญาเช่าการเงิน		1,926,362,106	8,962,183	-	-
สิทธิในการนำเครื่องบินลงจอดได้มาจากการเปลี่ยนแปลงเงินลงทุนจากกิจการร่วมค้าเป็นบริษัทย่อย	10	14,856,000,000	-	-	-
การจ่ายโดยใช้หุ้นเป็นเกณฑ์	21	53,940,308	-	-	-

หมายเหตุประกอบงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะบริษัท

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2555 และ พ.ศ. 2554

1 ข้อมูลทั่วไป

บริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน) (“บริษัท”) เป็นบริษัทมหาชนจำกัด ซึ่งจัดตั้งขึ้นในประเทศไทย และมีที่อยู่ตามที่ได้จดทะเบียนดังนี้

เลขที่ 99 อาคารโอเอสซี ชั้น 1 หมู่ 5 ถนนกิ่งแก้ว ตำบลราชาเทวะ อำเภอบางพลี สมุทรปราการ 10540

หุ้นสามัญของบริษัทได้จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย เพื่อวัตถุประสงค์ในการรายงาน จึงรวมเรียกบริษัทและบริษัทย่อยว่า เป็น “กลุ่มบริษัท”

ธุรกิจหลักของบริษัทและบริษัทย่อย สามารถสรุปได้ดังนี้

บริษัทดำเนินธุรกิจหลักเกี่ยวกับการลงทุนในบริษัทที่ดำเนินธุรกิจสายการบินราคาประหยัด ซึ่งคือ บริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด โดยบริษัทมีส่วนได้เสียจากการถือหุ้นร้อยละ 55 (พ.ศ. 2554 : ร้อยละ 51)

บริษัทย่อยซึ่งคือ บริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด ดำเนินธุรกิจเกี่ยวกับการให้บริการสายการบินราคาประหยัด

ตามที่ได้อธิบายในหมายเหตุ 10 ในเดือนพฤษภาคม พ.ศ. 2555 บริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด เปลี่ยนจากกิจการร่วมค้าของบริษัทเป็นบริษัทย่อยตามสัญญาแก้ไขเพิ่มเติมระหว่างผู้ถือหุ้น

งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะบริษัทได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการบริษัทเมื่อวันที่ 26 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2556

2 นโยบายการบัญชี

นโยบายการบัญชีที่สำคัญที่ใช้ในการจัดทำงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะบริษัทนี้มีดังต่อไปนี้

2.1 เกณฑ์ในการจัดทำงบการเงิน

งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะบริษัทได้จัดทำขึ้นตามหลักการบัญชีที่รับรองทั่วไปในประเทศไทยภายใต้พระราชบัญญัติการบัญชี พ.ศ. 2543 ซึ่งหมายถึงมาตรฐานรายงานทางการเงินไทยที่ออกภายใต้พระราชบัญญัติวิชาชีพบัญชี พ.ศ. 2547 และข้อกำหนดของคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ว่าด้วยการจัดทำและนำเสนอรายงานทางการเงินภายใต้พระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์

งบการเงินรวมตามวิธีสัดส่วนสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2554 ได้จัดทำตามวิธีสัดส่วนของส่วนแบ่งรายได้ ค่าใช้จ่าย สินทรัพย์ หนี้สิน และกระแสเงินสดรายการต่อรายการในงบการเงินของ บริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด ซึ่งเป็นกิจการร่วมค้าตามส่วนได้เสียที่เป็นสิทธิโดยตรงของบริษัทซึ่งเท่ากับร้อยละ 51

งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะบริษัทได้จัดทำขึ้นโดยใช้เกณฑ์ราคาทุนเดิมในการวัดมูลค่าขององค์ประกอบของงบการเงินยกเว้นหากอธิบายไว้เป็นอย่างอื่นในนโยบายการบัญชี

การจัดทำงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะบริษัทให้สอดคล้องกับหลักการบัญชีที่รับรองทั่วไปในประเทศไทย กำหนดให้ใช้ประมาณการทางบัญชีที่สำคัญ และการใช้ดุลยพินิจของผู้บริหารซึ่งจัดทำขึ้นตามกระบวนการในการนำนโยบายการบัญชีของบริษัทไปถือปฏิบัติ ทั้งนี้บริษัทได้เปิดเผยเรื่องการใช้ดุลยพินิจของผู้บริหาร หรือความซับซ้อน หรือเกี่ยวกับข้อสมมติฐานและประมาณการที่มีนัยสำคัญต่องบการเงินในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 4

งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะบริษัทฉบับภาษาอังกฤษจัดทำขึ้นจากงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะบริษัทตามกฎหมายที่เป็นภาษาไทย ในกรณีที่มีเนื้อความขัดแย้งกันหรือมีการตีความในสองภาษาแตกต่างกัน ให้ใช้งบการเงินตามกฎหมายฉบับภาษาไทยเป็นหลัก

2 นโยบายการบัญชี (ต่อ)

2.2 มาตรฐานการบัญชีใหม่ มาตรฐานการรายงานทางการเงินใหม่ และการปรับปรุงมาตรฐานการบัญชี

มาตรฐานการบัญชีใหม่ มาตรฐานการบัญชีที่มีการปรับปรุง และมาตรฐานการรายงานทางการเงินใหม่ที่มีผลบังคับใช้ซึ่งเกี่ยวข้องกับกลุ่มบริษัทในปัจจุบัน แต่กลุ่มบริษัทยังไม่ได้นำมาถือปฏิบัติก่อนวันที่มีผลบังคับใช้ มีดังต่อไปนี้

มีผลบังคับใช้สำหรับรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มต้นในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2556

มาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 12	เรื่องภาษีเงินได้
มาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 21 (ปรับปรุง 2552)	เรื่องผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงของอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ
มาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 8	เรื่องส่วนการดำเนินงาน

มีผลบังคับใช้สำหรับรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มต้นในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2557

การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 13	เรื่องโปรแกรมสิทธิพิเศษแก่ลูกค้า

ผู้บริหารประเมินและเห็นว่ามาตรฐานการบัญชีใหม่ มาตรฐานการรายงานทางการเงินใหม่ และมาตรฐานการบัญชีที่มีการปรับปรุงดังกล่าวจะไม่มีผลกระทบที่เป็นสาระสำคัญต่องบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะบริษัทที่นำเสนอ ยกเว้นมาตรฐานการบัญชีใหม่และมาตรฐานการรายงานทางการเงินใหม่ ดังต่อไปนี้

มาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 12 เกี่ยวข้องกับภาษีเงินได้ ซึ่งรวมถึงภาษีเงินได้ของงวดปัจจุบัน และภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี สินทรัพย์หรือหนี้สินภาษีเงินได้ของงวดปัจจุบันคำนวณจากจำนวนที่คาดว่าจะต้องจ่ายแก่ หรือได้รับคืนจากหน่วยงานจัดเก็บภาษี โดยใช้อัตราภาษีและกฎหมายภาษีอากรที่บังคับใช้อยู่หรือที่คาดว่าจะมีผลบังคับใช้ภายในสิ้นรอบระยะเวลาที่รายงาน ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีคำนวณโดยอ้างอิงจากผลแตกต่างชั่วคราวระหว่างฐานภาษีของสินทรัพย์หรือหนี้สิน และมูลค่าตามบัญชีของสินทรัพย์หรือหนี้สินในงบการเงินด้วยอัตราภาษีสำหรับงวดที่กิจการคาดว่าจะได้รับประโยชน์จากสินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีหรือในงวดที่กิจการคาดว่าจะต้องจ่ายชำระหนี้สินภาษี กลุ่มบริษัทจะเริ่มนำมาตรฐานการบัญชีฉบับนี้มาปฏิบัติตั้งแต่ วันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2556 โดยการปรับย้อนหลัง ซึ่งคาดว่าจะทำให้เกิดรายการภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี และ มีผลกระทบต่อกำไรสะสมและค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้ ผู้บริหารอยู่ในระหว่างการประเมินผลกระทบจากการปฏิบัติตามมาตรฐานการบัญชีฉบับนี้

มาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 8 กำหนดให้กิจการเปิดเผยข้อมูลส่วนงานตามเกณฑ์การเสนอรายงานภายในเพื่อให้ผู้บริหารใช้กลุ่มบริษัทจะเริ่มนำมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับนี้มาปฏิบัติตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2556 ทั้งนี้ ผู้บริหารอยู่ในระหว่างการประเมินผลกระทบในรายละเอียดโดยกลุ่มบริษัทอาจจะต้องเปิดเผยส่วนงานดำเนินงานเพื่อให้สอดคล้องกับวิธีการ นำเสนอรายงานภายในต่อผู้มีอำนาจตัดสินใจสูงสุดด้านการดำเนินงาน

การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 13 ให้คำอธิบายเกี่ยวกับกรณีที่ขายสินค้าหรือให้บริการพร้อมกับให้สิทธิพิเศษแก่ลูกค้า (เช่น คะแนนหรือได้รับสินค้าโดยไม่ต้องจ่ายค่าตอบแทน) ว่าเป็นรายการที่มีหลายองค์ประกอบ และสิ่งตอบแทน ที่ได้รับหรือค้างรับจากลูกค้าต้องปันส่วนให้แต่ละองค์ประกอบของรายการโดยใช้มูลค่ายุติธรรม ผู้บริหารของกลุ่มบริษัทอยู่ในระหว่างการประเมินผลกระทบจากการปฏิบัติตามการตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับนี้

2.3 เงินลงทุนในบริษัทย่อย

บริษัทย่อยหมายถึงกิจการ (ซึ่งรวมถึงกิจการเฉพาะกิจ) ที่กลุ่มบริษัทมีอำนาจในการควบคุมนโยบายการเงินและการดำเนินงาน และโดยทั่วไปแล้วกลุ่มบริษัทจะถือหุ้นที่มีสิทธิออกเสียงมากกว่ากึ่งหนึ่ง ในการประเมินว่ากลุ่มบริษัทมีการควบคุมบริษัทอื่นหรือไม่ กิจการต้องพิจารณาถึงการมีอยู่และผลกระทบจากสิทธิในการออกเสียงที่เป็นไปได้ที่กิจการสามารถใช้สิทธิหรือแปลงสภาพตราสารนั้นในปัจจุบันรวมถึงสิทธิในการออกเสียงที่เป็นไปได้ซึ่งกิจการอื่นถืออยู่ด้วย กลุ่มบริษัทรวมงบการเงินของบริษัทย่อยไว้ในงบการเงินรวมตั้งแต่วันที่กลุ่มบริษัทมีอำนาจในการควบคุมและต้องไม่นำงบการเงินของบริษัทย่อยมารวมนับจากวันที่กลุ่มบริษัทสูญเสียอำนาจควบคุม

กลุ่มบริษัทบันทึกบัญชีการรวมธุรกิจโดยใช้วิธีการซื้อ สิ่งตอบแทนที่โอนให้สำหรับการซื้อบริษัทย่อย ต้องวัดด้วยมูลค่ายุติธรรมของสินทรัพย์ที่ผู้ซื้อ โอนให้และหนี้สินที่ก่อขึ้นและส่วนได้เสียในส่วนของผู้ถือหุ้นที่ออกโดยกลุ่มบริษัท รวมถึงมูลค่ายุติธรรมของสินทรัพย์ หรือหนี้สินที่คาดว่าจะต้องจ่ายชำระ ต้นทุนที่เกี่ยวข้องกับการซื้อจะรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายเมื่อเกิดขึ้น และวัดมูลค่าเริ่มแรกของสินทรัพย์ที่ได้มาที่ระบุได้และหนี้สินและหนี้สินที่อาจจะเกิดขึ้นในการรวมธุรกิจด้วยมูลค่ายุติธรรม ณ วันที่ซื้อ ในการรวมธุรกิจแต่ละครั้ง กลุ่มบริษัทวัดมูลค่าของส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมในผู้ถูกซื้อด้วยมูลค่ายุติธรรม หรือ มูลค่าของสินทรัพย์สุทธิที่ระบุได้ของผู้ถูกซื้อตามสัดส่วนของหุ้นที่ถือ

2 นโยบายการบัญชี (ต่อ)

2.3 เงินลงทุนในบริษัทย่อย (ต่อ)

สำหรับงบการเงินเฉพาะบริษัท เงินลงทุนในบริษัทย่อยจะบันทึกบัญชีด้วยราคาทุนหักค่าเผื่อการด้อยค่า

กรณีที่มูลค่าสิ่งตอบแทนที่โอนให้ มูลค่าส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมในผู้ถูกซื้อ และมูลค่ายุติธรรม ณ วันซื้อธุรกิจของส่วนได้เสียในส่วนของผู้ถือหุ้นของผู้ถูกซื้อที่ผู้ซื้อถืออยู่ก่อนการรวมธุรกิจ มากกว่ามูลค่าสุทธิ ณ วันที่ซื้อของสินทรัพย์ที่ได้มาที่ระบุได้และหนี้สินที่รับมาผู้ซื้อต้องรับรู้ค่าความนิยม หากน้อยกว่าเนื่องจากมีการต่อรองราคาซื้อ จะรับรู้ส่วนต่างโดยตรงไปยังงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ

สำหรับรายการระหว่างกันยอดคงเหลือ และรายการกำไรหรือขาดทุนที่ยังไม่ได้เกิดขึ้นจริงระหว่างกลุ่มบริษัท จะถูกตัดบัญชีออกเว้นแต่รายการขาดทุนที่ยังไม่เกิดขึ้นจริงซึ่งกลุ่มบริษัทจะไม่สามารถได้รับคืน ในกรณีที่มีความจำเป็นนโยบายการบัญชีของบริษัทย่อยจะถูกเปลี่ยนเพื่อให้สอดคล้องกับนโยบายการบัญชีของกลุ่มบริษัท

2.4 เงินลงทุนในกิจการร่วมค้า

ส่วนได้เสียของบริษัทในกิจการที่ควบคุมร่วมกันแสดงในงบการเงินรวมตามวิธีสัดส่วนโดยวิธีรวมตามสัดส่วน บริษัทจะรวมส่วนแบ่งรายได้ ค่าใช้จ่าย สินทรัพย์ หนี้สินและกระแสเงินสดของกิจการร่วมค้ารายการต่อรายการในงบการเงิน

ส่วนได้เสียในกิจการที่ควบคุมร่วมกันแสดงในงบการเงินเฉพาะบริษัทด้วยวิธีราคาทุน

2.5 การแปลงค่าเงินตราต่างประเทศ

รายการต่าง ๆ ในงบการเงิน วัดมูลค่าโดยใช้สกุลเงินบาท งบการเงินรวมนำเสนอในสกุลเงินบาท

กลุ่มบริษัทแปลงค่ารายการที่เป็นเงินตราต่างประเทศให้เป็นเงินบาทโดยใช้อัตราแลกเปลี่ยน ณ วันที่ที่เกิดรายการ สินทรัพย์และหนี้สินที่เป็นสกุลเงินตราต่างประเทศ ณ วันที่ในงบแสดงฐานะการเงินถูกแปลงค่าให้เป็นเงินบาทโดยใช้อัตราแลกเปลี่ยน ณ วันที่ในงบแสดงฐานะการเงิน รายการกำไรและรายการขาดทุนที่เกิดจากการรับหรือจ่ายชำระที่เป็นเงินตราต่างประเทศ และที่เกิดจากการแปลงค่าสินทรัพย์และหนี้สินที่เป็นตัวเงินซึ่งเป็นเงินตราต่างประเทศดังกล่าวได้บันทึกไว้ในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ

2.6 เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด

เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดหมายรวมถึงเงินสดในมือ และเงินฝากธนาคารประเภทจ่ายคืนเมื่อทวงถาม และเงินลงทุนระยะสั้นอื่นที่มีสภาพคล่องสูงซึ่งมีอายุไม่เกินสามเดือนนับจากวันที่ได้มาและไม่ติดภาระค้ำประกัน

2.7 ลูกหนี้การค้า

ลูกหนี้การค้ารับรู้เริ่มแรกด้วยมูลค่าตามใบแจ้งหนี้ และจะวัดมูลค่าต่อมาด้วยจำนวนเงินที่เหลืออยู่หักด้วยค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญซึ่งประมาณจากการสอบทานยอดคงเหลือ ณ วันสิ้นปี ค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญหมายถึงผลต่างระหว่างราคาตามบัญชีของลูกหนี้การค้าเปรียบเทียบกับมูลค่าที่คาดว่าจะได้รับจากลูกหนี้การค้า หนี้สูญที่เกิดขึ้นในระหว่างปีจะรับรู้ไว้ในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จโดยถือเป็นส่วนหนึ่งของค่าใช้จ่ายในการบริหาร

2.8 สินค้าคงเหลือ

สินค้าคงเหลือประกอบด้วย อาหาร เครื่องดื่ม ของที่ระลึก และวัสดุสิ้นเปลือง

อาหาร เครื่องดื่ม และของที่ระลึก แสดงด้วยราคาทุนหรือมูลค่าสุทธิที่จะได้รับแล้วแต่ราคาใดจะต่ำกว่า ราคาทุนของสินค้าคำนวณโดยวิธีเข้าก่อน - ออกก่อน ต้นทุนของการซื้อประกอบด้วยราคาซื้อ และค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับการซื้อสินค้านั้น เช่น ค่าอากรขาเข้า ค่าขนส่ง หักด้วยส่วนลด และเงินที่ได้รับคืนจากการซื้อสินค้า

วัสดุสิ้นเปลืองสำหรับใช้ภายในกิจการเพื่อการซ่อมแซมและบำรุงรักษาเครื่องบิน แสดงด้วยราคาทุนหรือมูลค่าสุทธิที่จะได้รับแล้วแต่ราคาใดจะต่ำกว่า ราคาทุนของสินค้าคำนวณโดยวิธีถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก และประกอบด้วยราคาซื้อ และต้นทุนแปลงสภาพที่เกิดขึ้นเพื่อให้สินค้าคงเหลือนั้นอยู่ในสถานที่และอยู่ในสภาพที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน

มูลค่าสุทธิที่จะได้รับประมาณจากราคาที่คาดว่าจะขายได้ตามปกติของธุรกิจหักด้วยค่าใช้จ่ายที่จำเป็นในการขาย กลุ่มบริษัทบันทึกบัญชีค่าเผื่อการลดมูลค่าของสินค้าเก่า ล้าสมัย หรือเสื่อมคุณภาพเท่าที่จำเป็น

2 นโยบายการบัญชี (ต่อ)

2.9 เงินลงทุนทั่วไป

เงินลงทุนทั่วไปของกลุ่มบริษัท คือ เงินลงทุนในตราสารทุนที่ไม่มีตลาดซื้อขายคล่องรองรับ การจัดประเภทขึ้นอยู่กับวัตถุประสงค์ขณะลงทุน ฝ่ายบริหารจะเป็นผู้กำหนดการจัดประเภทที่เหมาะสมสำหรับเงินลงทุน ณ เวลาลงทุนและทบทวนการจัดประเภทเป็นระยะ

เงินลงทุนทั่วไปแสดงด้วยราคาทุนหักการด้อยค่า

เงินลงทุนจะถูกทดสอบการด้อยค่าเมื่อมีข้อบ่งชี้ว่าเงินลงทุนนั้นอาจมีการด้อยค่าเกิดขึ้น หากราคาตามบัญชีของเงินลงทุนสูงกว่ามูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืน กลุ่มบริษัทจะบันทึกรายการขาดทุนจากการด้อยค่าในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ

ในการจำหน่ายเงินลงทุน ผลต่างระหว่างผลตอบแทนสุทธิที่ได้รับจากการจำหน่ายเมื่อเปรียบเทียบกับราคาตามบัญชีของเงินลงทุนนั้นจะบันทึกในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ กรณีที่จำหน่ายเงินลงทุนที่กลุ่มบริษัทถือไว้ในตราสารหนี้หรือทุนออกไปบางส่วน ราคาตามบัญชีของเงินลงทุนที่จำหน่ายจะกำหนดโดยใช้วิธีถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของราคาตามบัญชีจากจำนวนทั้งหมดที่ถือไว้

2.10 เครื่องบิน ส่วนปรับปรุงอาคารเช่าและอุปกรณ์

เครื่องบิน ส่วนปรับปรุงอาคารเช่าและอุปกรณ์รับรู้ตามราคาทุนหักด้วยค่าเสื่อมราคาสะสม ต้นทุนเริ่มแรกจะรวมต้นทุนทางตรงอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับการซื้อสินทรัพย์นั้น

ต้นทุนที่เกิดขึ้นภายหลังจะรวมอยู่ในมูลค่าตามบัญชีของสินทรัพย์หรือรับรู้แยกเป็นอีกสินทรัพย์หนึ่งตามความเหมาะสม เมื่อคาดว่าสินทรัพย์นั้นจะให้ประโยชน์เชิงเศรษฐกิจในอนาคตแก่กลุ่มบริษัท และต้นทุนดังกล่าวสามารถวัดมูลค่าได้อย่างน่าเชื่อถือ ทั้งนี้ราคาตามบัญชีของชิ้นส่วน
ที่ถูกเปลี่ยนแทนจะถูกตัดออกไป สำหรับค่าซ่อมแซมและบำรุงรักษาอื่น ๆ ได้รับรู้เป็นค่าใช้จ่ายในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จในงวดที่เกิดขึ้น

ค่าเสื่อมราคาคำนวณโดยวิธีเส้นตรง เพื่อลดราคาตามบัญชีของสินทรัพย์แต่ละชนิดให้เท่ากับมูลค่าคงเหลือตลอดอายุการให้ประโยชน์ที่ได้ประมาณการไว้ของสินทรัพย์ดังต่อไปนี้

เครื่องบิน	5 - 25 ปี
อะไหล่เครื่องบิน	10 ปี
ส่วนปรับปรุงอาคารเช่า	5 ปี
คอมพิวเตอร์	5 ปี
เครื่องตกแต่ง ติดตั้ง และอุปกรณ์สำนักงาน	5 ปี
อุปกรณ์ในการดำเนินงาน	5 ปี
ยานพาหนะ	5 ปี

กลุ่มบริษัทได้มีการทบทวนและปรับปรุง (ในกรณีที่เหมาะสม) มูลค่าคงเหลือและอายุการให้ประโยชน์ของสินทรัพย์ให้เหมาะสมทุกสิ้นรอบระยะเวลารายงาน

ในกรณีที่ราคาตามบัญชีสูงกว่ามูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืน ราคาตามบัญชีจะถูกปรับลดให้เท่ากับมูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืนทันที

รายการกำไรและขาดทุนจากการจำหน่ายกำหนดโดยเปรียบเทียบสิ่งตอบแทนที่ได้รับกับราคาตามบัญชีจะรวมไว้อยู่ในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ

2.11 ค่าความนิยม

ค่าความนิยมคือส่วนของต้นทุนของเงินลงทุนที่สูงกว่ามูลค่ายุติธรรมของส่วนแบ่งที่บริษัทมีในสินทรัพย์สุทธิที่ระบุได้ของบริษัทย่อย ณ วันที่ได้มาซึ่งบริษัทย่อยนั้น ค่าความนิยมที่เกิดจากการได้มาซึ่งบริษัทย่อยแสดงเป็นค่าความนิยมในงบแสดง ฐานะการเงินรวม แต่จะแสดงรวมเป็นส่วนหนึ่งของบัญชีเงินลงทุนในซึ่งบริษัทย่อยในงบการเงินเฉพาะบริษัท ในการทดสอบการด้อยค่าของค่าความนิยม ค่าความนิยมจะถูกปันส่วนไปยังหน่วยที่ก่อให้เกิดกระแสเงินสด โดยที่หน่วยนั้นอาจจะเป็น หน่วยเดียวหรือหลายหน่วยรวมกันซึ่งคาดว่าจะได้รับประโยชน์จากค่าความนิยมที่เกิดจากการรวมธุรกิจ

