

ANNUAL REPORT 2016

รายงานประจำปี 2559



WORLD'S BEST LOW-COST AIRLINE

8 TIMES IN A ROW

— AND CONTINUING TO GIVE YOU —

The Time Of Your *Life*



AirAsiaThailand

AirAsia .com

สายการบินราคาประหยัด
ที่ดีที่สุดในโลก

8 ปีซ้อน



ขนส่งผู้โดยสาร

94 ล้านคน

ตลอดระยะเวลา 13 ปี

อันดับ 1

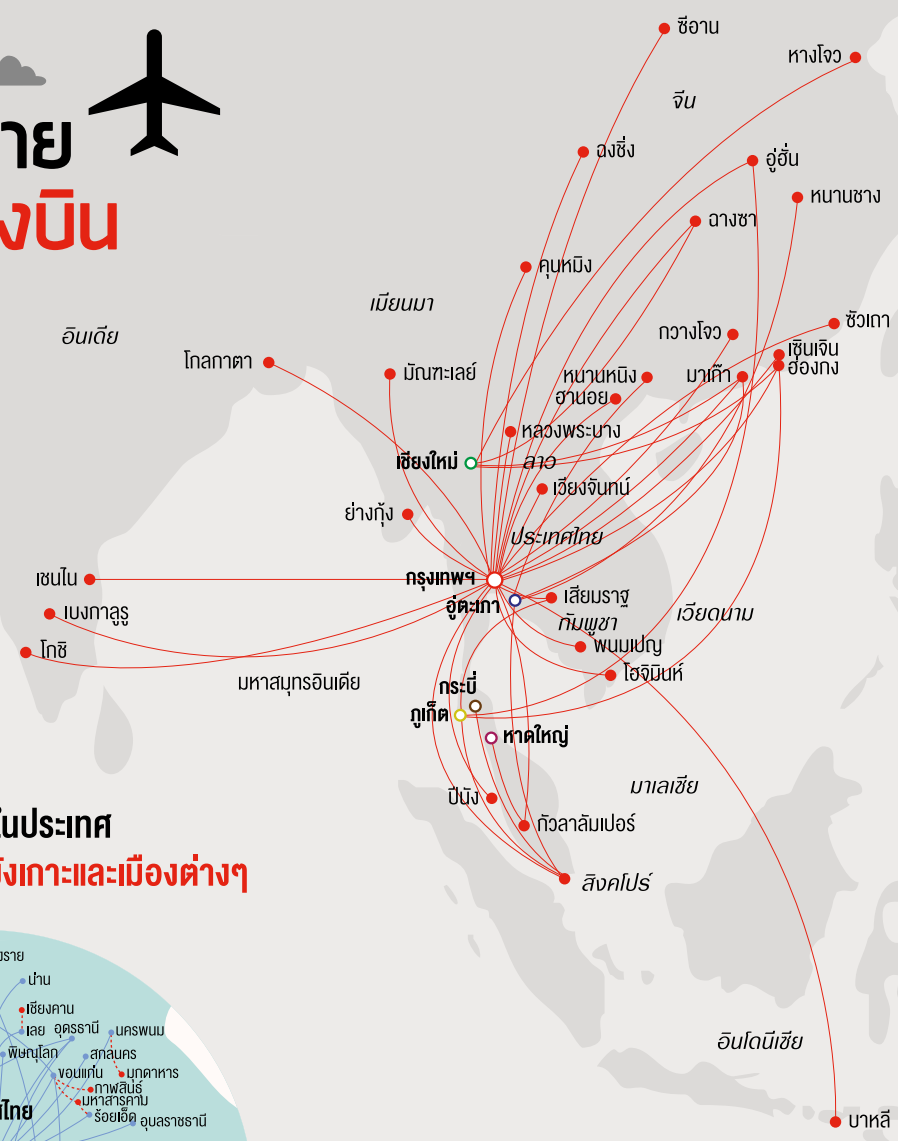
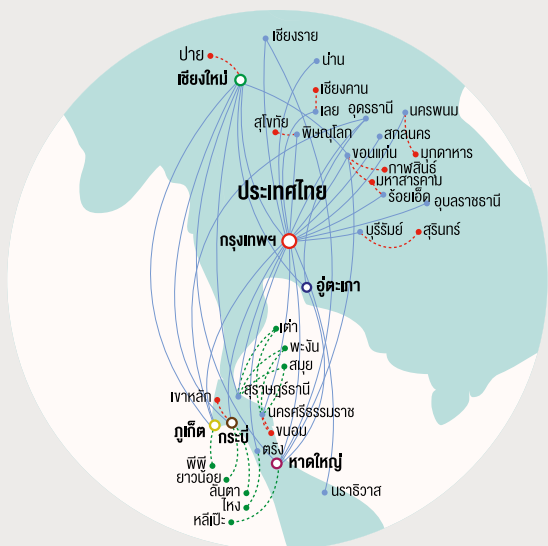
สายการบิน
ราคาประหยัด
ของประเทศไทย



