

รายงานประจำปี 2557

ASIA AVIATION

Public Company Limited



**WORLD'S BEST
LOW COST AIRLINE
6-TIME CHAMPION**



รวมใจ... สู่จุดหมายเดียวกัน

ด้วยรอยยิ้มและความตั้งใจ เราพร้อมดูแลให้คุณบินอย่างสบายใจในทุกเที่ยวบิน และวางใจได้เสมอว่าเที่ยวบินของคุณถึงตรงเวลา รางวัลชนะเลิศสายการบินราคาประหยัดที่ดีที่สุด ได้รับการโหวตโดยผู้โดยสารกว่า 160 ประเทศ 200 สายการบินทั่วโลก

ขอบคุณทุกการสนับสนุนที่ทำให้เราเป็น
สายการบินราคาประหยัดที่ดีที่สุด 6 ปีซ้อน

Join the buzz:



AirAsiaThailand





▲ หน้า 20

“กลยุทธ์บริหารในปีนี้ บริษัทเน้นสร้างเครื่อง
ข่ายการบินที่ครอบคลุมมากยิ่งขึ้น และ
คิดนอกกรอบถึงเส้นทางใหม่ๆ
ที่ให้บริการนอกกรุงเทพฯ เพราะคู่แข่ง
น้อยราย และยังเป็นตลาดที่มีศักยภาพ”

นายอารักษ์ ชลธาร์นนท์
ประธานกรรมการ

ภาพรวมธุรกิจ

- 20 | สารจากประธานกรรมการ
- 22 | สารจากประธานเจ้าหน้าที่บริหาร
- 24 | คณะกรรมการและคณะผู้บริหาร
- 30 | นโยบายและภาพรวมการประกอบธุรกิจ
- 32 | พัฒนาการที่สำคัญของ บมจ. เอเชีย เอวิชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย
- 34 | สรุปภาพรวมกิจกรรมบริษัท ประจำปี 2557
- 36 | สรุปภาพรวมกิจกรรมนักลงทุนสัมพันธ์ ประจำปี 2557
- 39 | ลักษณะการประกอบธุรกิจ
- 53 | ปัจจัยความเสี่ยง

การบริหารจัดการ

- 56 | ข้อมูลหลักทรัพย์และผู้ถือหุ้น
- 58 | โครงสร้างการจัดการ
- 76 | รายละเอียดกรรมการและผู้บริหาร

การกำกับดูแลกิจการ

- 95 | การกำกับดูแลกิจการ
- 107 | ความรับผิดชอบต่อสังคม
- 118 | การควบคุมภายในและการบริหารจัดการความเสี่ยง
- 120 | รายการระหว่างกัน
- 131 | รายงานคณะกรรมการตรวจสอบประจำปี 2557

ข้อมูลทางการเงิน

- 132 | รายงานความรับผิดชอบของคณะกรรมการ
ต่อรายงานการเงิน
- 133 | คำอธิบายและการวิเคราะห์ผลการดำเนินงาน
- 137 | งบการเงิน

ข้อมูลทั่วไป

- 193 | ข้อมูลทั่วไป

เครือข่ายเส้นทางการบิน



เส้นทางการบินภายในประเทศและบริการเชื่อมต่อไปยังเกาะและเมืองต่าง



ฐานปฏิบัติการการบินของ ไทยแอร์เอเชีย

- ทำอากาศยานดอนเมือง กรุงเทพฯ
- ทำอากาศยานภูเก็ต
- ทำอากาศยานเชียงใหม่
- ทำอากาศยานกระบี่

- เส้นทางการบินระหว่างประเทศ
- เส้นทางการบินในประเทศ
- บริการเชื่อมต่อสู่เมือง
- บริการเชื่อมต่อสู่เกาะ

ฐานะการเงิน

	2555	2556	2557
สินทรัพย์รวม	34,609	44,935	49,502
หนี้สินรวม	9,891	18,260	22,486
ส่วนของบริษัทใหญ่	18,259	19,346	19,534
รวมส่วนผู้ถือหุ้น	24,718	26,675	27,016

จำนวนผู้โดยสาร

62 ล้านคน

ตลอดระยะเวลา 11 ปี



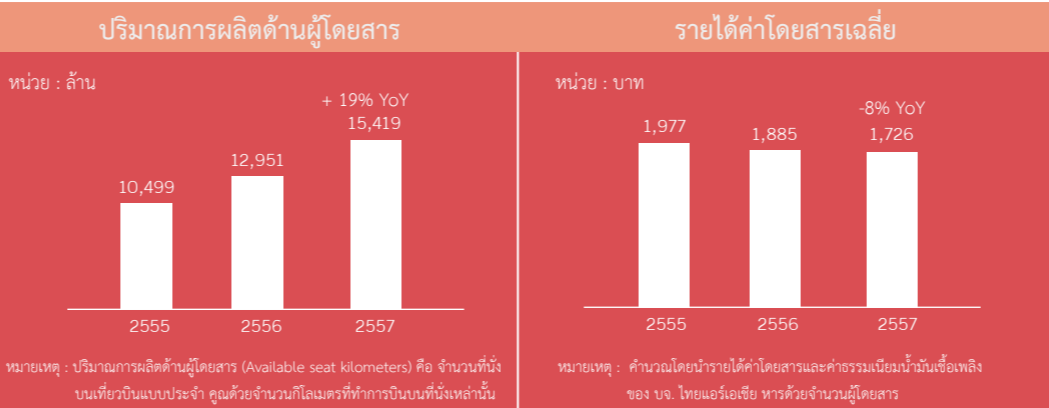
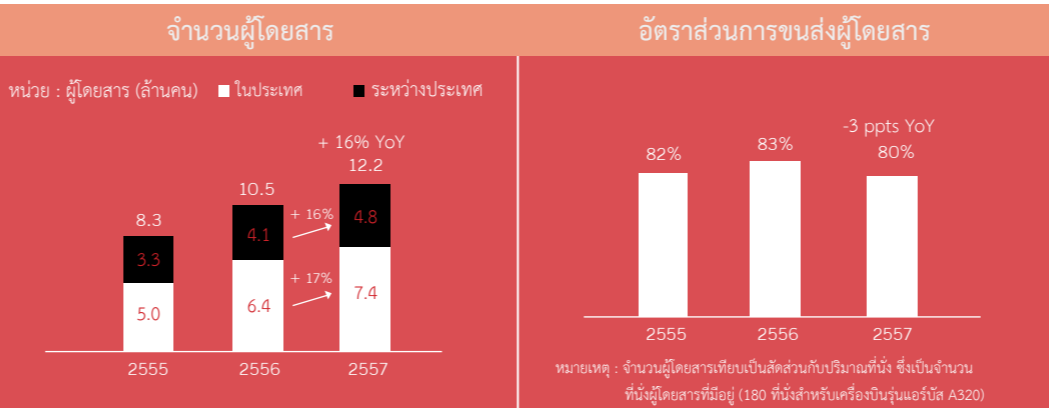
สายการบินราคาประหยัด

ที่ดีที่สุดในโลก 6 สมัยซ้อน

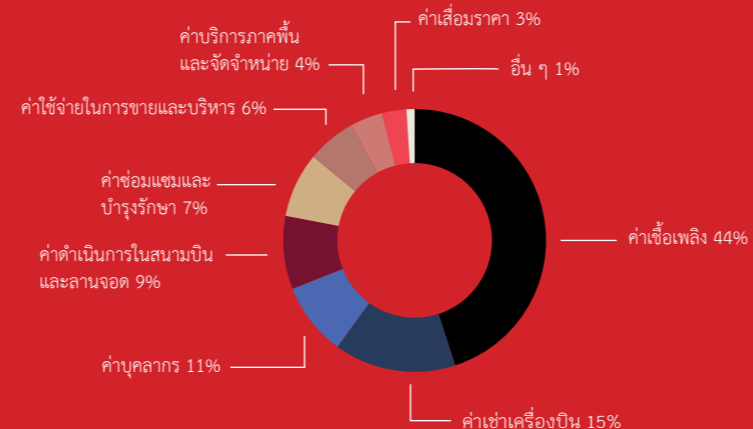
อันดับ 1

สายการบินราคาประหยัดของประเทศไทย

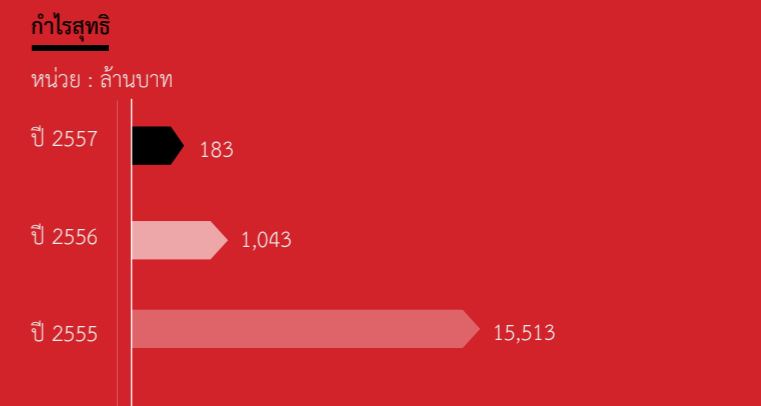
จุดเด่นด้านการดำเนินงาน



2557 รายละเอียดค่าใช้จ่าย



ข้อมูลทางการเงินโดยสรุป



ข้อมูลราคาหลักทรัพย์

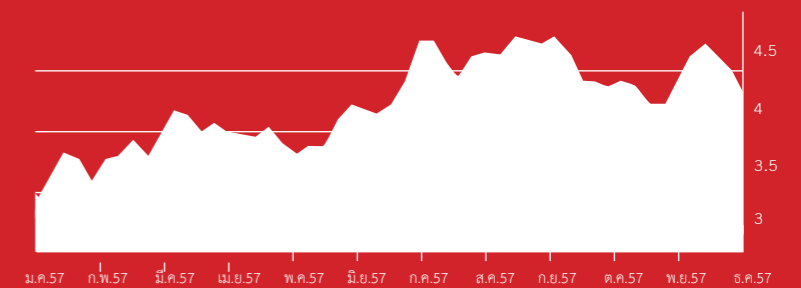
บริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน)

ชื่อย่อหุ้น : AAV

หน่วย : บาท

ราคา ณ วันที่ 30 ธันวาคม 2557
4.30

ช่วงราคาใน 52 สัปดาห์
3.34 - 5.05



บริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน) เป็นบริษัทที่จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย (SET)

ข้อมูลทางการเงินโดยสรุป

หน่วย : ล้านบาท

	2555	2556	2557
งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ			
รายได้รวม	16,103	23,485	25,356
กำไรสุทธิ	15,873	1,908	331
กำไรสุทธิที่เป็นของบริษัทใหญ่	15,513	1,043	183
งบแสดงฐานะการเงิน			
สินทรัพย์รวม	34,609	44,935	49,502
หนี้สินรวม	9,891	18,260	22,486
ส่วนของบริษัทใหญ่	18,259	19,346	19,534
รวมส่วนผู้ถือหุ้น	24,718	26,675	27,016
งบกระแสเงินสด			
เงินสดสุทธิได้มากกว่า (ใช้ไปใน) กิจกรรมดำเนินงาน	2,643	4,020	1,849
เงินสดสุทธิได้มากกว่า (ใช้ไปใน) กิจกรรมลงทุน	(1,830)	(5,565)	2,025
เงินสดสุทธิได้มากกว่า (ใช้ไปใน) กิจกรรมจัดหาเงิน	2,296	(436)	(1,031)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น (ลดลง) สุทธิ	3,109	(1,982)	2,844
อัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญ			
อัตรากำไรสุทธิ ⁽¹⁾	96.3%	4.4%	0.7%
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ ⁽²⁾	84.0%	2.6%	0.4%
อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น ⁽³⁾	169.0%	5.5%	0.9%
กำไรต่อหุ้นขั้นพื้นฐาน (บาทต่อหุ้น)	3.41	0.22	0.04

1) อัตรากำไรสุทธิ = กำไรสุทธิส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่ / รายได้

2) อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ = กำไรสุทธิส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่ / สินทรัพย์รวม (เฉลี่ย)

3) อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น = กำไรสุทธิส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่ / ส่วนของบริษัทใหญ่ (เฉลี่ย)

หน่วย : ล้านบาท

	2555	2556	2557
ข้อมูลทางการดำเนินงาน			
ปริมาณที่นั่ง (ล้านที่นั่ง)	10.1	12.6	15.3
จำนวนผู้โดยสาร (ล้านคน)	8.3	10.5	12.2
อัตราส่วนการขนส่งผู้โดยสาร (ร้อยละ) ⁽¹⁾	82	83	80
ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ล้านที่นั่ง - กม.) ⁽²⁾	10,499	12,951	15,419
ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (ล้านที่นั่ง - กม.) ⁽³⁾	8,618	10,829	12,420
ค่าโดยสารเฉลี่ย (บาท) ⁽⁴⁾	1,977	1,885	1,726
รายได้ต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (บาท) ⁽⁵⁾	1.84	1.81	1.64
ต้นทุนต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (บาท) ⁽⁶⁾	1.69	1.67	1.66
ต้นทุนต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ไม่รวมน้ำมันเชื้อเพลิง) (บาท) ⁽⁷⁾	0.94	0.95	0.93
จำนวนเครื่องบิน ณ สิ้นงวด	27	35	40
จำนวนเที่ยวบิน			
รวม	56,067	70,149	85,074
ระหว่างประเทศ	23,224	28,637	33,883
ภายในประเทศ	32,843	41,512	51,191
ระยะทางบินโดยเฉลี่ย (กิโลเมตร) ⁽⁸⁾	1,040	1,026	1,008
อัตราการใช้เครื่องบินต่อลำ (ชั่วโมงปฏิบัติการบินต่อวัน) ⁽⁹⁾	11.5	11.7	10.9
รายได้จากการบริการเสริม (ล้านบาท)	2,941	3,759	4,385
รายได้จากการบริการเสริมต่อผู้โดยสาร (บาท)	354	358	359
ปริมาณการใช้น้ำมันเชื้อเพลิง (ล้านบาร์เรล)	1.87	2.34	2.72
ราคาตลาดเฉลี่ยของน้ำมันเชื้อเพลิงของบริษัท ⁽¹⁰⁾ (ดอลลาร์สหรัฐฯ ต่อบาร์เรล)	126.7	122.8	116.5
ประสิทธิภาพในการตรงต่อเวลา (ร้อยละ) ⁽¹¹⁾	83	92	91

1) หมายถึงจำนวนผู้โดยสารเทียบเป็นสัดส่วนกับปริมาณที่นั่ง ซึ่งเป็นจำนวนที่นั่งผู้โดยสาร ที่มีอยู่ (180 ที่นั่งสำหรับเครื่องบินรุ่นแอร์บัส A320)

2) ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (AVAILABLE SEAT KILOMETERS) คือ จำนวนที่นั่งบนเที่ยวบินแบบประจำ คุณด้วยจำนวนกิโลเมตรที่ทำการบินบนที่นั่งเหล่านั้น

3) ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (REVENUE PASSENGER KILOMETERS) คือจำนวนบรรทุกผู้โดยสารที่จ่ายค่าโดยสารของเที่ยวบินแบบประจำคูณด้วยจำนวนกิโลเมตรที่ทำการบินบนที่นั่งเหล่านั้น

4) คำนวณโดยนำรายได้ค่าโดยสารและค่าธรรมเนียมน้ำมันเชื้อเพลิงของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย หารด้วยจำนวนผู้โดยสาร

5) คำนวณโดยนำรายได้ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย หารด้วยปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร

6) คำนวณโดยนำผลรวมของต้นทุนจากการดำเนินงาน ค่าใช้จ่ายในการขาย ค่าใช้จ่ายในการบริหาร ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย (แต่ไม่รวมต้นทุนทางการเงิน)หารด้วยปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร

7) คำนวณโดยนำผลรวมของต้นทุนจากการดำเนินงาน ค่าใช้จ่ายในการขาย ค่าใช้จ่ายในการบริหาร และค่าตอบแทนผู้บริหาร ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย (แต่ไม่รวมต้นทุนทางการเงิน) หารด้วยปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร

8) หมายถึงจำนวนกิโลเมตรที่ทำการบินเฉลี่ยต่อวัน

9) หมายถึงจำนวนชั่วโมงปฏิบัติการบินเฉลี่ยต่อวันต่อลำในช่วงระยะเวลาที่เกี่ยวข้อง โดยจำนวนชั่วโมงปฏิบัติการบินเริ่มนับตั้งแต่ช่วงขณะที่เครื่องบินเคลื่อนที่ ณ สนามบินหนึ่ง ถึง เครื่องบินหยุดนิ่ง ณ สนามบินอีกแห่งหนึ่ง

10) คำนวณโดยใช้ราคาน้ำมันเฉลี่ยของน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยาน (JET KEROSENE) สำหรับช่วงเวลาที่เราดูไว้ (ราคาเฉลี่ยอ้างอิงของ PLATT ที่สิงคโปร์ MOPS)

11) เที่ยวบินจะถือว่า "ตรงเวลา" เมื่อเครื่องบินออกเดินทางไม่เกินกว่า 15 นาที ของเวลาออกเดินทางตามกำหนด



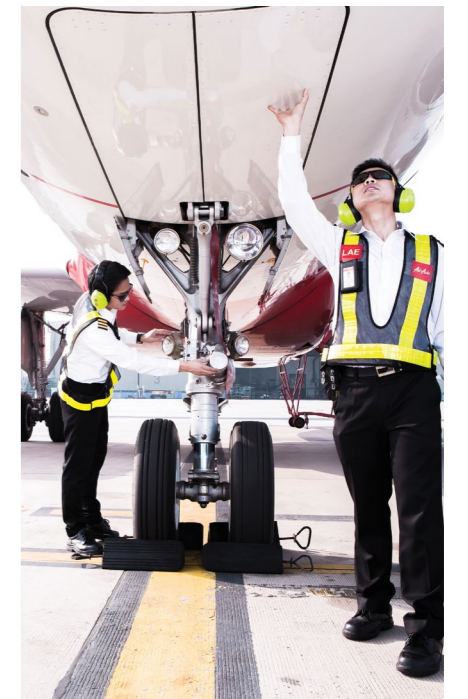
TRUSTED QUALITY
OUR GUEST SERVICE



“เราพร้อมบริการด้วยใจในทุกขั้นตอน เริ่มต้นตั้งแต่ที่ท่าอากาศยาน ด้วยทีมงานคุณภาพ ก่อนส่งคุณขึ้นเครื่องกับเราสู่หลากหลายจุดหมายปลายทาง”



TRUSTED QUALITY
OUR AIRCRAFT ENGINEER



“เรามุ่งมั่นตรวจสอบเช็คความพร้อมทุกการเดินทาง ตามมาตรฐานการบินสากล เพื่อให้คุณมั่นใจได้ในความปลอดภัยสูงสุดกับสายการบินของเรา”



TRUSTED QUALITY
OUR RAMP AND GROUND SERVICE EQUIPMENT

“เราทำงานอย่างมืออาชีพ รวดเร็วและแข็งแกร่งในทุกๆ วัน เพื่อให้เที่ยวบินพร้อมให้บริการได้ตรงตามตารางเวลาที่วางไว้”





**TRUSTED QUALITY
OUR IN-FLIGHT SERVICE**

“เราคัดสรรวัตถุดิบชั้นดีสู่เมนูอร่อยร้อนระดับภัตตาคาร
ให้บริการบนเครื่อง พร้อมสินค้าที่ระลึกและสินค้าปลอดภาษี
ให้คุณเลือกซื้อได้ในราคาสุดประหยัด”





TRUSTED QUALITY
OUR FLIGHT OPERATIONS



“เราให้บริการด้วยประสบการณ์ ควบคู่ความเป็นมิตรและสนุกสนาน
พร้อมยึดมั่นในมาตรฐานความปลอดภัย
เพื่อให้คุณได้เดินทางอย่างสุขใจกับเราในทุกเที่ยวบิน”

NOW EVERYONE CAN FLY

With A Fleet 40 Aircraft Carrying Over 12.2 Million Passengers in 2014



“ บทพิสูจน์ความเข้มแข็งของ ไทยแอร์เอเชีย คือการที่เราสามารถก้าวผ่านปีนี้ได้ อย่างน่าพอใจ ด้วยการเป็น บริษัทที่พร้อมปรับตัวและ แสวงหาโอกาสธุรกิจใหม่ๆ อยู่เสมอ ”



เรานั้นย้ำคำมั่นสัญญาการเป็นสายการบิน “บินคุ้ม คุณภาพครบ”

ถ่ายทอดให้เห็นถึงการทำงานอย่างเต็มที่ จากพนักงานทุกคนที่ร่วมกันขับเคลื่อนบริษัท

โจทย์แรกของปี 2557 ที่ท้าทายภาพรวมของธุรกิจท่องเที่ยวอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้คือ ผลกระทบจากสถานการณ์การเมืองที่เกิดขึ้น ผมบอกเสมอว่าบริษัทของเราโชคดีที่มีวัฒนธรรมองค์กรที่เข้มแข็ง ทีมผู้บริหารที่มีวิสัยทัศน์ มองภาพรวมของธุรกิจได้ชัดเจน มีความเป็นผู้นำกล้าตัดสินใจ และไม่หยุดนิ่งในการทำงานหนัก เพื่อให้บริษัทเติบโตไปได้อย่างดีที่สุดในทุกๆ ปี ไม่ว่าจะเจออุปสรรคใดๆ ก็ตาม ผมจึงภูมิใจอย่างยิ่งในฐานะหนึ่งในพลังขับเคลื่อนความสำเร็จของไทยแอร์เอเชียร่วมกับทุกๆ คน

กลยุทธ์บริหารในปีนี้ บริษัทเน้นสร้างเครือข่ายการบินที่ครอบคลุมมากยิ่งขึ้น และคิดนอกกรอบถึงเส้นทางใหม่ๆ ที่ให้บริการนอกกรุงเทพฯ เพราะคู่แข่งน้อยราย และยังเป็นตลาดที่มีศักยภาพ เช่น เส้นทาง เชียงใหม่ - อ่องกง, เชียงใหม่ - หางโจว, กระบี่ - กวางโจว, ภูเก็ต - กัวลาลัมเปอร์, เส้นทางเชื่อมระหว่างภูมิภาคภายในประเทศ เช่น เชียงใหม่-สุราษฎร์ธานี หรือแม้แต่บริการต่อเที่ยวบิน (Fly-Thru) ที่ท่าอากาศยานดอนเมือง ซึ่งเติบโตได้ดีในปีนี ทำให้เราสามารถดึงนักท่องเที่ยวเข้ามาประเทศไทยได้ต่อเนื่อง ทดแทนกลุ่มผู้ใช้บริการที่ลดลงจากสถานการณ์การเมือง

สำหรับในการสร้างแบรนด์ นอกเหนือจากจุดยืนในการเป็นสายการบินราคาประหยัด ที่ทุกคนไว้วางใจได้แล้ว สิ่งสำคัญที่เป็นจุดเด่นของไทยแอร์เอเชีย คือคุณภาพบริการ เราจึงเน้นย้ำคำมั่นสัญญาการเป็นสายการบิน “บินคุ้ม คุณภาพครบ” ถ่ายทอดให้เห็นถึงการทำงานอย่างเต็มที่ จากพนักงานทุกคนที่ร่วมกันขับเคลื่อนบริษัท รวมทั้งการบริหารจัดการต้นทุนอย่างมีประสิทธิภาพ สะท้อนออกมาเป็นบริการที่ได้มาตรฐานและเป็นที่ยอมรับระดับโลก

ผมเชื่อว่าบทพิสูจน์ความเข้มแข็งของไทยแอร์เอเชีย คือการที่เราสามารถก้าวผ่านปีนี้ได้ อย่างน่าพอใจ ด้วยการเป็นบริษัทที่พร้อมปรับตัวและแสวงหาโอกาสธุรกิจใหม่ๆ อยู่เสมอ ทำให้เรายังคงความเป็นผู้นำสายการบินราคาประหยัดที่ครองใจทุกคนต่อไป

สุดท้ายนี้ผมขอขอบคุณผู้บริหารและพนักงานไทยแอร์เอเชียทุกคนครับ ผมเชื่อมั่นว่าปี 2558 จะเป็นปีที่ดีของบริษัท และมีผลประกอบการที่ดีแน่นอน ขอขอบคุณทุกคนจริงๆ ครับ

นายอาร์กซ์ ชลธารินทร์
ประธานกรรมการ

การบริหารจัดการที่ดีและการปรับกลยุทธ์ได้อย่างทันก่วงก็ ถือเป็นหัวใจความสำเร็จในการดำเนินธุรกิจซึ่ง

ไทยแอร์เอเชีย ได้เรียนรู้และเตรียมความพร้อมอยู่เสมอตลอด 11 ปี

ในปี 2557 เป็นอีกปีที่เราต้องร่วมมือร่วมใจฝ่าฟันสถานการณ์ต่างๆ ที่บริษัทไม่สามารถควบคุมได้ เพื่อให้บริษัทเติบโตอย่างมั่นคง และสร้างผลกำไรที่น่าพอใจ

โดยในปีนี้เราได้รับเครื่องบินแอร์บัส เอ 320 ใหม่ประจำการฝูงบินอีก 5 ลำ รวมเป็น 40 ลำเมื่อสิ้นสุดปี โดยเปิดฐานปฏิบัติการบินภายในประเทศเพิ่มอีกแห่งที่ทำอากาศยานกระบี่ ต่อจากกรุงเทพฯ ภูเก็ต และเชียงใหม่ เพื่อสร้างเครือข่ายบินที่เข้มแข็ง ครอบคลุม และเป็นโอกาสใหม่ในการเติบโตของบริษัท โดยปัจจุบันนอกจากหลากหลายเส้นทางภายในประเทศ ฐานปฏิบัติการบินกระบี่ได้ให้บริการเส้นทางระหว่างประเทศแล้ว ทั้งกระบี่สู่สิงคโปร์ และกวางโจว ซึ่งได้รับการตอบรับที่ดีมาก และพร้อมขยายเส้นทางใหม่ในปีต่อไป

สำหรับยอดผู้โดยสารในปี 2557 ขนส่งอยู่ที่ 12.2 ล้านคน เติบโตจากปี 2556 ที่ 10.5 ล้านคน ความภูมิใจสำคัญของเราคือการที่ร่วมมือกับการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย(ททท.) ในการจัดกิจกรรม แคมเปญร่วมกัน ได้ตลอดทั้งปี ดึงนักท่องเที่ยวมาเมืองไทยกับแอร์เอเชีย ถือเป็นรูปแบบการทำงานแบบบูรณาการ ส่งเสริมการตลาดร่วมกันที่ประสบความสำเร็จอย่างดี

ด้านมาตรฐานบริการ ไทยแอร์เอเชียยังเป็นสายการบินที่ตรงต่อเวลามากที่สุด และกลุ่มแอร์เอเชียยังได้รับความเชื่อมั่นให้เป็นสายการบินราคาประหยัดที่ดีที่สุดในโลก 6 สมัย (2552-2557) ติดต่อกัน จากการจัดอันดับของสกายแทร็กซ์ สะท้อนความพึงพอใจและการบริหารจัดการที่ดีได้อย่างชัดเจน โดยคุณภาพและมาตรฐานบริการเป็นสิ่งที่พวกเราให้ความสำคัญมาก เพราะเชื่อว่าเป็นรากฐานสำคัญทำให้เราเติบโตได้ในทุกสถานการณ์

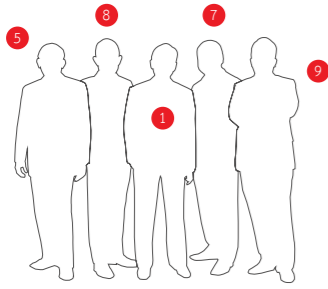
สำหรับกิจกรรมตอบแทนสังคม ไทยแอร์เอเชียได้สานต่อและริเริ่มโครงการใหม่ๆ อยู่ตลอด อาทิโครงการ “ลัดฟ้า สานต่อ ก่องานศิลป์” จับมือศิลปินแห่งชาติจัดค่ายฟื้นฟูสหายอดยวทูตวัฒนธรรมแต่ละจังหวัด เพื่อร่วมเผยแพร่วัฒนธรรมกับแอร์เอเชียทั้งในประเทศและต่างประเทศ โครงการระดมทุนเพื่อการซ่อมแซมก่อสร้างเพิ่มเติมอาคารเรียน และสิ่งปลูกสร้างต่างๆ ที่ได้รับผลกระทบจากแผ่นดินไหวที่จังหวัดเชียงราย ณ โรงเรียนเชียงรายปัญญาคุณ และการนำสินค้าพื้นเมือง OTOP มาจำหน่ายบนเครื่องบิน เป็นต้น

สุดท้ายนี้ไทยแอร์เอเชียยังมุ่งมั่นในการก้าวไปข้างหน้าอย่างมั่นคง พร้อมมองหาโอกาสและสีสันใหม่ๆ ให้กับธุรกิจอยู่เสมอ นั่นเป็นเส้นทางที่สร้างความแข็งแกร่งให้เราเป็นสายการบินที่พร้อมรับกับทุกสถานการณ์ รวมทั้งไม่ลืมการตอบแทนสังคมอยู่เสมอ โดยในปี 2558 เราจะเน้นนวัตกรรมและการใช้เทคโนโลยีเข้ามาส่งเสริมการทำงานขึ้นอีก ซึ่งจะช่วยลดต้นทุนและสร้างผลกำไรที่มากขึ้น พร้อมกลยุทธ์แผนธุรกิจที่รัดกุมและคุ้มค่า ขอให้ทุกท่านเชื่อมั่นและไว้วางใจได้ครับ

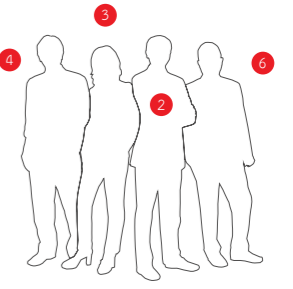


นายธีรศพลฐ์ แบลเว็ลด์
ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร

“คุณภาพและมาตรฐานบริการ เป็นสิ่งที่พวกเราให้ความสำคัญมาก เพราะเชื่อว่าเป็นรากฐานสำคัญ ทำให้เราเติบโตได้ในทุกสถานการณ์ ”

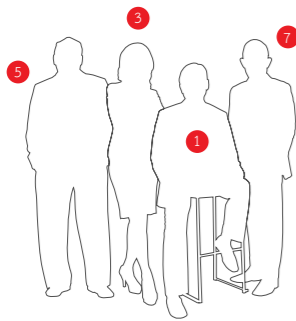


1. นายอารักษ์ ชลธาร์นนท์
ประธานกรรมการ/ ประธานกรรมการตรวจสอบ/ กรรมการอิสระ
2. นายธรรพลฐ์ แบลเว็ลด์
กรรมการ/ ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร
3. นางภัทรา บุศราวาศ์
กรรมการ/ ประธานเจ้าหน้าที่บริหารการเงิน
4. นายปรัชญา รัศมีธานินทร์
กรรมการ/ ผู้อำนวยการฝ่ายวิศวกรรม
5. นาวาอากาศเอกธนภัทร งามปลั่ง
กรรมการ/ ผู้อำนวยการฝ่ายปฏิบัติการการบิน

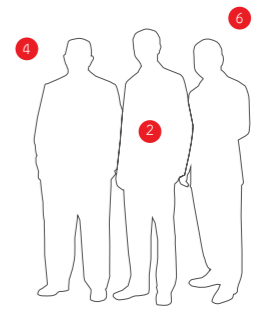


6. หม่อมหลวงบวรเทพ เทวกุล
กรรมการ/ ผู้อำนวยการฝ่ายพัฒนารัฐกิจ
7. นายสันติสุข คล่องใช้ยา
กรรมการ/ ผู้อำนวยการฝ่ายการพาณิชย์
8. นายณัฐวุฒิ เภาโบรมย์
กรรมการ/ กรรมการตรวจสอบ/ กรรมการอิสระ
9. นายดิสร วัชรโรทัย
กรรมการ/ กรรมการตรวจสอบ/ กรรมการอิสระ





1. นายอาร์กซ์ ชลธารินทร์
ประธานกรรมการ/ ประธานกรรมการตรวจสอบ/ กรรมการอิสระ
2. นายธรรศพลฐ์ แบลเว็ลด์
กรรมการ/ ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร
3. นางภัทรา บุศราวาศ์
กรรมการ/ ประธานเจ้าหน้าที่บริหารการเงิน
4. นายแอนโทนี่ ฟรานซิส เฟอ์นันเดส
กรรมการ



5. นายคามารุดิน บิน เมอรานัน
กรรมการ
6. นายสันติสุข คล่องใช้ยา
กรรมการ
7. นายณัฐวุฒิ เกาโบรมย์
กรรมการ/กรรมการตรวจสอบ/ กรรมการอิสระ





นายธรรศพลฐ์ แบเลเวลด์
ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร



นางภัทรา บุศราววงศ์
ประธานเจ้าหน้าที่บริหารการเงิน



นายปรัชญา รัศมีธานินทร์
รองประธานบริษัท



นาวาอากาศเอกธนภัทร งามปลั่ง
รองประธานบริษัท



นายสันติสุข คล่องใช้ยา
ผู้อำนวยการฝ่าย
การพาณิชย์และรายได้พิเศษ



หม่อมหลวงบวรนวเทพ เทวกุล
ผู้อำนวยการฝ่ายพัฒนารัฐกิจ



นาวาอากาศเอกสรพันธ์ ปทุมวัฒน์
ผู้อำนวยการฝ่ายปฏิบัติการการบิน



นางธิลภา พันธุมจินดา
ผู้อำนวยการฝ่ายทรัพยากรบุคคล



นายสุวิทย์ ศรีสารคาม
ผู้อำนวยการฝ่าย
บริการลานจอดและอุปกรณ์ภาคพื้น



นางสาววิชชุนี กันตะเพ็ง
ผู้อำนวยการฝ่ายปฏิบัติการภาคพื้น



นายบัญญัติ หารรรษกุล
ผู้อำนวยการฝ่ายวิศวกรรม



นายพิพัฒน์ คุณประคัลภ์
ผู้อำนวยการฝ่าย
นวัตกรรมเชิงพาณิชย์และเทคโนโลยี

วิสัยทัศน์

ไทยแอร์เอเชียมุ่งมั่นเป็นสายการบินราคา
ประหยัดชั้นนำในภูมิภาค เพื่อให้บริการ
ผู้โดยสารในราคาคุ้มค่าที่สุดผ่านการ
บริการที่มีคุณภาพ มีความน่าเชื่อถือและ
คำนึงถึงความปลอดภัยสูงสุด

พันธกิจ

เราคือสายการบินราคาประหยัดรายแรก
ของประเทศไทยที่มีการบริหารจัดการต้นทุน
อย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อพลิกโฉมการ
เดินทางทางอากาศและเปิดโอกาสให้

“ใคร ใคร...ก็บินได้”

พวกเราเป็นกลุ่มคนรุ่นใหม่ที่ยอมรับไปด้วย
พลังที่จะก้าวไปข้างหน้า และมีใจที่เปิดกว้าง
พร้อมจะคว้าทุกโอกาสด้วยความมุ่งมั่น

ภาพรวมธุรกิจ

บมจ. เอเชีย เอวีเอชั่น เป็นบริษัทที่ประกอบธุรกิจด้านการลงทุนโดย
การถือหุ้นในบริษัทอื่น (Holding Company) โดยปัจจุบันถือหุ้นใน
บจ. ไทยแอร์เอเชีย เพียงแห่งเดียว ดังนั้นภาพรวมการประกอบธุรกิจ
จะพิจารณาจากบริษัทที่ดำเนินธุรกิจหลัก (Operating Company) หรือ
บจ. ไทยแอร์เอเชีย เท่านั้น

บจ. ไทยแอร์เอเชีย เป็นผู้ดำเนินธุรกิจสายการบินราคาประหยัดของ
ประเทศไทย ไทยแอร์เอเชียมีวิสัยทัศน์มุ่งมั่นเป็นสายการบิน
ราคาประหยัดชั้นนำในภูมิภาค เพื่อให้บริการผู้โดยสารในราคาคุ้มค่า
มากที่สุด ผ่านการบริการที่มีคุณภาพ มีความน่าเชื่อถือและคำนึงถึง
ความปลอดภัยสูงสุด อีกทั้งพันธกิจในการบริหารจัดการต้นทุนอย่างมี
ประสิทธิภาพ เพื่อพลิกโฉมการเดินทางทางอากาศ และเปิดโอกาสให้
“ใคร ใคร...ก็บินได้” นอกจากนี้ยังมุ่งเน้นการให้บริการด้วยจำนวน
เที่ยวบินที่สูงในเส้นทางบินระยะใกล้แบบไม่มีการเชื่อมต่อ (point-to-
point) ทั้งเส้นทางบินระหว่างประเทศและภายในประเทศ ที่ใช้เวลาเดิน
ทางต่อเที่ยวบิน ไม่เกิน 4 ชั่วโมงจากฐานปฏิบัติการการบิน (Hub) แต่ละ
แห่งในประเทศไทย ได้แก่ กรุงเทพมหานคร (สนามบินดอนเมือง) จังหวัด
ภูเก็ต จังหวัดเชียงใหม่ และ จังหวัดกระบี่ ซึ่งทำให้สายการบิน
ไทยแอร์เอเชีย สามารถเข้าถึงประชากรในประเทศและในแถบเอเชีย
ตะวันออกเฉียงใต้ ประเทศอินเดีย และตอนใต้ของประเทศจีน ทั้งนี้
ไทยแอร์เอเชียเชื่อว่ากลุ่มลูกค้าซึ่งเดิมไม่มีกำลังซื้อเพียงพอในการใช้
บริการการขนส่งทางอากาศหรือประชากรที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ที่
สายการบินอื่นไม่เปิดให้บริการ จะหันมาเดินทางโดยเครื่องบินของ
ไทยแอร์เอเชียได้

บจ. ไทยแอร์เอเชีย นำรูปแบบธุรกิจ (Business model) ของ AirAsia
Berhad (AAB) มาใช้ โดย AAB ซึ่งเป็นผู้ให้บริการสายการบินราคา
ประหยัดภายใต้แบรนด์ “แอร์เอเชีย” ในประเทศมาเลเซีย บริษัทฯ เชื่อ
ว่า การให้บริการการเดินทางโดยขึ้นบินเพียงชั้นเดียว ผู้บินที่ประกอบ
ด้วยเครื่องบินรุ่นเดียว การให้บริการแบบไม่มีการเชื่อมต่อ (point-to-
point) มีอัตราการใช้เครื่องบินต่อลำในระดับสูง การประหยัดต่อขนาด
ช่องทางการจัดจำหน่าย และเครือข่ายเส้นทางบินที่ครอบคลุม ทำให้
บจ. ไทยแอร์เอเชีย สามารถให้บริการด้วยต้นทุนราคาโดยสารที่ประหยัด
กว่าสายการบินอื่นในประเทศไทย และในระดับต้นทุนที่น่าพอใจเมื่อ
เทียบกับผู้ประกอบธุรกิจสายการบินราคาประหยัดรายอื่นทั่วโลก ดัง
นั้น ด้วยต้นทุนที่ต่ำ ราคาค่าโดยสารที่ประหยัด ช่องทางการค้าและการ
ตลาดที่แข็งแกร่งของไทยแอร์เอเชีย รวมถึงการให้บริการที่เชื่อถือได้
ทำให้ธุรกิจของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เติบโตขึ้นอย่างต่อเนื่องนับตั้งแต่เริ่ม
ประกอบธุรกิจเมื่อปี 2547

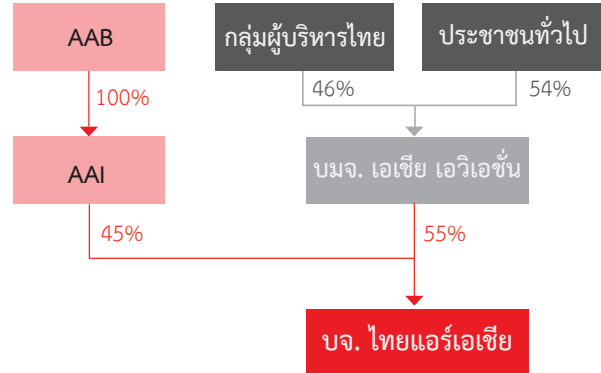
ประวัติความเป็นมา

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ก่อตั้งขึ้นเมื่อวันที่ 14 กุมภาพันธ์ 2549 ในรูปบริษัทจำกัดด้วยทุนจดทะเบียนจำนวน 410,000,000 บาท เป็นหุ้นสามัญจำนวน 41,000,000 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 10 บาท ประกอบธุรกิจด้านการลงทุนด้วยการถือหุ้นในบริษัทอื่น (Holding Company) โดยถือหุ้นในบริษัทที่ประกอบธุรกิจสายการบินราคาประหยัด เพียงแห่งเดียว คือ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ในสัดส่วนร้อยละ 50 ในสมัยนั้น ในวันที่ 21 มิถุนายน 2550 กลุ่มผู้บริหารไทยซึ่งประกอบไปด้วยประธานเจ้าหน้าที่บริหารและผู้บริหารระดับสูงได้เข้าซื้อหุ้นทั้งหมดของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น จากผู้ถือหุ้นเดิม เนื่องจากกลุ่มผู้บริหารไทยเล็งเห็นถึงศักยภาพของธุรกิจนี้ ในเดือนพฤศจิกายน 2554 บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เข้าซื้อหุ้นอีกร้อยละ 1 ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จากนายบรรณพลฐ์ แบลเวิร์ลด์ 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 โดยส่งผลให้ปัจจุบัน 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 AAB เป็นบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ของประเทศมาเลเซียโดยเป็นผู้ให้บริการสายการบินแอร์เอเชียในประเทศมาเลเซีย 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

โครงสร้างการลงทุน

โครงสร้างการลงทุนของบริษัท ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 เป็นดังนี้ :



การดำเนินธุรกิจของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ต้องพึ่งพาความสัมพันธ์ของบริษัทฯ กับ AIRASIA BERHAD

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้รับประโยชน์จากการสนับสนุนของ AAB ในหลายด้าน ทั้งนี้ ธุรกิจของบริษัทฯ พึ่งพิงกับ สัญญาอนุญาตให้ใช้ชื่อทางการค้าที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทำกับ AAB ซึ่ง AAB อนุญาตให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีสิทธิแต่เพียงผู้เดียวในประเทศไทยสำหรับการใช้ชื่อทางการค้า “AirAsia” เพื่อการดำเนินธุรกิจของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย และการเข้าถึงทักษะความรู้ทางการตลาด การประกอบธุรกิจ และการบริการลูกค้า นอกจากนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เช่าเครื่องบินในลักษณะสัญญาเช่าดำเนินงานจาก AirAsia Mauritius (AAM) ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของ AAB รวมทั้งบริษัทฯ พึ่งพาเทคโนโลยีสารสนเทศที่ใช้ในกลุ่มแอร์เอเชีย ซึ่งระบบซอฟต์แวร์หลักของบริษัทฯ (มีศูนย์กลางอยู่ในกัวลาลัมเปอร์ ประเทศมาเลเซีย)

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

ณ ปัจจุบัน AAB ถือหุ้นร้อยละ 45 ใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย และได้เสนอซื้อบุคคลเป็นกรรมการใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย จำนวน 2 ราย และกรรมการอิสระจำนวน 1 ราย จากจำนวนกรรมการ 8 ราย ตามสิทธิที่ระบุไว้ในสัญญาาระหว่างผู้ถือหุ้น

2547

กุมภาพันธ์

บจ. ไทยแอร์เอเชีย เริ่มให้บริการเที่ยวบินในประเทศ ภายใต้ชื่อทางการค้า ไทยแอร์เอเชีย จากท่าอากาศยานดอนเมือง กรุงเทพฯ ไปยังอำเภอหาดใหญ่ จังหวัดสงขลา จังหวัดภูเก็ต และจังหวัดเชียงใหม่ ด้วยเครื่องบินรุ่นโบอิง 737 จำนวน 2 ลำ

บจ. ไทยแอร์เอเชีย เริ่มให้บริการเที่ยวบินระหว่างประเทศเป็นครั้งแรก จาก กรุงเทพฯ ไปยังประเทศสิงคโปร์

2550

กันยายน

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ย้ายฐานปฏิบัติการการบิน (Hub) จากท่าอากาศยานดอนเมืองไปยังท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

2553

สิงหาคม

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยกเลิกการใช้เครื่องบินรุ่นโบอิง 737 คู่ขนานของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จึงประกอบด้วยเครื่องบินรุ่นแอร์บัส A320 เพียงรุ่นเดียว



2555

พฤษภาคม

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เข้าจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย และถือหุ้นเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 55 ใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย

2555

กันยายน

บจ. ไทยแอร์เอเชีย รับมอบเครื่องบินลำแรกภายใต้สัญญาเช่าทางการเงิน

2555

ธันวาคม

บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีฝูงบินจำนวน 27 ลำ (เป็นสัญญาเช่าทางการเงินจำนวน 2 ลำ) ให้บริการเที่ยวบิน 604 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ ไปยัง 30 จุดหมายปลายทางทั้งในและต่างประเทศ

2557

กุมภาพันธ์

บจ. ไทยแอร์เอเชีย คว้าแชมป์ สายการบินที่ตรงเวลาที่สุดจาก FlightStats ของปี 2556



ตุลาคม

เปิดฐานปฏิบัติการการบิน (Hub) แห่งที่สองที่ท่าอากาศยานกระบี่



ธันวาคม

บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีฝูงบินจำนวน 40 ลำ (เป็นสัญญาเช่าทางการเงินจำนวน 12 ลำ) ให้บริการเที่ยวบิน 912 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ ไปยัง 36 จุดหมายปลายทางทั้งในและต่างประเทศ

2549

กุมภาพันธ์

จัดตั้ง บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ชื้อหุ้นร้อยละ 50 ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย



2552

พฤศจิกายน

เปิดฐานปฏิบัติการการบิน (Hub) แห่งที่สองที่ท่าอากาศยานภูเก็ต



2550

ตุลาคม

บจ. ไทยแอร์เอเชีย รับมอบเครื่องบินรุ่นแอร์บัส A320 ลำแรก

2555

ตุลาคม

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ย้ายฐานปฏิบัติการการบินจากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิมายังท่าอากาศยานดอนเมือง



2556

ธันวาคม

เปิดฐานปฏิบัติการการบิน (Hub) แห่งที่สาม ที่ท่าอากาศยานเชียงใหม่

บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีฝูงบินจำนวน 35 ลำ (เป็นสัญญาเช่าทางการเงินจำนวน 8 ลำ) ให้บริการเที่ยวบิน 803 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ ไปยัง 36 จุดหมายปลายทางทั้งในและต่างประเทศ

2556

ตุลาคม

เปิดเส้นทางบินระหว่าง กรุงเทพฯ - เสียมราฐ จำนวน 10 เที่ยวบินต่อสัปดาห์

17/02/2557

FLIGHTSTATS มอบรางวัล ไทยแอร์เอเชีย แชมป์บินตรงเวลาที่สุดในโลก แห่งปี 2556 ไทยแอร์เอเชีย (รหัสสายการบิน : FD) ได้รับการคัดเลือกจาก FlightStats ซึ่งรวบรวมอัตราความตรงต่อเวลาของสายการบินที่ให้บริการแบบประจำ ให้ได้รับรางวัลชนะเลิศสำหรับการเป็นสายการบินที่ให้บริการตรงเวลาที่สุดในโลกแห่งปี 2556 ครั้งที่ 5 ในประเภทสายการบินราคาประหยัด ด้วยสถิติความตรงต่อเวลามากถึง 92%



17/03/2557

แอร์เอเชียเพิ่มช่องทางสะดวก ซื้อตั๋วง่าย ๆ ที่เคาน์เตอร์เซอร์วิส และเซเว่นอีเลฟเว่นทั่วประเทศ ครั้งแรกกับการซื้อตั๋วเครื่องบินระหว่างประเทศที่ร้านสะดวกซื้อ!



05/22/2557

แอร์เอเชียจัดแคมเปญชวนคนรุ่นใหม่บินออกไปท่องโลก..คว้าปริญญาชีวิต กับ “แอร์เอเชีย สปช. Learning by Flying” พร้อมชิงทุนบินฟรีต่างประเทศ 12 รางวัล

11/06/2557

แอร์เอเชียเพิ่มความสะดวกสู่ปลายทางท่องเที่ยวในพื้นที่เส้นทางใหม่ “ดอนเมือง-เกาะเต่า” บินลงที่สุราษฎร์ธานีหรือนครศรีธรรมราช ต่อรถและเรือแสนสบาย สัมผัสเกาะสวรรค์ที่น่าท่องเที่ยวติดอันดับของเอเชีย หรือจะบินต่อรถเส้นทาง ดอนเมือง-มุกดาหาร สัมผัสห่อแก้วมุกดาหาร และตลาดอินโดจีน เน้นเชื่อมต่อการเดินทางสะดวกเพิ่มโอกาสธุรกิจ



15/07/2557

แอร์เอเชียคว้าโหวตสายการบินราคาประหยัดที่ดีที่สุดในโลก 6 ปี ซ้อน! จากการสำรวจความคิดเห็นของผู้โดยสารกว่า 18.9 ล้านคน ผ่านการจัดอันดับโดย สกายแทร็กซ์

28/07/2557



แอร์เอเชียแถลงข่าวเปิดบินตรง “กรุงเทพฯ (ดอนเมือง)-สกลนคร” 2 เที่ยวบินต่อวัน เข้า-เย็น เริ่มให้บริการ 1 ตุลาคม 2557 ต้อนรับสถานการณ์ท่องเที่ยวฟื้นตัวปลายปี เชื่อมั่นศักยภาพการเป็นจังหวัดใหญ่ทางภาคตะวันออกเฉียงเหนือ และเส้นทางท่องเที่ยวที่เป็นเอกลักษณ์พร้อมชุดขายราคาประหยัด เครื่องบินตรงต่อเวลาสูงสุด

05/08/2557



มิสทิน จับมือ แอร์เอเชีย เห็นฟ้า สร้างปรากฏการณ์ปากสีอมทั่วโลก พร้อมเปิดตัวลิปสติก Mistine Joops!! 8 สีแจ่ม และสี angel red จำหน่ายเฉพาะบนเครื่องไทยแอร์เอเชียเท่านั้น

09/09/2557



แอร์เอเชียพัฒนาต่อเนื่องต่อย้ำ “บินคุ้มคุณภาพครบ” ส่งโฆษณาเด่นสะท้อนความมุ่งมั่น บินประหยัด แต่มาตรฐานบริการสูง พร้อมพามาแก๊งค์เด็กแสบดูเบื้องหลังทีมคุณภาพ

16/09/2557

แอร์เอเชียเปิดเส้นทางบินตรงทุกวัน กระจ่างใจไว้วางใจ เชื่อมเมืองเศรษฐกิจจีนสู่เมืองท่องเที่ยวแห่งทะเลอันดามันภาคใต้ของไทย ต่อย้ำบินตรงสู่จีนมากที่สุด หวังกระตุ้นตลาดท่องเที่ยวไทยช่วงปลายปี



15/10/2557

แอร์เอเชียเอาใจคนรักการเดินทางท่องเที่ยว ด้วยตนเองสุดสะดวก เปิดบริการใหม่ “บินแล้วซั้บกับแอร์เอเชีย” คุ้มสบายหลากหลายเส้นทางให้คุณสามารถ

เลือกเช่ารถกับบริษัทตัวแทนชั้นนำกว่า 1,000 ราย เห็นราคาไหนจ่ายราคานั้นไม่ว่าจะเป็นรถใหญ่รถเล็กหรือราคาโปรโมชั่นต่างๆ ที่จะมีอย่างต่อเนื่องสะดวกได้ที่เดียวที่ www.airasia.com ทั้งเส้นทางภายในประเทศไทยและต่างประเทศ



01/11/2557

แอร์เอเชียเปิดบิน “เชียงใหม่-สุราษฎร์ธานี” เทียวแรกผู้โดยสารกว่าร้อยละ 90 หวังดึงนักท่องเที่ยวข้ามภูมิภาคกระตุ้นเศรษฐกิจ

04/11/2557



แอร์เอเชียลงนามความร่วมมือกับ INTERPOL องค์การตำรวจสากล นำระบบ I-Checkit มาใช้ตรวจสอบหนังสือเดินทาง ยกกระดับความปลอดภัยในการเดินทาง

04/12/2557

รับรางวัล NOW TRAVEL ASIA AWARDS

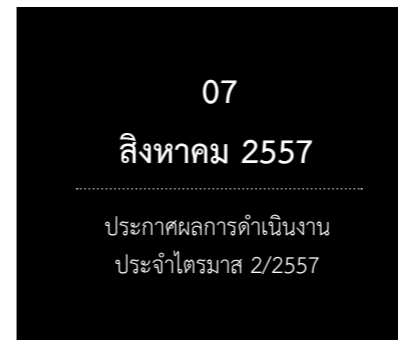
ไทยแอร์เอเชีย คว้ารางวัลชนะเลิศ Asia's Top Budget Airlines จาก Now Travel Asia Awards 2014 เพื่อยืนยันการเป็นสุดยอดสายการบินราคาประหยัดของเอเชีย ร่วมกับบริษัทชั้นนำในอุตสาหกรรมท่องเที่ยวและบริการ ทั้งโรงแรม สปา สายการบิน จัดขึ้นที่โรงแรมปทุมวัน ปริ้นเซส





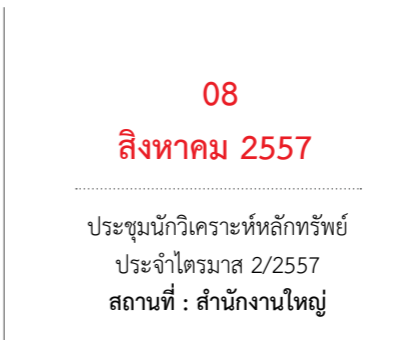
26
กุมภาพันธ์ 2557

ประกาศผลการดำเนินงาน ประจำปี 2556



07
สิงหาคม 2557

ประกาศผลการดำเนินงาน
ประจำไตรมาส 2/2557



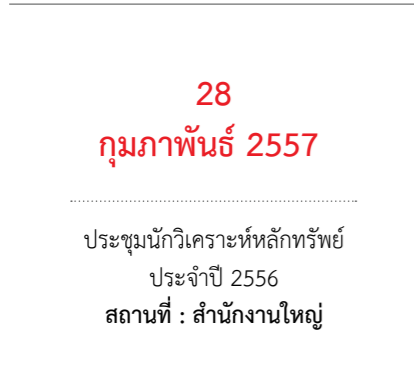
08
สิงหาคม 2557

ประชุมนักวิเคราะห์หลักทรัพย์
ประจำไตรมาส 2/2557
สถานที่ : สำนักงานใหญ่



26-27
สิงหาคม 2557

ASEAN Conference 2014,
สถานที่ : สิงคโปร์



28
กุมภาพันธ์ 2557

ประชุมนักวิเคราะห์หลักทรัพย์
ประจำปี 2556
สถานที่ : สำนักงานใหญ่



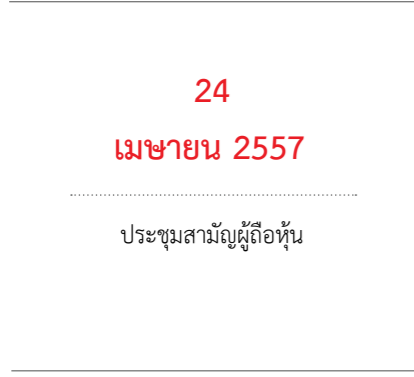
03
มีนาคม 2557

Day with Executive Management –
“View from the Top” Conference
สถานที่ : กรุงเทพฯ



07
มีนาคม 2557

DBTisco Corporate Day
สถานที่ : กรุงเทพฯ



24
เมษายน 2557

ประชุมสามัญผู้ถือหุ้น



29
เมษายน 2557

BLS Corporate Day
สถานที่ : กรุงเทพฯ



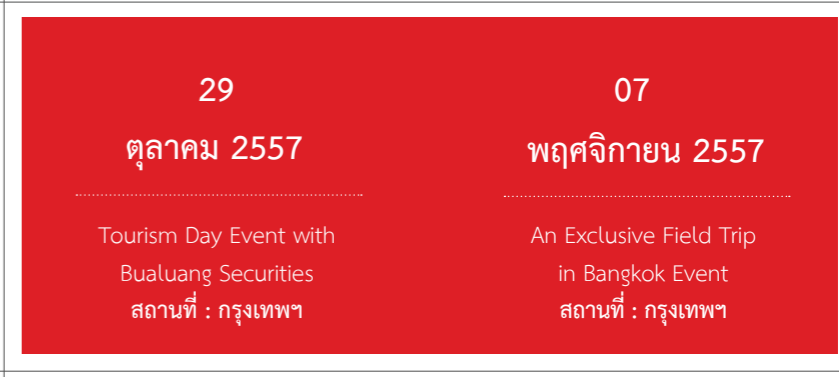
28
สิงหาคม 2557

Thailand Focus 2014,
สถานที่ : กรุงเทพฯ



17-19
สิงหาคม 2557

21st CLSA Investors' Forum,
สถานที่ : ฮองกง

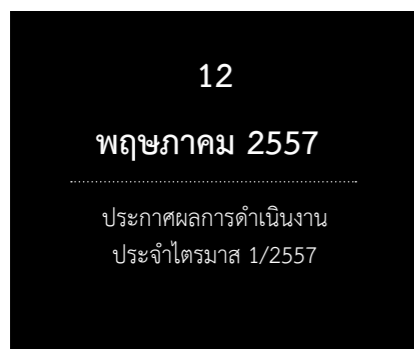


29
ตุลาคม 2557

Tourism Day Event with
Bualuang Securities
สถานที่ : กรุงเทพฯ

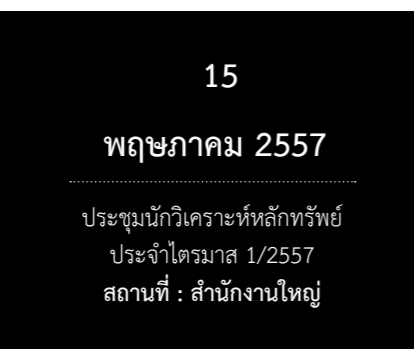
07
พฤศจิกายน 2557

An Exclusive Field Trip
in Bangkok Event
สถานที่ : กรุงเทพฯ



12
พฤษภาคม 2557

ประกาศผลการดำเนินงาน
ประจำไตรมาส 1/2557



15
พฤษภาคม 2557

ประชุมนักวิเคราะห์หลักทรัพย์
ประจำไตรมาส 1/2557
สถานที่ : สำนักงานใหญ่



5-6
มิถุนายน 2557

Nomura Investment Forum Asia 2014
สถานที่ : สิงคโปร์



10
พฤศจิกายน 2557

Thanachart Exclusive Lunch Talk
“Completing the network jigsaw”
สถานที่ : กรุงเทพฯ



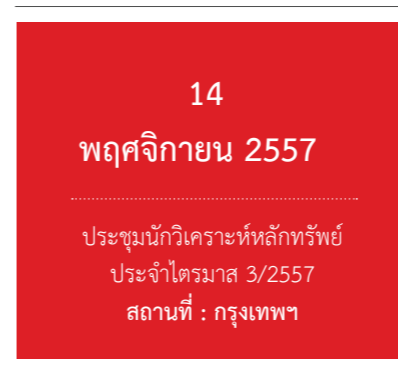
12-13
มิถุนายน 2557

Thai SET Conference 2014
with BNP
สถานที่ : ฮองกง



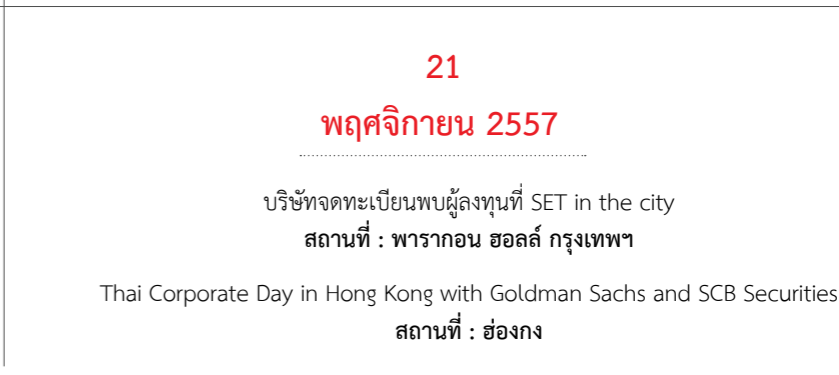
2-3
กรกฎาคม 2557

DbAccess Thailand
Corporate Day
สถานที่ : ลอนดอน ประเทศอังกฤษ



14
พฤศจิกายน 2557

ประชุมนักวิเคราะห์หลักทรัพย์
ประจำไตรมาส 3/2557
สถานที่ : กรุงเทพฯ



21
พฤศจิกายน 2557

บริษัทจดทะเบียนพบผู้ลงทุนที่ SET in the city
สถานที่ : พารากอน ฮอลล์ กรุงเทพฯ
Thai Corporate Day in Hong Kong with Goldman Sachs and SCB Securities
สถานที่ : ฮองกง

Now Everyone Can Fly



ลักษณะการประกอบธุรกิจ

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

โครงสร้างรายได้ที่สำคัญของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ตามงบการเงินรอบปีบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2555 ถึง 2557 มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

	รอบปีบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม					
	2555		2556		2557	
	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ
รายได้จากการขายและให้บริการ						
รายได้ค่าโดยสาร	14,876.3	74.9	17,403.3	71.3	18,154.7	69.1
รายได้ค่าน้ำหนักสัมภาระและค่าบริการอื่นๆ	3,455.8	17.4	4,703.5	19.3	5,561.6	21.2
รายได้จากเที่ยวบินเช่าเหมาลำ	660.6	3.3	971.0	4.0	1,175.9	4.4
รายได้จากการขายสินค้าบนเครื่องบิน	196.7	1.0	225.0	0.9	260.9	1.0
รายได้ค่าธรรมเนียมขนส่ง	159.5	0.8	182.2	0.7	202.4	0.8
รวมรายได้จากการขายและให้บริการ	19,348.9	97.4	23,485.0	96.2	25,355.5	96.5
รายได้อื่น						
กำไรสุทธิจากอัตราแลกเปลี่ยน	68.4	0.3	258.1	1.1	126.0	0.5
รายได้อื่นๆ	450.0	2.3	669.9	2.7	793.2	3.0
รวมรายได้อื่นๆ	518.4	2.6	928.0	3.8	919.2	3.5
รวมรายได้จากการขายและให้บริการและรายได้อื่นๆ	19,867.3	100.0	24,413.0	100.0	26,274.7	100.0

การประกอบธุรกิจของบริษัทฯ และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

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

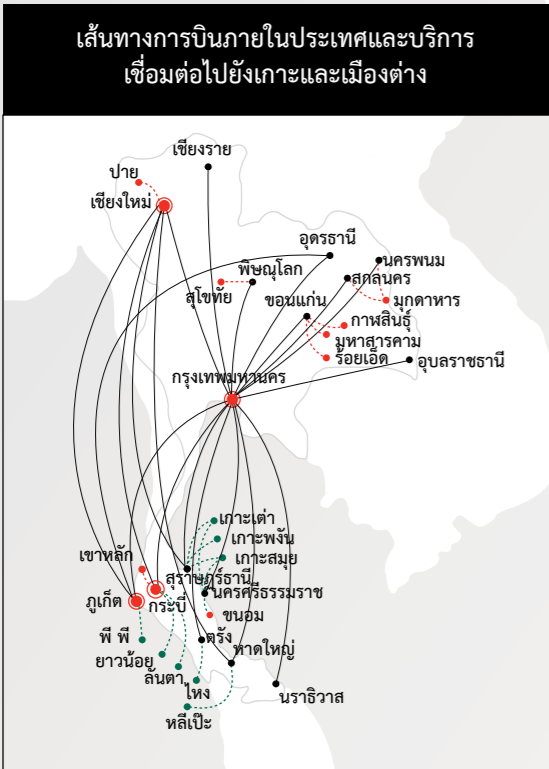
บจ. ไทยแอร์เอเชีย ประกอบธุรกิจให้บริการสายการบินราคาประหยัดด้วยเครื่องบินรุ่นแอร์บัส A320 ทั้งหมด โดยมีรายได้หลักจากการให้บริการขนส่งผู้โดยสารแบบประจำ (Scheduled Passenger Services) และการให้บริการเสริม (Ancillary Services)

บริการขนส่งผู้โดยสารแบบประจำของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้บริการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศแบบประจำด้วยราคาค่าโดยสารที่ประหยัดกว่าค่าโดยสารของสายการบินที่ให้บริการแบบเต็มรูปแบบ โดยมุ่งเน้นการให้บริการกลุ่มผู้โดยสารที่เลือกใช้บริการสายการบินเพื่อการท่องเที่ยวและเพื่อวัตถุประสงค์ทางธุรกิจโดยคำนึงถึงราคา ค่าโดยสารและตรงเวลาเป็นสำคัญ ค่าโดยสารดังกล่าวไม่รวมถึงบริการเสริมต่างๆ อาทิเช่น ค่าลงทะเบียนสัมภาระ ค่าเลือกที่นั่ง ค่าอาหารและเครื่องดื่มบนเครื่องบินและบริการอื่นๆ ซึ่งหากผู้โดยสารมีความประสงค์ใช้บริการดังกล่าว ผู้โดยสารสามารถซื้อเพิ่มเติมได้ตามต้องการ โดยรายได้จะอยู่ในส่วนของการให้บริการเสริม (Ancillary Services)

ในปี 2557 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้บริการขนส่งผู้โดยสารประมาณ 12.2 ล้านคน โดยร้อยละ 60 เป็นผู้โดยสารเส้นทางบินภายในประเทศและร้อยละ 40 เป็นผู้โดยสารในเส้นทางบินระหว่างประเทศ

เครือข่ายเส้นทางการบิน ระหว่างประเทศและภายในประเทศ



ฐานปฏิบัติการการบินของ ไทยแอร์เอเชีย

- ทำอากาศยานดอนเมือง กรุงเทพฯ
 - ทำอากาศยานภูเก็ต
 - ทำอากาศยานเชียงใหม่
 - ทำอากาศยานกระบี่
-
- - เส้นทางการบินระหว่างประเทศ
 - เส้นทางการบินภายในประเทศ
 - - - บริการเชื่อมต่อสู่เมือง
 - - - - บริการเชื่อมต่อสู่เกาะ

สัมผัสปลายทางเปิดใหม่ ใครใคร...ก็บินได้

หางโจว



“หางโจว” สวรรค์บนดิน แห่งเมืองจีน นั่งเรือชิลล์ๆ ชมวิวระดับมรดกโลกที่ทะเลสาบซีหู ไหว้พระขอพรสิ่งศักดิ์สิทธิ์ที่วัดพระจี้กง และพลาดไม่ได้กับเมนูเด็ดแบบจีนต้นตำรับที่มีเอกลักษณ์เฉพาะตัว

บจ.ไทยแอร์เอเชีย
มีเครือข่าย
เส้นการบินครอบคลุม
36 เมือง
ใน 9 ประเทศของทวีปเอเชีย

สกลนคร



“สกลนคร” เมืองพุทธศาสน์ พระธาตุห้าแห่ง แหล่งอารยธรรมสามพันปี ที่เต็มไปด้วยประวัติศาสตร์อันยาวนาน หล่อหลอมและผสมผสานเข้ากับวัฒนธรรมไทยถิ่นอีสานจนมีความเป็นเอกลักษณ์โดดเด่นไม่เหมือนใคร

นครพนม



“นครพนม” จังหวัดในภาคอีสานตอนบน เลียบฝั่งขวาแม่น้ำโขง อุดมด้วยทรัพยากรและทิวทัศน์ที่สวยงาม เป็นที่ประดิษฐานพระธาตุพนมอันศักดิ์สิทธิ์ ปูชนียสถานสำคัญ คู่บ้านคู่เมืองมาช้านาน และเป็นแหล่งรวมวัฒนธรรมสำคัญจากหลายชนชาติ

กระบี่



“กระบี่” ดินแดนแห่งขุนเขา หาดทราย ชายทะเล และแหล่งท่องเที่ยวสุด Unseen รวมทั้งอัยาศัยไมตรีและวิถีชีวิตของคนกระบี่ที่สอดคล้องกับคำขวัญ “เมืองน่าอยู่ ผู้คนน่ารัก” เส้นทางที่ทำให้กระบี่เป็นปลายทางพักผ่อนของนักท่องเที่ยวทั่วโลก



21 จุดหมายปลายทางระหว่างประเทศ

ฮานอย, มณฑลเฉิงเต๋อ, กุ๋นหมิง, ฉงชิ่ง, ซีอาน, หางโจว, ฉางซา, อู่ฮั่น, กวางโจว, เซินเจิ้น, มาเก๊า, ฮองกง, ย่างกุ้ง, เสียมราฐ, พนมเปญ, ไซจิมินห์, ปินัง, กัวลาลัมเปอร์, สิงคโปร์, บาห์ลี, เซบิโน

15 จุดหมายปลายทางภายในประเทศ

กรุงเทพ - ดอนเมือง, เชียงใหม่, เชียงราย, หาดใหญ่, ขอนแก่น, กระบี่, นครพนม, นครศรีธรรมราช, นราธิวาส, พิษณุโลก, ภูเก็ต, สุราษฎร์ธานี, ตรัง, อุบลราชธานี, อุดรธานี

เครือข่ายเส้นทางบินและตารางการบินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

บจ. ไทยแอร์เอเชีย เน้นให้บริการเส้นทางบินระยะใกล้ไปยังท่าอากาศยานที่อยู่ในและใกล้เคียงกับบริเวณที่มีประชากรหนาแน่น และจุดหมายปลายทางในการท่องเที่ยว ซึ่งโดยปกติอยู่ในรัศมีไม่เกิน 3,500 กิโลเมตร และระยะเวลาของเที่ยวบินไม่เกิน 4 ชั่วโมงจากฐานปฏิบัติการการบินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้บริการเส้นทางบิน แบบไม่มีการเชื่อมต่อ (Point-to-point) โดยจะไม่จัดเที่ยวบินที่จะต้องจอดเครื่องบินค้างคืนที่ท่าอากาศยาน (ยกเว้นการจอดเครื่องบินค้างคืนในท่าอากาศยานที่เป็นฐานปฏิบัติการการบินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ที่ ดอนเมือง ภูเก็ต เชียงใหม่ และ กระบี่

บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีเครือข่ายเส้นทางบินครอบคลุม 36 เมือง ใน 9 ประเทศ ของทวีปเอเชีย โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีเครือข่ายเส้นทางบินไปยังจุดหมายปลายทางระหว่างประเทศจำนวน 21 แห่ง และจุดหมายปลายทางภายในประเทศจำนวน 15 แห่ง พร้อมด้วยเส้นทางบินระหว่างประเทศ 28 เส้นทางและเส้นทางบินภายในประเทศ 20 เส้นทาง

เครือข่ายของกลุ่มแอร์เอเชีย

นอกเหนือจากเครือข่ายเส้นทางบินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย แล้ว ลูกค้านักบินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย สามารถใช้บริการเดินทางในเครือข่ายเส้นทางบินของกลุ่มแอร์เอเชียในประเทศมาเลเซีย อินโดนีเซีย ฟิลิปปินส์ และอินเดีย ซึ่งครอบคลุมมากกว่า 90 จุดหมายปลายทาง

การขยายเส้นทางการบิน

ในการพิจารณาเปิดให้บริการเส้นทางบินใหม่ในเครือข่ายเส้นทางบิน บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะพิจารณาปัจจัยต่างๆ เช่น ศักยภาพในการเพิ่มอัตราส่วนการขนส่งผู้โดยสาร (Load factor) ความหนาแน่นของประชากรและอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวต้นทางและจุดหมายปลายทาง ภาวะการแข่งขันทั้งในปัจจุบันและในอนาคต ค่าธรรมเนียมท่าอากาศยาน สิทธิการบิน และระยะทางบิน ซึ่งกระบวนการพิจารณาการเปิดเส้นทางบินใหม่โดยปกติใช้เวลาประมาณ 3 เดือน และเส้นทางบินใหม่จะได้รับการอนุมัติโดยคณะกรรมการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ในการพิจารณานุมัติงบประมาณของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยหากเส้นทางบินใหม่ไม่สามารถทำกำไรได้หลังจากช่วงทดลองดำเนินการระหว่าง 6-8 เดือน บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะลดความถี่ของเที่ยวบินในเส้นทางบิน หรือระงับเส้นทางบิน

ในปี 2557 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ทำการเปิดเส้นทางบินใหม่ทั้งในประเทศและต่างประเทศถึง 7 เส้นทางอันได้แก่ กรุงเทพฯ-ฉางซา กรุงเทพฯ-สกลนคร ภูเก็ต-กัวลาลัมเปอร์ เชียงใหม่-ฮองกง เชียงใหม่-หางโจว เชียงใหม่-สุราษฎร์ธานี และ กระบี่-กวางโจว โดยมุ่งเน้นที่จะรุกตลาดที่มีความต้องการในการเดินทางและมีการเติบโตสูงอย่างตลาดในประเทศจีน ในขณะเดียวกัน บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังคงขยายเส้นทางการบินในลักษณะการเพิ่มความถี่ของเที่ยวบินอย่างต่อเนื่องในจุดหมายปลายทางที่สำคัญทั้งในประเทศและในแถบอินโดจีน ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีเป้าหมายที่จะขยายเส้นทางบิน

อย่างต่อเนื่องทั้งในลักษณะการเปิดเส้นทางบินใหม่และการเพิ่มความถี่เที่ยวบินเพิ่ม เพื่อที่จะเป็นผู้นำในการครองสัดส่วนการตลาดของสายการบินราคาประหยัดโดยเฉพาะอย่างยิ่งในตลาดภายในประเทศ ประกอบกับการสนองนโยบายการเปิดน่านฟ้าเสรี ที่จะเกิดขึ้นในอนาคต บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้เล็งเห็นโอกาสในการขยายเส้นทางการบินระหว่างประเทศมากยิ่งขึ้นเพื่อที่จะรองรับการเติบโตของผู้โดยสารที่จะเดินทางไปมาระหว่างประเทศต่างๆ ภายในแถบภูมิภาคนี้อีกด้วย

บริการเสริม (Ancillary Services)

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้บริการเสริมที่หลากหลายแก่ผู้โดยสาร ซึ่งเริ่มตั้งแต่การให้บริการเสริมก่อนขึ้นเครื่อง บริการเสริมบนเครื่อง และรวมถึงสินค้าและบริการอื่นๆ ที่เกี่ยวเนื่องกับการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศ โดยถือเป็นรายได้อีกหนึ่งทางหนึ่งนอกเหนือจากรายได้จาก การให้บริการขนส่งผู้โดยสารแบบประจำซึ่งเป็นบริการหลักของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทั้งนี้ รายได้จากบริการเสริมคิดเป็นสัดส่วน ร้อยละ 15.2 ร้อยละ 16.0 และ ร้อยละ 17.0 ของรายได้จากการขายและให้บริการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ในปี 2555 ปี 2556 และปี 2557 ตามลำดับ โดยบริการเสริมสามารถแบ่งเป็นกลุ่มต่างๆ ดังนี้



บริการเสริมก่อนขึ้นเครื่องและค่าธรรมเนียม

บจ. ไทยแอร์เอเชีย เสนอสินค้าและบริการเพิ่มเติมให้แก่ผู้โดยสารซึ่งสามารถเลือกซื้อได้ผ่านเว็บไซต์ของกลุ่มแอร์เอเชีย ศูนย์บริการลูกค้าทางโทรศัพท์ สำนักงานขาย และผ่านจุดลงทะเบียนผู้โดยสารขึ้นเครื่อง (เคาน์เตอร์เช็คอิน) ได้แก่

- **การชื้อน้ำหนักสัมภาระ (Checked Baggage) :**
อัตราค่าธรรมเนียมขึ้นอยู่กับน้ำหนักของสัมภาระที่ต้องการใช้บริการการชื้อน้ำหนักสัมภาระล่วงหน้ามีอัตราค่าธรรมเนียมที่ประหยัดกว่าการชื้อน้ำหนักสัมภาระ ณ จุดเช็คอิน นอกจากนี้หากผู้โดยสาร มีน้ำหนักสัมภาระเกินกว่าที่ชื้อบริการไว้ล่วงหน้า หรือเกินกว่าน้ำหนักที่ทำการชื้อ ณ จุดเช็คอิน สายการบิน (15 กิโลกรัม) ผู้โดยสารจะต้องชำระค่าธรรมเนียมส่วนเพิ่มตามน้ำหนักที่เกิน
- **การเลือกที่นั่ง :**
ผู้โดยสารสามารถเลือกที่นั่งบนเที่ยวบินตามที่ต้องการได้หากชำระค่าธรรมเนียมในการเลือกที่นั่ง สำหรับการเลือกที่นั่ง Premium Seat (ซึ่งเป็นที่นั่ง 5 แถวแรกของเครื่องบินและบริเวณแถวทางออกฉุกเฉิน แถวที่ 12 และ 14) และ สำหรับที่นั่งอื่นๆ

- การชื้อน้ำหนักอุปกรณ์กีฬา (Sports Equipment) :**
 ผู้โดยสารสามารถชื้อน้ำหนักอุปกรณ์กีฬาเช่น ลูกกอล์ฟ อุปกรณ์ดำน้ำ กระดานโต้คลื่น จักรยาน ล่วงหน้าขณะทำการสำรองที่นั่ง ค่าธรรมเนียมจะประหยัดกว่าการชื้อ ณ จุดเช็คอินของสายการบิน หากผู้โดยสารมีน้ำหนักอุปกรณ์กีฬาเกินกว่าที่ชื้อไว้ล่วงหน้า หรือเกินกว่าน้ำหนักที่ทำการชื้อ ณ จุดเช็คอินของสายการบิน (20 กิโลกรัม) ผู้โดยสารจะต้องชำระค่าธรรมเนียมส่วนเพิ่มตามน้ำหนักที่เกิน
- การสำรองที่นั่งและการเปลี่ยนแปลงการสำรองที่นั่ง :**
 ผู้โดยสารซึ่งทำการสำรองที่นั่งผ่านศูนย์บริการลูกค้าทางโทรศัพท์ สำนักงานขาย เคาน์เตอร์ขายบัตรโดยสารประจำท่าอากาศยาน และเคาน์เตอร์จำหน่ายของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ที่ทะเลสาบโกลด์ส โดยมีค่าธรรมเนียมการสำรองที่นั่ง ทั้งนี้ ผู้โดยสารอาจทำการเปลี่ยนแปลงกำหนดเดินทางไม่น้อยกว่า 48 ชั่วโมง ก่อนเวลาออกเดินทางของเที่ยวบิน (ไม่สามารถเปลี่ยนชื่อ และเส้นทางได้) โดย บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะเก็บค่าธรรมเนียมในการดำเนินการเพิ่มเติมแล้วแต่กรณี
- ค่าบริการชำระเงิน (Payment Processing Fees) :**
 การชื้อบัตรโดยสารทางอินเทอร์เน็ต ผู้โดยสารสามารถเลือกชำระค่าบัตรโดยสารด้วยบัตรเครดิตหรือการหักบัญชีธนาคารโดยบริษัท จะคิดอัตราค่าธรรมเนียมในการรับชำระเงินกรณีดังกล่าว
- การประกันภัยการเดินทาง (Tune INSURE) :**
 ผู้โดยสารสามารถเลือกรับความคุ้มครองเพิ่มเติมโดยชื้อประกันภัยการเดินทางของ Tune INSURE AirAsia Travel Protection ซึ่งจะรวมถึงความคุ้มครองจากการประกันการเสียชีวิตและการสูญเสียอวัยวะจากอุบัติเหตุ ค่ารักษาพยาบาลกรณีเจ็บป่วยหรือเกิดอุบัติเหตุ การยกเลิกเที่ยวบิน ความล่าช้าของเที่ยวบิน ความเสียหายต่อกระเป๋าเดินทางและทรัพย์สินส่วนตัวและอื่นๆ ซึ่ง บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ร่วมมือกับ บริษัท ทูนประกันภัย จำกัด (มหาชน) ในการให้บริการดังกล่าว ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีรายได้จากค่าธรรมเนียมจากการใช้เว็บไซต์ของ แอร์เอเชีย เพื่อการขายกรมธรรม์ประกันภัยดังกล่าว
- บริการต่อเที่ยวบิน (Fly-Thru) :**
 ผู้โดยสารสามารถเลือกใช้บริการต่อเที่ยวบินในเส้นทางที่มีให้บริการทั้งเที่ยวบินภายในประเทศและระหว่างประเทศ ซึ่งบริการนี้จะอำนวยความสะดวกสบายให้แก่ผู้โดยสารโดยไม่ต้องพะวงเรื่องรอรับสัมภาระ ณ จุดแวะเปลี่ยนเครื่อง สัมภาระจะถูกนำส่งไปยังจุดหมายปลายทางสุดท้ายของผู้โดยสาร ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะมีการเก็บค่าธรรมเนียมในการดำเนินการเพิ่มเติม

บริการเสริมบนเครื่องบิน

หนึ่งในบริการเสริมบนเครื่องบินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย คือการขายเครื่องดื่มและอาหารให้แก่ผู้โดยสาร หากผู้โดยสารได้ทำการสั่งจองอาหารล่วงหน้า ขณะที่ทำการสำรองที่นั่งทางออนไลน์ ผู้โดยสารจะมีรายการอาหารที่หลากหลายให้เลือกพร้อมทั้งยังจะได้รับส่วนลดเพิ่มจากราคาอาหารที่จำหน่ายบนเครื่องบิน และจะได้รับบริการก่อนที่บริการจำหน่ายอาหารและเครื่องดื่มบนเครื่องบินจะเริ่มต้นขึ้น โดยผู้โดยสารสามารถสั่งชื้อบริการดังกล่าวอย่างน้อย 24 ชั่วโมงก่อนถึงเวลาเดินทาง

นอกจากนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังจำหน่ายสินค้า ซึ่งรวมถึงของที่ระลึก (เช่น เครื่องบินจำลองและเสื้อโปโล) สินค้าตามฤดูกาลหรือเทศกาล สิ่งจำเป็นสำหรับการเดินทาง (เช่น แม่ก๊วยและถือคัมภีระ และหมอนกับชุดเครื่องนอนสำหรับการเดินทาง) นอกจากนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังขายสินค้าปลอดภาษีบนเครื่องบิน สำหรับเส้นทางการบินระหว่างประเทศผ่าน คิง พาวเวอร์ อินเตอร์เนชั่นแนล ซึ่งผู้โดยสารสามารถชื้อได้โดยใช้เงินสดหรือบัตรเครดิต



บริการอื่นๆ

- **การให้บริการพื้นที่โฆษณา :**
บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีรายได้เพิ่มเติมจากการให้บริการพื้นที่โฆษณา อาทิ โฆษณابนช่องเก็บของเหนือศีรษะในเครื่องบิน โฆษณابนด้านหลังของอาหารบนเครื่องบิน นิตยสารบนเครื่องบิน (ภาษาอังกฤษ และภาษาไทย-จีน) แล็บโฆษณาบนเว็บไซต์ของแอร์เอเชีย และอื่นๆ
- **การให้บริการรถเช่า (AirAsia Car Rental) :**
บจ. ไทยแอร์เอเชีย ร่วมมือกับ บริษัท คาร์ทราเวลเลอร์ (CarTrawler) ซึ่งเป็นบริษัทตัวแทนจัดหารถเช่าชั้นนำระดับโลก ให้บริการรถเช่าแอร์เอเชียทั้งในและต่างประเทศ ลูกค้าสามารถค้นหาเช่าราคาถูกร่วมกับเปรียบเทียบรุ่น และราคาเช่าจากบริษัทรถเช่าชั้นนำต่างๆได้ในที่เดียว โดยบริการนี้ยังช่วยเพิ่มความสะดวกสบายให้กับผู้โดยสาร ที่จองตัวเครื่องบินกับแอร์เอเชียสามารถจองรถเช่าไปพร้อมกัน ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะได้รับส่วนแบ่งรายได้จากการจองรถเช่าในแต่ละคัน
- **แอร์เอเชีย โโก / แอร์เอเชีย เอ็กซ์พีเดีย (AirAsia Go / AirAsia Expedia) :**
แอร์เอเชีย โโก (AirAsia Go) และ แอร์เอเชีย เอ็กซ์พีเดีย (AirAsia Expedia) เป็นเว็บไซต์ด้านการท่องเที่ยวของบริษัทในกลุ่มแอร์เอเชียที่เสนอแพ็คเกจท่องเที่ยวซึ่งครอบคลุมถึงเที่ยวบิน โรงแรม ทัวร์ ทางเลือกในการเดินทาง และงานสำคัญต่างๆ โดย บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้รับรายได้จาก แอร์เอเชีย โโก และ แอร์เอเชีย เอ็กซ์พีเดีย เฉพาะในราคาบัตรโดยสารซึ่งได้รับจากการให้บริการเที่ยวบินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของแพ็คเกจท่องเที่ยวเท่านั้น
- **พื้นที่ระวางสินค้า (AirAsia Cargo) :**
บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีรายได้เพิ่มเติมจากการให้บริการพื้นที่ระวางสินค้าบนเที่ยวบินแบบประจำ ซึ่งรวมถึงบริการขนส่งเอกสารพัสดุ และไปรษณีย์ เนื่องจากธุรกิจหลักของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย คือการให้บริการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศ ดังนั้น บจ. ไทยแอร์เอเชีย จึงให้บริการพื้นที่ระวางสินค้าได้ต่อเมื่อมีพื้นที่ว่างเหลือบนเครื่องบิน