ค่าความนิยมจะถูกทดสอบการด้อยค่าโดยรวมเป็นส่วนหนึ่งของเงินลงทุนในบริษัทย่อย

ค่าความนิยมจะต้องถูกทดสอบการด้อยค่าทุกปี และแสดงด้วยราคาทุนหักค่าเผื่อการด้อยค่าสะสม ค่าเผื่อการด้อยค่าของค่าความนิยมที่รับรู้แล้วจะไม่มีการกลับรายการ ทั้งนี้มูลค่าคงเหลือตามบัญชีของค่าความนิยมจะถูกรวมในการคำนวณงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จเมื่อมีการขายกิจการ

2 นโยบายการบัญชี (ต่อ)

2.12 สินทรัพย์ไม่มีตัวตน

2.12.1 สิทธิในการนำเครื่องบินลงจอด

สิทธิในการนำเครื่องบินลงจอดรับรู้ตามราคาทุนหักด้วยค่าเผื่อการด้อยค่าสะสม สิทธิในการนำเครื่องบินลงจอดถูกพิจารณาว่ามีอายุการใช้งานไม่ทราบแน่นอน (indefinite useful life) เนื่องจากการใช้งานของสิทธิดังกล่าวยังคงมีอยู่ตลอด และสามารถคาดการณ์ได้ในอนาคตโดยมีเงื่อนไขว่าข้อกำหนดการใช้ประโยชน์ขั้นต่ำนั้นได้รับการปฏิบัติตามสิทธิดังกล่าวได้รับการทดสอบการด้อยค่าทุกปี และเมื่อมีข้อบ่งชี้ของการด้อยค่า

2.12.2 โปรแกรมคอมพิวเตอร์

สิทธิการใช้โปรแกรมคอมพิวเตอร์ที่ซื้อมาโดยมีลักษณะเฉพาะบันทึกเป็นสินทรัพย์โดยคำนวณจากต้นทุนในการได้มาและการดำเนินการให้โปรแกรมคอมพิวเตอร์นั้นสามารถนำมาใช้งานได้ตามประสงค์ โดยจะตัดจำหน่ายตามวิธีเส้นตรงตลอดอายุประมาณการให้ประโยชน์ภายในระยะเวลา 5 ปี

2.13 สัญญาเช่า - กรณีที่กลุ่มบริษัทเป็นผู้เช่า

สัญญาเช่าสินทรัพย์ซึ่งผู้เช่าเป็นผู้รับความเสี่ยงและผลตอบแทนของความเป็นเจ้าของเกือบทั้งหมดถือเป็นสัญญาเช่าการเงินซึ่งจะบันทึกเป็นรายจ่ายฝ่ายทุน ณ วันที่ทำสัญญาเช่าด้วยมูลค่ายุติธรรมของสินทรัพย์ที่เช่า หรือมูลค่าปัจจุบันสุทธิของจำนวนเงินขั้นต่ำที่ต้องจ่ายตามสัญญาเช่า แล้วแต่มูลค่าใดจะต่ำกว่า จำนวนเงินที่ต้องจ่ายดังกล่าวจะปันส่วนระหว่างหนี้สินและค่าใช้จ่ายทางการเงินเพื่อให้ได้อัตราดอกเบี้ยคงที่ต่อหนี้สินคงค้างอยู่ โดยพิจารณาแยกแต่ละสัญญา ภาระผูกพันตามสัญญาเช่าหักค่าใช้จ่ายทางการเงินจะบันทึกเป็นหนี้สินตามสัญญาเช่าการเงิน ส่วนดอกเบี้ยจ่ายจะบันทึกในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จตลอดอายุของสัญญาเช่า สินทรัพย์ที่ได้มาตามสัญญาเช่าการเงินจะคิดค่าเสื่อมราคาตลอดอายุการใช้งานของสินทรัพย์

สัญญาเช่าสินทรัพย์ซึ่งผู้ให้เช่าเป็นผู้รับความเสี่ยงและผลตอบแทนของความเป็นเจ้าของเป็นส่วนใหญ่ สัญญาเช่านั้นถือเป็นสัญญาเช่าดำเนินงาน เงินที่ต้องจ่ายภายใต้สัญญาเช่าดังกล่าว (สุทธิจากสิ่งตอบแทนจูงใจที่ได้รับจากผู้ให้เช่า) จะบันทึกในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จโดยใช้วิธีเส้นตรงตลอดอายุของสัญญาเช่านั้น

ค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นจากการยกเลิกสัญญาเช่าดำเนินงานก่อนหมดอายุการเช่า เช่น เบี้ยปรับที่ต้องจ่ายให้ผู้ให้เช่าจะบันทึกเป็นค่าใช้จ่ายในรอบระยะเวลาบัญชีที่การยกเลิกนั้นเกิดขึ้น

2.14 เงินกู้ยืม

เงินกู้ยืมรับรู้เริ่มแรกด้วยมูลค่าที่ได้รับหักด้วยต้นทุนการจัดทำรายการที่เกิดขึ้น เงินกู้ยืมวัดมูลค่าในเวลาต่อมาด้วยวิธีราคาทุน ตัดจำหน่ายตามมูลค่าที่จ่ายคืนเพื่อชำระหนี้นั้น เงินกู้ยืมจัดประเภทเป็นหนี้สินหมุนเวียนเมื่อกลุ่มบริษัทไม่มีสิทธิอันปราศจากเงื่อนไขให้เลื่อนชำระหนี้ออกไปอีกเป็นเวลาไม่น้อยกว่า 12 เดือน นับจากวันที่ในงบแสดงฐานะการเงิน

2.15 ภาษีเงินได้

กลุ่มบริษัทไม่รับรู้ภาษีเงินได้ค้างจ่ายและภาษีเงินได้ค้างรับที่จะเกิดขึ้นในอนาคตในส่วนของผลต่างชั่วคราวระหว่างฐานภาษีของสินทรัพย์และหนี้สินกับราคาตามบัญชีที่แสดงอยู่ในงบการเงิน ผลต่างชั่วคราวหลักเกิดจากผลประโยชน์เมื่อเกษียณอายุ การจ่ายโดยใช้หุ้นเป็นเกณฑ์ และผลต่างระหว่างมูลค่ายุติธรรมของสินทรัพย์ที่ได้มาและฐานภาษีที่เกี่ยวข้องกับการซื้อธุรกิจ

2.16 ผลประโยชน์พนักงาน

2.16.1 กองทุนสำรองเลี้ยงชีพ

กลุ่มบริษัทจัดให้มีกองทุนสำรองเลี้ยงชีพซึ่งเป็นแผนการจ่ายสมทบตามที่กำหนดไว้ สินทรัพย์ของกองทุนสำรองเลี้ยงชีพได้แยกออกไปจากสินทรัพย์ของกลุ่มบริษัทและมีการบริหารโดยผู้จัดการกองทุนภายนอก กองทุนสำรองเลี้ยงชีพได้รับเงินสะสมเข้ากองทุนจากพนักงานและเงินสมทบจากกลุ่มบริษัท กลุ่มบริษัทไม่มีภาระผูกพันทางกฎหมายหรือภาระผูกพันจากการอนุมานที่จะต้องจ่ายเงินเพิ่ม ถึงแม้กองทุนไม่มีสินทรัพย์เพียงพอที่จะจ่ายให้พนักงานทั้งหมดสำหรับการให้บริการจากพนักงานทั้งในอดีตและปัจจุบัน เงินจ่ายสมทบกองทุนสำรองเลี้ยงชีพบันทึกเป็นค่าใช้จ่ายในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จสำหรับรอบระยะเวลาบัญชีที่เกิดรายการนั้น

2 นโยบายการบัญชี (ต่อ)

2.16 ผลประโยชน์พนักงาน (ต่อ)

2.16.2 ผลประโยชน์เมื่อเกษียณอายุ

ผลประโยชน์เมื่อเกษียณอายุ คือ โครงการผลประโยชน์ที่พนักงานจะได้รับตามกฎหมายแรงงานไทยเมื่อเกษียณอายุ ซึ่งขึ้นอยู่กับอายุและจำนวนปีที่ทำงาน

หนี้สินผลประโยชน์เมื่อเกษียณอายุจะถูกรับรู้ในงบแสดงฐานะการเงินโดยคิดจากมูลค่าปัจจุบันของภาระผูกพัน ณ วันที่ในงบแสดงฐานะการเงิน และปรับปรุงด้วยกำไรขาดทุนทางคณิตศาสตร์ประกันภัยที่ยังไม่เกิดขึ้น และต้นทุนบริการในอดีต ผลประโยชน์เมื่อเกษียณอายุถูกคำนวณขึ้นโดยผู้ชำนาญทางคณิตศาสตร์ประกันภัยอิสระ โดยใช้วิธีคิดลดแต่ละหน่วยที่ประมาณการไว้ มูลค่าปัจจุบันของภาระผูกพันผลประโยชน์เมื่อเกษียณอายุคำนวณจากการคิดลดกระแสเงินสดที่ต้องจ่ายในอนาคตโดยใช้อัตราดอกเบี้ยตามพันธบัตรรัฐบาลที่มีหน่วยเงินตราเดียวกับผลประโยชน์เมื่อเกษียณอายุที่ต้องจ่าย และมีระยะเวลาการครบกำหนดใกล้เคียงกับภาระผูกพันผลประโยชน์เมื่อเกษียณอายุ กำไรขาดทุนทางคณิตศาสตร์ประกันภัยที่เกิดจากการปรับปรุงจากประสบการณ์ และการเปลี่ยนสมมติฐานทางการคำนวณจะรับรู้ในส่วนของผู้ถือหุ้นผ่านกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นในงวดที่เกิดขึ้น

2.17 การจ่ายโดยใช้หุ้นเป็นเกณฑ์

กลุ่มบริษัทดำเนินโครงการผลตอบแทนพนักงานโดยใช้หุ้นเป็นเกณฑ์ที่ชำระด้วยตราสารทุน โดยที่กิจการได้รับบริการจากพนักงานเป็นสิ่งตอบแทนสำหรับตราสารทุนที่กิจการออกให้ มูลค่ายุติธรรมของบริการของพนักงานเพื่อแลกเปลี่ยนกับการให้หุ้นจะรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายจำนวนรวมที่ตัดเป็นค่าใช้จ่ายจะอ้างอิงจากมูลค่ายุติธรรมของหุ้นที่ออกให้โดย

- รวมเงื่อนไขทางการตลาด และ
- ไม่รวมผลกระทบของการบริการและเงื่อนไขการได้รับหุ้นที่ไม่ใช่เงื่อนไขการตลาด (พนักงานจะยังเป็นพนักงานของกิจการในช่วงเวลาที่กำหนด)

เงื่อนไขการได้รับหุ้นที่ไม่ใช่เงื่อนไขทางตลาดจะรวมอยู่ในข้อสมมติฐานเกี่ยวกับจำนวนของหุ้นที่คาดว่าจะได้รับ ค่าใช้จ่ายทั้งหมดจะรับรู้ตลอดระยะเวลาได้รับบริการ ซึ่งเป็นไปตามเงื่อนไขการได้รับหุ้นที่กำหนดไว้ กลุ่มบริษัทจะทบทวนการประเมินจำนวนของหุ้นที่คาดว่าจะได้รับซึ่งขึ้นกับเงื่อนไขการได้รับหุ้นที่ไม่ใช่เงื่อนไขการตลาด และจะรับรู้ผลกระทบของการปรับปรุงประมาณการเริ่มแรก (ถ้ามี) ในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จพร้อมกับการปรับปรุงรายการไปยังส่วนของผู้ถือหุ้น ณ วันที่สิ้นรอบระยะเวลาการรายงาน

กรณีที่บริษัทให้ตราสารทุนแก่พนักงานของบริษัทย่อยในกลุ่มบริษัท กลุ่มบริษัทต้องวัดมูลค่ายุติธรรมของบริการของพนักงาน โดยอ้างอิงกับมูลค่ายุติธรรมของตราสารทุนที่ออกให้ มูลค่าของตราสารทุนเหล่านั้นต้องวัด ณ วันที่ให้หุ้น ซึ่งจะรับรู้ตลอดระยะเวลาที่ได้รับหุ้น

2.18 ประมาณการหนี้สิน

กลุ่มบริษัทจะบันทึกประมาณการหนี้สินซึ่งไม่รวมถึงประมาณการหนี้สินสำหรับผลตอบแทนพนักงานอันเป็นภาระผูกพันในปัจจุบันตามกฎหมายหรือตามข้อตกลงที่จัดทำไว้ อันเป็นผลสืบเนื่องมาจากเหตุการณ์ในอดีตซึ่งการชำระภาระผูกพันนั้นมีความเป็นไปได้ค่อนข้างแน่ว่าจะส่งผลให้กลุ่มบริษัทต้องสูญเสียทรัพยากรออกไป และตามประมาณการที่น่าเชื่อถือของจำนวนที่ต้องจ่าย ในกรณีที่กลุ่มบริษัทคาดว่าประมาณการหนี้สินเป็นรายจ่ายที่จะได้รับคืน กลุ่มบริษัทจะบันทึกเป็นสินทรัพย์แยกต่างหากเมื่อคาดว่าน่าจะได้รับรายจ่ายนั้นคืนอย่างแน่นอน

2.19 ทุนเรือนหุ้น

หุ้นสามัญจะถูกจัดประเภทเป็นส่วนของผู้ถือหุ้น

ต้นทุนที่เพิ่มขึ้นที่เกี่ยวกับการออกหุ้นใหม่ที่จ่ายออกไปนอกเหนือจากการรวมธุรกิจ จะแสดงรายการดังกล่าวไว้เป็นรายการหักจากเงินรับในการออกหุ้นสุทธิจากภาษีในส่วนของผู้ถือหุ้น ต้นทุนการออกหุ้นที่เกิดขึ้นโดยตรงกับการรวมธุรกิจจะถูกรวมไว้ในต้นทุนการได้มาของเงินทุน

2.20 การรับรู้รายได้

รายได้ค่าโดยสารและการบริการอื่นที่เกี่ยวข้องกับการโดยสารเครื่องบิน เช่น ค่าน้ำหนักสัมภาระ ค่าธรรมเนียมการเลือกที่นั่ง และค่าธรรมเนียมการยกเลิกและการเปลี่ยนแปลงข้อมูลในบัตรโดยสาร รับรู้เมื่อได้ให้บริการแก่ลูกค้าแล้ว มูลค่าการขายที่นั่งซึ่งยังไม่ได้ให้บริการได้ถูกบันทึกรวมไว้ในรายได้รับล่วงหน้า

รายได้จากการขายประกอบด้วยมูลค่าที่จะได้รับจากการขายสินค้าเป็นจำนวนเงินสุทธิจากภาษีขาย เงินคืนและส่วนลด รายได้จากการขายสินค้ารับรู้เมื่อผู้ซื้อรับโอนความเสี่ยงและผลตอบแทนที่เป็นสาระสำคัญของความเป็นเจ้าของสินค้า

รายได้ดอกเบี้ยรับรู้ตามเกณฑ์สัดส่วนของเวลาโดยพิจารณาจากจำนวนเงินต้นที่เป็นยอดคงเหลือในบัญชีและพิจารณาจากอัตราดอกเบี้ยที่แท้จริงของช่วงเวลาจนถึงวันครบอายุสำหรับการบันทึกค้างรับของกลุ่มบริษัท

รายได้อื่นรับรู้ตามเกณฑ์คงค้าง

3 การจัดการความเสี่ยงทางการเงิน

3.1 ปัจจัยความเสี่ยงทางการเงิน

กลุ่มบริษัทมีความเสี่ยงทางการเงินซึ่งรวมถึงผลกระทบของการเปลี่ยนแปลงของราคาน้ำมันและการเปลี่ยนแปลงของอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ แผนการจัดการความเสี่ยงโดยรวมของกลุ่มบริษัทจึงมุ่งเน้นความผันผวนของตลาดการเงินและแสวงหาวิธีการลดผลกระทบที่ทำให้เสียหายต่อผลการดำเนินงานทางการเงินให้เหลือน้อยที่สุดเท่าที่เป็นไปได้ กลุ่มบริษัทไม่มีนโยบายประกอบธุรกรรมอนุพันธ์ทางการเงินเพื่อการค้าหรือเก็งกำไร

ความเสี่ยงจากราคาน้ำมัน

กลุ่มบริษัทมีความเสี่ยงจากการผันผวนของราคาน้ำมัน ทั้งนี้ AirAsia Berhad ซึ่งเป็นกิจการที่เกี่ยวข้องกันแห่งหนึ่งเป็นผู้ดำเนินการจัดการความเสี่ยงการผันผวนของราคาน้ำมันให้กับกลุ่มบริษัท (หมายเหตุฯ 3.2)

ความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยน

สินทรัพย์ที่เป็นเงินตราต่างประเทศส่วนใหญ่เป็นเงินฝากสถาบันการเงิน เงินมัดจำและลูกหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน ส่วนหนี้สินที่เป็นเงินตราต่างประเทศส่วนใหญ่เป็นเจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน

กลุ่มบริษัทมีความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศซึ่งเกิดจากสกุลเงินเงินตราต่างประเทศ โดยส่วนใหญ่เป็นสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐฯ กลุ่มบริษัทมีการจัดการความเสี่ยงโดยจับคู่ระหว่างหนี้สินที่เป็นเงินตราต่างประเทศกับลูกหนี้ที่เป็นเงินตราต่างประเทศสกุลเดียวกัน (Natural hedge) อย่างไรก็ตาม กลุ่มบริษัทใช้สัญญาซื้อขายอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศล่วงหน้าเพื่อป้องกันความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนสำหรับเงินฝากประจำ (หมายเหตุฯ 3.2)

ความเสี่ยงจากอัตราดอกเบี้ย

ความเสี่ยงจากอัตราดอกเบี้ยของกลุ่มบริษัทเกิดจากหนี้สินตามสัญญาเช่าการเงินและเจ้าหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน หนี้สินตามสัญญาเช่าการเงินคิดอัตราดอกเบี้ยแบบผันแปรและเจ้าหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกันคิดอัตราดอกเบี้ยแบบคงที่ ทั้งนี้ผู้บริหารพิจารณาเห็นว่าความเสี่ยงจากอัตราดอกเบี้ยไม่เป็นสาระสำคัญ อย่างไรก็ตาม การทำอนุพันธ์ทางการเงินเกี่ยวกับอัตราดอกเบี้ยที่อาจเกิดขึ้นต้องได้รับอนุมัติโดยคณะกรรมการของกลุ่มบริษัทก่อน

ความเสี่ยงด้านการให้สินเชื่อ

รายได้ส่วนใหญ่ของกลุ่มบริษัทได้แก่ รายได้ค่าโดยสาร ซึ่งลูกค้าส่วนใหญ่จะจ่ายให้ล่วงหน้า ความเสี่ยงด้านการให้สินเชื่อ ซึ่งเกิดจากลูกหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกันนั้นอยู่ในระดับต่ำ ดังนั้น ผู้บริหารจึงมีความเห็นว่าความเสี่ยงด้านการให้สินเชื่อของกลุ่มบริษัทไม่เป็นสาระสำคัญ ทั้งนี้ กลุ่มบริษัทไม่ได้ทำสัญญาอนุพันธ์ทางการเงินใดที่เกี่ยวข้องกับความเสี่ยงด้านการให้สินเชื่อ สำหรับรายการเงินสดกลุ่มบริษัทเลือกที่จะทำรายการกับสถาบันการเงินที่มีคุณภาพและมีความน่าเชื่อถือสูง

ความเสี่ยงด้านสภาพคล่อง

การจัดการความเสี่ยงด้านสภาพคล่องอย่างรอบคอบหมายถึงการดำรงไว้ซึ่งเงินสดและหลักทรัพย์ที่มีตลาดรองรับอย่างเพียงพอ ความสามารถในการหาแหล่งเงินทุนที่เพียงพอและความสามารถในการปิดฐานะความเสี่ยง ส่วนงานบริหารการเงินของกลุ่มบริษัทตั้งเป้าหมายจะดำรงความยืดหยุ่นในการระดมเงินทุนโดยการรักษาวงเงินสินเชื่อให้มีความเพียงพอ เนื่องจากลักษณะทางธุรกิจที่มีการเปลี่ยนแปลงอยู่ตลอดเวลา

3.2 การบัญชีสำหรับตราสารอนุพันธ์ที่เป็นเครื่องมือทางการเงินและกิจกรรมป้องกันความเสี่ยง

ตราสารอนุพันธ์ที่เป็นเครื่องมือทางการเงินหลักที่กลุ่มบริษัทใช้ในการจัดการความเสี่ยงคือ สัญญาแลกเปลี่ยนราคาน้ำมันและสัญญาซื้อขายอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศล่วงหน้า

สัญญาแลกเปลี่ยนราคาน้ำมัน

AirAsia Berhad ซึ่งเป็นกิจการที่เกี่ยวข้องกันแห่งหนึ่งเป็นคู่สัญญาในการทำสัญญาแลกเปลี่ยนราคาน้ำมันกับบุคคลที่สาม โดยสัญญาดังกล่าวช่วยป้องกันความเสี่ยงให้กับกลุ่มบริษัทจากความเคลื่อนไหวของราคาน้ำมัน ทั้งนี้ กลุ่มบริษัทได้เข้าทำสัญญากับ AirAsia Berhad ภายใต้ข้อตกลงว่ากำไรหรือขาดทุนจากสัญญาแลกเปลี่ยนราคาน้ำมันจะถูกปันส่วนมายังกลุ่มบริษัททุกเดือน โดยคำนวณจากอัตราส่วนการใช้น้ำมันของกลุ่มบริษัท กลุ่มบริษัทบันทึกรายการดังกล่าวในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จโดยรับรู้เป็นส่วนหนึ่งของต้นทุนจากการดำเนินงานเมื่อเกิดรายการ

3 การจัดการความเสี่ยงทางการเงิน (ต่อ)

3.2 การบัญชีสำหรับตราสารอนุพันธ์ที่เป็นเครื่องมือทางการเงินและกิจกรรมป้องกันความเสี่ยง (ต่อ)

สัญญาซื้อขายอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศล่วงหน้า

กลุ่มบริษัทได้ทำสัญญาซื้อขายอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศล่วงหน้ากับสถาบันการเงินแห่งหนึ่งในประเทศเพื่อป้องกันความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศซึ่งเกี่ยวข้องกับเงินฝากประจำ ณ วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2555 ยอดคงค้างตามสัญญาดังกล่าวจะครบกำหนดชำระในวันที่ 7 มีนาคม พ.ศ. 2556 (31 ธันวาคม พ.ศ. 2554 :ไม่มี) มีดังต่อไปนี้

	งบการเงินรวม	งบการเงินรวมตามวิธีสัดส่วน	งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	พ.ศ. 2555	พ.ศ. 2554	พ.ศ. 2555	พ.ศ. 2554
	บาท	บาท	บาท	บาท
จำนวนเงินผูกพันที่จะได้รับ 15.16 ล้านเหรียญสหรัฐฯ ที่อัตรา 31.54 บาท ต่อ 1 เหรียญสหรัฐฯ	478,047,477	-	-	-

3.3 การประมาณมูลค่ายุติธรรม

มูลค่ายุติธรรมของสินทรัพย์ทางการเงินและหนี้สินทางการเงินมีมูลค่าใกล้เคียงกับราคาตามบัญชี เนื่องจากมีระยะเวลาครบกำหนดที่สั้นและไม่มีความเสี่ยงที่เป็นสาระสำคัญที่อาจจะกระทบกระแสเงินสดในอนาคตของกลุ่มบริษัท

สัญญาแลกเปลี่ยนราคาน้ำมัน

มูลค่ายุติธรรมของสัญญาแลกเปลี่ยนราคาน้ำมันสุทธิ ณ วันที่ในงบแสดงฐานะการเงิน มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