เครือข่าย เส้นทางบิน



เส้นทางบินในประเทศ และบริการเชื่อมต่อไปยังเกาะและเมืองต่างๆ



ฐานปฏิบัติการการบินของ ไทยแอร์เอเชีย



- ทำอากาศยานดอนเมือง กรุงเทพฯ
- ทำอากาศยานภูเก็ต
- ทำอากาศยานเชียงใหม่
- ทำอากาศยานกระบี่
- ทำอากาศยานนานาชาติอุตะตะนา
- ทำอากาศยานหาดใหญ่

- เส้นทางการบินระหว่างประเทศ
- เส้นทางการบินในประเทศ
- บริการเชื่อมต่อสู่เมือง
- บริการเชื่อมต่อสู่เกาะ

สรุป

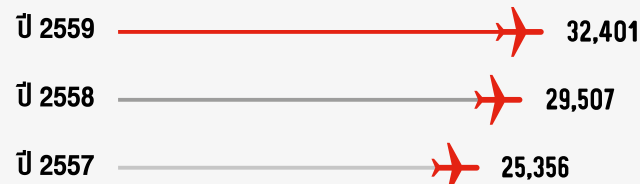
2559



ข้อมูลทางการเงิน

รายได้สุทธิ

หน่วย : ล้านบาท



กำไรสุทธิ

หน่วย : ล้านบาท



ข้อมูลราคาหลักทรัพย์

บริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน)

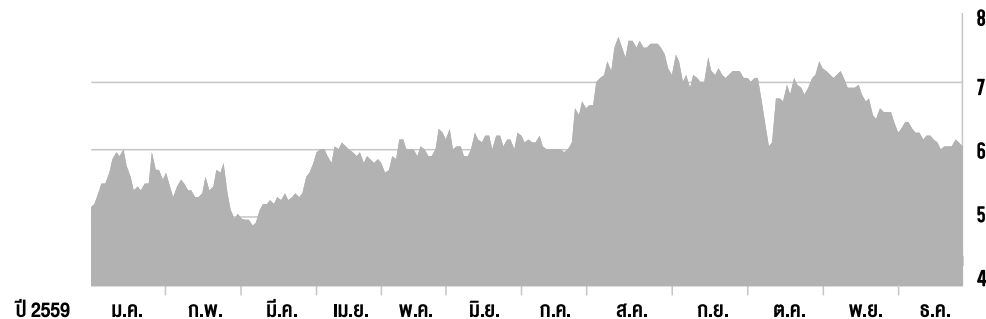
6.05

ราคา ณ วันที่ 30 ธันวาคม 2559



4.88-7.65

ช่วงราคาใน 52 สัปดาห์

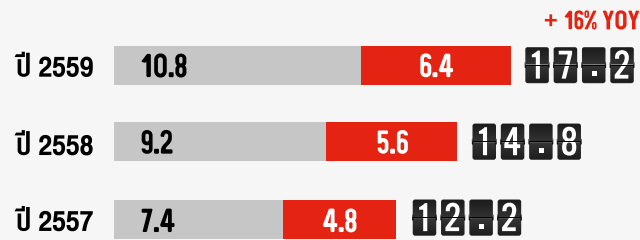


หมายเหตุ
บริษัทที่จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย (SET)