การกำหนดราคา

บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีโครงสร้างค่าโดยสารหลายระดับต่อเส้นทางบิน (Dynamic Pricing) เพื่อบริหารให้เกิดรายได้รวมสูงสุดในแต่ละเที่ยวบิน ในการกำหนดจำนวนที่นั่งในแต่ละระดับค่าโดยสารสำหรับแต่ละเที่ยวบินนั้น บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะพิจารณาปัจจัยต่างๆ ซึ่งรวมถึงอุปสงค์ในตลาด การแข่งขัน ผลประกอบการในอดีต และการประมาณการ โดยปกติแล้ว บจ. ไทยแอร์เอเชีย ไม่มีนโยบายในการลดค่าโดยสารที่ได้ประกาศออกไปแล้ว และเนื่องจากที่นั่งที่มีค่าโดยสารระดับต่ำนั้นมีจำนวนจำกัด ดังนั้น ยิ่งผู้โดยสารสำรองที่นั่งล่วงหน้าเร็ว ผู้โดยสารก็มีโอกาสที่จะซื้อบัตรโดยสารในราคาต่ำที่สุดตามที่ประกาศไว้ได้มากขึ้น ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย กำหนดค่าโดยสารทั้งหมดแบบ

การเดินทางเที่ยวเดียว เมื่อสำรองที่นั่งแล้วผู้โดยสารต้องชำระค่าโดยสารทันที โดยไม่สามารถขอคืนค่าโดยสารได้เว้นแต่ในส่วนที่เกี่ยวกับภาษาสนามบินที่เกี่ยวข้อง แต่ผู้โดยสารสามารถเปลี่ยนแปลงเวลาการเดินทางล่วงหน้าอย่างน้อย 48 ชั่วโมงก่อนกำหนดเดินทางได้ (ยกเว้นในกรณีค่าโดยสารราคาพิเศษ) โดยชำระค่าธรรมเนียมการจัดการและชำระส่วนต่างของราคาค่าโดยสาร

ในขณะที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย พยายามเพิ่มรายได้ให้สูงที่สุดนั้น ด้วยโครงสร้างที่มีต้นทุนต่ำของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทำให้ บจ. ไทยแอร์เอเชียสามารถเสนอขายบัตรโดยสารในราคาโดยเฉลี่ยแล้ว ประหยัดกว่าคู่แข่งของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ในเส้นทางบินเดียวกันได้ นอกจากนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังได้เสนอขายบัตรโดยสารราคาพิเศษลดต่ำกว่าราคาที่ประหยัดอยู่แล้วของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เป็นครั้งคราว เพื่อเป็นการส่งเสริมการขายบัตรโดยสารสำหรับเส้นทางการบินที่ได้รับความนิยมน้อยกว่า

การจำหน่ายและช่องทางการจัดจำหน่าย

บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีช่องทางการจัดจำหน่ายหลัก 3 ช่องทาง ได้แก่ ทางอินเทอร์เน็ต การขายตรงโดยผ่านสำนักงานขายของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย และศูนย์บริการลูกค้าทางโทรศัพท์ รวมถึง การขายทางอ้อมโดยผ่านตัวแทนจำหน่ายหรือตัวกลางในการสำรองที่นั่ง โดยการเดินทางทั้งหมดทางบริษัทจะดำเนินการจัดส่งบัตรโดยสารอิเล็กทรอนิกส์ (confirmation itinerary) ซึ่งช่วยลดต้นทุนที่เกี่ยวข้องกับการพิมพ์ การส่งไปรษณีย์ และการแก้ไขบัตรโดยสาร รวมถึงการออกบัตรโดยสารใหม่ทดแทนบัตรโดยสารที่สูญหายหรือถูกขโมย โดยในรอบปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2557 บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีสัดส่วนของการสำรองที่นั่งผ่านการขายทางอินเทอร์เน็ตที่ร้อยละ 69 การขายตรงที่ร้อยละ 22 และการขายทางอ้อมที่ร้อยละ 9

การขายทางอินเทอร์เน็ต

บจ. ไทยแอร์เอเชียขายบัตรโดยสารทางอินเทอร์เน็ต ผ่านทางเว็บไซต์ www.airasia.com ซึ่งเป็นเว็บไซต์ของกลุ่มแอร์เอเชีย การสำรองที่นั่งผ่าน โปรแกรม (Application) บนโทรศัพท์เคลื่อนที่แบบ Smartphone ซึ่งปัจจุบันโปรแกรมของกลุ่มแอร์เอเชียครอบคลุมระบบปฏิบัติการทั้งแบบ iOS และ Android ในการสำรองที่นั่งทางออนไลน์นั้น จะสามารถเลือกชำระเงินผ่านบัตรเครดิต การหักบัญชีอัตโนมัติ (direct debit) หรือการชำระเงินสดผ่านเคาน์เตอร์เซอร์วิสทั่วประเทศ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ส่งเสริมการสำรองที่นั่งทางอินเทอร์เน็ต โดยเสนอค่าโดยสารราคาต่ำสุด (ซึ่งรวมถึงค่าโดยสารราคาพิเศษ) ผ่านเว็บไซต์ของกลุ่มแอร์เอเชีย โปรแกรม (Application) บนโทรศัพท์เคลื่อนที่แบบ Smartphone ซึ่งการใช้อินเทอร์เน็ตเพื่อสำรองที่นั่งของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ในปี 2557 นั้นเป็นร้อยละ 69 ของจำนวนการสำรองที่นั่งรวม ซึ่ง บจ. ไทยแอร์เอเชีย คาดว่าแนวโน้มดังกล่าวจะคงดำเนินไปอย่างต่อเนื่องในอนาคต ทั้งนี้ การสำรองที่นั่งทางออนไลน์ช่วยลดต้นทุนการดำเนินงานของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จึงเป็นช่องทางการจัดจำหน่ายที่มีต้นทุนการดำเนินงานต่ำที่สุดของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย



การขายทางตรง

บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีการขายบัตรโดยสารผ่านช่องทางขายตรงที่สำนักงานขาย เคาน์เตอร์ประจำท่าอากาศยานทุกท่าอากาศยานที่มีเที่ยวบินให้บริการ โดยสามารถทำการชำระเงินในรูปแบบเงินสด และบัตรเครดิต ศูนย์บริการลูกค้าสัมพันธ์ (Call Centre) โดยทำการชำระเงินในรูปแบบบัตรเครดิต การชำระด้วยเงินสดผ่านทางธนาคารไทยพาณิชย์ หรือ ธนาคารกสิกรไทย และจุดรับชำระเงินของเคาน์เตอร์เซอร์วิสในร้าน เซเว่น - อีเลฟเว่น ทั่วประเทศ รวมทั้งการสำรองที่นั่งเป็นกลุ่มหรือหมู่คณะ ซึ่งสามารถชำระเงินโดยบัตรเครดิตและการโอนเงิน ทั้งนี้การขายตรงของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย คิดเป็น ร้อยละ 22 ของจำนวนการสำรองที่นั่งรวม ในปี 2557

การขายทางอ้อม

การขายทางอ้อมโดยผ่านตัวแทนจำหน่ายหรือตัวกลางในการสำรองที่นั่งอันประกอบด้วย การสำรองที่นั่งของผู้โดยสารผ่านทราเวลเอเจนต์ ทั้งในรูปแบบออนไลน์ (OTA - Online Travel Agents) และออฟไลน์ (ผ่านตัวแทนจำหน่ายในรูปแบบอื่นๆ) จำนวนผู้โดยสารที่สำรองที่นั่งผ่านการขายทางอ้อมของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย คิดเป็น ร้อยละ 9 ของจำนวนการสำรองที่นั่งรวมปี 2557

- 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
- การสำรองที่นั่งผ่านโครงการ Book and Pay บจ. ไทยแอร์เอเชีย ร่วมกับ เคาน์เตอร์เซอร์วิส ได้บริการสำรอง

ที่นั่งและชำระผ่านเคาน์เตอร์เซอร์วิสทุกสาขาทั่วประเทศ อาทิ ร้านสะดวกซื้อ, ห้างสรรพสินค้าและซูเปอร์มาร์เก็ต เพื่อขยายฐานผู้ใช้บริการให้ครอบคลุมทั่วประเทศ การสำรองที่นั่งและชำระค่าบริการสามารถทำล่วงหน้า 24 ชั่วโมง สำหรับการเดินทางทุกเส้นทางบินภายในประเทศและต่างประเทศ ทั้งแบบเที่ยวเดียวและไปกลับ

การโฆษณาและการส่งเสริมการขาย

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

บจ. ไทยแอร์เอเชีย จัดสรรงบประมาณเพื่อเป็นค่าใช้จ่ายสำหรับแผนรณรงค์และกิจกรรมทางการตลาด โดย บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะเลือกสื่อโฆษณาอย่างรอบคอบ และมักจะใช้สื่อสิ่งพิมพ์ เสริมด้วยวิทยุและป้ายโฆษณาขนาดใหญ่ (Billboard) เพื่อโฆษณาค่าโดยสารราคาพิเศษ ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะเสนอค่าโดยสารราคาพิเศษเป็นประจำทุกปี

ซึ่งค่าโดยสารดังกล่าวเป็นราคาที่ให้ส่วนลดเพิ่มเติมจากค่าโดยสารที่ประหยัดอยู่แล้ว เช่น บจ. ไทยแอร์เอเชีย มักจะดำเนินการส่งเสริมการขายประจำปี ปีละ 2 ครั้ง ในช่วงเวลาที่อุปสงค์การเดินทางอยู่ในระดับต่ำ ซึ่งค่าบัตรโดยสารทางอากาศในช่วงเวลานี้อาจต่ำจนเหลือ 0 บาท



ฝ่ายบริการลูกค้า

บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีความมุ่งมั่นที่จะเสนอบริการที่มีคุณภาพแก่ผู้โดยสาร โดยการให้บริการที่ปลอดภัย ราคาประหยัด มีคุณค่าน่าเชื่อถือ และเป็นมิตรแก่ลูกค้า

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ควบคุมดูแลความตรงต่อเวลาของเที่ยวบินอย่างต่อเนื่อง ความตรงต่อเวลาของเที่ยวบินโดยเฉลี่ยของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย (ซึ่งประเมินตามสัดส่วนของเที่ยวบินที่ออกเดินทางภายใน 15 นาทีของ

กำหนดเส้นทาง) อยู่ที่ร้อยละ 91 ในปี 2557 ทั้งนี้ บริการสนับสนุนภาคพื้นดินของ บจ. ไทยแอร์เอเชียมีระบบแจ้งการเลื่อนเวลาหรือการยกเลิกเที่ยวบินให้ลูกค้าทราบทางข้อความสั้น (SMS) หรือทางโทรศัพท์ โดยลูกค้าที่ไม่สามารถติดต่อได้ผ่านช่องทางเหล่านี้จะได้รับแจ้งเรื่องดังกล่าวที่เคาน์เตอร์ลงทะเบียนขึ้นเครื่อง

เพื่อให้การบริการลูกค้าเป็นไปอย่างมีคุณภาพสูงสุด พนักงานจะได้รับการคัดเลือกโดยผ่านกระบวนการสรรหาอย่างเข้มงวด หลังจากนั้นจะได้รับการฝึกอบรมและประเมินผลการปฏิบัติงานอย่างครอบคลุมและต่อเนื่อง ซึ่งในแต่ละปี บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้จัดสรรงบประมาณเฉพาะสำหรับการฝึกอบรมเจ้าหน้าที่ฝ่ายบริการลูกค้าแต่ละคน เพื่อให้เกิดความมั่นใจว่าพนักงานมีความพร้อมอย่างเต็มที่ในการช่วยเหลือและบริการผู้โดยสารอย่างมีประสิทธิภาพ

การจัดการผลิตภัณฑ์หรือบริการ ฝูงบินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย



ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีเครื่องบินรุ่นแอร์บัส A320 รวมจำนวน 40 ลำ โดยใช้ในการให้บริการจำนวน 39 ลำ และเก็บไว้สำรอง 1 ลำ โดย บจ. ไทยแอร์เอเชีย เช่าเครื่องบินในลักษณะสัญญาเช่าดำเนินงานจาก AirAsia Mauritius (AAM) ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของ AAB จำนวน 28 ลำ และในลักษณะสัญญาเช่าการเงินจากสถาบันทางการเงินอีก 12 ลำ โดยมีระยะเวลาเช่า 12 ปี ในทั้งสองประเภทสัญญา สำหรับปี 2558 นี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย คาดว่าจะรับมอบเครื่องบินรุ่นแอร์บัส A320 เพิ่มอีก 5 ลำ

เครื่องบินรุ่นแอร์บัส A320 เป็นเครื่องบินที่ได้รับการพิสูจน์แล้วว่ามี ความน่าเชื่อถือในการให้บริการเส้นทางบินระยะใกล้ที่มีจำนวนเที่ยวบินสูง โดยการใช้เครื่องบินรุ่นเดียวกันทั้งหมดในฝูงบิน จะทำให้ ต้นทุนสำหรับชิ้นส่วนอะไหล่และการฝึกอบรมลดลง โดยเครื่องบินรุ่นแอร์บัส A320 ทุกลำของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีที่นั่งเพียงประเภทเดียว โดยมีความจุจำนวน 180 ที่นั่ง ทั้งนี้ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 อายุการใช้งานโดยเฉลี่ยของฝูงบินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย อยู่ที่ 3.6 ปี และมีอัตราการใช้เครื่องบินต่อลำต่อวันโดยเฉลี่ยที่ 10.9 ชั่วโมงปฏิบัติการบินต่อวัน

ในการจัดหาเครื่องบิน บจ. ไทยแอร์เอเชีย วิเคราะห์ความต้องการเครื่องบินอย่างเป็นอิสระจากสายการบินอื่นในกลุ่มแอร์เอเชีย โดย AAB เป็นผู้รวบรวมจำนวนเครื่องบินที่สายการบินในกลุ่มแอร์เอเชียแต่ละสายต้องการ และส่งคำสั่งซื้อเครื่องบินแบบรวบยอดให้กับแอร์บัส - บริษัทผู้ผลิตเครื่องบิน ซึ่งการสั่งซื้อเครื่องบินแบบเป็นกลุ่มเช่นนี้ทำให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้รับส่วนลดจากราคาอย่างเป็นทางการของเครื่องบิน เนื่องจากซื้อในจำนวนมาก และได้รับมอบเครื่องบินก่อนสายการบินที่ไม่ใช่ของกลุ่มแอร์เอเชีย

สำหรับสิทธิประโยชน์ทางภาษีจากคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (BOI) นั้น ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้รับสิทธิประโยชน์ดังกล่าว จำนวน 9 โครงการ ซึ่งประกอบไปด้วยเครื่องบิน 32 ลำ ซึ่งได้รับมาแล้ว 20 ลำ โดยมีสิทธิประโยชน์ (ก) ได้รับยกเว้นอากรขาเข้าสำหรับเครื่องจักรตามที่คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนอนุมัติ (ข) ได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับกำไรสุทธิที่ได้รับจากการประกอบกิจการที่ได้รับการส่งเสริมเป็นเวลาแปดปีนับแต่วันที่เริ่มมีรายได้จากการประกอบกิจการนั้น โดย 8 โครงการแรก มีมูลค่าอยู่



ระหว่าง 415.0 - 447.3 ล้านบาท ต่อโครงการแล้วแต่กรณี และ โครงการที่ 9 มีมูลค่า 13,360.1 ล้านบาท (ค) ได้รับอนุญาตให้นำผลขาดทุนประจำปีที่เกิดขึ้นในระหว่างเวลาที่ได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลไปหักออกจากกำไรสุทธิที่เกิดขึ้นภายหลังระยะเวลาที่ได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล โดยมีกำหนดเวลาไม่เกินห้าปีนับแต่วันพ้นกำหนดเวลานั้น และ (ง) ได้รับยกเว้นไม่ต้องนำเงินปันผลจากกิจการที่ได้รับการส่งเสริมไปรวมคำนวณเพื่อเสียภาษีเงินได้ตลอดระยะเวลาที่ได้รับการส่งเสริมได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลนั้น ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขหลายประการตามที่คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนกำหนดเพื่อที่จะได้มาซึ่งสิทธิประโยชน์ดังกล่าว สำหรับเครื่องบินใหม่ในอนาคตที่จะเข้ามาประจำบินนั้น บจ. ไทยแอร์เอเชียอยู่ในระหว่างการวางแผนที่จะทำเรื่องขอให้คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนพิจารณาอนุมัติและออกบัตรส่งเสริมเพื่อให้สิทธิประโยชน์เช่นเดียวกัน

น้ำมันเชื้อเพลิง

น้ำมันเชื้อเพลิงเป็นองค์ประกอบหลักของต้นทุนสำหรับสายการบินต่างๆ โดยค่าน้ำมันเชื้อเพลิงของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ใน ปี 2555 ปี 2556 และปี 2557 มีจำนวน 7,861.2 ล้านบาท 9,386.3 ล้านบาท

และ 11,272.3 ล้านบาท คิดเป็น ร้อยละ 44 ร้อยละ 43 และ ร้อยละ 44 ของต้นทุนการดำเนินงานและค่าใช้จ่ายรวมของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ตามลำดับ

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซื้อม้ำมันเชื้อเพลิงโดยส่วนใหญ่จาก ปตท. และ เซลล์แห่งประเทศไทย ซึ่งมีราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่ปรับเกณฑ์มาตรฐานตามราคาเฉลี่ยอ้างอิง MOPS (Mean of Platts Singapore: MOPS) โดยราคาน้ำมันเชื้อเพลิงเครื่องบินมีความผันผวนสูงขึ้นอยู่กับปัจจัยทางเศรษฐกิจและภูมิศาสตร์ของโลก บจ. ไทยแอร์เอเชีย จึงปรับใช้กลยุทธ์บริหารจัดการน้ำมันเชื้อเพลิงที่หลากหลาย เพื่อบริหารความเสี่ยงของราคาน้ำมันเชื้อเพลิง โดย บจ. ไทยแอร์เอเชีย ร่วมทำรายการกับ AAB ในการทำสัญญาป้องกันความเสี่ยงเพื่อบริหารความเสี่ยงจากความผันผวน ของราคาน้ำมันเชื้อเพลิงในตลาดโลก

นอกจากการป้องกันความเสี่ยงราคาน้ำมันเชื้อเพลิงแล้ว บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังมีนโยบายลดต้นทุนและลดความเสี่ยงตามปกติให้อยู่ในระดับต่ำที่สุด โดยใช้กลยุทธ์การบริหารจัดการน้ำมันเชื้อเพลิงดังต่อไปนี้

- บจ. ไทยแอร์เอเชีย จัดหาน้ำมันเชื้อเพลิง จากแหล่งที่มีราคาถูกที่สุด และจัดหาน้ำมันเชื้อเพลิงปริมาณมากในแต่ละครั้ง ภายใต้ข้อกำหนดการขนส่งที่เหมาะสมและเป็นไปตามระเบียบ ข้อบังคับ ทั้งนี้ เพื่อให้ต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิงต่ำที่สุด
- การชำระเงินล่วงหน้า การชำระเงินล่วงหน้าสำหรับการซื้อทุกครั้ง ทำให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีอำนาจต่อรองเพื่อให้ได้ราคาที่ดีที่สุด
- นโยบายการใช้น้ำมันเชื้อเพลิง บจ. ไทยแอร์เอเชีย พยายามลดการใช้ น้ำมันเชื้อเพลิงให้ต่ำที่สุด ด้วยการกำหนดแนวทางอย่างชัดเจนที่ครอบคลุมทุกแง่มุมของการดำเนินการด้านการบิน เพื่อให้สามารถคงอัตรากำไรให้น้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับเครื่องบินให้อยู่ในระดับต่ำที่สุดสำหรับการปฏิบัติการ
- ค่าธรรมเนียมน้ำมันเชื้อเพลิง ในสถานการณ์ที่ราคาน้ำมันมีการผันผวนสูงขึ้นมา บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีการเก็บค่าธรรมเนียมน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับเส้นทางบินระหว่างประเทศทุกสายโดยมีอัตราค่าธรรมเนียมน้ำมันเชื้อเพลิงขึ้นอยู่กับระยะเวลา ในเวลาบินในแต่ละเส้นทาง ทั้งนี้กรมการบินพลเรือนห้ามการเรียกเก็บค่าธรรมเนียมน้ำมันเชื้อเพลิงโดยแยกจากค่าโดยสารสำหรับ เส้นทางบินภายในประเทศ อย่างไรก็ตามในปี 2558 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ยกเลิกค่าธรรมเนียมน้ำมันเชื้อเพลิงอันเนื่องมาจากการลดลงของราคาน้ำมันในตลาดโลกอย่างมีสาระสำคัญ

ลูกค้าหลัก

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ไม่มีการพึ่งพิงลูกค้ารายใดในสัดส่วนเกินกว่าร้อยละ 30 ของรายได้รวมของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ในปี 2555 ปี 2556 และปี 2557 โดยลูกค้าของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยส่วนใหญ่เป็นผู้โดยสารรายย่อย

ผู้จัดจำหน่ายหลัก

ในปี 2555 ปี 2556 และปี 2557 ผู้จัดจำหน่ายที่มีสัดส่วนการจัดหาสินค้าร้อยละ 30 หรือมากกว่า ของต้นทุนการดำเนินงานและค่าใช้จ่ายรวมของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีเพียง ปตท. เท่านั้น ซึ่ง บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซื้อม้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับเครื่องบินจาก ปตท. คิดเป็นร้อยละ 31 ร้อยละ 30 และร้อยละ 24 ของต้นทุนการดำเนินงานและค่าใช้จ่ายรวม ในปี 2555 ปี 2556 และปี 2557 ตามลำดับ

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เชื่อว่า ผู้จัดจำหน่ายที่ได้รับการยอมรับรายอื่นๆ มีความพร้อม ในการจัดหา น้ำมันเชื้อเพลิงเครื่องบินที่มีปริมาณและคุณภาพใกล้เคียงกับผู้จัดจำหน่ายหลักข้างต้นได้เช่นกัน อย่างไรก็ตาม เว้นแต่ตามที่ได้เปิดเผยข้างต้น ไม่มีผู้จัดจำหน่ายรายใดที่มีสัดส่วนร้อยละ 30 หรือมากกว่า ของต้นทุนการดำเนินงานและค่าใช้จ่ายรวมของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ในปี 2555 ปี 2556 และปี 2557

การซ่อมบำรุงและชิ้นส่วนอะไหล่

การซ่อมบำรุง

ในการซ่อมบำรุงเครื่องบินชั้นลานจอดและการซ่อมบำรุงย่อย บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะเป็นผู้ดำเนินการเอง สำหรับการซ่อมบำรุงอื่นหรือการซ่อมแซมทางโครงสร้าง 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 เก็บสินค้าคงคลังประเภทชิ้นส่วนอะไหล่เครื่องบินที่ศูนย์ปฏิบัติการการบินโดยส่วนใหญ่ถูกจัดเก็บที่กรุงเทพฯ โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 บจ. ไทยแอร์เอเชีย เก็บชิ้นส่วนอะไหล่เครื่องบินคิดเป็นมูลค่าสุทธิ 585.8 ล้านบาท

การดำเนินการอื่นๆ

ความปลอดภัยและความมั่นคง

บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีความมุ่งมั่นอย่างเต็มที่ในการดำเนินการเพื่อให้เกิดความปลอดภัยแก่ผู้โดยสารและพนักงาน ความมุ่งมั่นดังกล่าวสะท้อนให้เห็นจากระบบซ่อมบำรุงอากาศยาน และระบบฝึกอบรมด้านความปลอดภัยอย่างครอบคลุมแก่นักบิน ลูกเรือ และพนักงาน รวมทั้งนโยบายและแนวทางการปฏิบัติอันเข้มงวดเพื่อให้สอดคล้องกับระเบียบข้อบังคับทั้งในประเทศและระหว่างประเทศ และสอดคล้องกับแนวทางการปฏิบัติทางธุรกิจการดำเนินการอากาศยานที่เหมาะสมที่สุดในทุกแง่มุม

ความปลอดภัยในการให้บริการการบิน

เครื่องบินทุกลำของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีการติดตั้งระบบนำร่องลงจอด

(Instrument Landing Systems “ILS”) ที่ทันสมัยและมีความแม่นยำอย่างสูง ซึ่งให้การนำทางทั้งในแนวขวางและแนวตั้งที่จำเป็นสำหรับนักบินในการบังคับเครื่องบินเพื่อการร่อนลงอย่างแม่นยำ การร่อนลงอย่างแม่นยำเป็นวิธีการปฏิบัติเพื่อนำเครื่องบินร่อนลงโดยใช้อุปกรณ์นำร่องที่สอดคล้องกับทางวิ่ง ทั้งนี้ ระบบ ILS ที่ติดตั้งในเครื่องบินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีคุณสมบัติในการประกาศระดับความสูงให้ทราบซึ่งช่วยนักบินในการควบคุมการร่อนลงของเครื่องบินได้ดีขึ้น

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

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้พัฒนาระบบที่มีคุณภาพน่าเชื่อถือในการตรวจสอบความปลอดภัยที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติภาคพื้นดินและบนเครื่องบินในทุกด้าน อันเป็นส่วนหนึ่งของวัตถุประสงค์ด้านการบริหารจัดการคุณภาพโดยรวม ซึ่งคณะทำงานด้านการรับประกันคุณภาพของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทำหน้าที่ควบคุมดูแลและตรวจสอบการดำเนินการอากาศยานของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทุกด้าน เพื่อให้มั่นใจว่ามีการปฏิบัติตามมาตรฐานความปลอดภัยของอุตสาหกรรมอย่างเข้มงวด รวมถึงแนวทางปฏิบัติของกรมการบินพลเรือน ทั้งนี้ กรมการบินพลเรือนดำเนินการตรวจสอบด้านความปลอดภัยของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ปีละ 2 ครั้ง ในขณะที่หน่วยงานที่มีหน้าที่กำกับดูแลของประเทศอื่นๆ ก็ดำเนินการตรวจสอบความปลอดภัยของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เป็นประจำเช่นกัน

ทั้งนี้ นับตั้งแต่ เริ่มดำเนินการในปี 2547 ไม่มีเครื่องบินลำใดของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ประสบอุบัติเหตุร้ายแรง

มาตรการด้านความมั่นคงทางการบิน

ถึงแม้ว่าผู้ประกอบการท่าอากาศยานที่เกี่ยวข้องจะรับผิดชอบดูแลด้านความมั่นคงปลอดภัยของผู้โดยสารและสัมภาระ ณ จุดหมาย

ปลายทางภายในประเทศและระหว่างประเทศ แต่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังคงฝึกอบรมพนักงานให้มีความรอบคอบอยู่เสมอเพื่อให้สามารถรับรู้ถึงความไม่มั่นคงปลอดภัยที่อาจเกิดขึ้น ซึ่งรวมถึงให้สามารถจัดการกับผู้โดยสารที่ประพฤติตนไม่เหมาะสม บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะทำการตรวจสอบประวัติภูมิหลังของพนักงานที่จะรับเข้าทำงานทุกคนก่อนได้รับการว่าจ้าง

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

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ปฏิบัติตามระเบียบข้อบังคับทั้งหมดของกรมการบินพลเรือนและองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) อย่างเคร่งครัด รวมทั้งติดตั้ง ประตุเสริมความแข็งแรงและกันกระสุนแก่ห้องนักบินในเครื่องบินทุกลำ

เทคโนโลยีสารสนเทศ

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ใช้เทคโนโลยีสารสนเทศในการปฏิบัติงานร่วมกับสายการบินอื่นในกลุ่มแอร์เอเชีย โดย AAB ลงทุนในเทคโนโลยีสารสนเทศซึ่งช่วยลดต้นทุนของกลุ่มแอร์เอเชียโดยตรง ช่วยให้สามารถปรับขยายการดำเนินงานได้ และช่วยปรับปรุงประสิทธิภาพและความปลอดภัย โดยที่ระบบซอฟต์แวร์หลัก (มีศูนย์กลางอยู่ในกัวลาลัมเปอร์ ประเทศมาเลเซีย) ที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ใช้ดำเนินการได้แก่ (1) NewSkies 3.4 ซึ่งพัฒนาโดย Navitaire ใช้สำหรับการบริหารจัดการ/การสำรองสินค้าคงคลังและการขาย (2) Axapta Financial Management (Axapta) พัฒนาโดย Microsoft ใช้สำหรับการดำเนินการด้านการเงิน (3) Merlot ใช้สำหรับการกำหนดตารางบินและการจัดตารางบินของลูกเรือ (4) Navtech ใช้สำหรับการวางแผนการบิน (5) Swiss Aviation Software Ltd.’s AMOS operating system ใช้สำหรับการบริหารจัดการวิศวกรรมการซ่อมบำรุงอากาศยานและการขนส่ง

การดำเนินการ ณ ท่าอากาศยาน

บริการประจำท่าอากาศยาน

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้บริการลูกค้าภาคพื้นดินและบริการสนับสนุนภาคพื้นดิน ณ ท่าอากาศยานภายในประเทศส่วนใหญ่เอง รวมถึงบริการลานจอด ในจุดหมายปลายทางในต่างประเทศ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะให้บริษัทภายนอกที่มีชื่อเสียงเป็นที่ยอมรับ เป็นผู้ให้บริการแทน ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เชื่อว่าการให้บริการลูกค้าภาคพื้นดินและบริการสนับสนุนภาคพื้นดินด้วยตนเองจะเป็นหลักประกันว่า บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะคงต้นทุนในระดับที่ต่ำอยู่เสมอและคงผลิตผลในระดับสูงอยู่เสมอ

การประกันภัย

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้รับความคุ้มครองตามกรมธรรม์ประกันภัยทั้งในส่วนธุรกิจการบินและส่วนที่ไม่ใช่ธุรกิจการบินที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยเชื่อว่าความคุ้มครองตามกรมธรรม์ประกันภัยโดยรวมของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย สอดคล้องกับแนวทางปฏิบัติของอุตสาหกรรมการบินและวงเงินประกันภัยอยู่ในระดับที่เพียงพอ ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้จัดทำกรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดต่อผู้โดยสารและบุคคลภายนอก ซึ่งกรมธรรม์ประกันภัยดังกล่าวเป็นไปตามข้อกำหนดของสัญญาเช่าเครื่องบินและสอดคล้องกับแนวทางปฏิบัติของอุตสาหกรรมการบินภายใต้วงเงินรับผิดชอบใช้รวม (บาดเจ็บ / ทรัพย์สินเสียหาย) 750 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ต่อเหตุการณ์ และต่อเครื่องบินหนึ่งลำ ไม่จำกัดจำนวนครั้งแต่อยู่ภายในวงเงินรวมสำหรับความรับผิดในผลิตภัณฑ์ต่อปี นอกจากนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ทำประกันภัยตัวเครื่องบินครอบคลุมมูลค่ารวมของเครื่องบินตามที่ได้ตกลงไว้ แต่หักค่าความเสียหายส่วนแรกมูลค่า 750,000 ดอลลาร์สหรัฐฯ ต่อเหตุการณ์สำหรับความสูญเสียทั้งหมดนอกเหนือจากความเสียหายสิ้นเชิง ความเสียหายที่เสมือนเสียหายสิ้นเชิง ความเสียหายสิ้นเชิงตามข้อตกลง อย่างไรก็ตาม บจ. ไทยแอร์เอเชียยังได้ทำประกันค่าความเสียหายส่วนแรกสำหรับความแตกต่างระหว่าง 750,000 ดอลลาร์สหรัฐฯ และ 50,000 ดอลลาร์สหรัฐฯ ต่อการใช้สิทธิเรียกร้องแต่ละครั้ง

นอกเหนือจากที่กล่าวข้างต้น ไทยแอร์เอเชียได้ทำประกันภัยความเสียหายตัวเครื่องบินที่เกิดจากภัยสงครามรวมทั้งภัยที่เกี่ยวข้อง เว้นแต่ภัยสงคราม การจี้เครื่องบิน และภัยอื่น ๆ ที่ระบุไว้ในข้อยกเว้น (AVN 48B) ภายใต้กรมธรรม์ประกันภัยตัวเครื่องบินครอบคลุมมูลค่าเครื่องบินตามที่ได้ตกลงไว้ การคุ้มครองเป็นการคุ้มครองรวมทุกกรมธรรม์ประกันภัยและภายใต้เงื่อนไขว่ามูลค่ารวมต่อปีไม่เกิน 840 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ต่อเหตุการณ์

บจ. ไทยแอร์เอเชียได้ซื้อความเสียหายส่วนแรกสำหรับภัยสงคราม การจี้เครื่องบิน และภัยอื่น ๆ มูลค่ารวมต่อปีไม่เกิน 750 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ต่อเหตุการณ์

สิ่งแวดล้อม

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

สถานะอุตสาหกรรมและการแข่งขัน

สถานะอุตสาหกรรม

กองทุนการเงินระหว่างประเทศ (IMF) คาดการณ์การเติบโตของเศรษฐกิจโลกในปี 2558 อยู่ที่ร้อยละ 3.5 ซึ่งเป็นอัตราที่สูงกว่าปี 2557 ที่คาดการณ์ไว้ที่ร้อยละ 3.3 ประกอบกับราคาน้ำมันที่ปรับตัวลดลงทำให้กำลังซื้อของผู้บริโภคเพิ่มสูงขึ้น ทั้งสองปัจจัยดังกล่าวส่งผลให้อุปสงค์

ในอนาคตมีโอกาสจะปรับตัวเพิ่มขึ้นเล็กน้อย นอกจากนี้ ยังคงมีปัจจัยต่างๆ ที่ต้องจับตามอง ที่อาจส่งผลกระทบต่อราคาน้ำมันในปี 2558 เช่น ปัจจัยทางการเมือง จากสถานการณ์ความไม่สงบในแอฟริกา เช่น ลิเบียที่ยังคงความรุนแรงขึ้น ปัจจัยเรื่องการเจรจาดีลนิวเคลียร์ระหว่างอิหร่านและ 6 ชาตินมหาอำนาจ โดยหากสามารถบรรลุข้อตกลงได้ก็จะทำให้อิหร่านสามารถกลับมาส่งออกน้ำมันดิบได้อีกครั้ง ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยาน (Jet Kerosene) ในปี 2558 คาดว่าจะปรับตัวลดลงกว่าปี 2557 อยู่ที่ค่าเฉลี่ยประมาณ 85 – 95 เหยียญสหรัฐฯ

แนวโน้มเศรษฐกิจไทยในปี 2558 คาดการณ์ว่าจะฟื้นตัวต่อเนื่อง อย่างไรก็ตาม แนวโน้มการฟื้นตัวอาจต่ำกว่าประมาณการเดิม เป็นผลจากการใช้จ่ายทั้งภาครัฐและภาคเอกชน ภาระหนี้สินครัวเรือน รวมถึงการส่งออกซึ่งได้รับผลกระทบจากการฟื้นตัวช้าของประเทศคู่ค้าในกลุ่มยูโร ญี่ปุ่น และ เอเชีย อย่างไรก็ตาม แนวโน้มอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวในปี 2558 คาดว่าจะได้รับปัจจัยบวกจากสถานการณ์การเมืองในประเทศที่มีเสถียรภาพ การขยายตัวของนักท่องเที่ยวจีนและการปรับตัวขึ้นของนักท่องเที่ยวยุโรป ซึ่งจะมีผลทำให้นักท่องเที่ยวเติบโตต่อเนื่อง โดยการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทยคาดเมื่อเดือนมกราคม 2558 ว่าปริมาณนักท่องเที่ยวต่างชาติในปี 2558 จะอยู่ที่จำนวน 28 ล้านคน เนื่องจากในปี 2558 ภาคการท่องเที่ยวไทยนับเป็นหนึ่งในแรงขับเคลื่อนเศรษฐกิจไทย โดยตั้งแต่ต้นปี 2558 หน่วยงานภาครัฐต่างเร่งทำการตลาดประชาสัมพันธ์การท่องเที่ยวไทยอย่างเข้มข้น อาทิเช่น จัดทำการตลาดภายใต้แคมเปญ “ปีท่องเที่ยววิถีไทย 2558 หรือ 2015 Discover Thainess” เพื่อเผยแพร่ศิลปวัฒนธรรม ขนบธรรมเนียมไทย นอกเหนือจากการทำตลาดในจังหวัดท่องเที่ยวหลัก ยังได้ขยายการทำตลาดไปยังจังหวัดท่องเที่ยวรอง ซึ่งจากการจัดทำแผนกระตุ้นการท่องเที่ยวไทยเชิงรุกนั้นคาดว่าจะช่วยจูงใจให้นักท่องเที่ยวตัดสินใจเลือกประเทศไทยเป็นหนึ่งในปลายทางท่องเที่ยวอันดับต้นๆ

ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้เตรียมพร้อมเพื่อรองรับสภาวะการแข่งขันที่สูงขึ้นทั้งในและระหว่างประเทศ โดยการเพิ่มจำนวนเครื่องบินในฝูงบินและทบทวนให้การปฏิบัติการเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและพร้อมรับโอกาสทางธุรกิจใหม่ ๆ เมื่อเวลาเหมาะสม

การแข่งขัน

บจ. ไทยแอร์เอเชีย เผชิญกับการแข่งขันจากสายการบินราคาประหยัดและสายการบินแบบประจำอื่นๆ ที่ให้บริการในเส้นทางบินเดียวกันทั้งในและระหว่างประเทศ โดยระดับความรุนแรงของการแข่งขันมีความแตกต่างกันไปในแต่ละเส้นทางบิน และขึ้นอยู่กับความแข็งแกร่งของสายการบินที่เป็นคู่แข่งและธุรกิจขนส่งรูปแบบอื่นๆ ไทยแอร์เอเชียใช้กลยุทธ์แข่งขันทางราคาและคุณภาพในการให้บริการในลักษณะของสายการบินราคาประหยัด ไทยแอร์เอเชียเชื่อว่าการเป็นสายการบินที่มีราคาประหยัดจะสามารถรับมือกับสถานการณ์ที่หากราคาค่าโดยสารจะลดลงเนื่องมาจากกลยุทธิการลดราคาของคู่แข่งหรือจากคู่แข่งรายใหม่ได้ดี

ในเดือนกรกฎาคม 2555 สายการบินไทยสมายล์ ซึ่งเป็นหน่วยธุรกิจหนึ่งของการบินไทย ได้เริ่มดำเนินการบินโดยใช้เครื่องบินแบบแอร์บัส

A320 สายการบินไทยสมายล์กำหนดราคาตัวอยู่ระหว่างกึ่งกลางของราคาตัวของการบินไทยและนกแอร์ โดยมีการแจกอาหารบนเครื่อง และสามารถสะสมไมล์เดินทาง รวมถึงใช้ห้องรับรองของการบินไทยได้ โดยวางตำแหน่งทางธุรกิจของตัวเองไว้กึ่งกลางระหว่างสายการบินที่ให้บริการเต็มรูปแบบและสายการบินต้นทุนต่ำ ปัจจุบันสายการบินไทยสมายล์มีฐานปฏิบัติการการบิน 2 แห่ง ณ ท่าอากาศยานนานาชาติสุวรรณภูมิและท่าอากาศยานดอนเมือง

ในเดือนธันวาคม 2556 สายการบินไทยโลออนแอร์ เป็นสายการบินต้นทุนต่ำในเครือข่ายของโลออนกรุ๊ปของประเทศอินโดนีเซีย ใช้ท่าอากาศยานดอนเมืองเป็นฐานปฏิบัติการ โดยสายการบินนี้ชุกชุมด้วยราคาตัวถูกกว่าคู่แข่ง พร้อมแคมเปญในเมืองไทยคือ “อิสระในการบิน” โดยสายการบินได้รับใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศ (AOC) จากกรมการบินพลเรือนและทำการเริ่มบินครั้งแรกเมื่อวันที่ 4 ธันวาคม 2556 ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 สายการบินไทยโลออนแอร์ มีเครื่องบินโบอิง 737-900ER ขนาด 215 ที่นั่ง 8 ลำ และเครื่องบินเอทีอาร์ 70 ขนาด 1 ลำ

ในเดือนธันวาคม 2557 สายการบินไทยเวียดเจ็ทแอร์ (Thai VietJetAir) ได้รับใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศ (AOC) จากกรมการบินพลเรือน โดยเป็นสายการบินที่จัดตั้งระหว่าง สายการบินเวียดเจ็ทแอร์ ประเทศเวียดนาม กับ สายการบินกานต์แอร์ ของไทย ซึ่งจะกลายเป็น สายการบินต้นทุนต่ำสัญชาติไทยรายใหม่ โดยมีฐานปฏิบัติการการบิน ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 สายการบินไทยเวียดเจ็ทแอร์ ยังไม่ได้ทำการบินแบบประจำ

เส้นทางบินระหว่างประเทศ

คู่แข่งหลักในเส้นทางบินระหว่างประเทศของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย รวมถึงสายการบินที่ให้บริการแบบเต็มรูปแบบต่างๆ เช่น การบินไทย คาเธ่ย์แปซิฟิก สิงคโปร์แอร์ไลน์ เวียดนามแอร์ไลน์ แอร์มาเก๊า เมียนมาร์แอร์ไลน์อินเตอร์เนชั่นแนล มาเลเซียแอร์ไลน์ และสายการบินราคาประหยัดอย่างเช่น ไทเกอร์แอร์เวย์ส เจ็ทสตาร์แอร์เวย์ส สายการบินโอเรียนท์ไทย และ ไทยโลออนแอร์

เส้นทางบินภายในประเทศ

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 คู่แข่งหลักในเส้นทางบินภายในประเทศของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้แก่ (1) การบินไทย รวมถึงสายการบินไทยสมายล์ ซึ่งเป็นสายการบินที่ให้บริการแบบเต็มรูปแบบและเสนอบริการหลายระดับครอบคลุมไปยังเครือข่าย โดยบริการของการบินไทยรวมถึงการให้บริการอาหารบนเครื่องบิน โปรแกรมสะสมไมล์ และห้องพักผ่อนในท่าอากาศยาน (2) สายการบินบางกอกแอร์เวย์ส ซึ่งเป็นสายการบินที่เน้นความเป็นเอกลักษณ์เฉพาะตัวที่ให้บริการแบบเต็มรูปแบบเช่นกัน นอกจากนี้ยังมีการแข่งขันกับสายการบินราคาประหยัดรายอื่นๆ อาทิ (1) นกแอร์ (บริษัทร่วมของการบินไทย) (2) สายการบินโอเรียนท์ไทย (3) ไทยโลออนแอร์ และ (4) ไทยเวียดเจ็ทแอร์

กลยุทธ์การแข่งขัน

เป้าหมายของเราคือเป็นผู้นำในธุรกิจสายการบินราคาประหยัดในทุกตลาดที่ให้บริการ โดยเสนอบริการเพื่อให้ผู้โดยสารได้รับประสบการณ์ในการบินที่มีความปลอดภัย น่าเชื่อถือและสนุกสนานในราคาที่ประหยัดที่สุด นอกจากการขยายฝูงบินแล้ว ไทยแอร์เอเชียยังไม่หยุดยั้งในการเพิ่มปริมาณการเดินทางทางอากาศโดยจับตลาดใหม่ๆ ที่มีศักยภาพ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ประเทศจีน และประเทศแถบอินโดจีน ซึ่งการแข่งขันมีน้อยหรือไม่มีการแข่งขันเลย รวมทั้งยังเพิ่มความถี่ของเที่ยวบินให้มากขึ้นเพื่อขยายฐานการตลาดให้แข็งแกร่งขึ้น จุดมุ่งหมายของเราคือเป็นผู้มีส่วนแบ่งการตลาดสำหรับทุกเส้นทางบิน โดยเฉพาะตลาดในประเทศ นอกเหนือจากการสร้างรายได้จากค่าตัวเครื่องบินแล้ว บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังมุ่งเน้นในการเพิ่มรายได้เสริมผ่านการประชาสัมพันธ์ที่น่าสนใจเพื่อสร้างสินค้าและบริการให้ติดตลาดในกลุ่มผู้บริโภค รวมถึงหาผลิตภัณฑ์ใหม่ๆ เพื่อตอบสนองความต้องการของผู้โดยสารและความสะดวกสบายในการเดินทาง นอกจากนี้ บริษัทยึดมั่นกับแนวทางของการเป็นสายการบินราคาประหยัดเพื่อประสิทธิภาพการทำงานที่ดีขึ้น เช่น การย้ายฐานปฏิบัติการการบินไปยังสนามบินดอนเมือง เป็นต้น กล่าวโดยสรุป บจ. ไทยแอร์เอเชีย สร้างเครือข่ายและโครงสร้างที่จะส่งเสริมให้เกิดการประหยัดและการปฏิบัติงานที่มีประสิทธิภาพเพื่อเตรียมพร้อมกับการแข่งขันในอนาคต

AirAsia.com

มีเที่ยวบินแล้ว...ต้องมีรถ!
สะดวก ง่ายๆ แค่
“รับ ขับ คืน”



บินแล้ว

“ขับ”

กับแอร์เอเชีย

คุ้ม สบาย หลากหลายเส้นทาง



ให้การเดินทางของคุณสะดวก สบาย
ง่ายๆ เพียงใช้บริการเช่ารถกับเรา

จองรถเช่าได้แล้ววันนี้ที่ airasia.com

สอบถามรายละเอียดเพิ่มเติม โทร 02-515 9999

Powered by CarTrawler

*เงื่อนไขเป็นไปตามข้อกำหนดของบริษัทฯ



Fly-Thru

บริการต่อเที่ยวบิน



ไม่ต้องเช็คอินกระเป๋าเข้า
กระเป๋าเช็คอินถึงจุดหมายปลายทาง



เปลี่ยนเครื่องสะดวกและรวดเร็ว

อยู่จังหวัดไหนก็ไปเที่ยวนอกได้
บินสะดวกจาก 8 สนามบินหลัก

เชียงใหม่ • เชียงใหม่ • ขอนแก่น • อุรธานี
ภูเก็ต • หาดใหญ่ • สุราษฎร์ธานี • กระบี่ (ต่อเครื่องที่สนามบินดอนเมือง)

สู่มากกว่า 20 จุดหมายปลายทาง

- ภูเก็ต
- เชียงใหม่
- มณฑลเลย
- เชียงราย
- ขอนแก่น
- ดงขี้เหล็ก
- กวางโจว
- เซินเจิ้น
- ฮองกง
- มาเก๊า
- อุ๋ฮั่น
- กัวลาลัมเปอร์
- สิงคโปร์
- เซนไน
- เมดาน
- จาร์กาตา
- โตเกียว
- โอซาก้า
- โซล
- ซีปโปโร*

*ซีปโปโร ใช้บริการต่อเที่ยวบินได้ตั้งแต่วันที่ 1 พฤษภาคม 2558

ย่างกุ้ง

โฮจิมินห์

เสียมราฐ

กัวลาลัมเปอร์

มาเก๊า

ซีปโปโร

สิงคโปร์

ดงขี้เหล็ก



รายละเอียดเพิ่มเติมที่
airasia.com

AirAsia

ธุรกิจการบินเป็นอีกหนึ่งธุรกิจที่มีปัจจัยความเสี่ยงที่หลากหลายและมีความเฉพาะตัว เพื่อรับมือกับความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นซึ่งจะส่งผลกระทบต่อ การดำเนินงานของบริษัท บริษัทจึงได้จัดให้มีกระบวนการบริหาร ความเสี่ยงและได้แต่งตั้งคณะกรรมการบริหารความเสี่ยง (Risk Management Committee) ขึ้น ซึ่งประกอบด้วยผู้บริหารจากหน่วยงานต่างๆ ในการทำหน้าที่กำหนดนโยบายและประเมินความเสี่ยงโดย ระบุความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นโดยวิเคราะห์ถึงปัจจัยที่อาจส่งผลกระทบต่อ บริษัท ไม่สามารถบรรลุวัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้ เรียงลำดับความสำคัญของ ความเสี่ยงดังกล่าว และพิจารณาประเมินผลกระทบโอกาสที่เกิดขึ้น เพื่อกำหนดมาตรการจัดการความเสี่ยงให้อยู่ในระดับที่บริษัทยอมรับได้ ทั้งนี้ คณะกรรมการบริหารความเสี่ยงได้รายงานผลการประเมิน ความเสี่ยงให้คณะกรรมการตรวจสอบ คณะกรรมการบริหาร และ คณะกรรมการบริษัท เพื่อพิจารณาสอบทานไตรมาสละครั้ง โดยบริษัท ยึดถือมาตรฐานของ Committee of Sponsoring Organization of the Treadway Commission : COSO เป็นหลักปฏิบัติ

บริษัทมีปัจจัยความเสี่ยงที่สำคัญ ตามรายละเอียดที่แสดงไว้ด้านล่าง อย่างไรก็ตาม นอกเหนือจากปัจจัยความเสี่ยงที่ปรากฏนี้ อาจมีความเสี่ยงอื่นๆ ซึ่งบริษัทไม่อาจทราบได้ในขณะนี้หรือเป็นความเสี่ยงที่บริษัท พิจารณาในขณะนี้ว่าไม่เป็นสาระสำคัญแต่อาจเป็นปัจจัยความเสี่ยงที่มี ความสำคัญในอนาคตได้

ความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมการบิน อุตสาหกรรมการบินเผชิญความเสี่ยงจากเหตุการณ์ที่เกิดจากปัจจัย ภายนอก เช่น การก่อการร้าย การระบาดของโรคติดต่อ และภาวะ อากาศเลวร้าย

การก่อการร้าย เช่น ที่เกิดขึ้นเมื่อวันที่ 11 กันยายน 2544 และผลที่ ตามมา ส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมการบิน ผลกระทบ เบื้องต้นที่เกิดขึ้น ได้แก่ ต้นทุนด้านการรักษาความปลอดภัยและการ ประกันภัยที่เพิ่มขึ้น และการลดลงของจำนวนผู้โดยสารและรายได้ ต่อหน่วย อันเนื่องมาจากอุปสงค์ของการเดินทางทางอากาศทั่วโลก ลดลง และอาจทำให้ต้นทุนของอุตสาหกรรมการบินเพิ่มขึ้น เช่น ค่า น้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับเครื่องบินหรือค่าใช้จ่ายด้านประกันภัย การระบาดของ โรคติดต่อที่มีโอกาสเกิดเป็นโรคระบาด หรือมาตรการต่างๆ ซึ่ง รัฐบาลของประเทศที่ได้รับผลกระทบจากการระบาดใช้รับมือกับ ความเสี่ยงที่จะเกิดโรคระบาด อาจขัดขวางการประกอบธุรกิจการบิน

ในช่วงฤดูมรสุมหรือช่วงที่เกิดสภาวะอากาศแปรปรวน เที่ยวบินต่างๆ อาจถูกยกเลิกหรือต้องเลื่อนเวลาจากกำหนดการเดิม ประเทศไทยเป็นหนึ่งใน ประเทศที่ประสบภัยพิบัติทางธรรมชาติหลายครั้งในช่วงหลายปีที่ผ่านมา ซึ่งรวมถึงคลื่นยักษ์สึนามิและอุทกภัย ในกรณีที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยกเลิกเที่ยวบินหรือเลื่อนเวลาจากกำหนดการเดิมเนื่องจากสภาพ อากาศที่แปรปรวนนั้น รายได้และผลกำไรของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะลดลง

บริษัทได้จัดตั้งหน่วยงานพิเศษเพื่อรับมือต่อเหตุการณ์ที่อาจเกิดขึ้น (Emergency Response Team) เพื่อเฝ้าระวังและติดตามสถานการณ์

ให้ทันท่วงที โดยมีจุดประสงค์เพื่อให้เกิดผลกระทบต่อ การปฏิบัติการ บินและผู้โดยสารให้น้อยที่สุด โดยครอบคลุมทั้งการวางแผนปฏิบัติการ การบิน การวางแผนงานภาคพื้นดินในส่วนการดูแลผู้โดยสาร การสื่อสาร องค์การและความรับผิดชอบต่อผู้โดยสาร เป็นต้น

ธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของ บริษัท และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย อาจได้รับผลกระทบในทางลบอย่าง มีนัยสำคัญจากต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิง

ต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับเครื่องบินคิดเป็นสัดส่วนมากที่สุดของ ต้นทุนจากการดำเนินงานของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยคิดเป็นร้อยละ 44 ของต้นทุนรวมของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ในปี 2557 ด้วยเหตุนี้ ผลการดำเนินงานของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จึงได้รับผลกระทบอย่างมาก หากราคาน้ำมันเชื้อเพลิงมีความผันผวนสูง บริษัทได้มีนโยบายการ ป้องกันความเสี่ยงจากราคาน้ำมันอากาศยาน (Jet Fuel Price Hedging) เพื่อลดความผันผวนดังกล่าวให้อยู่ในระดับที่สามารถ บริหารจัดการได้ ในส่วนการปฏิบัติการการบิน บริษัทมีนโยบายบริหารจัดการอัตราค่าสัมภาระของเชื้อเพลิงเครื่องบิน รวมทั้งมีการกำหนด อัตราค่าธรรมเนียมสัมภาระ (Baggage fee) และค่าธรรมเนียมน้ำมัน (Fuel Surcharge) ในอัตราที่เหมาะสม และยังหารายได้เสริม (Ancillary Income) เพื่อช่วยในการบริหารจัดการต้นทุนน้ำมันด้วย

ความผันผวนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศอาจส่ง ผลกระทบในทางลบต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัท

เนื่องจาก บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีการทำธุรกิจในหลายประเทศ จึงมีรายได้ และค่าใช้จ่ายเป็นสกุลเงินหลายสกุล ที่สำคัญคือ สกุลเงินบาท ดอลลาร์สิงคโปร์ ดอลลาร์สหรัฐฯ ริงกิตมาเลเซีย และหยวนจีน อย่างไรก็ตาม สัญญาซ่อมบำรุง สัญญาเช่าเครื่องบิน สัญญาการจำหน่ายน้ำมัน เชื้อเพลิงสำหรับเครื่องบิน สัญญาการประกันภัยโดยส่วนใหญ่ รวมทั้ง สัญญาซื้ออะไหล่เครื่องบินเกือบทั้งหมดของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย อยู่ใน เงินสกุลดอลลาร์สหรัฐฯ ทั้งนี้ ค่าเงินของสกุลเงินหลายสกุล ซึ่งรวมถึง ดอลลาร์สหรัฐฯ และสกุลเงินของประเทศในเอเชียบางสกุล มีความผันผวนทั้งการแข็งค่าและการอ่อนค่า ซึ่งอาจเกิดผลกระทบกับ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีการติดตามสภาวะการเปลี่ยนแปลงของปัจจัยที่ ส่งผลกระทบต่ออัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศอย่างใกล้ชิด และ อาจเข้าทำสัญญาป้องกันความเสี่ยงจากการแลกเปลี่ยนเงินตราต่าง ประเทศ เมื่ออัตราแลกเปลี่ยนอยู่ในระดับที่เหมาะสม นอกจากนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังบริหารความเสี่ยงดังกล่าวโดยจัดการให้รายจ่าย อยู่ในสกุลเงินเดียวกับรายรับให้มากที่สุด (Natural Hedge)

บริษัทอาจเผชิญกับความผันผวนของอัตราดอกเบี้ย

บจ. ไทยแอร์เอเชีย อาจต้องก่อภาระหนี้เพิ่มอย่างมีนัยสำคัญในอนาคต เพื่อระดมทุนในการจัดซื้อเครื่องบิน เพื่อเป็นค่าใช้จ่ายในการลงทุน หรือ เพื่อเป็นค่าใช้จ่ายตามแผนขยายธุรกิจ ทั้งนี้ คาดว่าหนี้สินในอนาคตของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยส่วนใหญ่อาจเป็นหนี้สินที่กำหนดอัตราดอกเบี้ย

ลอยตัว การเพิ่มขึ้นของอัตราดอกเบี้ยอาจทำให้ต้นทุนการกู้ยืมใน
อนาคตของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เพิ่มขึ้น บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีมาตรการ
ลดความผันผวนของอัตราดอกเบี้ยโดยกำหนดอัตราดอกเบี้ยบางส่วน
เป็นอัตราคงที่ในกระบวนการเจรจาสัญญาเช่าทางการเงินและพิจารณา
นำเครื่องมือทางการเงินมาใช้ในเวลาที่เหมาะสม

ความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

การถือหุ้นโดยบุคคลต่างชาติใน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ
บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งเป็นสินทรัพย์หลัก (Core Asset) ของบริษัทฯ
มีข้อจำกัดอยู่หลายประการ การระมัดระวังข้อจำกัดดังกล่าวอาจส่งผลให้
เกิดการเพิกถอนใบอนุญาตให้ประกอบกิจการค้าขายในการเดิน
อากาศ และสิทธิของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ในการบินในทุกเส้นทางบิน
การถือหุ้นของบุคคลต่างชาติใน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ถูกจำกัดโดย
ข้อบังคับ ไร่ที่ร้อยละ 0.1 ของหุ้นที่จำหน่ายได้แล้วทั้งหมดของ บมจ. เอเชีย
เอวิเอชั่น นอกจากนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งเป็นสินทรัพย์หลักของ
บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ยังอยู่ภายใต้บังคับของข้อจำกัดการถือหุ้นของ
บุคคลต่างชาติภายใต้พระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว
พ.ศ. 2542 พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 (รวมทั้งที่มีการ
แก้ไขเพิ่มเติม) และส่วนเงื่อนไขการอนุญาตประกอบกิจการค้าขายใน
การเดินอากาศตามประกาศคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 58 โดยหุ้นของผู้ดำเนินการ
บริการขนส่งทางอากาศและผู้ซึ่งขอจดทะเบียนอากาศยานไม่
น้อยกว่าร้อยละ 51 ต้องถือโดยบุคคลในประเภทต่อไปนี้แต่ละประเภท
โดยลำพัง หรือหลายประเภทรวมกัน ได้แก่ (ก) บุคคลธรรมดาซึ่งมี
สัญชาติไทย และ/หรือ (ข) กระทรวง ทบวง กรมในรัฐบาล และ/หรือ
(ค) บริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัดซึ่งมีกระทรวง ทบวง กรมใน
รัฐบาล หรือบุคคลธรรมดาสัญชาติไทยถือหุ้นอยู่ไม่น้อยกว่าร้อยละ 51
ของหุ้นทั้งหมดในทางปฏิบัติ จะไม่สามารถทราบได้ว่าการขายหุ้นของ
ผู้ถือหุ้นสัญชาติไทยในเวลาต่อมาจะเป็นการขายให้ผู้ถือหุ้นสัญชาติไทย
หรือผู้ซื้อชาวต่างชาติ หรือบุคคลที่แลกเปลี่ยนเอ็นวีดีอาร์เป็นหุ้น เป็น
บุคคลสัญชาติไทยหรือชาวต่างชาติ

ทั้งนี้ จนกว่าผู้ซื้อหรือบุคคลดังกล่าวจะยื่นคำร้องขอจดทะเบียนโอนหุ้น
ดังกล่าวต่อนายทะเบียน หรือจนกว่าจะมีการปิดสมุดทะเบียนผู้ถือหุ้น
ผู้ซื้อหรือบุคคลที่แลกเปลี่ยนเอ็นวีดีอาร์เป็นหุ้นไม่มีหน้าที่ต้องยื่นคำร้อง
ขอจดทะเบียนโอนหุ้นดังกล่าวหลังจากการซื้อหรือการแลกเปลี่ยน และ
หากผู้ซื้อหรือบุคคลดังกล่าวไม่ได้ยื่นคำร้องดังกล่าว ก็จะไม่ปรากฏชื่อ
และสัญชาติของผู้ซื้อหรือบุคคลดังกล่าวในสมุดทะเบียนผู้ถือหุ้น จนกว่า
จะถึงวันปิดสมุดทะเบียนผู้ถือหุ้น ซึ่งอาจเป็นระยะเวลาหนึ่งหลังจากที่
การซื้อหรือการแลกเปลี่ยน ทั้งนี้ TSD ซึ่งเป็นนายทะเบียนของ
บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น อาจปฏิเสธที่จะจดทะเบียนการโอนหุ้นให้แก่
บุคคลที่ไม่ได้มีสัญชาติไทย หรือมีฉะนั้นบุคคลดังกล่าวอาจจำเป็นต้อง
ขายหุ้น ถ้าการโอนหุ้นดังกล่าวจะทำให้การถือหุ้นของบุคคลต่างชาติใน
บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เกินกว่าสัดส่วนการถือหุ้นของบุคคลต่างชาติที่
บังคับใช้ขณะนั้น ซึ่งอาจส่งผลให้เกิดการเพิกถอนใบอนุญาตให้
ประกอบกิจการค้าขายในการเดินอากาศ และอาจส่งผลกระทบต่อ
ทางลบอย่างมีนัยสำคัญต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน

และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เมื่อการถือหุ้น
ของบุคคลต่างชาติถึงสัดส่วนสูงสุดที่กำหนดแล้ว ผู้ถือหุ้นสัญชาติไทย
อาจถูกจำกัดไม่ให้โอนหุ้นแก่ผู้ซื้อชาวต่างชาติ ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อ
ทางลบต่อสภาพคล่องและราคาตลาดของหุ้น นอกจากนี้ ตามหลัก
ทั่วไปในการดำเนินการบริการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศนั้น
บจ. ไทยแอร์เอเชีย จำเป็นต้องมีบุคคลสัญชาติไทยเป็นผู้ถือหุ้น ใน
สัดส่วนที่เป็นสาระสำคัญและเป็นผู้มีอำนาจควบคุมที่แท้จริงของ
บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งแม้ว่ารัฐบาลของประเทศต่างๆ ที่ประเทศไทยได้
ลงนามข้อตกลงแบบทวิภาคี อาจยอมรับแนวคิดเรื่อง “ผู้รับประโยชน์
ที่แท้จริง” แต่ก็ยังมีความเสี่ยงที่บริษัทฯ จะไม่สามารถผ่านเกณฑ์
“การถือหุ้นในสัดส่วนที่เป็นสาระสำคัญและการมีอำนาจควบคุมอัน
แท้จริง” ซึ่งอาจทำให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย สิ้นสถานะการเป็นสายการบิน
ของไทย (Thai-designated Airline) และถูกเพิกถอนสิทธิในการบินใน
เส้นทางบินระหว่างประเทศได้

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ถือหุ้นร้อยละ 55 ใน
บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยผู้ถือหุ้นที่เป็นประชาชนทั่วไปถือหุ้นใน บมจ. เอเชีย
เอวิเอชั่น ร้อยละ 54 ของหุ้นที่จำหน่ายแล้วทั้งหมดของ บมจ. เอเชีย
เอวิเอชั่น และหุ้นส่วนที่เหลืออีกร้อยละ 46 ถือโดยผู้บริหารของ
บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งเป็นบุคคลธรรมดาที่มีสัญชาติไทยทั้งสิ้น ซึ่งเป็น
ไปตามข้อกำหนดที่เกี่ยวข้อง

**บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เป็นบริษัทที่ประกอบธุรกิจลงทุนโดยการ
ถือหุ้นในบริษัทอื่น (Holding Company) จึงต้องพึ่งพาเงินปันผล
ที่ได้รับจากการลงทุนใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย เพียงอย่างเดียวในการ
จ่ายเงินปันผลให้กับผู้ถือหุ้นของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น**

เนื่องจาก บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ประกอบธุรกิจลงทุนโดยการถือหุ้นใน
บริษัทอื่น จึงต้องพึ่งพาเงินปันผลจาก บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งเป็น
บริษัทที่ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ถือหุ้นอยู่ร้อยละ 55 การจ่ายเงินปันผล
โดยบริษัทฯ ให้แก่ผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ และการจ่ายเงินปันผลโดย
บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้แก่ผู้ถือหุ้นของตน ซึ่งรวมถึง บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น
จะต้องดำเนินการตามที่กฎหมายกำหนด ทั้งนี้ ตามพระราชบัญญัติ
บริษัทมหาชนจำกัด พ.ศ. 2535 (รวมทั้งที่มีการแก้ไขเพิ่มเติม)
บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น สามารถจ่ายเงินปันผลได้หากมีผลกำไรสุทธิ
ปรากฏในงบการเงินเฉพาะกิจการของบริษัทฯ แต่ไม่สามารถจ่าย
เงินปันผลจากกำไรสุทธิตามงบการเงินรวมตามวิธีรวมซึ่งมาจากกำไร
สุทธิของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ ดังนั้น ความสามารถในการจ่าย
เงินปันผลของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น จึงขึ้นอยู่กับเงินปันผลที่ได้รับจาก
บจ. ไทยแอร์เอเชีย เนื่องจากเงินปันผลดังกล่าวถือเป็นรายได้เกือบ
ทั้งหมดของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น

บริษัทได้กำหนดให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จัดทำแผนดำเนินการและ
งบประมาณประจำปี ซึ่งจะต้องผ่านการพิจารณาและได้รับอนุมัติจาก
คณะกรรมการบริษัท ซึ่งผู้บริหารระดับสูงจะมีการประชุมทุกเดือนเพื่อ
พิจารณาติดตามผลการดำเนินงานอย่างใกล้ชิดเพื่อปรับตัวอย่างทัน
ท่วงที หากมีความเปลี่ยนแปลงจากปัจจัยภายนอกที่ต่างกับแผนงานที่
วางไว้ รวมทั้งการวางแผนทางการเงินอย่างเหมาะสม ทั้งด้านกระแส
เงินสดและอัตราส่วนทางการเงินที่ได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการ

การดำเนินธุรกิจของ บจ. ไทยแอร์เอเชียต้องพึ่งพาความสัมพันธ์ของบริษัทฯ 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 และการเข้าถึงทักษะความรู้ด้านการตลาด การประกอบธุรกิจ และการบริการลูกค้า ทั้งนี้ การเพิ่มขึ้นของค่าธรรมเนียมในการอนุญาตให้ใช้ชื่อทางการค้า และการแก้ไขเพิ่มเติมอื่นๆ ของสัญญานี้ อาจส่งผลกระทบต่อผลการดำเนินงานของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

ปัจจุบัน บจ. ไทยแอร์เอเชีย เช่าเครื่องบินจากบริษัทย่อยของ AAB โดยสัญญาเช่าดังกล่าวจะสิ้นสุดกำหนดระยะเวลาระหว่างปี 2562 ถึงปี 2569 โดยความสามารถของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ในการต่ออายุสัญญาเช่าด้วยข้อกำหนดที่คล้ายคลึงกับข้อกำหนดเดิมจะขึ้นอยู่กับสถานะของตลาด ณ เวลานั้น ซึ่งปกติแล้ว หากสัญญาเช่ามีกำหนดระยะเวลานาน ข้อกำหนดของสัญญาเช่าจะเอื้อประโยชน์แก่ผู้เช่าเพิ่มขึ้น บริษัทฯ พึ่งพาเทคโนโลยีสารสนเทศที่ใช้ในกลุ่มแอร์เอเชีย ทั้งนี้ ระบบซอฟต์แวร์หลักของบริษัทฯ (มีศูนย์กลางอยู่ในกัวลาลัมเปอร์ ประเทศมาเลเซีย) ได้แก่ NewSkies 3.4 พัฒนาโดย Navitaire ใช้สำหรับการบริหารจัดการ / การสำรองที่นั่งและการขาย Axapta Financial Management พัฒนาโดย Microsoft ซึ่งใช้สำหรับการดำเนินการด้านการเงิน Merlot ซึ่งใช้สำหรับการกำหนดตารางบินและการจัดตารางบินของลูกค้าหรือ Navtech ใช้สำหรับการวางแผนการบิน และ Swiss Aviation Software Ltd.’s AMOS ใช้สำหรับการบริหารจัดการวิศวกรรมการซ่อมบำรุงอากาศยาน และการขนส่ง

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

บจ. ไทยแอร์เอเชียต้องพึ่งพาเทคโนโลยีและระบบอินเทอร์เน็ตในการดำเนินธุรกิจ

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

การสำรองเที่ยวบินโดยตรงของผู้โดยสารผ่านเว็บไซต์และโปรแกรม (Application) บนโทรศัพท์เคลื่อนที่แบบ Smartphone ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย คิดเป็นสัดส่วนประมาณร้อยละ 69 ในปี 2557 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ตระหนักถึงความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นจากการรักษาความปลอดภัยในการใช้อินเทอร์เน็ตเพื่อดำเนินธุรกรรมที่เกี่ยวข้องกับการให้ข้อมูลอันเป็นความลับ ซึ่งอาจทำให้เกิดข้อจำกัดด้านการซื้อบัตรโดยสารที่มากกว่าเดิม จึงมีนโยบายเก็บรักษาข้อมูลส่วนบุคคลที่ได้รับจากลูกค้า และมีการใช้มาตรการความปลอดภัยเพื่อป้องกันการเข้าถึงข้อมูลดังกล่าวโดยมิชอบ รวมทั้งมีการร่วมมือกับธนาคารชั้นนำทั้งในและนอกประเทศ รวมถึงผู้ให้บริการบัตรเครดิตเช่น VISA Master Card American Express และ JCB เพื่อสร้างความพึงพอใจต่อผู้โดยสารในการใช้ บัตรเครดิตในการทำธุรกรรมทาง internet อย่างรวดเร็วและปลอดภัย

บจ. ไทยแอร์เอเชียใช้เครื่องบินรุ่นแอร์บัส A320 และเครื่องบินประเภท CFM56-5 เพียงประเภทเดียวทั้งฝูงบิน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ใช้งานเครื่องบินรุ่นแอร์บัส A320 จำนวน 40 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 เป็นเครื่องบินที่ได้รับความนิยมเชื่อถือในอุตสาหกรรมการบินโดยเริ่มสายการผลิตมาตั้งแต่ปี 2531 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ประเมินความเสี่ยงของการที่เครื่องบินรุ่นดังกล่าวจะประสบปัญหาด้านการออกแบบหรือปัญหาทางเครื่องยนต์ โดยพิจารณาถึงประวัติของเครื่องบินรุ่นดังกล่าว ซึ่งมีความปลอดภัยสูงและมีประสิทธิภาพในการบริหารต้นทุนการให้บริการ

หลักทรัพย์

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มีทุนจดทะเบียนที่ออกและชำระแล้วจำนวน 485,000,000 บาท เป็นหุ้นสามัญจำนวน 4,850,000,000 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 0.10 บาท โดย เมื่อวันที่ 31 พฤษภาคม 2555 บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ได้จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยภายใต้ชื่อย่อ “AAV”

บจ. ไทยแอร์เอเชีย (บริษัทย่อย)

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีทุนจดทะเบียนที่ออกและชำระแล้วจำนวน 435,555,600 บาท เป็นหุ้นสามัญจำนวน 43,555,560 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 10 บาท โดย บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ได้นำเงินที่ได้จากการเสนอขายหุ้นต่อประชาชนทั่วไป (Initial Public Offering) มาซื้อหุ้นเพิ่มทุนใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย ส่งผลให้ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มีสัดส่วนการถือหุ้นเพิ่มขึ้นจากร้อยละ 51 เป็นร้อยละ 55

ผู้ถือหุ้น

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น

ณ วันที่ 9 มกราคม 2558 บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มีผู้ถือหุ้นสูงสุด 10 รายแรก โดยมีรายละเอียดจำนวนหุ้นและสัดส่วนการถือหุ้นดังนี้

รายชื่อผู้ถือหุ้น	จำนวนหุ้น	สัดส่วนการถือหุ้น (ร้อยละ)
1. นายธรรพลฐ์ แบลเวิร์ต	2,134,088,286	44.00
2. บริษัท ไทยเอ็นวีดีอาร์ จำกัด	191,256,091	3.94
3. กองทุนเปิดบัวหลวงหุ้นระยะยาว	173,405,900	3.58
4. กองทุนเปิดบัวหลวงทศพล	109,610,000	2.26
5. กองทุนเปิดบัวหลวงหุ้นระยะยาว 75/25	107,667,600	2.22
6. กองทุนสำรองเลี้ยงชีพพนักงานการไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย ซึ่งจดทะเบียนแล้ว โดย บลจ.บัวหลวง จำกัด	100,450,400	2.07
7. กองทุนเปิดบัวหลวงเฟล็กซ์เบิลเพื่อการเลี้ยงชีพ	53,189,200	1.10
8. กองทุนเปิดบัวหลวงโครงสร้างพื้นฐานเพื่อการเลี้ยงชีพ	51,878,200	1.07
9. กองทุนเปิดบัวหลวงตราสารทุนเพื่อการเลี้ยงชีพ	34,403,200	0.71
10. กองทุนเปิดบัวหลวงโครงสร้างพื้นฐาน	31,066,700	0.64

บจ. ไทยแอร์เอเชีย

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 ผู้ถือหุ้นของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีจำนวน 9 ราย โดยมีรายละเอียดจำนวนหุ้นและสัดส่วนการถือหุ้นดังนี้

รายชื่อผู้ถือหุ้น	จำนวนหุ้น	สัดส่วนการถือหุ้น (ร้อยละ)
1. บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น	23,955,553	55.00
2. AirAsia Investment Ltd. ^{1,2}	19,600,000	45.00
3. นายธรรพลฐ์ แบลเวิร์ต	1	0
4. นายพรอนันต์ เกิดประเสริฐ	1	0
5. นาวาอากาศเอกธนภัทร งามปลั่ง	1	0
6. นายปรัชญา รัศมีธานินทร์	1	0
7. หม่อมหลวงบวรนวเทพ เทวกุล	1	0
8. นายสันติสุข คล่องใช้ยา	1	0
9. นางหทัยมาศ เอกลักษณ์ดิลล	1	0
รวม	43,555,560	100.00

หมายเหตุ 1. AIRASIA INVESTMENT เป็นบริษัทย่อยในกลุ่มแอร์เอเชียซึ่งจดทะเบียนจัดตั้งขึ้นตามกฎหมายของประเทศมาเลเซีย โดยมี AIRASIA BERHAD ถือหุ้นร้อยละ 100
2. AIRASIA BERHAD ประกอบธุรกิจลงทุนโดยการถือหุ้นในบริษัทอื่นซึ่งเป็นบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์เบอร์ซา ประเทศมาเลเซีย

AirAsia Berhad

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของ AirAsia Berhad มีรายละเอียดจำนวนหุ้นและสัดส่วนการถือหุ้นดังนี้

รายชื่อผู้ถือหุ้น	การถือหุ้นทางตรง		การถือหุ้นทางอ้อม	
	จำนวนหุ้น	สัดส่วนการถือหุ้น (ร้อยละ)	จำนวนหุ้น	สัดส่วนการถือหุ้น (ร้อยละ)
Tune Air Sdn Bhd	531,212,082	19.09	-	-
นายแอนโทนี่ ฟรานซิส เฟอร์นานเดส	1,600,000	0.06	531,212,082	19.09
นายคามารุดิน บิน เมอรานัน	2,000,000	0.07	531,212,082	19.09
Wellington Management Company, LLP	388,546,842	13.96	-	-
Employees Provident Fund Board	170,203,200	6.12	28,094,300	1.01

นโยบายการจ่ายเงินปันผล

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

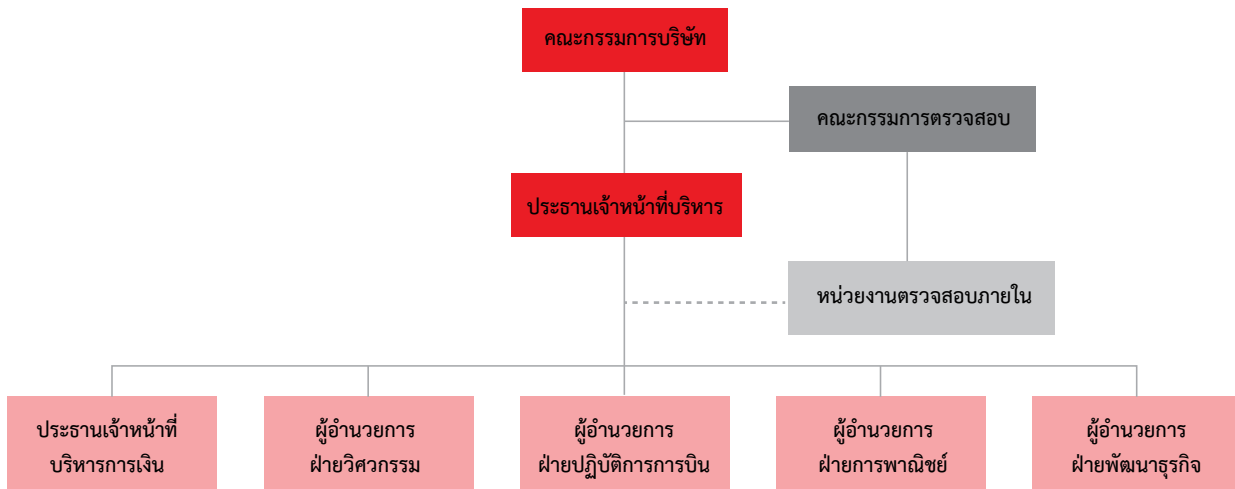
นโยบายการจ่ายเงินปันผลของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น

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

โครงสร้างการจัดการของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557



คณะกรรมการของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น

โครงสร้างการจัดการของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น (“บริษัท”) ประกอบด้วยคณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการชุดย่อย จำนวน 3 ชุด ได้แก่ คณะกรรมการตรวจสอบ คณะกรรมการบริหาร และคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน โดยมีรายละเอียดคณะกรรมการทั้งหมดดังต่อไปนี้

คณะกรรมการบริษัท

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 คณะกรรมการบริษัท ประกอบด้วยกรรมการจำนวน 9 ท่าน ดังนี้

	ตำแหน่ง	หมายเหตุ
1. นายอารักษ์ ชลธาร์นนท์	ประธานกรรมการ/ กรรมการอิสระ/ ประธานกรรมการตรวจสอบ/ กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน	กรรมการที่ไม่ได้เป็นผู้บริหาร
2. นายธรรพลฐ์ แบลเว็ลด์	กรรมการ	กรรมการที่เป็นผู้บริหาร
3. นางภัทรา บุศราวาศ์ *	กรรมการ	กรรมการที่เป็นผู้บริหาร
4. นาวาอากาศเอกธนภัทร งามปลั่ง	กรรมการ	กรรมการที่เป็นผู้บริหาร
5. นายปรีชญา รัศมีธานินทร์	กรรมการ	กรรมการที่เป็นผู้บริหาร
6. หม่อมหลวงบรรณวเทพ เทวกุล	กรรมการ	กรรมการที่เป็นผู้บริหาร
7. นายสันติสุข คล่องใช้ยา	กรรมการ	กรรมการที่เป็นผู้บริหาร
8. นายดิสรธ วัชโรทัย	กรรมการ/ กรรมการอิสระ/ กรรมการตรวจสอบ/ กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน	กรรมการที่ไม่ได้เป็นผู้บริหาร
9. นายณัฐวุฒิ เภาโบรมย์	กรรมการ/ กรรมการอิสระ/ กรรมการตรวจสอบ/ ประธานกรรมการสรรหา และกำหนดค่าตอบแทน	กรรมการที่ไม่ได้เป็นผู้บริหาร

* นางภัทรา บุศราวาศ์ ได้เข้าดำรงตำแหน่งกรรมการบริษัทแทนนายพอรอนันต์ เกิดประเสริฐ ซึ่งได้ลาออกจากตำแหน่งดังกล่าว โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 23 กุมภาพันธ์ 2558

กรรมการผู้มีอำนาจลงนามแทนบริษัท

นายธรรพลฐ์ แบลเว็ลด์ ลงลายมือชื่อร่วมกับ นางภัทรา บุศราวาศ์ หรือนาวาอากาศเอกธนภัทร งามปลั่ง หรือนายปรีชญา รัศมีธานินทร์ หรือ หม่อมหลวงบรรณวเทพ เทวกุล หรือ นายสันติสุข คล่องใช้ยา คนใดคนหนึ่ง รวมเป็นสองคนและประทับตราสำคัญของบริษัท

ขอบเขตอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของคณะกรรมการบริษัท

คณะกรรมการบริษัทมีอำนาจและหน้าที่ในการดำเนินกิจการของบริษัทให้เป็นไปตามกฎหมาย วัตถุประสงค์ ข้อบังคับ และมติของที่ประชุมผู้ถือหุ้น ด้วยความซื่อสัตย์สุจริต และระมัดระวังรักษาผลประโยชน์ของบริษัท เพื่อผลประโยชน์สูงสุดของผู้ถือหุ้น โดยคณะกรรมการบริษัทมีอำนาจหน้าที่ ดังต่อไปนี้

1. ปฏิบัติหน้าที่ และกำกับการดูแลบริษัทให้เป็นไปตามกฎหมาย วัตถุประสงค์ ข้อบังคับ มติคณะกรรมการ และมติที่ประชุมผู้ถือหุ้น ด้วยความซื่อสัตย์สุจริต ความระมัดระวัง ความซื่อสัตย์สุจริต และระมัดระวังรักษาผลประโยชน์ของบริษัท
2. กำหนดรายละเอียดและให้ความเห็นชอบ วิสัยทัศน์ กลยุทธ์ ทิศทางของธุรกิจ นโยบาย เป้าหมาย แนวทาง แผนการดำเนินงาน และงบประมาณของบริษัท และบริษัทย่อย ตามที่ฝ่ายบริหารจัดทำและนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัท และกำกับดูแลการบริหารงาน และผลการปฏิบัติงานของฝ่ายบริหาร หรือบุคคลใดๆ ซึ่งได้รับมอบหมายให้ทำหน้าที่ดังกล่าว เพื่อให้เป็นไปตามนโยบายที่คณะกรรมการบริษัทกำหนด
3. ติดตามผลการปฏิบัติงานที่อย่างต่อเนื่อง เพื่อให้เป็นไปตามแผนงานและงบประมาณ
4. ดำเนินการให้บริษัทและบริษัทย่อยนำระบบงานบัญชีที่เหมาะสมและมีประสิทธิภาพมาใช้ และจัดให้มีการรายงานทางการเงินและการสอบบัญชีที่เชื่อถือได้ รวมทั้งจัดให้มีระบบควบคุมภายใน และระบบการตรวจสอบภายในที่เพียงพอและเหมาะสม
5. สอบทานกระบวนการและนโยบายในการบริหารความเสี่ยง และติดตามผลการปฏิบัติงาน
6. ดูแลไม่ให้เกิดปัญหาความขัดแย้งทางผลประโยชน์ระหว่างผู้มีส่วนได้เสียของบริษัทและบริษัทย่อย
7. พิจารณานโยบายและ/หรือให้ความเห็นชอบต่อรายการที่เกี่ยวข้องกันของบริษัทและบริษัทย่อยให้เป็นไปตามประกาศข้อกำหนด และแนวทางปฏิบัติที่เกี่ยวข้องของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย
8. จัดให้มีนโยบายเกี่ยวกับการกำกับดูแลกิจการตามหลักธรรมาภิบาล และการปรับใช้นโยบายดังกล่าวอย่างมีประสิทธิภาพ โดยมีกรอบทบทวนอย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง
9. แต่งตั้งคณะกรรมการชุดย่อย เช่น คณะกรรมการตรวจสอบ หรือคณะกรรมการชุดย่อยอื่นใด เพื่อช่วยเหลือและสนับสนุนการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการตามความเหมาะสม

10. ประเมินผลการปฏิบัติงานของประธานเจ้าหน้าที่บริหาร และผู้บริหารระดับสูง
11. แต่งตั้งเลขานุการบริษัท เพื่อช่วยเหลือคณะกรรมการบริษัทในการปฏิบัติงานต่างๆ เพื่อให้การดำเนินธุรกิจของบริษัทเป็นไปตามกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้อง
12. ขอความเห็นทางวิชาชีพจากองค์กรภายนอก หากมีความจำเป็นเพื่อประกอบการตัดสินใจที่เหมาะสม
13. จัดทำรายงานประจำปี และรับผิดชอบต่อการจัดทำและเปิดเผยรายงานทางการเงินเพื่อแสดงถึงฐานะการเงินและผลการดำเนินงานในรอบปีที่ผ่านมาเพื่อเสนอต่อที่ประชุมผู้ถือหุ้น
14. จัดให้มีการประชุมผู้ถือหุ้นเป็นการประชุมสามัญประจำปีภายในสี่เดือนนับแต่วันสิ้นสุดรอบปีบัญชีของบริษัท
15. อนุมัติการลงทุนในการขยายธุรกิจ ตลอดจนการเข้าร่วมทุนกับผู้ประกอบการอื่นๆ

ทั้งนี้ การมอบหมายอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของคณะกรรมการบริษัท นั้น จะไม่มีลักษณะเป็นการมอบอำนาจหรือมอบอำนาจช่วงที่ทำให้คณะกรรมการบริษัท หรือผู้รับมอบอำนาจจากคณะกรรมการบริษัทสามารถอนุมัติรายการที่ตนหรือบุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง (ตามที่นิยามไว้ในประกาศคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ หรือประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุน) อาจมีส่วนได้เสีย หรืออาจได้รับประโยชน์ในลักษณะใดๆ หรืออาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์อื่นใดกับบริษัทหรือบริษัทย่อย ยกเว้นเป็นการอนุมัติรายการที่เป็นไปตามนโยบาย และหลักเกณฑ์ที่ที่ประชุมผู้ถือหุ้นหรือคณะกรรมการบริษัท พิจารณานโยบายไว้

การประชุมคณะกรรมการบริษัท

รายละเอียดการเข้าร่วมประชุมของกรรมการในปี 2557 มีดังนี้

	จำนวนครั้งที่เข้าประชุม/ การประชุมทั้งหมด
1. นายอารักษ์ ชลธาร์นนท์	5/5
2. นายธรรพลธุ์ แบลเวิร์ลด์	5/5
3. นายพรอนันต์ เกิดประเสริฐ	4/5
4. นาวาอากาศเอกธนภัทร งามปลั่ง	5/5
5. นายปรัชญา รัตมีธานี	5/5
6. หม่อมหลวงบรรณวาท เทวกุล	4/5
7. นายสันติสุข คล่องใช้ยา	5/5
8. นายดิศธร วัชรโรทัย	3/5
9. นายณัฐวุฒิ เภาโบรมย์	5/5

คณะกรรมการตรวจสอบ

คณะกรรมการตรวจสอบประกอบด้วยกรรมการอิสระจำนวน 3 ท่าน และมีคุณสมบัติครบถ้วนตามที่กำหนดโดยประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุน และตลาดหลักทรัพย์ฯ โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 คณะกรรมการตรวจสอบ ประกอบด้วยกรรมการที่มีรายชื่อ ดังนี้

	ตำแหน่ง
1. นายอารักษ์ ชลธาร์นนท์	ประธานกรรมการตรวจสอบ
2. นายดิสรุ วัชรโรทัย	กรรมการตรวจสอบ
3. นายณัฐวุฒิ เภาโบรมย์	กรรมการตรวจสอบ

นายณัฐวุฒิ เภาโบรมย์ เป็นกรรมการตรวจสอบที่มีความรู้และประสบการณ์เพียงพอในการสอบทานความน่าเชื่อถือของงบการเงิน โดยมีนางสาวดวงพร ต้นติวิวัฒน์ เป็นเลขานุการคณะกรรมการตรวจสอบ

วาระการดำรงตำแหน่ง

วาระในการดำรงตำแหน่งของกรรมการตรวจสอบ คือ 3 ปีนับจากวันที่ได้รับแต่งตั้งโดยกรรมการที่พ้นจากตำแหน่งตามวาระมีสิทธิได้รับเลือกกลับเข้ามาใหม่ได้

การประชุมคณะกรรมการตรวจสอบ

รายละเอียดการเข้าร่วมประชุมของกรรมการตรวจสอบในปี 2557 มีดังนี้

	จำนวนครั้งที่เข้าประชุม/ การประชุมทั้งหมด
1. นายอารักษ์ ชลธาร์นนท์	4/4
2. นายดิสรุ วัชรโรทัย	2/4
3. นายณัฐวุฒิ เภาโบรมย์	4/4

ขอบเขตอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของคณะกรรมการตรวจสอบ

1. สอบทานให้บริษัทที่มีการรายงานทางการเงินอย่างถูกต้องและเพียงพอ
2. สอบทานให้บริษัทมีระบบการควบคุมภายใน (internal control) และระบบการตรวจสอบภายใน (internal audit) ที่เหมาะสมและมีประสิทธิผลและพิจารณาความเป็นอิสระของหน่วยงานตรวจสอบภายใน ตลอดจนให้ความเห็นชอบในการพิจารณาแต่งตั้งโยกย้าย เลิกจ้างหัวหน้าหน่วยงานตรวจสอบภายใน และ/หรือ การว่าจ้างบริษัทตรวจสอบภายใน หรือหน่วยงานอื่นใดที่รับผิดชอบเกี่ยวกับการตรวจสอบภายใน
3. สอบทานให้บริษัทปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์ฯ และกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัท

4. พิจารณา คัดเลือก เสนอแต่งตั้งบุคคลซึ่งมีความเป็นอิสระเพื่อทำหน้าที่เป็นผู้สอบบัญชีของบริษัทและเสนอคำตอบแทนของบุคคลดังกล่าว รวมทั้งเข้าร่วมประชุมกับผู้สอบบัญชีโดยไม่มีฝ่ายบริหารเข้าร่วมประชุมด้วยอย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง
5. พิจารณารายการที่เกี่ยวข้องกันหรือรายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ให้เป็นไปตามกฎหมายและข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์ฯ ทั้งนี้ เพื่อให้มั่นใจว่ารายการดังกล่าวสมเหตุสมผลและเป็นประโยชน์สูงสุดต่อบริษัท
6. สอบทานถึงควมมีประสิทธิภาพและความเหมาะสมของการบริหารความเสี่ยงของบริษัท
7. ทบทวนและเสนอข้อแก้ไข ขอบเขต หน้าที่ และความรับผิดชอบของคณะกรรมการตรวจสอบให้สอดคล้องกับสภาวการณ์
8. ให้คณะกรรมการตรวจสอบมีอำนาจในการตรวจสอบ และสอบสวน ผู้ที่เกี่ยวข้องภายใต้อำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการตรวจสอบ และมีอำนาจในการว่าจ้างหรือนำผู้เชี่ยวชาญเฉพาะด้านมาช่วยงานตรวจสอบและสอบสวน
9. จัดทำรายงานของคณะกรรมการตรวจสอบโดยเปิดเผยไว้ในรายงานประจำปีของบริษัทซึ่งรายงานดังกล่าวต้องลงนามโดยประธานคณะกรรมการตรวจสอบและต้องประกอบด้วยข้อมูลอย่างน้อยดังต่อไปนี้
 - 1) ความเห็นเกี่ยวกับความถูกต้องครบถ้วนเป็นที่เชื่อถือได้ของรายงานทางการเงินของบริษัท
 - 2) ความเห็นเกี่ยวกับความเพียงพอของระบบควบคุมภายในของบริษัท
 - 3) ความเห็นเกี่ยวกับการปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์ฯ หรือกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัท
 - 4) ความเห็นเกี่ยวกับความเหมาะสมของผู้สอบบัญชี
 - 5) ความเห็นเกี่ยวกับรายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์
 - 6) จำนวนการประชุมคณะกรรมการตรวจสอบและการเข้าร่วมประชุมของกรรมการตรวจสอบแต่ละท่าน
 - 7) ความเห็นหรือข้อสังเกตโดยรวมที่คณะกรรมการตรวจสอบได้รับจากการปฏิบัติหน้าที่ตามกฎหมาย (charter)

8) รายการอื่นที่เห็นว่าผู้ถือหุ้นและผู้ลงทุนทั่วไปควรทราบภายใต้ขอบเขตหน้าที่และความรับผิดชอบที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัท

10. ในการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการตรวจสอบหากพบหรือมีข้อสงสัยว่ามีรายการหรือการกระทำดังต่อไปนี้ ซึ่งอาจมีผลกระทบต่ออย่างมีนัยสำคัญต่อฐานะการเงินและผลการดำเนินงานของบริษัท ให้คณะกรรมการตรวจสอบรายงานต่อคณะกรรมการบริษัทเพื่อดำเนินการปรับปรุงแก้ไขภายในเวลาที่คณะกรรมการตรวจสอบเห็นสมควร

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

หากคณะกรรมการบริษัทหรือผู้บริหารไม่ดำเนินการให้มีการปรับปรุงแก้ไขภายในเวลาข้างต้น กรรมการตรวจสอบรายใดรายหนึ่งอาจรายงานว่ามีรายการหรือการกระทำตามข้างต้นต่อสำนักงาน ก.ล.ต. หรือตลาดหลักทรัพย์ฯ

11. ปฏิบัติการอื่นใดตามที่คณะกรรมการบริษัทมอบหมายด้วยความเห็นชอบจากคณะกรรมการตรวจสอบ

ทั้งนี้ ให้คณะกรรมการตรวจสอบขึ้นตรงต่อคณะกรรมการบริษัท

คณะผู้บริหาร

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 รายชื่อผู้บริหารของบริษัทมีดังต่อไปนี้

	ตำแหน่ง
1. นายธรรพลฐ์ แบลเวลด์	กรรมการ/ ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร
2. นางภัทรา บุศราวาศ*	กรรมการ/ ประธานเจ้าหน้าที่บริหารการเงิน
3. นายปรีชญา รัศมีธานินทร์	กรรมการ/ ผู้อำนวยการฝ่ายวิศวกรรม
4. นาวาอากาศเอกธนภัทร งามปลั่ง	กรรมการ/ ผู้อำนวยการฝ่ายปฏิบัติการการบิน
5. นายสันติสุข คล่องใช้ยา	กรรมการ/ ผู้อำนวยการฝ่ายการพาณิชย์
6. หม่อมหลวงบวรนวเทพ เทวกุล	กรรมการ/ ผู้อำนวยการฝ่ายพัฒนาธุรกิจ

ผู้บริหาร หมายความว่า ผู้จัดการ หรือผู้ดำรงตำแหน่งระดับบริหารที่รายงานนับต่อจากผู้จัดการลงมา ผู้ซึ่งดำรงตำแหน่งเทียบเท่ากับผู้ดำรงตำแหน่งระดับบริหารรายที่สี่ทุกราย และให้หมายความรวมถึงผู้ดำรงตำแหน่งระดับบริหารในสายงานบัญชีหรือการเงินที่เป็นระดับผู้จัดการฝ่ายขึ้นไปหรือเทียบเท่า

* นางภัทรา บุศราวาศ ได้เข้าดำรงตำแหน่งประธานเจ้าหน้าที่บริหารการเงินแทน นายพรอนันต์ เกิดประเสริฐ ซึ่งได้ลาออกจากตำแหน่งดังกล่าว โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 23 กุมภาพันธ์ 2558

ขอบเขตอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของประธานเจ้าหน้าที่บริหาร (Chief Executive Officer)

1. รับผิดชอบ ดูแล บริหาร การดำเนินงาน และ/หรือ การบริหารงานประจำวันของบริษัท รวมถึงการกำกับดูแลการดำเนินงานโดยรวม เพื่อให้เป็นไปตามนโยบาย กลยุทธ์ทางธุรกิจ เป้าหมายและแผนการดำเนินงาน เป้าหมายทางการเงิน และงบประมาณของบริษัทที่ได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการบริษัท และ/หรือ มติที่ประชุมผู้ถือหุ้น
2. จัดทำแผนธุรกิจ และกำหนดอำนาจการบริหารงาน ตลอดจนจัดทำงบประมาณที่ใช้ในการประกอบธุรกิจและงบประมาณรายจ่ายประจำปี เพื่อนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัท เพื่อขออนุมัติและมีหน้าที่รายงานความก้าวหน้าตามแผนงานและงบประมาณที่ได้รับอนุมัติดังกล่าวต่อคณะกรรมการบริษัท
3. กำหนดโครงสร้างองค์กร วิธีการบริหาร รวมถึงการคัดเลือก การฝึกอบรม การว่าจ้าง และการเลิกจ้างพนักงาน และกำหนดอัตราค่าจ้าง เงินเดือน ค่าตอบแทน โบนัส และสวัสดิการต่างๆ สำหรับพนักงาน
4. ติดตามและรายงานสถานะ ฐานะของบริษัท เสนอแนะทางเลือก และกลยุทธ์ที่สอดคล้องกับนโยบายและสภาพตลาด
5. ดูแลและควบคุมการปฏิบัติงานด้านต่างๆ ของบริษัท อาทิ การเงิน การบริหารความเสี่ยง การควบคุมภายใน งานด้านปฏิบัติการและงานด้านสนับสนุนต่างๆ และงานทรัพยากร
6. เป็นตัวแทนบริษัทตลอดจนมีอำนาจมอบหมายในการติดต่อกับหน่วยงานราชการและหน่วยงานกำกับดูแลอื่นๆ
7. ดูแลติดต่อสื่อสารกับสาธารณชน ผู้ถือหุ้น ลูกค้า และพนักงาน เพื่อเสริมชื่อเสียงและภาพพจน์ที่ดีของบริษัท
8. ดูแลให้มีการกำกับดูแลกิจการที่ดี
9. มีอำนาจในการออก แก้ไข เพิ่มเติม ปรับปรุง ระเบียบ คำสั่ง และข้อบังคับเกี่ยวกับการทำงานของบริษัท เช่น การบรรจุ แต่งตั้ง ถอดถอน และวินัยพนักงานและลูกจ้าง การกำหนดเงินเดือนและเงินอื่นๆ รวมถึงตลอดถึงการสงเคราะห์และสวัสดิการต่างๆ
10. พิจารณา เจรจาต่อรอง และอนุมัติการเข้าทำนิติกรรมสัญญา และ/หรือ การดำเนินการใดๆ ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงาน

และ/หรือ การบริหารงานประจำวันของบริษัท ทั้งนี้ ภายใต้วงเงินที่อนุมัติโดยคณะกรรมการบริษัท ตามตารางอำนาจอนุมัติของบริษัท (Authority Limit)

11. มีอำนาจ หน้าที่ และความรับผิดชอบใดๆ ตามที่ได้รับมอบหมายหรือตามนโยบายที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัท

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

เลขานุการบริษัท

คณะกรรมการบริษัทได้มีมติแต่งตั้งให้นางหทัยมาศ เอกลักษณ์ดิกลดำรงตำแหน่งเป็นเลขานุการคณะกรรมการบริษัท ตั้งแต่วันที่ 27 มกราคม 2555 โดยมีหน้าที่และความรับผิดชอบตามที่กำหนดไว้ใน พ.ร.บ. หลักทรัพย์

คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน

ในการประชุมคณะกรรมการบริษัท เอเซีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน) ครั้งที่ 2/2557 เมื่อวันที่ 26 กุมภาพันธ์ 2557 ได้มีมติอนุมัติจัดตั้งคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนซึ่งประกอบด้วยกรรมการจำนวน 3 ท่าน มีรายชื่อดังนี้

	ตำแหน่ง
1. นายณัฐวุฒิ เภาโบราณย์	ประธานกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน
2. นายอารักษ์ ชลธารนนท์	กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน
3. นายดิสร วัชรโรทัย	กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน

วาระการดำรงตำแหน่งของกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน

กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนมีวาระการดำรงตำแหน่งคราวละ 3 ปี เมื่อครบกำหนดออกตามวาระอาจได้รับแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งต่อไปอีกได้

ขอบเขตอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบในการสรรหา

1. พิจารณาโครงสร้าง ขนาด และองค์ประกอบคณะกรรมการบริษัท ให้มีความเหมาะสมกับองค์กร และสภาพแวดล้อมที่เปลี่ยนแปลงไป
2. พิจารณาหลักเกณฑ์และนโยบายในการสรรหากรรมการบริษัทและกรรมการชุดย่อย ตลอดจนสรรหาและพิจารณาถ้อยแถลงบุคคลที่มีคุณสมบัติเหมาะสม สมควรได้รับการแต่งตั้งเป็นกรรมการบริษัท และกรรมการชุดย่อยทดแทนกรรมการที่ครบวาระหรือกรณีอื่นๆ เพื่อเสนอให้คณะกรรมการบริษัทพิจารณาและ/หรือเสนอขออนุมัติต่อที่ประชุมผู้ถือหุ้นแล้วแต่กรณี
3. พิจารณาสรรหาผู้ที่เหมาะสมที่จะดำรงตำแหน่งประธานเจ้าหน้าที่บริหารและผู้บริหารระดับสูง ในกรณีที่มีตำแหน่งว่างลง รวมทั้งจัดให้มีแผนสืบทอดตำแหน่งประธานเจ้าหน้าที่บริหารและผู้บริหารระดับสูง
4. เปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นรายย่อยเสนอรายชื่อบุคคลเข้ารับการสรรหาเป็นกรรมการบริษัท โดยมีกำหนดระยะเวลาอย่างเพียงพอก่อนการประชุมผู้ถือหุ้น
5. ปฏิบัติการอื่นใดตามที่คณะกรรมการบริษัทมอบหมาย

การสรรหากรรมการ

บริษัทจัดตั้งคณะกรรมการสรรหาเพื่อทำหน้าที่พิจารณาสรรหาบุคคลที่มีความเหมาะสมที่จะมาดำรงตำแหน่งกรรมการแทนกรรมการที่ครบกำหนดออกตามวาระหรือในกรณีอื่นๆ รวมทั้งเปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นรายย่อยเสนอชื่อบุคคลที่มีคุณสมบัติเหมาะสมเพื่อเข้ารับการคัดเลือกเป็นกรรมการดังกล่าวอีกทางหนึ่ง โดยจะเสนอรายชื่อผู้ที่ได้รับการคัดเลือกให้คณะกรรมการบริษัทพิจารณาก่อนเสนอรายชื่อต่อที่ประชุมผู้ถือหุ้นเพื่อพิจารณาอนุมัติต่อไป (ตามแต่ละกรณี) ทั้งนี้ คณะกรรมการสรรหาจะพิจารณาถึง ความรู้ ความสามารถ ประสบการณ์การทำงาน และภาพรวมของโครงสร้างคณะกรรมการบริษัทว่าทักษะของกรรมการทางด้านใดที่ยังขาดอยู่ ประกอบการพิจารณาเพื่อกำหนดตัวบุคคลที่มีความเหมาะสมทั้งด้านประสบการณ์ ความรู้ ความสามารถที่จะเป็นประโยชน์ต่อบริษัทเข้ามาเป็นกรรมการ ทั้งนี้ บุคคลที่ได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งกรรมการของบริษัทจะต้องมีคุณสมบัติครบถ้วนตามมาตรา 68 แห่งพระราชบัญญัติบริษัทมหาชนจำกัด พ.ศ. 2535 (รวมทั้งที่มีการแก้ไขเพิ่มเติม) และประกาศคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์ และตลาดหลักทรัพย์ และไม่มียกเว้นต้องห้ามตามพระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ พ.ศ. 2535 (รวมทั้งที่มีการแก้ไขเพิ่มเติม) กฎหมายอื่น และกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง

องค์ประกอบและการแต่งตั้งคณะกรรมการบริษัท

องค์ประกอบและการแต่งตั้ง ถอดถอน หรือพ้นจากตำแหน่งกรรมการบริษัท มีกำหนดไว้ในข้อบังคับของบริษัทซึ่งสามารถสรุปสาระสำคัญได้ดังนี้

1. ให้มีคณะกรรมการของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เพื่อดำเนินกิจการของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ประกอบด้วยกรรมการอย่างน้อยห้าคน โดยกรรมการไม่น้อยกว่ากึ่งหนึ่งของจำนวนกรรมการทั้งหมดจะต้องมีถิ่นที่อยู่ในประเทศไทย
2. ที่ประชุมผู้ถือหุ้นเป็นผู้แต่งตั้งกรรมการโดยใช้เสียงข้างมากตามหลักเกณฑ์และวิธีการดังต่อไปนี้
 - 1) ผู้ถือหุ้นคนหนึ่งมีคะแนนเสียงเท่ากับหนึ่ง (1) หุ้นต่อหนึ่ง (1) เสียง
 - 2) ผู้ถือหุ้นแต่ละคนจะใช้คะแนนเสียงที่มีอยู่ทั้งหมดตาม 1) เลือกตั้งบุคคลเดียวหรือหลายคนเป็นกรรมการก็ได้ ในกรณีที่เลือกตั้งบุคคลหลายคนเป็นกรรมการ จะแบ่งคะแนนเสียงให้แก่ผู้ใดมากที่สุดก็ได้
 - 3) บุคคลที่ได้รับคะแนนเสียงสูงสุดตามลำดับลงมาเป็นผู้ได้รับเลือกตั้งเป็นกรรมการเท่าจำนวนกรรมการที่จะพึงมีหรือจะพึงเลือกตั้งในครั้งนั้น ในกรณีที่บุคคลซึ่งได้รับการเลือกตั้งในลำดับถัดลงมา มีคะแนนเสียงเท่ากันเกินจำนวนกรรมการที่จะพึงมีหรือจะพึงเลือกตั้งในครั้งนั้น ให้ประธานที่ประชุมเป็นผู้ออกเสียงชี้ขาด
3. ในการประชุมผู้ถือหุ้นสามัญประจำปีทุกครั้ง ให้กรรมการออกจากตำแหน่งจำนวนหนึ่งในสามเป็นอัตรา ถ้าจำนวนกรรมการจะแบ่งออกให้ตรงเป็นสามส่วนไม่ได้ ก็ให้ออกโดยจำนวนใกล้เคียงที่สุดกับส่วนหนึ่งในสาม กรรมการซึ่งพ้นจากตำแหน่ง อาจได้รับเลือกให้กลับเข้ามารับตำแหน่งอีกได้ กรรมการที่จะต้องออกจากตำแหน่งในปีแรกและปีที่สองภายหลังจดทะเบียนบริษัทนั้น ให้จับสลากกัน ส่วนปีหลังๆ ต่อไปให้กรรมการคนที่อยู่ในตำแหน่งนานที่สุดนั้นเป็นผู้ออกจากตำแหน่ง
4. กรรมการคนใดจะลาออกจากตำแหน่งให้ยื่นใบลาออกต่อบริษัทโดยการลาออกนั้นจะมีผลนับแต่วันที่ ใบลาออกไปถึงบริษัท
5. ที่ประชุมผู้ถือหุ้นอาจลงมติให้กรรมการคนใดออกจากตำแหน่งก่อนถึงคราวออกตามวาระได้ด้วยคะแนนเสียงไม่น้อยกว่าสามในสี่ของจำนวนผู้ถือหุ้นซึ่งมาประชุมและมีสิทธิออกเสียง และมีหุ้นนับรวมกันได้ไม่น้อยกว่ากึ่งหนึ่งของจำนวนหุ้นที่ถือโดยผู้ถือหุ้นที่มาประชุมและมีสิทธิออกเสียง

6. ในกรณีที่ตำแหน่งกรรมการว่างลงเพราะเหตุอื่นนอกจากถึงคราวออกตามวาระให้คณะกรรมการเลือกบุคคลซึ่งมีคุณสมบัติและไม่มีลักษณะต้องห้ามตามกฎหมายว่าด้วยบริษัทมหาชนจำกัดและกฎหมายว่าด้วยหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์เข้าเป็นกรรมการแทนในการประชุมคณะกรรมการคราวถัดไป เว้นแต่วาระของกรรมการผู้นั้นจะเหลือน้อยกว่าสองเดือน โดยบุคคลซึ่งเข้าเป็นกรรมการแทนดังกล่าวจะอยู่ในตำแหน่งกรรมการได้เพียงเท่าวาระที่ยังเหลืออยู่ของกรรมการที่ตนเข้ามาแทน

องค์ประกอบและการแต่งตั้งคณะกรรมการตรวจสอบ

คณะกรรมการบริษัทเป็นผู้แต่งตั้งกรรมการตรวจสอบอย่างน้อย 3 ท่าน โดยแต่งตั้งจากกรรมการอิสระที่มีคุณสมบัติครบถ้วนตามประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุน รวมถึงประกาศตลาดหลักทรัพย์ฯ และต้องมีคุณสมบัติ ดังต่อไปนี้

1. ไม่เป็นกรรมการที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการ ให้ตัดสินใจในการดำเนินกิจการของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทย่อยลำดับเดียวกัน ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ
 2. ไม่เป็นกรรมการของบริษัทใหญ่ บริษัทย่อย หรือบริษัทย่อยลำดับเดียวกันเฉพาะที่เป็นบริษัทจดทะเบียน
 3. มีความรู้และประสบการณ์เพียงพอที่จะสามารถทำหน้าที่ในฐานะกรรมการตรวจสอบ
- ทั้งนี้ กรรมการตรวจสอบอย่างน้อยหนึ่งคน ต้องเป็นผู้ที่มีความรู้และประสบการณ์เพียงพอที่จะสามารถทำหน้าที่ในการสอบทานความน่าเชื่อถือของงบการเงินได้

ในกรณีที่กรรมการตรวจสอบครบวาระการดำรงตำแหน่งหรือไม่อาจดำรงตำแหน่งจนครบกำหนดวาระ ซึ่งส่งผลให้มีจำนวนคณะกรรมการต่ำกว่า 3 คน คณะกรรมการบริษัทควรแต่งตั้งกรรมการตรวจสอบรายใหม่ให้ครบถ้วนในทันทีหรืออย่างช้าภายใน 3 เดือนนับจากวันที่จำนวนสมาชิกไม่ครบถ้วน เพื่อให้เกิดความต่อเนื่องในการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการตรวจสอบ

การสรรหาผู้บริหารระดับสูง

ในการสรรหาผู้มาดำรงตำแหน่ง ประธานเจ้าหน้าที่บริหารและผู้บริหารระดับสูง คณะกรรมการบริหารจะเป็นผู้พิจารณาเบื้องต้น ในการกลั่นกรองสรรหาบุคคลที่มีคุณสมบัติครบถ้วนเหมาะสม มีความรู้ ความสามารถ ทักษะ และประสบการณ์ที่เป็นประโยชน์ต่อการดำเนินงานของบริษัทและเข้าใจในธุรกิจของบริษัทเป็นอย่างดี และสามารถบริหารงานให้บรรลุวัตถุประสงค์ เป้าหมาย ที่คณะกรรมการบริษัทกำหนดไว้ได้ และนำเสนอต่อคณะกรรมการสรรหาพิจารณาให้ความเห็นชอบ และเสนอต่อคณะกรรมการบริษัทพิจารณาอนุมัติต่อไป

ขอบเขตอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบในการกำหนดค่าตอบแทน

1. พิจารณารูปแบบและหลักเกณฑ์การจ่ายค่าตอบแทนของกรรมการบริษัท กรรมการชด้อย ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร ให้มีความชัดเจนเหมาะสม และสอดคล้องกับหน้าที่ความรับผิดชอบ ความสำเร็จในการปฏิบัติงานที่เชื่อมโยงกับผลประกอบการ และปัจจัยแวดล้อมอื่นที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนพิจารณาเปรียบเทียบกับอัตราค่าตอบแทนของบริษัทชั้นนำในตลาดหลักทรัพย์ฯ และบริษัทอื่นที่อยู่ในอุตสาหกรรมเดียวกันหรือใกล้เคียงกับบริษัท
2. พิจารณากำหนดค่าตอบแทนแก่กรรมการบริษัทและกรรมการชด้อยเพื่อนำเสนอให้คณะกรรมการบริษัทพิจารณานุมัติ และนำเสนอต่อที่ประชุมผู้ถือหุ้นพิจารณานุมัติ
3. รายงานนโยบายด้านค่าตอบแทนกรรมการ หลักการ/เหตุผล และวัตถุประสงค์ของนโยบาย เปิดเผยไว้ในรายงานประจำปี
4. ปฏิบัติการอื่นใดตามที่คณะกรรมการบริษัทมอบหมาย

นโยบายในการกำหนดค่าตอบแทน/ หลักเกณฑ์ การให้ค่าตอบแทนสำหรับกรรมการแต่ละตำแหน่ง

ในการประชุมคณะกรรมการบริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน) ครั้งที่ 2 เมื่อวันที่ 26 กุมภาพันธ์ 2557 ได้มีมติอนุมัติหลักเกณฑ์ในการพิจารณาค่าตอบแทนกรรมการบริษัทไว้ ดังนี้

ในการกำหนดค่าตอบแทนกรรมการให้คณะกรรมการกำหนดค่าตอบแทนพิจารณาค่าตอบแทนตามแนวทางดังต่อไปนี้

1. นโยบายกำหนดค่าตอบแทนกรรมการและผู้บริหาร

บริษัทมีนโยบายในการกำหนดค่าตอบแทนที่เหมาะสมแก่กรรมการโดยพิจารณาเปรียบเทียบกับค่าตอบแทนกรรมการของบริษัทชั้นนำในตลาดหลักทรัพย์ฯ และบริษัทอื่นที่อยู่ในอุตสาหกรรมเดียวกันหรือใกล้เคียงกับบริษัท ตลอดจนหน้าที่ความรับผิดชอบ ความสำเร็จในการปฏิบัติงานที่เชื่อมโยงกับผลประกอบการของบริษัท และปัจจัยแวดล้อมอื่นที่เกี่ยวข้อง โดยที่ค่าตอบแทนดังกล่าวต้องอยู่ในระดับที่เหมาะสมและเพียงพอที่จะจูงใจและรักษากรรมการที่มีคุณภาพไว้

คณะกรรมการกำหนดค่าตอบแทนเป็นผู้พิจารณาถึงประเภทค่าตอบแทน วิธีการจ่ายค่าตอบแทน และจำนวนค่าตอบแทน ให้แก่ กรรมการบริษัท กรรมการชด้อย ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร ทั้งนี้ สำหรับค่าตอบแทนกรรมการบริษัทและกรรมการชด้อย คณะกรรมการกำหนดค่าตอบแทนจะนำเสนอต่อที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทและที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปีเพื่อขออนุมัติเป็นประจำทุกปี

2. ค่าตอบแทนกรรมการบริษัทและกรรมการชด้อย

ที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2557 เมื่อวันที่พฤหัสบดีที่ 24 เมษายน 2557 มีมติอนุมัติกำหนดค่าตอบแทนกรรมการบริษัทและกรรมการชด้อยดังนี้

ค่าตอบแทนที่เป็นตัวเงิน

- ให้กรรมการบริษัทได้รับค่าตอบแทนท่านละ 75,000 บาทต่อเดือน เป็นประจำทุกเดือน และได้รับเบี้ยประชุมคนละ 75,000 บาทต่อครั้ง หากในเดือนใดมีการประชุมมากกว่า 1 ครั้ง คงให้กรรมการบริษัทได้รับเบี้ยประชุมคนละ 75,000 บาทเท่านั้น โดยให้ประธานกรรมการได้รับค่าตอบแทน รายเดือน 100,000 บาท และเบี้ยประชุมครั้งละ 100,000 บาท หากในเดือนใดมีการประชุมมากกว่า 1 ครั้ง คงให้ได้รับเบี้ยประชุม 100,000 บาท เท่านั้น
- ค่าตอบแทนกรรมการตรวจสอบ (นอกเหนือจากค่าตอบแทน กรรมการ) คณะกรรมการตรวจสอบให้ได้รับค่าตอบแทนท่านละ 75,000 บาทต่อเดือน เป็นประจำทุกเดือน โดยให้ประธานกรรมการตรวจสอบได้รับค่าตอบแทน รายเดือน 100,000 บาท
- ในกรณีกรรมการบริษัทได้รับแต่งตั้งจากคณะกรรมการบริษัทหรือประธานกรรมการบริษัทให้เป็นกรรมการ อนุกรรมการ หรือ คณะทำงานชุดต่างๆ ของบริษัท ให้กรรมการบริษัทที่ได้รับการแต่งตั้งดังกล่าวได้รับค่าตอบแทนเพิ่มเป็นเบี้ยประชุมคนละ 37,500 บาทต่อครั้ง หากในเดือนใด กรรมการ อนุกรรมการ และคณะทำงานชุดใดมีการประชุมเกินกว่า 1 ครั้ง คงให้ได้รับเบี้ยประชุมคนละ 37,500 บาทเท่านั้น
- ให้คณะกรรมการบริษัทได้รับเงินรางวัลประจำปี (Bonus) โดยคำนวณจากอัตราร้อยละ 0.5 ของเงินปันผลจ่ายและหลักเกณฑ์การจัดสรรเป็นไปตามที่คณะกรรมการบริษัทกำหนด

ค่าตอบแทนอื่นๆ

- สิทธิประโยชน์ด้านบัตรโดยสาร

กรรมการบริษัท (รวมทั้งบุคคลในครอบครัว หมายถึง สามี ภริยา และ บุตรที่ชอบด้วยกฎหมาย) ได้รับสิทธิประโยชน์ด้านบัตรโดยสารให้เปล่าเพื่อการเดินทางไป-กลับ ในทุกเส้นทางบินจำนวน 1 ครั้งต่อเดือน จำนวนรวมทั้งสิ้น 12 ครั้งต่อปี สิทธินี้ให้ขณะดำรงตำแหน่งกรรมการบริษัทเท่านั้น

โครงสร้างค่าตอบแทนคณะกรรมการในปี 2557

	ค่าตอบแทนรูปตัวเงิน (บาท)		
	รายเดือน	เบี้ยประชุม	โบนัส
คณะกรรมการ			
ประธานกรรมการ	100,000	100,000	-
กรรมการ	75,000	75,000	-
คณะกรรมการตรวจสอบ			
ประธานกรรมการตรวจสอบ	100,000	-	-
กรรมการตรวจสอบ	75,000	-	-
คณะกรรมการบริหาร*			
ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร	-	-	-
กรรมการบริหาร	-	-	-

* กรรมการที่เป็นผู้บริหารไม่มีสิทธิได้รับค่าตอบแทนในฐานะกรรมการหรือกรรมการชุดย่อย

ค่าตอบแทนที่เป็นตัวเงินของกรรมการบริษัทรายบุคคลที่ไม่ได้เป็นผู้บริหารรวม 3 ท่าน เป็นจำนวนทั้งสิ้น 6.175 ล้านบาท โดยค่าตอบแทนดังกล่าวเป็นค่าตอบแทนในรูปแบบเงินเดือนและค่าเบี้ยประชุม ดังนี้

		ค่าตอบแทนกรรมการ (บาท)		
		คณะกรรมการบริษัท	คณะกรรมการตรวจสอบ	รวม
นายอาร์กซ์ ชลธารินทร์	ประธานกรรมการบริษัท/ ประธานกรรมการตรวจสอบ	1,450,000	1,050,000	2,500,000
นายดิสร วัชรโรทัย	กรรมการบริษัท/ กรรมการตรวจสอบ	985,000	795,000	1,780,000
นายณัฐวุฒิ เกษโบริมย์	กรรมการบริษัท/ กรรมการตรวจสอบ	1,100,000	795,000	1,895,000

- ในปี 2557 บริษัทมิได้จ่ายค่าตอบแทนรวมที่เป็นตัวเงินของผู้บริหาร
- อนึ่ง นโยบายค่าตอบแทนกรรมการปี 2557 ข้างต้น ปรับเพิ่มขึ้นจากปี 2556 เนื่องจากกรรมการบริษัทมีหน้าที่ความรับผิดชอบที่เพิ่มมากขึ้นตามการเติบโตของบริษัท ประกอบกับผลประกอบการที่ดีขึ้นในปีที่ผ่านมาและอัตราค่าตอบแทนของกรรมการไม่ได้มีการปรับเพิ่มมาตั้งแต่ปี 2555 โดยมีรายละเอียดดังนี้

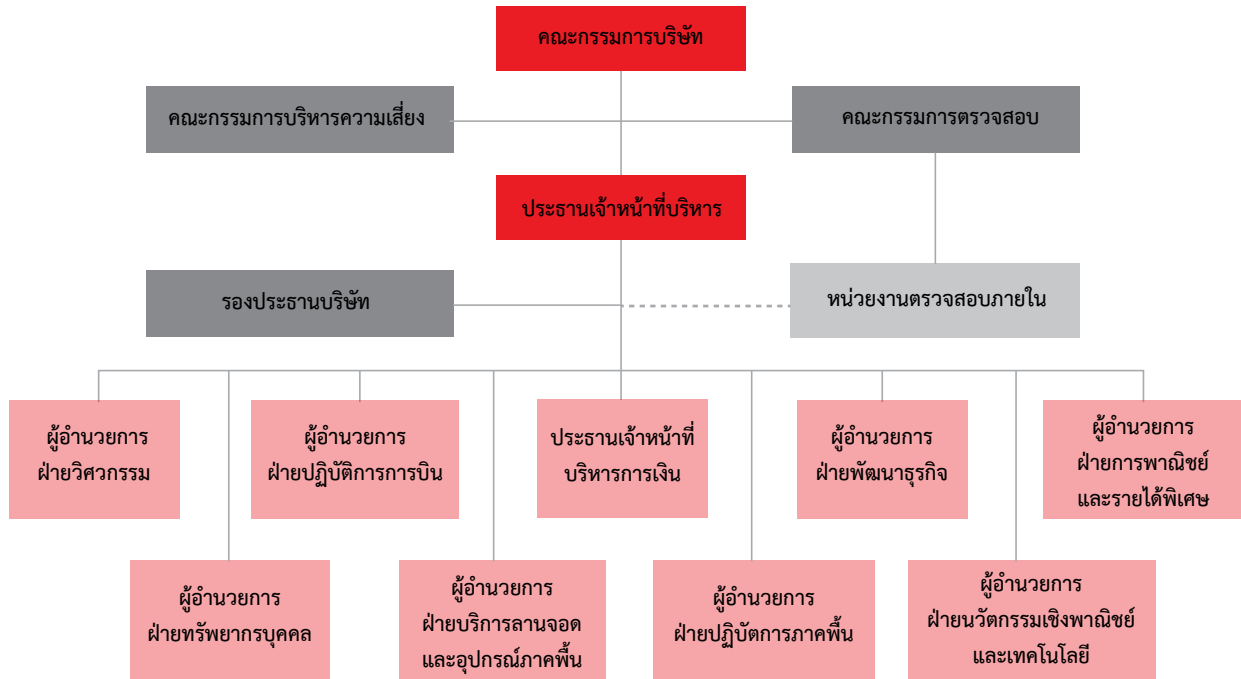
	ค่าตอบแทนรายเดือน (หน่วย: บาท)			
	ประธานกรรมการ	กรรมการ	ประธานกรรมการตรวจสอบ	กรรมการตรวจสอบ
ปี 2556	50,000	40,000	50,000	40,000
ปี 2557	100,000	75,000	100,000	75,000
ปรับเพิ่ม	50,000	35,000	50,000	35,000

	เบี้ยประชุม (หน่วย: บาท)				
	ประธานกรรมการ	กรรมการ	ประธานกรรมการตรวจสอบ	กรรมการตรวจสอบ	อนุกรรมการ
ปี 2556	50,000	40,000	-	-	20,000
ปี 2557	100,000	75,000	-	-	37,500
ปรับเพิ่ม	50,000	35,000	-	-	17,500

รายงานการเปลี่ยนแปลงการถือครองหลักทรัพย์ของคณะกรรมการและผู้บริหารประจำปี 2557

	ตำแหน่ง	จำนวนหุ้น ณ 31 ธ.ค. 56	จำนวนหุ้น ณ 31 ธ.ค. 57	จำนวนหุ้น ที่เปลี่ยนแปลง เพิ่มขึ้น (ลดลง)	สัดส่วน การถือหุ้น (ร้อยละ)
1. นายอาร์ักษ์ ชลธารินทร์	ประธานกรรมการ/ ประธานกรรมการตรวจสอบ	-	-	-	-
คู่สมรสและบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-
2. นายธรรมพลฐ์ แบลเวิร์ลด์	กรรมการ/ ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร	1,365,499,800	2,134,088,286	768,588,486	44.00
คู่สมรสและบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-
3. นายพรอนันต์ เกิดประเสริฐ	กรรมการ/ ประธาน เจ้าหน้าที่บริหารการเงิน	286,500,400	21,574,382	(264,926,018)	0.44
คู่สมรสและบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-
4. นาวาอากาศเอกธนภัทร งามปลั่ง	กรรมการ	280,850,000	15,000,082	(265,849,918)	0.31
คู่สมรสและบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-
5. นายปรัชญา รัตมีธานี	กรรมการ	287,850,000	26,500,000	(261,350,000)	0.55
คู่สมรสและบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-
6. หม่อมหลวงบวรนวเทพ เทวกุล	กรรมการ	283,499,900	25,151,977	(258,347,923)	0.52
คู่สมรสและบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-
7. นายสันติสุข คล่องใช้ยา	กรรมการ	141,675,000	9,712,091	(131,962,909)	0.20
คู่สมรสและบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-
8. นายดิศธร วัชโรทัย	กรรมการ/ กรรมการตรวจสอบ	-	-	-	-
คู่สมรสและบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-
9. นายณัฐวุฒิ เกษาบรมย์	กรรมการ/ กรรมการตรวจสอบ	-	-	-	-
คู่สมรสและบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-

โครงสร้างการจัดการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557



โครงสร้างการจัดการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งเป็นบริษัทที่ประกอบธุรกิจหลัก
คณะกรรมการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

โครงสร้างการจัดการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย (“บริษัทย่อย”) ประกอบด้วยคณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการชุดย่อย จำนวน 4 ชุด ได้แก่ คณะกรรมการตรวจสอบ คณะกรรมการบริหาร คณะกรรมการบริหารความเสี่ยง และคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน โดยมีรายละเอียดคณะกรรมการทั้งหมดดังต่อไปนี้

คณะกรรมการ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 คณะกรรมการ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ประกอบด้วยกรรมการจำนวน 7 ท่าน ดังนี้

	ตำแหน่ง	หมายเหตุ
1. นายอาร์กซ์ ชลธารินทร์	ประธานกรรมการ/ กรรมการอิสระ/ ประธานกรรมการตรวจสอบ	กรรมการที่ไม่ได้เป็นผู้บริหาร
2. นายแอนโทนี่ ฟรานซิส เฟอร์นันเดส	กรรมการ	กรรมการที่เป็นผู้บริหาร
3. นายคามารุดิน บิน เมอรานัน	กรรมการ	กรรมการที่เป็นผู้บริหาร
4. นายธรรมพลฐ์ แบลเวิร์ต	กรรมการ	กรรมการที่เป็นผู้บริหาร
5. นางภัทรา บุศราวาศ*	กรรมการ	กรรมการที่เป็นผู้บริหาร
6. นายสันติสุข คล่องใช้ยา**	กรรมการ	กรรมการที่เป็นผู้บริหาร
7. นายณัฐวุฒิ เภาโบรมย์	กรรมการ/ กรรมการอิสระ/ กรรมการตรวจสอบ	กรรมการที่ไม่ได้เป็นผู้บริหาร

* นางภัทรา บุศราวาศ ได้เข้าดำรงตำแหน่งแทนนายบริษัท รัตตินันท์ ซึ่งเป็นกรรมการที่พ้นจากตำแหน่งตามวาระ โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 23 กุมภาพันธ์ 2558

** หม่อมหลวงบรรณเทพ เทวกุล ได้เข้าดำรงตำแหน่งกรรมการแทนนายพรอนันต์ เกิดประเสริฐ ซึ่งได้ลาออกจากตำแหน่งดังกล่าว โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 12 พฤษภาคม 2557 ต่อมา เมื่อวันที่ 23 กุมภาพันธ์ 2558 นายสันติสุข คล่องใช้ยา ได้เข้าดำรงตำแหน่งกรรมการแทนหม่อมหลวงบรรณเทพ เทวกุล ซึ่งได้ลาออกจากตำแหน่งกรรมการแต่ยังคงดำรงตำแหน่งผู้อำนวยการฝ่ายพัฒนารธุรกิจ

นอกจากนี้ นายอาทิตย์ ฟาริต บิน รีดชวน ได้ลาออกจากตำแหน่งกรรมการ กรรมการอิสระ และกรรมการตรวจสอบ โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 1 ธันวาคม 2557 โดยมี นางหทัยมาศ เอกลักษณ์ดิลก เป็นเลขานุการคณะกรรมการ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

กรรมการผู้มีอำนาจลงนามแทน บจ. ไทยแอร์เอเชีย

นายธรรพลฐ์ แบลเว็ลด์ ลงลายมือชื่อร่วมกับนางภัทรา บุศราวาศ์ หรือนายสันติสุข คล่องใช้ยา หรือนายแอนโทนี่ ฟรานซิส เพอร์นานเดส หรือนายคามารูดิน บิน เมอรานัน รวมเป็นสองคนและประทับตราสำคัญของบริษัท

ขอบเขตอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของคณะกรรมการ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

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

1. การประกาศจ่ายเงินปันผลหรือการจ่ายเงินอย่างอื่นในลักษณะเดียวกับเงินปันผลของบริษัทให้แก่ผู้ถือหุ้น
2. การเสนอเพิ่ม และ/หรือ ลด และ/หรือเปลี่ยนแปลงใดๆ ในทุนจดทะเบียนหรือทุนที่ได้รับอนุญาตของบริษัทหรือการเสนอออกหุ้นกลุ่มใหม่ใดๆ ของบริษัทที่เป็นหุ้นทุน หรือ การออกหลักทรัพย์หรือตราสารแปลงสภาพใดๆ โดยบริษัท
3. การเสนอเปลี่ยนแปลงหรือแก้ไขหนังสือบริคณห์สนธิ และ/หรือ ข้อบังคับของบริษัท
4. การอนุมัติ และการเปลี่ยนแปลงหรือปรับเปลี่ยนแผนธุรกิจ และ/หรือ งบประมาณ สำหรับรอบปีการเงินใดๆ ของบริษัท
5. การอนุมัติการประกอบการพาณิชย์หรือธุรกรรมใดๆ ทางกฎหมาย ที่มีมูลค่ารวมทั้งสิ้นเกิน 100,000,000 บาท (หนึ่งร้อยล้านบาท) เว้นแต่กรณีที่ได้กำหนดไว้ในงบประมาณของบริษัทที่ได้รับความเห็นชอบแล้ว
6. การปรับโครงสร้างของบริษัทหรือการควบหรือรวมบริษัทเข้ากับบริษัท สมาคม ห้างหุ้นส่วนหรือนิติบุคคลอื่นใด
7. การเปลี่ยนแปลงในลักษณะ และ/หรือ ขอบเขตการดำเนินธุรกิจในช่วงเวลานั้นของบริษัท ซึ่งไม่เป็นการสนับสนุนหรือเกี่ยวข้องกับขอบเขตการดำเนินธุรกิจหรือประเภทของธุรกิจของบริษัท
8. การแต่งตั้งหรือถอดถอนผู้บริหารอาวุโส (Senior Management) รวมถึงการอนุมัติการทำสัญญาใดๆ เกี่ยวกับข้อกำหนดการจ้างงานหรือค่าตอบแทนหรือสิทธิประโยชน์ของกรรมการหรือบุคลากรอาวุโสของบริษัท หรือการเปลี่ยนแปลงใดๆ ต่อสิ่งที่กล่าวมาข้างต้น

9. การขาย การโอน หรือการจำหน่ายโอนกิจการส่วนใดส่วนหนึ่ง สิทธิหรือทรัพย์สินที่สำคัญของบริษัท รวมถึงการก่อให้เกิดภาระผูกพันที่กำหนดไว้ตายตัวหรือลอยตัว หรือสิทธิยึดเหนี่ยว การจำนอง หลักประกัน หรือภาระติดพันอื่นเหนือทรัพย์สินหรือสิทธิใดๆ ของบริษัท

10. การเข้าทำธุรกรรมทางการเงินใดๆ ของบริษัท ซึ่งรวมถึงการกู้ยืมเงินภายใต้สินเชื่อทั้งที่มีอยู่ในปัจจุบันและในอนาคต การก่อให้เกิดหนี้หรือเงินยืมล่วงหน้า หรือความผูกพันทางสินเชื่ออื่น (หรือหนี้หรือเงินยืมล่วงหน้าหรือความผูกพันทางสินเชื่อต่างๆ) หรือการที่บริษัทให้หรือเข้าค้ำประกัน เข้ารับผิดชอบ ค้ำประกันการปฏิบัติตามสัญญา หรือเข้ารับประกัน หรือทำให้เกิดหนี้ในลักษณะอื่นใด ซึ่งมีจำนวนเงินรวมทั้งสิ้นเกินกว่า 100,000,000 บาท (หนึ่งร้อยล้านบาท) หรือที่เท่ากันในเงินสกุลอื่น เว้นแต่จะได้มีการอนุมัติไว้ในงบประมาณของบริษัทที่ได้รับความเห็นชอบแล้ว

11. การก่อค่าใช้จ่ายด้านทุน หรือการก่อหนี้ที่ผูกพันด้านทุน หรือค่าใช้จ่ายด้านทุน หรือหนี้ผูกพันด้านทุนอย่างต่อเนื่องที่มีมูลค่ารวมทั้งสิ้นเกิน 100,000,000 บาท (หนึ่งร้อยล้านบาท) หรือที่เท่ากันในเงินสกุลอื่นภายในรอบปีบัญชีใดๆ ของบริษัท เว้นแต่กรณีที่ได้กำหนดไว้ในงบประมาณของบริษัทที่ได้รับความเห็นชอบแล้ว
12. การเปลี่ยนแปลงผู้สอบบัญชี ปีงบประมาณ หรือนโยบายที่สำคัญทางการบัญชีของบริษัท
13. การเข้าทำธุรกรรมใดเพื่อป้องกันความเสี่ยงในความผันผวนของการลงทุน สิทธิหรือความรับผิดชอบของบริษัท ซึ่งมีจำนวนเงินเกินกว่า 100,000,000 บาท (หนึ่งร้อยล้านบาท) หรือที่เท่ากันในเงินสกุลอื่น เว้นแต่กรณีที่ได้กำหนดไว้ในงบประมาณของบริษัทที่ได้รับความเห็นชอบแล้ว
14. การอนุมัติตารางอำนาจอนุมัติของบริษัท (Authority Limit)

การประชุมคณะกรรมการ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

รายละเอียดการประชุมคณะกรรมการ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ในปี 2557

	จำนวนครั้งที่เข้าประชุม/ การประชุมทั้งหมด
1. นายอารักษ์ ชลธาร์นนท์	4/4
2. นายแอนโทนี่ ฟรานซิส เพอร์นานเดส	3/4
3. นายคามารูดิน บิน เมอรานัน	1/4
4. นายธรรพลฐ์ แบลเว็ลด์	4/4
5. หม่อมหลวงบวรเนทเทพ เทวกุล *	1/4
6. นายปรีชญา รัชมีธานีนท์	4/4
7. นายณัฐวุฒิ เภาโบรมย์	3/4
8. นายอาหมัด ฟาริด บิน รีดชวน	0/4

* ได้รับการแต่งตั้งเป็นกรรมการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เมื่อวันที่ 12 พฤษภาคม 2557

คณะกรรมการตรวจสอบ

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 คณะกรรมการตรวจสอบของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งมีคุณสมบัติครบถ้วนตามที่กำหนดโดยประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุน และตลาดหลักทรัพย์ฯ ประกอบด้วยกรรมการที่มีรายชื่อ ดังนี้

	ตำแหน่ง
1. นายอารักษ์ ชลธาร์นนท์	ประธานกรรมการตรวจสอบ
2. นายณัฐวุฒิ เภาโบรมย์	กรรมการตรวจสอบ

นายอาหมัด ฟาริด บิน รีดชวน ลาออกจากตำแหน่งกรรมการตรวจสอบ โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 1 ธันวาคม 2557

นายณัฐวุฒิ เภาโบรมย์ เป็นกรรมการตรวจสอบที่มีความรู้และประสบการณ์ เพียงพอในการสอบทานความน่าเชื่อถือของงบการเงินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

โดยมีนางสาวดวงพร ตันติวิวัฒน์ เป็นเลขานุการคณะกรรมการตรวจสอบ

วาระการดำรงตำแหน่ง

วาระในการดำรงตำแหน่งของกรรมการตรวจสอบ คือ 3 ปี นับจากวันที่ได้รับแต่งตั้งโดยกรรมการที่พ้นจากตำแหน่งตามวาระมีสิทธิได้รับเลือกกลับเข้ามาใหม่ได้

การประชุมคณะกรรมการตรวจสอบ

รายละเอียดการเข้าร่วมประชุมของกรรมการตรวจสอบในปี 2557 มีดังนี้

	จำนวนครั้งที่เข้าประชุม/ การประชุมทั้งหมด
1. นายอารักษ์ ชลธาร์นนท์	4/4
2. นายณัฐวุฒิ เภาโบรมย์	4/4
3. นายอาหมัด ฟาริด บิน รีดชวน	0/4

ขอบเขตอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของคณะกรรมการตรวจสอบ

ขอบเขตอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของคณะกรรมการตรวจสอบเหมือนกันกับของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น (โปรดพิจารณารายละเอียดเพิ่มเติมในส่วนนี้ของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น)

คณะกรรมการบริหารความเสี่ยง

เนื่องจาก บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ประกอบธุรกิจโดยการถือหุ้นใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งเป็นบริษัทย่อยที่ดำเนินธุรกิจหลักให้กับบริษัท ดังนั้นการบริหารความเสี่ยงจึงได้มีการกำหนดไว้ที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย และได้มีการแต่งตั้งคณะกรรมการบริหารความเสี่ยงของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดย ณ 31 ธันวาคม 2557 ประกอบด้วยกรรมการที่มีรายชื่อ ดังนี้

ตำแหน่ง

1. นายธรรพลฐ์ แบลเวิร์ลด์	ประธานกรรมการบริหารความเสี่ยง
2. นางภัทรา บุศราวังศ์	กรรมการบริหารความเสี่ยง
3. นาวาอากาศเอกสุรพันธุ์ ปทุมวัฒน์	กรรมการบริหารความเสี่ยง
4. นายบัญญัติ ทรราชกุล	กรรมการบริหารความเสี่ยง
5. หม่อมหลวงบวรนวเทพ เทวกุล	กรรมการบริหารความเสี่ยง
6. นายสันติสุข คล่องใช้ยา	กรรมการบริหารความเสี่ยง

ขอบเขตอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของคณะกรรมการบริหารความเสี่ยง

- กำหนดนโยบายในเรื่องของการบริหารความเสี่ยงให้ครอบคลุมถึงความเสี่ยงต่างๆ ในการบริหารงาน
- พิจารณาและอนุมัติแผนบริหารความเสี่ยง
- จัดให้มีคณะทำงานบริหารความเสี่ยงตามความจำเป็นโดยสนับสนุนคณะทำงานบริหารความเสี่ยงในด้านบุคลากร งบประมาณ และทรัพยากรอื่นที่จำเป็น ให้สอดคล้องกับขอบเขตความรับผิดชอบ
- ติดตามการดำเนินการบริหารความเสี่ยงตั้งแต่เริ่มกระบวนการที่บ่งชี้ให้ทราบถึงความเสี่ยง รวมทั้งวิเคราะห์ ประเมินผล จัดการติดตามและรายงานอย่างเป็นระบบ
- ให้การสนับสนุนให้มีการแนะนำกระบวนการบริหารความเสี่ยงแก่หน่วยงานภายในต่างๆ ตลอดจน ติดตามและประเมินผลอย่างต่อเนื่อง
- รายงานต่อคณะกรรมการบริษัทอย่างสม่ำเสมอที่เกี่ยวกับความเสี่ยงและการจัดการกับความเสี่ยงที่สำคัญ

คณะผู้บริหาร

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 รายชื่อผู้บริหารของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีดังต่อไปนี้

ตำแหน่ง

1. นายธรรพลฐ์ แบลเวิร์ลด์	ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร
2. นางภัทรา บุศราวังศ์	ประธานเจ้าหน้าที่บริหารการเงิน
3. นาวาอากาศเอกธนภัทร งามปลั่ง	รองประธานบริษัท
4. นายปรัชญา รัตมีธานีรินทร์	รองประธานบริษัท
5. นายสันติสุข คล่องใช้ยา	ผู้อำนวยการฝ่ายการพาณิชย์ และรายได้พิเศษ
6. หม่อมหลวงบวรนวเทพ เทวกุล	ผู้อำนวยการฝ่ายพัฒนาธุรกิจ

ตำแหน่ง

- | | |
|------------------------------------|--|
| 7. นาวาอากาศเอกสุรพันธุ์ ปทุมวัฒน์ | ผู้อำนวยการฝ่ายปฏิบัติการการบิน |
| 8. นายบัญญัติ ทรราชกุล | ผู้อำนวยการฝ่ายวิศวกรรม |
| 9. นายสุวิทย์ ศรีสารคาม | ผู้อำนวยการฝ่ายบริการลานจอดและอุปกรณ์ภาคพื้น |
| 10. นางสาววิษุณี กันตะเพ็ง | ผู้อำนวยการฝ่ายปฏิบัติการภาคพื้น |
| 11. นางธีลลณี พันธุมจินดา | ผู้อำนวยการฝ่ายทรัพยากรบุคคล |
| 12. นายพิพัฒน์ คุณประคัลภ์ | ผู้อำนวยการฝ่ายนวัตกรรมเชิงพาณิชย์และเทคโนโลยี |

ผู้บริหารตามคำนิยามของประกาศคณะกรรมการ ก.ล.ต. ซึ่งหมายความว่า ผู้จัดการ หรือผู้ดำรงตำแหน่งระดับบริหารที่รายงานรับต่อจากผู้จัดการลงมา ผู้ซึ่งดำรงตำแหน่งเทียบเท่ากับผู้ดำรงตำแหน่งระดับบริหารรายที่สี่ทุกราย และให้หมายความรวมถึงผู้ดำรงตำแหน่งระดับบริหารในสายงานบัญชีหรือการเงินที่เป็นระดับผู้จัดการฝ่ายขึ้นไปหรือเทียบเท่า

ขอบเขตอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของประธานเจ้าหน้าที่บริหาร (Chief Executive Officer)

- รับผิดชอบ ดูแล บริหาร การดำเนินงาน และ/หรือ การบริหารงานประจำวันของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย รวมถึงการกำกับดูแล การดำเนินงานโดยรวม เพื่อให้เป็นไปตามนโยบาย กลยุทธ์ทางธุรกิจ เป้าหมายและแผนการดำเนินงาน เป้าหมายทางการเงิน และงบประมาณของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ที่ได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการ บจ. ไทยแอร์เอเชีย และ/หรือ มติที่ประชุมผู้ถือหุ้น
- กำหนดโครงสร้างองค์กร วิธีการบริหาร รวมถึงการคัดเลือก การฝึกอบรม การว่าจ้าง และการเลิกจ้างพนักงาน และกำหนดอัตราค่าจ้าง เงินเดือน ค่าตอบแทน โบนัส และสวัสดิการต่างๆ สำหรับพนักงาน
- ติดตามและรายงานสภาวะ ฐานะของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เสนอแนะทางเลือกและกลยุทธ์ที่สอดคล้องกับนโยบายและสภาพตลาด
- ดูแลและควบคุมการปฏิบัติงานด้านต่างๆ ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย อาทิ การเงิน การบริหารความเสี่ยง การควบคุมภายใน งานด้านปฏิบัติการและงานด้านสนับสนุนต่างๆ และงานทรัพยากร
- เป็นตัวแทน บจ. ไทยแอร์เอเชีย ตลอดจนมีอำนาจมอบหมายในการติดต่อกับหน่วยงานราชการและหน่วยกำกับดูแลอื่นๆ

- ดูแลติดต่อสื่อสารกับสาธารณชน ผู้ถือหุ้น ลูกค้า และพนักงาน เพื่อเสริมชื่อเสียงและภาพพจน์ที่ดีของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย
- มีอำนาจในการออก แก้ไข เพิ่มเติม ปรับปรุง ระเบียบ คำสั่ง และ ข้อบังคับเกี่ยวกับการทำงานของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เช่น การบรรจุแต่งตั้ง ถอดถอน และวินัยพนักงานและลูกจ้าง การกำหนดเงินเดือนและเงินอื่นๆ รวมตลอดถึงการสงเคราะห์และสวัสดิการต่างๆ
- พิจารณา เจริญต่อรอง และอนุมัติการเข้าทำนิติกรรมสัญญา และ/หรือการดำเนินการใดๆ ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงาน และ/หรือการบริหารงานประจำวันของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทั้งนี้ ภายใต้วงเงินที่อนุมัติโดยคณะกรรมการ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ตามตารางอำนาจอนุมัติของบริษัท (Authority Limit)
- 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 หรืออาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์อันใดกับบริษัทหรือบริษัทย่อยของบริษัท ยกเว้นเป็นการอนุมัติรายการที่เป็นไปตามนโยบายและหลักเกณฑ์ที่ที่ประชุมผู้ถือหุ้นหรือคณะกรรมการบริษัทได้พิจารณาอนุมัติไว้

คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน

ในการประชุมคณะกรรมการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ครั้งที่ 1/2557 เมื่อวันที่ 3 มีนาคม 2557 ได้มีมติอนุมัติจัดตั้งคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนซึ่งประกอบด้วยกรรมการ จำนวน 3 ท่าน มีรายชื่อ ดังนี้

ตำแหน่ง

- | | |
|--------------------------|-------------------------------------|
| 1. นายณัฐวุฒิ เภาโบราณย์ | ประธานกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน |
| 2. นายอารักษ์ ชลธารินทร์ | กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน |
| 3. นายธรรศพลฐ์ แบลเวลด์ | กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน |

วาระการดำรงตำแหน่งของกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน
กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนมีวาระการดำรงตำแหน่งคราวละ 3 ปี เมื่อครบกำหนดออกตามวาระอาจได้รับแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งต่อไปอีกได้

ขอบเขตอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบในการสรรหา

1. พิจารณาโครงสร้าง ขนาด และองค์ประกอบคณะกรรมการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้มีความเหมาะสมกับองค์กร และสภาพแวดล้อมที่เปลี่ยนแปลงไป
2. พิจารณาหลักเกณฑ์และนโยบายในการสรรหากรรมการบริษัทและกรรมการชุดย่อย ตลอดจนสรรหาและพิจารณาคนกรงบุคคลที่มีคุณสมบัติเหมาะสมสมควรได้รับการแต่งตั้งเป็นกรรมการบริษัท และกรรมการชุดย่อยทดแทนกรรมการที่ครบวาระหรือกรณีอื่นๆ เพื่อเสนอให้คณะกรรมการบริษัทพิจารณาและ/หรือเสนอขออนุมัติต่อที่ประชุมผู้ถือหุ้นแล้วแต่กรณี ทั้งนี้ การสรรหากรรมการบริษัทจะพิจารณาจากบุคคลผู้ที่ได้รับการเสนอชื่อจากผู้ถือหุ้นกลุ่ม ก. และ/หรือ กลุ่ม ข. ตามที่ระบุไว้ในข้อบังคับ
3. พิจารณาสรรหาผู้ที่เหมาะสมที่จะดำรงตำแหน่งประธานเจ้าหน้าที่บริหารและผู้บริหารระดับสูง ในกรณีที่มีตำแหน่งว่างลง รวมทั้งจัดให้มีแผนสืบทอดตำแหน่งประธานเจ้าหน้าที่บริหารและผู้บริหารระดับสูง
4. ปฏิบัติการอื่นใดตามที่คณะกรรมการบริษัทมอบหมาย

การสรรหากรรมการ

บจ. ไทยแอร์เอเชีย จัดตั้งคณะกรรมการสรรหาเพื่อทำหน้าที่พิจารณาสรรหาบุคคลที่มีความเหมาะสมที่จะมาดำรงตำแหน่งกรรมการแทนกรรมการที่ครบกำหนดออกตามวาระหรือในกรณีอื่นๆ โดยจะพิจารณาจากบุคคลผู้ที่ได้รับการเสนอชื่อจากผู้ถือหุ้นกลุ่ม ก. และ/หรือ กลุ่ม ข. ตามที่ระบุไว้ในข้อบังคับ และจะเสนอรายชื่อผู้ที่ได้รับการคัดเลือกให้คณะกรรมการของบจ. ไทยแอร์เอเชีย พิจารณาก่อนเสนอรายชื่อต่อที่ประชุมผู้ถือหุ้นเพื่อพิจารณานุมัติต่อไป (ตามแต่ละกรณี) ทั้งนี้ คณะกรรมการสรรหาจะพิจารณาถึง ความรู้ ความสามารถ ประสบการณ์ การทำงาน และภาพรวมของโครงสร้างคณะกรรมการบริษัทของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ว่าทักษะของกรรมการทางด้านใดที่ยังขาดอยู่ ประกอบการพิจารณาเพื่อกำหนดตัวบุคคลที่มีความเหมาะสมทั้งด้าน ประสบการณ์ ความรู้ ความสามารถที่จะเป็นประโยชน์ต่อบริษัท เข้ามาเป็นกรรมการ ทั้งนี้ บุคคลที่ได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งกรรมการของบจ. ไทยแอร์เอเชีย จะต้องมีความรู้ความสามารถตามมาตรา 68 แห่งพระราชบัญญัติบริษัทมหาชนจำกัด พ.ศ. 2535 (รวมทั้งที่มีการแก้ไขเพิ่มเติม) และประกาศคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ และไม่มีลักษณะต้องห้ามตามพระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ พ.ศ. 2535 (รวมทั้งที่มีการแก้ไขเพิ่มเติม) กฎหมายอื่น และกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง

องค์ประกอบและการแต่งตั้งคณะกรรมการของบจ. ไทยแอร์เอเชีย
องค์ประกอบและการแต่งตั้ง ถอดถอน หรือพ้นจากตำแหน่งกรรมการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย นั้น จะมีกำหนดไว้ในข้อบังคับซึ่งสามารถสรุประบุสาระสำคัญได้ดังนี้

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
- * กรรมการกลุ่ม ก คือ บุคคลที่ได้รับการเสนอชื่อโดย AAI และได้รับการแต่งตั้งเป็นกรรมการ
- ** กรรมการกลุ่ม ข คือ บุคคลที่ได้รับการเสนอชื่อโดย บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และได้รับการแต่งตั้งเป็นกรรมการ
2. ในการประชุมใหญ่สามัญผู้ถือหุ้นทุกครั้ง ผู้เป็นกรรมการจะต้องออกจากตำแหน่งโดยจำนวนหนึ่งในสาม หรือจำนวนใกล้เคียงที่สุดกับส่วนหนึ่งในสาม กรรมการผู้ออกจากตำแหน่งไปแล้วนั้น มีสิทธิที่จะได้รับเลือกให้เข้ารับตำแหน่งได้อีก

ถ้าตำแหน่งว่างลงในคณะกรรมการไม่ว่าด้วยเหตุใด นอกเหนือจากการออกตามวาระ คณะกรรมการอาจแต่งตั้งผู้ที่ได้รับการเสนอชื่อโดยผู้ถือหุ้นกลุ่มเดียวกับกรรมการผู้ซึ่งพ้นจากตำแหน่งไปนั้นเข้าเป็นกรรมการให้เต็มที่ว่างก็ได้ บุคคลที่ได้รับการแต่งตั้งเช่นนี้จะอยู่ในตำแหน่งได้เพียงเท่ากำหนดระยะเวลาที่กรรมการซึ่งตนเข้าดำรงตำแหน่งแทนนั้นชอบที่จะอยู่ได้

องค์ประกอบและการแต่งตั้งคณะกรรมการตรวจสอบ

คณะกรรมการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เป็นผู้แต่งตั้งกรรมการตรวจสอบอย่างน้อย 3 ท่าน โดยแต่งตั้งจากกรรมการอิสระที่มีคุณสมบัติครบถ้วนตามประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุน รวมถึงประกาศตลาดหลักทรัพย์ฯ และต้องมีคุณสมบัติ ดังต่อไปนี้

1. ไม่เป็นกรรมการที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการ ให้ตัดสินใจในการดำเนินกิจการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม บริษัทย่อยลำดับเดียวกัน ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย และ
2. ไม่เป็นกรรมการของบริษัทใหญ่ บริษัทย่อย หรือบริษัทย่อยลำดับเดียวกันเฉพาะที่เป็นบริษัทจดทะเบียน

3. มีความรู้และประสบการณ์เพียงพอที่จะสามารถทำหน้าที่ในฐานะกรรมการตรวจสอบ

ทั้งนี้ กรรมการตรวจสอบอย่างน้อยหนึ่งคน ต้องเป็นผู้ที่มีความรู้และประสบการณ์เพียงพอที่จะสามารถทำหน้าที่ในการสอบทานความน่าเชื่อถือของงบการเงินได้

การสรรหาผู้บริหารระดับสูง

ในการสรรหาผู้ดำรงตำแหน่ง ประธานเจ้าหน้าที่บริหารและผู้บริหารระดับสูง คณะกรรมการบริหารจะเป็นผู้พิจารณาเบื้องต้น ในการกลั่นกรองสรรหาบุคคลที่มีคุณสมบัติครบถ้วนเหมาะสม มีความรู้ ความสามารถ ทักษะ และประสบการณ์ที่เป็นประโยชน์ต่อการดำเนินงานของบริษัทและเข้าใจในธุรกิจของบริษัทเป็นอย่างดี และสามารถบริหารงานให้บรรลุวัตถุประสงค์ เป้าหมาย ที่คณะกรรมการบริษัทกำหนดไว้ได้ และนำเสนอต่อคณะกรรมการสรรหาพิจารณาให้ความเห็นชอบ และเสนอต่อคณะกรรมการบริษัทพิจารณาอนุมัติต่อไป

ขอบเขตอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบในการกำหนดค่าตอบแทน

1. พิจารณารูปแบบและหลักเกณฑ์การจ่ายค่าตอบแทนของกรรมการบริษัท กรรมการชด้อย ประธานเจ้าหน้าที่บริหารให้มีความชัดเจนเหมาะสม และสอดคล้องกับหน้าที่ความรับผิดชอบ ความสำเร็จในการปฏิบัติงานที่เชื่อมโยงกับผลประกอบการ และปัจจัยแวดล้อมอื่นที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนพิจารณาเปรียบเทียบกับอัตราค่าตอบแทนของบริษัทชั้นนำในตลาดหลักทรัพย์ฯ และบริษัทอื่นที่อยู่ในอุตสาหกรรมเดียวกันหรือใกล้เคียงกับ บจ. ไทยแอร์เอเชีย
2. พิจารณากำหนดค่าตอบแทนแก่กรรมการบริษัทและกรรมการชด้อยเพื่อนำเสนอให้คณะกรรมการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย พิจารณาอนุมัติ และนำเสนอต่อที่ประชุมผู้ถือหุ้นพิจารณาอนุมัติ
3. รายงานนโยบายด้านค่าตอบแทนกรรมการ หลักการ/เหตุผลและวัตถุประสงค์ของนโยบาย เปิดเผยไว้ในรายงานประจำปี
4. ปฏิบัติการอื่นใดตามที่คณะกรรมการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มอบหมาย

นโยบายในการกำหนดค่าตอบแทน/หลักเกณฑ์การให้ค่าตอบแทนสำหรับกรรมการแต่ละตำแหน่ง

ในการประชุมคณะกรรมการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ครั้งที่ 1 เมื่อวันที่ 3 มีนาคม 2557 ได้มีมติอนุมัติหลักเกณฑ์ในการพิจารณาจ่ายค่าตอบแทนกรรมการบริษัทไว้ ดังนี้

ในการกำหนดค่าตอบแทนกรรมการให้คณะกรรมการกำหนดค่าตอบแทนพิจารณาจ่ายค่าตอบแทนตามแนวทางดังต่อไปนี้

1. นโยบายกำหนดค่าตอบแทนกรรมการและผู้บริหาร

บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีนโยบายในการกำหนดค่าตอบแทนที่เหมาะสมแก่กรรมการโดยพิจารณาเปรียบเทียบกับค่าตอบแทนกรรมการของบริษัทชั้นนำในตลาดหลักทรัพย์ฯ และบริษัทอื่นที่อยู่ในอุตสาหกรรมเดียวกันหรือใกล้เคียงกับบริษัท ตลอดจนหน้าที่ความรับผิดชอบ ความสำเร็จในการปฏิบัติงานที่เชื่อมโยงกับผลประกอบการ และปัจจัยแวดล้อมอื่นที่เกี่ยวข้อง โดยที่ค่าตอบแทนดังกล่าวต้องอยู่ในระดับที่เหมาะสมและเพียงพอที่จะจูงใจและรักษากรรมการที่มีคุณภาพไว้

คณะกรรมการกำหนดค่าตอบแทนเป็นผู้พิจารณาถึงประเภทค่าตอบแทน วิธีการจ่ายค่าตอบแทน และจำนวนค่าตอบแทน ให้แก่กรรมการบริษัท กรรมการชด้อย ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร ทั้งนี้ สำหรับค่าตอบแทนกรรมการบริษัทและกรรมการชด้อย คณะกรรมการกำหนดค่าตอบแทนจะนำเสนอต่อที่ประชุมคณะกรรมการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย และที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปีเพื่อขออนุมัติเป็นประจำทุกปี

2. ค่าตอบแทนกรรมการบริษัทและกรรมการชด้อย

ที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2557 เมื่อวันที่ 24 เมษายน 2557 มีมติอนุมัติกำหนดค่าตอบแทนกรรมการบริษัทและกรรมการชด้อยดังนี้

ค่าตอบแทนที่เป็นตัวเงิน

- ให้กรรมการบริษัทได้รับค่าเบี้ยประชุมท่านละ 80,000 บาท ต่อครั้ง โดยให้ประธานกรรมการได้รับค่าเบี้ยประชุม 100,000 บาทต่อครั้ง
- ค่าตอบแทนกรรมการตรวจสอบ (นอกเหนือจากค่าตอบแทนกรรมการ) ให้ได้รับค่าเบี้ยประชุมเท่ากับค่าเบี้ยประชุมของกรรมการบริษัท
- ในกรณีกรรมการบริษัทได้รับแต่งตั้งจากคณะกรรมการบริษัทหรือประธานกรรมการบริษัทให้เป็นกรรมการ อนุกรรมการ หรือคณะทำงานชุดต่างๆ ของบริษัท ให้กรรมการบริษัทที่ได้รับการแต่งตั้งดังกล่าวได้รับค่าตอบแทนเพิ่มเป็นเบี้ยประชุมท่านละ 40,000 บาทต่อครั้ง หากในเดือนใด กรรมการ อนุกรรมการ และคณะทำงานชุดใดมีการประชุมเกินกว่า 1 ครั้ง คงให้ได้รับเบี้ยประชุมท่านละ 40,000 บาทเท่านั้น

โครงสร้างค่าตอบแทนคณะกรรมการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ในปี 2557

	ค่าตอบแทนรูปตัวเงิน (บาท)		
	รายเดือน	เบี้ยประชุม	โบนัส
คณะกรรมการ			
ประธานกรรมการ	-	100,000	-
กรรมการ	-	80,000	-
คณะกรรมการตรวจสอบ			
ประธานกรรมการตรวจสอบ	-	100,000	-
กรรมการตรวจสอบ	-	80,000	-
คณะกรรมการบริหาร*			
ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร	-	-	-
กรรมการบริหาร	-	-	-

* กรรมการที่เป็นผู้บริหารไม่มีสิทธิได้รับค่าตอบแทนในฐานะกรรมการหรือกรรมการชุดย่อย

ค่าตอบแทนที่เป็นตัวเงินของกรรมการบริษัทรายบุคคลที่ไม่ได้เป็นผู้บริหารรวม 2 ท่าน เป็นจำนวนทั้งสิ้น 1.36 ล้านบาท โดยค่าตอบแทนดังกล่าวเป็นค่าตอบแทนในรูปแบบเงินเดือนและค่าเบี้ยประชุม ดังนี้

		ค่าตอบแทนกรรมการ (บาท)		
		คณะกรรมการบริษัท	คณะกรรมการตรวจสอบ	รวม
นายอาร์กซ์ ชลธารินทร์	ประธานกรรมการบริษัท/ ประธานกรรมการตรวจสอบ	400,000	400,000	800,000
นายณัฐวุฒิ เกษมทรัพย์	กรรมการบริษัท/ กรรมการตรวจสอบ	240,000	320,000	560,000

- ในปี 2557 บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีการจ่ายค่าตอบแทนแก่ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร และผู้บริหารรวม 12 รายเป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น 93.31 ล้านบาท โดยค่าตอบแทนดังกล่าวเป็นค่าตอบแทนในรูปแบบเงินเดือน และโบนัส
- อนึ่ง นโยบายค่าตอบแทนกรรมการปี 2557 ข้างต้น ปรับเพิ่มขึ้นจากปี 2556 เนื่องจากกรรมการบริษัทมีหน้าที่ความรับผิดชอบที่เพิ่มมากขึ้น ตามการเติบโตของบริษัท ประกอบกับผลประกอบการที่ดีขึ้นในปีที่ผ่านมาและอัตราค่าตอบแทนของกรรมการไม่ได้มีการปรับเพิ่มมาตั้งแต่ปี 2555 โดยมีรายละเอียดดังนี้

	เบี้ยประชุม (หน่วย: บาท)				
	ประธานกรรมการ	กรรมการ	ประธานกรรมการตรวจสอบ	กรรมการตรวจสอบ	อนุกรรมการ
ปี 2556	50,000	40,000	50,000	40,000	20,000
ปี 2557	100,000	80,000	100,000	80,000	40,000
ปรับเพิ่ม	50,000	40,000	50,000	40,000	20,000

บุคลากรและการฝึกอบรม

ข้อมูลทั่วไป

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น

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

บจ. ไทยแอร์เอเชีย

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 บจ.ไทยแอร์เอเชีย มีพนักงานรวมทั้งสิ้นจำนวน 3,467 คน ตามลำดับ โดยแบ่งตามหน้าที่ และภูมิศาสตร์ ได้ดังนี้

แบ่งตามหน้าที่	ณ 31 ธันวาคม 2557
นักบินและนักบินผู้ช่วย	379
ลูกเรือ	702
การดำเนินการภาคพื้นดิน	1,325
วิศวกร	100
การตลาด	16
สำนักงานใหญ่	191
อื่นๆ	754
รวม	3,467

ภูมิศาสตร์	ณ 31 ธันวาคม 2557
กรุงเทพฯ	2,563
ภูเก็ต	215
เชียงใหม่	232
อื่นๆ	457
รวม	3,467

บริษัทและ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ตระหนักถึงความจำเป็นในการประกันความต่อเนื่องในการบริหารจัดการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เพื่อรักษาข้อได้เปรียบของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้เหนือกว่าคู่แข่ง ทั้งนี้ กรรมการของบริษัท และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เชื่อว่า ความสำเร็จอย่างต่อเนื่องของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ขึ้นอยู่กับปัจจัยหลายอย่าง ซึ่งรวมถึงการสนับสนุนและความทุ่มเทของผู้บริหารของบริษัท และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทั้งนี้ บริษัทและ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ปรับใช้กลยุทธ์ด้านทรัพยากรบุคคล ซึ่งรวมถึงค่าตอบแทนที่สามารถแข่งขันได้ การสรรหาที่สอดคล้องกับวัตถุประสงค์ และแผนการพัฒนาและสืบทอดงาน

การสูญเสียบุคลากรหลักใดๆ อาจส่งผลกระทบต่อทางลบอย่างมีนัยสำคัญต่อบริษัท และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ข้อคิดเห็นดังกล่าวส่งผลให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย พยายามสร้างแรงจูงใจและรักษาพนักงานของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ผ่านการให้สิ่งจูงใจบนพื้นฐานของผลการปฏิบัติงานและยกระดับทักษะและความสามารถของพนักงานด้วยการฝึกอบรม ในด้านนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้พนักงานเข้าร่วมการประชุมและเข้ารับการศึกษาอบรมอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้พนักงานได้รับและยกระดับ

ทักษะและความสามารถที่เกี่ยวข้อง (ทั้งในด้านการปฏิบัติงานและการพัฒนา) โดยสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของธุรกิจ การฝึกอบรมขณะปฏิบัติงานเป็นแนวทางสำคัญอีกประการหนึ่งในการถ่ายโอนความรู้จากผู้เชี่ยวชาญไปยังพนักงานใหม่หรือพนักงานระดับล่าง การลงทุนในทรัพยากรมนุษย์ช่วยเพิ่มความสามารถของพนักงานที่มีอยู่ใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย นอกจากนี้ กิจกรรมด้านการพัฒนาเหล่านี้ยังช่วยเตรียมความพร้อมให้แก่พนักงานฝ่ายบริหารระดับกลางและระดับกลาง เพื่อเตรียมความพร้อมในการรับผิดชอบงานของผู้บริหารระดับสูงอย่างต่อเนื่อง

ข้อพิพาทด้านแรงงานที่สำคัญในช่วง 3 ปีที่ผ่านมา

- ไม่มีข้อพิพาทแรงงานที่สำคัญในช่วง 3 ปีที่ผ่านมา

ค่าตอบแทนบุคลากร

ค่าตอบแทนรวมของพนักงาน

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น

สำหรับปี 2557 บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ไม่มีการจ่ายค่าตอบแทนแก่พนักงานเนื่องจากตั้งแต่ 31 ธันวาคม 2554 พนักงานของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ได้ถูกโอนย้ายไปเป็นพนักงานของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย แล้วทั้งหมด

บจ. ไทยแอร์เอเชีย

สำหรับปี 2557 บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีการจ่ายผลตอบแทนให้แก่พนักงานในลักษณะต่างๆ ได้แก่ เงินเดือน เงินโบนัส ค่าล่วงเวลา เงินสมทบกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ และค่าตอบแทนอื่น เป็นจำนวน 2,799.6 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 (“BAC”) ซึ่งเป็นการเข้าฝึกอบรมในประเทศ โดย BAC มีอุปกรณ์ฝึกอบรมที่ทันสมัย และได้รับรับรองจากสำนักงานบริการการบินแห่งชาติ (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 และคาดว่าจะต้องการนักบินรวมทั้งสิ้นประมาณ 522 คนภายในปี 2559

นักบินที่ได้รับการสรรหามาใหม่ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งยังไม่ผ่านการฝึกอบรมเพื่อขับแบบของอากาศยานโดยเฉพาะจะต้องผ่านการฝึกอบรมดังกล่าวเสียก่อน ทั้งนี้ แบบของอากาศยานคือการจัดหมวดหมู่ที่อนุญาตให้นักบินคนหนึ่งขับอากาศยานแบบหนึ่งโดยเฉพาะปัจจุบันนักบินใช้ระบบจำลองการบินของเครื่องบินรุ่นแอร์บัส เอ320 ซึ่งดำเนินการโดย Asian Aviation Centre of Excellence ซึ่งตั้งอยู่ในกรุงกัวลาลัมเปอร์ ประเทศมาเลเซีย

- **ลูกเรือ**

โครงการฝึกอบรมลูกเรือระยะเวลาประมาณ 60 วัน (รวมวันหยุด) จัดขึ้นที่ Asian Aviation Centre of Excellence ในกัวลาลัมเปอร์ และที่สำนักงานของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ในกรุงเทพฯ การฝึกอบรมทั้งหมดดำเนินการโดยผู้ฝึกสอนลูกเรือและนักบินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยหลักสูตรต่างๆ ครอบคลุมถึงวิธีการปฏิบัติด้านความปลอดภัยในกรณีฉุกเฉิน การปฐมพยาบาล การฝึกความคุ้นเคยในห้องโดยสาร การบิน การประกาศต่อสาธารณะ การดูแลบุคลิกภาพ และการดูแลผู้โดยสาร การขายสินค้าบนอากาศยาน และทักษะด้านการขาย ทั้งนี้ องค์กรประกอบด้านความปลอดภัยและกฎระเบียบของโครงการนี้ได้รับการรับรองจากกรมการบินพลเรือน

อนึ่ง ลูกเรือต้องพูดภาษาอังกฤษและเข้ารับการฝึกอบรมอย่างต่อเนื่อง เช่น การฝึกอบรมเกี่ยวกับการบริหารจัดการทรัพยากรขององค์กร การจัดการสินค้าอันตราย การรับมือผู้โดยสารที่ประพฤติตัวไม่เหมาะสม และหลักสูตรการระบุดังกล่าวการร้าย นอกจากนี้ ลูกเรือยังต้องเข้าร่วมหลักสูตรทบทวนความรู้ว่าด้วยวิธีการปฏิบัติด้านความปลอดภัยในกรณีฉุกเฉินและการปฐมพยาบาลทุกปี