	งบการเงินรวม	งบการเงินรวมตามวิธีสัดส่วน	งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	พ.ศ. 2555	พ.ศ. 2554	พ.ศ. 2555	พ.ศ. 2554
	ดอลลาร์สหรัฐฯ	ดอลลาร์สหรัฐฯ	ดอลลาร์สหรัฐฯ	ดอลลาร์สหรัฐฯ
มูลค่ายุติธรรมจากสัญญาแลกเปลี่ยนราคาน้ำมันที่เป็นสินทรัพย์	-	821,892	-	-

ณ วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2555 กลุ่มบริษัทไม่มีสัญญาแลกเปลี่ยนราคาน้ำมันคงเหลือ

สัญญาซื้อขายอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศล่วงหน้า

มูลค่ายุติธรรมของสัญญาซื้อขายอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศล่วงหน้าสุทธิ ณ วันที่ในงบแสดงฐานะการเงิน มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

	งบการเงินรวม	งบการเงินรวมตามวิธีสัดส่วน	งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	พ.ศ. 2555	พ.ศ. 2554	พ.ศ. 2555	พ.ศ. 2554
	บาท	บาท	บาท	บาท
มูลค่ายุติธรรมจากสัญญาซื้อขายอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศล่วงหน้าที่เป็นสินทรัพย์	11,966,622	-	-	-

มูลค่ายุติธรรมของสัญญาซื้อขายอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศล่วงหน้าคำนวณโดยใช้อัตราที่กำหนดโดยธนาคารคู่สัญญา โดยถือเสมือนว่าได้ยกเลิกสัญญาเหล่านั้น ณ วันที่ในงบแสดงฐานะการเงิน

4 ประมาณการทางบัญชีที่สำคัญ ข้อสมมติฐานและการใช้ดุลยพินิจ

การประมาณการ ข้อสมมติฐานและการใช้ดุลยพินิจได้มีการประเมินทบทวนอย่างต่อเนื่อง และอยู่บนพื้นฐานของประสบการณ์ในอดีตและปัจจัยอื่นๆ ซึ่งรวมถึงการคาดการณ์ถึงเหตุการณ์ในอนาคตที่เชื่อว่ามีเหตุผลในสถานการณ์ขณะนั้น

ค่าซ่อมแซมบำรุงรักษาเครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าดำเนินงาน

กลุ่มบริษัทมีภาระผูกพันในการบำรุงรักษาเครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าดำเนินงาน กลุ่มบริษัทบันทึกสำรองหนี้สินค่าบำรุงรักษาตลอดอายุสัญญาเช่าเพื่อให้เป็นไปตามภาระผูกพันในสัญญา โดยสำรองหนี้สินดังกล่าวได้คำนวณจากประมาณการของต้นทุนในการซ่อมแซมและบำรุงรักษาในอนาคตสำหรับตัวเครื่องบิน การตรวจสภาพบำรุงรักษาเครื่องยนต์บางประเภท และต้นทุนประเภทเกิดขึ้นครั้งเดียวที่คาดว่าจะเกิด ณ วันสิ้นสุดสัญญาเช่า โดยสำรองหนี้สินดังกล่าวถูกบันทึกในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จตามชั่วโมงการบินในแต่ละปี

อายุการให้ประโยชน์ที่ได้ประมาณการไว้และมูลค่าคงเหลือของโครงสร้างและเครื่องยนต์ของเครื่องบิน

กลุ่มบริษัทได้มีการทบทวนอายุการให้ประโยชน์ที่ได้ประมาณการไว้และมูลค่าคงเหลือของโครงสร้างและเครื่องยนต์ของเครื่องบินทุกปีตามปัจจัยสำคัญต่างๆที่เกี่ยวข้อง เช่นแผนธุรกิจและกลยุทธ์ของบริษัท ระดับการใช้งานที่คาดการณ์ ความก้าวหน้าของเทคโนโลยีในอนาคต และราคตลาดผลของการดำเนินกิจการในอนาคตอาจจะได้รับผลกระทบอย่างมีสาระสำคัญโดยการเปลี่ยนแปลงของประมาณการซึ่งเปลี่ยนไปโดยปัจจัยต่างที่เกี่ยวข้องดังที่ได้กล่าวไว้ด้านบน การลดลงของอายุการให้ประโยชน์ที่ได้ประมาณการไว้และมูลค่าคงเหลือของโครงสร้างและเครื่องยนต์ตามที่ได้เปิดเผยไว้ในหมายเหตุฯ 2.10 จะส่งผลให้ค่าเสื่อมราคาที่บันทึกไว้เพิ่มขึ้น และราคาตามบัญชีของเครื่องบินมีมูลค่าลดลง

5 การจัดการความเสี่ยงในส่วนของทุน

วัตถุประสงค์ของกลุ่มบริษัทในการบริหารทุนนั้นเพื่อดำรงไว้ซึ่งความสามารถในการดำเนินงานต่อเนื่องของกลุ่มบริษัทเพื่อสร้างผลตอบแทนต่อผู้ถือหุ้นและเป็นประโยชน์ต่อผู้ที่มีส่วนได้เสียอื่น และเพื่อดำรงไว้ซึ่งโครงสร้างของทุนที่เหมาะสมเพื่อลดต้นทุนทางการเงินของทุน

ในการดำรงไว้หรือปรับโครงสร้างของทุน กลุ่มบริษัทอาจปรับนโยบายการจ่ายเงินปันผลให้กับผู้ถือหุ้น การคืนทุนให้แก่ผู้ถือหุ้น การออกหุ้นใหม่ หรือการขายทรัพย์สินเพื่อลดภาระหนี้

6 ข้อมูลจำแนกตามส่วนงาน

กลุ่มบริษัทไม่นำเสนอข้อมูลจำแนกตามส่วนงาน เนื่องจากไม่มีส่วนงานธุรกิจอื่นที่มีสาระสำคัญนอกจากส่วนงานธุรกิจให้บริการขนส่งทางอากาศ

7 เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด

	งบการเงินรวม	งบการเงินรวมตามวิธีสัดส่วน	งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	พ.ศ. 2555	พ.ศ. 2554	พ.ศ. 2555	พ.ศ. 2554
	บาท	บาท	บาท	บาท
เงินสดในมือ	12,419,294	3,248,952	-	-
เงินฝากธนาคารประเภทจ่ายคืนเมื่อทวงถาม	2,340,419,702	585,811,055	5,051,471	977,900
เงินฝากธนาคารระยะสั้น	-	3,365,999	-	-
ตั๋วแลกเงินที่ครบกำหนดไถ่ถอนภายในสามเดือนหรือน้อยกว่า	1,500,000,000	101,999,965	-	-
รวมเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	3,852,838,996	694,425,971	5,051,471	977,900

เงินฝากธนาคารประเภทจ่ายคืนเมื่อทวงถามมีอัตราดอกเบี้ยอยู่ที่ร้อยละ 0.51 ต่อปี (พ.ศ. 2554 : ร้อยละ 1.40 ต่อปี)

ณ วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2555 ตั๋วแลกเงินที่ครบกำหนดไถ่ถอนภายในสามเดือนหรือน้อยกว่ามีอัตราดอกเบี้ยร้อยละ 2.75 ต่อปี (พ.ศ. 2554 : เงินฝากธนาคารระยะสั้น และตั๋วแลกเงินที่ครบกำหนดไถ่ถอนภายในสามเดือนหรือน้อยกว่ามีอัตราดอกเบี้ยร้อยละ 14.00 ต่อปี และร้อยละ 3.00 ต่อปี ตามลำดับ)

8 เงินลงทุนระยะสั้น

	งบการเงินรวม	งบการเงินรวมตามวิธีสัดส่วน	งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	พ.ศ. 2555	พ.ศ. 2554	พ.ศ. 2555	พ.ศ. 2554
	บาท	บาท	บาท	บาท
เงินฝากประจำ	1,168,965,960	4,651,341	-	-
ตั๋วแลกเงิน	1,126,935,000	-	-	-
รวมเงินลงทุนระยะสั้น	2,295,900,960	4,651,341	-	-

เงินฝากประจำและตั๋วแลกเงินมีอัตราดอกเบี้ยถัวเฉลี่ยร้อยละ 3.75 และร้อยละ 2.75 ถึงร้อยละ 4.00 ต่อปี ตามลำดับ (พ.ศ. 2554 : เงินฝากประจำมีอัตราดอกเบี้ยร้อยละ 1.57 ต่อปี)

9 ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น

	งบการเงินรวม	งบการเงินรวมตามวิธีสัดส่วน	งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	พ.ศ. 2555	พ.ศ. 2554	พ.ศ. 2555	พ.ศ. 2554
	บาท	บาท	บาท	บาท
ลูกหนี้การค้า	264,022,927	79,456,542	-	-
รายได้ค้างรับ	95,410,129	16,596,705	-	-
ลูกหนี้อื่น	19,344,409	1,782,669	-	-
รวมลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น	378,777,465	97,835,916	-	-

ลูกหนี้การค้า สามารถวิเคราะห์ตามอายุหนี้ที่ค้างชำระได้ดังนี้

	งบการเงินรวม	งบการเงินรวมตามวิธีสัดส่วน	งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	พ.ศ. 2555	พ.ศ. 2554	พ.ศ. 2555	พ.ศ. 2554
	บาท	บาท	บาท	บาท
ไม่เกิน 3 เดือน	227,256,126	71,932,116	-	-
3 - 6 เดือน	6,627,750	3,805,546	-	-
6 - 12 เดือน	16,442,335	2,553,899	-	-
เกินกว่า 12 เดือน	13,696,716	1,164,981	-	-
รวมลูกหนี้การค้า	264,022,927	79,456,542	-	-

10 เงินลงทุนในบริษัทย่อย

รายละเอียดเกี่ยวกับเงินลงทุนในบริษัทย่อยมีดังต่อไปนี้

	ประเภทของธุรกิจ	จำนวนหุ้นที่ถือรวม	มูลค่าที่ตราไว้บาทต่อหุ้น	สัดส่วนเงินลงทุนร้อยละ	งบการเงินเฉพาะบริษัท เงินลงทุนวิธีราคาทุน พ.ศ. 2555 บาท	งบการเงินเฉพาะบริษัท เงินลงทุนวิธีราคาทุน พ.ศ. 2554 บาท
บริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด	ให้บริการสายการบินราคาประหยัด	23,955,553	10	55.00	3,067,114,370	-
					3,067,114,370	-

รายการเคลื่อนไหวในเงินลงทุนของบริษัทย่อยสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2555 มีรายละเอียดดังนี้

	งบการเงินเฉพาะบริษัท พ.ศ. 2555 บาท
ยอดคงเหลือต้นปี	-
การเปลี่ยนแปลงประเภทเงินลงทุนจากเงินลงทุนในกิจการร่วมค้าเป็นบริษัทย่อย	403,999,930
การเพิ่มเงินลงทุน	2,663,114,440
ยอดคงเหลือสิ้นปี	3,067,114,370

ณ วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2554 บริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด ถูกควบคุมร่วมโดยบริษัท และ AirAsia Investment Ltd. ซึ่งตั้งอยู่ในประเทศมาเลเซีย โดยถือหุ้นในกิจการร่วมค้าคิดเป็นจำนวนร้อยละ 51 และร้อยละ 49 ตามลำดับ เงินลงทุนใน บริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด ถูกพิจารณาเป็นเงินลงทุนในกิจการร่วมค้าตามสัญญาระหว่างผู้ถือหุ้น

เมื่อวันที่ 14 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2555 บริษัทได้ตกลงทำสัญญา “แก้ไขเพิ่มเติมสัญญาระหว่างผู้ถือหุ้น” กับสามคู่สัญญา ได้แก่ AirAsia Investment Ltd. (บริษัทย่อยของ AirAsia Berhad) AirAsia Berhad และ บริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด ซึ่งคู่สัญญาทั้งหมด ได้กำหนดสิทธิและหน้าที่ของแต่ละฝ่ายอันเกี่ยวข้องกับ บริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด ตามสัญญาแก้ไขเพิ่มเติมสัญญาระหว่างผู้ถือหุ้นดังกล่าว บริษัทมีอำนาจในการควบคุม บริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด โดยจะเริ่มมีผลตั้งแต่วันที่สำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ออกจดหมายแจ้งบริษัทว่าได้เริ่มนับการมีผลใช้บังคับร่างหนังสือชี้ชวนการเสนอขายหุ้นสามัญเพิ่มทุนแก่ประชาชนทั่วไป ซึ่งคือ วันที่ 4 พฤษภาคม พ.ศ. 2555 ดังนั้น บริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด จึงถูกพิจารณาเป็นบริษัทย่อยของบริษัทแทนที่จะเป็นกิจการร่วมค้าเช่นเดิมตั้งแต่วันนั้นเป็นต้นมา

เมื่อวันที่ 29 พฤษภาคม พ.ศ. 2555 บริษัทได้เข้าซื้อหุ้นเพิ่มทุนในหุ้นสามัญของบริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด จำนวน 3,555,560 หุ้น เป็นมูลค่า 2,663.11 ล้านบาท ในราคาหุ้นละ 749 บาท ดังนั้นอัตราร้อยละของการถือหุ้นจึงเพิ่มขึ้นจากร้อยละ 51 เป็นอัตราร้อยละ 55 จากวันนั้นเป็นต้นมา

10 เงินลงทุนในบริษัทย่อย (ต่อ)

รายละเอียดของสินทรัพย์สุทธิที่ได้มาและผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงเงินลงทุนในกิจการร่วมค้าเป็นเงินลงทุนในบริษัทย่อย ที่เกิดขึ้นมีดังต่อไปนี้

	ณ วันที่ 4 พฤษภาคม พ.ศ. 2555[ก] บาท
มูลค่ายุติธรรมของส่วนได้เสียใน บริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด ซึ่งถืออยู่ก่อน	15,170,005,205
	15,170,005,205
มูลค่าที่รับรู้ของสินทรัพย์ที่ระบุได้ที่ได้มาและหนี้สินที่รับมา	
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	1,276,117,328
เงินลงทุนระยะสั้น	1,085,425,460
ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่นและลูกหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน	321,162,427
สินค้าคงเหลือและสินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	392,801,737
เงินฝากสถาบันการเงินที่มีภาระค้ำประกัน	182,635,426
เงินลงทุนทั่วไป	6,929,500
ส่วนปรับปรุงอาคารเช่าและอุปกรณ์ - สุทธิ	384,130,782
สิทธิในการนำเครื่องบินลงจอด	14,856,000,000
สินทรัพย์ไม่มีตัวตน - สุทธิ	13,254,382
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น	567,198,126
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน	(465,914,117)
รายได้รับล่วงหน้า	(2,659,376,219)
ค่าใช้จ่ายค้างจ่ายและหนี้สินหมุนเวียนอื่น	(654,345,317)
หนี้สินตามสัญญาเช่าการเงิน	(12,001,255)
ภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน	(88,353,964)
สินทรัพย์(หนี้สิน)สุทธิที่ระบุได้ที่ได้มา[ข]	15,205,664,296
ส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุม	(7,450,775,505)
ค่าความนิยม[ข]	7,415,116,414
	15,170,005,205

[ก] มูลค่าของสินทรัพย์และหนี้สินอิงจากข้อมูลทางการเงิน ณ วันที่ 30 เมษายน พ.ศ. 2555 จากผู้บริหาร เนื่องจากเป็นวันสิ้นรอบระยะเวลาบัญชีที่มีและใกล้เคียงที่สุดกับวันที่ควบคุมกิจการ (4 พฤษภาคม พ.ศ. 2555)

[ข] ณ วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2555 บริษัทอยู่ระหว่างการคำนวณหามูลค่ายุติธรรมของสินทรัพย์สุทธิที่ได้มาและกำลังพิจารณาการปันส่วนต้นทุนการรวมธุรกิจ ดังนั้น ค่าความนิยมดังกล่าวข้างต้นอาจจำเป็นต้องปรับปรุงให้ถูกต้องต่อไปตามมูลค่ายุติธรรมและผลของการปันส่วนต้นทุนการรวมธุรกิจ ซึ่งคาดว่าจะแล้วเสร็จภายใน 12 เดือนนับจากวันที่มีอำนาจควบคุมในบริษัทย่อย

ค่าความนิยมจำนวน 7,415.12 ล้านบาท เกิดขึ้นจากหลายปัจจัย เช่น การที่ บริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด มีสถานะการเงินมั่นคงและมีความสามารถทำกำไรในธุรกิจการบิน และมีสินทรัพย์ที่ไม่สามารถรับรู้ได้เช่น กลุ่มแรงงานที่มีประสบการณ์ในอุตสาหกรรมการบิน

มูลค่ายุติธรรมของร้อยละ 51 ของหุ้นสามัญของ บริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด ที่ถืออยู่ก่อนวันที่มีอำนาจควบคุมอ้างอิงจากราคาเสนอขายหุ้นสามัญของบริษัท ณ วันที่ 29 พฤษภาคม พ.ศ. 2555

ส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมถูกบันทึกโดยใช้วิธีมูลค่าของสินทรัพย์สุทธิของผู้ถูกซื้อตามสัดส่วนของหุ้นที่ถือโดยผู้ที่ไม่มีอำนาจควบคุม

กลุ่มบริษัทรับรู้กำไรจำนวน 14,689.97 ล้านบาท จากการวัดมูลค่ายุติธรรมของส่วนได้เสียร้อยละ 51 ของบริษัทใน บริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด ที่กลุ่มบริษัทถือไว้ก่อนวันที่บริษัทมีอำนาจควบคุม โดยรับรู้เป็นกำไรจากมูลค่ายุติธรรมของส่วนได้เสียที่มีอยู่เดิมในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2555

11 เงินลงทุนในกิจการร่วมค้า

รายละเอียดเกี่ยวกับกิจการที่ควบคุมร่วมกันมีดังต่อไปนี้

					งบการเงินเฉพาะบริษัท	
					เงินลงทุนวิธีราคาทุน	
	ประเภทของธุรกิจ	จำนวนหุ้นที่ถือรวม	มูลค่าที่ตราไว้บาทต่อหุ้น	สัดส่วนเงินลงทุนร้อยละ	พ.ศ. 2555 บาท	พ.ศ. 2554 บาท
บริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด	ให้บริการสายการบินราคาประหยัด	20,399,993	10	51.00	-	403,999,930
					-	403,999,930

รายการเคลื่อนไหวในเงินลงทุนของบริษัทร่วมค้าสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2555 มีรายละเอียดดังนี้

	งบการเงินเฉพาะบริษัท
	พ.ศ. 2555 บาท
ยอดคงเหลือต้นปี	403,999,930
การเปลี่ยนแปลงประเภทเงินลงทุนจากเงินลงทุนในกิจการร่วมค้าเป็นบริษัทย่อย	(403,999,930)
ยอดคงเหลือสิ้นปี	-

ในระหว่างปี บริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด ได้ถูกจัดประเภทใหม่ จากเงินลงทุนในกิจการร่วมค้าเป็นเงินลงทุนในบริษัทย่อย เนื่องจากบริษัทมีอำนาจควบคุมในบริษัทดังกล่าวตามที่ได้กล่าวในหมายเหตุ 10

12 เงินลงทุนทั่วไป

	งบการเงินรวม	งบการเงินรวมตามวิธีสัดส่วน	งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	พ.ศ. 2555 บาท	พ.ศ. 2554 บาท	พ.ศ. 2555 บาท	พ.ศ. 2554 บาท
ราคาตามบัญชีต้นปี	3,534,044	3,743,550	-	-
การเพิ่มขึ้นจากการเปลี่ยนแปลงเงินลงทุนในกิจการร่วมค้าเป็นบริษัทย่อย	3,395,456	-	-	-
ผลกระทบจากการเพิ่มสัดส่วนเงินลงทุนในกิจการร่วมค้า	-	69,294	-	-
การลงทุนเพิ่มขึ้น(ลดลง)	1,839,800	(278,800)	-	-
ราคาตามบัญชีปลายปี	8,769,300	3,534,044	-	-

เงินลงทุนทั่วไปเป็นเงินลงทุนในหุ้นสามัญของ บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด

13 เครื่องบิน ส่วนปรับปรุงอาคารเช่าและอุปกรณ์ - สุทธิ

	งบการเงินรวมตามวิธีสัดส่วน							
	ส่วนปรับปรุงอาคารเช่า บาท	คอมพิวเตอร์ บาท	เครื่องตกแต่งติดตั้งและอุปกรณ์สำนักงาน บาท	อุปกรณ์ในการดำเนินงาน บาท	ยานพาหนะ บาท	อะไหล่เครื่องบิน บาท	สินทรัพย์ระหว่างติดตั้ง บาท	รวม บาท
ณ วันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2554								
ราคาทุน	16,198,982	30,146,886	9,951,555	39,801,104	36,220,663	242,461,249	1,328,596	376,109,035
หัก ค่าเสื่อมราคาสะสม	(10,271,167)	(21,760,913)	(7,471,312)	(29,075,619)	(17,480,289)	(152,722,024)	-	(238,781,324)
ราคาตามบัญชี - สุทธิ	5,927,815	8,385,973	2,480,243	10,725,485	18,740,374	89,739,225	1,328,596	137,327,711
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2554								
ราคาตามบัญชีต้นปี - สุทธิ	5,927,815	8,385,973	2,480,243	10,725,485	18,740,374	89,739,225	1,328,596	137,327,711
ผลกระทบจากการเพิ่มสัดส่วนเงินลงทุนในกิจการร่วมค้า	99,292	160,339	37,827	210,398	438,601	1,855,910	9,796	2,812,163
ซื้อสินทรัพย์	452,777	4,731,025	248,288	1,304,385	8,775,625	29,217,808	5,481,206	50,211,114
จำหน่ายสินทรัพย์ - สุทธิ	(202,921)	(24,028)	(11,536)	(3)	(1,585,319)	3,409	-	(1,820,398)
ตัดจำหน่ายสินทรัพย์ - สุทธิ	-	-	-	-	-	(303,088)	(201,680)	(504,768)
โอนสินทรัพย์	952,422	-	309,948	2,933,552	-	-	(4,195,922)	-
ค่าเสื่อมราคา	(2,471,462)	(3,423,369)	(1,019,980)	(5,221,501)	(7,195,308)	(14,196,037)	-	(33,527,657)
ราคาตามบัญชีปลายปี - สุทธิ	4,757,923	9,829,940	2,044,790	9,952,316	19,173,973	106,317,227	2,421,996	154,498,165
ณ วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2554								
ราคาทุน	17,125,648	34,160,575	10,623,370	44,752,425	40,714,208	274,893,829	2,421,996	424,692,051
หัก ค่าเสื่อมราคาสะสม	(12,367,725)	(24,330,635)	(8,578,580)	(34,800,109)	(21,540,235)	(168,576,602)	-	(270,193,886)
ราคาตามบัญชี - สุทธิ	4,757,923	9,829,940	2,044,790	9,952,316	19,173,973	106,317,227	2,421,996	154,498,165

13 เครื่องบิน ส่วนปรับปรุงอาคารเช่าและอุปกรณ์ - สุทธิ (ต่อ)