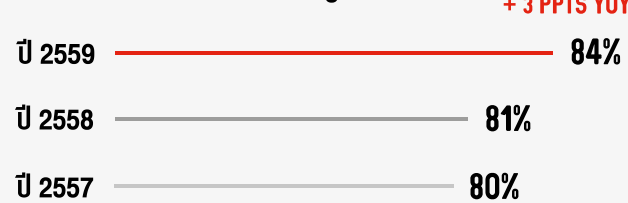
ข้อมูลทางการดำเนินงาน

จำนวนผู้โดยสาร

หน่วย : ล้านคน

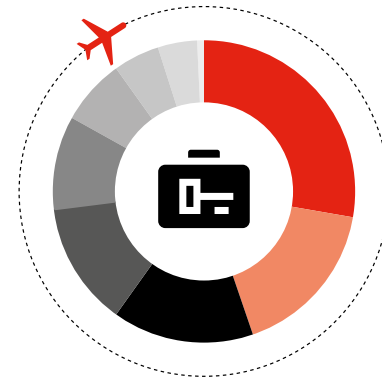


อัตราส่วนการขนส่งผู้โดยสาร



หมายเหตุ
จำนวนผู้โดยสารเทียบเป็นสัดส่วนกับปริมาณที่นั่ง ซึ่งเป็นจำนวนที่นั่งผู้โดยสารที่มีอยู่

2559 รายละเอียด ค่าใช้จ่าย



- 28% ค่าเชื้อเพลิง
- 17% ค่าเช่าเครื่องบิน
- 15% ค่าพนักงาน
- 13% การบริการในสนามบินและลานจอด
- 10% ค่าซ่อมแซมและบำรุงรักษา
- 7% ค่าใช้จ่ายในการขายและบริหาร
- 5% ค่าบริการภาคพื้นและจัดจำหน่าย
- 4% ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย
- 1% อื่นๆ

สินทรัพย์รวม

หน่วย : ล้านบาท

56,599

หนี้สินรวม

หน่วย : ล้านบาท

26,479

ส่วนของผู้ถือหุ้นรวม

หน่วย : ล้านบาท

30,120



ข้อมูลทางการเงินโดยสรุป

หน่วย : ล้านบาท

	2557	2558	2559
งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ			
รายได้จากการขายและการให้บริการ	25,356	29,507	32,401
กำไรสุทธิ	331	1,958	3,398
กำไรสุทธิส่วนที่เป็นของผู้เป็นเจ้าของบริษัทใหญ่	183	1,078	1,869
งบแสดงฐานะการเงิน			
สินทรัพย์รวม	49,502	52,826	56,599
หนี้สินรวม	22,486	24,743	26,479
ส่วนของผู้เป็นเจ้าของบริษัทใหญ่	19,534	20,142	21,270
ส่วนของผู้เป็นเจ้ารวม	27,016	28,083	30,120
งบกระแสเงินสด			
เงินสดสุทธิได้มาจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมดำเนินงาน	1,849	4,074	4,382
เงินสดสุทธิได้มาจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมลงทุน	2,025	(184)	(2,786)
เงินสดสุทธิได้มาจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมจัดหาเงิน	(1,031)	(2,529)	(3,098)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น (ลดลง) สุทธิ	2,844	1,361	(1,502)
อัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญ			
อัตรากำไรสุทธิ (ร้อยละ) ⁽¹⁾	0.7	3.7	5.8
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ (ร้อยละ) ⁽²⁾	0.4	2.1	3.4
อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้เป็นเจ้า (ร้อยละ) ⁽³⁾	0.9	5.4	9.0
กำไรต่อหุ้นขั้นพื้นฐาน (บาท)	0.04	0.22	0.39

หมายเหตุ
 (1) อัตรากำไรสุทธิ = กำไรสุทธิส่วนที่เป็นของผู้เป็นเจ้าของบริษัทใหญ่ / รายได้
 (2) อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ = กำไรสุทธิส่วนที่เป็นของผู้เป็นเจ้าของบริษัทใหญ่ / สินทรัพย์รวม
 (3) อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้เป็นเจ้า = กำไรสุทธิส่วนที่เป็นของผู้เป็นเจ้าของบริษัทใหญ่ / ส่วนของผู้เป็นเจ้าของบริษัทใหญ่