- **พนักงานภาคพื้นดิน**

บุคลากรให้บริการลูกค้าภาคพื้นดินผ่านโครงการฝึกอบรมด้านการบริการลูกค้า ซึ่งจัดขึ้นที่ Asian Aviation Centre of Excellence ในกัวลาลัมเปอร์ โดยครอบคลุมถึงการฝึกอบรมในระบบการสำรองที่นั่ง และการลงทะเบียนขึ้นอากาศยาน (check-in) ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย วิธีปฏิบัติด้านการติดตามสัมภาระของผู้โดยสาร และการบริการลูกค้า พนักงานภาคพื้นดินเข้ารับการฝึกอบรมตลอดทั้งปี เช่น การฝึกอบรมเพื่อแยกแยะสินค้าอันตราย การปฐมพยาบาล และการรับมือภัยคุกคามจากระเบิด

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

- **วิศวกร**

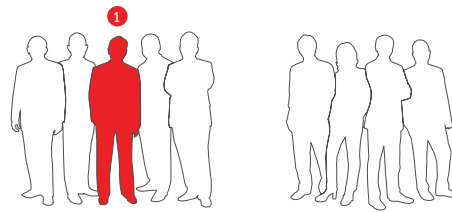
วิศวกรทั้งหมดของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้รับการฝึกอบรมที่ Asian Aviation Centre of Excellence ในกัวลาลัมเปอร์ หลักสูตรการฝึกอบรมมีระยะเวลา 52 วัน โดยมีการฝึกอบรมขณะปฏิบัติเพิ่มเติมอีก 3 เดือน และการทดสอบภายหลังโดยแผนกรับประกันคุณภาพ (Quality Assurance Department) ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทั้งนี้ วิศวกรของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ตอบแทนด้วยการให้คำมั่นว่าจะทำงานให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เป็นเวลา 2 ปี วิศวกรของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ประจำการอยู่ที่ฐานปฏิบัติการการบินของบริษัทฯ ในกรุงเทพฯ และจังหวัดภูเก็ต

รายละเอียดกรรมการบริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด(มหาชน)

- นายอารักษ์ ชลธารันนท์
ประธานกรรมการ/ ประธานกรรมการตรวจสอบ/ กรรมการอิสระ

วันที่ได้รับการแต่งตั้ง 1 พฤศจิกายน 2555

อายุ 64 ปี



คุณวุฒิทางการศึกษา

- ปริญญาตรี สาขาวิศวกรรมศาสตรบัณฑิต (ไฟฟ้าสื่อสาร) จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- สถาบันวิทยากรพลังงาน รุ่น 1/2555
- สถาบันวิทยากรตลาดทุน (วตท รุ่นที่ 9)
- 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

ถือหุ้นใน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น (ร้อยละ)¹

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการหรือผู้บริหารรายอื่น²

-

-

ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปี ย้อนหลัง

2555 - ปัจจุบัน	ประธานกรรมการ/ ประธานกรรมการตรวจสอบ	บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น
2556 - ปัจจุบัน	ประธานกรรมการ/ ประธานกรรมการตรวจสอบ	บจ. ไทยแอร์เอเชีย
2557 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. สมาร์ทโฟล์
2557 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัทหลักทรัพย์ ไอ วี โกลบอล จำกัด (มหาชน)
2557 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. เอ ที อี
2555	รัฐมนตรีว่าการ	กระทรวงพลังงาน
2554 - 2555	กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ	การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
2554	ที่ปรึกษา	บมจ. ซิน คอร์ปอเรชั่น
2552 - 2554	กรรมการ/ ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร	บมจ. ไทยคม
2552 - 2554	กรรมการ/ ประธานคณะกรรมการบริหาร	บมจ. ซีเอส ล็อกซอินโฟ
2552 - 2554	กรรมการบริหาร	บมจ. แอดวานซ์ อินโฟร์ เซอร์วิส
2550 - 2554	กรรมการ/ ประธานกรรมการบริหารสายสื่อโฆษณาและธุรกิจใหม่	บมจ. ซิน คอร์ปอเรชั่น

การดำรงตำแหน่งเป็นกรรมการ/ผู้บริหารในบริษัทอื่น

กิจการที่เป็นบริษัทจดทะเบียน

- ไม่มี -

กิจการที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียน

- บจ. ไทยแอร์เอเชีย
- บจ. สมาร์ทโฟล์
- บริษัทหลักทรัพย์ ไอ วี โกลบอล จำกัด (มหาชน)
- บจ. เอ ที อี

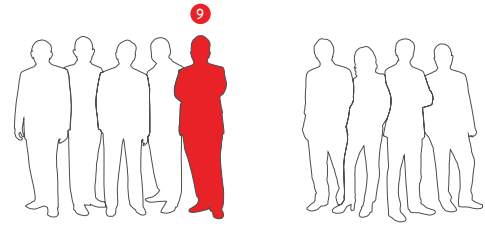
การดำรงตำแหน่งในกิจการที่แข่งขันหรือเกี่ยวเนื่องกับธุรกิจบริษัทที่อาจทำให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์ต่อบริษัท

- ไม่มี -

- นายดิสร วัชรวิทย์
กรรมการ/ กรรมการตรวจสอบ/ กรรมการอิสระ

วันที่ได้รับการแต่งตั้ง 13 ธันวาคม 2554

อายุ 51 ปี



คุณวุฒิทางการศึกษา

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

ถือหุ้นใน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น (ร้อยละ) ¹	ความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการหรือผู้บริหารรายอื่น ²
-	-

ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปี ย้อนหลัง

2554 - ปัจจุบัน	กรรมการ/กรรมการตรวจสอบ	บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น
2557 - ปัจจุบัน	กรรมการ/กรรมการตรวจสอบ	บมจ. คาราบาวกรุ๊ป
2556 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บมจ. ไทยประกันภัย
2554 - ปัจจุบัน	รองเลขาธิการพระราชวัง	สำนักพระราชวัง
2543 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. สุวรรณชาติ
2543 - ปัจจุบัน	ประธานกรรมการบริหาร	บจ. โกลเด้น เฟลซ เมเนจเม้นท์
2544 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. มงคลชัยพัฒนา
2550	ผู้ช่วยเลขาธิการพระราชวัง	สำนักพระราชวัง
2542	ผู้อำนวยการกอง	สำนักพระราชวัง

การดำรงตำแหน่งเป็นกรรมการ/ผู้บริหารในบริษัทอื่น

กิจการที่เป็นบริษัทจดทะเบียน

- บมจ. ไทยประกันภัย
- บมจ. คาราบาวกรุ๊ป

กิจการที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียน

- สำนักพระราชวัง
- บจ. สุวรรณชาติ
- บจ. โกลเด้น เฟลซ เมเนจเม้นท์
- บจ. มงคลชัยพัฒนา

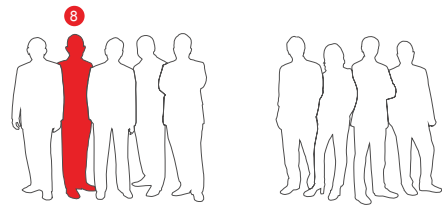
การดำรงตำแหน่งในกิจการที่แข่งขันหรือเกี่ยวเนื่องกับธุรกิจบริษัทที่อาจทำให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์ต่อบริษัท

- ไม่มี -

• นายณัฐวุฒิ เภาโบรมย์
กรรมการ/ กรรมการตรวจสอบ/ กรรมการอิสระ

วันที่ได้รับการแต่งตั้ง 13 ธันวาคม 2554

อายุ 50 ปี



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)

ถือหุ้นใน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น (ร้อยละ) ¹	ความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการหรือผู้บริหารรายอื่น ²
-	-

ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปี ย้อนหลัง

2554 - ปัจจุบัน	กรรมการ/ กรรมการตรวจสอบ	บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น
2554 - ปัจจุบัน	กรรมการ/ กรรมการตรวจสอบ	บจ. ไทยแอร์เอเชีย
2557 - ปัจจุบัน	ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร	บจ. เคพีเอ็น กรุ๊ป คอร์ปอเรชั่น
2557 - ปัจจุบัน	รองประธานบริษัท	บจ. เคพีเอ็น ทิวเตอร์ริง อะคาเดมี่
2557 - ปัจจุบัน	รองประธานบริษัท	บจ. เคพีเอ็น มิวสิค อะคาเดมี่
2557 - ปัจจุบัน	รองประธานบริษัท	บจ. เคพีเอ็น ไซน์ส อะคาเดมี่
2557 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. อินโนเวทีฟ เสิร์นนิ่ง แอนด์ ดีไซน์ (ประเทศไทย)
2556 - ปัจจุบัน	กรรมการบริหาร	บจ. ไอเอ็นที เอวิเอชั่น
2556 - ปัจจุบัน	รองประธานบริษัท	บจ. เคพีเอ็น ทิวเตอร์ริง
2556 - ปัจจุบัน	รองประธานบริษัท	บจ. เคพีเอ็น อะคาเดมี่
2556 - ปัจจุบัน	กรรมการตรวจสอบ/ กรรมการอิสระ	บมจ. ฟินันซ่า
2553 - ปัจจุบัน	กรรมการตรวจสอบ/ กรรมการอิสระ	บมจ. แม็กซิง แม็กซิโมซ์ โซลูชั่น
2553 - ปัจจุบัน	กรรมการบริหาร	บจ. เคพีเอ็น มิวสิค
2553 - ปัจจุบัน	กรรมการบริหาร	บจ. อีสเทิร์นควีซีน (ประเทศไทย)
2552 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. เคพีเอ็น อวอร์ด
2551 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. เคพีเอ็นมิวสิค สยามสแควร์
2550 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. เคเอ็นแอนด์แอสโซซิเอทส์
2549 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. เคพีเอ็นมิวสิค แอนด์เอ็นเทอร์เทนเมนท์
2545 - ปัจจุบัน	ประธานกรรมการ	บจ. สยามโคย์
2539 - ปัจจุบัน	ประธานกรรมการฝ่ายการเงิน	บจ. เคพีเอ็น กรุ๊ป คอร์ปอเรชั่น
ปัจจุบัน	รองประธานบริษัท	บจ. สปอร์ต โซไซตี้
ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. เคพีเอ็นมิวสิค เชียงใหม่
ปัจจุบัน	รองประธานบริษัท	บจ. เพนต้า ซิสเต็มส์
ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. เคพีเอ็น มิวสิค รัม
ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. ซีบีเอ็นพี (ประเทศไทย)
ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. เคพีเอ็น อินโนเวชั่น
ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. เคพีเอ็น ซากากุชิ
ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. สยามเชียงใหม่
ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. เค.อี.ซี.อินเตอร์เนชั่นแนล

ปัจจุบัน	รองประธานบริษัท	บจ. สยาม วิลสัน เลิร์นนิ่ง
ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. เค.พี.เอ็น.ทาวเวอร์
ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. เคพีเอ็น โลฟส์ไสต์
ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. ดู ดู น้อย
ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. เค พี เอ็น เทรดดิง
ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. เคพีเอ็น มารีน
2549 - 2557	กรรมการ	บจ. คอมพิวเตอร์แอนด์คอนซัลแตนท์ เซอร์วิสเชส
2549 - 2557	กรรมการ	บจ. พี เอส บิสซิเนส เทรดดิง
2549 - 2557	กรรมการ	บจ. สยามขอนแก่น
2549 - 2557	กรรมการ	บจ. เอ็ม บี บิสซิเนส เทรดดิง
2546 - 2555	กรรมการตรวจสอบ	บมจ. ประสิทธิ์พัฒนา
2546 - 2555	กรรมการอิสระ/ ประธานกรรมการกำหนดค่าตอบแทน	บจ. โรงพยาบาลพญาไท 1, 2, 3
2553	ประธานกรรมการปฏิบัติการ	บจ. เคพีเอ็น กรุ๊ป คอร์ปอเรชั่น

การดำรงตำแหน่งเป็นกรรมการ/ผู้บริหารในบริษัทอื่น

กิจการที่เป็นบริษัทจดทะเบียน

- บมจ. แม็ทซิ่ง แม็ทซีไมซ์ โซลูชั่น
- บมจ. ฟินันซ่า

กิจการที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียน

- บจ. ไทยแอร์เอเชีย
- บจ. เคพีเอ็น กรุ๊ป คอร์ปอเรชั่น
- บจ. เคพีเอ็น มิวสิค
- บจ. เคเอ็นแอนด์แอสโซซิเอตส์
- บจ. เคพีเอ็นมิวสิค แอนด์เอ็นเทอร์เทนเมนท์
- บจ. เคพีเอ็น ทิวเตอร์ริง อะคาเดมี่
- บจ. เคพีเอ็น มิวสิค อะคาเดมี่
- บจ. เคพีเอ็น ไซน์ส อะคาเดมี่
- บจ. อินโนเวทีฟ เลิร์นนิ่ง แอนด์ ดีไซน์ (ประเทศไทย)
- บจ. ไอเอ็นที เอวิเอชัน
- บจ. เคพีเอ็น ทิวเตอร์ริง
- บจ. เคพีเอ็น อะคาเดมี่
- บจ. อีสเทิร์นควีน (ประเทศไทย)
- บจ. เคพีเอ็น อวอร์ด
- บจ. เคพีเอ็นมิวสิค สยามสแควร์
- บจ. สยามโคย์

- บจ. สปอร์ต โซไซตี้
- บจ. เคพีเอ็นมิวสิค เชียงใหม่
- บจ. เพนต้า ซิสเต็มส์
- บจ. เคพีเอ็น มิวสิค รุม
- บจ. ซีบีเอ็นที (ประเทศไทย)
- บจ. เคพีเอ็น อินโนเวชัน
- บจ. เคพีเอ็น ซากากุชิ
- บจ. สยามเชียงใหม่
- บจ. เค.อี.ซี.อินเตอร์เนชั่นแนล
- บจ. สยาม วิลสัน เลิร์นนิ่ง
- บจ. เค.พี.เอ็น.ทาวเวอร์
- บจ. เคพีเอ็น โลฟส์ไสต์
- บจ. ดู ดู น้อย
- บจ. เค พี เอ็น เทรดดิง
- บจ. เคพีเอ็น มารีน

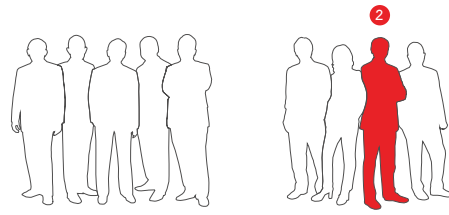
การดำรงตำแหน่งในกิจการที่แข่งขันหรือเกี่ยวเนื่องกับธุรกิจบริษัทที่อาจทำให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์ต่อบริษัท

- ไม่มี -

- นายธรรศพลฐ์ แบลเว็ลด์
กรรมการ/ ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร
(กรรมการผู้มีอำนาจลงนามผูกพันตามหนังสือรับรอง)

วันที่ได้รับการแต่งตั้ง 21 มิถุนายน 2550

อายุ 47 ปี



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)

ถือหุ้นใน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น (ร้อยละ) ¹	ความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการหรือผู้บริหารรายอื่น ²
44.00	-

ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปี ย้อนหลัง

2550 - ปัจจุบัน	กรรมการ/ ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร	บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น
2547 - ปัจจุบัน	กรรมการ/ ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร	บจ. ไทยแอร์เอเชีย
2557 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บมจ. ทูนประกันภัย
2556 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. ไทย แอร์เอเชีย เอ็กซ์
2556 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. ไอวอรี่ คอฟฟี่
2555 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. เอฟเวอร์มอร์ แอสเซท
2553 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. เว็ลธ์ เวนเจอร์ส
2554 - 2557	กรรมการ	บจ. ดนตรีลีลาคาราบาว
2554 - 2556	กรรมการ	บจ. แพตตี้ แอนด์ แพร์โหม
2553 - 2556	กรรมการ	บจ. เจ สยามพัฒนา
2549 - 2556	กรรมการ	บจ. แอร์เอเชีย โกลบอลเดย์

การดำรงตำแหน่งเป็นกรรมการ/ผู้บริหารในบริษัทอื่น

กิจการที่เป็นบริษัทจดทะเบียน

- ไม่มี -

กิจการที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียน

- บจ. ไทยแอร์เอเชีย
- บมจ. ทูนประกันภัย
- บจ. ไทย แอร์เอเชีย เอ็กซ์
- บจ. ไอวอรี่ คอฟฟี่
- บจ. เอฟเวอร์มอร์ แอสเซท
- บจ. เว็ลธ์ เวนเจอร์ส

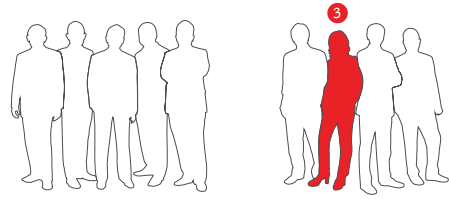
การดำรงตำแหน่งในกิจการที่แข่งขันหรือเกี่ยวเนื่องกับธุรกิจบริษัทที่อาจทำให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์ต่อบริษัท

- ไม่มี -

- นางภัทรา บุศราวาศ
กรรมการ/ ประธานเจ้าหน้าที่บริหารการเงิน
(กรรมการผู้มีอำนาจลงนามผูกพันตามหนังสือรับรอง)

วันที่ได้รับการแต่งตั้ง 23 กุมภาพันธ์ 2558

อายุ 46 ปี



คุณวุฒิทางการศึกษา

- ปริญญาโท บัญชีมหาบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ภาควิชาการเงินและการบัญชี
- ปริญญาตรี บัญชีบัณฑิต พาณิชยศาสตร์และการบัญชี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
- หลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่นที่ 177/2013 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)

ถือหุ้นใน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น (ร้อยละ) ¹	ความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการหรือผู้บริหารรายอื่น ²
0.0039	-

ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปี ย้อนหลัง

2558 - ปัจจุบัน	กรรมการ/ประธานเจ้าหน้าที่บริหารการเงิน	บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น
2557 - ปัจจุบัน	กรรมการ/ประธานเจ้าหน้าที่บริหารการเงิน	บจ. ไทยแอร์เอเชีย
2556 - 2557	ผู้จัดการทั่วไป แผนกธุรกิจดนตรี	บมจ. บีอีซี เทโรเอ็นเตอร์เทนเมนท์
2553 - 2556	ผู้จัดการทั่วไป	บจ. โซนี่ มิวสิค เอ็นเตอร์เทนเมนท์ (ประเทศไทย)
2536 - 2553	ประธานบริหารฝ่ายการเงิน	บจ. โซนี่ มิวสิค เอ็นเตอร์เทนเมนท์ (ประเทศไทย)

การดำรงตำแหน่งเป็นกรรมการ/ผู้บริหารในบริษัทอื่น

กิจการที่เป็นบริษัทจดทะเบียน

- ไม่มี -

กิจการที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียน

- บจ. ไทยแอร์เอเชีย

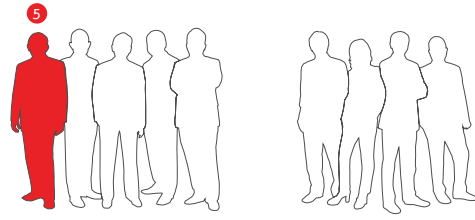
การดำรงตำแหน่งในกิจการที่แข่งขันหรือเกี่ยวเนื่องกับธุรกิจบริษัทที่อาจทำให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์ต่อบริษัท

- ไม่มี -

- นาวาอากาศเอกธนภัทร งามปลั่ง
กรรมการ/ ผู้อำนวยการฝ่ายปฏิบัติการการบิน
(กรรมการผู้มีอำนาจลงนามผูกพันตามหนังสือรับรอง)

วันที่ได้รับการแต่งตั้ง 21 มิถุนายน 2550

อายุ 58 ปี



คุณวุฒิทางการศึกษา

- ปริญญาโท มหาบัณฑิต บริหารธุรกิจ สาขาธุรกิจต่างประเทศ มหาวิทยาลัยเกริก
- ปริญญาตรี รัฐประศาสนศาสตร์บัณฑิต สาขาบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช
- ปริญญาตรี สาขาวิศวกรรมไฟฟ้า โรงเรียนนายเรืออากาศ
- วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร (วปรอ. 5222)
- ประกาศนียบัตร Flying Safety Officers' Course of Royal Australia Airforce
- ประกาศนียบัตร เสนาธิการ ทหารอากาศ (ท.อ.) ผู้บังคับฝูงบิน รุ่นที่ 59 (ท.อ.) นายทหารนิรภัย รุ่นที่ 27 (ท.อ.) ครูการบินนักบินลำเลียงทำหน้าที่ต้นหน รุ่นที่ 5 และนักบินกองทัพอากาศ
- หลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่นที่ 143/2011 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
- Financial Statement For Directors รุ่นที่ 11/2011 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)

ถือหุ้นใน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น (ร้อยละ) ¹	ความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการหรือผู้บริหารรายอื่น ²
0.31	-

ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปี ย้อนหลัง

2550 - ปัจจุบัน	กรรมการ/ ผู้อำนวยการฝ่ายปฏิบัติการการบิน	บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น
2557 - ปัจจุบัน	รองประธานบริษัท	บจ. ไทยแอร์เอเชีย
2546 - 2557	ผู้อำนวยการฝ่ายปฏิบัติการการบิน	บจ. ไทยแอร์เอเชีย
2551 - 2554	กรรมการ	บจ. ไทยแอร์เอเชีย

การดำรงตำแหน่งเป็นกรรมการ/ผู้บริหารในบริษัทอื่น

กิจการที่เป็นบริษัทจดทะเบียน

- ไม่มี -

กิจการที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียน

- บจ. ไทยแอร์เอเชีย

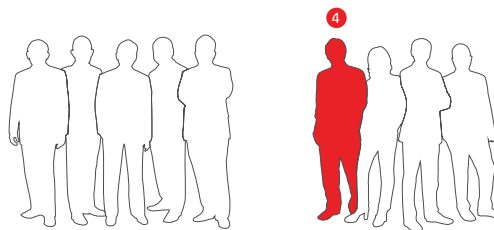
การดำรงตำแหน่งในกิจการที่แข่งขันหรือเกี่ยวเนื่องกับธุรกิจบริษัทที่อาจทำให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์ต่อบริษัท

- ไม่มี -

- นายปริญญา รัศมีธานินทร์
กรรมการ/ ผู้อำนวยการฝ่ายวิศวกรรม
(กรรมการผู้มีอำนาจลงนามผูกพันตามหนังสือรับรอง)

วันที่ได้รับการแต่งตั้ง 13 ธันวาคม 2554

อายุ 56 ปี



คุณวุฒิทางการศึกษา

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

ถือหุ้นใน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น (ร้อยละ) ¹	ความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการหรือผู้บริหารรายอื่น ²
0.55	-

ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปี ย้อนหลัง

2550 - ปัจจุบัน	กรรมการ/ ผู้อำนวยการฝ่ายวิศวกรรม	บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น
2557 - ปัจจุบัน	รองประธานบริษัท	บจ. ไทยแอร์เอเชีย
2550 - 2558	กรรมการ	บจ. ไทยแอร์เอเชีย
2547 - 2557	ผู้อำนวยการฝ่ายวิศวกรรม	บจ. ไทยแอร์เอเชีย

การดำรงตำแหน่งเป็นกรรมการ/ผู้บริหารในบริษัทอื่น

กิจการที่เป็นบริษัทจดทะเบียน

- ไม่มี -

กิจการที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียน

- บจ. ไทยแอร์เอเชีย

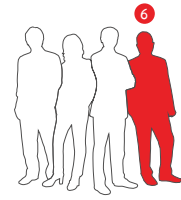
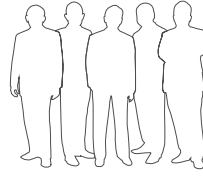
การดำรงตำแหน่งในกิจการที่แข่งขันหรือเกี่ยวเนื่องกับธุรกิจบริษัทที่อาจทำให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์ต่อบริษัท

- ไม่มี -

- หม่อมหลวงบวรนวเทพ เทวกุล
กรรมการ/ ผู้อำนวยการฝ่ายพัฒนาธุรกิจ
(กรรมการผู้มีอำนาจลงนามผูกพันตามหนังสือรับรอง)

วันที่ได้รับการแต่งตั้ง 13 ธันวาคม 2554

อายุ 53 ปี



คุณวุฒิทางการศึกษา

- ปริญญาตรี สาขาวิทยาศาสตร์ State University of New York, USA
- อนุปริญญา สาขาวิทยาศาสตร์ Kemper Military College, Missouri, USA
- หลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่นที่ 144/2011 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
- Financial Statement For Directors รุ่นที่ 12/2011 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)

ถือหุ้นใน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น (ร้อยละ) ¹	ความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการหรือผู้บริหารรายอื่น ²
0.52	-

ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปี ย้อนหลัง

2554 - ปัจจุบัน	กรรมการ/ ผู้อำนวยการฝ่ายพัฒนาธุรกิจ	บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น
2547 - ปัจจุบัน	ผู้อำนวยการฝ่ายพัฒนาธุรกิจ	บจ. ไทยแอร์เอเชีย
2557 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. เดลวี โฮลดิ้ง
2557 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. อีโคโนลอคซ์
2557 - 2558	กรรมการ	บจ. ไทยแอร์เอเชีย

การดำรงตำแหน่งเป็นกรรมการ/ผู้บริหารในบริษัทอื่น

กิจการที่เป็นบริษัทจดทะเบียน

- ไม่มี -

กิจการที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียน

- บจ. ไทยแอร์เอเชีย
- บจ. เดลวี โฮลดิ้ง
- บจ. อีโคโนลอคซ์

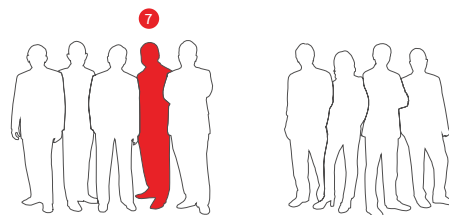
การดำรงตำแหน่งในกิจการที่แข่งขันหรือเกี่ยวเนื่องกับธุรกิจบริษัทที่อาจทำให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์ต่อบริษัท

- ไม่มี -

- นายสันติสุข คล่องใช้ยา
กรรมการ/ ผู้อำนวยการฝ่ายการพาณิชย์
(กรรมการผู้มีอำนาจลงนามผูกพันตามหนังสือรับรอง)

วันที่ได้รับการแต่งตั้ง 13 ธันวาคม 2554

อายุ 49 ปี



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)

ถือหุ้นใน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น (ร้อยละ) ¹	ความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการหรือผู้บริหารรายอื่น ²
0.20	-

ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปี ย้อนหลัง

2554 - ปัจจุบัน	กรรมการ/ ผู้อำนวยการฝ่ายการพาณิชย์	บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น
2558 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. ไทยแอร์เอเชีย
2550 - ปัจจุบัน	ผู้อำนวยการฝ่ายการพาณิชย์ และรายได้พิเศษ	บจ. ไทยแอร์เอเชีย

การดำรงตำแหน่งเป็นกรรมการ/ผู้บริหารในบริษัทอื่น

กิจการที่เป็นบริษัทจดทะเบียน

- ไม่มี -

กิจการที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียน

- บจ. ไทยแอร์เอเชีย

การดำรงตำแหน่งในกิจการที่แข่งขันหรือเกี่ยวเนื่องกับธุรกิจบริษัทที่อาจทำให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์ต่อบริษัท

- ไม่มี -

¹ รวมการถือครองหุ้นของคู่สมรสและบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ

² ความสัมพันธ์ทางครอบครัว หมายถึง ความสัมพันธ์ทางสายโลหิต ความสัมพันธ์โดยการสมรส และความสัมพันธ์โดยการจดทะเบียนตามกฎหมาย

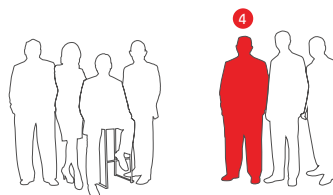
- นายอารักษ์ ชลธารินทร์
ได้รับการแต่งตั้งเมื่อวันที่ 11 มกราคม 2556
(รายละเอียดอื่นสามารถดูได้ที่ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น)

- นายณัฐวุฒิ เภาโบรมย์
(รายละเอียดอื่นสามารถดูได้ที่ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น)

- นายแอนโทนี่ ฟรานซิส เพอร์นานเดส
กรรมการ (กรรมการผู้มีอำนาจลงนามผูกพันตามหนังสือรับรอง)

วันที่ได้รับการแต่งตั้ง 19 กันยายน 2546

อายุ 51 ปี



คุณวุฒิทางการศึกษา

- Accountancy and Finance, London School of Economics
- Honorary Doctorate of Business Innovation, University Technology Malaysia (UTM)

ถือหุ้นใน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น (ร้อยละ)¹

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการหรือผู้บริหารรายอื่น²

-

-

ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปี ย้อนหลัง

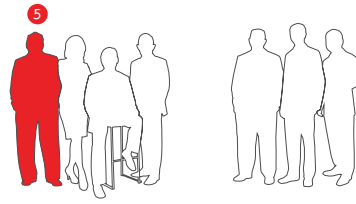
2546 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. ไทยแอร์เอเชีย
2544 - ปัจจุบัน	Non-Independent, Executive Director and Group Chief Executive Officer	AirAsia Berhad
2547 - ปัจจุบัน	กรรมการ	AirAsia Go Holiday Sdn Bhd
2546 - ปัจจุบัน	กรรมการ	AirAsia Investment Ltd.
ปัจจุบัน	กรรมการ	AirAsia Inc.
2547 - ปัจจุบัน	กรรมการ	AirAsia (Mauritius) Ltd.
2549 - ปัจจุบัน	Non Independent, Non Executive Director	AirAsia X Berhad
2551 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Aero Ventures Sdn Bhd
2552 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Asian Contact Centres Sdn Bhd
2556 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Big Duty Free Sdn Bhd
2557 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Big Investment Ltd.
2554 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Caterham Bikes Ltd.
2554 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Caterham Cars Ltd.
2554 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Caterham Cars Group Ltd.
2554 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Caterham Composites Ltd.
2554 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Caterham Enterprises Ltd.
2554 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Caterham Merchandising Ltd.
2556 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Caterham Moto Racing Ltd.
2554 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Caterham Technology & Innovation Ltd.
2554 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Caterham (UK) Ltd.
2553 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Caterham Ventures Sdn Bhd

2556 - ปัจจุบัน	กรรมการ	CaterhamJet Global Ltd.
2554 - ปัจจุบัน	กรรมการ	CaterhamJet Holdings Pte. Ltd.
2557 - ปัจจุบัน	กรรมการ	CaterhamJet International Ltd.
2554 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Caterhamjet Malasia Sdn Bhd
2545 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Crunchtime Culinary Services Sdn Bhd
2553 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Dinato Racing Ltd.
2548 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Dragonback Media Interactive Sdn Bhd
2552 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Due Voci LLC
2556 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Educ8 Group Sdn Bhd
2553 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Epsom College Malaysia Sdn Bhd
2554 - ปัจจุบัน	กรรมการ	EQ8 Limited
2541 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Intellectual Property Protection Sdn Bhd
2552 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Kuala Lumpur Education City Sdn Bhd
ปัจจุบัน	Commissioner	PT Indonesia AirAsia
2554 - ปัจจุบัน	กรรมการ	QPR Asia Sdn Bhd (formerly known as Tune QPR Sdn Bhd)
2554 - ปัจจุบัน	กรรมการ	QPR Holdings Ltd.
2556 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Rangers Developments Ltd.
2556 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Rangers Stadium Development Ltd.
2557 - ปัจจุบัน	กรรมการ	roKKi IP Limited (formerly known as roKKi Media Limited)
2557 - ปัจจุบัน	กรรมการ	roKKi Retail Ltd.
2554 - ปัจจุบัน	กรรมการ	The Queens Park Rangers Football & Athletic Club Ltd.
2544 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Tune Air Sdn Bhd
2554 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Tune Box Sdn Bhd
2548 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Tune Group.com Ltd.
2551 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Tune Group Sdn Bhd
2549 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Tune Hotels Sdn Bhd
2548 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Tune Hotels.com Ltd.
2549 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Tune Hotels Regional Services Sdn Bhd
2555 - ปัจจุบัน	Non Independent, Non Executive Director	Tune Ins Holdings Berhad
2550 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Tune Longhaul Sdn Bhd
2549 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Tune Money Sdn Bhd
2557 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Tune Money International Sdn Bhd
2551 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Tune Service Sdn Bhd
2549 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Tune Talk Sdn Bhd
2543 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Tuneasia.com Sdn Bhd
2552 - 2557	กรรมการ	1 Malaysia Racing Team Sdn Bhd
2554 - 2556	กรรมการ	AirAsia Japan Co., Ltd.
2554 - 2557	กรรมการ	Asian Aviation Centre of Excellence Sdn Bhd
2555 - 2557	กรรมการ	Caterham Tech (M) Sdn Bhd
2554 - 2555	Non Independent, Non Executive Director and Member of Executive Committee	Malaysian Airline System Bhd
2555 - 2556	กรรมการ	Star Publications (Malaysia) Berhad
2555 - 2557	กรรมการ	Think Big Digital Sdn Bhd
2554 - 2557	กรรมการ	Tune Live Sdn Bhd
2549 - 2555	กรรมการ	Tune Sport Sdn Bhd
2553 - 2557	กรรมการ	Tune Studios Sdn Bhd
2550 - 2557	กรรมการ	Tune Tones Sdn Bhd
2552 - 2556	กรรมการ	Yayasan Satu Malaysia

- นายคามารุดิน บิน เมอรานัน
กรรมการ (กรรมการผู้มีอำนาจลงนามผูกพันตามหนังสือรับรอง)

วันที่ได้รับการแต่งตั้ง 12 พฤศจิกายน 2546

อายุ 53 ปี



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

ถือหุ้นใน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น (ร้อยละ) ¹	ความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการหรือผู้บริหารรายอื่น ²
-	-

ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปี ย้อนหลัง

2546 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. ไทยแอร์เอเชีย
2544 - ปัจจุบัน	Non-Independent, Executive Chairman	AirAsia Berhad
2546 - ปัจจุบัน	กรรมการ	AirAsia Investment Ltd.
2547 - ปัจจุบัน	กรรมการ	AirAsia (Mauritius) Ltd.
2549 - ปัจจุบัน	Non Independent, Non Executive Director	AirAsia X Berhad
ปัจจุบัน	กรรมการ	AirAsia Inc.
2547 - ปัจจุบัน	กรรมการ	AirAsia Go Holiday Sdn Bhd
2557 - ปัจจุบัน	กรรมการ	AirAsia Global Shared Services Sdn Bhd
2549 - ปัจจุบัน	กรรมการ	All Agile Industries Sdn Bhd
2551 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Aero Ventures Sdn Bhd
2556 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Big Duty Free Sdn Bhd
2557 - ปัจจุบัน	กรรมการ	BIG Investments Ltd.
2557 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Caterham Bikes Ltd.
2554 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Caterham Cars Ltd.
2554 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Caterham Cars Group Ltd.
2554 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Caterham Composites Ltd.
2554 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Caterham Enterprises Ltd.
2554 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Caterham Merchandising Ltd.
2556 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Caterham Moto Racing Ltd.
2554 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Caterham Technology & Innovation Ltd.
2554 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Caterham (UK) Ltd.
2553 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Caterham Ventures Sdn Bhd
2554 - ปัจจุบัน	กรรมการ	CaterhamJet Holdings Pte. Ltd.
2557 - ปัจจุบัน	กรรมการ	CaterhamJet International Ltd.
2556 - ปัจจุบัน	กรรมการ	CaterhamJet Global Ltd.
2554 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Caterhamjet Malasia Sdn Bhd
2546 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Cestar Properties Sdn Bhd
2555 - ปัจจุบัน	กรรมการ	DCS Energy Sdn Bhd
2553 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Dinato Racing Ltd.
2545 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Domeplex Consolidated Sdn Bhd
2548 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Dragonback Media Interactive Sdn Bhd
2552 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Due Voci LLC
2556 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Educ8 Group Sdn Bhd
2555 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Epsom College Malaysia Sdn Bhd
2554 - ปัจจุบัน	กรรมการ	EQ8 Ltd.

2543 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Incam Consulting & Trading Sdn Bhd
2543 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Incam Corporation Sdn Bhd
2543 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Incam Equity Sdn Bhd
2539 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Incam Global Sdn Bhd
2543 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Incam Resources Sdn Bhd
2552 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Intrinsic Capital Management Sdn Bhd
2553 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Kuala Lumpur Education City Sdn Bhd
2536 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Meranun Sdn Bhd
2551 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Muncul Juara Sdn Bhd
2534 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Music Works Sdn Bhd
2536 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Nescorp Resources Sdn Bhd
2550 - ปัจจุบัน	กรรมการ	New Haven Resort Sdn Bhd
2551 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Pacific Gem Sdn Bhd
2544 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Persian Beauty Sdn Bhd
ปัจจุบัน	Commissioner	PT Indonesia AirAsia
2554 - ปัจจุบัน	กรรมการ	QPR Holdings Ltd.
2556 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Rangers Developments Ltd.
2556 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Rangers Stadium Development Ltd.
2557 - ปัจจุบัน	กรรมการ	roKKi Retail Ltd.
2557 - ปัจจุบัน	กรรมการ	roKKi IP Ltd. (formerly known as roKKi Media Ltd.)
2557 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Rokki Shop Sdn Bhd
2538 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Raindance Music Sdn Bhd
2538 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Red Podium Sdn Bhd
2554 - ปัจจุบัน	กรรมการ	The Queens Park Rangers Football & Athletic Club Ltd.
2557 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Think Big Digital Sdn Bhd
2544 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Tune Air Sdn Bhd
2554 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Tune Box Sdn Bhd
2553 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Tune Group.com Ltd.
2551 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Tune Group Sdn Bhd
2548 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Tune Hotels.com Limited
2551 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Tune Hotels Regional Services Sdn Bhd
2550 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Tune Hotels Sdn Bhd
2556 - ปัจจุบัน	Non – Independent and Executive Chairman	Tune Ins Holdings Berhad
2550 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Tune Longhaul Sdn Bhd
2550 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Tune Money Sdn Bhd
2557 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Tune Money International Sdn Bhd
2551 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Tune Service Sdn Bhd
2553 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Tune Studios Sdn Bhd
2550 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Tune Talk Sdn Bhd
2553 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Tune Tones Sdn Bhd
2554 - ปัจจุบัน	กรรมการ	QPR Asia Sdn Bhd (formerly known as Tune QPR Sdn Bhd)
2548 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Tuneasia.com Sdn Bhd
2548 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Wheatley Sdn Bhd
2551 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Sofa Al Azhar Sdn Bhd
2549 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Yayasan Pendidikan Titiwangsa
2552 - 2557	กรรมการ	1 Malasia Racing Team Sdn Bhd
2554 - 2556	กรรมการ	AirAsia Japan Co.,Ltd.
2555 - 2557	กรรมการ	Caterham Tech (M) Sdn Bhd
2554 - 2555	Non Independent, Non Executive Director and Member of Executive Committee	Malaysian Airline System Bhd
2554 – 2557	กรรมการ	Tune Live Sdn Bhd

- **นายธรรศพลฐ์ แบลเว็ลด์**

ได้รับการแต่งตั้งเมื่อวันที่ 19 กันยายน 2546

(รายละเอียดอื่นสามารถดูได้ที่ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น)

- **นางภัทรา บุศราวังศ์**

ได้รับการแต่งตั้งเมื่อวันที่ 23 กุมภาพันธ์ 2558

(รายละเอียดอื่นสามารถดูได้ที่ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น)

- **นายสันติสุข คล่องใช้ยา**

ได้รับการแต่งตั้งเมื่อวันที่ 23 กุมภาพันธ์ 2558

(รายละเอียดอื่นสามารถดูได้ที่ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น)

¹ รวมการถือครองหุ้นของคู่สมรสและบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ

² ความสัมพันธ์ทางครอบครัว หมายถึง ความสัมพันธ์ทางสายโลหิต ความสัมพันธ์โดยการสมรส และความสัมพันธ์โดยการจดทะเบียนตามกฎหมาย

1

นายธรรพลฐ์ แบลเวิร์ด

ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร

(รายละเอียดอื่นสามารถดูได้ที่ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น)

2

นางภัทรา บุศราวาศ์

ประธานเจ้าหน้าที่บริหารการเงิน

ได้รับการแต่งตั้งเมื่อวันที่ 3 มีนาคม 2557

(รายละเอียดอื่นสามารถดูได้ที่ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น)

3

นาวาอากาศเอกธนภัทร งามปลั่ง

รองประธานบริษัท

ได้รับการแต่งตั้งเมื่อวันที่ 3 มีนาคม 2557

(รายละเอียดอื่นสามารถดูได้ที่ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น)

4

นายปรีชญา รัชมีธานินทร์

รองประธานบริษัท

ได้รับการแต่งตั้งเมื่อวันที่ 3 มีนาคม 2557

(รายละเอียดอื่นสามารถดูได้ที่ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น)

5

หม่อมหลวงบวรนวเทพ เทวกุล

ผู้อำนวยการฝ่ายพัฒนารัฐกิจ

(รายละเอียดอื่นสามารถดูได้ที่ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น)

6

นายสันติสุข คล่องใช้ยา

ผู้อำนวยการฝ่ายการพาณิชย์และรายได้พิเศษ

(รายละเอียดอื่นสามารถดูได้ที่ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น)

7

นาวาอากาศเอกสุรพันธุ์ ปทุมวัฒน์
ผู้อำนวยการฝ่ายปฏิบัติการการบิน

วันที่ได้รับการแต่งตั้ง 3 มีนาคม 2557

อายุ 55 ปี

คุณวุฒิทางการศึกษา

- โรงเรียนเสนาธิการ ทหารอากาศ
- โรงเรียนนายทหารนรภัยการบิน
- โรงเรียนนายทหารชั้นผู้บังคับฝูงบิน
- โรงเรียนนายเรืออากาศ

ถือหุ้นใน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น (ร้อยละ)¹

0.0042

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการหรือผู้บริหารรายอื่น²

-

ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปี ย้อนหลัง

2557 - ปัจจุบัน	ผู้อำนวยการฝ่ายปฏิบัติการการบิน	บจ. ไทยแอร์เอเชีย
2556 - ปัจจุบัน	ผู้ทดสอบภาคอากาศนักบิน	บจ. ไทยแอร์เอเชีย
2555 - ปัจจุบัน	ผู้ตรวจสอบผู้ประจำหน้าที่ในอากาศ	บจ. ไทยแอร์เอเชีย
2548 - ปัจจุบัน	ครูฝึกประจำหน้าที่ในอากาศ	บจ. ไทยแอร์เอเชีย
2556 - 2557	รองผู้อำนวยการฝ่ายปฏิบัติการการบิน	บจ. ไทยแอร์เอเชีย

8

นายสุวิทย์ ศรีสารคาม
ผู้อำนวยการฝ่ายบริการลานจอดและอุปกรณ์ภาคพื้น

วันที่ได้รับการแต่งตั้ง 7 สิงหาคม 2557

อายุ 47 ปี

คุณวุฒิทางการศึกษา

- สถาบันการบินพลเรือน แห่งประเทศไทย

ถือหุ้นใน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น (ร้อยละ)¹

-

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการหรือผู้บริหารรายอื่น²

-

ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปี ย้อนหลัง

2557 - ปัจจุบัน	ผู้อำนวยการฝ่ายบริการลานจอดและอุปกรณ์ภาคพื้น	บจ. ไทยแอร์เอเชีย
2555 - 2557	ผู้จัดการมูลนิธิไทยแอร์เอเชีย	บจ. ไทยแอร์เอเชีย
2551 - 2555	ผู้จัดการฝ่ายความประทับใจลูกค้า	บจ. ไทยแอร์เอเชีย
2550 - 2551	ผู้จัดการฝ่ายบริการผู้โดยสาร	บจ. ไทยแอร์เอเชีย

9

นายบัญญัติ หารรชกุล

ผู้อำนวยการฝ่ายวิศวกรรม

วันที่ได้รับการแต่งตั้ง 3 มีนาคม 2557

อายุ 47 ปี

คุณวุฒิทางการศึกษา

- ปริญญาโทบริหารธุรกิจภาคภาษาอังกฤษ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์
- ปริญญาตรี วิศวกรรมศาสตรบัณฑิต โรงเรียนนายเรืออากาศ

ถือหุ้นใน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น (ร้อยละ) ¹	ความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการหรือผู้บริหารรายอื่น ²
-	-

ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปี ย้อนหลัง

2557 - ปัจจุบัน	ผู้อำนวยการฝ่ายวิศวกรรม	บจ. ไทยแอร์เอเชีย
2547 - 2557	ผู้จัดการแผนกควบคุมคุณภาพ	บจ. ไทยแอร์เอเชีย

10

นางธิลฎี พันธุมจินดา

ผู้อำนวยการฝ่ายทรัพยากรบุคคล

วันที่ได้รับการแต่งตั้ง 3 มีนาคม 2557

อายุ 41 ปี

คุณวุฒิทางการศึกษา

- ปริญญาโท (บริหารทรัพยากรมนุษย์) Rutgers, The State University of New Jersey, U.S.A.
- ปริญญาตรี (รัฐศาสตร์) จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ถือหุ้นใน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น (ร้อยละ) ¹	ความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการหรือผู้บริหารรายอื่น ²
-	-

ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปี ย้อนหลัง

2557 - ปัจจุบัน	ผู้อำนวยการฝ่ายทรัพยากรบุคคล	บจ. ไทยแอร์เอเชีย
2556	ผู้อำนวยการฝ่ายทรัพยากรมนุษย์	บจ. แจนเซ่น-ซีแลก
2553 - 2556	ผู้จัดการอาวุโสฝ่ายทรัพยากรมนุษย์	บจ. จอห์นสัน แอนด์ จอห์นสัน (ไทย)

11

นางสาววิชชุณี กันตะเพ็ง
ผู้อำนวยการฝ่ายปฏิบัติการภาคพื้น

วันที่ได้รับการแต่งตั้ง 2 ตุลาคม 2557

อายุ 46 ปี

คุณวุฒิทางการศึกษา

- ปริญญาตรี คณะมนุษยศาสตร์ มหาวิทยาลัยรามคำแหง

ถือหุ้นใน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น (ร้อยละ) ¹	ความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการหรือผู้บริหารรายอื่น ²
0.0024	-

ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปี ย้อนหลัง

2557 - ปัจจุบัน	ผู้อำนวยการฝ่ายปฏิบัติการภาคพื้น	บจ. ไทยแอร์เอเชีย
2556 - 2557	นายสถานีกรุงเทพ	บจ. ไทยแอร์เอเชีย

12

นายพิพัฒน์ คุณประคัลภ์
ผู้อำนวยการฝ่ายนวัตกรรมเชิงพาณิชย์และเทคโนโลยี

วันที่ได้รับการแต่งตั้ง 2 ตุลาคม 2557

อายุ 38 ปี

คุณวุฒิทางการศึกษา

- ปริญญาตรี วิทยาศาสตร์วิทยาการคอมพิวเตอร์ มหาวิทยาลัยอัสสัมชัญ
- ปริญญาโท วิทยาศาสตร์วิทยาการการสื่อสาร มหาวิทยาลัยอัสสัมชัญ

ถือหุ้นใน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น (ร้อยละ) ¹	ความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการหรือผู้บริหารรายอื่น ²
-	-

ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปี ย้อนหลัง

2557 - ปัจจุบัน	ผู้อำนวยการฝ่ายนวัตกรรมเชิงพาณิชย์และเทคโนโลยี	บจ. ไทยแอร์เอเชีย
2550 - 2557	ผู้จัดการฝ่ายนวัตกรรมเชิงพาณิชย์และเทคโนโลยี	บจ. ไทยแอร์เอเชีย
2546 - 2550	หัวหน้างานฝ่ายเทคโนโลยีและสารสนเทศ	บจ. ไทยแอร์เอเชีย

¹ รวมการถือครองหุ้นของคู่สมรสและบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ

² ความสัมพันธ์ทางครอบครัว หมายถึง ความสัมพันธ์ทางสายโลหิต ความสัมพันธ์โดยการสมรส และความสัมพันธ์โดยการจดทะเบียนตามกฎหมาย

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ได้ยึดถือและปฏิบัติตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีในการดำเนินกิจการผ่านทาง กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงาน และถือว่าหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีนั้น เป็นปัจจัยสำคัญในการส่งเสริมความสำเร็จในภาพรวมของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ในฐานะที่เป็นองค์กรหนึ่งที่มีความรับผิดชอบต่อสังคมซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

หลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ตระหนักถึงความสำคัญในการปฏิบัติตามหลักบรรษัทภิบาลในการดำเนินธุรกิจ โดยเชื่อมั่นว่าการมีระบบบริหารจัดการที่มีประสิทธิภาพ โปร่งใส ตรวจสอบได้จะช่วยสร้างความเชื่อมั่นและความมั่นใจต่อผู้ถือหุ้น ผู้ลงทุน ผู้มีส่วนได้เสีย และผู้ที่เกี่ยวข้องทุกฝ่าย และเป็นปัจจัยสำคัญในการเพิ่มมูลค่าและส่งเสริมการเติบโตอย่างยั่งยืนของบริษัท ดังนั้นคณะกรรมการบริษัทจึงได้มีนโยบายปฏิบัติตามข้อพึงปฏิบัติที่ดีสำหรับกรรมการบริษัทจดทะเบียน (Code of Best Practices for Directors of Listed Company) และได้นำหลักการและแนวปฏิบัติที่สอดคล้องกับหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีสำหรับบริษัทจดทะเบียนปี 2556 (The Principles of Good Corporate Governance For Listed Companies, 2013) ตามแนวทางที่ตลาดหลักทรัพย์ฯ กำหนดมาใช้ และทบทวนปรับปรุงนโยบายการกำกับดูแลกิจการเป็นประจำทุกปี รวมทั้งมีการสื่อสารให้คณะกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานของบริษัทได้รับทราบและถือปฏิบัติอย่างต่อเนื่อง โดยมีเนื้อหาครอบคลุมถึงสิทธิของผู้ถือหุ้น การปฏิบัติต่อผู้ถือหุ้นอย่างเท่าเทียมกัน บทบาทของผู้มีส่วนได้เสีย การเปิดเผยข้อมูลและความโปร่งใส ความรับผิดชอบต่อคณะกรรมการ

ในปี 2557 การปฏิบัติตามนโยบายการกำกับดูแลกิจการแต่ละหมวดของ บริษัท สามารถรายงานได้ ดังนี้

หมวดที่ 1 สิทธิของผู้ถือหุ้น

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ตระหนักและให้ความสำคัญถึงสิทธิของผู้ถือหุ้น โดยจะไม่กระทำการใดๆ ที่เป็นการละเมิดหรือลดทอนสิทธิของผู้ถือหุ้นรวมทั้งจะส่งเสริมให้ผู้ถือหุ้นได้ใช้สิทธิของตน โดยสิทธิขั้นพื้นฐานของผู้ถือหุ้น ได้แก่ การซื้อขายหรือการโอนหุ้น การมีส่วนแบ่งในกำไรของบริษัท การได้รับข่าวสารข้อมูล อย่างเพียงพอ การเข้าร่วมประชุมเพื่อใช้สิทธิออกเสียงในที่ประชุมผู้ถือหุ้นเพื่อถอดถอนกรรมการ แต่งตั้งผู้สอบบัญชี และเรื่องที่มีผลกระทบต่อบริษัท เช่น การจัดสรรเงินปันผล การกำหนดหรือแก้ไขข้อบังคับและหนังสือบริคณห์สนธิ การลดทุนหรือเพิ่มทุน และการอนุมัติรายการพิเศษ เป็นต้น

ทั้งนี้ บริษัทจะดำเนินการในเรื่องต่างๆ ที่เป็นการส่งเสริมและอำนวยความสะดวกในการใช้สิทธิของผู้ถือหุ้น ดังนี้

- บริษัทจัดส่งหนังสือเชิญประชุมผู้ถือหุ้นและเอกสารประกอบให้แก่ผู้ถือหุ้นเป็นการล่วงหน้าอย่างน้อย 5 วันทำการ (หรือระยะเวลาอื่นใดตามที่กฎหมายกำหนด) โดยหนังสือเชิญประชุมมีรายละเอียดระเบียบวาระการประชุม เอกสารประกอบระเบียบวาระต่างๆ พร้อมความเห็นของคณะกรรมการบริษัท หนังสือมอบฉันทะตาม

ที่กระทรวงพาณิชย์กำหนด และรายชื่อของกรรมการอิสระเพื่อให้ผู้ถือหุ้นสามารถเลือกที่จะมอบฉันทะให้เข้าประชุมแทนได้ รวมทั้งแผนที่แสดงสถานที่ประชุม

นอกจากที่กล่าวข้างต้น หนังสือเชิญประชุม จะแจ้งรายละเอียดของเอกสารที่ผู้ถือหุ้นจะต้องนำมาแสดงในวันประชุมด้วย เพื่อรักษาสีทธิในการเข้าประชุมและการลงคะแนนเสียง รวมถึงเป็นไปตามข้อบังคับบริษัท เกี่ยวกับการประชุมผู้ถือหุ้น

นอกจากนี้ ผู้ถือหุ้นยังสามารถเข้าสู่ข้อมูลต่างๆ เกี่ยวกับระเบียบวาระการประชุมแต่ละครั้งได้ทางเว็บไซต์ของบริษัท www.aavplc.com

- กรณีที่ผู้ถือหุ้นไม่สามารถเข้าร่วมประชุมด้วยตนเอง บริษัทเปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นสามารถมอบฉันทะให้กรรมการอิสระหรือบุคคลใดๆ เข้าร่วมประชุมแทนได้
- ในการประชุมผู้ถือหุ้นแต่ละครั้ง ประธานที่ประชุมจะชี้แจงเกี่ยวกับกฎหมายที่ใช้ในการประชุม รวมถึงขั้นตอนการออกเสียงลงมติ และจัดสรรเวลาในการประชุมอย่างเพียงพอ
- ในระหว่างการประชุมประธานที่ประชุมได้เปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นทุกคนมีสิทธิ์เท่าเทียมกัน ในการซักถาม แสดงความคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่างๆ ได้อย่างเต็มที่ โดยมีกรรมการและผู้บริหารที่เกี่ยวข้องเข้าร่วมประชุมผู้ถือหุ้นเพื่อตอบคำถามในที่ประชุมพร้อมทั้งรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่างๆ ของผู้ถือหุ้นเพื่อที่จะนำไปพิจารณา หรือดำเนินการตามสมควรต่อไป และเมื่อการประชุมแล้วเสร็จ บริษัทจะจัดทำรายงานการประชุมให้แล้วเสร็จอย่างถูกต้องและสมบูรณ์ภายใน 14 วันนับจากวันประชุม แล้วนำเสนอรายงานการประชุมผู้ถือหุ้นดังกล่าวให้กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องภายในเวลาที่กำหนดและเผยแพร่รายงานการประชุมทางเว็บไซต์ของบริษัท เพื่อให้ผู้ถือหุ้นและบุคคลที่เกี่ยวข้องสามารถตรวจสอบได้

หมวดที่ 2 การปฏิบัติต่อผู้ถือหุ้นอย่างเท่าเทียมกัน

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น จะปฏิบัติต่อผู้ถือหุ้นทุกรายอย่างเท่าเทียมและเป็นธรรม ทั้งผู้ถือหุ้นที่เป็นผู้บริหาร ผู้ถือหุ้นที่ไม่เป็นผู้บริหาร ผู้ถือหุ้นต่างชาติ และผู้ถือหุ้นส่วนน้อย โดยมีหลักการดังนี้

- ดำเนินการประชุมผู้ถือหุ้นตามลำดับระเบียบวาระที่ได้แจ้งไว้ในหนังสือเชิญประชุม และมีนโยบายที่จะไม่เพิ่มระเบียบวาระในที่ประชุมโดยไม่แจ้งให้ผู้ถือหุ้นทราบล่วงหน้าโดยไม่จำเป็น โดยเฉพาะวาระสำคัญที่ผู้ถือหุ้นต้องใช้เวลาในการศึกษาข้อมูลก่อนการตัดสินใจ

- เปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นส่วนน้อยสามารถเสนอชื่อบุคคลเข้าดำรงตำแหน่งกรรมการได้ โดยส่งข้อมูลของบุคคลที่เสนอชื่อและหนังสือยินยอม ให้แก่ประธานคณะกรรมการบริษัทล่วงหน้าในเวลาอันสมควร ภายใต้หลักเกณฑ์ที่กำหนดโดยบริษัท
- ส่งเสริมให้ผู้ถือหุ้นใช้บัตรลงคะแนนเสียงสำหรับทุกระเบียบวาระ ซึ่งจะทำให้การเก็บบัตรลงคะแนนดังกล่าวในห้องประชุม เพื่อนำผลคะแนนมารวม ก่อนทำการประกาศแจ้งมติของคะแนนเสียงในห้องประชุม และเพื่อความโปร่งใส บริษัทจะจัดเก็บบัตรลงคะแนนที่มีการลงชื่อของผู้ถือหุ้นหรือผู้รับฉันทะไว้ เพื่อการตรวจสอบได้ในภายหลัง
- บันทึกรายงานการประชุมผู้ถือหุ้นอย่างถูกต้อง ครบถ้วน และจัดส่งรายงานดังกล่าวต่อตลาดหลักทรัพย์ฯ ภายใน 14 วันหลังการประชุมผู้ถือหุ้นเสร็จสิ้น และได้ทำการเผยแพร่รายงานดังกล่าวไว้บนเว็บไซต์ของบริษัท
- ให้ความสำคัญในการเปิดเผยข้อมูลข่าวสารอื่นๆ อย่างถูกต้อง ครบถ้วน ทันเวลาและโปร่งใสแก่ผู้ถือหุ้น โดยมีการเปิดเผยข้อมูลข่าวสารที่มีสาระสำคัญอย่างสม่ำเสมอ
- บริษัทและบริษัทย่อยมีนโยบายและวิธีการดูแลกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานในการนำข้อมูลภายในของบริษัทและบริษัทย่อยซึ่งยังไม่เปิดเผยต่อสาธารณชนไปใช้เพื่อแสวงหาประโยชน์ส่วนตนโดยได้เผยแพร่นโยบายดังกล่าวให้แก่กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงาน รับทราบและปฏิบัติตามไว้ในหลักจรรยาบรรณธุรกิจ ซึ่งมีรายละเอียดปรากฏในหัวข้อ “การดูแลเรื่องการใช้ข้อมูลภายใน”

หมวดที่ 3 บทบาทของผู้มีส่วนได้เสีย

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และบริษัทย่อยให้ความสำคัญต่อสิทธิของผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่ม และมีนโยบายในการปฏิบัติต่อผู้มีส่วนได้เสียแต่ละกลุ่มที่สำคัญ ดังนี้

ผู้ถือหุ้น

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มุ่งมั่นเป็นตัวแทนที่ดีของผู้ถือหุ้นในการดำเนินธุรกิจ เพื่อสร้างความพึงพอใจสูงสุดให้กับผู้ถือหุ้น โดยคำนึงถึงการเจริญเติบโตของมูลค่าบริษัทในระยะยาวด้วยผลตอบแทนที่ดีและต่อเนื่อง รวมทั้งกำกับดูแลให้มีการปฏิบัติตามนโยบายเกี่ยวกับผู้ถือหุ้นในการปกป้องสิทธิขั้นพื้นฐานของผู้ถือหุ้น และการไม่กระทำการใดๆ อันเป็นการละเมิดหรืออิทธิพลของสิทธิของผู้ถือหุ้น ดังรายละเอียดที่ได้กล่าวในหัวข้อสิทธิของผู้ถือหุ้นและการปฏิบัติต่อผู้ถือหุ้นอย่างเท่าเทียมกัน ตลอดจนดำเนินการให้มีการเปิดเผยข้อมูลอย่างโปร่งใสและเชื่อถือได้ต่อผู้ถือหุ้น

การส่งเสริมให้ผู้ถือหุ้นเข้าร่วมประชุมผู้ถือหุ้นเพื่อให้มีส่วนร่วมในการตัดสินใจในเรื่องสำคัญ เพื่อรับทราบการดำเนินงานและกิจกรรมต่างๆ ของบริษัท และเพื่อติดตามการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการและฝ่ายบริหาร

พนักงาน

พนักงานเป็นทรัพยากรอันมีค่าสูงสุดและเป็นปัจจัยสำคัญสู่ความสำเร็จของบริษัทและบริษัทย่อยจึงได้มุ่งพัฒนาเสริมสร้างวัฒนธรรมและบรรยากาศการทำงานที่ดี รวมทั้งส่งเสริมการทำงานเป็นทีม ปฏิบัติต่อพนักงานด้วยความสุภาพและให้ความเคารพต่อความเป็นปัจเจกชน การว่าจ้าง แต่งตั้งและโยกย้ายพนักงาน จะพิจารณาบนพื้นฐานของคุณธรรม และการใช้ทรัพยากรบุคคลให้เกิดประโยชน์สูงสุด

บริษัทและบริษัทย่อย มีความรับผิดชอบในการดูแลรักษาสภาพแวดล้อมการทำงานให้มีความปลอดภัยต่อชีวิตและทรัพย์สินของพนักงาน อยู่เสมอ และยึดมั่นปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยแรงงานอย่างเคร่งครัด

บริษัทและบริษัทย่อย เคารพในความเป็นส่วนตัวของพนักงาน ไม่นำข้อมูลส่วนตัว เช่น เงินเดือน ประวัติการรักษาพยาบาล ครอบครัว ไปเปิดเผยให้กับบุคคลภายนอกหรือผู้ที่ไม่เกี่ยวข้อง เว้นแต่เป็นข้อมูลที่ต้องเปิดเผยต่อบุคคลภายนอกที่เกี่ยวข้องตามบทบังคับของกฎหมาย

ทั้งนี้ รายละเอียดการดำเนินนโยบายเพื่อแสดงความรับผิดชอบต่อพนักงานปี 2557 ปรากฏในหัวข้อ “ความรับผิดชอบต่อสังคม”

ลูกค้า

บริษัทและบริษัทย่อยมีความมุ่งมั่นในการสร้างความพึงพอใจและความมั่นใจให้กับลูกค้าที่จะได้รับผลิตภัณฑ์และบริการที่มีคุณภาพ ในระดับราคาที่เหมาะสม รวมทั้งรักษาสัมพันธภาพที่ดี จึงได้กำหนดแนวทางปฏิบัติไว้ดังต่อไปนี้

- ผลิตสินค้าและบริการที่มีคุณภาพ โดยมุ่งมั่นที่จะยกระดับมาตรฐานให้สูงขึ้นอย่างต่อเนื่องและจริงจัง เปิดเผยข่าวสารข้อมูลเกี่ยวกับสินค้าและบริการอย่างครบถ้วน ถูกต้อง และไม่ปิดเป็นข้อเท็จจริง
- กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานทุกระดับจะไม่เปิดเผยข้อมูลของลูกค้า โดยไม่ได้รับอนุญาตจากลูกค้าหรือจากผู้มีอำนาจของกลุ่มบริษัทก่อน เว้นแต่เป็นข้อมูลที่ต้องเปิดเผยต่อบุคคลภายนอกที่เกี่ยวข้องตามบทบังคับของกฎหมาย
- ทั้งนี้ รายละเอียดการดำเนินนโยบายเพื่อแสดงความรับผิดชอบต่อลูกค้าปี 2557 ปรากฏในหัวข้อ “ความรับผิดชอบต่อสังคม”

คู่ค้า

การดำเนินธุรกิจกับคู่ค้าใดๆ ต้องไม่นำมาซึ่งความเสี่ยงต่อชื่อเสียงของบริษัทและบริษัทย่อย หรือขัดต่อกฎหมายใดๆ มีการคำนึงถึงความเสมอภาคในการดำเนินธุรกิจและผลประโยชน์ร่วมกันกับคู่ค้า การคัดเลือกคู่ค้าต้องทำอย่างยุติธรรม โดยยึดถือปฏิบัติตามระเบียบการจัดซื้อจัดจ้างซึ่งมีการกำหนดขั้นตอนและวิธีปฏิบัติไว้อย่างชัดเจน ทั้งนี้ บริษัทและบริษัทย่อย ถือว่าคู่ค้าเป็นปัจจัยสำคัญในการร่วมสร้างมูลค่าให้กับลูกค้า

เจ้าหน้าที่

บริษัทและบริษัทย่อย ปฏิบัติตามเงื่อนไขที่มีต่อเจ้าหน้าที่อย่างเคร่งครัด บริหารเงินกู้ยืมให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์ของการใช้เงิน ไม่นำเงินไปใช้ในทางที่อาจก่อให้เกิดความเสียหาย และดูแลหลักประกันต่างๆ ควบคุมให้มีการชำระคืนเงินกู้และดอกเบี้ยให้กับเจ้าหน้าที่เงินกู้ยืมทุกประเภท อย่างครบถ้วนตามกำหนดเวลา และปฏิบัติตามเงื่อนไขการกู้ยืมเงินตามข้อตกลงอย่างครบถ้วน รวมถึงการบริหารงานเพื่อให้เจ้าหน้าที่มั่นใจในสถานะทางการเงิน และความสามารถในการชำระหนี้ที่ดี

คู่แข่งทางการค้า

บริษัทและบริษัทย่อยมีนโยบายสนับสนุนและส่งเสริมการแข่งขันทางการค้าอย่างเสรีและดำเนินธุรกิจภายใต้กรอบกติกาของการแข่งขันที่เป็นธรรมรวมทั้งไม่แสวงหาข้อมูลที่เป็นความลับของคู่แข่งทางการค้าอย่างผิดกฎหมายและขัดต่อจริยธรรม และไม่กระทำการใดๆ ที่เป็นกีดกันหรือกีดกันทางปัญญาของผู้อื่น หรือคู่แข่งทางการค้า

สังคมส่วนรวม

บริษัทและบริษัทย่อยในฐานะเป็นบริษัทไทย ตระหนักและมีจิตสำนึกในบุญคุณของประเทศและเป็นส่วนหนึ่งของสังคม ซึ่งต้องรับผิดชอบต่อช่วยเหลือสังคม สนับสนุนกิจกรรมของท้องถิ่นที่มีการดำเนินธุรกิจ

บริษัทและบริษัทย่อย มีนโยบายผลิตสินค้าและให้บริการใดๆ ที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมและปฏิบัติตามกฎหมายสิ่งแวดล้อม

บริษัทและบริษัทย่อย ส่งเสริมกิจกรรมการดูแลรักษาธรรมชาติและอนุรักษ์พลังงาน และมีนโยบายที่จะคัดเลือกและส่งเสริมการใช้ผลิตภัณฑ์ที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม

ทั้งนี้รายละเอียดการดำเนินนโยบายเพื่อแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมส่วนรวมปี 2557 ปรากฏในหัวข้อ “ความรับผิดชอบต่อสังคม”

การสื่อสารกับผู้มีส่วนได้เสียและการแจ้งเบาะแสการกระทำผิด

ผู้มีส่วนได้เสียสามารถสอบถามรายละเอียด แจ้งข้อร้องเรียน หรือแจ้งเบาะแสการกระทำผิดทางกฎหมาย ความถูกต้องของรายงานทางการเงิน ระบบควบคุมภายในที่บกพร่อง หรือการผิดจรรยาบรรณธุรกิจของบริษัทและบริษัทย่อย โดยสามารถรายงานตรงไปยังกรรมการอิสระหรือกรรมการตรวจสอบได้ที่ E-mail: taa_auditcommittee@airasia.com และ thaiwhistleblower@airasia.com

ทั้งนี้ บริษัทได้เปิดเผยนโยบายการแจ้งเบาะแสการกระทำผิดไว้บนเว็บไซต์ของบริษัทที่ www.aavplc.com ภายใต้หัวข้อ “การพัฒนาเพื่อความยั่งยืน” หัวข้อย่อย “การกำกับดูแลกิจการที่ดี” และ “การแจ้งเบาะแส” ซึ่งข้อมูลร้องเรียนและแจ้งเบาะแสดังกล่าวได้รับการคุ้มครองและเก็บไว้เป็นความลับ โดยกรรมการอิสระหรือกรรมการตรวจสอบจะดำเนินการส่งการตรวจสอบข้อมูล และหาแนวทางแก้ไข (ถ้ามี) และจะรายงานต่อคณะกรรมการบริษัทต่อไป

หมวดที่ 4 การเปิดเผยข้อมูลและความโปร่งใส

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ให้ความสำคัญต่อการเปิดเผยข้อมูลที่มีความถูกต้อง ครบถ้วน โปร่งใส ตรงเวลา และได้มาตรฐานตามเกณฑ์ที่ตลาดหลักทรัพย์ฯ หรือสำนักงาน ก.ล.ต. กำหนด ทั้งรายงานทางการเงินและข้อมูลทั่วไป ตลอดจนข้อมูลอื่นๆ ที่สำคัญที่มีผลกระทบต่อราคาหลักทรัพย์และมีผลต่อการตัดสินใจของผู้ลงทุนและผู้มีส่วนได้เสียของบริษัท เพื่อให้ผู้ที่เกี่ยวข้องกับบริษัท ทั้งหมดได้รับทราบข้อมูลอย่างเท่าเทียมกัน โดยบริษัทจะเผยแพร่ข้อมูลผ่านทาง ตลาดหลักทรัพย์ฯ และผ่านทางเว็บไซต์ของบริษัทที่ www.aavplc.com

คณะกรรมการตระหนักถึงความรับผิดชอบในการจัดทำรายงานทางการเงินรวมของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ตลอดจนสารสนเทศที่เสนอต่อผู้ถือหุ้นในรายงานประจำปี คุณลักษณะของรายงานทางการเงินรวมทั้งงบการเงินรวมของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ให้มีการจัดทำตามมาตรฐานการบัญชีที่รับรองทั่วไป มีการตรวจสอบบัญชีโดยผู้สอบบัญชีที่เชื่อถือได้และมีความอิสระดูแลให้ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เลือกใช้นโยบายบัญชีอย่างเหมาะสมและถือปฏิบัติอย่างสม่ำเสมอ จัดการดูแลให้รายงานทางการเงินรวมของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มีความถูกต้อง ครบถ้วนเป็นจริง และมีการเปิดเผยข้อมูลสำคัญเพียงพอครบถ้วนและเชื่อถือได้

นอกจากนี้คณะกรรมการได้แต่งตั้งกรรมการตรวจสอบ เพื่อทำหน้าที่ในการสอบทานรายงานทางการเงิน ให้มีความถูกต้อง ครบถ้วนและเชื่อถือได้ รวมถึงการเปิดเผยข้อมูลให้ถูกต้อง ชัดเจน โปร่งใสและทันเวลาตามข้อกำหนดของการเป็นบริษัทจดทะเบียน สอบทานระบบควบคุมภายในเพื่อให้มีระบบการควบคุมภายในที่มีประสิทธิภาพ รวมถึงการพิจารณาปฏิบัติตามกฎหมายและระเบียบของบริษัท นอกจากนี้ คณะกรรมการก็ยังมีสอบทานพิจารณารายการเกี่ยวโยงหรือรายการที่มีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ ถึงความเหมาะสมและสมเหตุสมผลก่อนที่จะนำเสนอให้กับทางคณะกรรมการบริษัท พิจารณานุมัติต่อไป

ทั้งนี้ บริษัทมีนโยบายเปิดเผยสารสนเทศที่สำคัญ ดังนี้

1. วัตถุประสงค์และข้อบังคับของบริษัท
2. เปิดเผยข้อมูลทางการเงินและมีใช้ข้อมูลทางการเงินอย่างถูกต้อง ครบถ้วน ตรงเวลา
3. จัดทำรายงานความรับผิดชอบต่อของคณะกรรมการต่อรายงานทางการเงินและแสดงไว้คู่กับรายงานผู้สอบบัญชีในรายงานประจำปี
4. เปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับกรรมการแต่ละท่าน ตลอดจนบทบาทและหน้าที่ของคณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการชุดย่อย รวมถึงคำตอบแทนของกรรมการและผู้บริหารระดับสูง
5. เปิดเผยเกี่ยวกับจำนวนครั้งที่กรรมการ และ/หรือ กรรมการชุดย่อยแต่ละท่านเข้าร่วมประชุมโดยเปรียบเทียบจำนวนครั้งของการประชุมคณะกรรมการ และ/หรือ คณะกรรมการชุดย่อยในแต่ละปี

- กำหนดให้กรรมการและผู้บริหารต้องรายงานการมีส่วนได้เสียของตนและบุคคลที่มีความเกี่ยวข้อง
- คณะกรรมการบริษัทได้กำหนดนโยบายให้กรรมการและผู้บริหารแจ้งต่อคณะกรรมการบริษัทเกี่ยวกับการซื้อขายหลักทรัพย์ของบริษัทล่วงหน้าก่อนทำการซื้อขาย รวมทั้งเปิดเผยสรุปรายงานการซื้อขายหลักทรัพย์/การถือครองหลักทรัพย์ของบริษัทให้ที่ประชุมคณะกรรมการทราบทุกครั้ง

ในส่วนของงานด้านนักลงทุนสัมพันธ์นั้น บริษัทได้จัดตั้งหน่วยงานด้านนักลงทุนสัมพันธ์ เพื่อเป็นตัวแทนในการสื่อสารประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารที่เป็นประโยชน์และจัดการกับสาระสำคัญของข้อมูลของบริษัทให้แก่ผู้ต้องการ เช่น ผู้ถือหุ้น นักวิเคราะห์ ผู้ลงทุนทั่วไป และผู้ที่เกี่ยวข้อง โดยจัดให้มีช่องทางเพื่ออำนวยความสะดวกในการติดต่อ ดังนี้

โทรศัพท์ : (66) 2562 5700
 โทรสาร : (66) 2562 5705
 Email : taa_investorrelations@airasia.com
 Website : www.aavplc.com

โดย บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มีการนำเสนอผลการดำเนินงานให้แก่ นักวิเคราะห์ นักลงทุน และพนักงาน เป็นระยะๆ อย่างสม่ำเสมอในรูปแบบของ Analyst Meeting, Roadshow, Conference Call การเข้าร่วม Conference ซึ่งจัดโดยสถาบันต่างๆ รวมทั้ง การร่วมกิจกรรมพบ นักลงทุนรายย่อยกับตลาดหลักทรัพย์ฯ การแถลงข่าวต่อสื่อมวลชนและ ทำจดหมายข่าวที่นำเสนอถึงฐานะการเงินของบริษัทและบริษัทย่อย และผู้เกี่ยวข้องสามารถทำการนัดหมาย (Company Visit) เข้าพบผู้บริหาร บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เพื่อสอบถามข้อมูลความคืบหน้าการดำเนินงานกิจการได้ตลอดเวลา

สรุปกิจกรรมหลักปี 2556-2557 ดังนี้

	กิจกรรม ในปี 2556 (จำนวนครั้ง)	กิจกรรม ในปี 2557 (จำนวนครั้ง)
Roadshow ต่างประเทศ	7	6
Roadshow ในประเทศ	3	7
Analyst meeting	4	4
Company Visit / Conference call	40	44
ทาง e-mail / โทรศัพท์	3-4 ครั้งต่อวัน	4-5 ครั้งต่อวัน
ร่วมกิจกรรม	1	2
ตลาดหลักทรัพย์สัญญา และหน่วยงานอื่นๆ เพื่อพบนักลงทุน		

นอกจากนี้ บริษัทจัดให้มีหน่วยงาน Compliance เพื่อดูแลในด้านการเปิดเผยข้อมูลผ่านช่องทางต่างๆ เช่น เว็บไซต์บริษัท เว็บไซต์ตลาดหลักทรัพย์ รายงานประจำปี เป็นต้น โดยสารสนเทศดังกล่าวต้องมีความถูกต้อง เพียงพอ ทันเวลา และครบถ้วนตามที่กฎหมายกำหนด ทั้งนี้ เพื่อให้ผู้ถือหุ้นและผู้ลงทุนมีความเชื่อมั่นในการดำเนินธุรกิจอย่างโปร่งใสของบริษัท

หมวดที่ 5 ความรับผิดชอบของคณะกรรมการ

ภาวะผู้นำและวิสัยทัศน์

คณะกรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มีภาวะความเป็นผู้นำและมีวิสัยทัศน์ โดยมุ่งมั่นที่จะให้สายการบินไทยแอร์เอเชียเป็นสายการบินราคาประหยัดชั้นนำในภูมิภาค เพื่อให้บริการผู้โดยสารในราคาคุ้มค่ามากที่สุด ผ่านการบริการที่มีคุณภาพ มีความน่าเชื่อถือและคำนึงถึงความปลอดภัยสูงสุด

ทั้งนี้ คณะกรรมการบริษัทจะทบทวนและกำหนดวิสัยทัศน์และภารกิจของบริษัททุกๆ 5 ปี เพื่อปรับให้สอดคล้องและเหมาะสมกับการดำเนินธุรกิจที่อาจเปลี่ยนแปลงในอนาคต

โครงสร้างคณะกรรมการ

คณะกรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ประกอบด้วยกรรมการจำนวน 9 ท่าน และเป็นกรรมการอิสระจำนวน 3 ท่าน โดยกรรมการอิสระเป็นบุคคลที่มีคุณสมบัติครบถ้วนตามประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุน และประกาศตลาดหลักทรัพย์ฯ ที่เกี่ยวข้อง ซึ่งกรรมการแต่ละท่านเป็นผู้ที่มีความรู้ ความสามารถ และประสบการณ์ที่หลากหลายในสาขาต่างๆ และมีจำนวนเพียงพอที่จะกำกับดูแลธุรกิจของบริษัท โดยอย่างน้อย 1 คนเป็นผู้มีประสบการณ์ด้านธุรกิจสายการบินและอย่างน้อย 1 คนมีประสบการณ์ด้านบัญชีและการเงิน

ทั้งนี้ คณะกรรมการบริษัททำหน้าที่พิจารณาให้ความเห็นชอบในเรื่องสำคัญที่เกี่ยวกับการบริหารของบริษัท อาทิ นโยบาย วิสัยทัศน์ กลยุทธ์ เป้าหมาย ภารกิจ แผนธุรกิจ และงบประมาณของบริษัท ตลอดจนกำกับดูแลให้คณะผู้บริหาร บริหารงานให้เป็นไปตามนโยบายที่กำหนดไว้อย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผลภายใต้กรอบของกฎหมาย วัตถุประสงค์ ข้อบังคับ และมติที่ประชุมผู้ถือหุ้น มติที่ประชุมคณะกรรมการ ด้วยความซื่อสัตย์สุจริตระมัดระวัง ตามหลักการข้อพึงปฏิบัติที่ดี เพื่อเพิ่มมูลค่าสูงสุดให้แก่กิจการ และความมั่นคงสูงสุดให้แก่ผู้ถือหุ้น

คุณสมบัติของกรรมการบริษัท

- กรรมการต้องเป็นบุคคลที่มีความรู้ความสามารถ มีความซื่อสัตย์สุจริต มีจริยธรรมในการดำเนินธุรกิจ และมีเวลาเพียงพอที่จะอุทิศความรู้ ความสามารถและปฏิบัติหน้าที่ให้แก่บริษัทได้
- มีคุณสมบัติและไม่มีลักษณะต้องห้ามตามกฎหมายว่าด้วยบริษัทมหาชนจำกัดและกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งต้องไม่มีลักษณะที่แสดงถึงการขาดความเหมาะสมที่จะได้รับความไว้วางใจให้บริหารจัดการกิจการที่มีมหาชนเป็นผู้ถือหุ้นตามที่คณะกรรมการ ก.ล.ต. ประกาศกำหนด

3. กรรมการไม่สามารถประกอบกิจการเข้าเป็นหุ้นส่วน หรือเข้าเป็นกรรมการในนิติบุคคลอื่น ที่มีสภาพอย่างเดียวกันและเป็นการแข่งขันกับกิจการของบริษัทไม่ว่าจะทำการเพื่อประโยชน์ของตนหรือประโยชน์ของบุคคลอื่นเว้นแต่จะแจ้งให้ประชุมผู้ถือหุ้นทราบก่อนที่จะมีมติแต่งตั้ง
4. กรรมการบริษัทไม่ควรดำรงตำแหน่งเป็นกรรมการในบริษัทจดทะเบียนอื่นๆ เกินกว่า 5 บริษัท ในกรณีที่กรรมการคนใดคนหนึ่งมีตำแหน่งเป็นกรรมการในบริษัทจดทะเบียนอื่นๆ เกินกว่า 5 บริษัท คณะกรรมการจะพิจารณาถึงประสิทธิภาพในการปฏิบัติหน้าที่ของกรรมการท่านดังกล่าว และสำหรับกรณีประธานเจ้าหน้าที่บริหารจะเข้าดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทอื่นจะมีการเสนอเรื่องการดำรงตำแหน่งในบริษัทอื่นเพื่อให้คณะกรรมการบริษัทพิจารณาให้ความเห็นชอบ

คุณสมบัติของกรรมการอิสระ

กรรมการอิสระต้องมีคุณสมบัติครบถ้วนตามที่ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยและสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์กำหนด และต้องสามารถดูแลผลประโยชน์ของผู้ถือหุ้นทุกรายได้เท่าเทียมกัน และไม่ให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์ นอกจากนี้ยังต้องสามารถเข้าร่วมประชุมคณะกรรมการบริษัทโดยให้ความเห็นอย่างเป็นอิสระได้ โดยมีรายละเอียดดังนี้

1. ถือหุ้นไม่เกินร้อยละหนึ่งของจำนวนหุ้นที่มีสิทธิออกเสียงทั้งหมดของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ทั้งนี้ ให้นับรวมการถือหุ้นของ ผู้ที่เกี่ยวข้องของกรรมการอิสระรายนั้นๆ ด้วย
2. ไม่เป็นหรือเคยเป็นกรรมการที่มีส่วนร่วมบริหารงาน ลูกจ้าง พนักงาน ที่ปรึกษาที่ได้เงินเดือนประจำ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม บริษัทย่อย ลำดับเดียวกัน ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือของผู้มีอำนาจควบคุมของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เว้นแต่จะได้พ้นจากการมีลักษณะดังกล่าวมาแล้วไม่น้อยกว่าสองปีก่อนวันที่ยื่นคำขออนุญาตต่อสำนักงาน ก.ล.ต. ทั้งนี้ ลักษณะต้องห้ามดังกล่าวไม่รวมถึงกรณีที่กรรมการอิสระเคยเป็นข้าราชการ หรือที่ปรึกษา ของส่วนราชการซึ่งเป็น ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น
3. ไม่เป็นบุคคลที่มีความสัมพันธ์ทางสายโลหิต หรือโดยการจดทะเบียนตามกฎหมาย ในลักษณะที่เป็น บิดามารดา คู่สมรส พี่น้อง และบุตร รวมทั้งคู่สมรสของบุตร ของกรรมการรายอื่น ผู้บริหาร ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ ผู้มีอำนาจควบคุม หรือบุคคลที่จะได้รับการเสนอให้เป็นกรรมการ ผู้บริหารหรือผู้มีอำนาจควบคุมของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น หรือบริษัทย่อย

4. ไม่มีหรือเคยมีความสัมพันธ์ทางธุรกิจกับ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ในลักษณะที่อาจเป็นการขัดขวางการใช้วิจารณญาณอย่างอิสระของตน รวมทั้งไม่เป็นหรือเคยเป็นผู้ถือหุ้นที่มีนัย หรือผู้มีอำนาจควบคุมของผู้ที่มีความสัมพันธ์ทางธุรกิจกับ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เว้นแต่จะได้พ้นจากการมีลักษณะดังกล่าวมาแล้วไม่น้อยกว่าสองปีก่อนวันที่ยื่นคำขออนุญาตต่อสำนักงาน ก.ล.ต.