	งบการเงินรวม								
	ส่วนปรับปรุงอาคารเช่า บาท	คอมพิวเตอร์ บาท	เครื่องตกแต่งติดตั้งและอุปกรณ์สำนักงาน บาท	อุปกรณ์ในการดำเนินงาน บาท	ยานพาหนะ บาท	เครื่องบิน บาท	อะไหล่เครื่องบิน บาท	สินทรัพย์ระหว่างติดตั้ง บาท	รวม บาท
ณ วันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2555 (ตามวิธีสัดส่วน)									
ราคาทุน	17,125,648	34,160,575	10,623,370	44,752,425	40,714,208	-	274,893,829	2,421,996	424,692,051
หัก ค่าเสื่อมราคาสะสม	(12,367,725)	(24,330,635)	(8,578,580)	(34,800,109)	(21,540,235)	-	(168,576,602)	-	(270,193,886)
ราคาตามบัญชี - สุทธิ	4,757,923	9,829,940	2,044,790	9,952,316	19,173,973	-	106,317,227	2,421,996	154,498,165
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2555									
ราคาตามบัญชีต้นปี - สุทธิ	4,757,923	9,829,940	2,044,790	9,952,316	19,173,973	-	106,317,227	2,421,996	154,498,165
การเพิ่มขึ้นจากการมีการควบคุมในบริษัทย่อย	8,221,208	17,598,299	3,733,715	18,169,121	32,843,648	-	289,933,946	13,630,845	384,130,782
การลดลงจากการเปลี่ยนแปลงเงินลงทุนในกิจการร่วมค้าเป็นบริษัทย่อย	(4,192,814)	(8,975,129)	(1,904,194)	(9,266,249)	(16,750,255)	-	(147,866,261)	(6,951,729)	(195,906,631)
ซื้อสินทรัพย์	6,284,843	9,100,119	635,613	35,482,358	-	2,513,860,588	78,078,003	29,411,877	2,672,853,401
จำหน่ายสินทรัพย์ - สุทธิ	(596,498)	(77,530)	(32,864)	(1)	(3)	-	(212,337)	-	(919,233)
โอนสินทรัพย์	14,043,096	-	2,630,798	439,441	-	-	-	(17,113,335)	-
ค่าเสื่อมราคา	(3,892,647)	(6,172,403)	(1,576,083)	(9,345,987)	(11,374,584)	(28,273,639)	(30,469,974)	-	(91,105,317)
ราคาตามบัญชีปลายปี - สุทธิ	24,625,111	21,303,296	5,531,775	45,430,999	23,892,779	2,485,586,949	295,780,604	21,399,654	2,923,551,167
ณ วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2555									
ราคาทุน	51,586,988	74,335,459	23,770,804	124,539,416	79,308,485	2,513,860,588	661,691,262	21,399,654	3,550,492,656
หัก ค่าเสื่อมราคาสะสม	(26,961,877)	(53,032,163)	(18,239,029)	(79,108,417)	(55,415,706)	(28,273,639)	(365,910,658)	-	(626,941,489)
ราคาตามบัญชี - สุทธิ	24,625,111	21,303,296	5,531,775	45,430,999	23,892,779	2,485,586,949	295,780,604	21,399,654	2,923,551,167

13 เครื่องบิน ส่วนปรับปรุงอาคารเช่าและอุปกรณ์ - สุทธิ (ต่อ)

สินทรัพย์ตามสัญญาเช่าการเงินที่กลุ่มบริษัทเป็นผู้เช่าซึ่งรวมแสดงในรายการข้างต้นประกอบด้วยเครื่องบินและยานพาหนะ ซึ่งมีราคาทุนรวมจำนวน 2,530.73 ล้านบาท และค่าเสื่อมราคาสะสมจำนวน 33.80 ล้านบาท (พ.ศ. 2554 : ราคาทุนรวมตามวิธีสัดส่วนจำนวน 8.60 ล้านบาท และค่าเสื่อมราคาสะสมตามวิธีสัดส่วนจำนวน 1.10 ล้านบาท)

ณ วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2555 ราคาตามบัญชีก่อนหักค่าเสื่อมราคาสะสมของส่วนปรับปรุงอาคารเช่า และอุปกรณ์ซึ่งหักค่าเสื่อมราคาทั้งจำนวนแล้วแต่ยังคงใช้งานอยู่มีจำนวน 142.40 ล้านบาท (พ.ศ. 2554 : ตามวิธีสัดส่วนจำนวน 50.44 ล้านบาท)

	งบการเงินเฉพาะบริษัท อุปกรณ์สำนักงาน บาท
ณ วันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2554	
ราคาทุน	40,687
หัก ค่าเสื่อมราคาสะสม	(34,887)
ราคาตามบัญชี - สุทธิ	5,800
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2554	
ราคาตามบัญชีต้นปี - สุทธิ	5,800
ค่าเสื่อมราคา	(3,794)
ราคาตามบัญชีปลายปี - สุทธิ	2,006
ณ วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2554	
ราคาทุน	40,687
หัก ค่าเสื่อมราคาสะสม	(38,681)
ราคาตามบัญชี - สุทธิ	2,006
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2555	
ราคาตามบัญชีต้นปี - สุทธิ	2,006
ค่าเสื่อมราคา	(1,982)
ราคาตามบัญชีปลายปี - สุทธิ	24
ณ วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2555	
ราคาทุน	40,687
หัก ค่าเสื่อมราคาสะสม	(40,663)
ราคาตามบัญชี - สุทธิ	24

14 สินทรัพย์ไม่มีตัวตน - สุทธิ

	งบการเงินรวมตามวิธีสัดส่วน		
	โปรแกรมคอมพิวเตอร์ บาท	โปรแกรมคอมพิวเตอร์ระหว่างติดตั้ง บาท	รวม บาท
ณ วันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2554			
ราคาทุน	17,231,522	2,724,243	19,955,765
หัก ค่าตัดจำหน่ายสะสม	(9,392,343)	-	(9,392,343)
ราคาตามบัญชี - สุทธิ	7,839,179	2,724,243	10,563,422
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2554			
ราคาตามบัญชีต้นปี - สุทธิ	7,839,179	2,724,243	10,563,422
ผลกระทบจากการเพิ่มสัดส่วนเงินลงทุนในกิจการร่วมค้า	126,191	55,404	181,595
ซื้อสินทรัพย์	91,864	1,104,942	1,196,806
ตัดจำหน่ายสินทรัพย์และรายการปรับปรุง - สุทธิ	(619)	(2,206,155)	(2,206,774)
โอนสินทรัพย์	287,805	(287,805)	-
ค่าตัดจำหน่าย	(2,460,984)	-	(2,460,984)
ราคาตามบัญชีปลายปี - สุทธิ	5,883,436	1,390,629	7,274,065
ณ วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2554			
ราคาทุน	15,769,674	1,390,629	17,160,303
หัก ค่าตัดจำหน่ายสะสม	(9,886,238)	-	(9,886,238)
ราคาตามบัญชี - สุทธิ	5,883,436	1,390,629	7,274,065

	งบการเงินรวม			
	สิทธิในการนำเครื่องบินลงจอด บาท	โปรแกรมคอมพิวเตอร์ บาท	โปรแกรมคอมพิวเตอร์ระหว่างติดตั้ง บาท	รวม บาท
ณ วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2554 (ตามวิธีสัดส่วน)				
ราคาทุน	-	15,769,674	1,390,629	17,160,303
หัก ค่าตัดจำหน่ายสะสม	-	(9,886,238)	-	(9,886,238)
ราคาตามบัญชี - สุทธิ	-	5,883,436	1,390,629	7,274,065
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2555				
ราคาตามบัญชีต้นปี - สุทธิ	-	5,883,436	1,390,629	7,274,065
การเพิ่มขึ้นจากการมีการควบคุมในบริษัทย่อย (หมายเหตุฯ 10)	14,856,000,000	10,754,658	2,499,724	14,869,254,382
การลดลงจากการเปลี่ยนแปลงเงินลงทุนในกิจการร่วมค้าเป็นบริษัทย่อย	-	(5,484,874)	(1,274,859)	(6,759,733)
ซื้อสินทรัพย์	-	1,408,532	115,770	1,524,302
โอนสินทรัพย์	-	1,317,649	(1,317,649)	-
ค่าตัดจำหน่าย	-	(3,482,680)	-	(3,482,680)
ราคาตามบัญชีปลายปี - สุทธิ	14,856,000,000	10,396,721	1,413,615	14,867,810,336
ณ วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2555				
ราคาทุน	14,856,000,000	33,912,412	1,413,615	14,891,326,027
หัก ค่าตัดจำหน่ายสะสม	-	(23,515,691)	-	(23,515,691)
ราคาตามบัญชี - สุทธิ	14,856,000,000	10,396,721	1,413,615	14,867,810,336

สิทธิในการนำเครื่องบินลงจอดได้ถูกทดสอบการด้อยค่ารวมกับค่าความนิยมในหมายเหตุฯ 15

14 สินทรัพย์ไม่มีตัวตน - สุทธิ (ต่อ)

	งบการเงินเฉพาะบริษัท โปรแกรมคอมพิวเตอร์ บาท
ณ วันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2554	
ราคาทุน	6,420
หัก ค่าตัดจำหน่ายสะสม	(4,408)
ราคาตามบัญชี - สุทธิ	2,012
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2554	
ราคาตามบัญชีต้นปี - สุทธิ	2,012
ค่าตัดจำหน่าย	(960)
ราคาตามบัญชีปลายปี - สุทธิ	1,052
ณ วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2554	
ราคาทุน	6,420
หัก ค่าตัดจำหน่ายสะสม	(5,368)
ราคาตามบัญชี - สุทธิ	1,052
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2555	
ราคาตามบัญชีต้นปี - สุทธิ	1,052
ค่าตัดจำหน่าย	(1,051)
ราคาตามบัญชีปลายปี - สุทธิ	1
ณ วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2555	
ราคาทุน	6,420
หัก ค่าตัดจำหน่ายสะสม	(6,419)
ราคาตามบัญชี - สุทธิ	1

15 ค่าความนิยม

	งบการเงินรวม พ.ศ. 2555 บาท
ยอดคงเหลือต้นปี	286,184,317
การลดลงจากการเปลี่ยนแปลงเงินลงทุนในกิจการร่วมค้าเป็นบริษัทย่อย	(286,184,317)
การเพิ่มขึ้นจากการมีการควบคุมในบริษัทย่อย (หมายเหตุฯ 10)	7,415,116,414
ยอดคงเหลือปลายปี	7,415,116,414

จากการประเมิน ณ วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2555 ผู้บริหารเห็นว่าไม่จำเป็นต้องตั้งค่าเผื่อการด้อยค่าสำหรับค่าความนิยม เนื่องจากมูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืนสูงกว่ามูลค่าตามบัญชี

มูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืนของหน่วยสินทรัพย์ที่ก่อให้เกิดเงินสดที่มีค่าความนิยมพิจารณาจากการคำนวณมูลค่ายุติธรรมหักต้นทุนในการขาย การคำนวณดังกล่าวใช้วิธีคิดลดประมาณการกระแสเงินสดก่อนภาษี ซึ่งอ้างอิงจากประมาณการทางการเงินครอบคลุมระยะเวลา 5 ปี ซึ่งได้รับการอนุมัติจากผู้บริหาร กระแสเงินสดหลังจากปีที่ 5 ใช้ประมาณการของอัตราการเติบโต การประมาณการกระแสเงินสดอ้างอิงจากแผนธุรกิจระยะยาว ซึ่งมีรายจ่ายฝ่ายทุนที่เพิ่มขึ้นเพื่อสนับสนุนอัตราการเติบโตของกิจการ กระแสเงินสดดังกล่าวรวมถึงมูลค่าสุดท้าย (Terminal Value) ที่ได้จากการดำเนินธุรกิจ อัตราการเติบโตดังกล่าวไม่สูงกว่าอัตราการเติบโตเฉลี่ยระยะยาวของส่วนงานที่หน่วยสินทรัพย์ที่ก่อให้เกิดเงินสดนั้นดำเนินงานอยู่

ข้อสมมติฐานหลักที่ใช้ในการคำนวณมูลค่ายุติธรรมหักต้นทุนในการขายแสดงได้ดังต่อไปนี้

อัตราการเติบโต[1]	ร้อยละ 3.00
อัตราคิดลด[2]	ร้อยละ 12.26

[1] อัตราการเติบโตถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักใช้ในการพิจารณากระแสเงินสดสำหรับรอบระยะเวลาที่เกินระยะเวลาของงบประมาณ

[2] อัตราคิดลดก่อนภาษีที่ใช้ในการประมาณการกระแสเงินสดพิจารณาจากต้นทุนเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของเงินทุน (WACC) ของบริษัท

16 สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น

	หมายเหตุ	งบการเงินรวม พ.ศ. 2555 บาท	งบการเงินรวม ตามวิธีสัดส่วน พ.ศ. 2554 บาท	งบการเงินเฉพาะบริษัท พ.ศ. 2555 บาท	 พ.ศ. 2554 บาท
เงินมัดจำการเช่าเครื่องบิน	25.8	543,255,174	253,912,027	-	-
เงินมัดจำสัญญาแลกเปลี่ยนราคาน้ำมัน	25.8	15,242,850	8,045,374	-	-
เงินมัดจำตามสัญญาเช่า		27,630,491	9,276,291	-	-
เงินมัดจำอื่น ๆ		87,152,492	21,185,682	-	-
รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น		673,281,007	292,419,374	-	-

17 เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน

ระยะเวลาครบกำหนดของเงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน มีดังต่อไปนี้

	งบการเงินรวม	งบการเงินรวมตามวิธีสัดส่วน	งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	พ.ศ. 2555	พ.ศ. 2554	พ.ศ. 2555	พ.ศ. 2554
	บาท	บาท	บาท	บาท
ภายใน 1 ปี	-	247,859,915	-	-
เกิน 1 ปี แต่ไม่เกิน 5 ปี	-	6,713,256	-	-
	-	254,573,171	-	-

การเปลี่ยนแปลงของบัญชีเงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงินมีรายละเอียดดังนี้

	งบการเงินรวม	งบการเงินเฉพาะบริษัท
	พ.ศ. 2555	พ.ศ. 2555
	บาท	บาท
ราคาตามบัญชีต้นปี	254,573,171	-
จ่ายคืนเงินกู้	(254,573,171)	-
ราคาตามบัญชีปลายปี	-	-

18 หนี้สินตามสัญญาเช่าการเงิน

จำนวนเงินขั้นต่ำที่ต้องจ่ายซึ่งบันทึกเป็นหนี้สินตามสัญญาเช่าทางการเงิน มีดังต่อไปนี้

	งบการเงินรวม	งบการเงินรวมตามวิธีสัดส่วน	งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	พ.ศ. 2555	พ.ศ. 2554	พ.ศ. 2555	พ.ศ. 2554
	บาท	บาท	บาท	บาท
ภายใน 1 ปี	207,619,284	2,144,430	-	-
เกินกว่า 1 ปีแต่ไม่เกิน 5 ปี	790,765,579	5,622,344	-	-
มากกว่า 5 ปี	1,388,409,709	-	-	-
หัก ค่าใช้จ่ายทางการเงินในอนาคตของสัญญาเช่าทางการเงิน	(466,539,278)	(615,376)	-	-
	1,920,255,294	7,151,398	-	-
หนี้สินตามสัญญาเช่าทางการเงิน				
- ส่วนที่หมุนเวียน	137,142,871	2,431,587	-	-
- ส่วนที่ไม่หมุนเวียน	1,783,112,423	4,719,811	-	-
	1,920,255,294	7,151,398	-	-

18 หนี้สินตามสัญญาเช่าการเงิน (ต่อ)

มูลค่าปัจจุบันของหนี้สินตามสัญญาเช่าทางการเงินมีรายละเอียดดังนี้

	งบการเงินรวม	งบการเงินรวมตามวิธีสัดส่วน	งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	พ.ศ. 2555	พ.ศ. 2554	พ.ศ. 2555	พ.ศ. 2554
	บาท	บาท	บาท	บาท
ภายใน 1 ปี	203,310,715	2,065,242	-	-
เกินกว่า 1 ปีแต่ไม่เกิน 5 ปี	704,624,080	5,086,156	-	-
มากกว่า 5 ปี	1,012,320,499	-	-	-
	1,920,255,294	7,151,398	-	-

เมื่อวันที่ 29 กันยายน พ.ศ. 2555 และวันที่ 11 พฤศจิกายน พ.ศ. 2555 กลุ่มบริษัทได้รับมอบเครื่องบินภายใต้สัญญาการเช่าการเงิน ซึ่งสัญญาดังกล่าวมีระยะเวลา 12 ปี และ 11 ปี 8 เดือนตามลำดับ เงื่อนไขของสัญญากำหนดว่า กลุ่มบริษัทจะต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขทางการเงินและการปฏิบัติงาน กลุ่มบริษัทมีสิทธิเลือกซื้อเครื่องบินจากผู้ให้เช่าเมื่อสิ้นสุดระยะเวลาเช่า

19 ภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน

รายการเคลื่อนไหวของภาระผูกพันผลประโยชน์เมื่อเกษียณอายุในระหว่างปี มีดังต่อไปนี้

	งบการเงินรวม	งบการเงินรวมตามวิธีสัดส่วน	งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	พ.ศ. 2555	พ.ศ. 2554	พ.ศ. 2555	พ.ศ. 2554
	บาท	บาท	บาท	บาท
ราคาตามบัญชีต้นปี	42,203,653	31,541,528	-	-
การเพิ่มขึ้นจากการมีการควบคุมในบริษัทย่อย	88,353,964	-	-	-
ผลกระทบจากการเพิ่มสัดส่วนในเงินลงทุนในกิจการร่วมค้า	-	771,599	-	-
การลดลงจากการเปลี่ยนแปลงเงินลงทุนในกิจการร่วมค้าเป็นบริษัทย่อย	(45,060,507)	-	-	-
ต้นทุนบริการปัจจุบัน	19,019,392	8,556,614	-	-
ต้นทุนดอกเบี้ย	3,075,097	1,333,912	-	-
ขาดทุนตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย	4,254,785	-	-	-
ราคาตามบัญชีปลายปี	111,846,384	42,203,653	-	-

รายการกำไรหรือขาดทุนที่รับรู้ในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ มีดังนี้

	งบการเงินรวม	งบการเงินรวมตามวิธีสัดส่วน	งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	พ.ศ. 2555	พ.ศ. 2554	พ.ศ. 2555	พ.ศ. 2554
	บาท	บาท	บาท	บาท
ต้นทุนบริการปัจจุบัน	19,019,392	8,556,614	-	-
ต้นทุนดอกเบี้ย	3,075,097	1,333,912	-	-
รวม (แสดงอยู่ในค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงาน)	22,094,489	9,890,526	-	-

19 ภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน (ต่อ)

สมมติฐานทางสถิติที่สำคัญที่ใช้ มีดังนี้

		งบการเงินรวม	งบการเงินรวมตามวิธีสัดส่วน	งบการเงินเฉพาะบริษัท	
		พ.ศ. 2555	พ.ศ. 2554	พ.ศ. 2555	พ.ศ. 2554
อัตราคิดลด	ร้อยละต่อปี	3.98	4.16	-	-
อัตราการขึ้นเงินเดือนในอนาคต	ร้อยละต่อปี	5.34 - 10.00	5.34 - 7.00	-	-
อัตราการลาออก	ร้อยละต่อปี	0.00 - 11.00	0.00 - 11.00	-	-

20 ทุนเรือนหุ้น

	มูลค่าที่ตราไว้ บาท	จำนวนหุ้นสามัญจดทะเบียน หุ้น	ทุนเรือนหุ้นที่ออกและชำระแล้ว หุ้น	ทุนเรือนหุ้นที่ออกและชำระแล้ว บาท	ส่วนเกินมูลค่าหุ้น บาท	รวม บาท
ณ วันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2554						
- ก่อนการแตกหุ้น	10.00	41,000,000	41,000,000	410,000,000	-	410,000,000
ณ วันที่ 26 ธันวาคม พ.ศ. 2554						
- หลังการแตกหุ้น	0.10	4,100,000,000	4,100,000,000	410,000,000	-	410,000,000
การจดทะเบียนเพิ่มหุ้น	0.10	750,000,000	-	-	-	-
ณ วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2554	0.10	4,850,000,000	4,100,000,000	410,000,000	-	410,000,000
การออกหุ้น	0.10	-	750,000,000	75,000,000	2,599,808,274	2,674,808,274
ณ วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2555	0.10	4,850,000,000	4,850,000,000	485,000,000	2,599,808,274	3,084,808,274

ในการประชุมวิสามัญผู้ถือหุ้น เมื่อวันที่ 26 ธันวาคม พ.ศ. 2554 มีมติซึ่งได้รับการอนุมัติโดยผู้ถือหุ้นดังนี้

- การเปลี่ยนแปลงมูลค่าหุ้นที่ตราไว้จากเดิมหุ้นละ 10 บาท เป็น 0.10 บาท ซึ่งจะทำให้จำนวนหุ้นของบริษัทเพิ่มจากเดิม 41 ล้านหุ้น เป็น 4,100 ล้านหุ้น ทั้งนี้ บริษัทได้จดทะเบียนการเปลี่ยนแปลงมูลค่าหุ้นกับกระทรวงพาณิชย์เมื่อวันที่ 26 ธันวาคม พ.ศ. 2554

- การเพิ่มทุนจดทะเบียนของบริษัทจากมูลค่า 4,100 ล้านหุ้น เป็น 4,850 ล้านหุ้น โดยการออกหุ้นสามัญเพิ่มทุนจำนวน 750 ล้านหุ้น โดยมีมูลค่าที่ตราไว้ หุ้นละ 0.10 บาท ทั้งนี้ บริษัทได้จดทะเบียนเพิ่มทุนกับกระทรวงพาณิชย์เมื่อวันที่ 26 ธันวาคม พ.ศ. 2554

- การจัดสรรหุ้นสามัญเพิ่มทุนที่ออกใหม่จำนวนไม่เกิน 750 ล้านหุ้น โดยมีมูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 0.10 บาท เพื่อเสนอขายให้แก่ประชาชนทั่วไป (Initial Public Offering)

เมื่อวันที่ 29 พฤษภาคม พ.ศ. 2555 บริษัทได้เสนอขายหุ้นสามัญออกใหม่เพื่อจำหน่ายครั้งแรกแก่นักลงทุนทั่วไป (Initial Public Offering) จำนวน 750 ล้านหุ้น โดยมีราคาเสนอขาย 3.70 บาทต่อหุ้น จำนวนทั้งสิ้น 2,775 ล้านบาท โดยออกจำหน่ายในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย และเมื่อวันที่ 31 พฤษภาคม พ.ศ. 2555 หุ้นสามัญออกใหม่ดังกล่าวได้เริ่มค้าในกระดานหลักของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย โดยบริษัทมีค่าตอบแทนในการจัดจำหน่ายหลักทรัพย์ และค่าใช้จ่ายอื่นที่เกี่ยวข้องกับการออกหุ้นจำนวน 28.74 ล้านบาท และ 71.46 ล้านบาท ตามลำดับ

21 การจ่ายโดยใช้หุ้นเป็นเกณฑ์

เมื่อวันที่ 9 พฤษภาคม พ.ศ. 2555 บริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทย่อยได้ประกาศจัดสรรหุ้นสามัญออกใหม่ของบริษัทที่เสนอขายเป็นครั้งแรกแก่นักลงทุน จำนวน 23.69 ล้านหุ้น เป็นจำนวน 87.65 ล้านบาท เพื่อให้กับพนักงานของบริษัทย่อยที่ได้รับสิทธิ มูลค่าของหุ้นที่ออกให้พนักงานมีค่าเท่ากับราคาหุ้นที่เสนอขายต่อนักลงทุนทั่วไป โดยมีเงื่อนไขว่าพนักงานดังกล่าวต้องเป็นพนักงานที่ปฏิบัติงานตลอดหนึ่งปีหลังจากวันที่บริษัทเสนอขายหุ้นใหม่ต่อนักลงทุนครั้งแรก พนักงานจึงจะมีสิทธิขายหุ้นที่ได้รับ

เมื่อวันที่ 29 พฤษภาคม พ.ศ. 2555 พนักงานที่ได้รับสิทธิได้รับหุ้นจำนวนทั้งหมด 23.69 ล้านหุ้น

ในระหว่างปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2555 กลุ่มบริษัทรับรู้ค่าใช้จ่ายที่เกิดจากการจ่ายโดยใช้หุ้นเป็นเกณฑ์ที่ชำระด้วยตราสารทุนในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จเป็นจำนวน 53.94 ล้านบาท

รายการเคลื่อนไหวของจำนวนหุ้นที่คงเหลือ และราคาหุ้นถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักที่เกี่ยวข้องกันดังนี้