ข้อมูล การดำเนินงานโดยสรุป

หน่วย : ล้านบาท

ปีสิ้นสุด ณ วันที่ 31 ธันวาคม	2557	2558	2559
ปริมาณที่นั่ง (ล้านที่นั่ง)	15.3	18.2	20.5
จำนวนผู้โดยสาร (ล้านคน)	12.2	14.8	17.2
อัตราส่วนการขนส่งผู้โดยสาร (ร้อยละ) ⁽¹⁾	80	81	84
ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ล้านที่นั่ง - กม.) ⁽²⁾	15,419	18,116	20,629
ปริมาณการขนส่งด้านผู้โดยสาร (ล้านที่นั่ง - กม.) ⁽³⁾	12,420	14,872	17,285
ค่าโดยสารเฉลี่ย (บาท) ⁽⁴⁾	1,726	1,667	1,565
รายได้ต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (บาท) ⁽⁵⁾	1.64	1.63	1.57
ต้นทุนต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (บาท) ⁽⁶⁾	1.66	1.53	1.42
ต้นทุนต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ไม่รวมน้ำมันเชื้อเพลิง) (บาท) ⁽⁷⁾	0.93	0.98	1.02
จำนวนเครื่องบิน ณ สิ้นงวด	40	45	51
จำนวนเที่ยวบิน	85,074	101,231	113,776
ระหว่างประเทศ	33,883	38,753	43,782
ภายในประเทศ	51,191	62,478	69,994
ระยะทางบินโดยเฉลี่ย (กิโลเมตร) ⁽⁸⁾	1,008	995	1,007
อัตราการใช้เครื่องบินต่อลำ (ชั่วโมงปฏิบัติการบินต่อวัน) ⁽⁹⁾	10.9	11.5	11.7
รายได้จากบริการเสริม (ล้านบาท)	4,385	4,852	5,556
รายได้จากบริการเสริมต่อผู้โดยสาร (บาท)	359	327	323
ปริมาณการใช้น้ำมันเชื้อเพลิง (ล้านบาร์เรล)	2.72	3.31	3.86
ราคาถัวเฉลี่ยน้ำมันเชื้อเพลิงในตลาด (ดอลลาร์สหรัฐฯ ต่อบาร์เรล) ⁽¹⁰⁾	116.5	67.5	51.5
ประสิทธิภาพในการตรงต่อเวลา (ร้อยละ) ⁽¹¹⁾	91	87	85

หมายเหตุ

- (1) หมายถึงจำนวนผู้โดยสารเทียบเป็นสัดส่วนกับปริมาณที่นั่ง ซึ่งเป็นจำนวนที่นั่งผู้โดยสารที่มีอยู่
- (2) ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (Available Seat Kilometres) คือ จำนวนที่นั่งบนเที่ยวบินทั้งหมด คูณด้วยจำนวนกิโลเมตรที่ทำการบินบนที่นั่งเหล่านั้น
- (3) ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (Revenue Passenger Kilometres) คือจำนวนบรรทุกผู้โดยสารที่จ่ายค่าโดยสารของเที่ยวบินทั้งหมด คูณด้วยจำนวนกิโลเมตรที่ทำการบินบนที่นั่งเหล่านั้น
- (4) คำนวณโดยนำรายได้ค่าโดยสารและค่าธรรมเนียมน้ำมันเชื้อเพลิง ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย หารด้วยจำนวนผู้โดยสาร
- (5) คำนวณโดยนำรายได้ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย หารด้วยปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร
- (6) คำนวณโดยนำผลรวมของต้นทุนจากการดำเนินงาน และค่าใช้จ่ายของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย (แต่ไม่รวมต้นทุนทางการเงิน) หารด้วยปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร
- (7) คำนวณโดยนำผลรวมของต้นทุนจากการดำเนินงาน และค่าใช้จ่ายของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย (แต่ไม่รวมต้นทุนทางการเงิน) หักด้วยค่าน้ำมันเชื้อเพลิง หารด้วยปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร
- (8) หมายถึงจำนวนกิโลเมตรที่ทำการบินเฉลี่ยต่อเที่ยวบิน
- (9) หมายถึงจำนวนชั่วโมงปฏิบัติการบินเฉลี่ยต่อวันต่อลำในช่วงระยะเวลาที่เกี่ยวข้อง โดยจำนวนชั่วโมงปฏิบัติการบินเริ่มนับตั้งแต่ช่วงขณะที่เครื่องบินเคลื่อนที่ ณ สนามบินหนึ่ง ถึงเครื่องบินหยุดนิ่ง ณ สนามบินอีกแห่งหนึ่ง
- (10) คำนวณโดยใช้ราคาตลาดถัวเฉลี่ยของน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยาน (Jet Kerosene) ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย สำหรับช่วงเวลาที่จะระบุไว้ (ราคาเฉลี่ยอ้างอิงของ Platt ที่สิงคโปร์ MOPS)
- (11) เที่ยวบินจะถือว่า "ตรงเวลา" เมื่อเครื่องบินออกเดินทางไม่เกินกว่า 15 นาที ของเวลาออกเดินทางตามกำหนดการ