(ความสัมพันธ์ทางธุรกิจและการคำนวณภาวะหนี้ที่มีความหมายเช่นเดียวกันกับนิยามที่กำหนดไว้ในประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุน ว่าด้วยการขออนุญาตและการอนุญาตให้เสนอขายหุ้นที่ออกใหม่)

5. ไม่เป็นหรือเคยเป็นผู้สอบบัญชีของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และไม่เป็นผู้ถือหุ้นที่มีนัย ผู้มีอำนาจควบคุมหรือหุ้น ส่วนของสำนักงานสอบบัญชี ซึ่งมีผู้สอบบัญชีของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือ ผู้มีอำนาจควบคุมของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น สังกัดอยู่ เว้นแต่จะได้พ้นจากการมีลักษณะดังกล่าวมาแล้วไม่น้อยกว่าสองปีก่อนวันที่ยื่นคำขออนุญาตต่อสำนักงาน ก.ล.ต.
6. ไม่เป็นหรือเคยเป็นผู้ให้บริการทางวิชาชีพใดๆ ซึ่งรวมถึงการให้บริการเป็นที่ปรึกษากฎหมายหรือที่ปรึกษาทางการเงิน ซึ่งได้รับค่าบริการเกินกว่าสองล้านบาทต่อปีจาก บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และไม่เป็นผู้ถือหุ้นที่มีนัย ผู้มีอำนาจควบคุม หรือหุ้นส่วนของผู้ให้บริการทางวิชาชีพนั้นด้วย เว้นแต่จะได้พ้นจากการมีลักษณะดังกล่าวมาแล้วไม่น้อยกว่าสองปีก่อนวันที่ยื่นคำขออนุญาตต่อสำนักงาน ก.ล.ต.
7. ไม่เป็นกรรมการที่ได้รับการแต่งตั้งขึ้นเพื่อเป็นตัวแทนของกรรมการของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้ถือหุ้นซึ่งเป็นผู้ที่เกี่ยวข้องกับผู้ถือหุ้นรายใหญ่
8. ไม่ประกอบกิจการที่มีสภาพอย่างเดียวกันและเป็นการแข่งขันที่มีนัยกับกิจการของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น หรือบริษัทย่อย หรือไม่เป็นหุ้นส่วนที่มีนัยในห้างหุ้นส่วน หรือเป็นกรรมการที่มีส่วนร่วมบริหารงาน ลูกจ้าง พนักงาน ที่ปรึกษาที่รับเงินเดือนประจำ หรือถือหุ้นเกินร้อยละหนึ่งของจำนวนหุ้นที่มีสิทธิออกเสียงทั้งหมดของบริษัทอื่น ซึ่งประกอบกิจการที่มีสภาพอย่างเดียวกันและเป็นการแข่งขันที่มีนัยกับกิจการของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น หรือบริษัทย่อย

9. ไม่มีลักษณะอื่นใดที่ทำให้ไม่สามารถให้ความเห็นอย่างเป็นอิสระเกี่ยวกับการดำเนินงานของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น

โดยคุณสมบัติของกรรมการอิสระเป็นไปตามนิยามที่กำหนดไว้ในประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุน

การแต่งตั้งและวาระการดำรงตำแหน่งของกรรมการบริษัท

การแต่งตั้งกรรมการบริษัทให้เป็นไปตามข้อบังคับบริษัท และข้อกำหนดของกฎหมายที่เกี่ยวข้อง ทั้งนี้ จะต้องมีความโปร่งใสและชัดเจน ในการสรรหากรรมการให้ดำเนินการผ่านกระบวนการของคณะกรรมการสรรหา และการพิจารณาจะต้องมีประวัติและรายละเอียดของบุคคลนั้นๆ ที่เพียงพอเพื่อประโยชน์ในการตัดสินใจของคณะกรรมการและผู้ถือหุ้น ซึ่งรายละเอียดนโยบายการแต่งตั้งและสรรหากรรมการสามารถดูได้ในหัวข้อ “คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน”

คณะกรรมการบริษัทมีวาระการดำรงตำแหน่งตามข้อบังคับของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ที่กำหนดไว้ว่าในการประชุมผู้ถือหุ้นสามัญประจำปีทุกครั้ง ให้กรรมการออกจากตำแหน่งจำนวนหนึ่งในสาม (1/3) เป็นอัตรา ถ้าจำนวนกรรมการจะแบ่งออกให้ตรงเป็นสามส่วนไม่ได้ ก็ให้ออกโดยจำนวนใกล้เคียงที่สุดกับส่วนหนึ่งในสาม (1/3)

กรรมการซึ่งพ้นจากตำแหน่ง อาจได้รับเลือกให้กลับเข้ามารับตำแหน่งอีกได้ กรรมการที่จะต้องออกจากตำแหน่งในปีแรกและปีที่สองภายหลังจดทะเบียนบริษัทนั้นให้จับสลากกัน ส่วนปีหลังๆ ต่อไปให้กรรมการคนที่อยู่ในตำแหน่งนานที่สุดนั้นเป็นผู้ออกจากตำแหน่ง

บทบาท หน้าที่ และความรับผิดชอบของกรรมการ

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

การแบ่งแยกบทบาทหน้าที่ระหว่างคณะกรรมการบริษัทกับฝ่ายบริหาร บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ได้แบ่งแยกบทบาทหน้าที่ความรับผิดชอบระหว่างคณะกรรมการบริษัทกับฝ่ายบริหารอย่างชัดเจนโดยกรรมการบริษัททำหน้าที่ในการกำหนดนโยบายและกำกับดูแลการดำเนินงานของฝ่ายบริหารในระดับนโยบาย ในขณะที่ฝ่ายบริหารทำหน้าที่บริหารจัดการงานในด้านต่างๆ ให้เป็นไปตามนโยบายและขอบเขตอำนาจหน้าที่ตามตารางอำนาจอนุมัติของบริษัท (Authority Limit) ที่อนุมัติโดยคณะกรรมการบริษัท ซึ่งได้มีการจัดทำเป็นลายลักษณ์อักษรและบันทึกเป็นมติคณะกรรมการในรายงานการประชุม ดังนั้นประธานกรรมการจะไม่ใช่บุคคลเดียวกันกับประธานเจ้าหน้าที่บริหาร (CEO) และไม่เป็นกรรมการที่เป็นผู้บริหาร เพื่อให้เกิดการถ่วงดุลและการสอบทานการบริหารงาน

ทั้งนี้ ประธานกรรมการมีส่วนสำคัญในการตัดสินใจเรื่องนโยบายของบริษัทอันเป็นผลจากการประชุมคณะกรรมการบริษัทที่ได้พิจารณาและกำหนดเป้าหมายทางธุรกิจร่วมกับฝ่ายบริหาร รวมไปถึงให้คำแนะนำในการดำเนินธุรกิจของฝ่ายบริหารผ่านทางประธานเจ้าหน้าที่บริหารอย่างสม่ำเสมอ โดยไม่ก้าวก่ายในงานประจำอันเป็นภาระความรับผิดชอบของฝ่ายบริหาร และรับผิดชอบต่อในฐานะผู้นำของคณะกรรมการบริษัท ในการติดตามดูแลการบริหารงานของคณะกรรมการบริหารและคณะกรรมการอื่นๆ ให้บรรลุวัตถุประสงค์ตามแผนงานที่กำหนดไว้ ตลอดจนเป็นผู้ดำเนินการประชุมคณะกรรมการบริษัทให้ดำเนินไปอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล สนับสนุนให้กรรมการทุกคนได้มีส่วนร่วมในการประชุมและแสดงความเห็นอย่างเป็นอิสระ และเป็นผู้ลงคะแนนเสียงชี้ขาดในกรณีที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทที่มีการลงคะแนนเสียงและคะแนนเสียง 2 ฝ่ายเท่ากัน

บริษัทได้กำหนดขอบเขต อำนาจ หน้าที่และความรับผิดชอบของกรรมการบริษัท และประธานเจ้าหน้าที่บริหารอย่างชัดเจน ซึ่งสามารถดูรายละเอียดได้ในหัวข้อ “ขอบเขตอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของคณะกรรมการบริษัท” และ “ขอบเขตอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของประธานเจ้าหน้าที่บริหาร”

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ได้มีการแต่งตั้งเลขานุการบริษัท ให้มีขอบเขตและความรับผิดชอบดังต่อไปนี้

1. ให้คำแนะนำเบื้องต้นแก่กรรมการในข้อกฎหมาย ระเบียบข้อบังคับต่างๆ ของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ที่คณะกรรมการต้องการทราบและติดตามให้มีการปฏิบัติตามอย่างถูกต้องสม่ำเสมอ รวมถึงการรายงานการเปลี่ยนแปลงในข้อกำหนดกฎหมายที่มีนัยสำคัญแก่คณะกรรมการ
2. จัดประชุมผู้ถือหุ้นและประชุมคณะกรรมการให้เป็นไปตามกฎหมาย ข้อบังคับของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และข้อพึงปฏิบัติต่างๆ
3. บันทึกรายงานการประชุมผู้ถือหุ้น และการประชุมของคณะกรรมการบริษัทรวมทั้งติดตามให้มีการปฏิบัติตามมติที่ประชุมผู้ถือหุ้น และที่ประชุมคณะกรรมการบริษัท
4. จัดทำและเก็บรักษาทะเบียนกรรมการ รายงานประจำปีบริษัท หนังสือนัดประชุมผู้ถือหุ้น หนังสือนัดประชุมคณะกรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น รายงานการประชุมผู้ถือหุ้นและคณะกรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น
5. เก็บรักษารายงานการมีส่วนได้ส่วนเสียที่รายงานโดยกรรมการหรือผู้บริหารและจัดส่งสำเนาให้แก่ประธานกรรมการและประธานกรรมการตรวจสอบภายใน 7 วันทำการ นับจากวันที่รับรายงาน

6. ดูแลให้มีการเปิดเผยข้อมูลและรายงานสารสนเทศในส่วนที่รับผิดชอบต่อนักงานที่กำกับบริษัท ตามระเบียบและข้อกำหนดของหน่วยงานทางการ

7. ดูแลกิจกรรมของคณะกรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และดำเนินการเรื่องอื่นๆ ตามที่กฎหมายกำหนด หรือตามที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น หรือตามที่คณะกรรมการกำกับตลาดทุนประกาศกำหนด

คณะกรรมการชุดย่อย

คณะกรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ได้แต่งตั้งคณะกรรมการชุดย่อยเพื่อช่วยในการกำกับดูแลกิจการ คือ คณะกรรมการตรวจสอบมีจำนวน 3 ท่าน ทำหน้าที่ตรวจสอบและช่วยในการกำกับดูแลการดำเนินงานกิจการของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น โดยสมาชิกทุกท่านมีคุณสมบัติเป็นไปตามที่กำหนดไว้ในข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์ฯ และสำนักงาน ก.ล.ต. และมีขอบเขตอำนาจหน้าที่ที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น รายละเอียดได้ระบุไว้ในกฎบัตรของคณะกรรมการตรวจสอบ

นอกจากนี้ในการประชุมคณะกรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ครั้งที่ 2/2557 เมื่อวันที่ 26 กุมภาพันธ์ 2557 ได้มีมติอนุมัติจัดตั้งคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนซึ่งประกอบด้วยสมาชิกที่เป็นกรรมการอิสระจำนวน 3 ท่าน ทำหน้าที่ในการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนที่เหมาะสมสำหรับกรรมการ โดยมีรายละเอียดปรากฏในหัวข้อ “คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน”

นโยบายการกำกับดูแลกิจการ

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ได้จัดทำนโยบายการกำกับดูแลกิจการของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เป็นลายลักษณ์อักษร โดยคณะกรรมการจะจัดให้มีการทบทวนนโยบายและการปฏิบัติตามนโยบายดังกล่าวเป็นประจำทุกปี นอกจากนี้ ภายหลังจากที่หุ้นสามัญของบริษัทเข้าจดทะเบียนเป็นหลักทรัพย์จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ แล้ว บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น จะถือปฏิบัติตามกฎและข้อบังคับต่างๆ ตามที่คณะกรรมการกำกับตลาดทุน สำนักงาน ก.ล.ต. และตลาดหลักทรัพย์ฯ ประกาศกำหนด โดยจะเปิดเผยรายงานการกำกับดูแลกิจการไว้ในรายงานประจำปีและแบบแสดงรายการข้อมูลประจำปี (แบบ 56-1)

จรรยาบรรณธุรกิจ

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มีนโยบายการดำเนินธุรกิจ โดยยึดมั่นในมาตรฐานจริยธรรมสูงสุด ได้แก่ การรักษาความลับของบริษัทและบริษัทย่อย การปฏิบัติงานด้วยความซื่อสัตย์สุจริต ถูกต้องตามกฎหมาย ระเบียบข้อบังคับ การเคารพสิทธิซึ่งกันและกัน การดูแลทรัพย์สิน และสิ่งแวดล้อมภายนอก ซึ่งคณะกรรมการตลอดจนผู้บริหาร และพนักงานทุกคนให้ความสำคัญและมีหน้าที่ต้องถือปฏิบัติอย่างเคร่งครัด โดยกรรมการและพนักงานใหม่ทุกคนจะได้รับคู่มือจรรยาบรรณธุรกิจ รวม

ทั้งลงนามรับทราบและยึดถือปฏิบัติตามหลักจรรยาบรรณธุรกิจ ทั้งนี้ บริษัทได้เปิดเผยหลักจริยธรรมธุรกิจฉบับสมบูรณ์ไว้บนเว็บไซต์ของบริษัทภายใต้หัวข้อ “การพัฒนาเพื่อความยั่งยืน” และหัวข้อย่อย “การกำกับดูแลกิจการที่ดี” และ “จรรยาบรรณธุรกิจ”

ความขัดแย้งทางผลประโยชน์

คณะกรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ได้กำหนดนโยบายเกี่ยวกับการป้องกันความขัดแย้งทางผลประโยชน์บนหลักการที่ว่า การตัดสินใจใดๆ ในการดำเนินกิจกรรมทางธุรกิจจะต้องทำเพื่อผลประโยชน์สูงสุดของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เท่านั้น และควรหลีกเลี่ยงการกระทำที่ก่อให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์ โดยกำหนดให้ผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องหรือมีส่วนได้เสียกับรายการที่พิจารณาต้องแจ้งให้ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ทราบถึงความสัมพันธ์หรือการมีส่วนได้เสียของตนในรายการดังกล่าว และต้องไม่เข้าร่วมการพิจารณาตัดสินใจ รวมถึงไม่มีอำนาจอนุมัติในธุรกรรมนั้นๆ

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

การควบคุมภายในและการตรวจสอบภายใน

คณะกรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ได้จัดให้มีระบบการควบคุมภายในที่ครอบคลุมทุกด้าน เพื่อให้การปฏิบัติงานของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เป็นไปตามเป้าหมาย ข้อบังคับ ระเบียบที่เกี่ยวข้อง รวมถึงได้จัดให้มีกลไกการตรวจสอบ และถ่วงดุลที่มีประสิทธิภาพอย่างเพียงพอในการปกป้อง รักษา และดูแลเงินลงทุนของผู้ถือหุ้น และสินทรัพย์ของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และบริษัทย่อย กำหนดลำดับชั้นของการอนุมัติ และความรับผิดชอบของผู้บริหาร และพนักงาน กำหนดระเบียบการปฏิบัติงานอย่างเป็นลายลักษณ์อักษร มีฝ่ายตรวจสอบภายในทำหน้าที่ตรวจสอบการปฏิบัติงานของทุกหน่วยงานให้เป็นไปตามที่กฎระเบียบที่กำหนดไว้ รวมทั้ง คณะกรรมการตรวจสอบทำหน้าที่กำกับดูแลการดำเนินงาน และบริหารงานของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เพื่อให้ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มีระบบการควบคุมภายในที่มีประสิทธิภาพ ระบุรายงานทางการเงินที่น่าเชื่อถือโดยฝ่ายตรวจสอบภายในทำหน้าที่ตรวจสอบ และทบทวนระบบการควบคุมภายในของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และบริษัทย่อยและรายงานผลการตรวจสอบตรงต่อคณะกรรมการตรวจสอบ โดยมี นางสาวดวงพร ตันติวิวัฒน์ เป็นหัวหน้าหน่วยงานตรวจสอบภายใน ทั้งนี้ รายละเอียดการควบคุมภายในและการตรวจสอบภายในปรากฏอยู่ในหัวข้อ “การควบคุมภายในและการตรวจสอบภายใน”

การบริหารความเสี่ยง (Risk Management)

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ได้ตระหนักและให้ความสำคัญต่อการบริหารความเสี่ยง เพื่อให้การบริหารจัดการของบริษัทและบริษัทย่อยเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล และเพื่อสร้างความเชื่อมั่นให้กับผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่าย อย่างไรก็ตามเนื่องจาก บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ประกอบธุรกิจโดยการถือหุ้นใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย ดังนั้นระบบการบริหารความเสี่ยงจึงได้มีการกำหนดไว้ที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งเป็นบริษัทย่อยที่ดำเนินธุรกิจหลักให้กับบริษัท

คณะกรรมการบริหารความเสี่ยง (Risk Management Committee) ประกอบด้วยประธานเจ้าหน้าที่บริหารและฝ่ายบริหารจากทุกส่วนงาน ทำหน้าที่ในการบริหารจัดการความเสี่ยงซึ่งอาจมีผลกระทบต่อภาระดำเนินงาน ทั้งความเสี่ยงจากปัจจัยภายในและภายนอกให้อยู่ในระดับที่เหมาะสมและยอมรับได้ โดยวิธีการประเมินและสอบทาน ผลการประเมินความเสี่ยงจากหน่วยงานต่างๆ รวมทั้งทบทวนและเสนอ นโยบายที่เกี่ยวข้องกับการบริหารความเสี่ยงอย่างน้อยปีละครั้ง โดยรายละเอียดการบริหารความเสี่ยงปรากฏอยู่ในหัวข้อ “การบริหารความเสี่ยง”

รายงานของคณะกรรมการ

คณะกรรมการตรวจสอบจะทำหน้าที่สอบทานรายงานทางการเงิน และนำเสนอรายงานทางการเงินต่อคณะกรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ทุกไตรมาส โดยคณะกรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เป็นผู้รับผิดชอบต่อการเงินของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และสารสนเทศทางการเงินที่ปรากฏในรายงานประจำปี โดยการจัดทำงบการเงินดังกล่าวจะต้องเป็นไปตามมาตรฐานการบัญชีที่รับรองทั่วไปในประเทศไทย และตรวจสอบโดยผู้สอบบัญชีรับอนุญาต และมีการเลือกใช้นโยบายบัญชีที่เหมาะสมและถือปฏิบัติอย่างสม่ำเสมอ รวมทั้งมีการเปิดเผยข้อมูลสารสนเทศอย่างเพียงพอในหมายเหตุประกอบงบการเงิน

ในการประชุมคณะกรรมการตรวจสอบครั้งที่ 1 เมื่อวันที่ 23 กุมภาพันธ์ 2558 คณะกรรมการตรวจสอบซึ่งเป็นคณะกรรมการอิสระทั้ง 3 ท่านได้ประเมินระบบการควบคุมภายในโดยได้ซักถามจากหัวหน้าหน่วยงานตรวจสอบภายในแล้วได้สรุปว่าระบบการควบคุมภายในของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และบริษัทย่อยมีความเหมาะสมและเพียงพอต่อการดำเนินธุรกิจของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และบริษัทย่อย และมีประสิทธิภาพเพียงพอที่จะลดความเสี่ยงทางธุรกิจ การปฏิบัติงานของหน่วยงานตรวจสอบภายในประจำปี 2557 ในการตรวจสอบหน่วยงานต่างๆ ของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และบริษัทย่อย ไม่พบข้อบกพร่องที่เป็นสาระสำคัญของระบบการควบคุมภายในซึ่งจะมีผลกระทบต่อภาระดำเนินงานของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และบริษัทย่อย และผู้สอบบัญชีไม่ได้รายงานว่าพบข้อบกพร่องที่เป็นสาระสำคัญ

การประชุมคณะกรรมการ

ข้อบังคับของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น กำหนดให้คณะกรรมการต้องมีการประชุมอย่างน้อย 3 เดือนต่อครั้ง และอาจมีการประชุมพิเศษเพิ่มเติมตามความจำเป็น โดยกำหนดวันประชุมไว้ล่วงหน้าตลอดทั้งปี และอาจ

มีการประชุมพิเศษเพิ่มเติมตามความจำเป็น และมีการจัดส่งหนังสือเชิญประชุมให้แก่กรรมการเพื่อพิจารณาก่อนการประชุมล่วงหน้าไม่น้อยกว่า 5 วันทำการก่อนวันประชุม เว้นแต่ในกรณีจำเป็นรีบด่วนเพื่อรักษาสิทธิหรือประโยชน์ของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ซึ่งในการประชุมทุกคราวจะมีการกำหนดวาระการประชุมที่ชัดเจน มีเอกสารประกอบการประชุมที่ครบถ้วนเพียงพอ โดยจัดส่งให้กับคณะกรรมการล่วงหน้า เพื่อให้คณะกรรมการได้มีเวลาศึกษาข้อมูลอย่างเพียงพอก่อนเข้าร่วมประชุม โดยในการประชุมคณะกรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น กรรมการทุกคนสามารถอภิปรายและแสดงความคิดเห็นได้อย่างเปิดเผย นอกจากนี้ในการประชุมคณะกรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น จะมีการเชิญผู้บริหารระดับสูงเข้าร่วมประชุมคณะกรรมการเพื่อให้รายละเอียดเพิ่มเติมในฐานที่เกี่ยวข้องโดยตรง

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

นอกจากนี้คณะกรรมการกำหนดให้กรรมการที่ไม่เป็นผู้บริหารมีการประชุมกันเองตามความเหมาะสม โดยไม่มีกรรมการที่เป็นผู้บริหารหรือฝ่ายบริหารเข้าร่วมการประชุม เพื่อเปิดโอกาสให้อภิปรายปัญหาต่างๆ ทั้งที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัท เรื่องอื่นๆ ที่อยู่ในความสนใจ

คำตอบแทน

ในการประชุมคณะกรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ครั้งที่ 2 เมื่อวันที่ 26 กุมภาพันธ์ 2557 และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ครั้งที่ 1 เมื่อวันที่ 3 มีนาคม 2557 ได้มีมติอนุมัติจัดตั้งคณะกรรมการกำหนดคำตอบแทน ซึ่งจะเป็นผู้พิจารณากลับกรองและเสนอคำตอบแทนของกรรมการในแต่ละปีเพื่อให้คณะกรรมการบริษัทและ/หรือ ผู้ถือหุ้นพิจารณาอนุมัติต่อไป โดยการกำหนดคำตอบแทนของกรรมการจะพิจารณาเปรียบเทียบกับคำตอบแทนกรรมการของบริษัทชั้นนำในตลาดหลักทรัพย์ และบริษัทอื่นที่อยู่ในอุตสาหกรรมเดียวกันหรือใกล้เคียงกับบริษัท ตลอดจน ประสิทธิภาพ ภาระหน้าที่ ขอบเขตบทบาทหน้าที่ความรับผิดชอบ ความสำเร็จในการปฏิบัติงานที่เชื่อมโยงกับผลประกอบการ และปัจจัยแวดล้อมอื่นที่เกี่ยวข้อง โดยคำตอบแทนดังกล่าวต้องอยู่ในระดับที่เหมาะสมและเพียงพอที่จะจูงใจและรักษากรรมการที่มีคุณภาพไว้ ทั้งนี้ บริษัทได้มีการเปิดเผยข้อมูลดังกล่าว รวมทั้งคำตอบแทนกรรมการเป็นรายบุคคลไว้ในรายงานประจำปี (Annual Report) และแบบแสดงรายการข้อมูลประจำปี (แบบ 56-1) ของบริษัท ซึ่งสามารถดูรายละเอียดได้ในหัวข้อ “โครงสร้างคำตอบแทนกรรมการ”

การพัฒนากรรมการและผู้บริหารของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น

คณะกรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ส่งเสริมและอำนวยความสะดวกให้มีการฝึกอบรมและพัฒนาความรู้แก่ กรรมการและผู้บริหาร เพื่อให้สามารถทำหน้าที่และกำกับดูแลกิจการของบริษัทอย่างมีประสิทธิภาพ

และมีการปรับปรุงการปฏิบัติงานอย่างต่อเนื่อง โดยสนับสนุนให้กรรมการบริษัท และผู้บริหารเข้าร่วมสัมมนาหลักสูตรที่เป็นประโยชน์ต่อการปฏิบัติหน้าที่ ทั้งหลักสูตรที่จัดโดยหน่วยงานกำกับดูแลของรัฐหรือองค์กรอิสระ เช่น หลักสูตรกรรมการบริษัทของสถาบันกรรมการบริษัทไทยที่สำนักงาน ก.ล.ต. กำหนดให้กรรมการของบริษัทจดทะเบียนต้องผ่านการอบรมอย่างน้อยหนึ่งหลักสูตร ซึ่งได้แก่ Directors Certification Program (DCP) Directors Accreditation Program (DAP) และ Audit Committee Program (ACP) เป็นต้น

ในกรณีที่มีการเปลี่ยนแปลงกรรมการใหม่บริษัทได้กำหนดแนวปฏิบัติเกี่ยวกับการเตรียมความพร้อมในการปฏิบัติหน้าที่กรรมการบริษัท โดยมีเลขานุการบริษัทเป็นผู้ประสานงานในเรื่องต่างๆ ดังนี้

1. รวบรวมข้อมูลที่เป็นเกี่ยวกับกรรมการเพื่อประโยชน์ในการตรวจสอบดูแลให้มีการปฏิบัติตามกฎหมายในเรื่องที่เกี่ยวข้องกับกรรมการ
2. จัดเตรียมข้อมูลที่เป็นประโยชน์ต่อการปฏิบัติหน้าที่ของกรรมการใหม่ เช่น ข้อบังคับบริษัท คู่มือกรรมการบริษัทจดทะเบียน สรุปผลการดำเนินงาน สรุปลักษณะและแนวทางการดำเนินธุรกิจ เป็นต้น
3. จัดให้มีการพบปะหรือกับประธานกรรมการ กรรมการ และผู้บริหารเพื่อรับทราบและสอบถามข้อมูลสำคัญที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินธุรกิจของบริษัทและบริษัทย่อย

การประเมินผลการปฏิบัติงานของคณะกรรมการ

กำหนดให้มีการประเมินผลการปฏิบัติงานของคณะกรรมการ ปีละ 1 ครั้ง โดยแบ่งเป็นการประเมินผลงานของคณะกรรมการทั้งคณะและการประเมินผลงานเป็นรายบุคคล (ประเมินตนเอง) เพื่อใช้เป็นกรอบในการตรวจสอบการปฏิบัติงานในหน้าที่ของคณะกรรมการ และปรับปรุงการปฏิบัติงานของคณะกรรมการให้สอดคล้องกับแนวนโยบายที่กำหนดไว้

โดยการประเมินผลการปฏิบัติงานของคณะกรรมการมีหัวข้อหลักในการประเมินครอบคลุม 6 หัวข้อดังนี้

โครงสร้างและคุณสมบัติของคณะกรรมการ

1. บทบาท หน้าที่ และความรับผิดชอบของคณะกรรมการ
2. การประชุมคณะกรรมการ
3. การทำหน้าที่ของกรรมการ
4. ความสัมพันธ์กับฝ่ายจัดการ
5. การพัฒนาตนเองของกรรมการและการพัฒนาผู้บริหาร

นอกจากนี้คณะกรรมการได้จัดให้มีการประเมินผลงานประจำปีของประธานเจ้าหน้าที่บริหารปีละ 1 ครั้ง โดยมีหัวข้อหลักในการประเมินครอบคลุม ดังนี้

หมวดที่ 1 ความคืบหน้าของแผนงาน โดยระบุเป้าหมายและสถานะของความสำเร็จของแต่ละเป้าหมาย

หมวดที่ 2 การวัดผลการปฏิบัติงาน

- ความเป็นผู้นำ
- การกำหนดกลยุทธ์
- การปฏิบัติตามกลยุทธ์
- การวางแผนและผลปฏิบัติทางการเงิน
- ความสัมพันธ์กับคณะกรรมการ
- ความสัมพันธ์กับภายนอก
- การบริหารงานและความสัมพันธ์กับบุคลากร
- การสืบทอดตำแหน่ง
- ความรู้ด้านผลิตภัณฑ์และบริการ
- คุณลักษณะส่วนตัว

หมวดที่ 3 การพัฒนาตนเอง

การรายงานการมีส่วนได้เสีย

บริษัทได้กำหนดให้กรรมการ กรรมการบริหาร และผู้บริหารตามค่านิยมของสำนักงาน ก.ล.ต. รายงานการมีส่วนได้เสียของตนและบุคคลที่เกี่ยวข้อง เมื่อเริ่มดำรงตำแหน่ง หรือเมื่อมีการเปลี่ยนแปลงข้อมูลต่างๆ และทบทวนข้อมูลต่างๆ เป็นประจำทุกปี

แผนการสืบทอดตำแหน่ง

คณะกรรมการกำหนดให้มีแผนการสืบทอดตำแหน่งประธานเจ้าหน้าที่บริหารและผู้บริหารระดับสูงของบริษัท ทั้งนี้ เพื่อรักษาความเชื่อมั่นให้กับผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่ายว่าการดำเนินงานของบริษัท จะได้รับการสานต่ออย่างทันท่วงที

คณะกรรมการมอบหมายให้คณะกรรมการสรรหาทำหน้าที่พิจารณา กำหนดหลักเกณฑ์และแผนการสืบทอดตำแหน่ง หากตำแหน่งประธานเจ้าหน้าที่บริหารว่างลง รวมทั้งจัดให้มีการทบทวนแผนการสืบทอดตำแหน่งเป็นประจำทุกปี และให้ประธานเจ้าหน้าที่บริหารรายงานให้คณะกรรมการเพื่อทราบเป็นประจําถึงแผนการพัฒนาและสืบทอดตำแหน่งงาน

การดูแลเรื่องการใช้ข้อมูลภายใน

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และบริษัทย่อย มีนโยบายและวิธีการดูแลกรรมการผู้บริหาร และพนักงานในการนำข้อมูลภายในของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และบริษัทย่อยซึ่งยังไม่เปิดเผยต่อสาธารณชนไปใช้เพื่อแสวงหาประโยชน์ส่วนตนโดยได้เผยแพร่แนวนโยบายดังกล่าวให้แก่กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงาน รับทราบและปฏิบัติตามไว้เป็นลายลักษณ์อักษรในหลักจรรยาบรรณธุรกิจ ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

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

การรายงานการได้มาหรือจำหน่ายหลักทรัพย์ของตน คู่สมรส และบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะต่อสำนักงาน ก.ล.ต. ตามมาตรา 246 และบทกำหนดโทษ ตามมาตรา 298 แห่งพระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ พ.ศ. 2535 (รวมทั้งที่มีการแก้ไขเพิ่มเติม)

2. ให้กรรมการและผู้บริหารของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น รวมถึง คู่สมรสและบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะจัดทำและเปิดเผยรายงานการถือครองหลักทรัพย์และรายงานการเปลี่ยนแปลงการถือครองหลักทรัพย์ของ 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 เอวิเอชั่น และบริษัทย่อย ที่ได้รับทราบข้อมูลภายในที่เป็นสาระสำคัญซึ่งมีผลต่อการเปลี่ยนแปลงราคาหลักทรัพย์ต้องใช้ความระมัดระวังในการซื้อขายหลักทรัพย์ของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ในช่วง 1 เดือนก่อนทั้งการเงินหรือข้อมูลภายในนั้นจะเปิดเผยต่อสาธารณชน และในช่วงระยะเวลา 24 ชั่วโมงภายหลังจากที่ข้อมูลภายในของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ได้เปิดเผยต่อสาธารณชนแล้ว ผู้ที่เกี่ยวข้องกับข้อมูลภายในต้องไม่เปิดเผยข้อมูลนั้นให้ผู้อื่นทราบจนกว่าจะได้มีการแจ้งข้อมูลนั้นให้แก่ตลาดหลักทรัพย์ฯ มาตรการลงโทษหากมีการกระทำการฝ่าฝืนระเบียบปฏิบัติดังกล่าวข้างต้น บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ถือเป็นความผิดทางวินัยตามข้อบังคับการทำงานของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น โดยจะพิจารณาโทษตามควรแก่กรณี ได้แก่ การตักเตือนด้วยวาจา การตักเตือนเป็นหนังสือ การภาคทัณฑ์ ตลอดจนการเลิกจ้างพ้นสภาพการเป็นพนักงานด้วยเหตุไล่ออก ปลดออก หรือให้ออก แล้วแต่กรณี เป็นต้น
4. ห้ามมิให้กรรมการ ผู้บริหาร พนักงาน และลูกจ้างของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ใช้ข้อมูลภายในของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ที่มีหรืออาจมีผลกระทบต่อราคาของหลักทรัพย์ของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ซึ่งยังมีได้เปิดเผยต่อสาธารณชน ซึ่งตนได้ล่วงรู้มาในตำแหน่งหรือฐานะเช่นนั้น มาใช้เพื่อการซื้อหรือขาย หรือเสนอซื้อหรือเสนอขาย หรือชักชวนให้บุคคลอื่นซื้อหรือขาย หรือเสนอซื้อ หรือเสนอขายซึ่งหุ้นหรือหลักทรัพย์อื่น (ถ้ามี) ของ

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ไม่ว่าทั้งทางตรงหรือทางอ้อม ในประการที่น่าจะเกิดความเสียหายแก่ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ไม่ว่าทั้งทางตรงหรือทางอ้อม และไม่ว่าการกระทำดังกล่าวจะทำให้ประโยชน์ต่อตนเองหรือผู้อื่น หรือนำข้อเท็จจริงเช่นนั้นออกเปิดเผยเพื่อให้ผู้อื่นกระทำการดังกล่าว โดยตนได้รับผลประโยชน์ตอบแทนหรือไม่ก็ตาม

คำตอบแทนจากการสอบบัญชี

บริษัทและบริษัทย่อยจ่ายค่าสอบบัญชีให้กับบริษัท ไพร์ซวอเตอร์เฮาส์คูเปอร์ส เอบีเอเอส จำกัด ซึ่งเป็นสำนักงานสอบบัญชีที่ผู้สอบบัญชีประจำปี 2557 สังกัด ทั้งนี้ บริษัทที่เป็นสำนักงานสอบบัญชีและผู้สอบบัญชีไม่มีความสัมพันธ์ หรือส่วนได้เสียใดๆ กับบริษัท/ผู้บริหาร/ผู้ถือหุ้นรายใหญ่หรือผู้ที่เกี่ยวข้องกับบุคคลดังกล่าว โดยมีรายละเอียดดังนี้

คำตอบแทนจากการสอบบัญชี (Audit fee)

บริษัทและบริษัทย่อยจ่ายค่าตอบแทนการสอบบัญชี ให้แก่สำนักงานสอบบัญชีที่ผู้สอบบัญชีสังกัดในรอบปีบัญชีที่ผ่านมา มีจำนวนเงินรวม 4.50 ล้านบาท ประกอบด้วย ค่าสอบบัญชีของบริษัท จำนวน 1.03 ล้านบาท และค่าสอบบัญชีของบริษัทย่อยที่บริษัทย่อยรับภาระเอง 3.47 ล้านบาท ทั้งนี้ บริษัทมิได้จ่ายค่าตอบแทนการสอบบัญชีให้แก่ผู้สอบบัญชี บุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกับผู้สอบบัญชีและสำนักงานสอบบัญชีที่ผู้สอบบัญชีสังกัด ในรอบปีบัญชีที่ผ่านมา

ค่าบริการอื่น (Non-Audit fee)

บริษัทและบริษัทย่อยจ่ายค่าตอบแทนของงานบริการอื่น ซึ่งได้แก่ การตรวจสอบเพื่อวัตถุประสงค์เฉพาะ ให้แก่ สำนักงานสอบบัญชีที่ผู้สอบบัญชีสังกัด ในรอบปีบัญชีที่ผ่านมา มีค่าบริการอื่นที่จ่ายให้แก่สำนักงานสอบบัญชีที่ผู้สอบบัญชีสังกัด จำนวนเงิน 0.7 ล้านบาท ซึ่งเป็นค่าบริการของบริษัทและบริษัทย่อย และบริษัทไม่มีค่าใช้จ่ายในอนาคตอันเกิดจากการตกลงที่ยังให้บริการไม่แล้วเสร็จในรอบปีบัญชีที่ผ่านมา

ทั้งนี้ การจ้างสำนักงานสอบบัญชีและกิจการที่เกี่ยวข้องกับสำนักงานสอบบัญชีที่ผู้สอบบัญชีสังกัด ให้บริการอื่นนอกเหนือจากงานสอบบัญชีฝ่ายบริหารได้รายงานต่อคณะกรรมการตรวจสอบว่า ไม่ก่อให้เกิดการขัดกันในด้านผลประโยชน์ (Conflict of Interest) และไม่มีการตรวจสอบงานของตัวเอง ซึ่งจะไม่ทำให้ผู้สอบบัญชีขาดความเป็นอิสระ และขาดความเป็นกลางในการปฏิบัติงานสอบบัญชี



TAKE OFF WITH SHELL AVIATION

SAFE AND EFFICIENT OPERATIONS
ARE OUR TOP PRIORITY

www.shell.com/aviation





ด้วยความตั้งใจอันดีในการทำให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งเป็นบริษัทที่ถือหุ้นโดย บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เป็นสายการบินราคาประหยัดที่ใกล้ชิดกับใจสำหรับทุกคน พวกเราจึงมุ่งมั่นในการทำหน้าที่เป็นพันธมิตรหนึ่งเพื่อสร้างสรรค์และพัฒนาสังคมไทยให้ดียิ่งขึ้นแบบยั่งยืน จึงได้จัดทำนโยบายความรับผิดชอบต่อสังคม หรือ Corporate Social Responsibility (CSR) ซึ่งครอบคลุมการดำเนินงานและผ่านการดำเนินกิจกรรมโครงการต่างๆ หลากหลาย ภายใต้ศักยภาพที่มี ครอบคลุมหัวข้อดังต่อไปนี้

ความรับผิดชอบต่อผู้บริโภค

บจ. ไทยแอร์เอเชีย มุ่งมั่นดำเนินกิจการภายใต้แนวคิดในปี 2557 ที่จะทำให้ทุกคนเห็นถึงการให้บริการแบบ “บินคุ้ม คุณภาพครบ” คือนอกจากการเป็นผู้นำสายการบินราคาประหยัดแล้ว “คุณภาพบริการ” ยังเป็นหัวใจสำคัญที่จะแสดงถึงความรับผิดชอบต่อผู้บริโภคได้อย่างดีที่สุด ตั้งแต่เรื่องความมั่นใจในการใช้บริการ โดยฝูงบินแอร์บัส เอ320 ทั้งหมด 40 ลำของบจ. ไทยแอร์เอเชีย (สถานะ ณ สิ้นสุดปี 2557) ล้วนเป็นเครื่องบินใหม่รับจากโรงงานแอร์บัส ที่เมืองตุลุส ประเทศฝรั่งเศส จึงเชื่อมั่นได้ถึงมาตรฐานการผลิตที่ยอมรับในระดับสากล

ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังพัฒนาระบบซ่อมบำรุงอากาศยานและระบบฝึกอบรมด้านความปลอดภัยอย่างครอบคลุมให้แก่ทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ทั้งนักบิน ลูกเรือ และพนักงานในทุกภาคส่วน การฝึกอบรมพร้อมรับสถานการณ์ฉุกเฉิน รวมทั้งระบบการตรวจสอบความปลอดภัย

ที่น่าเชื่อถือ เพื่อให้มั่นใจว่าได้ปฏิบัติตามมาตรฐานความปลอดภัยของอุตสาหกรรมการบินอย่างเข้มงวด โดยมีกรมการบินพลเรือนดำเนินการตรวจสอบด้านความปลอดภัยของบริษัทปีละ 2 ครั้ง และหน่วยงานที่มีหน้าที่กำกับดูแลจากประเทศอื่นๆ ดำเนินการตรวจสอบความปลอดภัยเป็นประจำเช่นกัน

สำหรับการให้บริการ บจ.ไทยแอร์เอเชีย คำนึงถึงประโยชน์ของผู้บริโภคเป็นสำคัญ โดยมุ่งมั่นจะนำเสนอบริการที่ประหยัด น่าเชื่อถือ และเป็นมิตร สิ่งสำคัญที่มุ่งเน้นคือการให้บริการที่ตรงต่อเวลา โดยมีการควบคุมความตรงต่อเวลาของเที่ยวบินอย่างต่อเนื่อง ทั้งนี้ในปี 2557 เที่ยวบินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังมีความตรงต่อเวลามากที่สุดในเอเชียจากการจัดอันดับของ FlightStats ซึ่งเป็นความภูมิใจ และแสดงถึงการดำเนินงานอย่างเต็มประสิทธิภาพเพื่อผู้บริโภคทุกๆ คน

ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีระบบแจ้งการยกเลิกหรือเลื่อนเที่ยวบินให้ลูกค้าทราบผ่านทางอีเมล ข้อความสั้น (SMS) หรือโทรศัพท์ ลูกค้าที่ไม่สามารถติดต่อผ่านช่องทางเหล่านี้ได้ จะได้รับแจ้งเรื่องดังกล่าวที่เคาน์เตอร์ลงทะเบียนขึ้นเครื่อง ทั้งนี้ ในกรณีที่เกิดภัยพิบัติหรือเหตุการณ์ไม่คาดฝันอันส่งผลให้ไม่สามารถทำการบินได้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้มีการดูแลผู้โดยสารตามมาตรฐานที่เหมาะสม อาทิ การจัดหาที่พัก อาหาร และบริการรถรับส่งมายังสนามบิน เพื่อให้แน่ใจว่าผู้โดยสารจะได้รับบริการที่พึงพอใจและเป็นธรรม

อย่างไรก็ตาม บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังให้ความสำคัญกับการสื่อสารอย่างชัดเจนถึงรูปแบบการดำเนินงานธุรกิจ โดยแจกแจงค่าบริการต่างๆ อย่างชัดเจนในทุกช่องทางจัดจำหน่าย เพื่อให้ผู้บริโภคเข้าใจและสามารถเลือกรับบริการที่ตรงกับความต้องการได้มากที่สุด ทั้งยังเพิ่มโอกาสให้ผู้บริโภคที่ไม่สามารถเข้าถึงการเดินทางทางอากาศ เนื่องด้วยข้อจำกัดด้านราคา มีโอกาสใช้บริการจากบัตรโดยสารราคาพิเศษของรายการส่งเสริมการขายต่างๆ ที่มีอย่างต่อเนื่อง

การดูแลรักษาสิ่งแวดล้อม

บจ. ไทยแอร์เอเชีย เป็นสายการบินราคาประหยัด ที่คำนึงถึงการดูแลรักษาสิ่งแวดล้อมและลดการใช้ทรัพยากรที่สิ้นเปลืองในทุกกระบวนการให้บริการ นอกจากนี้จะเป็นการบริหารจัดการต้นทุนอย่างมีประสิทธิภาพแล้ว เรายังตั้งใจเป็นส่วนหนึ่งในการดูแลรักษาสิ่งแวดล้อมของประเทศและโลก ซึ่งเป็นเรื่องที่คุณควรตระหนักร่วมกัน

เริ่มตั้งแต่การเลือกใช้เครื่องบินรุ่นแอร์บัส เอ320 ทั้งฝูงบิน ซึ่งเป็นเครื่องบินรุ่นใหม่ที่มีประสิทธิภาพในการใช้พลังงานที่ประหยัดค่าน้ำมันและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม โดยตั้งแต่บริษัท แอร์บัส เปิดตัวโครงการ “ชาร์คเล็ท” ซึ่งเป็นอุปกรณ์ที่ติดตั้งบริเวณปลายปีกรูปแบบใหม่ที่ออกแบบด้วยหลักอากาศพลศาสตร์และเทคโนโลยีสมัยใหม่ ทำให้การใช้เชื้อเพลิงลดลงอีกร้อยละ 3 เครื่องบินแอร์บัส เอ320 ลำใหม่ที่เข้าประจำการในฝูงบินของแอร์เอเชียได้ติดตั้งอุปกรณ์ “ชาร์คเล็ท” นี้ด้วย

นอกจากนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังได้สั่งเครื่องบินแอร์บัส เอ320 นีโอ (A320neo - New Engine Option) ซึ่งเป็นเครื่องบินในตระกูล เอ320 ที่ได้รับการออกแบบเครื่องยนต์ใหม่พร้อมติดตั้งปลายปีกชาร์คเล็ท ซึ่งทำให้ลดการใช้พลังงานได้ถึงร้อยละ 14 โดย เอ320 นีโอลำแรกนั้นทางแอร์บัสคาดว่าจะส่งมอบให้กับสายการบินลูกค้าได้ในปี 2558 นี้

ด้านการให้บริการผู้โดยสารสายการบินแอร์เอเชียยังใช้ทรัพยากรอย่างมีคุณค่าให้เกิดประโยชน์สูงสุด เช่น ป้ายระบุสัมภาระเช็คอิน (Baggage Identification Tag) ตามปกติแล้วจะมีความยาว 14-21 นิ้ว แต่สายการบินใช้ป้ายที่มีความยาวเพียง 10 นิ้วซึ่งเป็นการลดการใช้กระดาษและหมึกพิมพ์

สำหรับบัตรขึ้นเครื่อง (Boarding Pass) สายการบินแอร์เอเชียใช้บัตรขึ้นเครื่องขนาดเล็กพิมพ์ลงบนกระดาษที่ไม่ได้มีกระบวนการตกแต่งหรือพิมพ์ลายที่สิ้นเปลืองทรัพยากร รวมทั้งเป็นสายการบินแรกที่นำบัตรโดยสารอิเล็กทรอนิกส์ (E-Boarding Pass) มาใช้ในเที่ยวบินภายในประเทศ โดยผู้โดยสารสามารถแสดงบัตรโดยสารอิเล็กทรอนิกส์จากโทรศัพท์เคลื่อนที่ได้อีกก่อนขึ้นเครื่อง (Boarding Gate) ไม่ต้องพิมพ์เอกสารหรือผ่านเคาน์เตอร์เช็คอิน ถือเป็นนวัตกรรมในการลดใช้ทรัพยากรธรรมชาติได้อย่างดี

สำหรับการบริการบนเที่ยวบิน บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้วางนโยบายและกลยุทธ์เน้นให้ผู้โดยสารทำการสั่งจองอาหารและบริการล่วงหน้า (Pre-Book) ซึ่งนอกจากจะทำให้ผู้โดยสารเลือกรับบริการและอาหารที่หลากหลายได้ด้วยตนเองแล้ว บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังสามารถจัดการนำอาหารและบริการอื่นๆ ที่สอดคล้องกับความต้องการที่แท้จริงของผู้โดยสารขึ้นไปบนเที่ยวบิน ไม่จำเป็นต้องผลิตอาหารจำนวนมากหรือขนส่งอาหารจำนวนมากบนเที่ยวบิน ทำให้มีทรัพยากรที่เหลือใช้น้อยลงและลดน้ำหนักการบรรทุกของเครื่องบินซึ่งจะช่วยลดการใช้เชื้อเพลิงอีกด้วย

การร่วมพัฒนาชุมชนหรือสังคม

สำหรับการพัฒนาชุมชนและสังคมถือเป็นบทบาทที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้ความสำคัญอย่างยิ่ง เนื่องจากบริษัทดำเนินกิจการครอบคลุมทั่วทุกภูมิภาคของประเทศ เราจึงมีโอกาสได้ร่วมกิจกรรมที่หลากหลายและเข้าถึง โดยสามารถแบ่งออกเป็นรูปแบบกิจกรรมต่างๆ ดังต่อไปนี้



การอนุรักษ์สืบสานศิลปวัฒนธรรมไทย

“แอร์เอเชียลัดฟ้า สานต่อ ก่องานศิลป์”

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ร่วมกับกระทรวงวัฒนธรรม เปิดอบรมค่ายศิลปะ การแสดงพื้นบ้านและเปิดเวทีให้เยาวชนไทยได้แสดงความสามารถด้าน ศิลปวัฒนธรรมในโครงการแอร์เอเชียลัดฟ้า สานต่อ ก่องานศิลป์ โดยมี ศิลปินแห่งชาติ 3 ภาคร่วมถ่ายทอดความงดงามทางวัฒนธรรมใน 10 จังหวัดทั่วประเทศ โครงการแอร์เอเชียลัดฟ้า สานต่อ ก่องานศิลป์ จัดขึ้นเพื่อมุ่งหวังและส่งเสริมให้เยาวชนทั่วประเทศได้มีโอกาสเรียนรู้ วัฒนธรรมประจำถิ่นจากศิลปินแห่งชาติชั้นครู พร้อมมีเวทีในการเผยแพร่ศิลปวัฒนธรรมไทย จึงได้จัดค่ายศิลปะการแสดงพื้นบ้านโดยมี ศิลปินแห่งชาติ 3 ท่านจาก 3 ภาคร่วมถ่ายทอด ดังนี้



ภาคอีสาน คุณบานเย็น รากแก่น ศิลปินแห่งชาติ สาขาศิลปะ การแสดงพื้นบ้าน (หมอลำ)

ภาคเหนือ คุณบัวซอน ถนอมบุญ ศิลปินแห่งชาติ สาขาศิลปะ การแสดงพื้นบ้าน (ซบซอ)

ภาคใต้ คุณคล้าว โรจนเมธากุล ศิลปินแห่งชาติ สาขาศิลปะ การแสดงพื้นบ้าน (หนังตะลุง)

ทั้งนี้ โครงการแอร์เอเชียลัดฟ้า สานต่อ ก่องานศิลป์ จัดขึ้นเพื่อสานต่อ จากการทำแอร์เอเชียสนับสนุนสวัสดิการโดยสารเครื่องบินของ คณะศิลปินแห่งชาติเพื่อเผยแพร่วัฒนธรรม โดยโครงการดังกล่าวได้จัด ค่ายอบรมครอบคลุมพื้นที่ 10 จังหวัด ได้แก่ อุบลราชธานี อุตรธานี นครพนม ขอนแก่น เชียงใหม่ เชียงราย ตังค์ หาดใหญ่ สุราษฎร์ธานี และนครศรีธรรมราช เพื่อคัดเลือกเยาวชนที่สนใจมาร่วมเรียนรู้ศิลปะ การแสดงพื้นบ้านประจำถิ่นกับศิลปินแห่งชาติโดยตรง ระยะเวลา 3 วัน

2 คืน ซึ่งมีเยาวชนกว่า 500 คนที่ได้ผ่านการเข้าร่วมกิจกรรม และใน การคัดเลือก สุดยอดยุวทูตวัฒนธรรม เพียงในหนึ่งเดียวที่จะเป็นตัวแทน จังหวัด จะมีสิทธิเดินทางกับสายการบินไทยแอร์เอเชีย (FD) ตลอดระยะ เวลา 1 ปี เพื่อแสดงความสามารถเพื่อเผยแพร่ความงดงามของศิลปะ การแสดงไทยบนเวทีทั้งในระดับประเทศและนานาชาติต่อไป

การตอบแทนสังคมให้ความเท่าเทียมกันการเดินทางโดยเครื่องบิน “โครงการ AirAsia Ambassadors Universal Design ทูตอารยสถาปัตย์แอร์เอเชีย”

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ใส่ใจและเปิดโอกาสให้ทุกคนได้เดินทางกับเราอย่าง เสมอภาค โดยเริ่มตั้งแต่การเตรียมสถานที่ที่เอื้อกับการให้บริการ ผู้โดยสารทุกประเภท อุภรณ์ช่วยเหลือ รวมทั้งอบรมบุคลากรให้มีความ พร้อมในการดูแลผู้โดยสาร นอกจากนี้เรายังเป็นส่วนหนึ่งเพื่อร่วม กิจกรรมขับเคลื่อนผลักดันให้สถานที่สำคัญในประเทศมีความเป็น อารย สถาปัตย์ (Universal Design) ซึ่งเป็นหลักการออกแบบที่เป็นสากล และเป็นธรรมสำหรับคนทุกวัย ทุกสภาพร่างกาย และเพื่อทั้งหมด ครอบคลุมคนทุกกลุ่ม อาทิ ผู้สูงอายุ ผู้พิการ ผู้ป่วยพักฟื้น สตรีมีครรภ์ และ เด็กเล็ก โดยดำเนินผ่านกิจกรรมภายใต้โครงการ AirAsia Ambassadors Universal Design ทูตอารยสถาปัตย์แอร์เอเชีย เน้น ประชาสัมพันธ์ให้กับผู้บริหารหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน ผู้นำท้องถิ่น ประชาชน และสังคมไทย โดยในปี 2557 ที่ผ่านมาได้ลงพื้นที่เป้าหมาย เพื่อรณรงค์ในจังหวัดเชียงใหม่และกระบี่ ซึ่งถือเป็นพื้นที่ยุทธศาสตร์ที่ สำคัญทางเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวของประเทศไทยการส่งเสริมและ สนับสนุนด้านการศึกษาของไทย

“โครงการความรู้บินได้กับแอร์เอเชีย”

ตามเจตนารมณ์ที่มีความตั้งใจเป็นส่วนหนึ่งในการพัฒนาการศึกษาของ เยาวชนไทย บจ. ไทยแอร์เอเชีย ร่วมกับมูลนิธิหนังสือเพื่อไทย (Book for Thailand Foundation) จัดกิจกรรมเพื่อส่งเสริมการศึกษาไทยภาย ใต้โครงการความรู้บินได้กับแอร์เอเชีย (Connecting our Wisdoms) โดยมุ่งหวังให้กิจกรรมดังกล่าวเป็นส่วนหนึ่งในการรณรงค์และเสริม สร้างลักษณะนิสัยในการรักการอ่านให้กับเยาวชนไทย





มูลนิธิหนังสือเพื่อไทย (Book for Thailand Foundation) ถือเป็นองค์กรที่ดำเนินกิจกรรมแบบไม่แสวงหาผลกำไร มีจุดประสงค์เพื่อส่งเสริมการอ่านและส่งเสริมการใช้ห้องสมุดในประเทศไทย โดยมูลนิธิฯ จะได้รับบริจาคหนังสือภาษา อังกฤษ (Text Book) จากต่างประเทศ ปีละ 4-6 ครั้ง ซึ่งในแต่ละปีจะได้รับบริจาคหนังสือภาษาอังกฤษจำนวนมากถึง 50,000 เล่ม ทางมูลนิธิฯ ได้เปิดโอกาสให้หน่วยงานหรือสถาบันการศึกษาทั่วประเทศที่มีความต้องการยื่นความจำนงค์ขอรับหนังสือดังกล่าวได้โดยไม่เสียค่าใช้จ่าย แต่ด้วยเรื่องความพร้อมในการขนส่งและค่าใช้จ่ายที่อยู่ในความรับผิดชอบของมูลนิธิฯ ทำให้เกิดข้อจำกัดในการส่งมอบหนังสือไปยังพื้นที่ต่างๆ จากสาเหตุดังกล่าวทำให้หนังสือตกค้างและไม่มีสถานที่เพียงพอในการจัดเก็บจนเป็นเหตุให้ในแต่ละปีจำเป็นต้องทำลายหนังสือปีละกว่า 1,000 เล่ม

บจ. ไทยแอร์เอเชีย เล็งเห็นถึงความสำคัญในประเด็นปัญหาดังกล่าว และมีทรัพยากรที่มีความพร้อม จึงร่วมมือกับมูลนิธิหนังสือเพื่อไทย (Book for Thailand Foundation) ขนส่งหนังสือภาษาอังกฤษไปยังหน่วยงานหรือสถาบันการศึกษาที่มีความต้องการใน 10 จังหวัด

ทั่วประเทศ ภายในปี 2557 สายการบินแอร์เอเชียได้นำส่งหนังสือกว่า 50,000 เล่ม

“โครงการ เทียวบินพิเศษ สู่ “ช้างหัวมัน” ตามพระราชดำริ”

เกิดจากความร่วมมือระหว่าง บจ. ไทยแอร์เอเชีย และโครงการ “ช้างหัวมัน” ตามพระราชดำริ เพื่อจัดกิจกรรมเที่ยวบินพิเศษ พาน้องๆ เยาวชนในพื้นที่ห่างไกลทั่วประเทศเดินทางบินลัดฟ้าเพื่อเยี่ยมชมและศึกษาโครงการ “ช้างหัวมัน” ตามพระราชดำริ ณ อ.หัวหิน จ.ประจวบคีรีขันธ์ เพื่อให้เกิดการเรียนรู้ข้อมูล ตลอดจนการศึกษาพระราชกรณียกิจของพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวฯ อันเป็นคุณูปการต่อการพัฒนาของประเทศไทย

ด้วย บจ.ไทยแอร์เอเชีย ประกอบธุรกิจการบินและมีความใกล้ชิดอยู่กับสังคมไทยมานาน ได้เล็งเห็นถึงความสำคัญและนำศึกษาเรียนรู้ของโครงการ “ช้างหัวมัน” ซึ่งเกิดจากพระราชดำริของพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวฯ อันมีจุดมุ่งหมายเพื่อเป็นแหล่งเรียนรู้

และเผยแพร่องค์ความรู้และพระราชกรณียกิจต่างๆ ที่ส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงและพัฒนาประเทศ และมองว่าด้วยศักยภาพในการให้บริการเดินทางทางอากาศของสายการบินนี้จะสามารถเป็นส่วนหนึ่งในการช่วยเผยแพร่พระราชกรณียกิจต่างๆ ของพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวฯ ได้ไม่มากนัก จึงได้จัดกิจกรรมเที่ยวบินพิเศษ กรุงเทพฯ - หัวหิน ขึ้น และพาน้องๆ เยาวชนจากสถานศึกษาที่ห่างไกลทั่วประเทศ เดินทางสู่โครงการดังกล่าว โดยมีวัตถุประสงค์ เพื่อสร้างโอกาสให้กับเยาวชนจากพื้นที่ห่างไกลในการเรียนรู้พระราชกรณียกิจด้านการพัฒนาการเกษตรของพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว และเป็นการถ่ายทอดองค์ความรู้สู่เยาวชนและบุคลากรที่เข้าร่วมโครงการ และให้สามารถบอกเล่า ส่งต่อองค์ความรู้สู่ชุมชนได้ จากการดำเนินโครงการได้ คัดเลือกเยาวชนจาก 14 จังหวัดทั่วประเทศ คือ เชียงใหม่ เชียงราย พิชญโลก อุบลราชธานี อุตรธานี นครพนม ขอนแก่น ตรัง กระบี่ นครศรีธรรมราช สุราษฎร์ธานี หาดใหญ่ ภูเก็ต นครราชสีมา จำนวน 70 คน เดินทางสู่กรุงเทพฯ และโดยสารเที่ยวบินพิเศษไทยแอร์เอเชียสู่หัวหินในระหว่างวันที่ 11-13 กันยายน 2557 ที่ผ่านมา

โครงการด้านกีฬา

กีฬาถือเป็นภาษาสากลที่ใครๆ ก็สามารถเข้าถึงได้ง่าย บจ. ไทยแอร์เอเชีย จึงใช้กีฬาเป็นสื่อในการสร้างความสัมพันธ์ควบคู่การพัฒนาสังคมในหลากหลายกิจกรรม อาทิ

- การสนับสนุนทีมฟุตบอลไทยพรีเมียร์ลีกและดิวิชั่น ด้วยกีฬาฟุตบอลถือเป็นกีฬาที่อยู่ในหัวใจคนไทย ซึ่ง 2-3 ปีที่ผ่านมาเติบโตอย่างรวดเร็ว โดยเฉพาะในระบอบลีกการแข่งขันภายในประเทศ และแฟนบอล บจ. ไทยแอร์เอเชีย จึงให้ความสำคัญกับการพัฒนาทีมฟุตบอล โดยสนับสนุนกระจายไปสำหรับทีมทุกภูมิภาคและดิวิชั่นรวม 22 ทีม เพื่อให้ฟุตบอลเป็นสื่อกลางเข้าถึงคนในชุมชนมากที่สุด รวมทั้งเกมการแข่งขันระดับนานาชาติ เพื่อพัฒนาศักยภาพนักกีฬาและทีมฟุตบอลไทย

- การสนับสนุนสมาคมกีฬาโอลิมปิกแห่งประเทศไทย ในการทำหน้าที่ขนส่งนักกีฬาไทย ทีมผู้ฝึกสอน และเจ้าหน้าที่สมาคมในการแข่งขันต่างๆ อย่างเต็มความสามารถ โดยไม่เหน็ดเหนื่อยจากการเดินทาง การสนับสนุนการแข่งขันวอลเลย์บอลยุวชน-แอร์เอเชีย รุ่นอายุไม่เกิน 14 ปี เป็นต้น
- การสนับสนุนนักฟุตบอลชายทีมชาติไทย เดินทางแข่งขัน โดยเฉพาะในการคว้าแชมป์ AFF ซูซูคัพ 2557



นอกจากนี้เพื่อให้กีฬาสามารถเข้าถึงคนหลากหลายกลุ่มได้มากขึ้น บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังสนับสนุนประเภทกีฬาอื่นๆ โดยเฉพาะในระดับเยาวชนที่พร้อมจะเติบโตไปเป็นกำลังสำคัญและสร้างแรงบันดาลใจในอนาคต อาทิ สนับสนุน “น้องแต้ว” ด.ญ. ทรรศพร นาคหล่อ สดสม ประสพการณ์แข่งขันเทนนิสเยาวชนหญิง ทั้งนี้บริษัทมุ่งหวังให้กีฬาเป็นสื่อสร้างสรรค์สังคมและเยาวชนที่ยั่งยืนอย่างดีที่สุดต่อไป

การสนับสนุนสินค้าและผลิตภัณฑ์ชุมชน เพื่อจำหน่ายบนเครื่องบิน
บจ. ไทยแอร์เอเชีย ในฐานะสายการบินที่ให้บริการครอบคลุมทั่วประเทศ จึงพร้อมเป็นส่วนหนึ่งในการเพิ่มช่องทางจำหน่ายสินค้าและผลิตภัณฑ์ชุมชนสู่นักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและต่างชาติ โดยตลอดปี



2557 สายการบินได้นำสินค้าชุมชนจัดจำหน่ายบนเครื่องบินอย่างต่อเนื่อง ในหลากหลายผลิตภัณฑ์ อาทิ กลัวยตากพลังงานแสงอาทิตย์เคลือบ ซ็อกโกแลต จังหวัดพิษณุโลก มะม่วงหิมพานต์อบเกลือรสต้มยำ จังหวัด ภูเก็ต เป็นต้น โดยเรายังพร้อมนำผลิตภัณฑ์ชุมชนใหม่ๆ จัดจำหน่ายบน เครื่องอย่างต่อเนื่องในปี 2558 ต่อไป

การให้ความช่วยเหลือในวิกฤตภัยธรรมชาติ

บจ. ไทยแอร์เอเชีย เห็นความสำคัญของการช่วยเหลือสังคมเมื่อเกิดภัย ธรรมชาติต่างๆ โดยได้ร่วมระดมทุนและบริจาคเงินเพื่อดำเนินการ ซ่อมแซมและก่อสร้างเพิ่มเติมอาคารเรียนต่างๆ และโรงอาหาร ตลอดจน หลังคาคลุมลานเอนกประสงค์ ของโรงเรียนเซียงรายปัญญานุกูล ที่ ได้รับผลกระทบจากเหตุการณ์แผ่นดินไหว ในจังหวัดเชียงราย เพื่อให้ สถานศึกษากลับมามีความพร้อมในการให้ความรู้กับนักเรียนอีกครั้ง

การมีนวัตกรรมและเผยแพร่นวัตกรรม

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ถือเป็นสายการบินแห่งนวัตกรรมต่างๆ อย่างแท้จริง โดยมุ่งหวังเพื่อช่วยอำนวยความสะดวกแก่ผู้โดยสาร และส่งเสริม ประสิทธิภาพในการปฏิบัติการของสายการบินในหลากหลายรูปแบบ อาทิเช่น

- การเช็คอินด้วยตนเอง-ผู้โดยสารไม่จำเป็นต้องเช็คอินหรือตรวจ บัตรโดยสารเพื่อรับบัตรที่นั่งผ่านเคาเตอร์เช็คอินที่ท่าอากาศยาน แต่สามารถเลือกใช้บริการเช็คอินด้วยตนเองผ่านทางเว็บไซต์ โทรศัพท์เคลื่อนที่ หรือตู้เช็คอินด้วยตนเอง (Check-in Kiosk) ซึ่ง สะดวกรวดเร็วยิ่งขึ้น
- การสั่งจองอาหารและบริการเสริมพิเศษล่วงหน้า ไม่เพียงแต่การ สั่งอาหารที่จำหน่ายบนเที่ยวบิน แต่สายการบินยังมีเมนูอาหารที่ หลากหลายมากกว่า 20 รายการ เพื่อให้ผู้โดยสารสามารถเลือกได้ ล่วงหน้าตั้งแต่ขั้นตอนการสำรองที่นั่งหรือล่วงหน้าก่อนการเดินทาง แตกต่างจากบริการอาหารบนเที่ยวบินทั่วไปที่อาจมีให้เลือกแค่ 2-3 รายการ นอกจากนั้นแล้วผู้โดยสารยังสามารถเลือกบริการพิเศษ ต่างๆ ได้ล่วงหน้าเช่น น้ำหนักกระเป๋าสัมภาระ การเลือกที่นั่งที่ ต้องการ ตัวรถรับส่งจากสนามบินเข้าเมือง เป็นต้น นอกจากนี้เรายังพัฒนาสินค้าและอาหารใหม่ๆ บนเที่ยวบินอยู่เสมอ รวมทั้ง การ จำหน่ายสินค้าท้องถิ่น เช่น กลัวยตากพลังงานแสงอาทิตย์ จาก จังหวัดพิษณุโลก มะม่วงหิมพานต์จากจังหวัดภูเก็ต เป็นต้น เพื่อ ช่วยในการสร้างและกระจายรายได้ให้กับสังคม
- บริการเที่ยวบินต่อรถและเรือ (Island Transfer - City Transfer) การเดินทางด้วยสายการบินไม่ได้จำกัดอยู่เพียงแค่สนามบินปลายทางที่สายการบินมีเที่ยวบินอีกต่อไป แต่ผู้โดยสารยังสามารถซื้อ บัตรโดยสารครั้งเดียวจากต้นทางเพื่อเดินทางไปยังเกาะต่างๆ หรือ เมืองต่างๆ นอกเหนือจากจุดบินของสายการบิน โดยสามารถซื้อ บัตรโดยสารเครื่องบินและบริการรถหรือเรือรับส่งไปยังจุดหมาย ปลายทางได้ในครั้งเดียว และสามารถขึ้นรถจากสนามบินปลายทาง ใกล้เคียงไปยังจุดหมายได้โดยสะดวก

- บริการต่อเที่ยวบิน Fly Thru บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้เปิดบริการ สำหรับผู้โดยสารที่ต้องการต่อเที่ยวบินที่ท่าอากาศยานดอนเมือง จากเดิมที่ต้องซื้อบัตรโดยสารแบบจุดต่อจุด และต้องมีการรับ กระเป๋าและเช็คอินใหม่ในระหว่างต่อเที่ยวบิน โดยด้วยบริการ Fly Thru ผู้โดยสารสามารถเลือกซื้อบัตรโดยสารจากต้นทางไปยังปลายทาง สองเที่ยวบินผ่านการต่อเที่ยวบินที่ดอนเมืองได้ในคราวเดียว และเมื่อเช็คอินก็สามารถรับบัตรที่นั่งทั้งสองเที่ยวบินและฝาก สัมภาระครั้งเดียวเพื่อไปรับที่ปลายทางได้โดยสะดวก ทำให้การเดินทาง เป็นเรื่องง่ายขึ้นสำหรับทุกคน

บจ. ไทยแอร์เอเชียหวังเป็นอย่างยิ่งว่า ด้วยเป้าหมายและแนวทางด้าน กิจกรรมเพื่อสังคมที่ชัดเจนของบริษัท ที่ดำเนินการมาอย่างต่อเนื่อง จะเป็นพลังหนึ่งในการสร้างสรรค์และพัฒนาสังคมให้ก้าวอย่างยั่งยืน ขยาย ครอบคลุมทุกๆ ภูมิภาคทั่วประเทศ โดยบริษัทมีแผนในการดำเนิน กิจกรรม CSR อย่างต่อเนื่อง ควบคู่การให้บริการอย่างดีที่สุดต่อไป สมกับความไว้วางใจอย่างดีจากสังคมไทยและผู้ใช้บริการทุกคน

ความรับผิดชอบต่อพนักงาน

นโยบายการจ้างงาน

- บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังคงรับพนักงานเพิ่มอย่างต่อเนื่องเพื่อรองรับ การเติบโตและการเพิ่มจำนวนเครื่องบิน เพื่อให้บริการแก่ผู้โดยสาร และเปิดเส้นทางใหม่ รวมถึงการเพิ่มความถี่ในเส้นทางเดิมที่ ให้ บริการอยู่แล้ว
- การสรรหาคัดเลือกพนักงาน โดยระบบความเสมอภาค และเป็นธรรม มีกระบวนการทดสอบข้อเขียน การสัมภาษณ์ โดยคณะกรรมการ ผู้มีประสบการณ์ความรู้ ความสามารถ อย่างโปร่งใส
- ให้ความสำคัญกับการดูแลพนักงานเสมือนสมาชิกในครอบครัว เดียวกัน พนักงานจะได้รับการดูแลเรื่องค่าตอบแทนสิทธิประโยชน์ และสวัสดิการอย่างเหมาะสม ภายใต้บรรยากาศการทำงานที่อบอุ่น แบ่งปันประสบการณ์ การช่วยเหลือเกื้อกูลกันระหว่างรุ่นพี่ รุ่นน้อง ส่งเสริมระบบพี่เลี้ยงสอนงาน เพื่อให้พนักงานมีความสุขในการทำงาน

การบริหารสวัสดิการ

บจ. ไทยแอร์เอเชีย จัดให้มีสวัสดิการและสิทธิประโยชน์แก่พนักงาน โดย มีนโยบายการจัดสวัสดิการให้ตรงกับความต้องการและเป็นประโยชน์ แก่พนักงานมากที่สุด สวัสดิการที่สำคัญ ได้แก่

- การตรวจสุขภาพประจำปี
- ประกันชีวิตกลุ่ม
- ประกันสุขภาพกลุ่ม
- กองทุนสำรองเลี้ยงชีพ ซึ่ง บจ. ไทยแอร์เอเชีย ช่วยสมทบเพิ่ม ตามอายุการเป็นสมาชิกกองทุนสูงสุดร้อยละ 10
- สหกรณ์ออมทรัพย์ไทยแอร์เอเชีย
- ตัวเครื่องบินเดินทางฟรีกรณีพนักงานสมรส
- ตัวเครื่องบินเดินทางฟรีจำนวน 6 ใบ ต่อปี

- ตัวเครื่องบินส่วนลด 90% จำนวนไม่จำกัด ต่อปี
- เงินช่วยเหลือกรณีบุคคลใกล้ชิดในครอบครัวเสียชีวิต ได้แก่ บิดา มารดา คู่สมรส และบุตร
- เงินช่วยเหลือกรณีพนักงานคลอดบุตร
- ชุดเครื่องแบบ สำหรับพนักงาน

การบริหารค่าจ้าง และผลตอบแทน

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ดำเนินนโยบายการบริหารค่าตอบแทนที่ยืดหยุ่น เป็นธรรม เหมาะสม สอดคล้องตามความรู้ความสามารถ เหมาะสมตาม ผลการปฏิบัติงานที่ผ่านกระบวนการประเมินผลการปฏิบัติงาน ตาม ความเหมาะสมของตำแหน่งงาน โดยมีการสำรวจค่าตอบแทนกับตลาด แรงงานภายนอก และบริษัทชั้นนำ เพื่อปรับปรุงให้เหมาะสม สามารถ แข่งขันในอุตสาหกรรมเดียวกันและเพื่อดึงดูดผู้มีความรู้ความสามารถ ใหม่ๆ เข้ามาร่วมงาน

กิจกรรมพนักงานสัมพันธ์

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้จัดกิจกรรมส่งเสริมความสัมพันธ์ที่ดีระหว่าง พนักงานกับพนักงาน และพนักงานกับองค์กร อย่างต่อเนื่อง โดยเปิด โอกาสให้พนักงานได้แสดงความคิดเห็น และร่วมกิจกรรมต่างๆหลากหลาย รูปแบบ เพื่อสร้างให้เกิดเป็นน้ำหนึ่งใจเดียวกัน เกิดความสุขใน การทำงานร่วมกันในองค์กร

- กิจกรรมงานเลี้ยงฉลองปีใหม่ Staff Party กิจกรรมที่จัดขึ้นเพื่อ พนักงานได้พบปะสังสรรค์ สร้างเป็นความสัมพันธ์ที่ดีระหว่าง พนักงานกับพนักงาน และพนักงานกับองค์กรมากขึ้น โดยรูปแบบ กิจกรรมจะแตกต่างกันไป
- กิจกรรมงานกีฬา จัดขึ้นเพื่อให้พนักงานได้ร่วมแข่งขันกีฬาและ เป็นกองเชียร์ เพื่อสร้างความสัมพันธ์อันดีและสร้างความสามัคคี รู้จักแพ้ชนะ และการให้อภัย
- กิจกรรมร่วมทำบุญ บริจาคเงินช่วยเหลือผู้ประสบภัยในประเทศ และต่างประเทศ
- กิจกรรมวันครบรอบวันเกิดบริษัท จัดให้ผู้บริหารและพนักงานได้ ร่วมทำบุญตักบาตรของพระภิกษุสงฆ์ และเลี้ยงอาหารกลางวัน พนักงาน

การพัฒนาบุคลากร

ด้วยเจตนารมณ์ที่ต้องการสร้างบุคลากรให้มีความรู้ ความสามารถ และ มีคุณภาพชีวิตที่ดีตามหลักธรรมาภิบาลอย่างต่อเนื่อง บจ. ไทยแอร์เอเชีย จึงมีนโยบายในการพัฒนาบุคลากรให้มีศักยภาพและเตรียมความพร้อม เพื่อรับมือกับการแข่งขัน ซึ่งจะช่วยขับเคลื่อนและสร้างความแข็งแกร่ง ให้กับองค์กรอย่างยั่งยืน โดยมีเป้าหมายเพื่อผลักดันและให้โอกาสใน การพัฒนาตนเองและใช้ศักยภาพที่มีให้เกิดประโยชน์สูงสุดพร้อมทั้ง สร้างบรรยากาศของการทำงานเชิงรุกเน้นฝึกฝนทักษะพัฒนาความรู้

ความสามารถของตนเอง เพื่อให้เกิดความเชื่อมั่นพร้อมรับการ เปลี่ยนแปลงและความท้าทายที่เกิดขึ้นในการแข่งขันทางธุรกิจซึ่ง มีมากขึ้น

ดังนั้น บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีการจัดการฝึกอบรมตามความจำเป็นของ แต่ละส่วนงาน ดังรายการต่อไปนี้

หลักสูตรสำหรับวิศวกร

- Maintenance Familiarization
- AMOS Training
- Basic Digital Avionics
- Basic Gas Turbine
- Basic Airframe
- Basic Electronic

หลักสูตรสำหรับลูกเรือ

- Duty Free / Handheld Device
- Thai Announcement
- Airline Business
- Civil Aviation Regulations
- Flight Attendant Procedure

หลักสูตรสำหรับพนักงานต้อนรับภาคพื้น

- Customer Service Excellence
- Central Baggage Tracking Office
- Sky Speed
- Duties & Checks
- Disability Equality Training

หลักสูตรสำหรับนักบิน

- Meteorological
- Weight & Balance procedures
- Flight Operation, Report, Form, Merlot
- Pilot Transit Check
- Auto Flight
- Aircraft System Examination

หลักสูตรสำหรับพนักงานกองลานจอด

- Ramp Ground Handling
- Aircraft Pushback
- Initial Airside Safety and ERP Plan

การส่งเสริมการปฏิบัติตามกฎระเบียบและจรรยาบรรณทางธุรกิจ

บจ. ไทยแอร์เอเชีย มุ่งส่งเสริมให้พนักงานทุกคนมีความเข้าใจ หลักการและนโยบายต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับจรรยาบรรณทางธุรกิจ และการปฏิบัติตามกฎระเบียบ รวมทั้งแนวทางปฏิบัติที่ถูกต้อง วิธี จัดการและรายงานที่พบหรือสงสัยว่ามีเหตุการณ์ซึ่งอาจนำไป

ผู้การกระทำผิดกฎหมาย กฎระเบียบ หรือนโยบายของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยก่อให้เกิดข้อกังขาในความซื่อสัตย์สุจริตของพนักงานเองหรือของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้จัดทำหลักสูตรการอบรมที่เกี่ยวข้อง อาทิเช่น หลักสูตรเกี่ยวกับข้อพึงปฏิบัติของพนักงาน หลักสูตรเกี่ยวกับการป้องกันการทุจริต หลักสูตรการป้องกันและปราบปรามการทุจริตคอร์รัปชัน และการให้/รับสินบน โดยหลักสูตรดังกล่าวเป็นหลักสูตรภาคบังคับที่พนักงานทุกคนทุกระดับชั้นจะต้องเข้าร่วมอบรมและผ่านการทดสอบอยู่เสมอ รวมถึงพนักงานใหม่ที่ต้องเข้าร่วมอบรมและผ่านการทดสอบทุกหลักสูตรภายในระยะเวลาทดลองงาน และจะไม่ได้รับบรรจุเป็นพนักงานประจำหากไม่ผ่านการอบรมและทดสอบในหลักสูตรดังต่อไปนี้

- หลักสูตรข้อพึงปฏิบัติของพนักงาน (Code of Conduct Training) เพื่อให้พนักงานทุกคนเข้าใจในหลักการและมาตรฐานขั้นต่ำที่พนักงานทุกคนจะต้องถือปฏิบัติเพื่อป้องกันมิให้เกิดความกังขาในความซื่อสัตย์สุจริตของพนักงานและ บจ. ไทยแอร์เอเชีย
- หลักสูตรการป้องกันการทุจริต (Fraud Awareness Training) เพื่อให้พนักงานเรียนรู้วิธีการป้องกัน และการแจ้งเหตุหรือพฤติกรรมที่ส่งไปทางทุจริตให้กับ บจ. ไทยแอร์เอเชีย
- หลักสูตรการป้องกันและปราบปรามการทุจริตคอร์รัปชัน และการให้/รับสินบน (Anti-Corruption & Bribery Policy) เพื่อพนักงานเข้าใจถึงปัญหาและผลกระทบจากการทุจริตคอร์รัปชัน การให้และการรับสินบน ตลอดจนเรียนรู้วิธีการป้องกันแล้วการแจ้งเหตุหรือพฤติกรรมที่ส่งไปทางคอร์รัปชัน การให้/รับสินบนผ่านช่องทางต่างๆ ให้กับบริษัทอีกด้วย

ความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน

ในปี 2557 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ดำเนินงานด้านความปลอดภัย ภายใต้ระบบการจัดการด้านความปลอดภัย (Safety Management System) ซึ่งมีสำนักงานนิรภัย คณะอนุกรรมการความปลอดภัยของนักบิน คณะอนุกรรมการความปลอดภัยของลูกเรือ และคณะกรรมการความปลอดภัย อาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมในการทำงาน ทำหน้าที่ประสานงานโครงการต่างๆ ซึ่งรายงานตรงต่อประธานเจ้าหน้าที่บริหาร เพื่อเน้นให้องค์กรมีการบริหารจัดการด้านความปลอดภัยอย่างยั่งยืน

ในปีที่ผ่านมา บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ดำเนินการสนับสนุนและส่งเสริมงานด้านความปลอดภัย ในรูปแบบต่างๆ อาทิ

- การจัดทำโครงการ Safety Always 2014 ซึ่งเป็นกิจกรรมที่มุ่งเน้นการปลูกฝังวัฒนธรรมความปลอดภัยทั่วทั้งองค์กร
- กิจกรรมการสร้างพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงาน (Behavior Based Safety) โดยการจูงใจในเชิงบวก (Positive Approach)

โดยเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยร่วมกับหัวหน้างาน ทำการสังเกตพฤติกรรมการทำงานของพนักงาน เมื่อพบพฤติกรรมที่ปลอดภัย พนักงานจะได้รับการชมเชย และหากพบความเสี่ยงจะมีการแจ้งให้ปรับเปลี่ยนพฤติกรรมเสี่ยงดังกล่าว พร้อมทั้งติดตามผลการปรับปรุงแก้ไขพฤติกรรมเสี่ยงอย่างต่อเนื่อง จนกลายเป็นวัฒนธรรมความปลอดภัย “Safety Culture” ที่ยั่งยืน โดยในช่วงเริ่มกิจกรรม (เดือนมกราคม 2557) พฤติกรรมความปลอดภัยของพนักงานคิดเป็นร้อยละ 98.66 และเมื่อสิ้นสุดโครงการในเดือนธันวาคม 2557 พฤติกรรมความปลอดภัยของพนักงานเพิ่มเป็นร้อยละ 99.42

- กิจกรรม “ทัก ชม เตือน” มุ่งเน้นให้พนักงาน หัวหน้างานทุกคนกล่าวชมเชยเมื่อพบการปฏิบัติงานอย่างปลอดภัย รวมถึงเตือนซึ่งกันและกันเมื่อพบการปฏิบัติงานที่ไม่ปลอดภัย นอกจากนี้หัวหน้างานและพนักงานร่วมกันหาแนวทางการแก้ไข ให้เกิดความปลอดภัยในการปฏิบัติงาน เพื่อส่งเสริมวัฒนธรรมการทำงานอย่างปลอดภัย
- กิจกรรมการคัดเลือกพนักงานดีเด่นด้านความปลอดภัย (Safety Icons) เป็นกิจกรรมที่คัดเลือกพนักงานที่ปฏิบัติงานดีเด่นด้านความปลอดภัยในการทำงาน เพื่อให้เป็นตัวอย่างที่ดีแก่พนักงานท่านอื่น
- กิจกรรมการรายงานอันตราย (Hazard Reporter) ซึ่งเน้นการมีส่วนร่วมของพนักงานในการค้นหาอันตราย หรือสภาพแวดล้อมในการทำงานที่ไม่ปลอดภัย และดำเนินการปรับปรุงแก้ไขอันตรายที่ได้รับรายงานจากพนักงาน เพื่อเป็นการป้องกันอุบัติเหตุ อุบัติการณ์เชิงรุก โดยในปี 2557 ที่ผ่านมามีพนักงานได้รายงานอันตรายทั้งหมด 30 เรื่อง
- กิจกรรมการฝึกทำนายอันตรายล่วงหน้า (Kiken Yoshi Training = KYT) มุ่งเน้นให้พนักงานแต่ละคนสามารถวิเคราะห์หรือคาดการณ์อันตรายที่แอบแฝงในการปฏิบัติงาน แล้วหาทางป้องกันอันตรายดังกล่าวได้อย่างถูกต้องเหมาะสม
- การจัดทำและทบทวนคู่มือรับมือสถานการณ์ฉุกเฉิน เพื่อให้การรับมือสถานการณ์ฉุกเฉินของบริษัทเป็นไปอย่างถูกต้อง รวดเร็วเหมาะสม และทันสมัย เป็นไปตามข้อกำหนดของ ICAO ที่ประกาศใช้ล่าสุด
- การจัดทำและทบทวนแผนรับมือสถานการณ์ฉุกเฉินสำหรับแต่ละสถานี จำนวน 24 สถานีทั้งสถานีภายในประเทศและสถานีต่างประเทศ เพื่อใช้เป็นแนวทางในการรับมือสถานการณ์ฉุกเฉินให้เกิดความเหมาะสมกับแต่ละสถานี
- การฝึกซ้อมรับมือสถานการณ์ฉุกเฉิน แบบบางส่วนร่วมกับสนามบินดอนเมือง (DMK-EMEX14) เป็นการฝึกซ้อมเพื่อรับมือสถานการณ์จริง และยกระดับการติดต่อ สื่อสาร ประสานงานระหว่างทีมตอบโต้เหตุฉุกเฉินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องของสนามบินดอนเมือง

- การฝึกอบรมทีมผู้ช่วยเหลือพิเศษ (Special Assistance Team) เพื่อเป็นการเตรียมความพร้อมในการให้ความช่วยเหลือผู้โดยสาร และญาติผู้โดยสาร กรณีเกิดสถานการณ์ฉุกเฉิน ทั้งการช่วยเหลือทางด้านกายภาพและการช่วยเหลือด้านจิตใจ
- การฝึกอบรมหลักสูตร เจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงานระดับบริหาร, เจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงานระดับเทคนิค และเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงานระดับหัวหน้างาน ให้กับพนักงานอย่างต่อเนื่อง
- การฝึกอบรมหลักสูตร Crew Resource Management สำหรับนักบินและลูกเรือ เป็นประจำทุกปี
- การฝึกอบรมหลักสูตร Safety Emergency Procedure สำหรับนักบินและลูกเรือ เป็นประจำทุกปี
- การฝึกอบรมดับเพลิงขั้นต้นสำหรับพนักงานภาคพื้น
- การฝึกอบรมปฐมพยาบาลเบื้องต้น และเคลื่อนย้ายผู้บาดเจ็บ เพื่อลดความเสี่ยงอันเนื่องมาจากการเคลื่อนย้ายผู้บาดเจ็บไม่ถูกวิธี
- การตรวจวัดสภาพแวดล้อมในการทำงาน อาทิ การตรวจวัดระดับเสียงสะสมที่พนักงานได้รับ และการตรวจวัดระดับแสงสว่างในพื้นที่ปฏิบัติงาน เพื่อเป็นการเฝ้าระวังสภาพแวดล้อมในการทำงานที่อาจเป็นอันตรายต่อสุขภาพของพนักงาน

นโยบายด้านสิทธิมนุษยชน

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ดำเนินธุรกิจโดยให้ความสำคัญและส่งเสริมการคุ้มครองสิทธิมนุษยชนในทุกๆ ด้าน โดยจะไม่กระทำการใดที่เป็นการละเมิดหรือมีส่วนร่วมในการละเมิดสิทธิมนุษยชนที่กระทำโดยบุคคลอื่น และจะปฏิบัติตามกฎหมายและกฎเกณฑ์ที่เกี่ยวข้องกับเรื่องสิทธิมนุษยชน