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	ราคาหุ้นถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก บาทต่อหุ้น	จำนวนหุ้น	ราคาหุ้นถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก บาทต่อหุ้น	จำนวนหุ้น
ณ วันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2555	-	-	-	-
หุ้นที่ออกให้	3.70	23,690,000	-	-
หุ้นที่ถูกริบ	3.70	(958,000)	-	-
ณ วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2555	3.70	22,732,000	-	-

22 รายได้

รายได้จากการขายและการให้บริการประกอบด้วย

	งบการเงินรวม	งบการเงินรวมตามวิธีสัดส่วน	งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	พ.ศ. 2555 บาท	พ.ศ. 2554 บาท	พ.ศ. 2555 บาท	พ.ศ. 2554 บาท
รายได้ค่าโดยสาร	12,915,353,476	6,630,354,597	-	-
รายได้ค่าน้ำหนักสัมภาระและค่าบริการอื่น	2,894,900,946	1,332,005,113	-	-
รายได้จากการขายสินค้าบนเครื่องบิน	161,682,474	80,275,240	-	-
รายได้ค่าระวางขนส่ง	131,013,878	80,549,584	-	-
รวมรายได้	16,102,950,774	8,123,184,534	-	-

23 ค่าใช้จ่ายตามลักษณะ

ค่าใช้จ่ายบางรายการที่รวมอยู่ในการคำนวณกำไร(ขาดทุน)จากการดำเนินงานสามารถนำมาแยกตามลักษณะได้ดังนี้

	หมายเหตุ	งบการเงินรวม	งบการเงินรวมตามวิธีสัดส่วน	งบการเงินเฉพาะบริษัท	
		พ.ศ. 2555	พ.ศ. 2554	พ.ศ. 2555	พ.ศ. 2554
		บาท	บาท	บาท	
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	13, 14	94,587,997	35,988,641	3,033	4,754
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงาน		1,570,160,433	720,936,869	-	437,636
ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง		6,609,079,683	3,220,341,012	-	-
ค่าเช่าเครื่องบิน	25.2	2,624,466,685	1,371,072,992	-	-
ค่าซ่อมแซมและบำรุงรักษา		1,246,315,698	553,552,554	-	-
ค่าใช้จ่ายการบริการในสนามบินและลานจอด		1,210,432,821	686,780,497	-	-

24 กำไร(ขาดทุน)ต่อหุ้น

กำไร(ขาดทุน)ต่อหุ้นขั้นพื้นฐานคำนวณโดยการหารกำไร(ขาดทุน)สุทธิที่เป็นของผู้ถือหุ้นสามัญด้วยจำนวนหุ้นสามัญถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักที่ชำระแล้วและคงเหลือในระหว่างปี

	งบการเงินรวม	งบการเงินรวมตามวิธีสัดส่วน	งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	พ.ศ. 2555	พ.ศ. 2554	พ.ศ. 2555	พ.ศ. 2554
กำไร(ขาดทุน)สุทธิที่เป็นของผู้ถือหุ้น (บาท)	15,648,572,302	1,014,121,991	(6,140,671)	(1,974,621)
จำนวนหุ้นสามัญถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักที่ชำระแล้วและคงเหลือ (หุ้น)	4,544,672,131	4,100,000,000	4,544,672,131	4,100,000,000
กำไร(ขาดทุน)ต่อหุ้นขั้นพื้นฐาน (บาท)	3.44	0.25	(0.00)	(0.00)

กลุ่มบริษัทไม่มีหุ้นสามัญเทียบเท่าปรับลด ณ วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2555 และ พ.ศ. 2554

25 รายการกับบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกัน

กิจการและบุคคลที่ควบคุมบริษัทหรือถูกควบคุมโดยบริษัทหรืออยู่ภายใต้การควบคุมเดียวกับบริษัททั้งทางตรงหรือทางอ้อมไม่ว่าจะโดยทอดเดียวหรือหลายทอด กิจการและบุคคลดังกล่าวเป็นบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกับบริษัทรวมถึงบริษัทผู้ถือหุ้น บริษัทย่อยและบริษัทย่อยลำดับถัดไป บริษัทร่วมและบุคคลที่เป็นเจ้าของส่วนได้เสียในสิทธิออกเสียงของบริษัททั้งทางตรงและทางอ้อมซึ่งมีอิทธิพลอย่างเป็นสาระสำคัญเหนือกิจการ ผู้บริหารสำคัญรวมทั้งกรรมการและพนักงานของบริษัทตลอดจนสมาชิกในครอบครัวที่ใกล้ชิดกับบุคคลเหล่านั้น กิจการและบุคคลทั้งหมดถือเป็นบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกับบริษัท

ในการพิจารณาความสัมพันธ์ระหว่างบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกันซึ่งอาจมีขึ้นได้ต้องคำนึงถึงรายละเอียดของความสัมพันธ์มากกว่ารูปแบบความสัมพันธ์ตามกฎหมาย

ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัท คือ ผู้บริหารของบริษัท ส่วนที่เหลือถือโดยสาธารณะ

เพื่อวัตถุประสงค์ในการรายงานจึงรวมเรียก AirAsia Berhad ผู้ถือหุ้นร้อยละ 45 ใน บริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทย่อย และบริษัทย่อยของ AirAsia Berhad ว่าเป็นกิจการที่เกี่ยวข้องกันอื่น

25 รายการกับบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกัน (ต่อ)

รายการต่อไปนี้เป็นรายการกับบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกันที่สำคัญ

25.1) รายได้

	งบการเงินรวม	งบการเงินรวมตามวิธีสัดส่วน	งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	พ.ศ. 2555	พ.ศ. 2554	พ.ศ. 2555	พ.ศ. 2554
	บาท	บาท	บาท	บาท
ดอกเบี้ยรับ				
กิจการที่เกี่ยวข้องกันอื่น	1,675,715	62,718,814	-	-
กรรมการบริษัท	-	668,139	-	-
	1,675,715	63,386,953	-	-

25.2) ซื้อสินค้า บริการ และดอกเบี้ยจ่าย

25.2.1) กิจการที่เกี่ยวข้องกันอื่น

	งบการเงินรวม	งบการเงินรวมตามวิธีสัดส่วน	งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	พ.ศ. 2555	พ.ศ. 2554	พ.ศ. 2555	พ.ศ. 2554
	บาท	บาท	บาท	บาท
ส่วนแบ่งขาดทุน(กำไร)จากสัญญาแลกเปลี่ยนราคาน้ำมัน	45,727,901	(6,558,801)	-	-
ปันส่วนค่าใช้จ่ายพนักงานที่ให้บริการทางบัญชี	(22,786,691)	(17,005,329)	-	-
ค่าเช่าเครื่องบิน	2,624,466,685	1,371,072,992	-	-
ค่าซ่อมแซมและบำรุงรักษาเครื่องบิน	1,064,199,267	501,725,050	-	-
ซื้อสินค้าและอุปกรณ์	137,097,940	26,937,820	-	-
ค่าบริหารจัดการ	12,544,196	7,423,069	-	-
ค่าธรรมเนียมการจองตั๋ว	58,311,043	28,745,760	-	-
ค่าฝึกอบรมนักบิน	50,250,601	-	-	-
ดอกเบี้ยจ่าย	-	74,322,470	-	-

25.2.2) บริษัทย่อย

	งบการเงินรวม	งบการเงินรวมตามวิธีสัดส่วน	งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	พ.ศ. 2555	พ.ศ. 2554	พ.ศ. 2555	พ.ศ. 2554
	บาท	บาท	บาท	บาท
ดอกเบี้ยจ่าย	-	-	225,173	-

25.3) ค่าตอบแทนผู้บริหาร

ผู้บริหารของบริษัทรวมถึงกรรมการ (ไม่ว่าจะทำหน้าที่ในระดับบริหารหรือไม่) ค่าตอบแทนที่จ่ายหรือค้างจ่ายสำหรับผู้บริหาร มีดังนี้

	งบการเงินรวม	งบการเงินรวมตามวิธีสัดส่วน	งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	พ.ศ. 2555	พ.ศ. 2554	พ.ศ. 2555	พ.ศ. 2554
	บาท	บาท	บาท	บาท
เงินเดือนและผลประโยชน์ระยะสั้นอื่น	55,750,392	23,329,959	3,500,000	180,000
ผลประโยชน์เมื่อเกษียณอายุ	13,667,017	1,053,365	-	-
	69,417,409	24,383,324	3,500,000	180,000

25 รายการกับบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกัน (ต่อ)

รายการต่อไปนี้เป็นรายการกับบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกันที่สำคัญ (ต่อ)

25.4) รายได้ค่าโดยสารและค่าใช้จ่ายที่รับและจ่ายแทนกัน

	งบการเงินรวม	งบการเงินรวมตามวิธีสัดส่วน	งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	พ.ศ. 2555	พ.ศ. 2554	พ.ศ. 2555	พ.ศ. 2554
	บาท	บาท	บาท	บาท
รายได้ค่าโดยสารที่กิจการที่เกี่ยวข้องกันอื่นรับแทนกลุ่มบริษัท	2,198,912,696	1,718,031,522	-	-
เงินรับชำระแทนกิจการที่เกี่ยวข้องกันอื่น	372,281,874	232,983,292	-	-
ค่าใช้จ่ายที่กิจการที่เกี่ยวข้องกันอื่นจ่ายแทนกลุ่มบริษัท	299,747,223	362,955,005	-	-
เงินทดรองจ่ายแทนกิจการที่เกี่ยวข้องกันอื่น	129,182,258	218,597,173	-	-
ค่าใช้จ่ายที่บริษัทย่อยจ่ายแทนบริษัท	-	-	5,550,252	-

ยอดคงค้างของรายการลูกหนี้ เจ้าหนี้ เงินให้กู้ยืมระยะสั้นแก่กรรมการและสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น สรุปได้ดังนี้

25.5) ลูกหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน

	งบการเงินรวม	งบการเงินรวมตามวิธีสัดส่วน	งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	พ.ศ. 2555	พ.ศ. 2554	พ.ศ. 2555	พ.ศ. 2554
	บาท	บาท	บาท	บาท
กิจการที่เกี่ยวข้องกันอื่น	210,772,034	140,742,129	-	-

ลูกหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกันดังกล่าวได้ถูกเรียกเก็บดอกเบี้ยสำหรับจำนวนที่ผิดนัดชำระที่อัตราดอกเบี้ยร้อยละ 6.00 ต่อปี (พ.ศ. 2554 : ร้อยละ 6.00 ต่อปี)

25.6) เจ้าหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน

	งบการเงินรวม	งบการเงินรวมตามวิธีสัดส่วน	งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	พ.ศ. 2555	พ.ศ. 2554	พ.ศ. 2555	พ.ศ. 2554
	บาท	บาท	บาท	บาท
กิจการที่เกี่ยวข้องกันอื่น	427,725,470	184,156,928	-	-

เจ้าหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกันส่วนใหญ่เป็นสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐฯ และได้เรียกเก็บดอกเบี้ยสำหรับจำนวนที่ผิดนัดชำระที่อัตราดอกเบี้ยร้อยละ 6.00 ต่อปี (พ.ศ. 2554 : ร้อยละ 6.00 ต่อปี)

25 รายการกับบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกัน (ต่อ)

ยอดคงค้างของรายการลูกหนี้ เจ้าหนี้ เงินให้กู้ยืมระยะสั้นแก่กรรมการและสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น สรุปได้ดังนี้ (ต่อ)

25.7) เงินให้กู้ยืมระยะสั้นแก่กรรมการ

	งบการเงินรวม	งบการเงินรวมตามวิธีสัดส่วน	งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	พ.ศ. 2555	พ.ศ. 2554	พ.ศ. 2555	พ.ศ. 2554
	บาท	บาท	บาท	บาท
ราคาตามบัญชีต้นปี	-	52,583,531	-	-
กู้เพิ่มระหว่างปี	-	31,520,600	-	-
รับชำระคืนระหว่างปี	-	(81,520,600)	-	-
ดอกเบี้ยค้างรับเพิ่มขึ้นระหว่างปี	-	655,038	-	-
รับชำระคืนดอกเบี้ยรับระหว่างปี	-	(3,238,569)	-	-
ราคาตามบัญชีปลายปี	-	-	-	-

เงินให้กู้ยืมระยะสั้นแก่กรรมการเป็นเงินให้กู้ยืมที่ไม่มีหลักประกันในสกุลเงินบาท โดยมีอัตราดอกเบี้ยร้อยละ 1.50 ต่อปี และในระหว่างปี พ.ศ. 2554 ได้รับชำระเต็มจำนวนแล้ว

25.8) สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น

	งบการเงินรวม	งบการเงินรวมตามวิธีสัดส่วน	งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	พ.ศ. 2555	พ.ศ. 2554	พ.ศ. 2555	พ.ศ. 2554
	บาท	บาท	บาท	บาท
เงินมัดจำการเช่าเครื่องบิน				
กิจการที่เกี่ยวข้องกันอื่น	543,255,174	253,912,027	-	-
เงินมัดจำสัญญาแลกเปลี่ยนราคาน้ำมัน				
กิจการที่เกี่ยวข้องกันอื่น	15,242,850	8,045,374	-	-

26 ภาระผูกพัน

ภาระผูกพันตามสัญญาเช่าดำเนินงาน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม กลุ่มบริษัทมียอดรวมของจำนวนเงินขั้นต่ำที่ต้องจ่ายในอนาคตตามสัญญาเช่าสำนักงานและอื่นๆ ที่ไม่สามารถยกเลิกได้ดังนี้

	งบการเงินรวม	งบการเงินรวมตามวิธีสัดส่วน	งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	พ.ศ. 2555	พ.ศ. 2554	พ.ศ. 2555	พ.ศ. 2554
	บาท	บาท	บาท	บาท
ภายใน 1 ปี	22,916,044	23,074,434	-	-
เกินกว่า 1 ปีแต่ไม่เกิน 5 ปี	14,239,637	17,611,543	-	-
รวม	37,155,681	40,685,977	-	-

26 ภาระผูกพัน (ต่อ)

ณ วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2555 กลุ่มบริษัทมียอดรวมของจำนวนเงินขั้นต่ำที่ต้องจ่ายในอนาคตตามสัญญาเช่าเครื่องบินที่ไม่สามารถยกเลิกได้ ซึ่งจัดทำกับ AirAsia (Mauritius) Limited กิจการที่เกี่ยวข้องกันแห่งหนึ่งของเครื่องบิน 25 ลำ (ณ วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2554 : 22 ลำ) และสัญญาประกันภัยของเครื่องบิน 27 ลำ (ณ วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2554 : 22 ลำ) ดังนี้

	งบการเงินรวม		งบการเงินรวมตามวิธีสัดส่วน	
	พ.ศ. 2555		พ.ศ. 2554	
	ค่าเช่า ดอลลาร์สหรัฐฯ	สัญญาประกันภัย ดอลลาร์สหรัฐฯ	ค่าเช่า ดอลลาร์สหรัฐฯ	สัญญาประกันภัย ดอลลาร์สหรัฐฯ
ภายใน 1 ปี	104,040,000	834,791	45,747,483	411,034
เกินกว่า 1 ปี แต่ไม่เกิน 5 ปี	416,160,000	-	59,296,481	-
มากกว่า 5 ปี	415,725,041	-	23,480,282	-
รวม	935,925,041	834,791	128,524,246	411,034

27 การค้ำประกัน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2555 กลุ่มบริษัทไม่มีภาระผูกพันจากการค้ำประกันที่ออกโดยธนาคารที่เกี่ยวข้องกับเงินกู้ของนักบินฝึกหัดในหลักสูตรวิชาชีพนักบิน (ณ วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2554 : 13.72 ล้านบาท)

ณ วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2554 บริษัทมีภาระผูกพันจากการค้ำประกันแก่ผู้กู้ตามสัญญาการให้เครดิตจำนวน 39 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ซึ่งเป็นสัญญาระหว่างเครดิต สวิส สาขาสิงคโปร์ ในฐานะผู้ให้กู้กับผู้กู้ซึ่งเป็นกลุ่มผู้ถือหุ้นหกคนของบริษัท ตามสัญญาดังกล่าว ผู้กู้ได้นำหุ้นของบริษัทไปจำนำเป็นหลักประกันกับผู้ให้กู้ รวมทั้งบริษัทได้นำหุ้นของบริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด ส่วนที่ลงทุนโดยบริษัทไปจำนำเป็นหลักประกันด้วย ณ วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2555 บริษัทไม่มีภาระผูกพันจากการค้ำประกันดังกล่าวข้างต้น

28 หนังสือค้ำประกัน

กลุ่มบริษัทมีภาระผูกพันจากการค้ำประกันโดยธนาคารที่เกี่ยวข้องกับค่าใช้จ่ายภาคพื้นดิน ค่าสนับสนุนทางด้านเทคนิคและค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวกับการบินอื่นๆ ซึ่งเป็นปกติของการดำเนินธุรกิจดังต่อไปนี้

	งบการเงินรวม			งบการเงินรวมตามวิธีสัดส่วน		
	พ.ศ. 2555			พ.ศ. 2554		
	ล้านบาท	ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ	ล้านอินเดียรูปี	ล้านบาท	ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ	ล้านอินเดียรูปี
หนังสือค้ำประกันสำหรับค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวกับการบิน	5.60	0.45	30.83	2.86	0.05	14.19

กลุ่มบริษัทใช้เงินฝากประจำเป็นหลักประกันสำหรับหนังสือค้ำประกันดังกล่าวมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

	งบการเงินรวม		งบการเงินรวมตามวิธีสัดส่วน	
	พ.ศ. 2555		พ.ศ. 2554	
	ล้านบาท	ล้านอินเดียรูปี	ล้านบาท	ล้านอินเดียรูปี
เงินฝากประจำ	8.93	31.13	3.06	14.19

29 สิทธิประโยชน์จากการได้รับการส่งเสริมการลงทุน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2555 บริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทย่อย ได้รับสิทธิพิเศษจากคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนจำนวน 7 บัตร สำหรับกิจการขนส่งทางอากาศ สิทธิพิเศษที่สำคัญคือการได้รับยกเว้นอากรขาเข้าสำหรับการนำเข้าเครื่องบินและอะไหล่ที่เกี่ยวข้อง และการได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับกิจกรรมที่ได้รับการส่งเสริมเป็นระยะเวลา 8 ปี นับตั้งแต่วันที่แต่ละโครงการเริ่มมีรายได้ เพื่อให้ได้รับสิทธิพิเศษดังกล่าว บริษัทย่อยจะต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขและข้อกำหนดตามที่ระบุไว้ในบัตรส่งเสริมการลงทุน

30 เหตุการณ์ภายหลังวันที่ในงบการเงิน

เมื่อวันที่ 1 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2556 บริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทย่อยได้รับมอบเครื่องบิน AIRBUS A320-200 การขยายฝูงบินของบริษัทย่อยนี้เพื่อรองรับการเปิดเส้นทางการบินใหม่และเพิ่มจำนวนเที่ยวบินในเส้นทางการบินที่มีอยู่ของบริษัทย่อย เครื่องบินดังกล่าวได้จัดหามาภายใต้สัญญาเช่า ซึ่งมีระยะเวลา 12 ปี

Auditor's Report

TO THE SHAREHOLDERS OF ASIA AVIATION PUBLIC COMPANY LIMITED

I have audited the accompanying consolidated and company financial statements of Asia Aviation Public Company Limited and its subsidiaries and of Asia Aviation Public Company Limited, which comprise the consolidated and company statements of financial position as at 31 December 2012, and the related consolidated and company statements of comprehensive income, changes in shareholders' equity and cash flows for the year then ended, and a summary of significant accounting policies and other notes.

Management's Responsibility for the Financial Statements

Management is responsible for the preparation and fair presentation of these financial statements in accordance with Thai 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

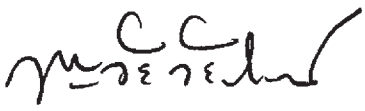
My responsibility is to express an opinion on these financial statements based on my audit. I conducted my audit in accordance with Thai Standards on Auditing. Those standards require that I comply with ethical requirements and plan and perform the audit to obtain reasonable assurance about whether the 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 consolidated and company financial statements referred to above present fairly, in all material respects, the consolidated and company financial position of Asia Aviation Public Company Limited and its subsidiaries and of Asia Aviation Public Company Limited as at 31 December 2012, and its consolidated and company results of operations and its cash flows for the year then ended in accordance with Thai Financial Reporting Standards.



CHANCHAI CHAIPRASIT
Certified Public Accountant (Thailand) No. 3760
PricewaterhouseCoopers ABAS Ltd.

Bangkok
26 February 2013

Statements of Financial Position

AS AT 31 DECEMBER 2012 AND 2011

	Notes	Consolidated	Proportionate consolidated	Company	
		2012 Baht	2011 Baht	2012 Baht	2011 Baht
Assets					
Current assets					
Cash and cash equivalents	7	3,852,838,996	694,425,971	5,051,471	977,900
Cash at financial institutions pledged as security		17,383,211	7,373,833	-	-
Short-term investments	8	2,295,900,960	4,651,341	-	-
Trade and other receivables	9	378,777,465	97,835,916	-	-
Amounts due from related parties	25.5	210,772,034	140,742,129	-	-
Inventories		58,345,198	26,128,736	-	-
Prepaid expenses		201,047,982	115,024,798	901,529	-
Value added tax receivable, net		99,289,077	351,470,624	-	-
Other current assets		13,436,177	13,392,997	-	3,530,000
Total current assets		7,127,791,100	1,451,046,345	5,953,000	4,507,900
Non-current assets					
Cash at financial institutions pledged as security		7,714,350	28,559,991	-	-
Investment in a subsidiary	10	-	-	3,067,114,370	-
Investment in a joint venture	11	-	-	-	403,999,930
General investment	12	8,769,300	3,534,044	-	-
Aircraft, leasehold improvements, and equipment, net	13	2,923,551,167	154,498,165	24	2,006
Intangible assets, net	14	14,867,810,336	7,274,065	1	1,052
Goodwill	15	7,415,116,414	286,184,317	-	-
Other non-current assets	16	673,281,007	292,419,374	-	-
Total non-current assets		25,896,242,574	772,469,956	3,067,114,395	404,002,988
Total assets		33,024,033,674	2,223,516,301	3,073,067,395	408,510,888

The accompanying notes are an integral part of these consolidated and company financial statements.

Statements of Financial Position (Cont'd)

AS AT 31 DECEMBER 2012 AND 2011

	Notes	Consolidated	Proportionate consolidated	Company	
		2012 Baht	2011 Baht	2012 Baht	2011 Baht
Liabilities and shareholders' equity					
Current liabilities					
Trade accounts payable		70,988,769	54,025,061	-	-
Other accounts payable		105,991,639	33,848,064	-	-
Amounts due to related parties	25.6	427,725,470	184,156,928	-	-
Deferred revenues		3,582,160,385	1,385,345,343	-	-
Accrued expenses		552,349,337	247,386,536	376,747	4,577,061
Current portion of long-term borrowing from a financial institution	17	-	247,859,915	-	-
Current portion of finance lease liabilities	18	137,142,871	2,431,587	-	-
Income tax payable		66,819,634	-	-	-
Other current liabilities		19,274,771	7,175,962	109,954	20,736
Total current liabilities		4,962,452,876	2,162,229,396	486,701	4,597,797
Non-current liabilities					
Long-term borrowing from a financial institution	17	-	6,713,256	-	-
Finance lease liabilities	18	1,783,112,423	4,719,811	-	-
Employee benefit obligations	19	111,846,384	42,203,653	-	-
Total non-current liabilities		1,894,958,807	53,636,720	-	-
Total liabilities		6,857,411,683	2,215,866,116	486,701	4,597,797

The accompanying notes are an integral part of these consolidated and company financial statements.