เตรียมพร้อม
ออกเดินทางไปกับ
ไทยแอร์เอเชีย



ทำงานเป็น“ทีม”
ด้วยความเชี่ยวชาญ

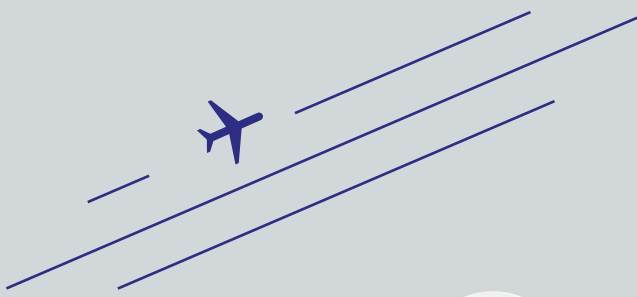
ระบบบริหารจัดการที่มีคุณภาพ



เครื่องบินพร้อมให้บริการ
ภายใน 25 นาที

เที่ยวบิน ตรงเวลา

ไม่พลาดทุกการนัดหมาย ด้วยทีมงานที่เชี่ยวชาญและ
ระบบบริหารจัดการที่มีคุณภาพ ไทยแอร์เอเชียจึงเป็น
สายการบินที่ตรงต่อเวลาและมีมาตรฐานติดอันดับโลก



ยึดมั่น
มาตรฐานสากล



ทุกรายละเอียดเล็กๆ คือสิ่งสำคัญ

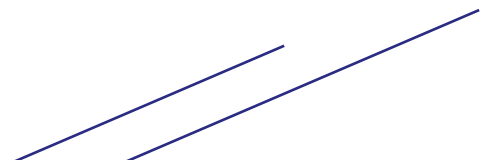


ฝึกอบรมพนักงานทุกแผนก
อย่างต่อเนื่อง



ใส่ใจ ความปลอดภัย

ไม่ใช่แค่การบริการที่ดีเท่านั้น แต่หัวใจสำคัญที่สร้าง
ความมั่นใจแก่ผู้โดยสารหลายล้านคน คือความปลอดภัย
ที่เราให้ความสำคัญเป็นอันดับหนึ่งเสมอมา





ครอบคลุม 20 ปลายทางในประเทศ
28 ปลายทางระหว่างประเทศ

6 ฐานการบินในประเทศ

1,144 เที่ยวบินต่อสัปดาห์

ครอบคลุม หลายเส้นทาง

เปิดประสบการณ์ใหม่สู่เส้นทางบินหลากหลาย
ทั้งในประเทศและระหว่างประเทศกับ ไทยแอร์เอเชีย
มากกว่า 48 ปลายทาง

คุณภาพสู่ รางวัลแห่ง ความสำเร็จ



SKYTRAX

WORLD'S BEST LOW-COST AIRLINE AWARD
FOR 8 YEARS RUNNING

WORLD CLASS
BRAND WITH
TRULY LOW FARES,
TRUSTED QUALITY



World's Leading
Inflight Service

WORLD TRAVEL AWARDS 2016

WORLD'S LEADING LOW-COST AIRLINE
(4th CONSECUTIVE YEARS)

WORLD'S LEADING INFLIGHT SERVICE



NOW TRAVEL ASIA AWARDS

ASIA'S TOP BUDGET AIRLINE



VILLAGE TO THE WORLD

AN AIRLINE SUPPORTING THE COMMUNITY-BASED
TOURISM DEVELOPMENT UNDER THE PROJECT
"VILLAGE TO THE WORLD"



TTG TRAVEL AWARDS 2016

BEST ASIAN LOW-COST CARRIER



FRIENDLY-DESIGN CERTIFICATE

PRIVATE TRANSPORTATION SERVICE
PROVIDER

สารบัญ

1.