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้ความสำคัญต่อสิทธิของพนักงานและผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่าย โดยจะไม่เลือกปฏิบัติต่อบุคคลใดๆ ด้วยเรื่องความแตกต่างของเชื้อชาติ สีผิว ศาสนา เพศ สัญชาติ อายุ ความทุพพลภาพ หรือสถานภาพอื่นใดที่ถือว่าเป็นสิทธิมนุษยชน โดยจะนำวิธีปฏิบัติด้านการให้ความเคารพในสิทธิมนุษยชนที่สมเหตุสมผลและครอบคลุมมาประยุกต์ใช้กับการดำเนินงานทั้งหมด

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะดำเนินการศึกษาและติดตามการเปลี่ยนแปลงหรือเพิ่มเติมของกฎเกณฑ์และกฎหมายใดที่เกี่ยวข้องกับสิทธิมนุษยชนอย่างสม่ำเสมอเพื่อส่งเสริมนโยบายด้านสิทธิมนุษยชนของบริษัทให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด

นอกจากนี้ยังมีการให้ความรู้ความเข้าใจในเรื่องสิทธิมนุษยชนแก่กรรมการ ผู้บริหาร ตลอดจนพนักงานทั้งด้านนโยบายและด้านปฏิบัติการ รวมทั้งให้พนักงานและผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่ายให้ความร่วมมือตรวจสอบและรายงานหากมีการพบเห็นการกระทำที่เป็นการละเมิดสิทธิมนุษยชนได้ผ่านกระบวนการร้องเรียนของบริษัท

การปฏิบัติต่อพนักงาน

- ดำเนินการสรรหาบุคคลากรด้วยความเป็นธรรมและเสมอภาค เปิดโอกาสให้ทุกคนมีสิทธิเท่าเทียมกันในการสมัคร และสอบเป็นพนักงานภายใต้กรอบของกฎหมาย ระเบียบข้อบังคับที่เกี่ยวข้อง โดยไม่มีการแบ่งแยกในเรื่องเพศ รวมถึงผู้มีความบกพร่องทางร่างกายที่พิจารณาแล้วเห็นว่าสามารถทำงานได้
- ปฏิบัติต่อพนักงานด้วยความยุติธรรมและซื่อสัตย์ โดยพนักงานทั้งหมดถูกตกลงจ้างงานภายใต้ข้อกำหนดและเงื่อนไขการจ้างงานที่สอดคล้องกับกฎหมาย ระเบียบข้อบังคับ หรือธรรมเนียมปฏิบัติ ไม่มีการจ้างแรงงานเด็กที่ผิดกฎหมาย แรงงานที่ถูกบังคับ หรือการใช้แรงงานเกินมาตรฐานการจ้างงาน
- ปราศจากการล่วงละเมิดสิทธิในทุกประเภท และไม่ยินยอมให้มีการเลือกปฏิบัติ และจะดำเนินการเพื่อรับรองโอกาสที่เท่าเทียมกันสำหรับพนักงานทุกคน
- มีนโยบายดำเนินงานเพื่อรับประกันว่าพนักงานจะมีสิทธิในด้านความปลอดภัยส่วนบุคคลตลอดจนมีสิทธิที่จะมีสถานที่ทำงานที่สะอาด ปลอดภัย และถูกสุขลักษณะ
- ไม่ใช้หรือยอมรับการลงโทษทางร่างกาย การบังคับข่มเหงทางร่างกายและจิตใจ หรือการละเมิดทางวาจา

การปฏิบัติต่อผู้มีส่วนได้เสียอื่น

- เคารพในสิทธิทางกฎหมาย วัฒนธรรม และธรรมเนียมปฏิบัติ ต่อผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่ายทั้ง ลูกค้า คู่ค้า ผู้รับจ้าง รวมทั้งชุมชนที่อยู่รอบสถานประกอบการ และปฏิบัติต่อผู้มีส่วนได้เสียดังกล่าวอย่างเท่าเทียม รวมทั้งสนับสนุนให้ผู้มีส่วนได้เสียปฏิบัติตามหลักสิทธิมนุษยชนตามมาตรฐานสากล

นโยบายและแนวปฏิบัติด้านทรัพย์สินทางปัญญา

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ดำเนินธุรกิจและส่งเสริมให้บุคลากรปฏิบัติหน้าที่ภายใต้กฎหมายหรือข้อกำหนดที่เกี่ยวข้องกับสิทธิในทรัพย์สินทางปัญญา ไม่ว่าจะเป็นเครื่องหมายการค้า สิทธิบัตร ลิขสิทธิ์ ความลับทางการค้า และทรัพย์สินทางปัญญาด้านอื่นที่กฎหมายกำหนด อาทิเช่น การใช้โปรแกรมคอมพิวเตอร์ที่มีลิขสิทธิ์ถูกต้อง โดยโปรแกรมคอมพิวเตอร์ทุกชนิดจะต้องผ่านการตรวจสอบและลงโปรแกรมโดยฝ่ายเทคโนโลยีสารสนเทศเท่านั้น การส่งเสริมให้พนักงานตรวจสอบผลงานหรือข้อมูลที่ใช้ในการปฏิบัติงานว่าไม่เป็นการละเมิดทรัพย์สินทางปัญญาของผู้อื่น เป็นต้น

นโยบายต่อต้านการทุจริตคอร์รัปชัน

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ดำเนินธุรกิจอยู่บนพื้นฐานของความโปร่งใส สุจริต และเป็นธรรม โดยกำหนดให้โครงสร้างองค์กรมีการแบ่งแยกหน้าที่ความรับผิดชอบ กระบวนการทำงาน สายการบังคับบัญชาที่ชัดเจนในแต่ละหน่วยงาน เพื่อให้มีการถ่วงดุลอำนาจระหว่างกันอย่างเหมาะสม รวมทั้งได้กำหนดหลักปฏิบัติสำหรับกรรมการ ผู้บริหาร พนักงาน และผู้ที่เกี่ยวข้อง เพื่อป้องกันและต่อต้านการทุจริตคอร์รัปชันทุกรูปแบบ โดยถือเป็นภาระหน้าที่ร่วมกันในการปฏิบัติหน้าที่ และเพื่อให้การตัดสินใจและการดำเนินการทางธุรกิจที่อาจมีความเสี่ยงด้านการทุจริตคอร์รัปชันได้รับการพิจารณาและปฏิบัติอย่างรอบคอบ โดยมีรายละเอียดดังนี้

คอร์รัปชัน (Corruption) หมายถึง การคิดสินบนไม่ว่าจะอยู่ในรูปแบบใดๆ โดยการเสนอให้ สลัญญา มอบให้ ให้ค้ำประกัน หรือรับ ซึ่งเงินทรัพย์สิน หรือประโยชน์อื่นใดซึ่งไม่เหมาะสม กับเจ้าหน้าที่ของรัฐ หน่วยงานของรัฐหน่วยงานของเอกชน หรือผู้มีหน้าที่ไม่ว่าจะโดยทางตรงหรือทางอ้อม เพื่อให้บุคคลดังกล่าวกระทำหรือละเว้นการปฏิบัติหน้าที่อันเป็นการให้ได้มาหรือรักษาไว้ซึ่งธุรกิจ หรือแนะนำธุรกิจให้กับบริษัท โดยเฉพาะ หรือ เพื่อให้ได้มาหรือรักษาไว้ซึ่งผลประโยชน์อื่นใดที่ไม่เหมาะสมทางธุรกิจ เว้นแต่เป็นกรณีที่กฎหมาย ระเบียบ ประกาศ ข้อบังคับ ขนบธรรมเนียม ประเพณีของท้องถิ่น หรือจารีตทางการค้าให้กระทำได้

นโยบายภาพรวม

ห้ามกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ดำเนินการหรือยอมรับการทุจริตคอร์รัปชันในทุกรูปแบบทั้งทางตรงหรือทางอ้อม และให้มีการสอบทานการปฏิบัติตามนโยบายต่อต้านการทุจริตคอร์รัปชันอย่างสม่ำเสมอ ตลอดจนทบทวนการกำหนดบทบาทหน้าที่ความรับผิดชอบของแต่ละฝ่ายที่เกี่ยวข้อง รวมถึงแนวทางการปฏิบัติ เพื่อให้สอดคล้องกับการเปลี่ยนแปลงของธุรกิจ ระเบียบ ข้อบังคับ และข้อกำหนดของกฎหมาย

บทบาทหน้าที่และความรับผิดชอบ

1. คณะกรรมการบริษัท มีหน้าที่และรับผิดชอบในการกำหนดนโยบายและกำกับดูแลให้มีระบบที่สนับสนุนการต่อต้านการทุจริตคอร์รัปชันที่มีประสิทธิภาพ เพื่อให้มั่นใจว่าฝ่ายบริหารได้ตระหนักและให้ความสำคัญกับการต่อต้านการทุจริตคอร์รัปชัน
2. คณะกรรมการตรวจสอบ มีหน้าที่และรับผิดชอบในการสอบทานระบบรายงานทางการเงิน ระบบการควบคุมภายในและการประเมินความเสี่ยงเพื่อให้ความมั่นใจว่าระบบดังกล่าวมีความเสี่ยงที่จะทำให้เกิดโอกาสการทุจริตที่มีผลกระทบต่อฐานะทางการเงินและการดำเนินการของบริษัทน้อยที่สุดและ มีความเหมาะสมเพียงพอ มีความน่าเชื่อถือ และเป็นไปตามมาตรฐานสากล ตลอดจนรับเรื่องแจ้งเบาะแสการทุจริตคอร์รัปชันที่คนในองค์กรมีส่วนเกี่ยวข้องและตรวจสอบข้อเท็จจริง รวมถึงเสนอเรื่องให้คณะกรรมการบริษัทร่วมกันพิจารณาบทลงโทษ

3. ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร และผู้บริหาร มีหน้าที่และรับผิดชอบในการกำหนดให้มีระบบและให้การส่งเสริมและสนับสนุนนโยบายต่อต้านการทุจริตคอร์รัปชัน เพื่อสื่อสารไปยังพนักงานและผู้เกี่ยวข้องทุกฝ่ายนำไปใช้ปฏิบัติ รวมทั้งทบทวนความเหมาะสมของระบบและมาตรการต่างๆ เพื่อให้สอดคล้องกับการเปลี่ยนแปลงของธุรกิจ ระเบียบ ข้อบังคับและข้อกำหนดของกฎหมาย
4. หน่วยงานตรวจสอบภายในมีหน้าที่และรับผิดชอบในการปฏิบัติหน้าที่ให้เป็นไปตามแผนการตรวจสอบภายในที่กำหนดไว้ และเสนอรายงานการตรวจสอบระบบการควบคุมภายในและการประเมินความเสี่ยงเกี่ยวกับการทุจริตที่เกิดจากการตรวจสอบการควบคุมภายในให้คณะกรรมการตรวจสอบทราบรวมถึงการปฏิบัติงานตามที่คณะกรรมการตรวจสอบได้มอบหมายในเรื่องการตรวจสอบทุจริตคอร์รัปชัน

แนวทางการปฏิบัติ

1. กรรมการ ผู้บริหาร พนักงานทุกระดับ ต้องปฏิบัติตามนโยบายต่อต้านการทุจริตคอร์รัปชันและจรรยาบรรณธุรกิจ โดยต้องไม่เข้าไปเกี่ยวข้องกับเรื่องทุจริตคอร์รัปชัน ไม่ว่าทางตรงหรือทางอ้อม
2. เมื่อพนักงานพบเห็นการกระทำที่เข้าข่ายทุจริตคอร์รัปชันที่เกี่ยวข้องกับ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีหน้าที่ต้องรายงานให้ผู้บังคับบัญชา หรือบุคคลที่รับผิดชอบทราบ และให้ความร่วมมือในการตรวจสอบข้อเท็จจริงต่างๆ หากมีข้อสงสัยหรือข้อซักถามให้ปรึกษากับผู้บังคับบัญชา หรือบุคคลที่กำหนดให้ทำหน้าที่รับผิดชอบเกี่ยวกับการติดตามการปฏิบัติตามจรรยาบรรณธุรกิจ ผ่านช่องทางต่างๆ ที่กำหนดไว้
3. บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้ความสำคัญและคุ้มครองพนักงาน หรือผู้แจ้งเบาะแสในเรื่องทุจริตคอร์รัปชัน โดยใช้มาตรการคุ้มครองผู้ร้องเรียน หรือผู้ให้ความร่วมมือในการรายงานการทุจริตคอร์รัปชัน ตามที่กำหนดไว้ใน Whistleblowing Policy
4. ผู้ที่กระทำการทุจริตคอร์รัปชันถือเป็นการกระทำที่ผิดจรรยาบรรณธุรกิจซึ่งจะต้องได้รับการพิจารณาทางวินัยตามระเบียบที่กำหนดไว้ นอกจากนี้ยังอาจได้รับโทษตามกฎหมาย หากการกระทำนั้นเข้าข่ายผิดกฎหมาย
5. บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้เผยแพร่ ให้ความรู้ และทำความเข้าใจกับผู้มีส่วนได้เสียอื่นที่ปฏิบัติหน้าที่ หรือดำเนินการใดๆ ที่เกี่ยวข้อง หรืออาจส่งผลกระทบต่อบริษัทและบริษัทย่อย ในเรื่องที่ต้องปฏิบัติให้เป็นไปตามนโยบายต่อต้านการทุจริตคอร์รัปชันนี้

6. การดำเนินการใดๆ ตามนโยบายต่อต้านการทุจริตคอร์รัปชันให้ใช้แนวปฏิบัติตามที่กำหนดไว้ในจรรยาบรรณธุรกิจ หลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี นโยบายและแนวปฏิบัติต่อผู้มีส่วนได้เสียกลุ่มต่างๆ รวมทั้ง ระเบียบ และคู่มือปฏิบัติงานของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนแนวทางปฏิบัติอื่นใดที่ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย อาจกำหนดขึ้นต่อไป อย่างไรก็ตามเพื่อความชัดเจนในการดำเนินการในเรื่องที่มีความเสี่ยงสูงการเกิดทุจริตคอร์รัปชัน กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานทุกระดับต้องปฏิบัติตามด้วยความระมัดระวังในเรื่องดังต่อไปนี้

การรับเงินหรือผลประโยชน์ตอบแทน

- กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงาน ต้องไม่รับเงินหรือประโยชน์ตอบแทนใดๆ เป็นการส่วนตัวจากลูกค้า คู่ค้า หรือจากบุคคลใดอันเนื่องมาจากการทำงานในนาม บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย
- กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงาน จะต้องไม่ให้กู้หรือกู้ยืมเงิน หรือเรียกรับเงิน สิ่งของจากลูกค้าหรือผู้ทำธุรกิจกับ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เว้นแต่เป็นการกู้ยืมเงินจากธนาคารหรือสถาบันการเงินในฐานะของลูกค้าของธนาคารหรือสถาบันการเงินดังกล่าว

การรับของขวัญและการรับเลี้ยงรับรองทางธุรกิจ

- กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงาน พึงหลีกเลี่ยงการรับของขวัญทั้งที่เป็นตัวเงินและมีใช้ตัวเงินจากลูกค้าหรือ ผู้ที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เว้นแต่ในเทศกาลหรือประเพณีนิยม แต่ต้องมีมูลค่าไม่เกิน 5,000 บาท ในกรณีที่มีเหตุจำเป็นต้องรับของขวัญหรือทรัพย์สินอื่นใดในมูลค่าที่สูงกว่า 5,000 บาท ให้รายงานผู้บังคับบัญชาเพื่อดำเนินการตามความเหมาะสม
- กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงาน สามารถรับการเลี้ยงรับรองทางธุรกิจได้ เพื่อประโยชน์ในธุรกิจของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย และพึงหลีกเลี่ยงการรับการเลี้ยงรับรองในลักษณะที่เกินกว่าเหตุความสัมพันธ์ปกติจากบุคคลอื่นที่เกี่ยวข้องกับบริษัทและบริษัทย่อย หรือจะเป็นคู่ค้าในอนาคต

การเสนอเงิน สิ่งจูงใจหรือรางวัล

- บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ไม่มีนโยบายเสนอเงิน สิ่งจูงใจของกานัล สิทธิประโยชน์พิเศษ ในรูปแบบใดๆ แก่ลูกค้า คู่ค้า หน่วยงานภายนอก หรือบุคคลใดๆ เพื่อให้ได้มาซึ่งธุรกิจ ยกเว้นการให้การเลี้ยงรับรองทางธุรกิจตามประเพณีนิยม ส่วนลดการค้า และโครงการส่งเสริมการขายของบริษัท

เงินบริจาคเพื่อการกุศล หรือเงินสนับสนุน

- การให้หรือรับเงินบริจาค หรือเงินสนับสนุนต้องเป็นไปอย่างโปร่งใส และถูกต้องตามกฎหมาย และเป็นไปตามขั้นตอนตามที่ได้กำหนดไว้ โดยมีการสอบทาน การอนุมัติรายการจากผู้มีอำนาจของ

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย รวมทั้งมีการติดตามเพื่อให้มั่นใจว่าเงินบริจาค หรือเงินสนับสนุน นำไปใช้ตามวัตถุประสงค์และไม่ถูกนำไปเป็นข้ออ้างในการติดสินบน

การประเมินความเสี่ยงการทุจริตคอร์รัปชัน

บริษัทได้จัดตั้งทีมงานประเมินความเสี่ยงการทุจริตคอร์รัปชันซึ่งประกอบด้วยหัวหน้าหน่วยงานตรวจสอบภายใน หัวหน้างานกำกับดูแลการปฏิบัติงาน และผู้จัดการฝ่ายบัญชี โดยมีหน้าที่ความรับผิดชอบในการกำหนดกระบวนการบริหารความเสี่ยงการทุจริตคอร์รัปชัน โดยร่วมทำการประเมิน วิเคราะห์ ติดตาม ควบคุม และรวบรวมสถานะความเสี่ยงการทุจริตคอร์รัปชันในภาพรวมให้อยู่ภายใต้ระดับความเสี่ยงที่ยอมรับได้ ตลอดจนดำเนินการตรวจสอบกรณีต้องสงสัยและมีความเสี่ยงที่จะกระทำทุจริต และมีการจัดทำเป็นรายงานนำเสนอต่อคณะกรรมการตรวจสอบเป็นประจำทุกปี โดยได้นำเครื่องมือการประเมินความเสี่ยงด้านการทุจริตคอร์รัปชันตามแนวทางของสมาคมผู้ตรวจสอบการทุจริต มาปรับใช้ในการประเมินสภาพแวดล้อมการควบคุมภายใน และการทุจริตประเภทต่างๆ ที่อาจเกิดขึ้นภายในบริษัท โดยในปี 2557 ทางทีมงานได้วิเคราะห์และประเมินความเสี่ยงของธุรกิจเพื่อระบุการดำเนินงานของฝ่ายต่างๆ ที่มีความเสี่ยงว่าอาจมีส่วนเกี่ยวข้องกับการทุจริตคอร์รัปชัน อาทิ เช่น การตกแต่ง การปลอม หรือการเปลี่ยนแปลงบันทึกหรือเอกสารหรือรายงานทางการเงิน การใช้สินทรัพย์ของกิจการในทางที่ผิดหรือยกยอกสินทรัพย์ของกิจการ ความขัดแย้งทางผลประโยชน์ การใช้ข้อมูลภายในของบริษัทในทางมิชอบ และการคอร์รัปชันในรูปแบบต่างๆ เป็นต้น โดยพบว่าในปีที่ผ่านมา ความเสี่ยงการทุจริตคอร์รัปชันอยู่ในระดับความเสี่ยงที่ยอมรับได้ ทั้งนี้ ข้อมูลที่ได้จากการประเมินจะนำมาใช้เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและประสิทธิผลในการวางแผนทางการตรวจสอบภายใน ตลอดจนแนวทางการป้องกันการทุจริตในการปฏิบัติงาน โดยการมีระบบการควบคุมภายในที่ดี

การเผยแพร่นโยบายการต่อต้านการทุจริตคอร์รัปชัน

เพื่อให้ทุกคนในองค์กรได้รับทราบนโยบายการต่อต้านการทุจริตคอร์รัปชัน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะดำเนินการดังต่อไปนี้

1. เผยแพร่นโยบายการต่อต้านการทุจริตคอร์รัปชัน ผ่านช่องทางการสื่อสารของบริษัท เช่น เว็บไซต์ แบบแสดงรายการข้อมูลประจำปี (56-1) และรายงานประจำปี (56-2)
2. จัดให้มีการอบรมนโยบายการต่อต้านการทุจริตคอร์รัปชันให้แก่พนักงานใหม่
3. ทบทวนนโยบายการต่อต้านการทุจริตคอร์รัปชันอย่างสม่ำเสมอทุกปี

การควบคุมภายในและการตรวจสอบภายใน

คณะกรรมการของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ได้จัดให้มีระบบการควบคุมภายในที่ครอบคลุมทุกด้าน เพื่อให้การปฏิบัติงานของบริษัท เป็นไปตามเป้าหมาย ข้อบังคับ ระเบียบที่เกี่ยวข้อง รวมถึงได้จัดให้มีกลไกการตรวจสอบ และถ่วงดุลที่มีประสิทธิภาพอย่างเพียงพอ ในการปกป้องรักษา และดูแลเงินทุนของผู้ถือหุ้น และสินทรัพย์ของบริษัทและบริษัทย่อย กำหนดลำดับชั้นของการอนุมัติ และความรับผิดชอบของผู้บริหาร และพนักงาน กำหนดระเบียบการปฏิบัติงานอย่างเป็นลายลักษณ์อักษร มีฝ่ายตรวจสอบภายในทำหน้าที่ตรวจสอบการปฏิบัติงานของทุกหน่วยงานให้เป็นที่น่าพอใจถูกต้อง รัดกุม และเป็นไปตามที่ระเบียบกำหนดไว้ รวมทั้ง คณะกรรมการตรวจสอบทำหน้าที่กำกับดูแลการดำเนินงาน และบริหารงานของบริษัท เพื่อให้บริษัทมีระบบการควบคุมภายใน ที่มีประสิทธิภาพ ระบบรายงานทางการเงินที่น่าเชื่อถือโดยฝ่ายตรวจสอบภายในซึ่งจะต้องรายงานผลการตรวจสอบตรงต่อคณะกรรมการตรวจสอบเป็นผู้ทำหน้าที่ตรวจสอบ และทบทวนระบบการควบคุมภายในของบริษัทและบริษัทย่อย

ในการประชุมคณะกรรมการครั้งที่ 1/2558 เมื่อวันที่ 23 กุมภาพันธ์ 2558 โดยมีคณะกรรมการตรวจสอบซึ่งเป็นคณะกรรมการอิสระทั้ง 3 ท่าน เข้าร่วมประชุมด้วย คณะกรรมการบริษัทได้ประเมินระบบการควบคุมภายในโดยได้ซักถามจากหัวหน้าหน่วยงานตรวจสอบภายในแล้ว ได้สรุปว่า จากการประเมินระบบการควบคุมภายในของบริษัทในด้านต่างๆ 5 องค์ประกอบ คือ การควบคุมภายในองค์กร การประเมินความเสี่ยง การควบคุมการปฏิบัติงาน ระบบสารสนเทศและการสื่อสารข้อมูล โดยบริษัท ได้จัดให้มีบุคคลากรอย่างเพียงพอที่จะดำเนินการตามระบบได้อย่างมีประสิทธิภาพ รวมทั้งมีระบบควบคุมภายในในเรื่องการติดตามควบคุมดูแล การดำเนินงานของบริษัทย่อยให้สามารถป้องกันทรัพย์สินของบริษัทและบริษัทย่อยจากการที่กรรมการหรือผู้บริหารนำไปใช้โดยมิชอบหรือโดยไม่มีอำนาจ รวมถึงการทำธุรกรรมกับบุคคลที่อาจมีความขัดแย้งและบุคคลที่เกี่ยวข้องกัน อย่างเพียงพอแล้ว สำหรับการควบคุมภายในในหัวข้ออื่น คณะกรรมการเห็นว่ามีการควบคุมภายในที่เพียงพอแล้วเช่นกัน นอกจากนี้การปฏิบัติงานของหน่วยงานตรวจสอบภายในประจำปี 2557 ในการตรวจสอบหน่วยงานต่าง ๆ ของบริษัทไม่พบข้อบกพร่องที่เป็นสาระสำคัญของระบบการควบคุมภายในซึ่งจะมีผลกระทบต่อการทำงานของ บริษัทและบริษัทย่อย และผู้สอบบัญชีไม่ได้รายงานว่าพบข้อบกพร่องที่เป็นสาระสำคัญ

หัวหน้างานตรวจสอบภายใน

บริษัทมอบหมายให้นางสาวดวงพร ตันติวิวัฒน์ ดำรงตำแหน่งหัวหน้างานผู้ตรวจสอบภายในของบริษัทตั้งแต่วันที่ 15 กรกฎาคม 2554 เนื่องจากมีประสบการณ์ในการปฏิบัติงานด้านการตรวจสอบบัญชีและการตรวจสอบภายในมาเป็นระยะเวลากว่า 10 ปี และมีความเข้าใจในกิจกรรมและการดำเนินงานของบริษัทและบริษัทย่อย จึงเห็นว่ามีความเหมาะสมที่จะปฏิบัติหน้าที่ดังกล่าวได้อย่างเหมาะสมเพียงพอ

ทั้งนี้ การพิจารณาและอนุมัติแต่งตั้ง ถอดถอน โยกย้ายผู้ดำรงตำแหน่งหัวหน้าหน่วยงานตรวจสอบภายในต้องผ่านการอนุมัติจากคณะกรรมการตรวจสอบ

หัวหน้างานกำกับดูแลการปฏิบัติงาน

บริษัทมอบหมายให้นางสาวนิศเรศ ดิษเทศ ดำรงตำแหน่งเป็นหัวหน้างานกำกับดูแลการปฏิบัติงานเพื่อทำหน้าที่กำกับดูแลการปฏิบัติตามกฎเกณฑ์ของหน่วยงานทางการที่กำกับดูแลการประกอบธุรกิจของบริษัท

การบริหารความเสี่ยง

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ได้ตระหนักและให้ความสำคัญต่อการบริหารความเสี่ยง เพื่อให้การบริหารจัดการของบริษัทและบริษัทย่อยเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล และเพื่อสร้างความเชื่อมั่นให้กับผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่าย อย่างไรก็ตามเนื่องจาก บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ประกอบธุรกิจโดยการถือหุ้นใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย ดังนั้นระบบการบริหารความเสี่ยงจึงได้มีการกำหนดไว้ที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งเป็นบริษัทย่อยที่ดำเนินธุรกิจหลักให้กับบริษัท โดยมีรายละเอียดดังนี้

คณะกรรมการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้อนุมัตินโยบายและแนวทางการบริหารความเสี่ยงขึ้นเพื่อให้หน่วยงานต่างๆ ได้ใช้เป็นแนวทางและหลักเกณฑ์ในการประเมิน การวิเคราะห์ การจัดลำดับ และการกำหนดแนวทางและกลยุทธ์การบริหารความเสี่ยง ตลอดจนรับทราบถึงกำหนดขอบเขตหน้าที่ความรับผิดชอบของแต่ละฝ่ายที่เกี่ยวข้อง โดยมีรายละเอียดของนโยบาย กระบวนการ กรอบการบริหารความเสี่ยงครอบคลุมหัวข้อสำคัญดังนี้

หลักการและนโยบายการบริหารความเสี่ยงมีสาระสำคัญดังนี้

1. บจ. ไทยแอร์เอเชีย คำนึงถึงความเสี่ยงเป็นปัจจัยหลักในประกอบธุรกิจตั้งแต่การวางแผนกลยุทธ์และแผนธุรกิจ ตลอดจนการดำเนินงานธุรกิจประจำวัน โดยมีจุดหมายที่จะบริหารจัดการความเสี่ยงให้อยู่ในระดับที่ยอมรับได้และมีการใช้ทรัพยากรอย่างคุ้มค่าและมีประสิทธิภาพ
2. การบริหารจัดการความเสี่ยงถือเป็นส่วนหนึ่งของวัฒนธรรมองค์กร โดยมีการสื่อสารและมอบหมายให้ผู้บริหารและพนักงานทุกคนให้ความสำคัญ ตลอดจนมีส่วนร่วมและเกี่ยวข้องกับการบริหารความเสี่ยงในทุกขั้นตอน
3. ฝ่ายบริหารและพนักงานแต่ละหน่วยงานร่วมกันระบุความเสี่ยง ประเมินความเสี่ยง และวางแนวทางการจัดการความเสี่ยง อย่างน้อยปีละ 2 ครั้ง
4. คณะกรรมการบริหารความเสี่ยงและคณะกรรมการตรวจสอบจะมีการประเมินกรอบการบริหารความเสี่ยงเป็นประจำทุกปี และมีการจัดทำเป็นรายงานความเสี่ยง
5. การบริหารความเสี่ยงแต่ละขั้นตอนจะต้องมีการจัดทำอย่างเป็นลายลักษณ์อักษร

กรอบการบริหารความเสี่ยงซึ่งประกอบด้วย

1. หน้าที่และความรับผิดชอบของหน่วยงานต่างๆ ต่อการบริหารความเสี่ยง ดังนี้

- คณะกรรมการบริษัทและประธานเจ้าหน้าที่บริหารมีหน้าที่กำหนดนโยบาย ทิศทาง และกลยุทธ์ รวมถึงกำหนดโครงสร้าง สภาพแวดล้อม โดยรวมของบริษัทเพื่อสนับสนุนให้การบริหารความเสี่ยงดำเนินการได้อย่างมีประสิทธิภาพ นอกจากนี้คณะกรรมการบริษัทมีหน้าที่พิจารณาผลการประเมินความเสี่ยง แผนการบริหารความเสี่ยง และอนุมัติการดำเนินการตามแผนงาน
- คณะกรรมการบริหารความเสี่ยงมีหน้าที่กำหนดนโยบายในเรื่องของการบริหารความเสี่ยงให้ครอบคลุมถึงความเสี่ยงต่างๆ ในการบริหารงาน พิจารณาและอนุมัติแผนบริหารความเสี่ยง จัดให้มีคณะทำงาน รวมทั้งวิเคราะห์ ประเมินผล จัดการติดตามและรายงานอย่างเป็นระบบ สนับสนุนให้มีการแนะนำกระบวนการบริหารความเสี่ยงแก่หน่วยงานภายในต่างๆ ตลอดจนติดตามและประเมินผลอย่างต่อเนื่อง โดยรายงานต่อคณะกรรมการบริษัทอย่างสม่ำเสมอ
- คณะกรรมการตรวจสอบมีหน้าที่พิจารณาตรวจสอบการบริหารความเสี่ยงเพื่อให้มั่นใจได้ว่าความเสี่ยงได้รับการบริหารจัดการและควบคุมอย่างมีประสิทธิภาพอยู่ในระดับที่ยอมรับได้
- หน่วยงานตรวจสอบภายในมีหน้าที่ตรวจสอบระบบควบคุมภายในโดยมุ่งเน้นส่วนที่เกี่ยวข้องกับความเสี่ยงซึ่งระบุโดยฝ่ายบริหารว่าเป็นความเสี่ยงที่มีนัยสำคัญ และตรวจสอบกระบวนการบริหารความเสี่ยงทั้งหมด รวมถึงรวบรวมผลการจัดทำรายงานความเสี่ยงต่อคณะกรรมการบริษัท คณะกรรมการตรวจสอบ และหน่วยงานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง
- ผู้เป็นเจ้าของกระบวนการ มีหน้าที่ระบุ วิเคราะห์ วางแผน จัดการ และประเมินความเสี่ยงในส่วนการดำเนินการที่ตนเองมีหน้าที่รับผิดชอบโดยตรง

2. วัตถุประสงค์เพื่อสรุปหลักการและวิธีการที่ใช้โดย บจ. ไทยแอร์เอเชีย ในการบริหารจัดการความเสี่ยงของตนเองโดยใช้ร่วมกับนโยบายและกระบวนการบริหารความเสี่ยงเพื่อการระบุและการจัดการความเสี่ยงซึ่งมีแนวโน้มที่จะส่งผลกระทบต่อประสิทธิภาพการทำงานและการเติบโตของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

3. กระบวนการบริหารความเสี่ยงประกอบด้วย ขั้นตอนการกำหนดวัตถุประสงค์ เป้าหมาย และกลยุทธ์ ขั้นตอนการระบุความเสี่ยง ขั้นตอนการวิเคราะห์ความเสี่ยง ขั้นตอนการประเมินความเสี่ยง ขั้นตอนการจัดการความเสี่ยง และขั้นตอนการติดตามผลและรายงานความเสี่ยง

การปฏิบัติตามกรอบโครงสร้างการบริหารความเสี่ยงซึ่งอ้างอิงตามมาตรฐานสากลของ The Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission (COSO) ดังนี้

1. พิจารณาไตร่ตรองถึงลักษณะความเสี่ยงที่ประสพอยู่หรือคาดว่าจะประสพโดยระบุเหตุการณ์หรือปัจจัยเสี่ยงต่างๆ ทั้งที่อาจส่งผลกระทบ หรือที่เื่ออำนาจต่อการบรรลุวัตถุประสงค์ระดับองค์กร และระดับปฏิบัติการไว้อย่างเหมาะสม โดยพิจารณาแหล่งความเสี่ยง ตั้งแต่การดำเนินงานภายใน กฎหมาย สังคม การเมือง และสภาพแวดล้อมภายนอก และมอบหมายให้ทุกหน่วยงานระบุและจัดประเภทความเสี่ยงไว้อย่างเป็นระบบและครอบคลุมในทุกๆ กิจกรรมขององค์กร รวมทั้งคอยติดตามการเปลี่ยนแปลงและรายงานต่อผู้บริหารหรือผู้ที่เกี่ยวข้องให้รับทราบอยู่เสมอ
2. ประเมินความเสี่ยงโดยกำหนดหลักเกณฑ์ของการประเมินในแต่ละระดับไว้อย่างเหมาะสมทั้งในระดับองค์กรและระดับปฏิบัติการ ตลอดจนทำการประเมินในเชิงคุณภาพและเชิงปริมาณ จัดระดับความเสี่ยงซึ่งพิจารณาทั้งจากความเสี่ยงที่ยอมรับได้และไม่สามารถยอมรับได้ ทั้งนี้ จะทำการประเมิน 2 ด้านคือ ผลกระทบต่อความเสียหายที่จะเกิดเหตุการณ์นั้น และโอกาสที่จะเกิดเหตุการณ์ความเสี่ยง โดยกำหนดระดับค่าของความเสี่ยงแบ่งออกเป็นระดับสูง กลาง หรือต่ำ
3. กำหนดกลยุทธ์การตอบสนองต่อความเสี่ยงในแต่ละระดับและในภาพรวม ได้แก่ การหลีกเลี่ยง การลด การโอนให้ผู้อื่น และการยอมรับความเสี่ยง เพื่อให้มั่นใจได้ว่ามีการพิจารณาทางเลือกที่คุ้มค่าและมีประสิทธิภาพที่สุด โดยเลือกจัดการกับความเสี่ยงระดับสูงเป็นอันดับแรก เพื่อลดโอกาสและผลกระทบในภาพรวมที่จะเกิดเหตุการณ์นั้น
4. หัวหน้างานของแต่ละหน่วยงานมีหน้าที่ควบคุม ประเมิน และติดตามผลของการบริหารความเสี่ยงให้อยู่ในระดับที่เหมาะสมและยอมรับได้ ตลอดจนทบทวนความเสี่ยงว่ามีด้านใดบ้างที่เพิ่มขึ้นหรือเปลี่ยนแปลงไป โดยจัดทำเป็นรายงานประเมินผลความเสี่ยงเสนอต่อผู้บริหารระดับสูงอย่างสม่ำเสมอ
5. คณะกรรมการบริหารความเสี่ยงเป็นผู้ติดตามผลสำเร็จของการบริหารความเสี่ยง โดยพิจารณาจากแผนงานของฝ่ายบริหารที่รับผิดชอบในปัจจัยความเสี่ยงต่างๆ และผลของการวัดผลที่เชื่อถือได้ของการทำงานตามแผนงาน และในการประชุมทุกครั้งคณะกรรมการบริหารความเสี่ยงจะกำหนดให้ฝ่ายบริหารที่รับผิดชอบรายงานผลการบริหารความเสี่ยง นอกจากนี้คณะกรรมการบริหารความเสี่ยงจะนำเสนอผลการบริหารความเสี่ยงให้คณะกรรมการตรวจสอบได้รับทราบ

รายงานระหว่างกัน

รายการระหว่างกันของบริษัทฯ และบจ. ไทยแอร์เอเชีย กับบุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง สำหรับรอบปีบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2557 และ 2556 สามารถสรุปได้ดังนี้

1. การรับรายได้ค่าโดยสารแทนกันภายในกลุ่มแอร์เอเชีย

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
			ปี 2557	ปี 2556	
(1) AirAsia Berhad (AAB)	AAB เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ทางอ้อมของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยถือหุ้นผ่าน AAI ซึ่งถือหุ้นร้อยละ 45 ใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย	การรับรายได้ค่าโดยสารแทนกันภายในกลุ่มแอร์เอเชีย โดยเฉพาะกรณีที่ถูกชำระค่าโดยสารเป็นเงินสดต่างประเภทผ่านระบบรับชำระเงินสดการ (PAYMENT GATEWAY) เช่น การชำระค่าที่นั่งทางอินเทอร์เน็ต และจากลูกค้าที่ชำระเงินผ่านเคาน์เตอร์โดยสาร เป็นต้น โดย AAB และ IAA จะเป็นผู้รับค่าโดยสารแทน บจ. ไทยแอร์เอเชีย และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะเป็นผู้รับค่าโดยสารแทน AAB และ IAA			บจ. ไทยแอร์เอเชีย ใช้ระบบการจองและจำหน่ายบัตรโดยสารร่วมกับกลุ่มแอร์เอเชีย เพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่ผู้โดยสารในการจองบัตรโดยสารสำหรับเที่ยวบินในเครือข่ายเส้นทางบินของกลุ่มแอร์เอเชียผ่านเว็บไซต์ แอร์เอเชีย หรือเคาน์เตอร์และตัวแทนจำหน่ายบัตรโดยสารของบริษัทในกลุ่มแอร์เอเชีย ทำให้มีการรับค่าโดยสารแทนกัน ซึ่งจะเกิดขึ้นเฉพาะกรณีการรับเงินสดต่างประเทศ เนื่องจากข้อจำกัดของระบบรับชำระเงินสดธนาคารผู้ให้บริการ (PAYMENT GATEWAY) ที่ยังไม่รองรับการโอนค่าโดยสารไปยังบริษัทที่มีรายได้จากการให้บริการเส้นทางบินนั้น
(2) Indonesia AirAsia (IAA)	IAA เป็นบริษัทร่วมของ AAB โดย AAB ถือหุ้นทางอ้อมร้อยละ 49 ใน IAA ทั้งนี้ IAA ดำเนินธุรกิจสายการบินราคาประหยัดในประเทศอินโดนีเซีย	<p>1.1 โดยสารที่ AAB รับแทน บจ. ไทยแอร์เอเชีย ลูกที่รับแทน - AAB</p> <p>1.2 รายได้ค่าโดยสารที่ IAA รับแทน บจ. ไทยแอร์เอเชีย ลูกที่รับแทน - IAA</p> <p>1.3 รายได้ค่าโดยสารที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย รับแทน AAB (รวมส่วนที่บจ.ไทยแอร์เอเชียรับแทน IAA) เจ้าที่รับแทน - AAB</p> <p>1.4 รายได้ค่าโดยสารที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย รับแทน TAAX เจ้าที่รับแทน - TAAX</p> <p>1.5 รายได้ค่าโดยสารที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย รับแทน AAX เจ้าที่รับแทน - AAX</p>	<p>2,720,329,210</p> <p>331,449,719</p> <p>-</p> <p>40,669,951</p> <p>579,198,442</p>	<p>3,106,233,677</p> <p>215,776,300</p> <p>15,607,080</p> <p>40,502,625</p> <p>559,195,738</p>	<p>ส่งมอบหรือได้รับค่าโดยสารที่รับแทนตามมูลค่าที่เกิดขึ้นจริง</p> <p>ณวันที่ประเมิน: ภายใน 30 วัน</p> <p>ลักษณะรายการในอนาคต:</p> <p>รายการรับค่าโดยสารแทนดังกล่าวยังคงมีต่อเนื่อง โดยเป็นการธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขทางการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะ กรรมการบริษัทและคณะกรรมการตรวจสอบ</p>
(3) Thai AirAsia X (TAAX)	TAAX มีกรรมกรรร่วมกันกับ TAA จำนวน 3 ท่าน คือ นายธรรตพลธ์ แบลร์ลัด นายแอนโทนี่ ฟรานซิส เพอร์นานเดส และนายตามารูติน บิน เมฮานัน นายธรรตพลธ์ แบลร์ลัด เป็นผู้ถือหุ้นใน TAAX ร้อยละ 41 นายแอนโทนี่ ฟรานซิส เพอร์นานเดส และนายตามารูติน บิน เมฮานัน เป็นผู้ถือหุ้นทางอ้อมผ่าน Aero Ventures Sdn Bhd ซึ่ง Aero Ventures Sdn Bhd ถือหุ้นร้อยละ 52 ใน AAX และ AAX ถือหุ้นใน TAAX ร้อยละ 49		<p>84,722,830</p> <p>351,909,649</p> <p>29,806,714</p> <p>240,094,832</p> <p>11,247,505</p>	<p>61,362,445</p> <p>-</p> <p>-</p> <p>-</p> <p>-</p>	

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
			ปี 2557	ปี 2556	
(4) AirAsia X (AAX)	AAX มีกรรมกรร่วมกันกับ TAA จำนวน 2 ท่าน คือ นายแอนโทนี่ ฟรานซิส เพอร์นานเดส และ นายคมารุดีน บิน เมอรานัน นายแอนโทนี่ ฟรานซิส เพอร์นานเดส และนายคมารุดีน บิน เมอรานัน เป็นผู้ถือหุ้นทางอ้อมผ่าน Aero Ventures Sdn Bhd ซึ่ง Aero Ventures Sdn Bhd ถือหุ้นร้อยละ 52 ใน AAX				

2. รายการเงินที่ตรงจ่ายแทนกันภายในกลุ่มแอร์เอเชีย

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
			ปี 2557	ปี 2556	
(1) AAB	AAB เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ทางอ้อมของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยถือหุ้นผ่าน AAI ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นร้อยละ 45 ใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย	รายการเงินที่ตรงจ่ายแทนกันในกลุ่มแอร์เอเชีย ที่เกิดจากค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการใช้บริการในอาคารสนามบินและในลานจอด ค่าภาษีสนามบิน ค่าธรรมเนียมนำร่อง ค่าเคาน์เตอร์เช็คอิน ค่าสะพานเทียบเครื่องบิน ค่าธรรมเนียมตุลาการ ค่าตรวจคนเข้าเมืองและควบคุมโรค เป็นต้น รวมทั้งค่าใช้จ่ายการตลาด ค่าฝึกอบรมพนักงาน ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ			
(2) IAA	IAA เป็นบริษัทร่วมของ AAB โดย AAB ถือหุ้นทางอ้อมร้อยละ 49 ใน IAA IAA ดำเนินธุรกิจสายการบินราคาประหยัดในประเทศอินโดนีเซีย	2.1 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทดรองจ่ายแทน AAB ลูกหนี้ที่ตรงจ่าย - AAB	175,900,768	289,002,542	
(3) AAX	AAX มีกรรมกรร่วมกันกับ TAA จำนวน 2 ท่าน คือ นายแอนโทนี่ ฟรานซิส เพอร์นานเดส และ นายคมารุดีน บิน เมอรานัน นายแอนโทนี่ ฟรานซิส เพอร์นานเดส และนายคมารุดีน บิน เมอรานัน เป็นผู้ถือหุ้นทางอ้อมผ่าน Aero Ventures Sdn Bhd ซึ่ง Aero Ventures Sdn Bhd ถือหุ้นร้อยละ 52 ใน AAX	2.2 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทดรองจ่ายแทน IAA ลูกหนี้ที่ตรงจ่าย - IAA	99,165,278	77,333,303	
		2.3 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทดรองจ่ายแทน AAX ลูกหนี้ที่ตรงจ่าย - AAX	3,934,675	7,209,808	
		2.4 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทดรองจ่ายแทน TAAX ลูกหนี้ที่ตรงจ่าย - TAAX	6,266,028	22,183,959	
		2.5 AAB ทดรองจ่ายแทน บจ. ไทยแอร์เอเชีย เจ้าหนี้ที่ตรงจ่าย - AAB	147,325,410	8,498,577	
		2.6 IAA ทดรองจ่ายแทน บจ. ไทยแอร์เอเชีย เจ้าหนี้ที่ตรงจ่าย - IAA	-	8,559,109	
				287,924,016	-
		624,855,309	476,037,214		
		77,242,202	185,812,888		
		535,871	494,971		
		11,385,683	10,756,551		

เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารงานและการจัดการร่วมกันภายในกลุ่มแอร์เอเชีย บริษัทในกลุ่มที่เปิดบริการเส้นทางบินในสนามบินนั้นเป็นรายแรกจะเป็นผู้ทำสัญญากับสนามบินหรือผู้ที่เกี่ยวข้อง และทำการสำรองค่าใช้จ่ายไปก่อน นอกจากนี้ ยังมีค่าใช้จ่ายร่วมกันทางการตลาดและส่งเสริมการขายที่เกี่ยวข้องกับเส้นทางบิน ค่าฝึกอบรมพนักงาน ค่าใช้จ่ายในการใช้เทคโนโลยีสารสนเทศที่มีการใช้ประโยชน์ร่วมกัน และดำเนินการเรียกเก็บค่าใช้จ่ายนี้กับบริษัทในกลุ่มตามอัตราการใช้งานจริง

กรณีทบทวนราคา:

การเรียกเก็บเงินหรือการจ่ายชำระเงินที่มีการตรงจ่ายแทนกัน จะเรียกเก็บหรือจ่ายชำระในราคาตามที่ได้มีการจ่ายเงินจริงหรือจากการเป็นส่วนระหว่างบริษัทที่ร่วมทุนในอดีตส่วนที่ตกลงร่วมกัน

ภาวะชะงักงันในอนาคต:

รายการดังกล่าวจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง ซึ่งโดยเป็นการดำเนินการที่เป็นธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขทางการเงินต่างๆ และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัท และคณะกรรมการตรวจสอบ

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ	ค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
			ปี 2557	ปี 2556	
(4) TAAX	TAAX มีกรรมกรรรมร่วมกับกับ TAA จำนวน 3 ท่าน คือ นายธรรตพลร์ แบลร์ลัด นายแอนโทนี่ ฟรานซิส เพอร์มานเดส และนายคัมภรุติน ปิน เมอรานัน นายธรรตพลร์ แบลร์ลัด เป็นผู้ถือหุ้นใน TAAX ร้อยละ 41 นายแอนโทนี่ ฟรานซิส เพอร์มานเดส และนายคัมภรุติน ปิน เมอรานัน เป็นผู้ถือหุ้นทางอ้อมผ่าน Aero Ventures Sdn Bhd ซึ่ง Aero Ventures Sdn Bhd ถือหุ้นร้อยละ 52 ใน AAX และ AAX ถือหุ้นใน TAAX ร้อยละ 49	2.7 AAX ทรคองจ่ายแทน บจ. ไทยแอร์เอเชีย เจ้าของที่ทรคองจ่าย - AAX	1,620,750	3,683,531	

3. รายการดอกเบี้ยรับและดอกเบี้ยจ่ายระหว่างกันภายในกลุ่มแอร์เอเชีย

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ	ค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
			ปี 2557	ปี 2556	
(1) AAB	AAB เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ทางอ้อมของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยถือหุ้นผ่าน AAI ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ ร้อยละ 45 ใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย IAA เป็นบริษัทร่วมของ AAB โดย AAB ถือหุ้นทางอ้อมร้อยละ 49 ใน IAA IAA ดำเนินธุรกิจสายการบินราคาประหยัดในประเทอินโดนีเซีย	รายการดอกเบี้ยรับและดอกเบี้ยจ่ายระหว่างกันในกลุ่มแอร์เอเชีย เป็นดอกเบี้ยที่คิดระหว่างกันการมีที่บริษัทภายในกลุ่มแอร์เอเชียชำระหนี้สุทธิต่ำกว่า 30 วันจากวันที่ตามใบแจ้งหนี้			บจ. ไทยแอร์เอเชีย และบริษัทในกลุ่มแอร์เอเชียมีการคิดดอกเบี้ยระหว่างกันจากยอดค้างชำระโดยในแต่ละสิ้นเดือน บจ. ไทยแอร์เอเชีย และบริษัทในกลุ่มแอร์เอเชียจะคำนวณหนี้ที่เกิดขึ้นระหว่างกันและจ่ายชำระหนี้จากยอดสุทธิของแต่ละบริษัทหากมีการชำระหนี้ล่าช้ากว่ากำหนด (ภายใน 30 วันนับจากวันที่ตามใบแจ้งหนี้)
(2) IAA	IAA เป็นบริษัทร่วมของ AAB โดย AAB ถือหุ้นทางอ้อมร้อยละ 49 ใน IAA IAA ดำเนินธุรกิจด้านธุรกิจสายการบินราคาประหยัดในประเทศอินโดนีเซีย	3.1 ดอกเบี้ยรับ : บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้รับดอกเบี้ยจาก AAB และ IAA เนื่องจาก AAB และ IAA ชำระหนี้สุทธิล่าช้ากว่ากำหนด 3.1.1 ดอกเบี้ยรับจาก AAB ยอดลูกหนี้ (สุทธิ) คงค้างปลายงวด - AAB ดอกเบี้ยรับค้างรับปลายงวด - AAB 3.1.2 ดอกเบี้ยรับจาก IAA ยอดลูกหนี้ (สุทธิ) คงค้างปลายงวด - IAA ดอกเบี้ยรับค้างรับปลายงวด - IAA	3,474,759	-	อัตรดอกเบี้ยรับและดอกเบี้ยจ่ายที่คิดระหว่างกันในกลุ่มแอร์เอเชียเป็นอัตราเดียวกัน ซึ่งเป็นอัตราดอกเบี้ยที่เป็นต้นทุนทางการเงินเฉลี่ยของ AAB ประมาณร้อยละ 6 ต่อปี ในปี 2556 และปี 2557
			4,817,108	3,110,799	ลักษณะรายการในอนาคต: รายการดังกล่าวจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง โดยเป็นรายการธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขทางการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัท และคณะกรรมการตรวจสอบ
			10,808,427	5,907,614	

4. ค่าเช่าเครื่องปั้น

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ	คำรายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
			ปี 2557	ปี 2556	
AirAsia Mauritius (AAM)	AAM เป็นบริษัทย่อยของ AAB โดย AAB เป็นผู้ถือหุ้นร้อยละ 100 ใน AAM	บจ. ไทยแอร์เอเชีย เข้าเครื่องปั้นที่ใช้ในการประกอบธุรกิจการบินรวมทั้งสิ้น 28 ลำ และ 27 ลำ (ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 และ 2556) จาก AAM ซึ่งเป็นสัญญาเช่าดำเนินงาน	3,750,883,931	3,278,934,900	บจ. ไทยแอร์เอเชีย เข้าเครื่องปั้นเพื่อใช้ในการประกอบธุรกิจจาก AAM เนื่องจากการจัดหาเครื่องปั้น จะดำเนินการแบบรวมศูนย์ โดยการรวบรวมจำนวนเครื่องบินทั้งหมดที่กลุ่มแอร์เอเชียต้องการใช้และสั่งซื้อในคราวเดียว (POOLING PURCHASE) เพื่อเพิ่มอำนาจในการต่อรองกับผู้ผลิต
		ค่าเช่าเครื่องปั้น	-	306,099,926	กรกำหนดอัตราค่าเช่า:
		เจ้าหน้าที่ค่าเช่าเครื่องปั้น - AAM	630,333,888	605,152,224	ค่าเช่าเครื่องปั้นต่อลำเป็นอัตราคงที่สกุลเงินดอลลาร์สหรัฐอเมริกา กำหนดค่าเป็นรายเดือนอายุสัญญา 12 ปี โดยค่าเช่าเครื่องปั้นระหว่าง AAM กับ บจ.ไทยแอร์เอเชีย อ้างอิงกับอัตราค่าเช่าเฉลี่ยในอุตสาหกรรม
		สินทรัพย์ที่ไม่มีแผนเวียนอื่น - เงินมัดจำค่าเช่าเครื่องปั้น	-	-	กรชำระเงิน: ภายใน 30 วัน
		เจ้าหน้าที่เงินมัดจำค่าเช่าเครื่องปั้น - AAM	-	-	ลักษณะรายการในอนาคต:
					รายการเช่าเครื่องปั้นจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง จนกว่าอายุสัญญาเช่าของเครื่องปั้นแต่ละลำจะครบกำหนดสัญญาเช่า โดยเป็นรายการธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขทางการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการตรวจสอบ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะยังคงรายการสั่งซื้อเครื่องปั้นรวมกันในลักษณะ Pooling Purchase

5. ค่าซ่อมแซมบำรุงรักษาเครื่องปั้น

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ	คำรายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
			ปี 2557	ปี 2556	
AAM	AAM เป็นบริษัทย่อยของ AAB โดย AAB เป็นผู้ถือหุ้นร้อยละ 100 ใน AAM	บจ. ไทยแอร์เอเชีย จ่ายค่าซ่อมแซมบำรุงรักษาเครื่องปั้นให้กับ AAM ผู้ให้เช่าเครื่องปั้นเพื่อเป็นค่าซ่อมแซมบำรุงรักษาเครื่องปั้นประเภท D CHECK หรือการซ่อมใหญ่ซึ่งไม่เป็นไปตามสัญญาเช่าเครื่องปั้น	1,502,123,611	1,476,958,962	เนื่องจากสัญญาเช่าดำเนินการดำเนินงานเครื่องบินระหว่าง บจ. ไทยแอร์เอเชีย และ AAM กำหนดให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ต้องทำการซ่อมแซมบำรุงรักษาเครื่องบินที่เช่าและกำหนดเงื่อนไขในการส่งมอบเครื่องบินที่เช่าคืน โดยเงื่อนไขดังกล่าวกำหนดว่าเครื่องบินที่เช่าจะต้องได้รับการซ่อมแซมบำรุงรักษาก่อนส่งคืนเมื่อครบกำหนดตามสัญญา ซึ่งเป็นปกติของสัญญาเช่าเครื่องปั้น
		ค่าซ่อมแซมบำรุงรักษาเครื่องปั้น	393,997,290	142,250,602	กรกำหนดอัตราค่าซ่อมแซมบำรุงรักษา:
		เจ้าหน้าที่ค่าซ่อมแซมบำรุงรักษาเครื่องปั้น - AAM	-	-	ค่าซ่อมแซมบำรุงรักษาเครื่องปั้นเป็นอัตราคงที่สกุลเงินดอลลาร์สหรัฐอเมริกาต่อเวลา/รอบการใช้งานเครื่องบิน โดยกำหนดจ่ายเป็นรายเดือน ซึ่งอ้างอิงได้กับราคาตลาดในอุตสาหกรรม
					กรชำระเงิน: ภายใน 30 วัน
					ลักษณะรายการในอนาคต:
					รายการค่าซ่อมแซมบำรุงรักษาเครื่องบินจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง จนกว่าอายุสัญญาเช่าและบำรุงรักษาเครื่องปั้นแต่ละลำจะครบกำหนดสัญญา โดยเป็นรายการธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขทางการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัท และคณะกรรมการตรวจสอบ

6. รายการค่าธรรมเนียมการจองบัตรโดยสารเครื่องบิน (Booking Fee)

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ	ค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
			ปี 2557	ปี 2556	
AAB	AAB เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ทางอ้อมของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยถือหุ้นผ่าน AAI ซึ่งถือหุ้นร้อยละ 45 ใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย	<p>บจ. ไทยแอร์เอเชีย จ่ายค่าธรรมเนียมการจองบัตรโดยสารเครื่องบิน (BOOKING FEE) ให้กับ AAB</p> <p>ค่าธรรมเนียมการจองบัตรโดยสาร</p> <p>เจ้าหน้าที่ค่าธรรมเนียมการจองบัตรโดยสาร - AAB</p>	104,976,328 10,078,034	88,184,386 9,366,661	<p>บจ. ไทยแอร์เอเชีย ใช้ระบบการบริหารจัดการการจองและจำหน่ายบัตรโดยสารเครื่องบินร่วมกับของกลุ่มแอร์เอเชีย เช่นเดียวกับสายการบินอื่นในกลุ่มแอร์เอเชีย AAB ซึ่งเป็นคู่สัญญาในลักษณะของบริษัทกับ NAVITARE ซึ่งเป็นผู้ใช้บริการระบบการบริหารจัดการจองและจำหน่ายบัตรโดยสารเครื่องบินอิสระ โดย AAB จะเรียกเก็บค่าบริการจาก บจ. ไทยแอร์เอเชีย จากจำนวนการใช้งานในอัตราเท่ากับ NAVITARE เรียกเก็บ</p> <p>กรณีหนดค่าธรรมเนียมการจองบัตรโดยสาร:</p> <p>อัตราค่าธรรมเนียมการจองบัตรโดยสารเป็นอัตราคงที่ต่อจำนวนผู้โดยสารที่บิน กำหนดจ่ายเป็นรายเดือน และเป็นอัตราที่ไม่เกินกว่าที่ระบุไว้ในสัญญา</p> <p>กรณีชำระเงิน: ภายใน 30 วัน</p> <p>ลักษณะรายการในอนาคด:</p> <p>รายการค่าธรรมเนียมการจองบัตรโดยสารจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง โดยเป็นรายการธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขการกำกับดูแล และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัท และคณะกรรมการตรวจสอบ</p>

7. การซื้อสินค้าและอุปกรณ์

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ	ค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
			ปี 2557	ปี 2556	
AAB	AAB เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ทางอ้อมของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยถือหุ้นผ่าน AAI ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นร้อยละ 45 ใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย	<p>ซื้อสินค้าและอุปกรณ์</p> <p>เจ้าหน้าที่สินค้าและอุปกรณ์ - AAB</p>	228,167,100 22,913,613	215,282,972 18,840,272	<p>บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซื้อสินค้าและอุปกรณ์ ได้แก่ อะไหล่เครื่องบิน และสินค้าเพื่อจำหน่ายบนเครื่องบินบางประเภท จาก AAB การจัดหาสินค้าและอุปกรณ์ จะดำเนินการแบบรวมศูนย์ โดย AAB จะรวบรวมปริมาณความต้องการซื้อทั้งหมดของกลุ่มแอร์เอเชียและส่งซื้อโมดูลราย (POOLING PURCHASE) เพื่อเพิ่มอำนาจในการต่อรองกับผู้จำหน่ายเมื่อมีการสั่งซื้อใหม่ปริมาณมาก</p> <p>กรณีกำหนดราคาซื้อขาย:</p> <p>ราคาซื้อขายเป็นราคาเดียวกับราคาที่ AAB ได้ตกลงกับบุคคลภายนอก</p> <p>กรณีชำระเงิน: ภายใน 30 วัน</p> <p>ลักษณะรายการในอนาคด:</p> <p>รายการดังกล่าวจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง โดยเป็นรายการสนับสนุนธุรกิจที่มีเงื่อนไขการกำกับดูแล และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัท และคณะกรรมการตรวจสอบ</p>

8. ค่าบริหารจัดการ (Administrative Fee)

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ	ค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
			ปี 2557	ปี 2556	
AAB	AAB เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ทางอ้อมของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยถือหุ้นผ่าน AAI ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นร้อยละ 45 ใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย	บจ. ไทยแอร์เอเชีย จ่ายค่าบริการจัดการ (Administrative Fee) ให้แก่ AAB ค่าบริการจัดการ เจ้าหน้าที่ค่าบริการจัดการ - AAB	15,649,508 1,324,528	14,879,892 1,317,976	บจ. ไทยแอร์เอเชีย จ่ายค่าบริการจัดการ (ADMINISTRATIVE FEE) ให้แก่ AAB เพื่อเป็นค่าตอบแทนการให้ความช่วยเหลือที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินการของ บริษัทฯ ซึ่งรวมถึงการสนับสนุนด้านการบริหารจัดการ การจัดสรรพนักงาน การให้บริการและการให้ความช่วยเหลืออื่นๆที่เกี่ยวข้องกับกิจการ วงรั้งหนวดรวบคอข้อขยาย: ค่าบริการจัดการเป็นอัตราคงที่เดือนละ 40,000 ดอลลาร์สหรัฐฯ ต่อเดือน ซึ่งเป็นอัตราที่ตกลงกันตามสัญญาค่าธรรมเนียมการบริหารจัดการ วงรั้งกระแสเงิน: ภายใน 30 วัน ลักษณะรายการในรอบงวด: รายการดังกล่าวจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง เป็นไปตามเงื่อนไขที่ระบุไว้ในสัญญา เป็นรายการสนับสนุนธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขการค่าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการ บริษัทฯ และคณะกรรมการตรวจสอบ

9. การปันส่วนค่าใช้จ่ายพนักงานที่ใช้บริการทางบัญชี

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ	ค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
			ปี 2557	ปี 2556	
(1) AAB	AAB เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ทางอ้อมของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยถือหุ้นผ่าน AAI ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นร้อยละ 45 ใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย	บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้บริการบุคลากรด้านบัญชีการเงินกับ AAB และ IAA			
(2) IAA	IAA เป็นบริษัทรวมของ AAB โดย AAB ถือหุ้นทาง อ้อมร้อยละ 49 ใน IAA IAA ดำเนินธุรกิจสายการบินราคาประหยัดในประเทศไทยอินโดนีเซีย	9.1 ส่วนแบ่งค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงานของ AAB ลูกหนี้ค่าใช้จ่ายพนักงาน - AAB 9.2 ส่วนแบ่งค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงานของ IAA ลูกหนี้ค่าใช้จ่ายพนักงาน - IAA	- - -	(27,911,822) 5,269,300 (10,053,670)	บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้บริการด้านบัญชีการเงินแก่บริษัทในกลุ่มแอร์เอเชีย โดยใช้บุคลากรของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะดำเนินการเรียกเก็บค่าใช้จ่ายจากบริษัทในกลุ่มแอร์เอเชีย ตามสัดส่วนจำนวนเครื่องบินที่ให้บริการภายในกลุ่ม วงรั้งหนวดรวบคอ: ค่าใช้จ่าย จะถูกเรียกเก็บจากบริษัทในกลุ่มแอร์เอเชียที่บริษัทให้บริการตามค่าใช้จ่ายพนักงานที่เกิดขึ้นจริง โดยเป็นส่วนตามสัดส่วนจำนวนเครื่องบินของแต่ละบริษัทภายในกลุ่มที่ใช้บริการ วงรั้งกระแสเงิน: ภายใน 30 วัน ลักษณะรายการในรอบงวด: รายการดังกล่าวได้สิ้นสุดลงเมื่อวันที่ 30 กันยายน 2556

10. รายการส่วนแบ่งขาดทุน (กำไร) จากสัญญาแลกเปลี่ยนราคาน้ำมัน

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ	ค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
			ปี 2557	ปี 2556	
AAB	AAB เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ทางอ้อมของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยถือหุ้นผ่าน บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยถือหุ้นผ่าน AA1 ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นร้อยละ 45 ใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย	<p>บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีส่วนแบ่ง(กำไร)ขาดทุนจากการป้องกันความเสี่ยงจากความเสี่ยงของราคาน้ำมัน โดยจ่ายผ่าน AAB ตามสัญญาแลกเปลี่ยนน้ำมัน</p> <p>ส่วนแบ่งขาดทุน(กำไร) จากสัญญาแลกเปลี่ยนน้ำมัน เจ้าหนี้ส่วนแบ่งขาดทุน(กำไร) จากสัญญาแลกเปลี่ยนน้ำมัน - AAB</p> <p>สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น - เงินมัดจำป้องกันความเสี่ยงจากความผันผวนของราคาน้ำมัน</p>	<p>312,406,466</p> <p>160,002,199</p> <p>16,406,400</p>	<p>43,827,989</p> <p>(10,165,545)</p> <p>16,338,900</p>	<p>บจ. ไทยแอร์เอเชีย ป้องกันความเสี่ยงจากความผันผวนของราคาน้ำมัน โดยได้เข้าทำสัญญาป้องกันความเสี่ยงราคาน้ำมันร่วมกับ AAB เพื่อให้ได้ประโยชน์จากอำนาจการต่อรองของกลุ่ม บริษัทจะเป็นผู้ตัดสินใจด้วยตนเองว่าจะเข้าร่วมในการป้องกันความเสี่ยงในแต่ละครั้งหรือไม่</p> <p>การเป็นส่วนกำไร(ขาดทุน):</p> <p>กำไรและขาดทุนที่เกิดจากการป้องกันความเสี่ยงราคาน้ำมันจะถูกปันส่วนไปยังบริษัท ในกลุ่มแอร์เอเชียเป็นรายเดือน โดยคำนวณจากสัดส่วนปริมาณการใช้น้ำมันตามงบประมาณการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงของแต่ละบริษัทในกลุ่ม</p> <p>การชำระเงิน: ภายใน 30 วัน</p> <p>ลักษณะรายการในอนาคต:</p> <p>รายการดังกล่าวจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง โดยเป็นรายการสนับสนุนธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัท และคณะกรรมการตรวจสอบ</p>

11. ค่าฝึกอบรมนักบิน

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ	ค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
			ปี 2557	ปี 2556	
Asian Aviation Centre of Excellence Sdn Bhd (AACOE)	AACOE เป็นบริษัทร่วมทุนของ AAB โดย AAB ถือหุ้นร้อยละ 50	<p>บจ. ไทยแอร์เอเชีย จ่ายค่าฝึกอบรมนักบิน (PILOT TRAINING) แก่ AACOE</p> <p>ค่าฝึกอบรมนักบิน</p> <p>เจ้าหน้าที่ฝึกอบรมนักบิน - AACOE</p>	<p>84,540,826</p> <p>3,710,479</p>	<p>96,546,247</p> <p>20,851,134</p>	<p>บจ. ไทยแอร์เอเชียใช้บริการศูนย์ฝึกอบรมนักบินของ AACOE ซึ่งเป็นบริษัทร่วมทุนของ AAB กับ CAE ซึ่งเป็นผู้เชี่ยวชาญในการดำเนินธุรกิจศูนย์ฝึกอบรมนักบินของประเทศแคนาดาที่ตั้งอยู่ในประเทศไทย</p> <p>การกำหนดราคา:</p> <p>อัตราค่าฝึกอบรมเป็นราคาตามสัญญาที่ตกลงไว้ซึ่งขึ้นอยู่กับประเภทของการให้บริการ</p> <p>การชำระเงิน: ภายใน 30 วัน</p> <p>ลักษณะรายการในอนาคต:</p> <p>รายการดังกล่าวจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง โดยเป็นรายการสนับสนุนธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัท และคณะกรรมการตรวจสอบ</p>

12. ค่าเครื่องหมายความการค้า

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ	ค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
			ปี 2557	ปี 2556	
AAB	AAB เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ทางอ้อมของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยถือหุ้นผ่าน AA1 ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นร้อยละ 45 ใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย	บจ. ไทยแอร์เอเชีย จ่ายค่าเครื่องหมายการค้าให้ AAB ค่าเครื่องหมายการค้า เจ้าหน้าที่ค่าเครื่องหมายการค้า-AAB	244,381,651 74,667,584	239,766,820 67,009,623	บจ. ไทยแอร์เอเชีย และ AAB ได้เข้าทำสัญญาอนุญาตให้ใช้ชื่อทางการค้า AIRASIA (BRAND LICENSE AGREEMENT) การกำหนดราคา: ต้องชำระค่าธรรมเนียมการใช้ชื่อทางการค้าเป็นจำนวนเท่ากับร้อยละ 1 ของรายได้ทั้งหมดของ บจ. ไทยแอร์เอเชียต่อปี การชำระเงิน: ภายใน 30 วัน ลักษณะรายการในอนาคต: รายการค่าธรรมเนียมการจดทะเบียนยังคงมีอย่างต่อเนื่อง โดยเป็นรายการธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัท และคณะกรรมการตรวจสอบ

13. เงินสำรองจ่ายจากกรรมการ

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ	ค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
			ปี 2557	ปี 2556	
นายธรรมศุภณ์ แบลร์ลัด	เป็นผู้ถือหุ้นร้อยละ 44 ใน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และเป็นกรรมการ และประธานเจ้าหน้าที่บริหารของ เอเชีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย	นายธรรมศุภณ์ แบลร์ลัด สำรองจ่ายค่าใช้จ่ายเพื่อการบริการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ไร้เงินสด เงินสำรองจ่ายจากกรรมการ	-	8,000,000	นายธรรมศุภณ์ แบลร์ลัด ให้ยืมเงินสำรองจ่ายแก่ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เป็นค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน เนื่องจาก บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่นไม่มีรายได้จากการดำเนินงานธุรกิจหลัก อัตราดอกเบี้ย: ไม่มี การชำระเงิน: ชำระคืนเมื่อทางการเงิน ลักษณะรายการในอนาคต: ในปี 2557 บริษัทได้เห็นเงินสำรองจ่ายจากกรรมการดังกล่าวแล้วจึงจำนวน

14. รายได้ค่าบริการจัดการ จากค่าเบี้ยประกันภัย

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ	ค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
			ปี 2557	ปี 2556	
(1) Tune Insurance Malaysia Berhad (TIMB)	TIMB มีกรรมกรร่วมกันกับ TAA จำนวน 2 ท่าน คือ นายแอนโทนี่ ฟรานซิส เพอร์นานเดส และ นายคณกรุติน บิน เมอรานัน	บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้รับค่าบริการจัดการ จากค่าเบี้ยประกันภัย (INSURANCE PREMIUM) ซึ่งได้รับจากผู้โดยสารตามโครงการ AIRASIA INSURE ตามโครงการ AIRASIA INSURE			บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้รับค่าบริการจัดการ จากค่าเบี้ยประกันภัย (INSURANCE PREMIUM) ซึ่งได้รับจากผู้โดยสารตามโครงการ AIRASIA INSURE
(2) Permpoonsub Broker Co., Ltd. (Permpoonsub)	Permpoonsub มีกรรมกรร่วมกันกับ TAA จำนวน 2 ท่าน คือ นายแอนโทนี่ ฟรานซิส เพอร์นานเดส และนาย คณกรุติน บิน เมอรานัน โดยนายแอนโทนี่ ฟรานซิส เพอร์นานเดส และ นายคณกรุติน บิน เมอรานัน เป็นผู้ถือหุ้นทางอ้อมผ่าน Tune Inc Holding Berhad ซึ่งถือหุ้นร้อยละ 49 ใน Permpoonsub	<p>14.1 รายได้ค่าบริการจัดการ จากค่าเบี้ยประกันภัยของ TIMB</p> <p>ค่าเบี้ยประกันภัย รายได้ค่าบริการจัดการ เจ้าหน้าที่ค่าเบี้ยประกันภัย</p> <p>14.2 รายได้ค่าบริการจัดการ จากค่าเบี้ยประกันภัยของ PERMPOONSUB</p> <p>ค่าเบี้ยประกันภัย รายได้ค่าบริการจัดการ เจ้าหน้าที่ค่าเบี้ยประกันภัย</p>	18,292,963 4,573,241 1,876,428	- - -	<p>กรณีกว่าหนึ่งราคา:</p> <p>กรณีสี่ประกัน: ภายใน 30 วัน</p> <p>ลักษณะรายการในรอบงวด:</p> <p>รายการดังกล่าวจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง โดยเป็นรายการสนับสนุนธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขการค้ำทำไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัท และคณะกรรมการตรวจสอบ</p>
			29,527,997 5,315,039 12,836,126	- - -	

15. ค่าบริการจัดการ (Management Fee)

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ	ค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
			ปี 2557	ปี 2556	
บริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน) (AAV)	AAV เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยถือหุ้นร้อยละ 55 ใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย	ค่าบริการจัดการ เจ้าของค่าบริการจัดการ - AAV	25,000,000 -	- -	<p>บจ. ไทยแอร์เอเชีย จ่ายค่าบริการจัดการ (MANAGEMENT FEE) ให้กับ AAV เพื่อเป็นค่าตอบแทนการให้บริการกำหนดนโยบายการบริหารการเงินและการจัดการ การให้บริการรักษาและช่วยให้ความช่วยเหลืออื่นๆเกี่ยวกับการดำเนินงาน</p> <p>วงกตขอตรวจราคาซื้อขาย:</p> <p>ค่าบริการจัดการเป็นอัตราคงที่ไตรมาสละ 6,250,000 บาท ซึ่งเป็นอัตราที่ตกลงกันตามสัญญาค่าธรรมเนียมการบริหารจัดการ</p> <p>วงกตชำระเงิน: ภายใน 30 วัน</p> <p>ลักษณะรายการในอนาคตก:</p> <p>รายการดังกล่าวจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง เป็นไปตามเงื่อนไขที่ระบุไว้ในสัญญา เป็นรายการสนับสนุนธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขการดำเนินงาน และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัท และคณะกรรมการตรวจสอบ</p>

16. ค่าบริการทางด้านการบัญชี

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ	ค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
			ปี 2557	ปี 2556	
AirAsia Global Shared Services Sdn Bhd. (AGSS)	AGSS เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของ AGSS โดยถือหุ้นร้อยละ 100 ใน AGSS	ค่าบริการทางด้านการบัญชี เจ้าหน้าที่บริการด้านการบัญชี - AGSS	31,371,651 3,865,822	- -	<p>AGSS ให้บริการทางด้านบัญชีการเงิน การบริหารบุคลากร และการจัดการสารสนเทศแก่บริษัทในกลุ่มแอร์เอเชีย จะดำเนินการเรียกเก็บค่าใช้จ่ายจากบริษัทในกลุ่มแอร์เอเชีย ตามสัดส่วนจำนวนพนักงานที่ใช้ในการทำงาน</p> <p>วงกตขอตรวจราคา:</p> <p>ค่าใช้จ่าย จะถูกเรียกเก็บจากบริษัทในกลุ่มแอร์เอเชียที่บริษัทให้บริการตามค่าใช้จ่ายพนักงานที่เกิดขึ้นจริง โดยเป็นส่วนตามสัดส่วนจำนวนพนักงานของแต่ละบริษัทภายในกลุ่มที่ใช้บริการ</p> <p>บทส่วนเงินที่ระบุไว้ในสัญญา</p> <p>วงกตชำระเงิน: ภายใน 30 วัน</p> <p>ลักษณะรายการในอนาคตก:</p> <p>รายการดังกล่าวจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง เป็นไปตามเงื่อนไขที่ระบุไว้ในสัญญา เป็นรายการสนับสนุนธุรกิจปกติที่ไม่มีเงื่อนไขการดำเนินงาน และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัท และคณะกรรมการตรวจสอบ</p>

17. ค่าโปรแกรมสิทธิพิเศษแก่ลูกค้า

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ	ค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
			ปี 2557	ปี 2556	
Think Big Digital Sdn Bhd. (TBD)	TBD เป็นบริษัทร่วมทุนของ AAB โดย AAB ถือหุ้นร้อยละ 50	TBD ได้จัดทำโครงการ BIG LOYALTY PROGRAM เพื่อคืนกำไรให้กับลูกค้าในกลุ่มเอเซีย โดยการออก BIG POINT ซึ่งลูกค้าสามารถนำมาแลกตัวเครื่องเงินและบริการอื่นในกลุ่มเอเซีย			TBD ได้จัดทำโครงการ BIG LOYALTY PROGRAM เพื่อคืนกำไรให้กับลูกค้าในกลุ่มเอเซีย โดยการออก BIG POINT ซึ่งลูกค้าสามารถนำมาแลกตัวเครื่องเงินและบริการอื่นในกลุ่มเอเซีย
		ค่าโปรแกรมสิทธิพิเศษแก่ลูกค้า เจ้าหน้าที่โปรแกรมสิทธิพิเศษแก่ลูกค้า – TBD	6,818,567 6,818,567	- -	งบกำหนดราคา: อัตราค่าโปรแกรมสิทธิพิเศษแก่ลูกค้าเป็นราคาตามสัญญาที่ตกลงไว้ งบชำระเงิน: ภายใน 30 วัน
		รายได้ค่าตัวโดยสาร ลูกหนี้รายได้ค่าตัวโดยสาร	2,786,228 2,786,228	- -	ลักษณะรายการในอนาคต: รายการดังกล่าวจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง เป็นไปตามเงื่อนไขที่ระบุไว้ในสัญญา เป็นรายการสนับสนุนธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัท และคณะกรรมการตรวจสอบ

ความเห็นของกรรมการตรวจสอบเกี่ยวกับรายการระหว่างกัน

รายการระหว่างกันดังกล่าวได้รับการพิจารณาและให้ความเห็นโดยคณะกรรมการตรวจสอบของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ว่ารายการระหว่างกันดังกล่าวเป็นไปอย่างสมเหตุสมผล และจำเป็นเพื่อการดำเนินธุรกิจของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยรายการดังกล่าวเป็นการดำเนินธุรกิจปกติของบริษัท และเป็นไปตามเงื่อนไขการค้าทั่วไป และพิจารณาถึงประโยชน์สูงสุดที่ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชียจะได้รับเป็นสำคัญ

มาตรการการอนุมัติการทำรายการระหว่างกัน

ในกรณีที่มีการเข้าทำรายการระหว่างกัน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ และข้อบังคับกำหนดของคณะกรรมการกำกับตลาดทุนและตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย โดยจะพิจารณาความจำเป็นและความเหมาะสมต่อการทำรายการ ตลอดจนความเหมาะสมด้านราคาและเงื่อนไขของรายการ และค้ำึงถึงผลประโยชน์ของบริษัท ก่อนนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัท และ/หรือ ที่ประชุมผู้ถือหุ้นของบริษัทต่อไป แล้วแต่กรณี โดยผู้ที่มีส่วนได้ส่วนเสียจะไม่มีส่วนร่วมในการพิจารณาอนุมัติรายการดังกล่าว ในกรณีที่คณะกรรมการตรวจสอบของบริษัทฯ และ/หรือ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ไม่มีความชำนาญในการพิจารณาการระหว่างกันที่อาจจะเกิดขึ้น บริษัทฯ และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะแต่งตั้งผู้เชี่ยวชาญอิสระหรือผู้สอบบัญชี เป็นผู้ให้ความเห็นเกี่ยวกับรายการระหว่างกันดังกล่าว

นโยบายเกี่ยวกับกิจการเข้าทำรายการระหว่างกันในอนาคต

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะยังคงมีการเข้าทำรายการระหว่างกันกับบริษัทที่เกี่ยวข้องกันในอนาคต โดยจะพิจารณาว่ารายการดังกล่าวเป็นไปด้วยความสมเหตุสมผล มีความเหมาะสมด้านราคาและเงื่อนไขการค้า ผ่านการอนุมัติตามขั้นตอนและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง และค้ำึงถึงประโยชน์ของบริษัทเป็นสำคัญ

เรียน ท่านผู้ถือหุ้นบริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน)

คณะกรรมการตรวจสอบของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น (“บริษัท”) ประกอบด้วยคณะกรรมการอิสระซึ่งเป็นผู้ทรงคุณวุฒิ จำนวน 3 ท่าน โดยมี นายอารักษ์ ชลธาร์นนท์ เป็นประธานกรรมการตรวจสอบ นายดิศธร วัชรโรทัย และนายณัฐวุฒิ เภาโบรมย์ เป็นกรรมการ และหัวหน้างานหน่วยงานตรวจสอบภายในเป็นเลขานุการ

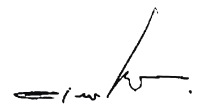
กรรมการตรวจสอบทุกท่านมีคุณสมบัติครบถ้วนตามหลักเกณฑ์ของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย และได้ปฏิบัติหน้าที่และความรับผิดชอบครบถ้วนตามกฎบัตรคณะกรรมการตรวจสอบที่อนุมัติโดยคณะกรรมการบริษัท และสอดคล้องกับประกาศตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

ในรอบบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2557 คณะกรรมการตรวจสอบได้มีการประชุมจำนวน 4 ครั้ง โดยคณะกรรมการตรวจสอบ ได้เข้าร่วมประชุมครบทั้ง 3 ท่าน จำนวน 2 ครั้ง และเข้าร่วมประชุม 2 ท่าน จำนวน 2 ครั้ง ทั้งนี้ คณะกรรมการตรวจสอบได้รายงานผลการประชุมคณะกรรมการตรวจสอบต่อที่ประชุมคณะกรรมการบริษัท

ในรอบบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2557 คณะกรรมการตรวจสอบปฏิบัติหน้าที่ตามที่กำหนดไว้ในกฎบัตรโดยครบถ้วนดังนี้

1. สอบทานงบการเงินรายไตรมาสและงบการเงินประจำปี 2557 ร่วมกับผู้สอบบัญชีและผู้บริหารโดยสอบถามและให้คำแนะนำและข้อคิดเห็นที่เป็นประโยชน์ เพื่อให้มั่นใจว่าการจัดทำงบการเงิน มีความถูกต้อง ครบถ้วน เชื่อถือได้ และเป็นไปตามมาตรฐานบัญชีที่รับรองทั่วไป รวมทั้งมีการเปิดเผยข้อมูลที่เพียงพอ เหมาะสม
2. สอบทานประสิทธิภาพและประสิทธิผลของระบบควบคุมภายใน การบริหารความเสี่ยง และระบบการตรวจสอบภายในของบริษัท ร่วมกับหน่วยงานตรวจสอบภายใน ผู้บริหาร และผู้สอบบัญชี
3. พิจารณาบททวนกฎบัตรของคณะกรรมการตรวจสอบและกฎบัตรของหน่วยงานตรวจสอบภายในเพื่อให้มั่นใจว่าการปฏิบัติในปีที่ผ่านมา ครบถ้วนตามที่ได้รับมอบหมาย และหน้าที่ความรับผิดชอบ รวมทั้งพิจารณาปรับปรุงให้มีความทันสมัยและเหมาะสมกับธุรกิจของบริษัท
4. สอบทานรายงานผลการตรวจสอบภายในแต่ละไตรมาสปี 2557 และติดตามให้มีการปรับปรุงแก้ไขตามข้อเสนอแนะของรายงานผลการตรวจสอบ เพื่อให้การปฏิบัติงานเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ และเกิดประสิทธิผล
5. พิจารณาให้ความเห็นชอบแผนการตรวจสอบภายในประจำปี 2557 งบประมาณ บุคลากรของฝ่ายตรวจสอบภายใน และพิจารณารายงานผลการตรวจสอบ โดยให้ฝ่ายตรวจสอบภายในรายงานผลตรงต่อคณะกรรมการตรวจสอบ รวมทั้งพิจารณาประเมินผลการปฏิบัติของหัวหน้างานหน่วยงานตรวจสอบภายใน
6. สอบทานและให้ความเห็นต่อรายการเกี่ยวโยงกันหรือรายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ รวมถึงการเปิดเผยข้อมูลดังกล่าวตามข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยและสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์
7. พิจารณาคัดเลือกแต่งตั้งและคำตอบแทนของผู้สอบบัญชี โดยพิจารณาจากความรู้ทางธุรกิจ ประสบการณ์ ความเหมาะสมของคำตอบแทนและความเป็นอิสระของผู้สอบบัญชี ทั้งนี้สำหรับรอบปีบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2557 คณะกรรมการตรวจสอบได้คัดเลือกและเสนอชื่อ นายชาญชัย ชัยประสิทธิ์ ผู้สอบบัญชีรับอนุญาตเลขที่ 3760 นายจรเกียรติ อรุณไพโรจน์กุล ผู้สอบบัญชีรับอนุญาตเลขที่ 3445 และ นายไพบูล ตันกุล ผู้สอบบัญชีรับอนุญาตเลขที่ 4298 เป็นผู้สอบบัญชีของบริษัทและบริษัทย่อย โดยในรอบปีบัญชีที่ผ่านมาผู้สอบบัญชีได้ปฏิบัติงานด้วยความรู้ความสามารถในวิชาชีพ และให้ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับระบบการควบคุมภายในและความเสี่ยงต่างๆ รวมทั้งมีความเป็นอิสระในการปฏิบัติงาน โดยคำตอบแทนที่เสนอมามีอัตราที่เหมาะสม
8. พิจารณาสอบทานให้บริษัทปฏิบัติตามว่าด้วยกฎหมายหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์ กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจ รวมถึงนโยบายกำกับดูแลที่ดี โดยประสานงานกับผู้บริหารและหน่วยงานตรวจสอบภายใน