Statements of Financial Position (Cont'd)

AS AT 31 DECEMBER 2012 AND 2011

	Notes	Consolidated	Proportionate consolidated	Company	
		2012 Baht	2011 Baht	2012 Baht	2011 Baht
Liabilities and shareholders' equity (Cont'd)					
Shareholders' equity					
Share capital					
Authorised share capital					
Ordinary shares, shares 4,850,000,000 shares of par Baht 0.1 each		485,000,000	485,000,000	485,000,000	485,000,000
Issued and paid-up share capital	20				
Ordinary shares, shares 4,850,000,000 shares of paid-up Baht 0.1 each (31 December 2011: Ordinary shares, shares 4,100,000,000 shares of paid-up Baht 0.1 each)		485,000,000	410,000,000	485,000,000	410,000,000
Premium on share capital		2,599,808,274	-	2,599,808,274	-
Other component of equity					
Effect of change in proportion of investment in a joint venture		-	(15,526,868)	-	-
Other reserves		(33,712,692)	-	-	-
Retained earnings (Deficits)		15,259,409,223	(386,822,947)	(12,227,580)	(6,086,909)
Equity attributable to owners of the parent		18,310,504,805	7,650,185	3,072,580,694	403,913,091
Non-controlling interests		7,856,117,186	-	-	-
Total shareholders' equity		26,166,621,991	7,650,185	3,072,580,694	403,913,091
Total liabilities and shareholders' equity		33,024,033,674	2,223,516,301	3,073,067,395	408,510,888

The accompanying notes are an integral part of these consolidated and company financial statements.

Statements of Comprehensive Income

FOR THE YEARS ENDED 31 DECEMBER 2012 AND 2011

	Notes	Consolidated	Proportionate consolidated	Company	
		2012 Baht	2011 Baht	2012 Baht	2011 Baht
Revenues	22	16,102,950,774	8,123,184,534	-	-
Operating costs		(13,991,620,791)	(6,915,278,360)	-	-
Gross profit		2,111,329,983	1,207,906,174	-	-
Net gain on exchange rates		65,156,572	77,957,909	170,861	-
Gain on fair value of previously held equity interests	10	14,689,965,229	-	-	-
Other income		387,967,574	225,998,637	310,301	26,232
Profit before expenses		17,254,419,358	1,511,862,720	481,162	26,232
Selling expenses		(467,336,019)	(223,941,917)	-	-
Administrative expenses		(393,529,449)	(181,869,947)	(6,396,660)	(2,000,853)
Profit (loss) before finance costs and income tax		16,393,553,890	1,106,050,856	(5,915,498)	(1,974,621)
Finance costs		(17,421,153)	(91,928,865)	(225,173)	-
Profit (loss) before income tax		16,376,132,737	1,014,121,991	(6,140,671)	(1,974,621)
Income tax		(320,304,101)	-	-	-
Net profit (loss) for the year		16,055,828,636	1,014,121,991	(6,140,671)	(1,974,621)
Other comprehensive expense					
Actuarial loss on defined retirement benefit plan	19	(4,254,785)	-	-	-
Other comprehensive expense for the year		(4,254,785)	-	-	-
Total comprehensive income (expense) for the year		16,051,573,851	1,014,121,991	(6,140,671)	(1,974,621)
Net profit (loss) attributable to:					
Owners of the parent		15,648,572,302	1,014,121,991	(6,140,671)	(1,974,621)
Non-controlling interests		407,256,334	-	-	-
		16,055,828,636	1,014,121,991	(6,140,671)	(1,974,621)
Total comprehensive income (expenses) attributable to:					
Owners of the parent		15,646,232,170	1,014,121,991	(6,140,671)	(1,974,621)
Non-controlling interests		405,341,681	-	-	-
		16,051,573,851	1,014,121,991	(6,140,671)	(1,974,621)
Earnings (loss) per share					
Basic earnings (loss) per share	24	3.44	0.25	(0.00)	(0.00)

The accompanying notes are an integral part of these consolidated and company financial statements.

Statements of Changes in Shareholders' Equity

FOR THE YEARS ENDED 31 DECEMBER 2012 AND 2011

		Consolidated							
		Attribute to owners of the parent							
					Other component of equity				
	Notes	Issued and paid-up share capital Baht	Premium on share capital Baht	Retained earnings (Deficits) Baht	Other reserves Baht	Effect of change in proportion of investment in a joint venture Baht	Total owners of the parent Baht	Non-controlling interests Baht	Total shareholders' equity Baht
Opening balance as at 1 January 2011 (Proportionate)		410,000,000	-	(1,400,944,938)	-	-	(990,944,938)	-	(990,944,938)
Effect on additional proportion of investment in a joint venture		-	-	-	-	(15,526,868)	(15,526,868)	-	(15,526,868)
Total comprehensive income for the year		-	-	1,014,121,991	-	-	1,014,121,991	-	1,014,121,991
Closing balance as at 31 December 2011 (Proportionate)		410,000,000	-	(386,822,947)	-	(15,526,868)	7,650,185	-	7,650,185
Ordinary shares issued	20	75,000,000	2,700,000,000	-	-	-	2,775,000,000	-	2,775,000,000
Transaction costs	20	-	(100,191,726)	-	-	-	(100,191,726)	-	(100,191,726)
Effect of change in investments from a joint venture to a subsidiary		-	-	-	-	15,526,868	15,526,868	7,450,775,505	7,466,302,373
Effect of share-based payment	21	-	-	-	(33,712,692)	-	(33,712,692)	-	(33,712,692)
Total comprehensive income (expense) for the year		-	-	15,646,232,170	-	-	15,646,232,170	405,341,681	16,051,573,851
Closing balance as at 31 December 2012		485,000,000	2,599,808,274	15,25,409,223	(33,712,692)	-	18,310,504,805	7,856,117,186	26,166,621,991

The accompanying notes are an integral part of these consolidated and company financial statements.

Statements of Changes in Shareholders' Equity (Cont'd)

FOR THE YEARS ENDED 31 DECEMBER 2012 AND 2011

	Note	Company			
		Issued and paid up share capital Baht	Premium on share capital Baht	Deficits Baht	Total Baht
Opening balance as at 1 January 2011		410,000,000	-	(4,112,288)	405,887,712
Total comprehensive expense for the year		-	-	(1,974,621)	(1,974,621)
Closing balance as at 31 December 2011		410,000,000	-	(6,086,909)	403,913,091
Ordinary share issued	20	75,000,000	2,700,000,000	-	2,775,000,000
Transaction costs	20	-	(100,191,726)	-	(100,191,726)
Total comprehensive expense for the year		-	-	(6,140,671)	(6,140,671)
Closing balance as at 31 December 2012		485,000,000	2,599,808,274	(12,227,580)	3,072,580,694

The accompanying notes are an integral part of these consolidated and company financial statements.

Statements of Cash Flows

FOR THE YEARS ENDED 31 DECEMBER 2012 AND 2011

	Notes	Consolidated	Proportionate consolidated	Company	
		2012 Baht	2011 Baht	2012 Baht	2011 Baht
Cash flows from operating activities					
Profit (loss) before income tax		16,376,132,737	1,014,121,991	(6,140,671)	(1,974,621)
Adjustments for:					
Gain on fair value of previously held interests	10	(14,689,965,229)	-	-	-
Depreciation	13	91,105,317	33,527,657	1,982	3,794
Amortisation	14	3,482,680	2,460,984	1,051	960
Reversals of doubtful debts		-	(1,434,189)	-	-
Loss on disposals of leasehold improvements, equipment and intangible assets		18,745	567,341	-	-
Employee benefit expenses	19	22,094,489	9,890,526	-	-
Share-based payment	21	53,940,308	-	-	-
Unrealised gain on exchange rates		(49,758,880)	(21,352,923)	-	-
Finance costs		17,421,153	91,928,865	225,173	-
Interest income		(81,831,499)	(67,541,623)	(310,301)	(26,232)
		1,742,639,821	1,062,168,629	(6,222,766)	(1,996,099)
Changes in operating assets and liabilities:					
(Excluding the effect on additional proportion of investment in a joint venture and change in a joint venture to a subsidiary)					
- Cash at financial institutions pledged as security		100,327,654	2,273,965	-	-
- Trade and other receivables		(172,558,450)	(39,435,191)	-	-
- Amounts due from related parties		(9,242,133)	1,269,742,659	-	-
- Inventories		(8,008,884)	(22,815,370)	-	-
- Prepaid expenses		20,269,058	(22,832,947)	(901,529)	-
- Value added tax receivable		303,915,759	(209,946,335)	-	-
- Other current assets		9,683,174	31,152,636	3,530,000	(3,530,000)
- Other non-current assets		(102,934,452)	(46,937,577)	-	-
- Trade accounts payable		(32,383,031)	(35,673,960)	-	-
- Other accounts payable		47,127,820	8,968,778	-	-
- Amounts due to related parties		64,617,283	(1,962,745,382)	-	(486,987)
- Deferred revenues		893,720,230	168,948,125	-	-
- Accrued expenses		(72,009,136)	49,060,816	(4,200,314)	4,477,061
- Other current liabilities		86,254,949	(2,697,114)	89,218	15,569

The accompanying notes are an integral part of these consolidated and company financial statements.

Statements of Cash Flows (Cont'd)

FOR THE YEARS ENDED 31 DECEMBER 2012 AND 2011

	Notes	Consolidated	Proportionate consolidated	Company	
		2012 Baht	2011 Baht	2012 Baht	2011 Baht
Cash generated from (used in) operation		2,871,419,662	249,231,732	(7,705,391)	(1,520,456)
Interest paid		-	(12,015,037)	-	-
Interest received		24,551,169	25,212,310	310,301	26,232
Income tax paid		(252,971,934)	-	-	-
Net cash generated from (used in) operating activities		2,642,998,897	262,429,005	(7,395,090)	(1,494,224)
Cash flows from investing activities					
Short-term loan granted to a director	25.7	-	(31,520,600)	-	-
Short-term loan repayments received from a director	25.7	-	81,520,600	-	-
Investment in a joint venture, net of cash and cash equivalents transferred as part of acquisition		-	8,802,867	-	-
Payment for additional investment in a joint venture		-	-	-	(3,999,930)
Cash received from change in investment in a joint venture to a subsidiary		625,297,714	-	-	-
Payments for investment in a subsidiary	10	-	-	(2,663,114,440)	-
Net payments for short-term investments		(1,759,390,954)	-	-	-
Proceeds (payments) from general investment	12	(1,839,800)	278,800	-	-
Proceeds from disposals of leasehold improvements and equipment		900,489	3,964,598	-	-
Payments for aircraft, leasehold improvements and equipment		(739,289,127)	(41,424,662)	-	-
Payments for intangible assets	14	(1,524,302)	(1,196,806)	-	-
Interest received		45,479,104	3,328,696	-	-
Net cash generated from (used in) investing activities		(1,830,366,876)	23,753,493	(2,663,114,440)	(3,999,930)

The accompanying notes are an integral part of these consolidated and company financial statements.

Statements of Cash Flows (Cont'd)

FOR THE YEARS ENDED 31 DECEMBER 2012 AND 2011

	Notes	Consolidated	Proportionate consolidated	Company	
		2012 Baht	2011 Baht	2012 Baht	2011 Baht
Cash flows from financing activities					
Proceeds from issue of ordinary shares	20, 21	2,587,155,274	-	2,674,808,274	-
Repayment of short-term borrowings from a financial institution		-	(100,000,000)	-	-
Repayments of finance lease		(19,138,827)	(3,054,306)	-	-
Proceed from long-term borrowing from a financial institution		-	480,581,626	-	-
Repayments of long-term borrowing from a financial institution	17	(254,573,171)	(233,404,958)	-	-
Interest paid		(17,421,152)	(17,614,762)	(225,173)	-
Net cash generated from financing activities		2,296,022,124	126,507,600	2,674,583,101	-
Net increase (decrease) in cash and cash equivalents		3,108,654,145	412,690,098	4,073,571	(5,494,154)
Cash and cash equivalents at the beginning of the year		694,425,971	260,382,950	977,900	6,472,054
Effect of exchange rates		49,758,880	21,352,923	-	-
Cash and cash equivalents at the end of the year		3,852,838,996	694,425,971	5,051,471	977,900

Non-cash transactions

Significant non-cash transactions during the years ended 31 December 2012 and 2011 are as follows:

Purchase of aircraft spare parts which have not been paid		7,202,170	-	-	-
Purchase of aircraft and motor vehicles under finance lease agreements		1,926,362,106	8,962,183	-	-
Landing rights acquired from change in investment in a joint venture to a subsidiary	10	14,856,000,000	-	-	-
Share-based payment	21	53,940,308	-	-	-

The accompanying notes are an integral part of these consolidated and company financial statements.

Notes to the Consolidated and Company Financial Statements

FOR THE YEARS ENDED 31 DECEMBER 2012 AND 2011

1 GENERAL INFORMATION

Asia Aviation Public Company Limited ("the Company") is a public company and incorporated in Thailand. The address of the Company's registered office is as follows:

99 OSC Building, 1st floor, Moo 5, Kingkaew Road, Rachatewa, Bangplee, Samutprakarn 10540.

The Company's ordinary shares are listed on the Stock Exchange of Thailand. For reporting purposes, the Company and its subsidiary are referred to as the "Group".

The principal business operations of the Company and its subsidiary are summarised below:

The Company's principal business operation is to invest in low-fare airline business company which is Thai AirAsia Company Limited. The Company's shareholding interest is 55%. (2011: 51%).

The subsidiary, Thai AirAsia Company Limited, principally provides low-fare airline service.

As disclosed in Note 10, in May 2012, Thai AirAsia Company Limited changed from the Company's joint venture to a subsidiary under the "Amended and Restated Shareholders' Agreement".

The consolidated and company financial statements were approved by the Board of Directors on 26 February 2013.

2 ACCOUNTING POLICIES

The principal accounting policies adopted in the preparation of these consolidated and company financial statements are set out below:

2.1 Basis of preparation

The consolidated and company financial statements have been prepared in accordance with Thai Generally Accepted Accounting Principles under the Accounting Act B.E. 2543, being those Thai Financial Reporting Standards issued under the Accounting Profession Act B.E. 2547, and the financial reporting requirements of the Securities and Exchange Commission under the Securities and Exchange Act.

The proportionate consolidated financial statements for the year ended 31 December 2011 have been prepared in its shares of the joint venture's individual income and expenses, assets and liabilities and cash flows of Thai AirAsia Company Limited which is its joint venture from the Company's interest at 51% portion.

The consolidated and company financial statements have been prepared under the historical cost convention, except as disclosed otherwise in the accounting policies.

The preparation of consolidated and company financial statements in conformity with Thai Generally Accepted Accounting Principles requires the use of certain critical accounting estimates. It also requires management to exercise its judgment in the process of applying the Group's accounting policies. The areas involving a higher degree of judgment or complexity, or areas where assumptions and estimates are significant to the financial statements are disclosed in Note 4.

An English version of the consolidated and company financial statements has been prepared from the statutory consolidated and company financial statements that are in the Thai language. In the event of a conflict or a difference in interpretation between the two languages, the Thai language statutory financial statements shall prevail.

2 ACCOUNTING POLICIES (CONT'D)

2.2 New accounting standards, new financial reporting standards, and amendments to accounting standards

The new accounting standards, amendments to accounting standards and new financial reporting standards which are mandatory and are currently relevant to the Group but the Group has not early adopted them are as follows:

Effective for the periods beginning on or after 1 January 2013

TAS 12	Income taxes
TAS 21 (Revised 2009)	The Effects of Changes in Foreign Exchange Rates
TFRS 8	Operating Segments

Effective for the periods beginning on or after 1 January 2014

TFRIC 13	Customer Loyalty Programmes

The management has assessed and determined that the new accounting standards, new financial reporting standards, and amendments to accounting standards will not significantly impact the consolidated and company financial statements being presented except the new accounting standard and new financial reporting standard as disclosed below:

TAS 12 deals with taxes on income, comprising current tax and deferred tax. Current tax assets and liabilities are measured at the amount expected to be paid to or recovered from the taxation authorities, using tax rates and tax law that have been enacted or substantively enacted by the end of the reporting period. Deferred taxes are measured by based on the temporary difference between the tax base of an asset or liability and its carrying amount in the financial statements and using the tax rates that are expected to apply to the period when the asset is realised or the liability is settled. The Group will apply this standard from 1 January 2013 retrospectively with an expected incur of deferred tax account and an impact to retained earnings and income tax expense. The management is currently assessing the impact of applying this standard.

TFRS 8: The standard requires a 'management approach', under which segment information is presented on the same basis as that used for internal reporting purposes. The Group will apply this standard from 1 January 2013. The expected impact is still being assessed in detail by management, it appears that the Group may need to disclose operating segments that is consistent with the internal reporting provided to the chief operating decision-maker.

TFRIC 13 clarifies that where goods or services are sold together with a customer loyalty incentive (for example, loyalty points or free products), the arrangement is a multiple-element arrangement, and the consideration received or receivable from the customer is allocated between the components of the arrangement using fair values. The Group's management is currently assessing the impact of applying this interpretation.

2.3 Investments in subsidiaries

Subsidiaries are all entities (including special purpose entities) over which the Group has the power to govern the financial and operating policies generally accompanying a shareholding of more than one-half of the voting rights. The existence and effect of potential voting rights that are currently exercisable or convertible are considered when assessing whether the Group controls another entity. Subsidiaries are fully consolidated from the date on which control is transferred to the Group. They are de-consolidated from the date that control ceases.

2 ACCOUNTING POLICIES (CONT'D)

2.3 Investments in subsidiaries (Cont'd)

The Group uses the acquisition method of accounting to account for business combinations. The consideration transferred for the acquisition of a subsidiary is the fair value of the assets transferred, the liabilities incurred and the equity interests issued by the Group. The consideration transferred includes the fair value of any asset or liability resulting from a contingent consideration arrangement. Acquisition-related costs are expensed as incurred. Identifiable assets acquired and liabilities and contingent liabilities assumed in a business combination are measured initially at their fair values at the acquisition date. On an acquisition-by-acquisition basis, the Group recognises any non-controlling interest in the acquiree either at fair value or at the non-controlling interest's proportionate share of the acquiree's net assets.

For the Company financial information, investments in subsidiaries are accounted for at cost less impairment.

The excess of the consideration transferred, the amount of any non-controlling interest in the acquiree and the acquisition date fair value of any previous equity interest in the acquiree over the fair value of the Group's share of the identifiable net assets acquired is recorded as goodwill. If this is less than the fair value of the net assets of the subsidiary acquired in the case of a bargain purchase, the difference is recognised directly in statements of comprehensive income.

Intercompany transactions, balances and unrealised gains or loss on transactions between group companies are eliminated; unrealised losses are also eliminated unless costs cannot recovered. Accounting policies of subsidiaries have been changed where necessary to ensure consistency with the policies adopted by the Group.

2.4 Investment in a joint venture

The Company's interest in jointly controlled entities is accounted for using proportionate consolidation in the proportionate consolidated financial statements. The Company combines its share of the joint venture's individual income and expenses, assets and liabilities and cash flows on a line-by-line basis with items in the financial statements.

In the Company's separate financial statements, interest in jointly controlled entities is accounted for using the cost method.

2.5 Foreign currency translation

Items included in the financial statements are measured using Thai Baht. The consolidated financial statements are presented in Thai Baht.

Foreign currency transactions are translated into Thai Baht using the exchange rates prevailing at the date of the transaction. Monetary assets and liabilities denominated in foreign currencies are translated to Thai Baht at the exchange rates prevailing at the statement of financial position date. Gains and losses resulting from the settlement of foreign currency transactions and from the translation of monetary assets and liabilities denominated in foreign currencies are recognised in statements of comprehensive income.

2.6 Cash and cash equivalents

Cash and cash equivalents include cash on hand, deposits held at call with banks, other short-term highly liquid investments with original maturities of three months or less from the date of acquisition and are not pledged as security.

2 ACCOUNTING POLICIES (CONT'D)

2.7 Trade accounts receivable

Trade accounts receivable are carried at the original invoice amount and subsequently measured at the remaining amount less any allowance for doubtful receivables based on a review of all outstanding amounts at the end of year. The amount of the allowance is the difference between the carrying amount of the receivable and the amount expected to be collectible. Bad debts are written-off during the year in which they are identified and recognised in statements of comprehensive income within administrative expenses.

2.8 Inventories

Inventories comprise food, beverage, merchandise, and consumables.

Food, beverage and merchandise are stated at the lower of cost or net realisable value. Cost is determined by the first-in, first-out method. The cost of purchase comprises both the purchase price and costs directly attributable to the acquisition of the inventories such as import duties and transportation charges, less all attributable discounts, allowances or rebates.

Consumables used internally for aircraft repairs and maintenance are stated at the lower of cost or net realisable value. Cost is determined on the weighted average basis, and comprises the purchase price and incidentals incurred in bringing the inventories to their present location and condition.

Net realisable value is the estimate of the selling price in the ordinary course of business, less estimated cost necessary to make the sale. Allowance is made, where necessary, for obsolete, slow moving or defective inventories.

2.9 General investment

The Group's general investment is non-marketable equity security. The classification depends on the purpose for which the investment was acquired. Management determines the appropriate classification of its investment at the time of the purchase and re-evaluates such designation on a regular basis.

General investment is carried at cost less impairment.

A test for impairment is carried out when there is a factor indicating that an investment might be impaired. If the carrying value of the investment is higher than its recoverable amount, impairment loss is charged to statements of comprehensive income.

On disposal of an investment, the difference between the net disposal proceeds and the carrying amount is charged or credited to statements of comprehensive income. When disposing of part of the Group's holding of particular investment in debt or equity securities, the carrying amount of the disposed part is determined by the weighted average carrying amount of the total holding of the investment.

2.10 Aircraft, leasehold improvements and equipment

Aircraft, leasehold improvements and equipment are stated at cost less accumulated depreciation. Historical cost includes expenditure that is directly attributable to the acquisition of the items.

Subsequent costs are included in the asset's carrying amount or recognised as a separate asset, as appropriate, only when it is probable that future economic benefits associated with the item will flow to the Group and the cost of the item can be measured reliably. The carrying amount of the replaced part is derecognised. All other repairs and maintenance are charged to statements of comprehensive income during the financial period in which they are incurred.

2 ACCOUNTING POLICIES (CONT'D)

2.10 Aircraft, leasehold improvements and equipment (Cont'd)

Depreciation is calculated on the straight-line basis to write-off the cost of each asset, to its residual value over the estimated useful life as follows:

Aircraft	5 - 25 years
Aircraft spare parts	10 years
Leasehold improvements	5 years
Computers	5 years
Furniture, fixtures and office equipment	5 years
Operating equipment	5 years
Motor vehicles	5 years

The assets' residual values and useful lives are reviewed, and adjusted if appropriate, at the end of each reporting period.

Where the carrying amount of an asset is greater than its estimated recoverable amount, it is written down immediately to its recoverable amount.

Gains or losses on disposals are determined by comparing the proceeds with the carrying amount and are recognised in statements of comprehensive income.

2.11 Goodwill

Goodwill represents the excess of the cost of an acquisition over the fair value of the Company's share of the net identifiable assets of the acquired subsidiary undertaking at the date of acquisition. Goodwill on acquisition of subsidiary is reported in the consolidated statement of financial position as goodwill and is reported in the company statement of financial position as part of the investment in a subsidiary. Goodwill is allocated to cash-generating units for the purpose of impairment testing. The allocation is made to those cash generating units or group of cash generating units that are expected to benefit from the business combination in which the goodwill arose.

Goodwill is tested for impairment as part of the overall investment in a subsidiary.

Goodwill is tested annually for impairment and carried at cost less accumulated impairment losses. Impairment losses on goodwill are not reversed. Gains and losses on the disposal of an entity include the carrying amount of goodwill relating to the entity sold.

2.12 Intangible assets

2.12.1 Landing rights

Landing rights are stated at cost less any accumulated impairment losses. They are considered to have an indefinite useful life as they will remain available for use for the foreseeable future provided that minimum utilisation requirements are observed, and are tested for impairment annually and whenever there is an indicator of impairment.