ภาพรวมธุรกิจ

- 14 สารจากประธานกรรมการ
- 16 สารจากประธานเจ้าหน้าที่บริหาร
- 18 คณะกรรมการและคณะผู้บริหาร
- 26 กิจกรรมบริษัทประจำปี 2559
- 28 กิจกรรมนักลงทุนสัมพันธ์ประจำปี 2559
- 30 นโยบายและภาพรวมการประกอบธุรกิจ
- 32 พัฒนาการที่สำคัญของบริษัท
- 34 ลักษณะการประกอบธุรกิจ
- 47 ปัจจัยความเสี่ยง

2.

การบริหารจัดการ

- 51 ข้อมูลหลักทรัพย์และผู้ถือหุ้น
- 53 โครงสร้างการจัดการ
- 73 รายละเอียดกรรมการและผู้บริหาร

3.

การกำกับดูแลกิจการ

- 94 การกำกับดูแลกิจการ
- 107 ความรับผิดชอบต่อสังคม
- 120 การควบคุมภายในและ
การบริหารจัดการความเสี่ยง
- 122 รายการระหว่างกัน
- 138 รายงานคณะกรรมการตรวจสอบประจำปี 2559

4.

ข้อมูลทางการเงิน

- 140 รายงานความรับผิดชอบต่อของคณะกรรมการ
ต่อรายงานการเงิน
- 141 คำอธิบายและการวิเคราะห์ผลการดำเนินงาน
- 147 งบการเงิน

สารจาก ประธาน กรรมการ



**กว่า 13 ปีที่เปิดให้บริการ
หัวใจสำคัญคือการมีรากฐาน
ที่แข็งแกร่ง การบริหารจัดการ
ที่ดีและเป็นบริษัทที่ไม่หยุดนิ่ง
พร้อมก้าวสู่ความท้าทาย
สร้างโอกาสใหม่ที่แตกต่าง
อยู่เสมอ**

**ทำให้ปี 2559 นี้ เป็นปีที่เรา
ภาคภูมิใจมาก ในฐานะที่ตอกย้ำ
การเป็นสายการบินที่ “ใคร ใคร...
ก็บินได้” ที่มีมาตรฐานระดับโลก
อย่างแท้จริงครอบคลุมทุกมิติ**

นายอารักษ์ ชลธาร์นนท์
ประธานกรรมการ

ปี 2559 เป็นปีที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย สร้าง
ผลการดำเนินงานที่น่าพอใจสูงสุด กว่า
13 ปีที่เปิดให้บริการ หัวใจสำคัญคือ
การมีรากฐานที่แข็งแกร่ง การบริหาร
จัดการที่ดีและเป็นบริษัทที่ไม่หยุดนิ่ง
พร้อมก้าวสู่ความท้าทาย สร้างโอกาส
ใหม่ที่แตกต่างอยู่เสมอ ซึ่งทำให้แม้จะ
เผชิญบททดสอบหรือการแข่งขันใดๆ เรา
ก็ยังยืนหยัดเป็นผู้นำสายการบินราคา
ประหยัดในภูมิภาคที่โดดเด่น และเติบโต
อย่างต่อเนื่อง

ในช่วง 3 ไตรมาสแรกของปี 2559 นี้ ด้วย
ภาพรวมของเสถียรภาพทางการเงิน
ปัจจัยบวกจากการเติบโตทางเศรษฐกิจ
และราคาน้ำมันในตลาดโลกที่ปรับ
ลดลง ทำให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีสถิติ
ผลประกอบการที่ดีสูงสุด และสามารถ
เชื่อมต่อเครือข่ายการบินที่ครอบคลุม
มากขึ้น โดยเฉพาะในตลาด CLMV ที่
เราเปิดเส้นทางบินตรงเชื่อมไทยและ
ลาวเป็นครั้งแรก ที่เมืองหลวงพระบาง
และเวียงจันทน์ ซึ่งประสบความสำเร็จ
อย่างรวดเร็ว สำหรับในไตรมาสที่ 4 ต้อง
ยอมรับว่าพวกเราได้รับผลกระทบ
ระยะสั้นจากนโยบายการจัดระเบียบ
การท่องเที่ยวตลาดจีน “ทัวร์ศูนย์เหรียญ”
แต่เราก็ปรับตัวส่งเสริมการท่องเที่ยวด้วย
ตนเอง และจัดโปรโมชั่นต่างๆ เพื่อกระตุ้น
การเดินทาง ซึ่งทำให้สถานการณ์ดีขึ้น
ทำให้จำนวนผู้โดยสารในปี 2559 เป็นไป
ตามเป้าหมายที่วางไว้