จากการปฏิบัติดังกล่าวข้างต้น คณะกรรมการตรวจสอบมีความเห็นว่าในปี 2557 บริษัทมีการจัดทำงบการเงินอย่างถูกต้อง เป็นไปตามมาตรฐานบัญชีที่รับรองทั่วไป มีการเปิดเผยสารสนเทศอย่างถูกต้องเพียงพอ ครบถ้วนและเชื่อถือได้ มีระบบการควบคุมภายใน การตรวจสอบภายในและการบริหารความเสี่ยงที่เหมาะสมและมีประสิทธิภาพ มีการปฏิบัติตามกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้อง มีการดูแลจัดการรายการที่เกี่ยวข้องกันด้วยความโปร่งใส ไม่ก่อให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์และเป็นประโยชน์สูงสุดแก่บริษัทและผู้ถือหุ้น รวมทั้งมีการปฏิบัติงานที่สอดคล้องกับระบบการกำกับดูแลกิจการที่ดีอย่างเพียงพอโปร่งใส และเชื่อถือได้



นายอารักษ์ ชลธาร์นนท์
ประธานกรรมการตรวจสอบ

คณะกรรมการบริษัทเป็นผู้รับผิดชอบต่อการเงินของ บริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน) และงบการเงินรวมของบริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย รวมถึงข้อมูลสารสนเทศทางการเงินที่ปรากฏในรายงานประจำปี โดยงบการเงินดังกล่าว จัดทำขึ้นตามมาตรฐานการบัญชีที่รับรองทั่วไป เลือกใช้นโยบายบัญชีที่เหมาะสม และถือปฏิบัติอย่างสม่ำเสมอ และใช้ดุลยพินิจอย่างระมัดระวัง และประมาณการที่ดีที่สุดในการจัดทำ รวมทั้งให้มีการเปิดเผยข้อมูลที่สำคัญอย่างเพียงพอในหมายเหตุประกอบงบการเงิน เพื่อให้เป็นประโยชน์ต่อผู้ถือหุ้น และนักลงทุนทั่วไปอย่างโปร่งใส

คณะกรรมการบริษัทได้จัดให้มีระบบบริหารความเสี่ยงและระบบควบคุมภายในที่เหมาะสมและมีประสิทธิผลเพื่อให้มั่นใจได้อย่างมีเหตุผลว่าข้อมูลทางบัญชีมีความถูกต้องครบถ้วน และเพียงพอที่จะดำรงรักษาไว้ซึ่งทรัพย์สิน ตลอดจนเพื่อไม่ให้เกิดการทุจริต หรือการดำเนินการที่ผิดปกติดังมีสาระสำคัญ

ในการนี้คณะกรรมการบริษัทได้แต่งตั้งคณะกรรมการตรวจสอบเพื่อทำหน้าที่สอบทานนโยบายการบัญชี และคุณภาพของรายงานทางการเงิน สอบทานระบบการควบคุมภายใน การตรวจสอบภายใน ระบบการบริหารความเสี่ยง ตลอดจนพิจารณาการเปิดเผยข้อมูลรายการระหว่างกันโดยความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบเกี่ยวกับเรื่องนี้ปรากฏในรายงานของคณะกรรมการตรวจสอบซึ่งแสดงไว้ในรายงานประจำปีแล้ว

งบการเงินของบริษัทและงบการเงินรวมของบริษัทและบริษัทย่อยได้รับการตรวจสอบโดยผู้สอบบัญชีของบริษัท คือ บริษัท ไพร์ซอวอเตอร์เฮาส์ คูเปอร์ส เอพีเอส จำกัด ในการตรวจสอบนั้นทางคณะกรรมการบริษัทได้สนับสนุนข้อมูลและเอกสารต่างๆ เพื่อให้ผู้สอบบัญชีสามารถตรวจสอบและแสดงความเห็นได้ตามมาตรฐานการสอบบัญชี โดยความเห็นของผู้สอบบัญชีได้ปรากฏในรายงานของผู้สอบบัญชีซึ่งแสดงไว้ในรายงานประจำปีแล้ว

คณะกรรมการมีความเห็นว่าระบบการควบคุมภายในของบริษัทโดยรวม อยู่ในระดับดี เป็นที่น่าพอใจ และสามารถสร้างความเชื่อมั่นอย่างมีเหตุผลได้ว่างบการเงินของบริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน) และงบการเงินรวมของบริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2557 มีความเชื่อถือได้โดยถือปฏิบัติตามมาตรฐานการบัญชีที่รับรองทั่วไป และปฏิบัติตามกฎหมาย และกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง



นายอารักษ์ ชลธารันนที
ประธานกรรมการ



นายธรรศพลฐ์ แบลเว็ลด์
ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร

ผลประกอบการของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2556 และ 2557 เป็นไปดังนี้

งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ

สำหรับผลการดำเนินงานในปี 2557 บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มีรายได้จำนวน 25,355.5 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 1,870.5 ล้านบาท หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 8 จากช่วงเดียวกันของปีก่อน และมีกำไรก่อนต้นทุนทางการเงินและภาษีเงินได้จำนวน 642.8 ล้านบาท ส่งผลให้ปี 2557 ส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่มีกำไรสุทธิรวมจำนวน 183.2 ล้านบาท และมีกำไรต่อหุ้นขั้นพื้นฐานอยู่ที่ 0.04 บาท

กำไรเบ็ดเสร็จสำหรับปี 2557 ของส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่อยู่ที่ 188.3 ล้านบาท เป็นผลมาจากผลกำไรจากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ ประกันภัยสำหรับโครงการผลประโยชน์เมื่อเกษียณอายุ จำนวน 11.7 ล้านบาท และ ภาษีเงินได้เกี่ยวกับองค์ประกอบของขาดทุนเบ็ดเสร็จเงินจำนวน 2.3 ล้านบาท

งบแสดงฐานะการเงิน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 สินทรัพย์มีมูลค่า 49,501.8 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 4,566.5 ล้านบาท หรือร้อยละ 10 เทียบจากสิ้นปีก่อน โดยมีสาเหตุหลักมาจากเครื่องบิน ส่วนปรับปรุงอาคารเช่าและอุปกรณ์ – สุทธิเพิ่มขึ้น จำนวน 5,077.3 ล้านบาท จากการรับเครื่องบินเพิ่มขึ้นจำนวน 5 ลำ ในปี 2557 ในขณะที่อัตราส่วนสภาพคล่องเท่ากับ 0.95 เท่า

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 หนี้สินมีมูลค่า 22,485.9 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 4,225.9 ล้านบาทหรือร้อยละ 23 เทียบจากสิ้นปีก่อน ส่วนใหญ่มาจากหนี้สินตามสัญญาเช่าทางการเงินและรายได้รับล่วงหน้าเพิ่มขึ้นจำนวน 3,916.1 ล้านบาท และ 330.1 ล้านบาท ตามลำดับ

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 ส่วนของผู้ถือหุ้นมีมูลค่า 27,015.9 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 4,566.5 ล้านบาทหรือร้อยละ 1 เทียบจากสิ้นปีก่อน เนื่องจากผลกำไรสุทธิในงวดนี้ จึงส่งผลให้กำไรสะสมเพิ่มขึ้นจำนวน 188.3 ล้านบาท ทั้งนี้ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 ส่วนของผู้ถือหุ้นแบ่งเป็นส่วนของผู้ถือหุ้นบริษัทใหญ่มีจำนวน 19,534.2 ล้านบาท และส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมจำนวน 7,481.7 ล้านบาท

งบกระแสเงินสด

สำหรับงวดปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2557 บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มีเงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมดำเนินงานจำนวน 1,849.0 ล้านบาท เป็นผลสุทธิจากเงินสดรับจากรายได้และการเปลี่ยนแปลงของสินทรัพย์และหนี้สินดำเนินงาน ซึ่งส่วนใหญ่เป็นการเพิ่มขึ้นของรายได้รับล่วงหน้า ขณะที่เงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมลงทุนมีจำนวน 2,025.4 ล้านบาท จากการครบกำหนดไถ่ถอนเงินลงทุนระยะสั้นและขายเงินลงทุนในกองทุนส่วนบุคคล นอกจากนี้ เงินสดสุทธิใช้ในกิจกรรมจัดหาเงินอยู่ที่ 1,030.8 ล้านบาท โดยเป็นเงินสดจ่ายภายใต้สัญญาเช่าการเงินและดอกเบี้ยจ่าย ส่งผลให้มีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้นสุทธิจำนวน 1,958.6 ล้านบาท ในขณะที่เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันสิ้นงวดอยู่ที่ 4,789.1 ล้านบาท

ผลประกอบการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2556 และ 2557 เป็นไปดังนี้

งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ

สำหรับ ปี 2557 บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีรายได้จำนวน 25,355.5 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 8 จากปี 2556 ที่เท่ากับ 23,485.0 ล้านบาท สาเหตุหลักมาจากรายได้บริการเสริมต่อผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้นจาก 358 บาท ในปี 2556 เป็น 359 บาท ในปี 2557 ส่วนใหญ่เพิ่มมาจากค่าธรรมเนียมบริการต่อเที่ยวบิน (Fly-Thru) และค่าธรรมเนียมในการเลือกที่นั่ง โดยมีจำนวนผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้นจาก 10.5 ล้านคน ในปี 2556 เป็น 12.2 ล้านคน หรือเติบโตร้อยละ 16 ในปี 2557 เมื่อเทียบกับปริมาณที่นั่งที่เพิ่มขึ้นร้อยละ 21 จากช่วงเดียวกันของปีก่อน อย่างไรก็ตาม ค่าโดยสารเฉลี่ยเท่ากับ 1,726 บาท ในปี 2557 ลดลงร้อยละ 8 จาก 1,885 บาท ในปี 2556 ซึ่งสอดคล้องกับอัตราส่วนการขนส่งผู้โดยสารที่ลดลง 3 จุด อยู่ที่ร้อยละ 80 ในปี 2557 เป็นผลมาจากเหตุการณ์การเมืองช่วงต้นปี นอกจากนี้มีจำนวนเที่ยวบินจำนวน 85,074 เที่ยวบิน เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อนที่จำนวน 70,149 เที่ยวบิน จากกาขยายเส้นทางบินใหม่และเพิ่มความถี่ของเที่ยวบิน บจ. ไทยแอร์เอเชีย ส่งผลให้มีอัตราการใช้เครื่องบินต่อลำเท่ากับ 10.9 ชั่วโมงปฏิบัติการบินต่อวันในปี 2557

บริษัทมีกำไรสุทธิสำหรับปีจำนวน 335.3 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 83 จากช่วงเดียวกันของปีก่อน สาเหตุหลักมาจากการเพิ่มขึ้นของค่าใช้จ่ายน้ำมันเชื้อเพลิงจากค่าเงินบาทที่อ่อนตัวและปริมาณการใช้ น้ำมันตามจำนวนผู้บิน แม้ว่าราคาน้ำมันเชื้อเพลิงตลาดโลกจะปรับลดลงก็ตาม นอกจากนี้ค่าใช้จ่ายการบริการในสนามบินและลานจอดและค่าเสื่อมราคาเพิ่มขึ้นซึ่งเป็นไปตามจำนวนเครื่องบินที่เพิ่มขึ้น

กำไรเบ็ดเสร็จสำหรับปี 2557 ของส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่อยู่ที่ 344.6 ล้านบาท เป็นผลมาจากผลกำไรจากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ ประกันภัยสำหรับโครงการผลประโยชน์เมื่อเกษียณอายุจำนวน 11.7 ล้านบาท และ ภาษีเงินได้เกี่ยวกับองค์ประกอบของขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น จำนวน 2.3 ล้านบาท

งบแสดงฐานะการเงิน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 สินทรัพย์มีมูลค่า 25,689.3 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 4,581.5 ล้านบาท หรือร้อยละ 22 เทียบจากสิ้นปีก่อน ส่วนใหญ่เป็นผลมาจากเครื่องบิน ส่วนปรับปรุงอาคารเช่าและอุปกรณ์ – สุทธิเพิ่มขึ้น จำนวน 5,096.5 ล้านบาท เนื่องจากในปี 2557 บริษัทได้รับเครื่องบินเพิ่มขึ้น 5 ลำ

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 หนี้สินมีมูลค่า 19,488.3 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 4,236.8 ล้านบาท หรือร้อยละ 28 เทียบจากสิ้นปีก่อน โดยเป็นผลมาจากหนี้สินตามสัญญาเช่าทางการเงินเพิ่มขึ้นจำนวน 3,916.2 ล้านบาท จากการรับเครื่องบินจำนวน 5 ลำ ในปี 2557 และรายได้รับล่วงหน้าเพิ่มขึ้น 330.1 ล้านบาท

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 ส่วนของผู้ถือหุ้นมีมูลค่า 6,201.0 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 344.6 ล้านบาท หรือร้อยละ 6 เทียบจากสิ้นปีก่อน จากผลกำไรสุทธิ ในงวดนี้ส่งผลให้กำไรสะสมเพิ่มขึ้นจำนวน 344.6 ล้านบาท

งบกระแสเงินสด

สำหรับงวดปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2557 บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีเงินสดสุทธิได้จากกิจกรรมดำเนินงานจำนวน 1,845.4 ล้านบาท เป็นผลสุทธิจากเงินสดรับจากรายได้และการเปลี่ยนแปลงของสินทรัพย์และหนี้สินดำเนินงาน ซึ่งส่วนใหญ่เป็นการเพิ่มขึ้นของรายได้รับล่วงหน้า ขณะที่เงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมลงทุนมีจำนวน 2,025.4 ล้านบาท จากการครบกำหนดไถ่ถอนเงินลงทุนระยะสั้นและขายเงินลงทุนในกองทุนส่วนบุคคล นอกจากนี้เงินสดสุทธิใช้ในกิจกรรมจัดหาเงินอยู่ที่ 1,030.8 ล้านบาท โดยเป็นเงินสดจ่ายภายใต้สัญญาเช่าการเงินและดอกเบี้ยจ่าย ส่งผลให้มีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้นสุทธิจำนวน 1,956.6 ล้านบาท ในขณะที่เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันสิ้นงวดอยู่ที่ 4,783.4 ล้านบาท

K

KASIKORNTHAI

ธนาคารกสิกรไทย
开泰银行 KASIKORNBANK



In Every Pace of Business Move, Every Minute Counts

TIME GUARANTEE

The Manageable Timing for Every Financial Transaction



At KASIKORNBANK, we value every single minute of our customers. Thus, we initiate "Time Guarantee Service" to be a global benchmark for the manageable transaction everywhere in the world.

BIZ Automation Complete Control of Your Enterprise

K CORPORATE BUSINESS

www.kasikornbank.com
K-BIZ Contact Center 02-8888822



KBank Live



KBank_Live



KBank Live



KBank Live

บริการทุกระดับประทับใจ



ptt
Group

aviation@pttplc.com





งบการเงิน

บริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน)
31 ธันวาคม 2557

เสนอผู้ถือหุ้นของบริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน)

ข้าพเจ้าได้ตรวจสอบงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะบริษัทของบริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย และของเฉพาะของบริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน) ซึ่งประกอบด้วยงบแสดงฐานะการเงินรวมและงบแสดงฐานะการเงินเฉพาะบริษัท ณ วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2557 และงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมและงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จเฉพาะบริษัท งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้นรวมและงบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้นเฉพาะบริษัท และงบกระแสเงินสดรวมและงบกระแสเงินสดเฉพาะบริษัทสำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกัน รวมถึงหมายเหตุสรุบบัญญา การบัญชีที่สำคัญและหมายเหตุเรื่องอื่นๆ

ความรับผิดชอบของผู้บริหารต่องบการเงิน

ผู้บริหารเป็นผู้รับผิดชอบในการจัดทำและการนำเสนอของงบการเงินเหล่านี้โดยถูกต้องตามที่ควรตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน และรับผิดชอบเกี่ยวกับการควบคุมภายในที่ผู้บริหารพิจารณาว่าจำเป็นเพื่อให้สามารถจัดทำงบการเงินที่ปราศจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญไม่ว่าจะเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาด

ความรับผิดชอบของผู้สอบบัญชี

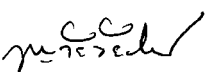
ข้าพเจ้าเป็นผู้รับผิดชอบในการแสดงความเห็นต่องบการเงินดังกล่าวจากผลการตรวจสอบของข้าพเจ้า ข้าพเจ้าได้ปฏิบัติตามตรวจสอบตามมาตรฐานการสอบบัญชี ซึ่งกำหนดให้ข้าพเจ้าปฏิบัติตามข้อกำหนดด้านจรรยาบรรณ รวมถึงวางแผนและปฏิบัติงานตรวจสอบเพื่อให้ได้ความเชื่อมั่นอย่างสมเหตุสมผลว่างบการเงินปราศจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญหรือไม่

การตรวจสอบรวมถึงการใช้วิธีการตรวจสอบเพื่อให้ได้มาซึ่งหลักฐานการสอบบัญชีเกี่ยวกับจำนวนเงินและการเปิดเผยข้อมูลในงบการเงิน วิธีการตรวจสอบที่เลือกใช้นั้นขึ้นอยู่กับดุลยพินิจของผู้สอบบัญชี ซึ่งรวมถึงการประเมินความเสี่ยงจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญของงบการเงินไม่ว่าจะเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาด ในการประเมินความเสี่ยงดังกล่าว ผู้สอบบัญชีพิจารณาการควบคุมภายในที่เกี่ยวข้องกับการจัดทำและการนำเสนอของงบการเงินโดยถูกต้องตามที่ควรของกิจการ เพื่อออกแบบวิธีการตรวจสอบที่เหมาะสมกับสถานการณ์ แต่ไม่ใช่เพื่อวัตถุประสงค์ในการแสดงความเห็นต่อประสิทธิภาพของการควบคุมภายในของกิจการ การตรวจสอบรวมถึงการประเมินความเหมาะสมของนโยบายการบัญชีที่ผู้บริหารใช้และความสมเหตุสมผลของประมาณการทางบัญชีที่จัดทำขึ้นโดยผู้บริหาร รวมทั้งการประเมินการนำเสนอของงบการเงินโดยรวม

ข้าพเจ้าเชื่อว่าหลักฐานการสอบบัญชีที่ข้าพเจ้าได้รับเพียงพอและเหมาะสมเพื่อใช้เป็นเกณฑ์ในการแสดงความเห็นของข้าพเจ้า

ความเห็น

ข้าพเจ้าเห็นว่างบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะบริษัทข้างต้นนี้แสดงฐานะการเงินรวมและฐานะการเงินเฉพาะบริษัทของบริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย และของเฉพาะของบริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน) ณ วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2557 และผลการดำเนินงานรวมและผลการดำเนินงานเฉพาะบริษัท และกระแสเงินสดรวมและกระแสเงินสดเฉพาะบริษัทสำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกัน โดยถูกต้องตามที่ควรในสาระสำคัญตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน



ชาญชัย ชัยประสิทธิ์

ผู้สอบบัญชีรับอนุญาตเลขที่ 3760

บริษัท ไพร่ซอเวเตอร์เฮาส์คูเปอร์ส เอบีเอส จำกัด

กรุงเทพมหานคร

23 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2558

งบแสดงฐานะทางการเงิน

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2557

(หน่วย : บาท)

หมายเหตุ	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะบริษัท		
	พ.ศ. 2557	พ.ศ. 2556	พ.ศ. 2557	พ.ศ. 2556	
สินทรัพย์					
สินทรัพย์หมุนเวียน					
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	7	4,789,064,903	1,958,637,392	5,632,235	2,082,971
เงินฝากสถาบันการเงินที่มีภาระค้ำประกัน		6,109,410	13,356,900	-	-
เงินลงทุนระยะสั้น	8	1,492,718,615	3,448,628,170	-	-
เงินลงทุนในกองทุนส่วนบุคคล	9	10,480,236	1,032,551,182	-	-
ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น - สุทธิ	10	631,014,664	723,504,686	-	-
ลูกหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน	25.4	68,162,932	87,240,764	-	-
สินค้าคงเหลือ		96,845,864	90,210,619	-	-
ค่าใช้จ่ายจ่ายล่วงหน้า		270,989,534	343,887,487	967,691	918,387
ภาษีมูลค่าเพิ่มค้างรับ		86,822,474	78,686,650	-	-
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น		40,339,352	40,144,187	901,695	12,340
รวมสินทรัพย์หมุนเวียน		7,492,547,984	7,816,848,037	7,501,621	3,013,698
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน					
เงินฝากสถาบันการเงินที่มีภาระค้ำประกัน		171,192,685	339,189,114	-	-
เงินลงทุนระยะยาว	11	1,299,268,100	1,312,007,600	-	-
เงินลงทุนในบริษัทย่อย	12	-	-	3,067,114,370	3,067,114,370
เครื่องบิน ส่วนปรับปรุงอาคารเช่า และอุปกรณ์ - สุทธิ	13	16,033,305,083	10,956,024,359	24	24
สินทรัพย์ไม่มีตัวตน - สุทธิ	14	14,867,983,340	14,868,736,837	1	1
ค่าความนิยม	15	8,824,825,803	8,824,825,803	-	-
สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอตัดบัญชี	18	-	-	2,201,186	-
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น	16	812,677,583	817,647,640	-	-
รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน		42,009,252,594	37,118,431,353	3,069,315,581	3,067,114,395
รวมสินทรัพย์		49,501,800,578	44,935,279,390	3,076,817,202	3,070,128,093

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะบริษัทนี้

(หน่วย : บาท)

หมายเหตุ	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	พ.ศ. 2557	พ.ศ. 2556	พ.ศ. 2557	พ.ศ. 2556
หนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น				
หนี้สินหมุนเวียน				
เจ้าหนี้การค้า	175,170,833	152,951,492	-	-
เจ้าหนี้อื่น	192,155,392	124,132,639	-	-
เจ้าหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน	25.5 472,709,254	506,830,215	-	-
รายได้รับล่วงหน้า	4,629,227,573	4,299,163,449	-	-
ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย	1,372,431,680	1,390,467,580	1,000,000	444,376
หนี้สินตามสัญญาเช่าการเงิน ที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	17 959,006,292	615,065,684	-	-
ภาษีเงินได้ค้างจ่าย	-	150,473,336	-	-
หนี้สินหมุนเวียนอื่น	64,050,869	32,484,297	2,723,961	8,120,597
รวมหนี้สินหมุนเวียน	7,864,751,893	7,271,568,692	3,723,961	8,564,973
หนี้สินไม่หมุนเวียน				
หนี้สินตามสัญญาเช่าการเงิน	17 11,117,961,859	7,545,773,009	-	-
หนี้สินภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี - สุทธิ	18 3,345,639,796	3,309,661,779	-	-
ภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน	20 157,547,925	132,997,460	-	-
รวมหนี้สินไม่หมุนเวียน	14,621,149,580	10,988,432,248	-	-
รวมหนี้สิน	22,485,901,473	18,260,000,940	3,723,961	8,564,973

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะบริษัทนี้

(หน่วย : บาท)

หมายเหตุ	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	พ.ศ. 2557	พ.ศ. 2556	พ.ศ. 2557	พ.ศ. 2556
หนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น (ต่อ)				
ส่วนของผู้ถือหุ้น				
ทุนเรือนหุ้น				
ทุนจดทะเบียน				
หุ้นสามัญจำนวน 4,850,000,000 หุ้น				
มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 0.1 บาท	21	485,000,000	485,000,000	485,000,000
ทุนที่ออกและชำระแล้ว				
หุ้นสามัญจำนวน 4,850,000,000 หุ้น				
มูลค่าที่ได้รับชำระแล้ว				
หุ้นละ 0.1 บาท		485,000,000	485,000,000	485,000,000
ส่วนเกินมูลค่าหุ้น		2,599,808,274	2,599,808,274	2,599,808,274
กำไร (ขาดทุน) สะสม		16,449,402,593	16,261,079,344	(11,715,033)
				(23,245,154)
รวมส่วนของผู้ถือหุ้นของบริษัทใหญ่		19,534,210,867	19,345,887,618	3,073,093,241
ส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุม		7,481,688,238	7,329,390,832	-
				-
รวมส่วนของผู้ถือหุ้น		27,015,899,105	26,675,278,450	3,073,093,241
				3,061,563,120
รวมหนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น		49,501,800,578	44,935,279,390	3,076,817,202
				3,070,128,093

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะบริษัทนี้

งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2557

(หน่วย : บาท)

หมายเหตุ	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะบริษัท		
	พ.ศ. 2557	พ.ศ. 2556	พ.ศ. 2557	พ.ศ. 2556	
รายได้จากการขายและการให้บริการ	22	25,355,514,917	23,485,042,536	25,000,000	-
ต้นทุนจากการขายและการให้บริการ		(23,707,654,246)	(19,928,354,155)	-	-
กำไรขั้นต้น		1,647,860,671	3,556,688,381	25,000,000	-
กำไรสุทธิจากอัตราแลกเปลี่ยน		126,024,280	258,151,066	-	1,416
รายได้อื่น		793,763,630	670,649,775	604,803	773,660
กำไรก่อนค่าใช้จ่าย		2,567,648,581	4,485,489,222	25,604,803	775,076
ค่าใช้จ่ายในการขาย		(1,180,060,295)	(1,147,762,163)	-	-
ค่าใช้จ่ายในการบริหาร		(744,837,116)	(607,905,725)	(16,267,696)	(11,792,650)
ขาดทุนสุทธิจากอัตราแลกเปลี่ยน		-	-	(8,172)	-
กำไร (ขาดทุน) ก่อนต้นทุนทางการเงินและภาษีเงินได้		642,751,170	2,729,821,334	9,328,935	(11,017,574)
ต้นทุนทางการเงิน		(312,758,626)	(170,971,996)	-	-
กำไร (ขาดทุน) ก่อนภาษีเงินได้		329,992,544	2,558,849,338	9,328,935	(11,017,574)
ภาษีเงินได้	19	1,279,965	(651,177,101)	2,201,186	-
กำไร (ขาดทุน) สุทธิสำหรับปี		331,272,509	1,907,672,237	11,530,121	(11,017,574)
กำไรเบ็ดเสร็จอื่น					
ผลกำไรจากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัยสำหรับ					
ภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน	20	11,685,182	15,929,471	-	-
ภาษีเงินได้เกี่ยวกับองค์ประกอบของกำไรขาดทุน					
เบ็ดเสร็จอื่น	19	(2,337,036)	(3,185,894)	-	-
กำไรเบ็ดเสร็จอื่นสำหรับปี		9,348,146	12,743,577	-	-
กำไร (ขาดทุน) เบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี		340,620,655	1,920,415,814	11,530,121	(11,017,574)

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะบริษัทนี้

(หน่วย : บาท)

หมายเหตุ	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	พ.ศ. 2557	พ.ศ. 2556	พ.ศ. 2557	พ.ศ. 2556
การแบ่งปันกำไร (ขาดทุน) สุทธิ				
ส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่	183,181,769	1,042,761,319	11,530,121	(11,017,574)
ส่วนที่เป็นของส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุม	148,090,740	864,910,918	-	-
	<u>331,272,509</u>	<u>1,907,672,237</u>	<u>11,530,121</u>	<u>(11,017,574)</u>
การแบ่งปันกำไร (ขาดทุน) เบ็ดเสร็จรวม				
ส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่	188,323,249	1,049,770,286	11,530,121	(11,017,574)
ส่วนที่เป็นของส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุม	152,297,406	870,645,528	-	-
	<u>340,620,655</u>	<u>1,920,415,814</u>	<u>11,530,121</u>	<u>(11,017,574)</u>
กำไร (ขาดทุน) ต่อหุ้น				
กำไร (ขาดทุน) ต่อหุ้นขั้นพื้นฐาน	24 0.038	0.215	0.002	(0.002)

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะบริษัทนี้

งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้น

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2557

(หน่วย : บาท)

	งบการเงินรวม					
	ส่วนของผู้ถือหุ้นบริษัทใหญ่					
	ทุนที่ออก และชำระแล้ว	ส่วนเกินมูลค่าหุ้น	กำไรสะสม	องค์ประกอบอื่นของ ส่วนของผู้ถือหุ้น สำรองอื่น	รวมส่วนของผู้ ถือหุ้น บริษัทใหญ่	ส่วนได้เสียที่ไม่มี อำนาจควบคุม
ยอดคงเหลือต้นปี ณ วันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2556	485,000,000	2,599,808,274	15,211,309,058	(37,047,145)	18,259,070,187	6,458,745,304
ผลกระทบจากการจ่ายโดยใช้หุ้นเป็นเกณฑ์ กำไรเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี	-	-	-	37,047,145	37,047,145	-
กำไรเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี ณ วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2556	-	-	1,049,770,286	-	1,049,770,286	870,645,528
ยอดคงเหลือต้นปี ณ วันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2557	485,000,000	2,599,808,274	16,261,079,344	-	19,345,887,618	7,329,390,832
กำไรเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี	-	-	188,323,249	-	188,323,249	152,297,406
ยอดคงเหลือปลายปี ณ วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2557	485,000,000	2,599,808,274	16,449,402,593	-	19,534,210,867	7,481,688,238
ยอดคงเหลือต้นปี ณ วันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2557	485,000,000	2,599,808,274	16,261,079,344	-	19,345,887,618	7,329,390,832
กำไรเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี	-	-	188,323,249	-	188,323,249	152,297,406
ยอดคงเหลือปลายปี ณ วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2557	485,000,000	2,599,808,274	16,449,402,593	-	19,534,210,867	7,481,688,238
ยอดคงเหลือต้นปี ณ วันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2556	485,000,000	2,599,808,274	15,211,309,058	(37,047,145)	18,259,070,187	6,458,745,304
กำไรเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี	-	-	1,049,770,286	-	1,049,770,286	870,645,528
ยอดคงเหลือต้นปี ณ วันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2556	485,000,000	2,599,808,274	16,261,079,344	-	19,345,887,618	7,329,390,832
กำไรเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี	-	-	188,323,249	-	188,323,249	152,297,406
ยอดคงเหลือปลายปี ณ วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2556	485,000,000	2,599,808,274	16,449,402,593	-	19,534,210,867	7,481,688,238

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะบริษัทนี้

งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้น (ต่อ)

(หน่วย : บาท)

	งบการเงินเฉพาะบริษัท			รวม
	ทุนที่ออก และชำระแล้ว	ส่วนเกิน มูลค่าหุ้น	ขาดทุนสะสม	
ยอดคงเหลือต้นปี ณ วันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2556	485,000,000	2,599,808,274	(12,227,580)	3,072,580,694
ขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี	-	-	(11,017,574)	(11,017,574)
ยอดคงเหลือปลายปี ณ วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2556	485,000,000	2,599,808,274	(23,245,154)	3,061,563,120
ยอดคงเหลือต้นปี ณ วันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2557	485,000,000	2,599,808,274	(23,245,154)	3,061,563,120
กำไรเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี	-	-	11,530,121	11,530,121
ยอดคงเหลือปลายปี ณ วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2557	485,000,000	2,599,808,274	(11,715,033)	3,073,093,241

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะบริษัทนี้

งบกระแสเงินสด

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2557

(หน่วย : บาท)

หมายเหตุ	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	พ.ศ. 2557	พ.ศ. 2556	พ.ศ. 2557	พ.ศ. 2556
กระแสเงินสดจากกิจกรรมดำเนินงาน				
กำไร (ขาดทุน) ก่อนภาษีเงินได้	329,992,544	2,558,849,338	9,328,935	(11,017,574)
รายการปรับปรุง				
ค่าเสื่อมราคา	13	817,881,659	401,631,053	-
ค่าตัดจำหน่าย	14	5,741,679	4,691,165	-
ค่าตัดจำหน่ายค่าใช้จ่ายล่วงหน้า		122,861,382	114,274,273	2,206,571
(กำไร) ขาดทุนจากการจำหน่ายและตัดจำหน่าย ส่วนปรับปรุงอาคารเช่า อุปกรณ์		(255,597)	647,460	-
ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน	20	36,235,647	38,428,899	-
รายจ่ายโดยใช้หุ้นเป็นเกณฑ์		-	33,712,691	-
(กำไร) ขาดทุนสุทธิจากอัตราแลกเปลี่ยน		48,254,196	85,854,062	8,172
กำไรที่ยังไม่เกิดขึ้นจริงจากการปรับมูลค่า ยุติธรรม ของเงินลงทุนในกองทุนส่วนบุคคล	9	(13,359,792)	(32,551,182)	-
ต้นทุนทางการเงิน		312,758,626	170,971,996	-
รายได้ดอกเบี้ยรับ		(168,309,331)	(161,794,765)	(14,616)
		1,491,801,013	3,214,714,990	11,529,062
				(8,653,581)
การเปลี่ยนแปลงของสินทรัพย์ และหนี้สินดำเนินงาน				
- ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น		91,388,290	(328,871,752)	-
- ลูกหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน		23,297,623	127,600,550	-
- สินค้าคงเหลือ		(6,635,245)	(10,622,716)	-
- ค่าใช้จ่ายจ่ายล่วงหน้า		(49,963,429)	(257,113,778)	(2,255,875)
- ภาษีมูลค่าเพิ่มค้างรับ		(8,135,824)	20,602,427	-
- สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น		5,387,237	(26,708,010)	(889,355)
- สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น		4,970,057	(144,366,633)	-
- เจ้าหนี้การค้า		22,219,341	81,962,723	-
- เจ้าหนี้อื่น		68,022,753	18,141,000	-
- เจ้าหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน		(34,120,961)	79,104,745	-
- รายได้รับล่วงหน้า		330,064,124	717,003,064	-
- ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย		(33,840,419)	783,526,476	555,624
- หนี้สินหมุนเวียนอื่น		31,566,572	13,209,526	(5,396,636)
เงินสดได้มาจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมดำเนินงาน		1,936,021,132	4,288,182,612	3,542,820
				(2,993,576)

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะบริษัทนี้

(หน่วย : บาท)

หมายเหตุ	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	พ.ศ. 2557	พ.ศ. 2556	พ.ศ. 2557	พ.ศ. 2556
เงินสดได้มาจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมดำเนินงาน (ต่อ)	1,936,021,132	4,288,182,612	3,542,820	(2,993,576)
ดอกเบี้ยรับ	34,071,970	24,904,203	14,616	23,660
ภาษีเงินได้จ่าย	(121,134,793)	(291,854,734)	-	-
ผลประโยชน์พนักงานจ่าย	20	(1,348,352)	-	-
เงินสดสุทธิได้มาจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมดำเนินงาน	1,848,958,309	4,019,883,729	3,557,436	(2,969,916)
กระแสเงินสดจากกิจกรรมลงทุน				
เงินฝากสถาบันการเงินที่มีภาวะค้ำประกันลดลง (เพิ่มขึ้น)	175,243,919	(327,448,453)	-	-
เงินลงทุนระยะสั้นลดลง (เพิ่มขึ้น)	1,955,909,555	(1,152,727,210)	-	-
เงินลงทุนในกองทุนส่วนบุคคลลดลง (เพิ่มขึ้น)	9	1,035,430,738	(1,000,000,000)	-
เงินลงทุนระยะยาวเพิ่มขึ้น	11	(1,715,500)	(1,301,779,300)	-
เงินสดรับจากการจำหน่ายส่วนปรับปรุงอาคารเช่า และอุปกรณ์	1,057,329	7,129,506	-	-
เงินสดจ่ายเพื่อซื้อเครื่องบิน ส่วนปรับปรุงอาคารเช่า และอุปกรณ์	(1,266,087,577)	(1,903,710,405)	-	-
เงินสดจ่ายเพื่อสินทรัพย์ไม่มีตัวตน	14	(4,988,182)	(4,582,938)	-
ดอกเบี้ยรับ	130,521,985	117,924,293	-	-
เงินสดสุทธิได้มาจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมลงทุน	2,025,372,267	(5,565,194,507)	-	-
กระแสเงินสดจากกิจกรรมจัดหาเงิน				
เงินสดจ่ายภายใต้สัญญาเช่าการเงิน	(704,485,139)	(269,439,143)	-	-
ดอกเบี้ยจ่าย	(326,277,187)	(166,777,116)	-	-
เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงิน	(1,030,762,326)	(436,216,259)	-	-

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะบริษัทนี้

(หน่วย : บาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	พ.ศ. 2557	พ.ศ. 2556	พ.ศ. 2557	พ.ศ. 2556
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น (ลดลง) สุทธิ	2,843,568,250	(1,981,527,037)	3,557,436	(2,969,916)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันต้นปี	1,958,637,392	3,852,838,996	2,082,971	5,051,471
กำไร(ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยนของเงินสด และรายการเทียบเท่าเงินสด	(13,140,739)	87,325,433	(8,172)	1,416
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันสิ้นปี	4,789,064,903	1,958,637,392	5,632,235	2,082,971

รายการที่ไม่ใช่เงินสด

รายการที่ไม่ใช่เงินสดที่มีสาระสำคัญในระหว่างปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2557 และ พ.ศ. 2556 มีดังต่อไปนี้

ซื้ออะไหล่เครื่องบินโดยยังไม่ได้ชำระเงิน	14,430,535	50,396,888	-	-
ซื้อเครื่องบินและเครื่องยนต์เครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าการเงิน	4,475,499,524	6,135,366,989	-	-
การจ่ายโดยใช้หุ้นเป็นเกณฑ์	-	33,712,691	-	-

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะบริษัทนี้

1 ข้อมูลทั่วไป

บริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน) (“บริษัท”) เป็นบริษัทมหาชนจำกัด ซึ่งจัดตั้งขึ้นในประเทศไทย และมีที่อยู่ตามที่ได้จดทะเบียนดังนี้

เลขที่ 222 ท่าอากาศยานดอนเมือง อาคารส่วนกลางชั้น 3 ห้องหมายเลข 3200 ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงสนามบิน เขตดอนเมือง กรุงเทพมหานคร 10210

หุ้นสามัญของบริษัทได้จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย เพื่อวัตถุประสงค์ในการรายงาน จึงรวมเรียกบริษัทและบริษัทย่อยว่าเป็น “กลุ่มบริษัท”

ธุรกิจหลักของบริษัทและบริษัทย่อย สามารถสรุปได้ดังนี้

บริษัทดำเนินธุรกิจหลักเกี่ยวกับการลงทุนในบริษัทที่ดำเนินธุรกิจสายการบินราคาประหยัด ซึ่งคือบริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด โดยบริษัทมีส่วนได้เสียจากการถือหุ้นร้อยละ 55

บริษัทย่อยซึ่งคือ บริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด ดำเนินธุรกิจเกี่ยวกับการให้บริการสายการบินราคาประหยัด

ตามที่ได้อธิบายในหมายเหตุ 12 ในเดือนพฤษภาคม พ.ศ. 2555 บริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด เปลี่ยนจากกิจการร่วมค้าของบริษัทเป็นบริษัทย่อยตามสัญญาแก้ไขเพิ่มเติมระหว่างผู้ถือหุ้น

งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะบริษัทได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการบริษัทเมื่อวันที่ 23 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2558

2 นโยบายการบัญชี

นโยบายการบัญชีที่สำคัญที่ใช้ในการจัดทำงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะบริษัทมีดังต่อไปนี้

2.1 เกณฑ์การจัดทำงบการเงิน

งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะบริษัทได้จัดทำขึ้นตามหลักการบัญชีที่รับรองทั่วไปในประเทศไทยภายใต้พระราชบัญญัติการบัญชี พ.ศ. 2543 ซึ่งหมายถึงมาตรฐานรายงานทางการเงินไทยที่ออกภายใต้พระราชบัญญัติวิชาชีพบัญชี พ.ศ. 2547 และข้อกำหนดของคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ว่าด้วยการจัดทำและนำเสนอรายงานทางการเงินภายใต้พระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์

งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะบริษัทได้จัดทำขึ้นโดยใช้เกณฑ์ราคาทุนเดิมในการวัดมูลค่าขององค์ประกอบของงบการเงิน ยกเว้นหากอธิบายไว้เป็นอย่างอื่นในนโยบายการบัญชี

2 นโยบายการบัญชี (ต่อ)

2.1 เกณฑ์การจัดทำงบการเงิน (ต่อ)

การจัดทำงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะบริษัทให้สอดคล้องกับหลักการบัญชีที่รับรองทั่วไปในประเทศไทย กำหนดให้ใช้ประมาณการทางบัญชีที่สำคัญและการใช้ดุลยพินิจของผู้บริหารซึ่งจัดทำขึ้นตามกระบวนการในการนำนโยบายการบัญชีของกลุ่มบริษัทไปถือปฏิบัติ ทั้งนี้กลุ่มบริษัทได้เปิดเผยเรื่องการใช้ดุลยพินิจของผู้บริหาร หรือความซับซ้อน หรือเกี่ยวกับข้อสมมติฐานและประมาณการที่มีนัยสำคัญต่องบการเงินในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 4

งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะบริษัทฉบับภาษาอังกฤษจัดทำขึ้นจากงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะบริษัทที่เป็นภาษาไทย ในกรณีที่มีเนื้อความขัดแย้งกันหรือมีการตีความในสองภาษาแตกต่างกัน ให้ใช้งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะบริษัทฉบับภาษาไทยเป็นหลัก

2.2 การปรับปรุงมาตรฐานการบัญชี มาตรฐานการรายงานทางการเงิน การตีความมาตรฐานการบัญชีและการตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน

2.2.1 การปรับปรุงมาตรฐานการบัญชี มาตรฐานการรายงานทางการเงิน การตีความมาตรฐานการบัญชีและการตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงินที่มีผลบังคับใช้วันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2557 ที่เกี่ยวข้องกับกลุ่มบริษัทมีดังนี้

มาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 1 (ปรับปรุง 2555)	เรื่อง การนำเสนองบการเงิน
มาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 7 (ปรับปรุง 2555)	เรื่อง งบกระแสเงินสด
มาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 12 (ปรับปรุง 2555)	เรื่อง ภาษีเงินได้
มาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 17 (ปรับปรุง 2555)	เรื่อง สัญญาเช่า
มาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 18 (ปรับปรุง 2555)	เรื่อง รายได้
มาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 19 (ปรับปรุง 2555)	เรื่อง ผลประโยชน์ของพนักงาน
มาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 21 (ปรับปรุง 2555)	เรื่อง ผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงของอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ
มาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 24 (ปรับปรุง 2555)	เรื่อง การเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกัน
มาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 34 (ปรับปรุง 2555)	เรื่อง งบการเงินระหว่างกาล
มาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 36 (ปรับปรุง 2555)	เรื่อง การด้อยค่าของสินทรัพย์
มาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 38 (ปรับปรุง 2555)	เรื่อง สินทรัพย์ไม่มีตัวตน
มาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 8 (ปรับปรุง 2555)	เรื่อง ส่วนงานดำเนินงาน
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 13	เรื่อง โปรแกรมสิทธิพิเศษแก่ลูกค้า

2 นโยบายการบัญชี (ต่อ)

2.2 การปรับปรุงมาตรฐานการบัญชี มาตรฐานการรายงานทางการเงิน การตีความมาตรฐานการบัญชีและการตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน (ต่อ)

2.2.1 การปรับปรุงมาตรฐานการบัญชี มาตรฐานการรายงานทางการเงิน การตีความมาตรฐานการบัญชีและการตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงินที่มีผลบังคับใช้วันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2557 ที่เกี่ยวข้องกับกลุ่มบริษัทนี้ (ต่อ)

ผู้บริหารของบริษัทได้ประเมินและเห็นว่ามาตรฐานการบัญชี มาตรฐานการรายงานทางการเงิน การตีความมาตรฐานการบัญชีและการตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงินที่มีการปรับปรุงดังกล่าวไม่มีผลกระทบต่องบการเงินที่นำเสนอ ยกเว้นเรื่องการตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 13 ได้ให้คำอธิบายเกี่ยวกับกรณีที่เกี่ยวข้องกับสินทรัพย์หรือให้บริการพร้อมกับให้สิทธิพิเศษแก่ลูกค้า (เช่น คະแนนหรือได้รับสินค้าโดยไม่ต้องจ่ายค่าตอบแทน) ว่าเป็นรายการที่มีหลายองค์ประกอบ และสิ่งตอบแทนที่ได้รับหรือค้างรับจากลูกค้าต้องปันส่วนให้แก่แต่ละองค์ประกอบของรายการโดยใช้มูลค่ายุติธรรม อย่างไรก็ตามผู้บริหารประเมินว่าจากการปฏิบัติตามการตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับนี้ไม่มีผลกระทบต่องบการเงิน

2.2.2 การปรับปรุงมาตรฐานการบัญชี มาตรฐานการรายงานทางการเงิน การตีความมาตรฐานการบัญชีและการตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงินที่มีผลบังคับใช้วันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2558 ที่เกี่ยวข้องกับกลุ่มบริษัทและกลุ่มบริษัทยังไม่ได้นำมาถือปฏิบัติมีดังนี้

ก) กลุ่มมาตรฐานที่มีการปรับปรุงอย่างมีสาระสำคัญ มีดังนี้

มาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 1 (ปรับปรุง 2557)	เรื่อง การนำเสนอของงบการเงิน
มาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 16 (ปรับปรุง 2557)	เรื่อง ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์
มาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 19 (ปรับปรุง 2557)	เรื่อง ผลประโยชน์ของพนักงาน
มาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 27 (ปรับปรุง 2557)	เรื่อง งบการเงินเฉพาะกิจการ
มาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 34 (ปรับปรุง 2557)	เรื่อง งบการเงินระหว่างกาล
มาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 10	เรื่อง งบการเงินรวม
มาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 13	เรื่อง การวัดมูลค่ายุติธรรม

มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 1 (ปรับปรุง 2557) การเปลี่ยนแปลงที่สำคัญได้แก่การเพิ่มเติมข้อกำหนดให้กิจการจัดกลุ่มรายการที่แสดงอยู่ใน “กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น” โดยใช้เกณฑ์ว่ารายการนั้นสามารถจัดประเภทรายการใหม่เข้าไปได้ในกำไรหรือขาดทุนในภายหลังได้หรือไม่ มาตรฐานที่ปรับปรุงนี้ไม่ได้ระบุว่ารายการใดจะแสดงอยู่ในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น

มาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 16 (ปรับปรุง 2557) กำหนดให้รายการชิ้นส่วนอะไหล่ อุปกรณ์สำรองไว้ใช้งาน และอุปกรณ์ที่ใช้ในการซ่อมบำรุง รับรู้เป็นรายการที่ดิน อาคารและอุปกรณ์หากรายการนั้นเข้าค่านิยามของที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ หากไม่เข้าเงื่อนไขดังกล่าวให้จัดประเภทเป็นสินค้าคงเหลือ

2 นโยบายการบัญชี (ต่อ)

2.2 การปรับปรุงมาตรฐานการบัญชี มาตรฐานการรายงานทางการเงิน การตีความมาตรฐานการบัญชีและการตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน (ต่อ)

2.2.2 การปรับปรุงมาตรฐานการบัญชี มาตรฐานการรายงานทางการเงิน การตีความมาตรฐานการบัญชีและการตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงินที่มีผลบังคับใช้วันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2558 ที่เกี่ยวข้องกับกลุ่มบริษัทและกลุ่มบริษัทยังไม่ได้นำมาถือปฏิบัติมีดังนี้ (ต่อ)

(ก) กลุ่มมาตรฐานที่มีการปรับปรุงอย่างมีสาระสำคัญ มีดังนี้ (ต่อ)

มาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 19 (ปรับปรุง 2557) การเปลี่ยนแปลงที่สำคัญได้แก่ (ก) ผลกำไรและขาดทุนจากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย เปลี่ยนชื่อเป็น “การวัดมูลค่าใหม่” และต้องรับรู้ใน “กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ” ทันที ผลกำไรและขาดทุนจากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัยจะไม่สามารถรับรู้ตามวิธีขอบเขตหรือรับรู้ในกำไรหรือขาดทุนได้ และ (ข) ต้นทุนบริการในอดีตจะรับรู้ในงวดที่มีการเปลี่ยนแปลงโครงการ ผลประโยชน์ที่ยังไม่เป็นสิทธิขาดจะไม่สามารถรับรู้ตลอดระยะเวลาการให้บริการในอนาคตได้

มาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 27 (ปรับปรุง 2557) ให้ข้อกำหนดสำหรับงบการเงินเฉพาะกิจการ

มาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 34 (ปรับปรุง 2557) การเปลี่ยนแปลงที่สำคัญ คือ กำหนดการเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับส่วนงานดำเนินงาน โดยให้เปิดเผยข้อมูลตัววัดมูลค่าสินทรัพย์และหนี้สินรวมสำหรับเฉพาะส่วนงานที่รายงานหากโดยปกติมีการนำเสนอข้อมูลจำนวนเงินดังกล่าวต่อผู้มีอำนาจตัดสินใจสูงสุดด้านการปฏิบัติการ และถ้ามีการเปลี่ยนแปลงที่มีสาระสำคัญจากจำนวนเงินที่ได้เปิดเผยไว้ในงบการเงินประจำปีล่าสุดสำหรับส่วนงานที่รายงานนั้น

มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 10 ได้มีการกำหนดคำนิยามของคำว่า “ควบคุม” ซึ่งถูกนำมาใช้แทนหลักการของการควบคุมและการจัดทำงบการเงินรวมภายใต้มาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 27 งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ มาตรฐานนี้ได้กำหนดว่าเมื่อใดกิจการควรจัดทำงบการเงินรวม ให้นิยามหลักการของการควบคุม อธิบายหลักการของการนำหลักการของการควบคุมไปใช้ รวมถึงอธิบายถึงข้อกำหนดในการจัดทำงบการเงินรวม หลักการสำคัญของมาตรฐานรายงานทางการเงินฉบับใหม่นี้ คือหากมีอำนาจควบคุม จะต้องมีการจัดทำงบการเงินรวมเฉพาะในกรณีที่มีผู้ลงทุนได้แสดงให้เห็นถึงอำนาจการควบคุมที่เหนือกว่าผู้ลงทุน ผู้ลงทุนได้รับผลตอบแทนที่ผันแปรจากการที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับผู้ลงทุน และมีความสามารถในการใช้อำนาจในผู้ลงทุน ซึ่งส่งผลกระทบต่อผลตอบแทนที่กิจการจะได้รับ

มาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 13 มีวัตถุประสงค์เพื่อปรับปรุง และลดความซ้ำซ้อนของคำนิยามของมูลค่ายุติธรรม โดยการกำหนดคำนิยาม และแหล่งข้อมูลในการวัดมูลค่ายุติธรรม และการเปิดเผยข้อมูลสำหรับใช้ในมาตรฐานการรายงานทางการเงิน

ผู้บริหารของกลุ่มบริษัทอยู่ในระหว่างการประเมินผลกระทบจากการปฏิบัติตามมาตรฐานการบัญชี มาตรฐานการรายงานทางการเงิน การตีความมาตรฐานการบัญชีและการตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงินที่มีการปรับปรุงดังกล่าว

2 นโยบายการบัญชี (ต่อ)

2.2 การปรับปรุงมาตรฐานการบัญชี มาตรฐานการรายงานทางการเงิน การตีความมาตรฐานการบัญชีและการตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน (ต่อ)

2.2.2 การปรับปรุงมาตรฐานการบัญชี มาตรฐานการรายงานทางการเงิน การตีความมาตรฐานการบัญชีและการตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงินที่มีผลบังคับใช้วันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2558 ที่เกี่ยวข้องกับกลุ่มบริษัทและกลุ่มบริษัทยังไม่ได้นำมาถือปฏิบัติมีดังนี้ (ต่อ)

ข) กลุ่มมาตรฐานที่มีการปรับปรุงอย่างไม่มีสาระสำคัญ มีดังนี้

มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 2 (ปรับปรุง 2557)	เรื่อง สินค้าคงเหลือ
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 7 (ปรับปรุง 2557)	เรื่อง งบกระแสเงินสด
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 8 (ปรับปรุง 2557)	เรื่อง นโยบายการบัญชี การเปลี่ยนแปลงประมาณการทางบัญชีและข้อผิดพลาด
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 10 (ปรับปรุง 2557)	เรื่อง เหตุการณ์ภายหลังรอบระยะเวลารายงาน
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 12 (ปรับปรุง 2557)	เรื่อง ภาษีเงินได้
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 17 (ปรับปรุง 2557)	เรื่อง สัญญาเช่า
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 18 (ปรับปรุง 2557)	เรื่อง รายได้
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 21 (ปรับปรุง 2557)	เรื่อง ผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงของอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 24 (ปรับปรุง 2557)	เรื่อง การเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับบุคคล หรือกิจการที่เกี่ยวข้องกัน
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 26 (ปรับปรุง 2557)	เรื่อง การบัญชีและการรายงานโครงการผลประโยชน์เมื่อออกจากงาน
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 33 (ปรับปรุง 2557)	เรื่อง กำไรต่อหุ้น
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 36 (ปรับปรุง 2557)	เรื่อง การด้อยค่าของสินทรัพย์
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 37 (ปรับปรุง 2557)	เรื่อง ประมาณการหนี้สิน หนี้สินที่อาจเกิดขึ้น และสินทรัพย์ที่อาจเกิดขึ้น
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 38 (ปรับปรุง 2557)	เรื่อง สินทรัพย์ไม่มีตัวตน
มาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 8 (ปรับปรุง 2557)	เรื่อง ส่วนงานดำเนินงาน
การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 25 (ปรับปรุง 2557)	เรื่อง ภาษีเงินได้-การเปลี่ยนแปลงสถานภาพทางภาษีของกิจการหรือผู้ถือหุ้น
การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 27 (ปรับปรุง 2557)	เรื่อง การประเมินเนื้อหาสัญญาเช่าที่เพิ่มขึ้นตามรูปแบบกฎหมาย
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 10 (ปรับปรุง 2557)	เรื่อง งบการเงินระหว่างกาลและการด้อยค่า
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 13 (ปรับปรุง 2557)	เรื่อง โปรแกรมสิทธิพิเศษแก่ลูกค้า

2 นโยบายการบัญชี (ต่อ)

2.2 การปรับปรุงมาตรฐานการบัญชี มาตรฐานการรายงานทางการเงิน การตีความมาตรฐานการบัญชีและการตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน (ต่อ)

2.2.2 การปรับปรุงมาตรฐานการบัญชี มาตรฐานการรายงานทางการเงิน การตีความมาตรฐานการบัญชีและการตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงินที่มีผลบังคับใช้วันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2558 ที่เกี่ยวข้องกับกลุ่มบริษัทและกลุ่มบริษัทยังไม่ได้นำมาถือปฏิบัติมีดังนี้ (ต่อ)

ข) กลุ่มมาตรฐานที่มีการปรับปรุงอย่างไม่มีสาระสำคัญ มีดังนี้

ผู้บริหารของกลุ่มบริษัทประเมินว่าการปฏิบัติตามมาตรฐานการบัญชี มาตรฐานการรายงานทางการเงิน การตีความมาตรฐานการบัญชีและการตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงินที่มีการปรับปรุงดังกล่าวจะไม่ส่งผลกระทบต่องบการเงินของกลุ่มบริษัท

2.3 การแปลงค่าเงินตราต่างประเทศ

ก) สกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงานและสกุลเงินที่ใช้นำเสนองบการเงิน

รายการที่รวมในงบการเงินของแต่ละบริษัทในกลุ่มบริษัทถูกวัดมูลค่าโดยใช้สกุลเงินของสภาพแวดล้อมทางเศรษฐกิจหลักที่บริษัทดำเนินงานอยู่ (สกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงาน) งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะบริษัทแสดงในสกุลเงินบาท ซึ่งเป็นสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงานและที่นำเสนองบการเงินของกลุ่มบริษัทและบริษัท

ข) รายการและยอดคงเหลือ

รายการที่เป็นสกุลเงินตราต่างประเทศแปลงค่าเป็นสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงานโดยใช้อัตราแลกเปลี่ยน ณ วันที่เกิดรายการหรือวันที่ตราหากรายการนั้นถูกวัดมูลค่าใหม่ รายการกำไรและรายการขาดทุนที่เกิดจากการรับหรือจ่ายชำระที่เป็นเงินตราต่างประเทศ และที่เกิดจากการแปลงค่าสินทรัพย์และหนี้สินที่เป็นตัวเงินซึ่งเป็นเงินตราต่างประเทศ ได้บันทึกไว้ในกำไรหรือขาดทุนในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ

เมื่อมีการรับรู้รายการกำไรหรือขาดทุนของรายการที่ไม่เป็นตัวเงินไว้ในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น องค์ประกอบของอัตราแลกเปลี่ยนทั้งหมดของกำไรหรือขาดทุนนั้นจะรับรู้ไว้ในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นด้วย ในทางตรงข้ามการรับรู้กำไรหรือขาดทุนของรายการที่ไม่เป็นตัวเงินไว้ในกำไรหรือขาดทุนในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ องค์ประกอบของอัตราแลกเปลี่ยนทั้งหมดของกำไรหรือขาดทุนนั้นจะรับรู้ไว้ในกำไรขาดทุนในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จด้วย

2.4 ข้อมูลจำแนกตามส่วนงาน

ส่วนงานดำเนินงานได้ถูกรายงานในลักษณะเดียวกับรายงานภายในที่นำเสนอให้ผู้มีอำนาจตัดสินใจสูงสุดด้านการดำเนินงานผู้มีอำนาจตัดสินใจสูงสุดด้านการดำเนินงานหมายถึงบุคคลที่มีหน้าที่ในการจัดสรรทรัพยากรและประเมินผลการปฏิบัติงานของส่วนงานดำเนินงาน ซึ่งพิจารณาว่าคือคณะกรรมการบริษัทที่ทำการตัดสินใจเชิงกลยุทธ์

2 นโยบายการบัญชี (ต่อ)

2.5 เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด

เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดหมายถึงเงินสดในมือ เงินฝากธนาคารประเภทจ่ายคืนเมื่อทวงถาม และเงินลงทุนระยะสั้นอื่นที่มีสภาพคล่องสูงซึ่งมีอายุไม่เกินสามเดือนนับจากวันที่ได้มาและไม่ติดภาระค้ำประกัน

2.6 เงินลงทุนในกองทุนส่วนบุคคล

เงินลงทุนในกองทุนส่วนบุคคลประกอบด้วย เงินลงทุนในเงินฝากประจำ พันธบัตรรัฐบาล และตราสารหนี้ ซึ่งถูกจัดประเภทเป็นเงินลงทุนในหลักทรัพย์เพื่อค่า การจัดประเภทดังกล่าวขึ้นอยู่กับจุดมุ่งหมายขณะลงทุน ฝ่ายบริหารจะเป็นผู้กำหนดการจัดประเภทที่เหมาะสมสำหรับเงินลงทุน ณ เวลาลงทุนและทบทวนการจัดประเภทเป็นระยะ

เงินลงทุนเพื่อค่า คือเงินลงทุนเพื่อจุดมุ่งหมายหลักในการหากำไรจากการเปลี่ยนแปลงราคาในช่วงเวลาสั้นและแสดงรวมไว้ในสินทรัพย์หมุนเวียน

เงินลงทุนรับรู้มูลค่าเริ่มแรกด้วยราคาทุน ซึ่งหมายถึงมูลค่ายุติธรรมของสิ่งตอบแทนที่ให้ไปเพื่อให้ได้มาซึ่งเงินลงทุนนั้นรวมทั้งค่าใช้จ่ายในการทำรายการ

เงินลงทุนในหลักทรัพย์เพื่อค่าวัดมูลค่าในเวลาต่อมาด้วยมูลค่ายุติธรรม มูลค่ายุติธรรมของเงินลงทุนวัดตามราคาเสนอซื้อที่อ้างอิงจากธนาคารผู้ออกตราสาร ณ วันทำการสุดท้ายของวันที่ในงบแสดงฐานะการเงิน โดยอ้างอิงราคาเสนอซื้อล่าสุดจากศูนย์ซื้อขายตราสารหนี้ไทย รายการกำไรและขาดทุนที่ยังไม่เกิดขึ้นจริงของเงินลงทุนเพื่อค่ารับรู้เป็นกำไรหรือขาดทุนในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ

ในการจำหน่ายเงินลงทุน ผลต่างระหว่างมูลค่ายุติธรรมของผลตอบแทนสุทธิที่ได้รับจากการจำหน่ายเมื่อเปรียบเทียบกับราคาตามบัญชีของเงินลงทุนนั้นจะบันทึกรวมอยู่ในกำไรหรือขาดทุนในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ กรณีที่จำหน่ายเงินลงทุนที่ถือไว้ในตราสารหนี้ชนิดเดียวกันออกไปบางส่วน ราคาตามบัญชีของเงินลงทุนที่จำหน่ายจะกำหนดโดยใช้วิธีถ่วงเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักด้วยราคาตามบัญชีจากจำนวนทั้งหมดที่ถือไว้

2.7 ลูกหนี้การค้า

ลูกหนี้การค้ารับรู้เริ่มแรกด้วยมูลค่าตามใบแจ้งหนี้ และจะวัดมูลค่าต่อมาด้วยจำนวนเงินที่เหลืออยู่หักด้วยค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญซึ่งประมาณจากการสอบทานยอดคงเหลือ ณ วันสิ้นปี ค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญหมายถึงผลต่างระหว่างราคาตามบัญชีของลูกหนี้การค้าเปรียบเทียบกับมูลค่าที่คาดว่าจะได้รับจากลูกหนี้การค้า หนี้สูญที่เกิดขึ้นในระหว่างปีจะรับรู้ไว้ในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จโดยถือเป็นส่วนหนึ่งของค่าใช้จ่ายในการบริหาร

2 นโยบายการบัญชี (ต่อ)

2.8 สินค้าคงเหลือ

สินค้าคงเหลือประกอบด้วย อาหาร เครื่องดื่ม ของที่ระลึก และวัสดุสิ้นเปลือง

อาหาร เครื่องดื่ม และของที่ระลึก แสดงด้วยราคาทุนหรือมูลค่าสุทธิที่ได้รับแล้วแต่ราคาใดจะต่ำกว่า ราคาทุนของสินค้าคำนวณโดยวิธีเข้าก่อน - ออกก่อน ต้นทุนของการซื้อประกอบด้วยราคาซื้อ และค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับการซื้อสินค้านั้น เช่น ค่าอาหารขาเข้า ค่าขนส่ง หักด้วยส่วนลด และเงินที่ได้รับคืนจากการซื้อสินค้า

วัสดุสิ้นเปลืองสำหรับใช้ภายในกิจการเพื่อการซ่อมแซมและบำรุงรักษาเครื่องบิน แสดงด้วยราคาทุนหรือมูลค่าสุทธิที่ได้รับแล้วแต่ราคาใดจะต่ำกว่า ราคาทุนของสินค้าคำนวณโดยวิธีถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก และประกอบด้วยราคาซื้อ และต้นทุนแปลงสภาพที่เกิดขึ้นเพื่อให้สินค้าคงเหลือนั้นอยู่ในสถานที่และอยู่ในสภาพที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน

มูลค่าสุทธิที่ได้รับประมาณจากราคาที่คาดว่าจะขายได้ตามปกติของธุรกิจหักด้วยค่าใช้จ่ายที่จำเป็นในการขาย กลุ่มบริษัทบันทึกบัญชีค่าเผื่อการลดมูลค่าของสินค้าเก่า ล้าสมัย หรือเสื่อมคุณภาพเท่าที่จำเป็น

2.9 เงินลงทุน

กลุ่มบริษัทจัดประเภทเงินลงทุนที่นอกเหนือจากเงินลงทุนในบริษัทย่อยและบริษัทร่วม และส่วนได้เสียในกิจการร่วมค้า เป็น 2 ประเภท คือ 1. เงินลงทุนที่ถือไว้จนครบกำหนด และ 2. เงินลงทุนทั่วไป การจัดประเภทขึ้นอยู่กับจุดมุ่งหมายของเงินลงทุนฝ่ายบริหารจะเป็นผู้กำหนดการจัดประเภทที่เหมาะสมสำหรับเงินลงทุน ณ เวลาลงทุนและทบทวนการจัดประเภทเป็นระยะ

(1) เงินลงทุนที่ถือไว้จนครบกำหนด คือ เงินลงทุนที่มีกำหนดเวลาและผู้บริหารตั้งใจแน่วแน่และมีความสามารถถือไว้จนครบกำหนดได้แสดงรวมไว้ในสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน เว้นแต่จะครบกำหนดภายใน 12 เดือนนับแต่วันสิ้นรอบระยะเวลารายงานก็จะแสดงไว้ในสินทรัพย์หมุนเวียน

(2) เงินลงทุนทั่วไป คือ เงินลงทุนในตราสารทุนที่ไม่มีตลาดซื้อขายคล่องรองรับ

เงินลงทุนทั้ง 2 ประเภทรับรู้มูลค่าเริ่มแรกด้วยราคาทุน ซึ่งหมายถึงมูลค่ายุติธรรมของสิ่งตอบแทนที่ให้ไปเพื่อให้ได้มาซึ่งเงินลงทุนนั้นรวมทั้งค่าใช้จ่ายในการทำรายการ

เงินลงทุนที่จะถือไว้จนครบกำหนดวัดมูลค่าภายหลังการได้มาด้วยวิธีราคาทุนตัดจำหน่ายตามอัตราดอกเบี้ยที่แท้จริง หักด้วยค่าเผื่อการด้อยค่า

เงินลงทุนทั่วไป แสดงด้วยราคาทุนหักค่าเผื่อการด้อยค่า

2 นโยบายการบัญชี (ต่อ)

2.9 เงินลงทุน (ต่อ)

กลุ่มบริษัทจะทดสอบค่าเผื่อการด้อยค่าของเงินลงทุนเมื่อมีข้อบ่งชี้ว่าเงินลงทุนนั้นอาจมีค่าเผื่อการด้อยค่าเกิดขึ้น หากราคาตามบัญชีของเงินลงทุนสูงกว่ามูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืน กลุ่มบริษัทจะบันทึกรายการขาดทุนจากค่าเผื่อการด้อยค่ารวมไว้ในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ

ในการจำหน่ายเงินลงทุน ผลต่างระหว่างมูลค่ายุติธรรมของผลตอบแทนสุทธิที่ได้รับจากการจำหน่ายเมื่อเปรียบเทียบกับราคาตามบัญชีของเงินลงทุนนั้นจะบันทึกรวมอยู่ในกำไรหรือขาดทุน กรณีที่จำหน่ายเงินลงทุนที่ถือไว้ในตราสารหนี้หรือตราสารทุนชนิดเดียวกันออกไปบางส่วน ราคาตามบัญชีของเงินลงทุนที่จำหน่ายจะกำหนดโดยใช้วิธีถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักด้วยราคาตามบัญชีจากจำนวนทั้งหมดที่ถือไว้

2.10 เงินลงทุนในบริษัทย่อย

บริษัทย่อยหมายถึงกิจการ (ซึ่งรวมถึงกิจการเฉพาะกิจ) ที่กลุ่มบริษัทมีอำนาจในการควบคุมนโยบายการเงินและการดำเนินงาน และโดยทั่วไปแล้วกลุ่มบริษัทจะถือหุ้นที่มีสิทธิออกเสียงมากกว่ากึ่งหนึ่ง ในการประเมินว่ากลุ่มบริษัทมีการควบคุมบริษัทอื่นหรือไม่ กิจการต้องพิจารณาถึงการมีอยู่และผลกระทบจากสิทธิในการออกเสียงที่เป็นไปได้ที่กิจการสามารถใช้สิทธิหรือแปลงสภาพตราสารนั้นในปัจจุบันรวมถึงสิทธิในการออกเสียงที่เป็นไปได้ซึ่งกิจการอื่นถืออยู่ด้วย กลุ่มบริษัทรวมงบการเงินของบริษัทย่อยไว้ในงบการเงินรวมตั้งแต่วันที่กลุ่มบริษัทมีอำนาจในการควบคุมและต้องไม่นำงบการเงินของบริษัทย่อยมารวมนับจากวันที่กลุ่มบริษัทสูญเสียอำนาจควบคุม

กลุ่มบริษัทบันทึกบัญชีการรวมธุรกิจโดยใช้วิธีการซื้อ สิ่งตอบแทนที่โอนให้สำหรับการซื้อบริษัทย่อย ต้องวัดด้วยมูลค่ายุติธรรมของสินทรัพย์ที่ผู้ซื้อ โอนให้และหนี้สินที่ก่อขึ้นและส่วนได้เสียในส่วนของผู้ถือหุ้นที่ออกโดยกลุ่มบริษัท รวมถึงมูลค่ายุติธรรมของสินทรัพย์หรือหนี้สินที่คาดว่าจะต้องจ่ายชำระ ต้นทุนที่เกี่ยวข้องกับการซื้อจะรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายเมื่อเกิดขึ้น และวัดมูลค่าเริ่มแรกของสินทรัพย์ที่ได้มาที่ระบุได้และหนี้สินและหนี้สินที่อาจเกิดขึ้นในการรวมธุรกิจด้วยมูลค่ายุติธรรม ณ วันที่ซื้อ ในการรวมธุรกิจแต่ละครั้ง กลุ่มบริษัทวัดมูลค่าของส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมในผู้ถูกซื้อด้วยมูลค่ายุติธรรม หรือ มูลค่าของสินทรัพย์สุทธิที่ระบุได้ของผู้ถูกซื้อตามสัดส่วนของหุ้นที่ถือ

สำหรับงบการเงินเฉพาะบริษัท เงินลงทุนในบริษัทย่อยจะบันทึกบัญชีด้วยราคาทุนหักค่าเผื่อการด้อยค่า

กรณีที่มูลค่าสิ่งตอบแทนที่โอนให้ มูลค่าส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมในผู้ถูกซื้อ และมูลค่ายุติธรรม ณ วันซื้อธุรกิจของส่วนได้เสียในส่วนของผู้ถือหุ้นของผู้ถูกซื้อที่ผู้ซื้อถืออยู่ก่อนการรวมธุรกิจ มากกว่ามูลค่าสุทธิ ณ วันที่ซื้อของสินทรัพย์ที่ได้มาที่ระบุได้และหนี้สินที่รับมา ผู้ซื้อต้องรับรู้ค่าความนิยม หากน้อยกว่าเนื่องจากมีการต่อรองราคาซื้อ จะรับรู้ส่วนต่างโดยตรงไปยังงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ

สำหรับรายการระหว่างกันยอดคงเหลือ และรายการกำไรหรือขาดทุนที่ยังไม่ได้เกิดขึ้นจริงระหว่างกลุ่มบริษัท จะถูกตัดบัญชีออกเว้นแต่รายการขาดทุนที่ยังไม่เกิดขึ้นจริงซึ่งกลุ่มบริษัทจะไม่สามารถได้รับคืน ในกรณีที่มีความจำเป็นนโยบายการบัญชีของบริษัทย่อยจะถูกเปลี่ยนเพื่อให้สอดคล้องกับนโยบายการบัญชีของกลุ่มบริษัท

2 นโยบายการบัญชี (ต่อ)

2.11 เครื่องบิน ส่วนปรับปรุงอาคารเช่า และอุปกรณ์

เครื่องบิน ส่วนปรับปรุงอาคารเช่า และอุปกรณ์รับรู้ตามราคาทุนหักด้วยค่าเสื่อมราคาสะสม ต้นทุนเริ่มแรกจะรวมต้นทุนทางตรงอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับการซื้อสินทรัพย์นั้น

ต้นทุนที่เกิดขึ้นภายหลังจะรวมอยู่ในมูลค่าตามบัญชีของสินทรัพย์หรือรับรู้แยกเป็นอีกสินทรัพย์หนึ่งตามความเหมาะสมเมื่อคาดว่าสินทรัพย์นั้นจะให้ประโยชน์เชิงเศรษฐกิจในอนาคตแก่กลุ่มบริษัท และต้นทุนดังกล่าวสามารถวัดมูลค่าได้อย่างน่าเชื่อถือ ทั้งนี้ราคาตามบัญชีของชิ้นส่วนที่ถูกเปลี่ยนแทนจะถูกตัดออกไป สำหรับค่าซ่อมแซมและบำรุงรักษาอื่นๆ จะรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จในงวดที่เกิดขึ้น

ค่าเสื่อมราคาคำนวณโดยวิธีเส้นตรง เพื่อลดราคาตามบัญชีของสินทรัพย์แต่ละชนิดให้เท่ากับมูลค่าคงเหลือตลอดอายุการให้ประโยชน์ที่ได้ประมาณการไว้ของสินทรัพย์ดังต่อไปนี้

เครื่องบินและเครื่องยนต์เครื่องบิน	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

รายการกำไรและขาดทุนจากการจำหน่ายกำหนดโดยเปรียบเทียบสิ่งตอบแทนที่ได้รับกับราคาตามบัญชีจะรวมไว้ในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ

2 นโยบายการบัญชี (ต่อ)

2.12 สินทรัพย์ไม่มีตัวตน

2.12.1 สิทธิในการนำเครื่องบินลงจอด

สิทธิในการนำเครื่องบินลงจอดรับรู้ตามราคาทุนหักด้วยค่าเผื่อการด้อยค่าสะสม สิทธิในการนำเครื่องบินลงจอดถูกพิจารณาว่ามีอายุการใช้งานไม่ทราบแน่นอน (indefinite useful life) เนื่องจากการใช้งานของสิทธิดังกล่าวยังคงมีอยู่ตลอด และสามารถคาดการณ์ได้ในอนาคตโดยมีเงื่อนไขว่าข้อกำหนดการใช้ประโยชน์ขั้นต้นนั้นได้รับการปฏิบัติตาม สิทธิดังกล่าวได้รับการทดสอบการด้อยค่าทุกปีและมีข้อบ่งชี้ของการด้อยค่า

2.12.2 โปรแกรมคอมพิวเตอร์

สิทธิการใช้โปรแกรมคอมพิวเตอร์ที่ซื้อเข้ามาโดยมีลักษณะเฉพาะบันทึกเป็นสินทรัพย์โดยคำนวณจากต้นทุนในการได้มาและการดำเนินการให้โปรแกรมคอมพิวเตอร์นั้นสามารถนำมาใช้งานได้ตามประสงค์ โดยจะตัดจำหน่ายตามวิธีเส้นตรงตลอดอายุประมาณการให้ประโยชน์ภายในระยะเวลา 5 ปี

2.13 ค่าความนิยม

ค่าความนิยมคือส่วนของต้นทุนของเงินลงทุนที่สูงกว่ามูลค่ายุติธรรมของส่วนแบ่งที่บริษัทมีในสินทรัพย์สุทธิที่ระบุได้ของบริษัทย่อย ณ วันที่ได้มาซึ่งบริษัทย่อยนั้น ค่าความนิยมที่เกิดจากการได้มาซึ่งบริษัทย่อยแสดงเป็นค่าความนิยมในงบแสดงฐานะการเงินรวม แต่จะแสดงรวมเป็นส่วนหนึ่งของบัญชีเงินลงทุนในบริษัทย่อยในงบการเงินเฉพาะบริษัท ในการทดสอบการด้อยค่าของค่าความนิยม ค่าความนิยมจะถูกปันส่วนไปยังหน่วยที่ก่อให้เกิดกระแสเงินสด โดยที่หน่วยนั้นอาจจะเป็นหน่วยเดียวหรือหลายหน่วยรวมกันซึ่งคาดว่าจะได้รับประโยชน์จากค่าความนิยมที่เกิดจากการรวมธุรกิจ

ค่าความนิยมจะถูกทดสอบการด้อยค่าโดยรวมเป็นส่วนหนึ่งของเงินลงทุนในบริษัทย่อย

ค่าความนิยมจะต้องถูกทดสอบการด้อยค่าทุกปี และแสดงด้วยราคาทุนหักค่าเผื่อการด้อยค่าสะสม ค่าเผื่อการด้อยค่าของค่าความนิยมที่รับรู้แล้วจะไม่มีการกลับรายการ ทั้งนี้มูลค่าคงเหลือตามบัญชีของค่าความนิยมจะถูกรวมในการคำนวณงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จเมื่อมีการขายกิจการ

2.14 สัญญาเช่า - กรณีที่กลุ่มบริษัทเป็นผู้เช่า

สัญญาเช่าสินทรัพย์ซึ่งผู้เช่าเป็นผู้รับความเสี่ยงและผลตอบแทนของความเป็นเจ้าของเกือบทั้งหมดถือเป็นสัญญาเช่าการเงินซึ่งจะบันทึกเป็นรายจ่ายฝ่ายทุน ณ วันที่ทำสัญญาเช่าด้วยมูลค่ายุติธรรมของสินทรัพย์ที่เช่า หรือมูลค่าปัจจุบันสุทธิของจำนวนเงินขั้นต่ำที่ต้องจ่ายตามสัญญาเช่า แล้วแต่มูลค่าใดจะต่ำกว่า จำนวนเงินที่ต้องจ่ายดังกล่าวจะปันส่วนระหว่างหนี้สินและค่าใช้จ่ายทางการเงิน เพื่อให้ได้อัตราดอกเบี้ยคงที่ต่อหนี้สินคงค้างอยู่ โดยพิจารณาแยกแต่ละสัญญา ภาระผูกพันตามสัญญาเช่าหักค่าใช้จ่ายทางการเงินจะบันทึกเป็นหนี้สินตามสัญญาเช่าการเงิน ส่วนดอกเบี้ยจ่ายจะบันทึกในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จตลอดอายุของสัญญาเช่า สินทรัพย์ที่ได้มาตามสัญญาเช่าการเงินจะคิดค่าเสื่อมราคาตลอดอายุการใช้งานของสินทรัพย์

2 นโยบายการบัญชี (ต่อ)

2.14 สัญญาเช่า - กรณีที่กลุ่มบริษัทเป็นผู้เช่า (ต่อ)

สัญญาเช่าสินทรัพย์ซึ่งผู้ให้เช่าเป็นผู้รับความเสี่ยงและผลตอบแทนของความเป็นเจ้าของเป็นส่วนใหญ่ สัญญาเช่านั้นถือเป็นสัญญาเช่าดำเนินงาน เงินที่ต้องจ่ายภายใต้สัญญาเช่าดังกล่าว (สุทธิจากสิ่งตอบแทนจูงใจที่ได้รับจากผู้ให้เช่า) จะบันทึกในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จโดยใช้วิธีเส้นตรงตลอดอายุของสัญญาเช่านั้น

ค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นจากการยกเลิกสัญญาเช่าดำเนินงานก่อนหมดอายุการเช่า เช่น เบี้ยปรับที่ต้องจ่ายให้ผู้ให้เช่าจะบันทึกเป็นค่าใช้จ่ายในรอบระยะเวลาบัญชีที่การยกเลิกนั้นเกิดขึ้น

2.15 ผลประโยชน์พนักงาน

2.15.1 กองทุนสำรองเลี้ยงชีพ

กลุ่มบริษัทจัดให้มีกองทุนสำรองเลี้ยงชีพซึ่งเป็นแผนการจ่ายสมทบตามที่กำหนดไว้ สินทรัพย์ของกองทุนสำรองเลี้ยงชีพได้แยกออกไปจากสินทรัพย์ของกลุ่มบริษัท และมีการบริหารโดยผู้จัดการกองทุนภายนอก กองทุนสำรองเลี้ยงชีพได้รับเงินสะสมเข้ากองทุนจากพนักงานและเงินสมทบจากกลุ่มบริษัท กลุ่มบริษัทไม่มีภาระผูกพันทางกฎหมายหรือภาระผูกพันจากการอนุমানที่จะต้องจ่ายเงินเพิ่ม ถึงแม้กองทุนไม่มีสินทรัพย์เพียงพอที่จะจ่ายให้พนักงานทั้งหมดสำหรับการให้บริการจากพนักงานทั้งในอดีตและปัจจุบัน เงินจ่ายสมทบกองทุนสำรองเลี้ยงชีพบันทึกเป็นค่าใช้จ่ายในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จสำหรับรอบระยะเวลาบัญชีที่เกิดรายการนั้น

2.15.2 ผลประโยชน์เมื่อเกษียณอายุ

ผลประโยชน์เมื่อเกษียณอายุ คือ โครงการผลประโยชน์ที่พนักงานจะได้รับตามกฎหมายแรงงานไทยเมื่อเกษียณอายุซึ่งขึ้นอยู่กับอายุและจำนวนปีที่ทำงาน

หนี้สินผลประโยชน์เมื่อเกษียณอายุจะถูกรับรู้ในงบแสดงฐานะการเงินโดยคิดจากมูลค่าปัจจุบันของภาระผูกพัน ณ วันที่ในงบแสดงฐานะการเงิน และปรับปรุงด้วยกำไรขาดทุนทางคณิตศาสตร์ประกันภัยที่ยังไม่เกิดขึ้นและต้นทุนบริการในอดีต ผลประโยชน์เมื่อเกษียณอายุถูกคำนวณขึ้นโดยผู้ชำนาญทางคณิตศาสตร์ประกันภัยอิสระ โดยใช้วิธีคิดลดแต่ละหน่วยที่ประมาณการไว้ มูลค่าปัจจุบันของภาระผูกพันผลประโยชน์เมื่อเกษียณอายุคำนวณจากการคิดลดกระแสเงินสดที่ต้องจ่ายในอนาคตโดยใช้อัตราดอกเบี้ยตามพันธบัตรรัฐบาลที่มีหน่วยเงินตราเดียวกับผลประโยชน์เมื่อเกษียณอายุที่ต้องจ่าย และมีระยะเวลาการครบกำหนดใกล้เคียงกับภาระผูกพันผลประโยชน์เมื่อเกษียณอายุ กำไรขาดทุนทางคณิตศาสตร์ประกันภัยที่เกิดจากการปรับปรุงจากประสบการณ์ และการเปลี่ยนสมมติฐานทางการคำนวณจะรับรู้ในส่วนของผู้ถือหุ้นผ่านกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นในงวดที่เกิดขึ้น

2 นโยบายการบัญชี (ต่อ)

2.16 การจ่ายโดยใช้หุ้นเป็นเกณฑ์

กลุ่มบริษัทดำเนินโครงการผลตอบแทนพนักงานโดยใช้หุ้นเป็นเกณฑ์ที่ชำระด้วยตราสารทุน โดยที่กิจการได้รับบริการจากพนักงาน เป็นสิ่งตอบแทนสำหรับตราสารทุนที่กิจการออกให้ มูลค่ายุติธรรมของบริการของพนักงานเพื่อแลกเปลี่ยนกับการให้หุ้นจะรับรู้เป็นค่าใช้จ่าย จำนวนรวมที่ตัดเป็นค่าใช้จ่ายจะอ้างอิงจากมูลค่ายุติธรรมของหุ้นที่ออกให้โดย

- รวมเงินไขทางการตลาด และ
- ไม่รวมผลกระทบของการบริการและเงินไขการได้รับหุ้นที่ไม่ใช่เงินไขการตลาด (พนักงานจะยังเป็นพนักงานของกิจการในช่วงเวลาที่กำหนด)

เงินไขการได้รับหุ้นที่ไม่ใช่เงินไขทางการตลาดจะรวมอยู่ในข้อสมมติฐานเกี่ยวกับจำนวนของหุ้นที่คาดว่าจะได้รับ ค่าใช้จ่ายทั้งหมดจะรับรู้ตลอดระยะเวลาได้รับบริการ ซึ่งเป็นไปตามเงินไขการได้รับหุ้นที่กำหนดไว้ กลุ่มบริษัทจะทบทวนการประเมินจำนวนของหุ้นที่คาดว่าจะได้รับ ซึ่งขึ้นกับเงินไขการได้รับหุ้นที่ไม่ใช่เงินไขการตลาด และจะรับรู้ผลกระทบของการปรับปรุงประมาณการเริ่มแรก (ถ้ามี) ในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จพร้อมกับการปรับปรุงรายการไปยังส่วนของผู้ถือหุ้น ณ วันที่สิ้นรอบระยะเวลาการรายงาน

กรณีที่บริษัทให้ตราสารทุนแก่พนักงานของบริษัทย่อยในกลุ่มบริษัท กลุ่มบริษัทต้องวัดมูลค่ายุติธรรมของบริการของพนักงาน โดยอ้างอิงกับมูลค่ายุติธรรมของตราสารทุนที่ออกให้ มูลค่าของตราสารทุนเหล่านั้นต้องวัด ณ วันที่ให้หุ้น ซึ่งจะรับรู้ตลอดระยะเวลาที่ได้รับหุ้น