2.12.2 Computer software

Acquired computer software licenses are capitalised on the basis of the costs incurred to acquire and bring to use the specific software. These costs are amortised over their estimated useful lives of 5 years on the straight-line basis.

2 ACCOUNTING POLICIES (CONT'D)

2.13 Leases - where the Group is the lessees

Leases of assets which substantially transfer all the risks and rewards of ownership are classified as finance leases. Finance leases are capitalised at the inception of the lease at the lower of the fair value of the leased assets or the present value of the minimum lease payments. Each lease payment is allocated to the principal and to the finance charges so as to achieve a constant rate on the finance balance outstanding. The outstanding rental obligations, net of finance charges, are included in finance lease liabilities. The interest element of the finance cost is charged to statements of comprehensive income over the lease period. The assets acquired under finance lease is depreciated over the useful life of the asset.

Leases not transferring a significant portion of the risks and rewards of ownership to the lessee are classified as operating leases. Payments made under operating leases (net of any incentives received from the lessor) are charged to statements of comprehensive income on a straight-line basis over the period of the lease.

When an operating lease is terminated before the lease period has expired, any payment required to be made to the lessor by way of penalty is recognised as an expense in the period in which termination takes place.

2.14 Borrowings

Borrowings are recognised initially at the proceeds received, net of transaction costs incurred. Borrowings are subsequently stated at amortised cost as the redemption value. Borrowings are classified as current liabilities unless the Group has an unconditional right to defer settlement of the liability for at least 12 months after the statement of financial position date.

2.15 Income taxes

The Group does not recognise income taxes payable or receivable in future periods with respect to temporary differences arising between the tax bases of assets and liabilities and their carrying amounts in the financial statements. The principal temporary differences arise from provisions for retirement benefits, share-based payment and, in relation to acquisitions, on the difference between the fair values of the net assets acquired and their tax base.

2.16 Employee benefits

2.16.1 Provident fund

The Group operates a provident fund that is a defined contribution plan. The fund assets are held in a separate trust fund and are managed by an external fund manager. The provident fund is funded by payments from employees and by the Group. The Group has no legal or constructive obligations to pay further contributions if the fund does not hold sufficient assets to pay all employees the benefits relating to employee service in the prior and current periods. The Group's contributions to the provident fund are charged to statements of comprehensive income in the year to which they relate.

2.16.2 Retirement benefits

The retirement benefit is a defined benefit plan that an employee will receive on retirement according to Thai Labour Law depending on age and years of service.

2 ACCOUNTING POLICIES (CONT'D)

2.16 Employee benefits (Cont'd)

2.16.2 Retirement benefits (Cont'd)

The liability of retirement benefit is recognised in the statement of financial position using the present value of the obligation at the statement of financial position date, together with adjustments for unrecognised actuarial gains or losses and past service costs. The retirement benefit is calculated by an independent actuary using the projected unit credit method. The present value of the benefit obligation is determined by discounting the estimated future cash outflows using interest rates of referred government bonds that are denominated in the currency in which the benefits will be paid and that have terms to maturity approximating to the terms of the related retirement liabilities. Actuarial gains and losses arising from experience adjustments and changes in actuarial assumptions are charged or credited to equity in other comprehensive income in the period in which they arise.

2.17 Share-based payment

The Group operates an equity-settled, share-based compensation plan, under which the entity receives services from employees as consideration for equity instruments of the Group. The fair value of the employee services received in exchange for the grant of the shares is recognised as an expense. The total amount to be expensed is determined by reference to the fair value of the shares granted:

- including any market performance conditions; and
- excluding the impact of any service and non-market performance vesting conditions (remaining an employee of the entity over a specified time period)

Non-market vesting conditions are included in assumptions about the number of shares that are expected to vest. The total expense is recognised over the vesting period, which is the period over which all of the specified vesting conditions are to be satisfied. At the end of each reporting period, the Group revises its estimates of the number of shares that are expected to vest based on the non-marketing vesting conditions. It recognises the impact of the revision to original estimates, if any, in statements of comprehensive income, with a corresponding adjustment to equity.

With respect to the grant by the company of shares over its equity instruments to the employees of subsidiary, the fair value of employee services received, measured by reference to the grant date fair value, is recognised over the vesting period.

2.18 Provisions

Provisions, which exclude the provision relating to employee benefits, are recognised when the Group have a present legal or constructive obligation as a result of past events, it is probable that an outflow of resources will be required to settle the obligation, and a reliable estimate of the amount can be made. Where the Group expect a provision to be reimbursed, the reimbursement is recognised as a separate assets but only when the reimbursement is virtually certain.

2.19 Share capital

Ordinary shares are classified as equity.

Incremental external costs directly attributable to the issue of new shares, other than in connection with business combination, are shown in equity as a deduction, net of tax, from the proceeds. Share issue costs incurred directly in connection with a business combination are included in the cost of acquisition.

2 ACCOUNTING POLICIES (CONT'D)

2.20 Revenue recognition

Passenger revenue and other related services such as baggage handling fee, assigned seat revenue and cancellation and documentation revenue are recognised upon the rendering of services. The value of seats sold for which services have not been rendered is included in deferred revenues.

Revenue from sales comprises receivable for the sale of goods net of output tax, rebates and discounts. Revenue from sales of goods is recognised when significant risks and rewards of ownership of the goods are transferred to the buyer.

Interest income is recognised on a time proportion basis, taking account of the principal outstanding and the effective rate over the period to maturity, when it is determined that such income will accrue to the Group.

Other income is recognised on an accrual basis.

3 FINANCIAL RISK MANAGEMENT

3.1 Financial risk factors

The Group's activities expose them to a variety of financial risks, including the effects of changes in fuel price and foreign currency exchange rates. The Group's overall risk management programme focuses on the votality of financial markets and seeks to minimise potential adverse effects on the financial performance. The Group does not have policies to use derivative financial instruments for trading or speculative purpose.

Fuel price risk

The Group is exposed to the fluctuation of fuel price. To manage the risk of fuel price fluctuation, AirAsia Berhad, a related party, is carried out the risk management on behalf of the Group (Note 3.2).

Foreign exchange risk

Foreign currency assets mainly represent deposits at banks, other deposits and amounts due from related parties. Foreign currency liabilities mainly represent trade accounts payable and amounts due to related parties.

The Group is exposed to foreign exchange risk arising from currency exposures mainly in respect of US Dollars. The Group has a natural hedge to the extent that payments for foreign currency payables are matched against receivables denominated in the same foreign currency. However, the Group uses forward foreign exchange contract to hedge its exposure to foreign currency risk for fixed deposit (Note 3.2).

Interest rate risk

The Group's interest rate risk arises from finance lease liabilities and amounts due to related parties. Finance lease liabilities issued at variable rates and amounts due to related parties issued at fixed rate. Management considers that interest rate risk is not significant. However, all interest rate derivative transactions, which may be incurred, are subject to approval by the Board of Directors before execution.

3 FINANCIAL RISK MANAGEMENT (CONT'D)

3.1 Financial risk factors (Cont'd)

Credit risk

Most of the Group's income, being passenger revenue, is normally paid by clients in advance. The credit risk incurred from amounts due from related parties is low. Management is therefore of the opinion that credit risk is not significant. The Group has not entered into any derivative contracts relating to credit risk. Cash transactions are limited to high credit quality financial institutions.

Liquidity risk

Prudent liquidity risk management implies maintaining sufficient cash and marketable securities, the availability of funding through an adequate amount of credit facilities and the ability to close out market positions. Due to the dynamic nature of the underlying business, the Group Treasury aims at maintaining flexibility in funding by keeping credit lines available.

3.2 Accounting for derivative financial instruments and hedging activities

Derivative financial instruments, which the Group used to manage risk, comprise fuel price swap agreements and forward foreign exchange contract.

Fuel price swap agreements

AirAsia Berhad, a related party, has entered into fuel price swap agreements with third parties which protect the Group from the risk of movements in fuel price. The Group has entered into the agreement with AirAsia Berhad under the term of the agreement that gains or losses on fuel price swap agreements are allocated to the Group based on proportion of fuel consumption on a monthly basis. The Group recorded these transactions in statements of comprehensive income as a component of operating costs when they incur.

Forward foreign exchange contract

The Group entered into a forward foreign exchange contract with a local financial institution in order to hedge the foreign exchange risk relating to fixed deposit. As at 31 December 2012, the outstanding contract due for the settlement date is 7 March 2013 (31 December 2011: nil) is as follows:

	Consolidated	Proportionate consolidated	Company	
	2012 Baht	2011 Baht	2012 Baht	2011 Baht
The amount to be received US Dollars 15.16 million at rate Baht 31.54 per US Dollars 1	478,047,477	-	-	-

3.3 Fair value estimation

Fair values of financial assets and liabilities are approximate their carrying amounts because their periods of maturities are short, therefore, there are no significant risk that would impact the Group's future cash flows.

3 FINANCIAL RISK MANAGEMENT (CONT'D)

3.3 Fair value estimation (Cont'd)

Fuel price swap agreements

The net fair value of fuel price swap agreements at the statement of financial position date is as follows:

	Consolidated	Proportionate consolidated	Company	
	2012 US Dollars	2011 US Dollars	2012 US Dollars	2011 US Dollars
Favourable fuel price swap agreements	-	821,892	-	-

There was no outstanding fuel price swap agreement as at 31 December 2012.

Forward foreign exchange contract

The net fair value of forward foreign exchange contract at the statement of financial position date is as follow:

	Consolidated	Proportionate consolidated	Company	
	2012 Baht	2011 Baht	2012 Baht	2011 Baht
Favourable forward foreign exchange contract	11,966,622	-	-	-

The fair value of the forward foreign exchange contract has been calculated (using rates quoted by the counterparty to the contract) as if the contract was terminated at the statements of financial position date.

4 CRITICAL ACCOUNTING ESTIMATES, ASSUMPTIONS, AND JUDGEMENTS

Estimates, assumptions, and judgements are continually evaluated and are based on historical experience and other factors, including expectations of future events that are believed to be reasonable under the circumstances.

Aircraft maintenance under operating leases

The Group has a commitment to maintain aircrafts under operating lease agreements, a provision is made throughout the lease term for the rectification obligations contained within the lease agreements. The provision is based on estimated future repair and maintenance costs of major airframe, certain engine maintenance checks and estimated one-off costs incurred at the end of the lease by charging to statements of comprehensive income according to the number of flying hours in each year.

4 CRITICAL ACCOUNTING ESTIMATES, ASSUMPTIONS, AND JUDGEMENTS (CONT'D)

Estimated useful lives and residual values of aircraft frames and engines

The Group reviews annually the estimated useful lives and residual values of aircraft airframes and engines based on key factors concerned such as business plans and strategies, expected level of usage, future technological developments and market prices. Future results of operations could be materially affected by changes in these estimates brought about by changes in the factors mentioned above. A reduction in the estimated useful lives and residual values of aircraft airframes and engines as disclosed in Note 2.10, would increase the recorded depreciation charge and decrease the carrying amount of aircraft.

5 CAPITAL RISK MANAGEMENT

The Group's objectives when managing capital are to safeguard the Group's ability to continue as a going concern in order to provide returns for shareholders and benefits for other stakeholders and to maintain an optimal capital structure to reduce the cost of capital.

In order to maintain or adjust the capital structure, the Group may adjust the amount of dividends paid to shareholders, return capital to shareholders, issue new shares or sell assets to reduce debt.

6 SEGMENT INFORMATION

The Group does not disclose the segment information because there is no significant business segment other than the provision of air transportation services.

7 CASH AND CASH EQUIVALENTS

	Consolidated	Proportionate consolidated	Company	
	2012 Baht	2011 Baht	2012 Baht	2011 Baht
Cash on hand	12,419,294	3,248,952	-	-
Deposits held at call with banks	2,340,419,702	585,811,055	5,051,471	977,900
Short-term bank deposits	-	3,365,999	-	-
Bill of exchange with maturity of three months or less	1,500,000,000	101,999,965	-	-
Total cash and cash equivalents	3,852,838,996	694,425,971	5,051,471	977,900

The interest rate of deposits held at call with banks was 0.51% per annum (2011: 1.40% per annum).

As at 31 December 2012, interest rate of bill of exchange with maturity of three months or less was 2.75% per annum (2011: interest rate of short-term bank deposits and bill of exchange with maturity of three months or less were 14.00% and 3.00% per annum, respectively).

8 SHORT-TERM INVESTMENTS

	Consolidated	Proportionate consolidated	Company	
	2012 Baht	2011 Baht	2012 Baht	2011 Baht
Fixed deposits	1,168,965,960	4,651,341	-	-
Bill of exchange	1,126,935,000	-	-	-
Total short-term investments	2,295,900,960	4,651,341	-	-

The average interest rate of fixed deposits and bill of exchange were 3.75% and 2.75% - 4.00% per annum, respectively (2011: interest rate of fixed deposits was 1.57% per annum).

9 TRADE AND OTHER RECEIVABLES

	Consolidated	Proportionate consolidated	Company	
	2012 Baht	2011 Baht	2012 Baht	2011 Baht
Trade accounts receivable	264,022,927	79,456,542	-	-
Accrued income	95,410,129	16,596,705	-	-
Other accounts receivable	19,344,409	1,782,669	-	-
Total trade and other receivables	378,777,465	97,835,916	-	-

Outstanding trade accounts receivable can be analysed by age as follows:

	Consolidated	Proportionate consolidated	Company	
	2012 Baht	2011 Baht	2012 Baht	2011 Baht
Up to 3 months	227,256,126	71,932,116	-	-
3-6 months	6,627,750	3,805,546	-	-
6-12 months	16,442,335	2,553,899	-	-
Over 12 months	13,696,716	1,164,981	-	-
Total trade accounts receivable	264,022,927	79,456,542	-	-

10 INVESTMENT IN A SUBSIDIARY

Details of investment in a subsidiary are as follows:

					Company	
					Cost method	
	Business	Total number of holding shares	Par value Baht per share	% of share-holding Percent	2012 Baht	2011 Baht
Thai AirAsia Company Limited	providing a low-fare airline service	23,955,553	10	55.00	3,067,114,370	-
					3,067,114,370	-

The movement of investment in a subsidiary for the year ended 31 December 2012 is as follows:

	Company
	2012 Baht
Opening book amount	-
Change of investment from investment in a joint venture to a subsidiary	403,999,930
Additional investment	2,663,114,440
Closing book amount	3,067,114,370

As at 31 December 2011, Thai AirAsia Company Limited was jointly controlled by the Company and AirAsia Investment Ltd., incorporated in Malaysia, which own 51% and 49% of the joint venture's shares, respectively. Investment in Thai AirAsia Company Limited was considered as investment in a joint venture according to the shareholder's agreement.

On 14 February 2012, the Company entered into an "Amended and Restated Shareholders' Agreement" with three parties which are AirAsia Investment Ltd. (a subsidiary of AirAsia Berhad), AirAsia Berhad and Thai AirAsia Company Limited pursuant to which the parties set out their respective rights and obligations with respect to Thai AirAsia Company Limited. According to the "Amended and Restated Shareholders' Agreement", the Company has gained controls over Thai AirAsia Company Limited. The "Amended and Restated Shareholders' Agreement" will be effective from the date that the Securities and Exchange Commission issues a letter to the Company notifying that it has commenced counting the period of effectiveness of the draft prospectus filed by the Company in relation to an initial public offering, which is 4 May 2012. Therefore, Thai AirAsia Company Limited has been considered as a subsidiary instead of a joint venture from that date onward.

On 29 May 2012, the Company subscribed for an additional 3,555,560 shares of Thai AirAsia Company Limited, totalling Baht 2,663.11 million, or Baht 749 each. Therefore, the Company's shareholding interest in Thai AirAsia Company Limited was increased from 51% to 55% from that date.

10 INVESTMENT IN A SUBSIDIARY (CONT'D)

Details of net assets acquired and effect of the change from investment in a joint venture to investment in a subsidiary are as follows:

	As at 4 May 2012 [a] Baht
Fair value of previously held equity interest in Thai AirAsia Company Limited	15,170,005,205
	15,170,005,205
Recognised amounts of identifiable assets acquired and liabilities assumed	
Cash and cash equivalents	1,276,117,328
Short-term investments	1,085,425,460
Trade and other receivables and amounts due from related parties	321,162,427
Inventories and other current assets	392,801,737
Cash at financial institutions pledged as security	182,635,426
General investment	6,929,500
Leasehold improvements and equipment, net	384,130,782
Landing rights	14,856,000,000
Intangible assets, net	13,254,382
Other non-current assets	567,198,126
Trade accounts payable and amounts due to related parties	(465,914,117)
Deferred revenues	(2,659,376,219)
Accrued expenses and other current liabilities	(654,345,317)
Finance lease liabilities	(12,001,255)
Employee benefit obligations	(88,353,964)
Identifiable net assets (liabilities) acquired [b]	15,205,664,296
Non-controlling interests	(7,450,775,505)
Goodwill [b]	7,415,116,414
	15,170,005,205

[a] The amounts of assets and liabilities were based on financial information from management as at 30 April 2012 as it was the nearest accounting closing date, to the acquisition date (4 May 2012) which the financial information was made available.

[b] As at 31 December 2012, the Company was under the process of determining fair value of the acquired net assets and reviewing purchase price allocation ("PPA"). Therefore, the goodwill presented above may be subject to further adjustments depending on the determination of fair value and the result of the PPA, which is expected to be finalised within 12 months from the acquisition date.

The goodwill amount of Baht 7,415.12 million arises from a number of factors such as the fact that Thai AirAsia Company Limited has a strong financial position and profitability in airline business and there are unrecognised assets such as the experienced workforce in airline industry.

The fair value of 51% interest in Thai AirAsia Company Limited's ordinary shares previously held before acquisition date is based on the offering price of the Company's ordinary shares as of 29 May 2012.

The non-controlling interests were recognised by using the non-controlling interests' proportionate share of the acquiree's net assets.

10 INVESTMENT IN A SUBSIDIARY (CONT'D)

The Group recognised a gain of Baht 14,689.97 million arising from fair value measurement of its 51% interest in Thai AirAsia Company Limited held before the Company has gained controls. The gain is recognised as gain on fair value of previously held equity interests under the consolidated statement of comprehensive income for the year ended 31 December 2012.

11 INVESTMENT IN A JOINT VENTURE

Details of jointly controlled company are as follows:

					Company	
					Cost method	
	Business	Total number of holding shares	Par value Baht per share	% of share-holding Percent	2012 Baht	2011 Baht
Thai AirAsia Company Limited	providing a low-fare airline service	20,399,993	10	51.00	-	403,999,930
					-	403,999,930

The movement of investment in a joint venture for the year ended 31 December 2012 is as follows:

	Company
	2012 Baht
Opening book amount	403,999,930
Change of investment from investment in a joint venture to a subsidiary	(403,999,930)
Closing book amount	-

During the year, Thai AirAsia Company Limited was reclassified from investment in a joint venture to investment in a subsidiary as the Company has control over this company as mentioned in Note 10.

12 GENERAL INVESTMENT

	Consolidated	Proportionate consolidated	Company	
	2012 Baht	2011 Baht	2012 Baht	2011 Baht
Opening book amount	3,534,044	3,743,550	-	-
Increase from changing from investment in a joint venture to a subsidiary	3,395,456	-	-	-
Effect on additional proportion of investment in a joint venture	-	69,294	-	-
Increase (decrease) in investment	1,839,800	(278,800)	-	-
Closing book amount	8,769,300	3,534,044	-	-

General investment is the investment in ordinary shares of Aeronautical Radio of Thailand Limited.

13 AIRCRAFT, LEASEHOLD IMPROVEMENTS AND EQUIPMENT, NET

	Proportionate consolidated							
	Leasehold improvements Baht	Computers Baht	Furniture, fixtures & office equipment Baht	Operating equipment Baht	Motor vehicles Baht	Aircraft spare parts Baht	Assets under installation Baht	Total Baht
At 1 January 2011								
Cost	16,198,982	30,146,886	9,951,555	39,801,104	36,220,663	242,461,249	1,328,596	376,109,035
Less Accumulated depreciation	(10,271,167)	(21,760,913)	(7,471,312)	(29,075,619)	(17,480,289)	(152,722,024)	-	(238,781,324)
Net book amount	5,927,815	8,385,973	2,480,243	10,725,485	18,740,374	89,739,225	1,328,596	137,327,711
For the year ended 31 December 2011								
Opening net book amount	5,927,815	8,385,973	2,480,243	10,725,485	18,740,374	89,739,225	1,328,596	137,327,711
Effect on additional proportion of investment in a joint venture	99,292	160,339	37,827	210,398	438,601	1,855,910	9,796	2,812,163
Additions	452,777	4,731,025	248,288	1,304,385	8,775,625	29,217,808	5,481,206	50,211,114
Disposals, net	(202,921)	(24,028)	(11,536)	(3)	(1,585,319)	3,409	-	(1,820,398)
Write-offs, net	-	-	-	-	-	(303,088)	(201,680)	(504,768)
Transfers	952,422	-	309,948	2,933,552	-	-	(4,195,922)	-
Depreciation charge	(2,471,462)	(3,423,369)	(1,019,980)	(5,221,501)	(7,195,308)	(14,196,037)	-	(33,527,657)
Closing net book amount	4,757,923	9,829,940	2,044,790	9,952,316	19,173,973	106,317,227	2,421,996	154,498,165
At 31 December 2011								
Cost	17,125,648	34,160,575	10,623,370	44,752,425	40,714,208	274,893,829	2,421,996	424,692,051
Less Accumulated depreciation	(12,367,725)	(24,330,635)	(8,578,580)	(34,800,109)	(21,540,235)	(168,576,602)	-	(270,193,886)
Net book amount	4,757,923	9,829,940	2,044,790	9,952,316	19,173,973	106,317,227	2,421,996	154,498,165

13 AIRCRAFT, LEASEHOLD IMPROVEMENTS AND EQUIPMENT, NET (CONT'D)

	Consolidated								
	Leasehold improvements Baht	Computers Baht	Furniture, fixtures & office equipment Baht	Operating equipment Baht	Motor vehicles Baht	Aircraft Baht	Aircraft spare parts Baht	Assets under installation Baht	Total Baht
At 1 January 2012 (proportionate)									
Cost	17,125,648	34,160,575	10,623,370	44,752,425	40,714,208	-	274,893,829	2,421,996	424,692,051
Less Accumulated depreciation	(12,367,725)	(24,330,635)	(8,578,580)	(34,800,109)	(21,540,235)	-	(168,576,602)	-	(270,193,886)
Net book amount	4,757,923	9,829,940	2,044,790	9,952,316	19,173,973	-	106,317,227	2,421,996	154,498,165
For the year ended 31 December 2012									
Opening net book amount	4,757,923	9,829,940	2,044,790	9,952,316	19,173,973	-	106,317,227	2,421,996	154,498,165
Increase from gaining control in a subsidiary	8,221,208	17,598,299	3,733,715	18,169,121	32,843,648	-	289,933,946	13,630,845	384,130,782
Decrease from changing from investment in a joint venture to a subsidiary	(4,192,814)	(8,975,129)	(1,904,194)	(9,266,249)	(16,750,255)	-	(147,866,261)	(6,951,729)	(195,906,631)
Additions	6,284,843	9,100,119	635,613	35,482,358	-	2,513,860,588	78,078,003	29,411,877	2,672,853,401
Disposals, net	(596,498)	(77,530)	(32,864)	(1)	(3)	-	(212,337)	-	(919,233)
Transfers	14,043,096	-	2,630,798	439,441	-	-	-	(17,113,335)	-
Depreciation charge	(3,892,647)	(6,172,403)	(1,576,083)	(9,345,987)	(11,374,584)	(28,273,639)	(30,469,974)	-	(91,105,317)
Closing net book amount	24,625,111	21,303,296	5,531,775	45,430,999	23,892,779	2,485,586,949	295,780,604	21,399,654	2,923,551,167
At 31 December 2012									
Cost	51,586,988	74,335,459	23,770,804	124,539,416	79,308,485	2,513,860,588	661,691,262	21,399,654	3,550,492,656
Less Accumulated depreciation	(26,961,877)	(53,032,163)	(18,239,029)	(79,108,417)	(55,415,706)	(28,273,639)	(365,910,658)	-	(626,941,489)
Net book amount	24,625,111	21,303,296	5,531,775	45,430,999	23,892,779	2,485,586,949	295,780,604	21,399,654	2,923,551,167

The leased assets included above, where the Group is a lessee under finance lease agreements, comprise aircraft and motor vehicles, total cost of which is Baht 2,530.73 million and total accumulated depreciation of Baht 33.80 million (2011: total proportionate cost of Baht 8.60 million and total proportionate accumulated depreciation of Baht 1.10 million).

As at 31 December 2012, the gross carrying amount of fully depreciated leasehold improvements and equipment that were still in use totalling gross amount of Baht 142.40 million (2011: total proportionate gross amount of Baht 50.44 million).

13 AIRCRAFT, LEASEHOLD IMPROVEMENTS AND EQUIPMENT, NET (CONT'D)

	Company
	Office equipment Baht
At 1 January 2011	
Cost	40,687
Less Accumulated depreciation	(34,887)
Net book amount	5,800
For the year ended 31 December 2011	
Opening net book amount	5,800
Depreciation charge	(3,794)
Closing net book amount	2,006
At 31 December 2011	
Cost	40,687
Less Accumulated depreciation	(38,681)
Net book amount	2,006
For the year ended 31 December 2012	
Opening net book amount	2,006
Depreciation charge	(1,982)
Closing net book amount	24
At 31 December 2012	
Cost	40,687
Less Accumulated depreciation	(40,663)
Net book amount	24

14 INTANGIBLE ASSETS, NET

	Proportionate consolidated		
	Computer software Baht	Computer software under installation Baht	Total Baht
At 1 January 2011			
Cost	17,231,522	2,724,243	19,955,765
Less Accumulated amortisation	(9,392,343)	-	(9,392,343)
Net book amount	7,839,179	2,724,243	10,563,422

14 INTANGIBLE ASSETS, NET (CONT'D)

	Proportionate consolidated		
	Computer software Baht	Computer software under installation Baht	Total Baht
For the year ended 31 December 2011			
Opening net book amount	7,839,179	2,724,243	10,563,422
Effect on additional proportion of investment in a joint venture	126,191	55,404	181,595
Additions	91,864	1,104,942	1,196,806
Write-offs and adjustments, net	(619)	(2,206,155)	(2,206,774)
Transfers	287,805	(287,805)	-
Amortisation charge	(2,460,984)	-	(2,460,984)
Closing net book amount	5,883,436	1,390,629	7,274,065
At 31 December 2011			
Cost	15,769,674	1,390,629	17,160,303
Less Accumulated amortisation	(9,886,238)	-	(9,886,238)
Net book amount	5,883,436	1,390,629	7,274,065

	Consolidated			
	Landing rights Baht	Computer software Baht	Computer software under installation Baht	Total Baht
At 31 December 2011 (Proportionate)				
Cost	-	15,769,674	1,390,629	17,160,303
Less Accumulated amortisation	-	(9,886,238)	-	(9,886,238)
Net book amount	-	5,883,436	1,390,629	7,274,065
For the year ended 31 December 2012				
Opening net book amount	-	5,883,436	1,390,629	7,274,065
Increase from gaining control in a subsidiary (Note 10)	14,856,000,000	10,754,658	2,499,724	14,869,254,382
Decrease from changing from investment in a joint venture to a subsidiary	-	(5,484,874)	(1,274,859)	(6,759,733)
Additions	-	1,408,532	115,770	1,524,302
Transfers	-	1,317,649	(1,317,649)	-
Amortisation charge	-	(3,482,680)	-	(3,482,680)
Closing net book amount	14,856,000,000	10,396,721	1,413,615	14,867,810,336

14 INTANGIBLE ASSETS, NET (CONT'D)

	Consolidated			
	Landing rights Baht	Computer software Baht	Computer software under installation Baht	Total Baht
At 31 December 2012				
Cost	14,856,000,000	33,912,412	1,413,615	14,891,326,027
Less Accumulated amortisation	-	(23,515,691)	-	(23,515,691)
Net book amount	14,856,000,000	10,396,721	1,413,615	14,867,810,336

Landing rights is tested for impairment together with the impairment of goodwill as shown in Note 15.

	Company
	Computer software Baht
At 1 January 2011	
Cost	6,420
Less Accumulated amortisation	(4,408)
Net book amount	2,012
For the year ended 31 December 2011	
Opening net book amount	2,012
Amortisation charge	(960)
Closing net book amount	1,052
At 31 December 2011	
Cost	6,420
Less Accumulated amortisation	(5,368)
Net book amount	1,052
For the year ended 31 December 2012	
Opening net book amount	1,052
Amortisation charge	(1,051)
Closing net book amount	1
At 31 December 2012	
Cost	6,420
Less Accumulated amortisation	(6,419)
Net book amount	1

15 GOODWILL

	Consolidated
	2012 Baht
Opening book amount	286,184,317
Decrease from changing from investment in a joint venture to a subsidiary	(286,184,317)
Increase from gaining control in a subsidiary (Note 10)	7,415,116,414
Closing book amount	7,415,116,414

No impairment loss was required for the carrying amount of goodwill as assessed at 31 December 2012 by management as the recoverable amount was in excess of the carrying amount.

The recoverable amount of a cash-generating unit (CGU) contained goodwill is determined based on fair value less cost to sell calculation. The calculation uses pre-tax cash flow projection based on financial budget approved by management covering a five-year period. Cash flows beyond the five-year period is extrapolated using estimated growth rates, the cash flow projections are based on long-term business plans with a corresponding increase in capital expenditure to support the growth rate. These cash flows are then aggregated with a terminal value. The growth rate does not exceed the long-term average growth rate for the business in which the CGU operates.

The key assumptions used for fair value less cost to sell calculation are as follows:

Growth rate[1]	3.00%
Discount rate[2]	12.26%

[1] Weighted average growth rate used to extrapolate cash flow beyond the budget period.

[2] Pre-tax discount rate, determined from the Company weighted average cost of capital (WACC), is applied to the cash flow projection.

16 OTHER NON-CURRENT ASSETS

		Consolidated	Proportionate consolidated	Company	
	Notes	2012 Baht	2011 Baht	2012 Baht	2011 Baht
Aircraft rental deposits	25.8	543,255,174	253,912,027	-	-
Fuel price swap deposits	25.8	15,242,850	8,045,374	-	-
Rental deposits		27,630,491	9,276,291	-	-
Other deposits		87,152,492	21,185,682	-	-
Total other non-current assets		673,281,007	292,419,374	-	-

17 LONG-TERM BORROWING FROM A FINANCIAL INSTITUTION

Maturity of long-term borrowing from a financial institution is as follows:

	Consolidated	Proportionate consolidated	Company	
	2012 Baht	2011 Baht	2012 Baht	2011 Baht
Within 1 year	-	247,859,915	-	-
Over 1 year but less than 5 years	-	6,713,256	-	-
	-	254,573,171	-	-

Movements in long-term borrowing from a financial institution are summarised as follows:

	Consolidated	Company
	2012 Baht	2012 Baht
Opening book amount	254,573,171	-
Loan repayments	(254,573,171)	-
Closing book amount	-	-

18 FINANCE LEASE LIABILITIES

Finance lease liabilities - minimum lease payments:

	Consolidated	Proportionate consolidated	Company	
	2012 Baht	2011 Baht	2012 Baht	2011 Baht
Within one year	207,619,284	2,144,430	-	-
Later than 1 year but not later than 5 years	790,765,579	5,622,344	-	-
Later than 5 years	1,388,409,709	-	-	-
Less Future finance charges on finance leases	(466,539,278)	(615,376)	-	-
	1,920,255,294	7,151,398	-	-
Representing lease liabilities:				
- Short-term	137,142,871	2,431,587	-	-
- Long-term	1,783,112,423	4,719,811	-	-
	1,920,255,294	7,151,398	-	-

18 FINANCE LEASE LIABILITIES (CONT'D)

The present value of finance lease liabilities is as follows:

	Consolidated	Proportionate consolidated	Company	
	2012 Baht	2011 Baht	2012 Baht	2011 Baht
Within one 1 year	203,310,715	2,065,242	-	-
Later than 1 year but not later than 5 years	704,624,080	5,086,156	-	-
Later than 5 years	1,012,320,499	-	-	-
	1,920,255,294	7,151,398	-	-

On 29 September 2012 and 11 November 2012, the Group accepted the delivery of aircraft under finance lease agreements. The agreements have periods of 12 years and 11 years 8 months, respectively. According to conditions of the agreements, the Group must comply with financial and operational covenants. The Group has a purchase option of the aircraft from the lessors at the end of the lease term.

19 EMPLOYEE BENEFIT OBLIGATIONS

Movements in the retirement benefit obligations over the year are as follows:

	Consolidated	Proportionate consolidated	Company	
	2012 Baht	2011 Baht	2012 Baht	2011 Baht
Opening book amount	42,203,653	31,541,528	-	-
Increase from gaining control in a subsidiary	88,353,964	-	-	-
Effect on additional proportion of investment a joint venture	-	771,599	-	-
Decrease from changing from investment in a joint venture to a subsidiary	(45,060,507)	-	-	-
Current service costs	19,019,392	8,556,614	-	-
Interest costs	3,075,097	1,333,912	-	-
Actuarial loss	4,254,785	-	-	-
Closing book amount	111,846,384	42,203,653	-	-

The profit or loss amounts recognised in statements of comprehensive income are as follows:

	Consolidated	Proportionate consolidated	Company	
	2012 Baht	2011 Baht	2012 Baht	2011 Baht
Current service costs	19,019,392	8,556,614	-	-
Interest costs	3,075,097	1,333,912	-	-
Total, included in staff costs	22,094,489	9,890,526	-	-

19 EMPLOYEE BENEFIT OBLIGATIONS (CONT'D)

The principal actuarial assumptions used are as follows:

		Consolidated	Proportionate consolidated	Company	
		2012	2011	2012	2011
Discount rate	% per annum	3.98	4.16	-	-
Future salary increase rate	% per annum	5.34 - 10.00	5.34 - 7.00	-	-
Resignation rate	% per annum	0.00 - 11.00	0.00 - 11.00	-	-

20 SHARE CAPITAL

	Par value Baht	Number of authorised ordinary shares Shares	Issued and paid-up ordinary shares Shares	Issued and paid-up ordinary shares Baht	Share premium Baht	Total Baht
At 1 January 2011 pre-split	10.00	41,000,000	41,000,000	410,000,000	-	410,000,000
At 26 December 2011 post-split	0.10	4,100,000,000	4,100,000,000	410,000,000	-	410,000,000
Additional shares registered	0.10	750,000,000	-	-	-	-
At 31 December 2011	0.10	4,850,000,000	4,100,000,000	410,000,000	-	410,000,000
Issue of shares	0.10	-	750,000,000	75,000,000	2,599,808,274	2,674,808,274
At 31 December 2012	0.10	4,850,000,000	4,850,000,000	485,000,000	2,599,808,274	3,084,808,274

At the Extraordinary Shareholders' Meeting held on 26 December 2011, there were matters approved by the shareholders as follows:

- An alteration of par value from Baht 10 per share to Baht 0.10 per share. Therefore, the number of the Company's shares was increased from 41 million shares to 4,100 million shares. The Company registered the alteration of par value with the Ministry of Commerce on 26 December 2011.

- An increase in the authorised share capital of the Company from 4,100 million shares to 4,850 million shares by issuing additional ordinary shares of 750 million shares with a par value of Baht 0.10 each. The Company registered the increase in the additional shares with the Ministry of Commerce on 26 December 2011.

- The allocation of new additional ordinary shares of no greater than 750 million shares with a par value of Baht 0.10 per share for the Initial Public Offering.

On 29 May 2012, the Company placed its Initial Public Offering ("IPO") amounting to 750 million new ordinary shares with an offering price of Baht 3.70 per share totalling Baht 2,775 million, on the Stock Exchange of Thailand ("SET"). On 31 May 2012, the new ordinary shares of the Company were traded at the main board of the SET. The Company incurred underwriter fees and other expenses relating to the share issuance of Baht 28.74 million and Baht 71.46 million, respectively.

21 SHARE-BASED PAYMENT

On 9 May 2012, Thai AirAsia Company Limited, its subsidiary, announced to allot new issuance of initial public offering ordinary share of the Company of 23.69 million shares totalling Baht 87.65 million to grant to its eligible employees. The value of the shares granted to employees is equal to the public offering price of the shares. The plan is conditional in which the completion of service by the employees is required for one year after initial public offering date of the Company, then the employees would be able to sell the granted shares.

On 29 May 2012, the eligible employees acquired the granted shares totalling 23.69 million shares.

During the year ended 31 December 2012, the Group recognised the expenses related to equity-settled share-based payments in the statement of comprehensive income totalling Baht 53.94 million.

Movements in the number of share outstanding and their related weighted average share prices are as follows:

	Consolidated		Company	
	Average share price Baht per share	Share	Average share price Baht per share	Share
At 1 January 2012	-	-	-	-
Granted	3.70	23,690,000	-	-
Forfeited	3.70	(958,000)	-	-
At 31 December 2012	3.70	22,732,000	-	-

22 REVENUES

Revenues from sales and services are as follows:

	Consolidated	Proportionate consolidated	Company	
	2012 Baht	2011 Baht	2012 Baht	2011 Baht
Passenger revenues	12,915,353,476	6,630,354,597	-	-
Baggage handling and other service fees	2,894,900,946	1,332,005,113	-	-
In-flight revenues	161,682,474	80,275,240	-	-
Freight revenues	131,013,878	80,549,584	-	-
Total revenues	16,102,950,774	8,123,184,534	-	-

23 EXPENSE BY NATURE

The following expenditure items, classified by nature, have been charged in arriving at the operating profit (loss):

	Notes	Consolidated	Proportionate consolidated	Company	
		2012	2011	2012	2011
		Baht	Baht	Baht	Baht
Depreciation and amortisation	13, 14	94,587,997	35,988,641	3,033	4,754
Staff costs		1,570,160,433	720,936,869	-	437,636
Fuel costs		6,609,079,683	3,220,341,012	-	-
Aircraft rental	25.2	2,624,466,685	1,371,072,992	-	-
Repair and maintenance		1,246,315,698	553,552,554	-	-
Ramp and airport operatings costs		1,210,432,821	686,780,497	-	-

24 EARNINGS (LOSS) PER SHARE

Basic earnings (loss) per share is calculated by dividing the net profit (loss) attributable to shareholders by the weighted average number of paid-up ordinary shares outstanding during the year.

	Consolidated	Proportionate consolidated	Company	
	2012	2011	2012	2011
Net profit (loss) attributable to shareholders of the parent (Baht)	15,648,572,302	1,014,121,991	(6,140,671)	(1,974,621)
Weighted average number of paid-up ordinary shares outstanding (Shares)	4,544,672,131	4,100,000,000	4,544,672,131	4,100,000,000
Basic earnings (loss) per share (Baht)	3.44	0.25	(0.00)	(0.00)

The Group does not have diluted ordinary shares as at 31 December 2012 and 2011.

25 RELATED PARTY TRANSACTIONS

Enterprises and individuals that directly, or indirectly through one or more intermediaries, control, or are controlled by, or are under common control with, the Company, including holding companies, subsidiaries and fellow subsidiaries are related parties of the Company. Associates and individuals owning, directly or indirectly, an interest in the voting power of the Company that gives them significant influence over the enterprise, key management personnel, including directors and officers of the Company and close members of the family of these individuals and companies associated with these individuals also constitute related parties.

In considering each possible related party relationship, attention is directed to the substance of the relationship, and not merely the legal form.

The major shareholder of the Company is management of the Company. The remaining is widely held.

For reporting purposed, AirAsia Berhad who held 45% of the shares of Thai AirAsia Company Limited, a subsidiary, and AirAsia Berhad's related parties are referred to as the other related parties.

25 RELATED PARTY TRANSACTIONS (CONT'D)

The following significant transactions were carried out with related parties:

25.1) Income

	Consolidated		Proportionate consolidated	Company	
	2012 Baht		2011 Baht	2012 Baht	2011 Baht
Interest income					
Other related parties	1,675,715		62,718,814	-	-
A director	-		668,139	-	-
	1,675,715		63,386,953	-	-

25.2) Purchases of goods and services and interest expenses

25.2.1) Other related parties

	Consolidated		Proportionate consolidated	Company	
	2012 Baht		2011 Baht	2012 Baht	2011 Baht
Share of loss (gain) from fuel price swap agreements	45,727,901		(6,558,801)	-	-
Share of staff costs for accounting services	(22,786,691)		(17,005,329)	-	-
Aircraft rental	2,624,466,685		1,371,072,992	-	-
Aircraft repair and maintenance	1,064,199,267		501,725,050	-	-
Purchase of merchandises and equipment	137,097,940		26,937,820	-	-
Management fee expenses	12,544,196		7,423,069	-	-
Booking fee expenses	58,311,043		28,745,760	-	-
Pilot training expenses	50,250,601		-	-	-
Interest expenses	-		74,322,470	-	-

25.2.2) Subsidiary

	Consolidated		Proportionate consolidated	Company	
	2012 Baht		2011 Baht	2012 Baht	2011 Baht
Interest expenses	-		-	225,173	-

25 RELATED PARTY TRANSACTIONS (CONT'D)

The following significant transactions were carried out with related parties: (Cont'd)

25.3) Management remunerations

Key management includes directors (executive and non-executive). The compensation paid or payable to key management for employee services is shown below:

	Consolidated		Proportionate consolidated		Company	
	2012 Baht		2011 Baht		2012 Baht	2011 Baht
Salaries and other short-term employee benefits	55,750,392		23,329,959		3,500,000	180,000
Retirement benefits	13,667,017		1,053,365		-	-
	69,417,409		24,383,324		3,500,000	180,000

25.4) Passenger revenues and expenses received and paid on behalf

	Consolidated		Proportionate consolidated		Company	
	2012 Baht		2011 Baht		2012 Baht	2011 Baht
Passenger revenues received on behalf of the Group by other related parties	2,198,912,696		1,718,031,522		-	-
Cash received on behalf of other related party	372,281,874		232,983,292		-	-
Expenses paid on behalf of the Group by other related parties	299,747,223		362,955,005		-	-
Advance payments on behalf of other related parties	129,182,258		218,597,173		-	-
Expense paid on behalf of the company by a subsidiary	-		-		5,550,252	-

Outstanding balances arising from receivables, payables, short-term loan to a director and other non-current assets are summarised as follows:

25.5) Amounts due from related parties

	Consolidated		Proportionate consolidated		Company	
	2012 Baht		2011 Baht		2012 Baht	2011 Baht
Other related parties	210,772,034		140,742,129		-	-

Amounts due from related parties have been charged with the interest for overdue amount at 6.00% per annum (2011: 6.00% per annum).

25 RELATED PARTY TRANSACTIONS (CONT'D)

Outstanding balances arising from receivables, payables, short-term loan to a director and other non-current assets are summarised as follows: (Cont'd)

25.6) Amounts due to related parties

	Consolidated		Proportionate consolidated		Company	
	2012 Baht		2011 Baht		2012 Baht	2011 Baht
Other related party	427,725,470		184,156,928		-	-

Amounts due to related parties are mainly denominated in US Dollar and have been charged with the interest for overdue amount at 6.00% per annum (2011: 6.00% per annum).

25.7) Short-term loan to a director

	Consolidated		Proportionate consolidated		Company	
	2012 Baht		2011 Baht		2012 Baht	2011 Baht
Opening book amount	-		52,583,531		-	-
Increase during the year	-		31,520,600		-	-
Received during the year	-		(81,520,600)		-	-
Increase from interest receivable during the year	-		655,038		-	-
Interest received during the year	-		(3,238,569)		-	-
Closing book amount	-		-		-	-

Short-term loan to a director was unsecured and denominated in Thai Baht, carried interest at 1.50% per annum. The loan was fully settled in 2011.

25.8) Other non-current assets

	Consolidated		Proportionate consolidated		Company	
	2012 Baht		2011 Baht		2012 Baht	2011 Baht
Aircraft rental deposits						
Other related party	543,255,174		253,912,027		-	-
Fuel price swap deposit						
Other related party	15,242,850		8,045,374		-	-

26 COMMITMENTS

Operating lease commitments

As at 31 December, the Group had outstanding commitments in respect of the non-cancellable office leases and others as follows:

	Consolidated	Proportionate consolidated	Company	
	2012 Baht	2011 Baht	2012 Baht	2011 Baht
Not later than 1 year	22,916,044	23,074,434	-	-
Later than 1 year but not later than 5 years	14,239,637	17,611,543	-	-
Total	37,155,681	40,685,977	-	-

As at 31 December 2012, the Group had the future aggregate minimum lease payments in respect of non-cancellable aircraft lease agreements made with AirAsia (Mauritius) Limited, a related company of the 25 aircraft (As at 31 December 2011: 22 aircraft) and insurance agreements of the 27 aircraft (As at 31 December 2011: 22 aircraft) as follows:

	Consolidated		Proportionate consolidated	
	2012		2011	
	Rental US Dollars	Insurance agreement US Dollars	Rental US Dollars	Insurance agreement US Dollars
Within 1 year	104,040,000	834,791	45,747,483	411,034
Later than 1 year but not later than 5 years	416,160,000	-	59,296,481	-
Later than 5 years	415,725,041	-	23,480,282	-
Total	935,925,041	834,791	128,524,246	411,034

27 GUARANTEES

As at 31 December 2012, the Group had no commitment relating to the guarantees issued by banks in respect of pilot trainees' loans in accordance with their professional pilot courses (31 December 2011: Baht 13.72 million).

As at 31 December 2011, the Company had a commitment relating to guarantees given to the borrowers under a credit agreement of USD 39 million. The agreement was between Credit Suisse, Singapore branch, as the lender, and the borrowers, a group of six of the Company's shareholders. Under the credit agreement, the borrowers pledged the Company's shares and the Company pledged its investment in equity securities in Thai AirAsia Company Limited to such lender as a guarantee. As at 31 December 2012, there was no commitment relating to the above guarantees.

28 LETTERS OF GUARANTEE

The Group had commitments relating to guarantees issued by banks in respect of ground handling, technical support, and other flight operating activities in the ordinary course of business as follows:

	Consolidated			Proportionate consolidated		
	2012			2011		
	Baht million	US Dollars million	India Rupee million	Baht million	US Dollars million	India Rupee million
Guarantees relating to flight operating activities	5.60	0.45	30.83	2.86	0.05	14.19

The Group also used its fixed-deposit accounts as collateral for these letters of guarantee as follows:

	Consolidated		Proportionate consolidated	
	2012		2011	
	Baht million	India Rupee million	Baht million	India Rupee million
Fixed-deposit accounts	8.93	31.13	3.06	14.19

29 PROMOTIONAL PRIVILEGES

As at 31 December 2012, Thai AirAsia Company Limited, its subsidiary, received seven certificates of promotional privileges from the Board of Investment ("BOI") for the business of air transportation. The main privileges include exemption from payment of import duty on aircraft and related spare parts and exemption from corporate income tax for the promoted activities for a period of 8 years from the date when income is first derived. To be entitled to the privileges, the subsidiary must comply with the conditions and restrictions provided in the promotional certificates.

30 SUBSEQUENT EVENTS

On 1 February 2013, Thai AirAsia Company Limited, its subsidiary, accepted the delivery of one additional Airbus A320-200 aircraft. The expansion of the subsidiary's fleet is to support the launch of new routes and increase the frequency of flights on the subsidiary's existing routes. This aircraft is acquired under lease agreements for period of 12 years.

ASIA AVIATION
Public Company Limited

Asia Aviation Public Company Limited
1st Floor, OSC Building, 99 Moo 5, Kingkaew Road
Rachatewa, Bangplee
Samutprakarn 10540
Tel : (66) 2-315-9800
Fax : (66) 2-315-9801

http://www.aavplc.com