2.17 ประมาณการหนี้สิน

กลุ่มบริษัทจะบันทึกประมาณการหนี้สินซึ่งไม่รวมถึงประมาณการหนี้สินสำหรับผลตอบแทนพนักงานอันเป็นภาระผูกพันในปัจจุบัน ตามกฎหมายหรือตามข้อตกลงที่จัดทำไว้ อันเป็นผลสืบเนื่องมาจากเหตุการณ์ในอดีต ซึ่งการชำระภาระผูกพันนั้นมีความเป็นไปได้ค่อนข้างแน่ว่าจะส่งผลให้กลุ่มบริษัทต้องสูญเสียทรัพยากรออกไป และตามประมาณการที่น่าเชื่อถือของจำนวนที่ต้องจ่าย ในกรณีที่กลุ่มบริษัทคาดว่าประมาณการหนี้สินเป็นรายจ่ายที่จะได้รับคืน กลุ่มบริษัทจะบันทึกเป็นสินทรัพย์แยกต่างหากเมื่อคาดว่าจะได้รับรายจ่ายนั้นคืนอย่างแน่นอน

2.18 ทุนเรือนหุ้น

หุ้นสามัญจะถูกจัดประเภทเป็นส่วนของผู้ถือหุ้น

ต้นทุนที่เพิ่มขึ้นเกี่ยวกับการออกหุ้นใหม่ที่จ่ายออกไปนอกเหนือจากการรวมธุรกิจ จะแสดงรายการดังกล่าวด้วยจำนวนเงินสุทธิจากภาษีไว้เป็นรายการหักในส่วนของผู้ถือหุ้นโดยนำไปหักจากสิ่งตอบแทนที่ได้รับจากการออกหุ้น ต้นทุนการออกหุ้นที่เกิดขึ้นโดยตรงกับการรวมธุรกิจจะถูกรวมไว้ในต้นทุนการได้มาของเงินทุน

2 นโยบายการบัญชี (ต่อ)

2.19 การรับรู้รายได้

รายได้ค่าโดยสารและบริการอื่นที่เกี่ยวข้องกับการโดยสารเครื่องบิน เช่น ค่าน้ำหนักสัมภาระ ค่าธรรมเนียมการเลือกที่นั่ง ค่าธรรมเนียมการยกเลิกและการเปลี่ยนแปลงข้อมูลในบัตรโดยสาร รับรู้เมื่อได้ให้บริการแก่ลูกค้าแล้ว มูลค่าการขายที่ค้างซึ่งยังไม่ได้ให้บริการได้ถูกบันทึกรวมไว้ในรายได้รับล่วงหน้า

รายได้จากการขายประกอบด้วยมูลค่าที่จะได้รับจากการขายสินค้าเป็นจำนวนเงินสุทธิจากภาษีขาย เงินคืนและส่วนลด รายได้จาก การขายสินค้ารับรู้เมื่อผู้ซื้อรับโอนความเสี่ยงและผลตอบแทนที่เป็นสาระสำคัญของความเป็นเจ้าของสินค้า

รายได้ดอกเบี้ยรับรู้ตามเกณฑ์สัดส่วนของเวลาโดยพิจารณาจากจำนวนเงินต้นที่เป็นยอดคงเหลือในบัญชีและพิจารณาจากอัตรา ดอกเบี้ยที่แท้จริงของช่วงเวลาจนถึงวันครบอายุสำหรับการบันทึกค้างรับของกลุ่มบริษัท

รายได้อื่นรับรู้ตามเกณฑ์คงค้าง

3 การจัดการความเสี่ยงทางการเงิน

3.1 ปัจจัยความเสี่ยงทางการเงิน

กิจกรรมของกลุ่มบริษัทมีความเสี่ยงทางการเงินซึ่งรวมถึงผลกระทบของการเปลี่ยนแปลงของราคาน้ำมันและการเปลี่ยนแปลงของ อัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ แผนการจัดการความเสี่ยงโดยรวมของกลุ่มบริษัทจึงมุ่งเน้นความผันผวนของตลาดการเงิน และแสวงหาวิธีการลดผลกระทบที่ทำให้เสียหายต่อผลการดำเนินงานทางการเงินให้เหลือน้อยที่สุดเท่าที่เป็นไปได้ กลุ่มบริษัทไม่มี นโยบายประกอบธุรกรรมอนุพันธ์ทางการเงินเพื่อการค้าหรือเก็งกำไร

ความเสี่ยงจากราคาน้ำมัน

กลุ่มบริษัทมีความเสี่ยงจากการผันผวนของราคาน้ำมัน ทั้งนี้ AirAsia Berhad ซึ่งเป็นกิจการที่เกี่ยวข้องกันแห่งหนึ่งเป็นผู้ดำเนินการ ในการจัดการความเสี่ยงจากการผันผวนของราคาน้ำมันให้กับกลุ่มบริษัท (หมายเหตุฯ 3.2)

ความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยน

สินทรัพย์ที่เป็นเงินตราต่างประเทศส่วนใหญ่เป็นเงินฝากสถาบันการเงิน เงินมัดจำ และลูกหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกันส่วนหนึ่งที่เป็น เงินตราต่างประเทศส่วนใหญ่เป็นเจ้าของกิจการค่า เจ้าหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน และหนี้สินตามสัญญาเช่าการเงิน

กลุ่มบริษัทมีความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศซึ่งเกิดจากสกุลเงินตราต่างประเทศ โดยส่วนใหญ่เป็นสกุลเงิน ดอลลาร์สหรัฐฯ กลุ่มบริษัทมีการจัดการความเสี่ยงโดยจับคู่ระหว่างหนี้สินที่เป็นเงินตราต่างประเทศกับลูกหนี้ที่เป็นเงินตราต่างประเทศสกุลเดียวกัน (Natural hedge) อย่างไรก็ตาม กลุ่มบริษัทใช้สัญญาซื้อขายอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศล่วงหน้า เพื่อป้องกันความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยน (หมายเหตุฯ 3.2)

3 การจัดการความเสี่ยงทางการเงิน (ต่อ)

3.1 ปัจจัยความเสี่ยงทางการเงิน (ต่อ)

ความเสี่ยงจากอัตราดอกเบี้ย

ความเสี่ยงจากอัตราดอกเบี้ยของกลุ่มบริษัทเกิดจากหนี้สินตามสัญญาเช่าการเงินและเจ้าหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน หนี้สินตามสัญญาเช่าการเงินคิดอัตราดอกเบี้ยแบบผันแปรและเจ้าหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกันคิดอัตราดอกเบี้ยแบบคงที่ กลุ่มบริษัทใช้สัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ยในการบริหารความเสี่ยงจากการผันผวนของอัตราดอกเบี้ยในอนาคต (หมายเหตุ 3.2)

ความเสี่ยงด้านการให้สินเชื่อ

รายได้ส่วนใหญ่ของกลุ่มบริษัทได้แก่ รายได้ค่าโดยสาร ซึ่งลูกค้าส่วนใหญ่จะจ่ายให้ล่วงหน้า ความเสี่ยงด้านการให้สินเชื่อซึ่งเกิดจากลูกหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกันนั้นอยู่ในระดับต่ำ ดังนั้น ผู้บริหารจึงมีความเห็นว่าความเสี่ยงด้านการให้สินเชื่อของกลุ่มบริษัทไม่เป็นสาระสำคัญ ทั้งนี้ กลุ่มบริษัทไม่ได้ทำสัญญาอนุพันธ์ทางการเงินใดที่เกี่ยวข้องกับความเสี่ยงด้านการให้สินเชื่อ สำหรับรายการเงินสดกลุ่มบริษัทเลือกที่จะทำรายการกับสถาบันการเงินที่มีคุณภาพและมีความน่าเชื่อถือสูง

ความเสี่ยงด้านสภาพคล่อง

การจัดการความเสี่ยงด้านสภาพคล่องอย่างรอบคอบหมายถึงการดำรงไว้ซึ่งเงินสดและหลักทรัพย์ที่มีตลาดรองรับอย่างเพียงพอ ความสามารถในการหาแหล่งเงินทุนที่เพียงพอและความสามารถในการปิดฐานะความเสี่ยง ส่วนงานบริหารการเงินของกลุ่มบริษัทตั้งเป้าหมายจะดำรงความยืดหยุ่นในการระดมเงินทุนโดยการรักษาวงเงินสินเชื่อให้มีความเพียงพอ เนื่องจากลักษณะทางธุรกิจที่มีการเปลี่ยนแปลงอยู่ตลอดเวลา

3.2 การบัญชีสำหรับตราสารอนุพันธ์ที่เป็นเครื่องมือทางการเงินและกิจกรรมป้องกันความเสี่ยง

ตราสารอนุพันธ์ที่เป็นเครื่องมือทางการเงินหลักที่กลุ่มบริษัทใช้ในการจัดการความเสี่ยงคือ สัญญาแลกเปลี่ยนราคาน้ำมันและสัญญาซื้อขายอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศล่วงหน้า

สัญญาแลกเปลี่ยนราคาน้ำมัน

AirAsia Berhad ซึ่งเป็นกิจการที่เกี่ยวข้องกันแห่งหนึ่งเป็นคู่สัญญาในการทำสัญญาแลกเปลี่ยนราคาน้ำมันกับบุคคลที่สามโดยสัญญาดังกล่าวช่วยป้องกันความเสี่ยงให้กับกลุ่มบริษัทจากความเคลื่อนไหวของราคาน้ำมัน ทั้งนี้ กลุ่มบริษัทได้เข้าทำสัญญากับ AirAsia Berhad ภายใต้ข้อตกลงว่ากำไรหรือขาดทุนจากสัญญาแลกเปลี่ยนราคาน้ำมันจะถูกปันส่วนมายังกลุ่มบริษัททุกเดือน โดยคำนวณจากอัตราส่วนการใช้ น้ำมันของกลุ่มบริษัท กลุ่มบริษัทบันทึกรายการดังกล่าวในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จโดยรับรู้เป็นส่วนหนึ่งของต้นทุนจากการดำเนินงานเมื่อเกิดรายการ

3 การจัดการความเสี่ยงทางการเงิน (ต่อ)

3.2 การบัญชีสำหรับตราสารอนุพันธ์ที่เป็นเครื่องมือทางการเงินและกิจกรรมป้องกันความเสี่ยง (ต่อ)

สัญญาซื้อขายอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศล่วงหน้า

กลุ่มบริษัทได้ทำสัญญาซื้อขายอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศล่วงหน้ากับสถาบันการเงินแห่งหนึ่งในประเทศเพื่อป้องกันความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศซึ่งเกี่ยวข้องกับเงินฝากประจำ ณ วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2557 ยอดคงค้างตามสัญญาดังกล่าวจะครบกำหนดชำระในวันที่ 10 มีนาคม พ.ศ. 2558 และวันที่ 29 มิถุนายน พ.ศ. 2558 (ณ วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2556 : 10 มีนาคม พ.ศ. 2557 และวันที่ 30 มิถุนายน พ.ศ. 2557) มีดังต่อไปนี้

(หน่วย : บาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	พ.ศ. 2557	พ.ศ. 2556	พ.ศ. 2557	พ.ศ. 2556
จำนวนเงินผูกพันที่จะได้รับ				
15.14 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ที่อัตรา 32.49 บาท ต่อ 1 ดอลลาร์สหรัฐฯ	-	491,715,277	-	-
20.23 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ที่อัตรา 32.90 บาท ต่อ 1 ดอลลาร์สหรัฐฯ	-	665,694,448	-	-
15.14 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ที่อัตรา 32.24 บาท ต่อ 1 ดอลลาร์สหรัฐฯ	488,245,471	-	-	-
10.10 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ที่อัตรา 33.14 บาท ต่อ 1 ดอลลาร์สหรัฐฯ	334,524,996	-	-	-

สัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย

บริษัทได้ทำสัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ยเพื่อป้องกันความเสี่ยงเกี่ยวกับความผันผวนของอัตราดอกเบี้ยที่อาจเกิดขึ้นในอนาคตสำหรับหนี้สินตามสัญญาเช่าการเงิน จากอัตราดอกเบี้ยแบบลอยตัวเป็นอัตราดอกเบี้ยคงที่ภายใต้สัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย บริษัทตกลงที่จะแลกเปลี่ยนผลแตกต่างระหว่างจำนวนดอกเบี้ยแบบอัตราคงที่และอัตราลอยตัวซึ่งคำนวณจากจำนวนเงิน ตามสัญญาที่ตกลงไว้ในแต่ละเวลาที่กำหนดไว้ ณ วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2557 จำนวนเงินตามสัญญา 1,090 ล้านบาท (พ.ศ. 2556 : ไม่มี) อัตราดอกเบี้ยคงที่ร้อยละ 5.09 และอัตราดอกเบี้ยลอยตัว THBFIX1M บวกร้อยละ 2.20 (พ.ศ. 2556 : ไม่มี)

สัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ยมีกำหนดชำระผลแตกต่างของอัตราดอกเบี้ยเป็นรายเดือน

3 การจัดการความเสี่ยงทางการเงิน (ต่อ)

3.3 การประมาณมูลค่ายุติธรรม

มูลค่ายุติธรรมของสินทรัพย์ทางการเงินและหนี้สินทางการเงินมีมูลค่าใกล้เคียงกับราคาตามบัญชี เนื่องจากมีระยะเวลาครบกำหนดที่สั้นและไม่มีความเสี่ยงที่เป็นสาระสำคัญที่อาจจะกระทบกระแสเงินสดในอนาคตของกลุ่มบริษัท

สัญญาแลกเปลี่ยนราคาน้ำมัน

มูลค่ายุติธรรมของสัญญาแลกเปลี่ยนราคาน้ำมันสุทธิ ณ วันที่ในงบแสดงฐานะการเงิน มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

(หน่วย : ดอลลาร์สหรัฐฯ)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	พ.ศ. 2557	พ.ศ. 2556	พ.ศ. 2557	พ.ศ. 2556
มูลค่ายุติธรรมจากสัญญาแลกเปลี่ยนราคาน้ำมันที่เป็นสินทรัพย์ (หนี้สิน)	(27,322,704)	309,928	-	-

สัญญาซื้อขายอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศล่วงหน้า

มูลค่ายุติธรรมของสัญญาซื้อขายอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศล่วงหน้าสุทธิ ณ วันที่ในงบแสดงฐานะการเงินมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

(หน่วย : บาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	พ.ศ. 2557	พ.ศ. 2556	พ.ศ. 2557	พ.ศ. 2556
มูลค่ายุติธรรมจากสัญญาซื้อขาย อัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ ล่วงหน้าที่เป็นหนี้สิน	(13,115,208)	(9,893,762)	-	-

มูลค่ายุติธรรมของสัญญาซื้อขายอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศล่วงหน้าคำนวณโดยใช้อัตราที่กำหนดโดยธนาคารคู่สัญญาโดยถือเสมือนว่าได้ยกเลิกสัญญาเหล่านั้น ณ วันที่ในงบแสดงฐานะการเงิน

3 การจัดการความเสี่ยงทางการเงิน (ต่อ)

3.3 การประมาณมูลค่ายุติธรรม (ต่อ)

สัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย

มูลค่ายุติธรรมของสัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ยสุทธิ ณ วันที่ในงบแสดงฐานะการเงิน มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

(หน่วย : บาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	พ.ศ. 2557	พ.ศ. 2556	พ.ศ. 2557	พ.ศ. 2556
มูลค่ายุติธรรมจากสัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ยที่เป็นหนี้สิน	(25,340,152)	-	-	-

4 ประเมินการทางบัญชีที่สำคัญ ข้อสมมติฐานและการใช้ดุลยพินิจ

การประมาณการ ข้อสมมติฐานและการใช้ดุลยพินิจได้มีการประเมินทบทวนอย่างต่อเนื่อง และอยู่บนพื้นฐานของประสบการณ์ในอดีตและปัจจัยอื่นๆ ซึ่งรวมถึงการคาดการณ์ถึงเหตุการณ์ในอนาคตที่เชื่อว่ามีเหตุผลในสถานการณ์ขณะนั้น

ค่าซ่อมแซมบำรุงรักษาเครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าดำเนินงาน

กลุ่มบริษัทมีภาระผูกพันในการบำรุงรักษาเครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าดำเนินงาน กลุ่มบริษัทบันทึกสำรองหนี้สินค่าบำรุงรักษาตลอดอายุสัญญาเช่าเพื่อให้เป็นไปตามภาระผูกพันในสัญญา โดยสำรองหนี้สินดังกล่าวได้คำนวณจากประมาณการของต้นทุนในการซ่อมแซมและบำรุงรักษาในอนาคตสำหรับตัวเครื่องบิน การตรวจสอบสภาพบำรุงรักษาเครื่องบินประเภท และต้นทุนประเภทเกิดขึ้นครั้งเดียวที่คาดว่าจะเกิดขึ้น วันสิ้นสุดสัญญาเช่า โดยสำรองหนี้สินดังกล่าวถูกบันทึกในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จตามชั่วโมงการบินในแต่ละปี

อายุการให้ประโยชน์ที่ได้ประมาณการไว้และมูลค่าคงเหลือของโครงสร้างและเครื่องยนต์ของเครื่องบิน

กลุ่มบริษัทได้มีการทบทวนอายุการให้ประโยชน์ที่ได้ประมาณการไว้และมูลค่าคงเหลือของโครงสร้างและเครื่องยนต์ของเครื่องบินทุกปีตามปัจจัยสำคัญต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง เช่น แผนธุรกิจและกลยุทธ์ของบริษัท ระดับการใช้งานที่คาดการณ์ ความก้าวหน้าของเทคโนโลยีในอนาคต และราคาตลาด ผลของการดำเนินกิจการในอนาคตอาจได้รับผลกระทบอย่างมีสาระสำคัญจากการเปลี่ยนแปลงของประมาณการซึ่งเปลี่ยนไปโดยปัจจัยต่างๆ ที่เกี่ยวข้องดังที่ได้กล่าวไว้

5 การจัดการความเสี่ยงในส่วนของทุน

วัตถุประสงค์ของกลุ่มบริษัทในการบริหารทุนนั้นเพื่อดำรงไว้ซึ่งความสามารถในการดำเนินงานต่อเนื่องของกลุ่มบริษัทเพื่อสร้างผลตอบแทนต่อผู้ถือหุ้นและเป็นประโยชน์ต่อผู้มีส่วนได้เสียอื่น และเพื่อดำรงไว้ซึ่งโครงสร้างของทุนที่เหมาะสมเพื่อลดต้นทุนทางการเงินของทุน

ในการดำรงไว้หรือปรับโครงสร้างของทุน กลุ่มบริษัทอาจปรับนโยบายการจ่ายเงินปันผลให้กับผู้ถือหุ้น การคืนทุนให้แก่ผู้ถือหุ้นการออกหุ้นใหม่ หรือการขายทรัพย์สินเพื่อลดภาระหนี้

เพื่อให้ได้สิทธิพิเศษทางภาษีกลุ่มบริษัทจะต้องดำรงไว้ซึ่งเงินทุนขั้นต่ำตามที่กำหนดในแต่ละบัตรส่งเสริมการลงทุน

6 ข้อมูลจำแนกตามส่วนงาน

ข้อมูลทางการเงินจำแนกตามส่วนงานธุรกิจ

(หน่วย : บาท)

	พ.ศ. 2557				รวม
	ส่วนงานการบิน แบบมี ตารางบินประจำ	ส่วนงานการบิน แบบเช่าเหมาลำ	ส่วนงานอื่น	รายการ ระหว่างกัน	
รายได้จากการขายและการให้บริการ	24,179,617,929	1,175,896,988	25,000,000	(25,000,000)	25,355,514,917
กำไรจากการดำเนินงาน	(429,501,229)	163,158,678	8,732,304	-	(257,610,247)
ต้นทุนที่ไม่เป็นส่วน					(19,426,493)
กำไรสุทธิจากอัตราแลกเปลี่ยน					126,024,280
รายได้อื่น					793,763,630
ต้นทุนทางการเงิน					(312,758,626)
กำไรก่อนภาษีเงินได้					329,992,544
ภาษีเงินได้					1,279,965
กำไรสุทธิสำหรับปี					331,272,509
สินทรัพย์รวม					49,501,800,578

6 ข้อมูลจำแนกตามส่วนงาน (ต่อ)

(หน่วย : บาท)

	พ.ศ. 2556				รวม
	ส่วนงานการบิน แบบมี ตารางบินประจำ	ส่วนงานการบิน แบบเช่าเหมาลำ	ส่วนงานอื่น	รายการ ระหว่างกัน	
รายได้จากการขายและการให้บริการ	22,514,025,294	971,017,242	-	-	23,485,042,536
กำไรจากการดำเนินงาน	1,816,133,850	28,734,849	(11,792,650)	-	1,833,076,049
ต้นทุนที่ไม่เป็นส่วน					(32,055,556)
กำไรสุทธิจากอัตราแลกเปลี่ยน					258,151,066
รายได้อื่น					670,649,775
ต้นทุนทางการเงิน					(170,971,996)
กำไรก่อนภาษีเงินได้					2,558,849,338
ภาษีเงินได้					(651,177,101)
กำไรสุทธิสำหรับปี					1,907,672,237
สินทรัพย์รวม					44,935,279,390

ส่วนงานดำเนินงานได้ถูกรายงานในลักษณะเดียวกับรายงานภายในที่นำเสนอให้ผู้มีอำนาจตัดสินใจสูงสุดด้านการดำเนินงาน ผู้ที่มีอำนาจตัดสินใจสูงสุดด้านการดำเนินงานหมายถึง บุคคลที่มีหน้าที่ในการจัดสรรทรัพยากรและประเมินผลการปฏิบัติงานของส่วนงานดำเนินงาน ซึ่งพิจารณาว่าเป็น คณะกรรมการบริษัทที่ทำการตัดสินใจเชิงกลยุทธ์

ข้อมูลที่สรุปดังต่อไปนี้ อธิบายการดำเนินงานของแต่ละส่วนงาน

- ส่วนงานการบินแบบมีตารางบินประจำคือ กิจกรรมขนส่งผู้โดยสารทางอากาศไปยังจุดหมายปลายทางที่มีตารางเวลาบินประจำ บริษัทเปิดจำหน่ายตั๋วโดยสารให้กับบุคคลทั่วไปผ่านช่องทางการจัดจำหน่ายต่างๆ เช่น ทางเว็บไซต์ ทางสำนักงานขายของบริษัท และตัวแทนจำหน่าย เป็นต้น
- ส่วนงานการบินแบบเช่าเหมาลำคือ กิจกรรมขนส่งผู้โดยสารทางอากาศไปยังจุดหมายปลายทางที่ไม่มีตารางเวลาบินประจำ บริษัทดำเนินการบินเมื่อมีการจ้างจากผู้ว่าจ้าง ซึ่งปกติจะเป็นบริษัทผู้ให้บริการท่องเที่ยว

บริษัทประเมินผลการปฏิบัติงานของแต่ละส่วนงานโดยพิจารณาจากกำไรหรือขาดทุนจากการดำเนินงาน ซึ่งวัดมูลค่าโดยใช้เกณฑ์เดียวกับที่ใช้ในการวัดกำไรหรือขาดทุนจากการดำเนินงานในงบการเงิน โดยกำไรสุทธิจากอัตราแลกเปลี่ยน รายได้อื่น ต้นทุนทางการเงิน และภาษีเงินได้ไม่ได้ถูกปันส่วนให้แก่แต่ละส่วนงาน

สินทรัพย์รวมของบริษัทเป็นสินทรัพย์ที่มีการใช้งานร่วมระหว่างส่วนงาน จึงไม่สามารถปันส่วนให้แก่แต่ละส่วนงานได้

7 เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด

(หน่วย : บาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	พ.ศ. 2557	พ.ศ. 2556	พ.ศ. 2557	พ.ศ. 2556
เงินสดในมือ	5,599,026	30,199,508	-	-
เงินฝากธนาคารประเภทจ่ายคืนเมื่อทวงถาม	4,599,799,877	1,656,852,884	5,632,235	2,082,971
เงินฝากธนาคารระยะสั้นและตัวแลกเปลี่ยนที่ครบกำหนด ไถ่ถอนภายในสามเดือนหรือน้อยกว่า	183,666,000	271,585,000	-	-
รวมเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	4,789,064,903	1,958,637,392	5,632,235	2,802,971

เงินฝากธนาคารประเภทจ่ายคืนเมื่อทวงถามมีอัตราดอกเบี้ยถ่วงเฉลี่ยอยู่ที่ร้อยละ 0.87 ต่อปี (พ.ศ. 2556 : ร้อยละ 1.24 ต่อปี)

ณ วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2557 เงินฝากธนาคารระยะสั้นและตัวแลกเปลี่ยนที่ครบกำหนดไถ่ถอนภายในสามเดือนหรือน้อยกว่ามีอัตราดอกเบี้ยร้อยละ 2.82 ต่อปี (พ.ศ. 2556 : ร้อยละ 4.25 ต่อปีถึงร้อยละ 5.00 ต่อปี)

8 เงินลงทุนระยะสั้น

(หน่วย : บาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	พ.ศ. 2557	พ.ศ. 2556	พ.ศ. 2557	พ.ศ. 2556
เงินฝากประจำและตัวแลกเปลี่ยน	1,492,718,615	3,448,628,170	-	-

ณ วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2557 เงินลงทุนระยะสั้นประกอบด้วยเงินฝากประจำ และตัวแลกเปลี่ยน จำนวน 25.50 ล้านเหรียญสหรัฐฯ และ 125.00 ล้านหยวนจีน (พ.ศ. 2556 : 35.50 ล้านเหรียญสหรัฐฯ 305.00 ล้านหยวนจีนและ 650.00 ล้านบาท) เงินฝากประจำและตัวแลกเปลี่ยนมีระยะเวลา 6 เดือนถึง 12 เดือนและมีอัตราดอกเบี้ยถ่วงเฉลี่ยร้อยละ 2.25 ต่อปี ถึงร้อยละ 4.00 ต่อปี (พ.ศ. 2556 : ร้อยละ 2.00 ต่อปีถึงร้อยละ 3.50 ต่อปี)

9 เงินลงทุนในกองทุนส่วนบุคคล

ณ วันที่ 31 ธันวาคม กลุ่มบริษัทมีหลักทรัพย์ในเงินลงทุนในกองทุนส่วนบุคคลดังนี้

(หน่วย : บาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	มูลค่ายุติธรรม	มูลค่ายุติธรรม	มูลค่ายุติธรรม	มูลค่ายุติธรรม
	พ.ศ. 2557	พ.ศ. 2556	พ.ศ. 2557	พ.ศ. 2556
เงินฝากธนาคาร	10,480,236	214,971,212	-	-
พันธบัตรรัฐบาล	-	147,311,470	-	-
ตราสารหนี้	-	670,268,500	-	-
รวมเงินลงทุนในกองทุนส่วนบุคคล	10,480,236	1,032,551,182	-	-

การเปลี่ยนแปลงของเงินลงทุนในกองทุนส่วนบุคคล มีรายละเอียดดังนี้

(หน่วย : บาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	พ.ศ. 2557	พ.ศ. 2556	พ.ศ. 2557	พ.ศ. 2556
ราคาตามบัญชีต้นปี - สุทธิ	1,032,551,182	-	-	-
ยอดซื้อหลักทรัพย์	-	1,000,000,000	-	-
ยอดขายหลักทรัพย์	(1,035,430,738)	-	-	-
การปรับมูลค่ายุติธรรมของเงินลงทุน	13,359,792	32,551,182	-	-
ราคาตามบัญชีปลายปี - สุทธิ	10,480,236	1,032,551,182	-	-

10 ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น - สุทธิ

(หน่วย : บาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	พ.ศ. 2557	พ.ศ. 2556	พ.ศ. 2557	พ.ศ. 2556
ลูกหนี้การค้า	255,647,615	317,179,582	-	-
หัก ค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญ	-	(2,220,250)	-	-
ลูกหนี้การค้า - สุทธิ	255,647,615	314,959,332	-	-
เงินอุดหนุนจากค่าธรรมเนียมและการใช้สนามบินค้างรับ	253,027,273	355,247,616	-	-
รายได้ค้างรับ	111,865,263	37,195,392	-	-
ลูกหนี้อื่น	10,474,513	16,102,346	-	-
รวมลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น - สุทธิ	631,014,664	723,504,686	-	-

10 ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น - สุทธิ (ต่อ)

ลูกหนี้การค้า สามารถวิเคราะห์ตามอายุหนี้ที่ค้างชำระได้ดังนี้

(หน่วย : บาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	พ.ศ. 2557	พ.ศ. 2556	พ.ศ. 2557	พ.ศ. 2556
ไม่เกิน 3 เดือน	216,357,455	269,321,178	-	-
3 - 6 เดือน	3,881,108	3,902,087	-	-
6 - 12 เดือน	12,291,770	34,573,329	-	-
เกินกว่า 12 เดือน	23,117,282	9,382,988	-	-
รวมลูกหนี้การค้า	255,647,615	317,179,582	-	-
หัก ค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญ	-	(2,220,250)	-	-
รวมลูกหนี้การค้า - สุทธิ	255,647,615	314,959,332	-	-

11 เงินลงทุนระยะยาว

(หน่วย : บาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	พ.ศ. 2557	พ.ศ. 2556	พ.ศ. 2557	พ.ศ. 2556
ราคาตามบัญชีต้นปี	1,312,007,600	10,228,300	-	-
การลงทุนเพิ่มขึ้น	1,715,500	1,301,779,300	-	-
หัก ขาดทุนที่ยังไม่เกิดขึ้นจากอัตราแลกเปลี่ยน	(14,455,000)	-	-	-
ราคาตามบัญชีปลายปี	1,299,268,100	1,312,007,600	-	-

ณ วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2557 เงินลงทุนระยะยาวประกอบด้วย

(หน่วย : บาท)

	งบการเงินรวม		
	เงินลงทุนที่ถือจนครบกำหนด	เงินลงทุนทั่วไป	รวม
เงินฝากประจำ	1,287,140,000	-	1,287,140,000
ตราสารทุน	-	12,128,100	12,128,100
รวมเงินลงทุนระยะยาว	1,287,140,000	12,128,100	1,299,268,100

เงินลงทุนที่ถือจนครบกำหนดเป็นเงินฝากประจำ 15 เดือนจำนวน 500.00 ล้านบาท มีอัตราดอกเบี้ยร้อยละ 3.50 ต่อปี และเงินฝากประจำ 24 เดือนจำนวน 150.00 ล้านหยวนจีน มีอัตราดอกเบี้ยร้อยละ 4.13 ต่อปี

เงินลงทุนทั่วไปเป็นเงินลงทุนในหุ้นสามัญของกลุ่มบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด

12 เงินลงทุนในบริษัทย่อย

รายละเอียดเกี่ยวกับเงินลงทุนในบริษัทย่อยมีดังต่อไปนี้

ประเภทของ ธุรกิจ	จำนวน หุ้นที่ถือรวม	มูลค่า ที่ตราไว้	สัดส่วน เงินลงทุน	งบการเงินเฉพาะบริษัท		
				เงินลงทุนวิธีราคาทุน		
				พ.ศ. 2557	พ.ศ. 2556	
		บาทต่อหุ้น	ร้อยละ	บาท	บาท	
บริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด	ให้บริการ					
	สายการบิน					
	ราคาประหยัด	23,955,553	10	55.00	3,067,114,370	3,067,114,370
					<u>3,067,114,370</u>	<u>3,067,114,370</u>

เมื่อวันที่ 14 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2555 บริษัทได้ตกลงทำสัญญา “แก้ไขเพิ่มเติมสัญญาระหว่างผู้ถือหุ้น” กับสามคู่สัญญา ได้แก่ AirAsia Investment Ltd. (บริษัทย่อยของ AirAsia Berhad) บริษัท AirAsia Berhad และ บริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด ซึ่งคู่สัญญาทั้งหมดได้กำหนดสิทธิและหน้าที่ของแต่ละฝ่ายที่เกี่ยวข้องกับบริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด โดยตามสัญญาแก้ไขเพิ่มเติมสัญญาระหว่างผู้ถือหุ้นดังกล่าว บริษัทมีอำนาจในการควบคุม บริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด โดยจะเริ่มมีผลตั้งแต่วันที่สำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ออกจดหมายแจ้งบริษัทว่าได้เริ่มนับการมีผลใช้บังคับร่างหนังสือชี้ชวนการเสนอขายหุ้นสามัญเพิ่มทุนแก่ประชาชนทั่วไป ซึ่งประกาศเมื่อวันที่ 4 พฤษภาคม พ.ศ. 2555 ดังนั้น บริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด จึงถูกพิจารณาเป็นบริษัทย่อยของบริษัทแทนที่จะเป็นกิจการร่วมค้าเช่นเดิมตั้งแต่นั้นเป็นต้นมา

เมื่อวันที่ 29 พฤษภาคม พ.ศ. 2555 บริษัทได้เข้าซื้อหุ้นเพิ่มทุนในหุ้นสามัญของบริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด จำนวน 3,555,560 หุ้น เป็นมูลค่า 2,663.11 ล้านบาท ในราคาหุ้นละ 749 บาท ส่งผลให้บริษัทมีสัดส่วนการถือหุ้นเพิ่มขึ้นจากร้อยละ 51 เป็นร้อยละ 55

ไม่มีการเปลี่ยนแปลงในเงินลงทุนในบริษัทย่อยในปี พ.ศ. 2557 และ พ.ศ. 2556

13 เครื่องมือ ส่วนปรับปรุงอาคารเช่า และอุปกรณ์ - สุทธิ

(หน่วย : บาท)

	งบการเงินรวม									
	ส่วนปรับปรุงอาคารเช่า	คอมพิวเตอรื	เครื่องตกแต่งติดตั้งและอุปกรณ์สำนักงาน	อุปกรณ์ในการค้าดำเนินงาน	ยานพาหนะ	เครื่องบินและเครื่องยนต์เครื่องบิน	อะไหล่เครื่องบิน	สินทรัพย์ระหว่างติดตั้ง	รวม	
ณ วันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2556										
ราคาทุน	62,805,080	77,521,560	26,430,767	166,729,383	110,280,437	2,513,860,588	773,608,918	21,399,654	3,752,636,387	
หัก ค่าเสื่อมราคาสะสม	(32,452,146)	(53,651,746)	(19,101,476)	(97,776,835)	(72,089,104)	(28,273,639)	(373,850,922)	-	(677,195,868)	
ราคาตามบัญชี - สุทธิ	30,352,934	23,869,814	7,329,291	68,952,548	38,191,333	2,485,586,949	399,757,996	21,399,654	3,075,440,519	
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2556										
ราคาตามบัญชีต้นปี - สุทธิ	30,352,934	23,869,814	7,329,291	68,952,548	38,191,333	2,485,586,949	399,757,996	21,399,654	3,075,440,519	
ซื้อสินทรัพย์	18,740,211	8,039,196	4,949,828	15,781,772	-	8,007,395,386	176,242,182	58,843,283	8,289,991,858	
จำหน่ายสินทรัพย์ - สุทธิ	-	(13,146)	(1,652)	(29)	(2)	-	(6,287,888)	-	(6,302,717)	
ตัดจำหน่ายสินทรัพย์ - สุทธิ	(1,474,248)	-	-	-	-	-	-	-	(1,474,248)	
โอนสินทรัพย์	37,260,624	-	14,306,781	4,643,485	(9)	-	(277,918)	(55,932,963)	-	
ค่าเสื่อมราคา	(12,152,611)	(8,314,882)	(3,500,433)	(24,085,847)	(18,218,272)	(274,091,437)	(61,267,571)	-	(401,631,053)	
ราคาตามบัญชีปลายปี - สุทธิ	72,726,910	23,580,982	23,083,815	65,291,929	19,973,050	10,218,890,898	508,166,801	24,309,974	10,956,024,359	
ณ วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2556										
ราคาทุน	108,542,731	84,947,557	45,573,468	185,590,260	109,401,710	10,521,255,973	939,758,806	24,309,974	12,019,380,479	
หัก ค่าเสื่อมราคาสะสม	(35,815,821)	(61,366,575)	(22,489,653)	(120,298,331)	(89,428,660)	(302,365,075)	(431,592,005)	-	(1,063,356,120)	
ราคาตามบัญชี - สุทธิ	72,726,910	23,580,982	23,083,815	65,291,929	19,973,050	10,218,890,898	508,166,801	24,309,974	10,956,024,359	

13 เครื่องมือทางการเงิน ส่วนปรับปรุงอาคารเช่า และอุปกรณ์ - สุทธิ (ต่อ)

(หน่วย : บาท)

	งบการเงินรวม									
	ส่วนปรับปรุงอาคารเช่า	คอมพิวเตอร์	เครื่องตกแต่งติดตั้งและอุปกรณ์สำนักงาน	อุปกรณ์ในการค้าดำเนินงาน	ยานพาหนะ	เครื่องปั้นและเครื่องยนต์เครื่องปั้น	อะไหล่เครื่องปั้น	สินทรัพย์ระหว่างติดตั้ง	รวม	
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2557	72,726,910	23,580,982	23,083,815	65,291,929	19,973,050	10,218,890,898	508,166,801	24,309,974	10,956,024,359	
ราคาตามบัญชีต้นปี - สุทธิ	18,048,466	13,853,660	8,432,384	56,744,272	4,500,000	5,614,655,738	146,957,363	32,772,232	5,895,964,115	
ข้อผิดพลาด	-	(233,843)	(4,260)	(7,123)	(444,321)	-	(112,185)	-	(801,732)	
จำหน่ายสินทรัพย์ - สุทธิ	16,085,014	-	1,762,797	9,310,559	13,321,389	-	-	(40,479,759)	-	
โอนสินทรัพย์	(23,281,134)	(9,500,924)	(6,968,041)	(23,881,141)	(13,871,159)	(671,152,040)	(69,227,220)	-	(817,881,659)	
ค่าเสื่อมราคา	83,579,256	27,699,875	26,306,695	107,458,496	23,478,959	15,162,394,596	585,784,759	16,602,447	16,033,305,083	
ราคาตามบัญชีปลายปี - สุทธิ	142,676,211	79,676,405	55,701,610	249,895,413	125,465,083	16,135,911,711	1,086,585,053	16,602,447	17,892,513,933	
ราคาทุน	(59,096,955)	(51,976,530)	(29,394,915)	(142,436,917)	(101,986,124)	(973,517,115)	(500,800,294)	-	(1,859,208,850)	
หัก ค่าเสื่อมราคาสะสม	83,579,256	27,699,875	26,306,695	107,458,496	23,478,959	15,162,394,596	585,784,759	16,602,447	16,033,305,083	
ราคาตามบัญชี - สุทธิ										

สินทรัพย์ตามสัญญาเช่าการเงินที่กลุ่มบริษัทเป็นผู้เช่าซึ่งรวมแสดงในรายการข้างต้นประกอบด้วยเครื่องปั้น เครื่องยนต์เครื่องปั้นและยานพาหนะซึ่งมีราคาทุนรวมจำนวน 16,147.65 ล้านบาท และค่าเสื่อมราคาสะสมจำนวน 981.92 ล้านบาท (พ.ศ. 2556 : ราคาทุนรวมจำนวน 10,538.13 ล้านบาท และค่าเสื่อมราคาสะสมจำนวน 307.89 ล้านบาท)

13 เครื่องบิน ส่วนปรับปรุงอาคารเช่า และอุปกรณ์ - สุทธิ (ต่อ)

	(หน่วย : บาท)
	งบการเงินเฉพาะบริษัท
	อุปกรณ์สำนักงาน
ณ วันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2556	
ราคาทุน	40,687
หัก ค่าเสื่อมราคาสะสม	(40,663)
ราคาตามบัญชี - สุทธิ	24
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2556	
ราคาตามบัญชีต้นปี - สุทธิ	24
ค่าเสื่อมราคา	-
ราคาตามบัญชีปลายปี - สุทธิ	24
ณ วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2556	
ราคาทุน	40,687
หัก ค่าเสื่อมราคาสะสม	(40,663)
ราคาตามบัญชี - สุทธิ	24
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2557	
ราคาตามบัญชีต้นปี - สุทธิ	24
ค่าเสื่อมราคา	-
ราคาตามบัญชีปลายปี - สุทธิ	24
ณ วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2557	
ราคาทุน	40,687
หัก ค่าเสื่อมราคาสะสม	(40,663)
ราคาตามบัญชี - สุทธิ	24

14 สินทรัพย์ไม่มีตัวตน - สุทธิ

(หน่วย : บาท)

	งบการเงินรวม			
	สิทธิในการ นำเครื่องบิน ลงจอด	โปรแกรม คอมพิวเตอร์	โปรแกรม คอมพิวเตอร์ ระหว่างติดตั้ง	รวม
ณ วันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2556				
ราคาทุน	14,856,000,000	35,160,555	1,413,615	14,892,574,170
หัก ค่าตัดจำหน่ายสะสม	-	(23,729,106)	-	(23,729,106)
ราคาตามบัญชีปลายปี - สุทธิ	<u>14,856,000,000</u>	<u>11,431,449</u>	<u>1,413,615</u>	<u>14,868,845,064</u>
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2556				
ราคาตามบัญชีต้นปี - สุทธิ	14,856,000,000	11,431,449	1,413,615	14,868,845,064
ซื้อสินทรัพย์	-	920,791	3,662,147	4,582,938
โอนสินทรัพย์	-	1,776,824	(1,776,824)	-
ค่าตัดจำหน่าย	-	(4,691,165)	-	(4,691,165)
ราคาตามบัญชีปลายปี - สุทธิ	<u>14,856,000,000</u>	<u>9,437,899</u>	<u>3,298,938</u>	<u>14,868,736,837</u>
ณ วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2556				
ราคาทุน	14,856,000,000	37,858,170	3,298,938	14,897,157,108
หัก ค่าตัดจำหน่ายสะสม	-	(28,420,271)	-	(28,420,271)
ราคาตามบัญชี - สุทธิ	<u>14,856,000,000</u>	<u>9,437,899</u>	<u>3,298,938</u>	<u>14,868,736,837</u>
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2557				
ราคาตามบัญชีต้นปี - สุทธิ	14,856,000,000	9,437,899	3,298,938	14,868,736,837
ซื้อสินทรัพย์	-	4,276,474	711,708	4,988,182
โอนสินทรัพย์	-	4,010,646	(4,010,646)	-
ค่าตัดจำหน่าย	-	(5,741,679)	-	(5,741,679)
ราคาตามบัญชีปลายปี - สุทธิ	<u>14,856,000,000</u>	<u>11,983,340</u>	<u>-</u>	<u>14,867,983,340</u>
ณ วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2557				
ราคาทุน	14,856,000,000	46,138,870	-	14,902,138,870
หัก ค่าตัดจำหน่ายสะสม	-	(34,155,530)	-	(34,155,530)
ราคาตามบัญชี - สุทธิ	<u>14,856,000,000</u>	<u>11,983,340</u>	<u>-</u>	<u>14,867,983,340</u>

สิทธิในการนำเครื่องบินลงจอดได้ถูกทดสอบการด้อยค่ารวมกับค่าความนิยมในหมายเหตุฯ 15

14 สินทรัพย์ไม่มีตัวตน - สุทธิ (ต่อ)

	(หน่วย : บาท)
	งบการเงินเฉพาะบริษัท
	โปรแกรมคอมพิวเตอร์
ณ วันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2556	
ราคาทุน	6,420
หัก ค่าตัดจำหน่ายสะสม	(6,419)
ราคาตามบัญชี - สุทธิ	<u>1</u>
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2556	
ราคาตามบัญชีต้นปี - สุทธิ	1
ค่าตัดจำหน่าย	-
ราคาตามบัญชีปลายปี - สุทธิ	<u>1</u>
ณ วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2556	
ราคาทุน	6,420
หัก ค่าตัดจำหน่ายสะสม	(6,419)
ราคาตามบัญชี - สุทธิ	<u>1</u>
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2557	
ราคาตามบัญชีต้นปี - สุทธิ	1
ค่าตัดจำหน่าย	-
ราคาตามบัญชีปลายปี - สุทธิ	<u>1</u>
ณ วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2557	
ราคาทุน	6,420
หัก ค่าตัดจำหน่ายสะสม	(6,419)
ราคาตามบัญชี - สุทธิ	<u>1</u>

15 ค่าความนิยม

เมื่อวันที่ 4 พฤษภาคม พ.ศ. 2555 บริษัทมีอำนาจควบคุมในบริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัดตามสัญญา “แก้ไขเพิ่มเติมสัญญาระหว่างผู้ถือหุ้น” ดังนั้นบริษัทจึงได้ทำการวัดมูลค่ายุติธรรมของสินทรัพย์ที่ระบุได้และหนี้สินที่รับมาสุทธิของบริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด และเปรียบเทียบกับมูลค่ายุติธรรมตามสัดส่วน 51% ของหุ้นสามัญบริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด ที่บริษัทถืออยู่ก่อนวันที่มีอำนาจควบคุม และได้รับรู้ส่วนของต้นทุนของเงินลงทุนที่สูงกว่ามูลค่ายุติธรรมของส่วนแบ่งที่บริษัทมีในสินทรัพย์สุทธิที่ระบุได้เป็นค่าความนิยม ในงบแสดงฐานะการเงินรวมตั้งแต่นั้นมา

(หน่วย : บาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	พ.ศ. 2557	พ.ศ. 2556	พ.ศ. 2557	พ.ศ. 2556
ณ วันที่ 31 ธันวาคม				
ราคาทุน	8,824,825,803	8,824,825,803	-	-
หัก ค่าเผื่อการด้อยค่า	-	-	-	-
ราคาตามบัญชี - สุทธิ	8,824,825,803	8,824,825,803	-	-

16 สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น

(หน่วย : บาท)

หมายเหตุ	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	พ.ศ. 2557	พ.ศ. 2556	พ.ศ. 2557	พ.ศ. 2556
เงินมัดจำการเช่าเครื่องบิน	25.7	630,333,888	605,152,224	-
เงินมัดจำจากการดำเนินงานของสนามบิน		34,600,000	34,600,000	-
เงินมัดจำสัญญาแลกเปลี่ยนราคาน้ำมัน	25.7	16,406,400	16,338,900	-
เงินมัดจำตามสัญญาเช่า		46,610,702	40,443,020	-
ค่าใช้จ่ายจ่ายล่วงหน้า		10,880,712	24,086,098	-
เงินมัดจำอื่น		73,845,881	97,027,398	-
รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น		812,677,583	817,647,640	-

17 หนี้สินตามสัญญาเช่าการเงิน

จำนวนเงินขั้นต่ำที่ต้องจ่ายซึ่งบันทึกเป็นหนี้สินตามสัญญาเช่าการเงิน มีดังต่อไปนี้

(หน่วย : บาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	พ.ศ. 2557	พ.ศ. 2556	พ.ศ. 2557	พ.ศ. 2556
ภายใน 1 ปี	1,365,914,441	840,034,332	-	-
เกินกว่า 1 ปีแต่ไม่เกิน 5 ปี	5,451,922,249	3,733,718,639	-	-
เกินกว่า 5 ปี	7,737,871,073	5,006,647,324	-	-
หัก ค่าใช้จ่ายทางการเงินในอนาคต ของสัญญาเช่าการเงิน	(2,478,739,612)	(1,419,561,602)	-	-
	<u>12,076,968,151</u>	<u>8,160,838,693</u>	<u>-</u>	<u>-</u>
หนี้สินตามสัญญาเช่าการเงิน				
- ส่วนที่หมุนเวียน	959,006,292	615,065,684	-	-
- ส่วนที่ไม่หมุนเวียน	11,117,961,859	7,545,773,009	-	-
	<u>12,076,968,151</u>	<u>8,160,838,693</u>	<u>-</u>	<u>-</u>

มูลค่าปัจจุบันของหนี้สินตามสัญญาเช่าการเงินมีรายละเอียดดังนี้

(หน่วย : บาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	พ.ศ. 2557	พ.ศ. 2556	พ.ศ. 2557	พ.ศ. 2556
ภายใน 1 ปี	1,338,730,452	825,903,954	-	-
เกินกว่า 1 ปีแต่ไม่เกิน 5 ปี	4,889,550,263	3,417,297,611	-	-
เกินกว่า 5 ปี	5,848,687,436	3,917,637,128	-	-
	<u>12,076,968,151</u>	<u>8,160,838,693</u>	<u>-</u>	<u>-</u>

ในระหว่างปี กลุ่มบริษัทได้ตกลงทำสัญญาเช่าเครื่องบินเพิ่มเติมจำนวน 4 ลำ และเครื่องยนต์เครื่องบิน 1 เครื่อง ภายใต้สัญญาเช่าการเงิน สัญญาเช่าเครื่องบินมีระยะเวลา 12 ปี สัญญาเช่าเครื่องยนต์เครื่องบินมีระยะเวลา 5 ปี กลุ่มบริษัทมีสิทธิเลือกซื้อเครื่องบินจากผู้ให้เช่าเมื่อสิ้นสุดระยะเวลาเช่า

18 ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี

ภาษีเงินได้รอตัดบัญชีคำนวณจากผลแตกต่างชั่วคราวตามวิธีหนี้สินโดยใช้อัตราภาษีร้อยละ 20

สินทรัพย์และหนี้สินภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีสามารถวิเคราะห์ได้ดังนี้

(หน่วย : บาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	พ.ศ. 2557	พ.ศ. 2556	พ.ศ. 2557	พ.ศ. 2556
สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี				
สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีที่จะใช้ประโยชน์ภายใน 12 เดือน	-	-	2,201,186	-
สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีที่จะใช้ประโยชน์เกินกว่า 12 เดือน	1,352,163,663	809,835,441	-	-
	<u>1,352,163,663</u>	<u>809,835,441</u>	<u>2,201,186</u>	<u>-</u>
หนี้สินภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี				
หนี้สินภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีที่จะจ่ายชำระภายใน 12 เดือน	-	(4,660,421)	-	-
หนี้สินภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีที่จะจ่ายชำระเกินกว่า 12 เดือน	(4,697,803,459)	(4,114,836,799)	-	-
	<u>(4,697,803,459)</u>	<u>(4,119,497,220)</u>	<u>-</u>	<u>-</u>
สินทรัพย์ (หนี้สิน) ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี - สุทธิ	<u>(3,345,639,796)</u>	<u>(3,309,661,779)</u>	<u>2,201,186</u>	<u>-</u>

รายการเคลื่อนไหวของภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีมีดังนี้

(หน่วย : บาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	พ.ศ. 2557	พ.ศ. 2556	พ.ศ. 2557	พ.ศ. 2556
ณ วันที่ 1 มกราคม	(3,309,661,779)	(3,034,141,674)	-	-
เพิ่ม (ลด) ในกำไรหรือขาดทุน	(33,640,981)	(275,668,664)	2,201,186	-
ลดในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น	(2,337,036)	(3,185,894)	-	-
ภาษีเพิ่มบันทึกโดยตรงในส่วนของผู้อถือหุ้น	-	3,334,453	-	-
ณ วันที่ 31 ธันวาคม	<u>(3,345,639,796)</u>	<u>(3,309,661,779)</u>	<u>2,201,186</u>	<u>-</u>

18 ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี (ต่อ)

รายการเคลื่อนไหวของสินทรัพย์และหนี้สินภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีมีดังนี้

(หน่วย : บาท)

สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี	งบการเงินรวม				รวม
	ขาดทุนทางภาษี	ผลประโยชน์เมื่อเกษียณอายุ	ค่าเสื่อมราคา	สัญญาเช่าการเงิน	
ณ วันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2556	-	22,219,821	110,862	247,352,832	269,683,515
เพิ่ม (ลด) ในกำไรหรือขาดทุน	-	6,635,910	(110,862)	536,812,772	543,337,820
ลดในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น	-	(3,185,894)	-	-	(3,185,894)
ณ วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2556	-	25,669,837	-	784,165,604	809,835,441
ณ วันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2557	-	25,669,837	-	784,165,604	809,835,441
เพิ่มในกำไรหรือขาดทุน	188,861,816	5,993,276	-	349,810,166	544,665,258
ลดในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น	-	(2,337,036)	-	-	(2,337,036)
ณ วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2557	188,861,816	29,326,077	-	1,133,975,770	1,352,163,663

สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีสำหรับรายการขาดทุนทางภาษีที่ยังไม่ได้ใช้ยกไปจะรับรู้ได้ไม่เกินจำนวนที่เป็นไปได้ค่อนข้างแน่นอนว่าจะมีกำไรทางภาษีในอนาคตเพียงพอที่จะใช้ประโยชน์ทางภาษีนั้น

(หน่วย : บาท)

หนี้สินภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี	งบการเงินรวม			รวม
	กำไรจากมูลค่ายุติธรรมของส่วนได้เสียที่มีอยู่เดิม	การจ่ายโดยใช้หุ้นเป็นเกณฑ์	สัญญาเช่าการเงิน	
ณ วันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2556	(3,006,325,157)	(6,062,641)	(291,437,391)	(3,303,825,189)
เพิ่ม (ลด) ในกำไรหรือขาดทุน	6,411,113	2,728,188	(828,145,785)	(819,006,484)
ภาษีเพิ่มบันทึกโดยตรงในส่วนของผู้อื้อหุ้น	-	3,334,453	-	3,334,453
ณ วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2556	(2,999,914,044)	-	(1,119,583,176)	(4,119,497,220)
ณ วันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2557	(2,999,914,044)	-	(1,119,583,176)	(4,119,497,220)
เพิ่ม (ลด) ในกำไรหรือขาดทุน	3,885,297	-	(582,191,536)	(578,306,239)
ณ วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2557	(2,996,028,747)	-	(1,701,774,712)	(4,697,803,459)

19 ภาษีเงินได้

(หน่วย : บาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	พ.ศ. 2557	พ.ศ. 2556	พ.ศ. 2557	พ.ศ. 2556
ภาษีเงินได้ปัจจุบัน				
ภาษีเงินได้ปัจจุบันสำหรับกำไรทางภาษีสำหรับปี	-	375,508,436	-	-
การปรับปรุงจากงวดก่อน	(34,920,946)	-	-	-
รวมภาษีเงินได้ปัจจุบัน	(34,920,946)	375,508,436	-	-
ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี				
รายการที่เกิดจากผลแตกต่างชั่วคราว				
- สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี	(544,665,258)	(552,736,540)	(2,201,186)	-
- หนี้สินภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี	578,306,239	828,405,205	-	-
รวมภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี	33,640,981	275,668,665	(2,201,186)	-
รวมภาษีเงินได้	(1,279,965)	651,177,101	(2,201,186)	-

ภาษีเงินได้สำหรับกำไรก่อนหักภาษีของกลุ่มบริษัทมียอดจำนวนเงินที่แตกต่างจากการคำนวณกำไรทางบัญชีคุณกับอัตราภาษีเงินได้ของกลุ่มบริษัท โดยมีรายละเอียดดังนี้

(หน่วย : บาท)

	งบการเงินรวม	
	พ.ศ. 2557	พ.ศ. 2556
กำไรก่อนภาษี	329,992,544	2,558,849,338
ภาษีคำนวณจากอัตราภาษี ร้อยละ 20	65,998,509	511,769,868
ผลกระทบ:		
กำไรที่ได้รับยกเว้นภาษีเนื่องจากได้รับสิทธิประโยชน์จาก คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน	(268,666,793)	(145,637,363)
ค่าใช้จ่ายที่ไม่สามารถหักภาษี	7,994,870	1,171,052
ผลต่างของสัญญาเช่าการเงินในช่วงที่ได้รับสิทธิประโยชน์จาก คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน	232,381,370	286,181,107
การปรับปรุงจากงวดก่อน	(34,920,946)	(7,845,531)
ภาษีบันทึกโดยตรงในส่วนของผู้อื้อหุ้น	-	3,334,453
ขาดทุนทางภาษีที่ไม่ได้บันทึกเป็นสินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี	(4,066,975)	2,203,515
ภาษีเงินได้	(1,279,965)	651,177,101

อัตราภาษีเงินได้ถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักคิดเป็นร้อยละติดลบ 0.39 (พ.ศ. 2556 : ร้อยละ 25.45) การลดลงเกิดจากผลกระทบของกำไรที่ได้รับยกเว้นภาษีเนื่องจากได้รับสิทธิประโยชน์จากคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนเพิ่มขึ้น และมีการปรับปรุงยอดภาษีจากงวดก่อน

19 ภาษีเงินได้ (ต่อ)

ภาษีเงินได้ที่ลดที่เกี่ยวข้อกับองค์ประกอบในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นมีดังนี้

(หน่วย : บาท)

	งบการเงินรวม					
	พ.ศ. 2557			พ.ศ. 2556		
	ก่อนภาษี	ภาษีลด	หลังภาษี	ก่อนภาษี	ภาษีลด	หลังภาษี
กำไรตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย ของภาระผูกพันผลประโยชน์ พนักงาน	11,685,182	(2,337,036)	9,348,146	15,929,471	(3,185,894)	12,743,577
กำไรเบ็ดเสร็จอื่น	11,685,182	(2,337,036)	9,348,146	15,929,471	(3,185,894)	12,743,577
ภาษีเงินได้ปัจจุบัน		-			-	
ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี		(2,337,036)			(3,185,894)	
		<u>(2,337,036)</u>			<u>(3,185,894)</u>	

ภาษีเงินได้ที่เพิ่ม ในส่วนของผู้ถือหุ้นโดยตรง มีดังนี้

(หน่วย : บาท)

	งบการเงินรวม	
	พ.ศ. 2557	พ.ศ. 2556
ภาษีเงินได้ปัจจุบัน		
การจ่ายโดยใช้หุ้นเป็นเกณฑ์	-	3,334,453

20 ภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน

(หน่วย : บาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	พ.ศ. 2557	พ.ศ. 2556	พ.ศ. 2557	พ.ศ. 2556
งบแสดงฐานะการเงิน ผลประโยชน์เมื่อเกษียณอายุ	157,547,925	132,997,460	-	-
งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ ผลประโยชน์ เมื่อเกษียณอายุ	36,235,647	38,428,899	-	-
กำไรจากการประมาณการตาม หลักคณิตศาสตร์ประกันภัยที่รับรู้ใน งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ	(11,685,182)	(15,929,471)	-	-
กำไรสะสมจากการประมาณการตาม หลักคณิตศาสตร์ประกันภัยที่รับรู้ใน งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ	(23,359,868)	(11,674,686)	-	-

รายการเคลื่อนไหวของภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงานในระหว่างปี มีดังต่อไปนี้

(หน่วย : บาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	พ.ศ. 2557	พ.ศ. 2556	พ.ศ. 2557	พ.ศ. 2556
ราคาตามบัญชีต้นปี	132,997,460	111,846,384	-	-
ต้นทุนบริการปัจจุบัน	30,673,843	33,642,699	-	-
ต้นทุนดอกเบี้ย	5,561,804	4,786,200	-	-
กำไรตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย	(11,685,182)	(15,929,471)	-	-
จ่ายผลประโยชน์	-	(1,348,352)	-	-
ราคาตามบัญชีปลายปี	157,547,925	132,997,460	-	-

20 ภาวะผูกพันผลประโยชน์พนักงาน (ต่อ)

ค่าใช้จ่ายทั้งหมดที่รับรู้ในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จสำหรับแต่ละรายการดังนี้

(หน่วย : บาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	พ.ศ. 2557	พ.ศ. 2556	พ.ศ. 2557	พ.ศ. 2556
ต้นทุนบริการปัจจุบัน	30,673,843	33,642,699	-	-
ต้นทุนดอกเบี้ย	5,561,804	4,786,200	-	-
รวม (แสดงอยู่ในค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงาน)	36,235,647	38,428,899	-	-

สมมติฐานทางสถิติที่สำคัญที่ใช้ มีดังนี้

		งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะบริษัท	
		พ.ศ. 2557	พ.ศ. 2556	พ.ศ. 2557	พ.ศ. 2556
อัตราคิดลด	ร้อยละต่อปี	3.34	4.18	-	-
อัตราการขึ้นเงินเดือนในอนาคต	ร้อยละต่อปี	5.59 - 10.00	5.59 - 10.00	-	-
อัตราการลาออก	ร้อยละต่อปี	0.00 - 10.00	0.00 - 11.00	-	-

21 ทุนเรือนหุ้น

	มูลค่า ที่ตราไว้	จำนวนหุ้น	ทุนเรือนหุ้น	ทุนเรือนหุ้น	ส่วนเกิน มูลค่าหุ้น	รวม
		สามัญ จดทะเบียน	ที่ออกและ ชำระแล้ว	ที่ออกและ ชำระแล้ว		
	บาท	หุ้น	หุ้น	บาท	บาท	บาท
ณ วันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2556	0.10	4,850,000,000	4,850,000,000	485,000,000	2,599,808,274	3,084,808,274
การออกหุ้น	-	-	-	-	-	-
ณ วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2556	0.10	4,850,000,000	4,850,000,000	485,000,000	2,599,808,274	3,084,808,274
การออกหุ้น	-	-	-	-	-	-
ณ วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2557	0.10	4,850,000,000	4,850,000,000	485,000,000	2,599,808,274	3,084,808,274

หุ้นสามัญจดทะเบียนทั้งหมดซึ่งมีราคามูลค่าหุ้นละ 0.10 บาท (พ.ศ. 2556 : 0.10 บาท) มีจำนวน 4,850,000,000 หุ้น (พ.ศ.2556 : 4,850,000,000 หุ้น) หุ้นทั้งหมดได้ออกและชำระเต็มมูลค่าแล้ว

22 รายได้จากการขายและการให้บริการ

รายได้จากการขายและการให้บริการประกอบด้วย

(หน่วย : บาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	พ.ศ. 2557	พ.ศ. 2556	พ.ศ. 2557	พ.ศ. 2556
รายได้ค่าโดยสาร	18,154,708,921	17,403,345,544	-	-
รายได้ค่าน้ำหนักสัมภาระและค่าบริการอื่น	5,561,579,215	4,703,474,581	-	-
รายได้จากเที่ยวบินเช่าเหมาลำ	1,175,896,988	971,017,242	-	-
รายได้จากการขายสินค้าบนเครื่องบิน	260,875,934	225,029,896	-	-
รายได้ค่าธรรมเนียม	202,453,859	182,175,273	-	-
รายได้ค่าบริการจัดการ	-	-	25,000,000	-
รวมรายได้	25,355,514,917	23,485,042,536	25,000,000	-

23 ค่าใช้จ่ายตามลักษณะ

ค่าใช้จ่ายบางรายการที่รวมอยู่ในการคำนวณกำไรจากการดำเนินงานสามารถนำมาแยกตามลักษณะได้ดังนี้

(หน่วย : บาท)

หมายเหตุ		งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะบริษัท	
		พ.ศ. 2557	พ.ศ. 2556	พ.ศ. 2557	พ.ศ. 2556
	ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	823,623,338	406,322,218	-	-
	ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงาน	2,799,564,751	2,480,510,804	-	-
	ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง	11,272,295,601	9,386,304,462	-	-
	ค่าเช่าเครื่องบิน	3,750,883,931	3,278,934,900	-	-
	ค่าซ่อมแซมและบำรุงรักษา	1,861,852,842	1,953,501,169	-	-
	ค่าใช้จ่ายการบริการในสนามบินและลานจอด	2,291,867,842	1,605,399,932	-	-

24 กำไร (ขาดทุน) ต่อหุ้น

กำไร (ขาดทุน) ต่อหุ้นขั้นพื้นฐานคำนวณโดยการหารกำไร (ขาดทุน) สุทธิที่เป็นของผู้ถือหุ้นสามัญของบริษัทใหญ่ด้วยจำนวนหุ้นสามัญถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักที่ชำระแล้วและคงเหลือในระหว่างปี

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	พ.ศ. 2557	พ.ศ. 2556	พ.ศ. 2557	พ.ศ. 2556
กำไร (ขาดทุน) สุทธิที่เป็นของผู้ถือหุ้น (บาท)	183,181,769	1,042,761,319	11,530,121	(11,017,574)
จำนวนหุ้นสามัญถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักที่ชำระแล้วและคงเหลือ (หุ้น)	4,850,000,000	4,850,000,000	4,850,000,000	4,850,000,000
กำไร (ขาดทุน) ต่อหุ้นขั้นพื้นฐาน (บาท)	0.0378	0.2150	0.0024	(0.0023)

กลุ่มบริษัทไม่มีหุ้นสามัญเทียบเท่าปรับลด ณ วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2557 และ พ.ศ. 2556

25 รายการกับบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกัน

กิจการและบุคคลที่ควบคุมบริษัทหรือถูกควบคุมโดยบริษัทหรืออยู่ภายใต้การควบคุมเดียวกับบริษัททั้งทางตรงหรือทางอ้อมไม่ว่าจะโดยทอดเดียวหรือหลายทอด กิจการและบุคคลดังกล่าวเป็นบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกับบริษัทรวมถึงบริษัทผู้ถือหุ้น บริษัทย่อยและบริษัทย่อยลำดับถัดไป บริษัทร่วมและบุคคลที่เป็นเจ้าของส่วนได้เสียในสิทธิออกเสียงของบริษัททั้งทางตรงและทางอ้อมซึ่งมีอิทธิพลอย่างเป็นสาระสำคัญเหนือกิจการ ผู้บริหารสำคัญรวมทั้งกรรมการและพนักงานของบริษัทตลอดจนสมาชิกในครอบครัวที่ใกล้ชิดกับบุคคลเหล่านั้น กิจการและบุคคลทั้งหมดถือเป็นบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกับบริษัท

ในการพิจารณาความสัมพันธ์ระหว่างบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกันซึ่งอาจมีขึ้นได้ต้องคำนึงถึงรายละเอียดของความสัมพันธ์มากกว่ารูปแบบความสัมพันธ์ตามกฎหมาย

ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัท คือ ผู้บริหารของบริษัท ส่วนที่เหลือถือโดยสาธารณะ

เพื่อวัตถุประสงค์ในการรายงานจึงรวมเรียก AirAsia Berhad ผู้ถือหุ้นร้อยละ 45 ในบริษัทไทยแอร์เอเชียจำกัดซึ่งเป็นบริษัทย่อยและบริษัทย่อยของ AirAsia Berhad ว่าเป็นกิจการที่เกี่ยวข้องกันอื่น

25 รายการกับบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกัน (ต่อ)

รายการต่อไปนี้เป็นรายการกับบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกันที่สำคัญ

25.1) รายได้อื่น

(หน่วย : บาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	พ.ศ. 2557	พ.ศ. 2556	พ.ศ. 2557	พ.ศ. 2556
กิจการที่เกี่ยวข้องกันอื่น				
ดอกเบียร์รับ	8,291,867	3,110,799	-	-
ค่าบริการจัดการอื่น	9,888,280	-	-	-
บริษัทย่อย				
รายได้ค่าบริการจัดการ	-	-	25,000,000	-

25.2) ซื้อสินค้า บริการ และค่าใช้จ่ายกับกิจการที่เกี่ยวข้องกันอื่น

(หน่วย : บาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	พ.ศ. 2557	พ.ศ. 2556	พ.ศ. 2557	พ.ศ. 2556
กิจการที่เกี่ยวข้องกันอื่น				
ส่วนแบ่งขาดทุนจาก สัญญาแลกเปลี่ยนราคาน้ำมัน	312,406,466	43,827,989	-	-
ปันส่วนค่าใช้จ่ายพนักงานที่ ให้บริการทางบัญชี	31,371,651	(37,965,492)	-	-
ค่าเช่าเครื่องบิน	3,750,883,931	3,278,934,900	-	-
ค่าซ่อมแซมและบำรุงรักษาเครื่องบิน	1,502,123,611	1,476,958,962	-	-
ซื้อสินค้าและอุปกรณ์	228,167,100	215,282,972	-	-
ค่าบริการจัดการ	15,649,508	14,879,892	-	-
ค่าธรรมเนียมการจองตั๋ว	104,976,328	88,184,386	-	-
ค่าฝึกอบรมนักบิน	84,540,826	96,546,247	-	-
ค่าใช้จ่ายเครื่องหมายการค้า	244,381,651	239,766,820	-	-

25 รายการกับบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกัน (ต่อ)

รายการต่อไปนี้เป็นรายการกับบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกันที่สำคัญ (ต่อ)

25.3) ค่าตอบแทนผู้บริหาร

ผู้บริหารของบริษัท รวมถึงกรรมการ (ไม่ว่าจะทำหน้าที่ในระดับบริหารหรือไม่) ค่าตอบแทนที่จ่ายหรือค้างจ่ายสำหรับผู้บริหารมีดังนี้

(หน่วย : บาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	พ.ศ. 2557	พ.ศ. 2556	พ.ศ. 2557	พ.ศ. 2556
เงินเดือนและผลประโยชน์ระยะสั้นอื่น	94,545,894	66,889,457	6,290,000	3,640,000
ผลประโยชน์เมื่อเกษียณอายุ	5,055,044	5,667,787	-	-
	<u>99,600,938</u>	<u>72,557,244</u>	<u>6,290,000</u>	<u>3,640,000</u>

ยอดคงค้างของรายการลูกหนี้ เจ้าหนี้ เงินรับล่วงหน้าจากกรรมการและสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น สรุปลงได้ดังนี้

25.4) ลูกหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน

(หน่วย : บาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	พ.ศ. 2557	พ.ศ. 2556	พ.ศ. 2557	พ.ศ. 2556
กิจการที่เกี่ยวข้องกันอื่น	68,162,932	87,240,764	-	-

ลูกหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกันได้ถูกเรียกเก็บดอกเบี้ยสำหรับจำนวนที่ผิดนัดชำระที่อัตราดอกเบี้ยร้อยละ 6.00 ต่อปี (พ.ศ. 2556 : ร้อยละ 6.00 ต่อปี)

25.5) เจ้าหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน

(หน่วย : บาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	พ.ศ. 2557	พ.ศ. 2556	พ.ศ. 2557	พ.ศ. 2556
กิจการที่เกี่ยวข้องกันอื่น	472,709,254	506,830,215	-	-

25 รายการกับบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกัน (ต่อ)

ยอดคงค้างของรายการลูกหนี้ เจ้าหนี้ เงินรับล่วงหน้าจากกรรมการและสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น สรุปได้ดังนี้ (ต่อ)

25.6) เงินรับล่วงหน้าจากกรรมการ

ณ วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2556 เงินรับล่วงหน้าจากกรรมการจำนวน 8 ล้านบาท เป็นประเภทไม่มีดอกเบี้ยและมีกำหนดชำระคืนเมื่อทวงถาม เงินรับล่วงหน้าจากกรรมการใช้เพื่อการดำเนินงานของกลุ่มบริษัท และได้จ่ายชำระคืนทั้งจำนวนในระหว่างปี พ.ศ. 2557 แล้ว

25.7) สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น

(หน่วย : บาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	พ.ศ. 2557	พ.ศ. 2556	พ.ศ. 2557	พ.ศ. 2556
กิจการที่เกี่ยวข้องกันอื่น				
เงินมัดจำการเช่าเครื่องบิน	630,333,888	605,152,224	-	-
เงินมัดจำสัญญาแลกเปลี่ยนราคาน้ำมัน	16,406,400	16,338,900	-	-
	<u>646,740,288</u>	<u>621,491,124</u>	<u>-</u>	<u>-</u>

26 ภาระผูกพัน

ภาระผูกพันตามสัญญาเช่าดำเนินงาน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม กลุ่มบริษัทมียอดรวมของจำนวนเงินขั้นต่ำที่ต้องจ่ายในอนาคตตามสัญญาเช่าสำนักงานและอื่นๆ ที่ไม่สามารถยกเลิกได้ดังนี้

(หน่วย : บาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	พ.ศ. 2557	พ.ศ. 2556	พ.ศ. 2557	พ.ศ. 2556
ภายใน 1 ปี	42,611,872	49,014,345	-	-
เกินกว่า 1 ปีแต่ไม่เกิน 5 ปี	5,306,226	33,453,035	-	-
รวม	<u>47,918,098</u>	<u>82,467,380</u>	<u>-</u>	<u>-</u>

26 ภาระผูกพัน (ต่อ)

ณ วันที่ 31 ธันวาคม กลุ่มบริษัทมียอดรวมของจำนวนเงินขั้นต่ำที่ต้องจ่ายในอนาคตตามสัญญาเช่าเครื่องบินซึ่งเป็นสัญญาเช่าดำเนินงานที่ไม่สามารถยกเลิกได้ ซึ่งจัดทำกับ AirAsia (Mauritius) Limited กิจกรรมที่เกี่ยวข้องกันแห่งหนึ่ง และสัญญาประกันภัยของเครื่องบินและเครื่องยนต์เครื่องบินดังนี้

(หน่วย : ดอลลาร์สหรัฐฯ)

	งบการเงินรวม			
	พ.ศ. 2557		พ.ศ. 2556	
	ค่าเช่า	สัญญาประกันภัย	ค่าเช่า	สัญญาประกันภัย
ภายใน 1 ปี	115,260,000	2,993,762	111,480,000	893,590
เกินกว่า 1 ปี แต่ไม่เกิน 5 ปี	459,325,479	-	445,920,000	-
เกินกว่า 5 ปี	275,132,384	-	362,093,589	-
รวม	849,717,863	2,993,762	919,493,589	893,590

27 การค้ำประกัน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2557 กลุ่มบริษัทมีภาระผูกพันจากการค้ำประกันที่ออกโดยธนาคารที่เกี่ยวข้องกับเงินกู้ของนักบินฝึกหัดในหลักสูตรวิชาชีพนักบิน เป็นจำนวน 99.29 ล้านบาท (ณ วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2556 : จำนวน 34.75 ล้านบาท) โดยปกติกลุ่มบริษัทจะสิ้นสุดภาระค้ำประกันเมื่อนักบินฝึกหัดดังกล่าวได้รับใบอนุญาตนักบินพาณิชย์และได้รับการแต่งตั้งเป็นนักบินผู้ช่วยของกลุ่มบริษัท หรือเมื่อธนาคารได้รับชำระหนี้สินคงค้างครบถ้วนแล้ว อย่างไรก็ตามกลุ่มบริษัทสามารถเรียกคืนหนี้สินดังกล่าวจากผู้ค้ำประกันนักบินฝึกหัดที่ได้ค้ำประกันไว้กับกลุ่มบริษัท

28 หนังสือค้ำประกัน

กลุ่มบริษัทมีภาระผูกพันจากการค้ำประกันโดยธนาคารที่เกี่ยวข้องกับค่าใช้จ่ายภาคพื้นดิน ค่าสนับสนุนทางด้านเทคนิคและค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับการบินอื่นๆ รวมถึงค่าซ่อมแซมบำรุงรักษาเครื่องบิน ซึ่งเป็นปกติของการดำเนินธุรกิจดังต่อไปนี้

	งบการเงินรวม					
	พ.ศ. 2557			พ.ศ. 2556		
	ล้าน ดอลลาร์	ล้าน อินเดีย	ล้าน รูปี	ล้าน ดอลลาร์	ล้าน อินเดีย	ล้าน รูปี
	ล้านบาท	สหรัฐฯ	รูปี	ล้านบาท	สหรัฐฯ	รูปี
หนังสือค้ำประกันสำหรับค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติการบิน	7.90	0.09	12.38	6.75	0.09	3.38
หนังสือค้ำประกันสำหรับกองทุนซ่อมแซมบำรุงรักษาเครื่องบิน	-	9.59	-	-	9.59	-
รวม	7.90	9.68	12.38	6.75	9.68	3.38

กลุ่มบริษัทใช้เงินฝากออมทรัพย์ และเงินฝากกระแสรายวันเป็นหลักประกันสำหรับหนังสือค้ำประกันดังกล่าวมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

	งบการเงินรวม			
	พ.ศ. 2557		พ.ศ. 2556	
	ล้านบาท	ล้านอินเดียรูปี	ล้านบาท	ล้านอินเดียรูปี
เงินฝากออมทรัพย์	171.01	-	337.37	-
เงินฝากกระแสรายวัน	-	12.68	-	3.68
รวม	171.01	12.68	337.37	3.68

29 สิทธิประโยชน์จากการได้รับการส่งเสริมการลงทุน

เมื่อวันที่ 13 มีนาคม พ.ศ. 2556 บริษัทย่อยได้รับสิทธิพิเศษจากคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนจำนวน 1 บัตร สำหรับเครื่องบินจำนวน 24 ลำ สำหรับกิจการขนส่งทางอากาศ สิทธิประโยชน์ที่สำคัญคือการได้รับยกเว้นอากรขาเข้าสำหรับการนำเข้าเครื่องบินและอะไหล่ที่เกี่ยวข้องและการได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับกิจกรรมที่ได้รับการส่งเสริมเป็นระยะเวลา 8 ปี นับตั้งแต่วันที่แต่ละโครงการเริ่มมีรายได้ เพื่อให้ได้รับสิทธิประโยชน์ดังกล่าว บริษัทย่อยจะต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขและข้อกำหนดตามที่ระบุไว้ในบัตรส่งเสริมการลงทุน เงื่อนไขกำหนดให้ทุนจดทะเบียนที่ชำระแล้วของบริษัทย่อยไม่น้อยกว่า 435.5 ล้านบาท

ณ วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2557 บริษัทย่อยได้รับมอบเครื่องบินจำนวน 12 ลำซึ่งอยู่ภายใต้สิทธิประโยชน์จากคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนดังกล่าว (ณ วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2556 : จำนวน 7 ลำ)

30 เหตุการณ์ภายหลังวันที่ในงบการเงิน

เมื่อวันที่ 11 มกราคม พ.ศ. 2558 และวันที่ 23 มกราคม พ.ศ. 2558 บริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทย่อยได้รับมอบเครื่องบิน AIRBUS A320-200 จำนวนสองลำ การขยายฝูงบินของบริษัทย่อยนี้เพื่อรองรับการเปิดเส้นทางบินใหม่และเพิ่มจำนวนเที่ยวบินในเส้นทางการบินที่มีอยู่ของบริษัทย่อย เครื่องบินดังกล่าวได้จัดหามาภายใต้สัญญาเช่า ซึ่งมีระยะเวลา 12 ปี

ข้อมูลทั่วไปของบริษัท

ชื่อบริษัท :

บริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน) (ชื่อย่อ “AAV”)

ประเภทธุรกิจ :

ประกอบธุรกิจด้านการลงทุนโดยการถือหุ้นในบริษัท (Holding Company) ที่ประกอบธุรกิจสายการบินราคาประหยัด หรือธุรกิจอื่นที่เกี่ยวข้องกับสายการบิน

คะแนนการกำกับดูแลกิจการ :



ที่ตั้งสำนักงานใหญ่ :

222 ท่าอากาศยานดอนเมือง อาคารส่วนกลางชั้น 3
ห้องหมายเลข 3200 ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงสนามบิน
เขตดอนเมือง กรุงเทพฯ 10210

โทรศัพท์ : 02-562-5700

โทรสาร : 02-562-5705

เว็บไซต์ : www.aavplc.com

เลขทะเบียนบริษัท : 0107554000313

ทุนจดทะเบียนและทุนที่ออกและชำระแล้ว

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 :

หุ้นสามัญจำนวน 4,850,000,000 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 0.10 บาท
รวมมูลค่า 485,000,000 บาท

ข้อมูลทั่วไปของบริษัทย่อย

ชื่อบริษัทย่อย :

บริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด

อนึ่ง “ผู้ลงทุนสามารถศึกษาข้อมูลของบริษัทที่ออกหลักทรัพย์เพิ่มเติมได้จากแบบแสดงรายการข้อมูลประจำปี (แบบ 56-1) ของบริษัทที่แสดงไว้ใน www.sec.or.th หรือ “www.aavplc.com”

ประเภทธุรกิจ :

ประกอบธุรกิจสายการบินราคาประหยัด หรือธุรกิจอื่นที่เกี่ยวข้องกับสายการบิน

ที่ตั้งสำนักงานใหญ่ :

222 ท่าอากาศยานดอนเมือง อาคารส่วนกลางชั้น 3
ห้องหมายเลข 3200 ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงสนามบิน
เขตดอนเมือง กรุงเทพฯ 10210

โทรศัพท์ : 02-562-5700

โทรสาร : 02-562-5705

ทุนจดทะเบียนและทุนที่ออกและชำระแล้ว

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 :

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 ไพรซ์วอเตอร์เฮาส์คูเปอร์ส เอพียูเอส จำกัด
ชั้น 15 บางกอกซิตีทาวเวอร์ 179/74-80 ถนนสาทรใต้
แขวงทุ่งมหาเมฆ เขตสาทร กรุงเทพฯ 10120

โทรศัพท์ : 02-286-9999, 02-344-1000

โทรสาร : 02-286-5050

เว็บไซต์ : www.pwc.com/th

พร้อมคุ้มครอง
ค่ารักษาพยาบาล
เนื่องจากอุบัติเหตุ
หรือเจ็บป่วย
รวมถึง
ความคุ้มครอง
พิเศษอื่นๆ
อีกมากมาย

Tune INSURE พร้อมดูแลคุณทุกที่ ทุกเวลา

อุ่นใจไปกับความคุ้มครองตลอดการเดินทางตั้งแต่
วันเริ่มเดินทางจนถึงวันกลับ เริ่มต้นเพียง 281.40 บาท
คุ้มครองสูงสุดถึง 1,250,000 บาท*
ผลประโยชน์ความคุ้มครองรวมถึงค่าใช้จ่าย
ในการเคลื่อนย้ายเพื่อการรักษาพยาบาลฉุกเฉิน
และความคุ้มครองพิเศษอีกมากมาย



ค่ารักษาพยาบาลเนื่องจาก
อุบัติเหตุหรือการเจ็บป่วย



คุ้มครองการบอกละเลินเล่อการเดินทาง
และค่าใช้จ่ายในการลดจำนวนวันเดินทาง



ความสูญหายหรือเสียหายของกระเป๋าเดินทาง
และทรัพย์สินส่วนตัว



การล่าช้าของเที่ยวบินแอร์เอเชีย



ค่าใช้จ่ายในการเคลื่อนย้าย
เพื่อการรักษาพยาบาลฉุกเฉิน



บริการให้ความช่วยเหลือฉุกเฉิน
ฟรีตลอด 24 ชั่วโมง

ชื่อประกันภัย Tune INSURE ได้จ่ายฯ หากหลายช่องทาง:



พร้อมบริการโดยสาร
AirAsia.com



ผ่านทาง AirAsia
Mobile App



ผ่านเมนูการจัดการบูกิ่ง



ขณะทำการเช็คอินผ่านเว็บไซต์
ด้วยตัวของตนเอง

หมายเหตุ: Tune INSURE รับประกันภัยโดย บริษัท ทุนประกันภัย จำกัด (มหาชน)

*ความคุ้มครองขึ้นอยู่กับแผนที่คุณซื้อ เงื่อนไขเป็นไปตามข้อกำหนดของกรมธรรม์

โทร. 02-576 5888 อีเมล : enquiry.th@tuneinsure.com



INSURE

AirAsia Travel Protection

www.tuneinsurethailand.com

คุ้ม สะดวก เปลี่ยนได้ ในทุกการเดินทาง

สิทธิประโยชน์สุดพิเศษจากบัตรโดยสาร **PREMIUM FLEX**



Flexi~ Flight
เปลี่ยนวัน เวลา และเที่ยวบินได้



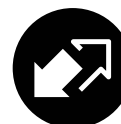
Favourite Seat
ฟรี! ค่าธรรมเนียมการเลือกที่นั่ง



Inflight Meal
ฟรี! อาหารบนเครื่อง



Pack More
ฟรี! น้ำหนักกระเป๋า 20 กก.



Xpress Boarding
ขึ้นเครื่องก่อนใคร



Express Baggage
รับกระเป๋าก่อนใคร



Premium Flex Counter
เช็คอินก่อนใคร



AirAsia BIG Loyalty Programme
รับคะแนนสะสม 2 เท่า (10 บาท : 1 คะแนน)



จองด่วนที่
airasia.com

ข้อกำหนดและเงื่อนไข

- การเปลี่ยนเที่ยวบิน ต้องแจ้งยกเลิกเที่ยวบินล่วงหน้าอย่างน้อย 2 ชั่วโมงก่อนกำหนดการ และสำรองที่นั่งล่วงหน้าอย่างน้อย 3 ชั่วโมง (เที่ยวบิน AK QZ FD PQ Z2 I5) และ 4 ชั่วโมง (เที่ยวบิน D7 และ XJ) ก่อนกำหนดการเดินทางใหม่
- สงวนสิทธิ์ในการแลกคะแนน Big point สำหรับเส้นทางของแอร์เอเชียเท่านั้น (เที่ยวบิน AK QZ FD PQ Z2 I5) โดยทำการแลกผ่าน www.airasiabig.com ซึ่งจะไม่รวมภาษีสนามบิน
- สอบถามรายละเอียดเพิ่มเติม โทร. 02-515 9999

บริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน) (AAV)

ที่ตั้งสำนักงานใหญ่ : 222 ท่าอากาศยานดอนเมือง อาคารส่วนกลาง ชั้นที่ 3
ห้องเลขที่ 3200 ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงสนามบิน
เขตดอนเมือง กรุงเทพมหานคร 10210

โทรศัพท์ : 02-562-5700

โทรสาร : 02-562-5705

เว็บไซต์ : www.aavplc.com