กลยุทธ์สำคัญอีกประการคือ การนำ
นวัตกรรมและผลิตภัณฑ์ใหม่เข้ามาใน
ธุรกิจมากขึ้น ทั้งการทยอยรับเครื่องบิน
รุ่นใหม่ แอร์บัส A320 นีโอ ที่ช่วย
ประหยัดพลังงานเชื้อเพลิงมากขึ้นถึง
ร้อยละ 15 เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมยิ่ง
กว่ารุ่นแอร์บัส A320 เดิม และเพิ่มที่นั่ง
จาก 180 ที่นั่ง เป็น 186 ที่นั่ง นอกจากนี้

บจ. ไทยแอร์เอเชีย เริ่มให้บริการฝาก
สัมภาระด้วยตนเอง ต่อยอดจากบริการ
เช็คอินด้วยตนเอง ที่เติบโตและทำให้
สามารถลดต้นทุน และส่งเสริมพัฒนา
ในอนาคตได้ดี

โดยปีนี้สายการบินแอร์เอเชียยังคงได้รับ
การยอมรับเป็นสายการบินราคาประหยัด
ที่ดีที่สุดในโลก เป็นปีที่ 8 ติดต่อกัน
(2552 - 2559) จากสกายแทร็กซ์ รางวัล
สายการบินราคาประหยัดชั้นนำของโลก
จากงานเวิลด์ทราเวล अवอร์ด 2559 และ
ประกาศเกียรติคุณประเภท “ระบบขนส่ง
Friendly Design” ที่พร้อมให้บริการทุกคน
ทุกเพศ ทุกวัย ทุกสภาพร่างกาย ทำให้
ปี 2559 นี้ เป็นปีที่เราภาคภูมิใจมาก ใน
ฐานะที่ตอกย้ำการเป็นสายการบินที่
“ใคร ใคร...ก็บินได้” ที่มีมาตรฐานระดับ
โลกอย่างแท้จริงครอบคลุมทุกมิติ

สุดท้ายนี้ ผมขอขอบคุณผู้ถือหุ้น ผู้ใช้
บริการไทยแอร์เอเชีย ภาครัฐและเอกชน
ที่เป็นพันธมิตร ส่งเสริมและสนับสนุน
สายการบิน รวมทั้งขอขอบคุณทีม
ผู้บริหารและเพื่อนพนักงานที่เราเรียกว่า
“ออลสตาร์” ทุกท่านที่เป็นพลังขับเคลื่อน
สำคัญ อุทิศแรงกายและแรงใจ พร้อม
การพัฒนาาร่วมกัน และทำให้เราประสบความสำเร็จตามที่ตั้งใจในปี

ไทยแอร์เอเชียเปิดเส้นทางบินใหม่ทั้งสิ้นรวม 12 เส้นทาง ถือเป็นการสร้างโอกาสใหม่ๆ ครั้งสำคัญ เพื่อต่อยอด การก้าวนำคู่แข่งเสมอ

ยังคงมุ่งมั่นเป็นสายการบินที่ให้บริการแบบ “บินคุ้ม คุณภาพครบ”
เราเป็นมากกว่าสายการบินราคาประหยัด เพราะเราใส่ใจใน
คุณภาพบริการ ทั้งความตรงต่อเวลา ความปลอดภัย
และเส้นทางบินที่หลากหลาย



นายธรรสพลธุ์ แอเววี่ลด์
ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร

ปี 2559 เป็นปีที่ท้าทายของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เริ่มจากการขยายเครือข่าย
การบินที่ครอบคลุมทั่วทั้งอาเซียน ในตลาด CLMV กับการเปิดบินตรงเชื่อม
ไทย - ลาวเป็นครั้งแรก ที่เมืองหลวงพระบางและเวียงจันทน์ การกลับมารุก
ตลาดอินเดียอีกครั้ง รวมถึงการเปิดฐานปฏิบัติการการบินแห่งที่ 6 ที่หาดใหญ่
บินตรงสู่เส้นทางทั้งในประเทศและระหว่างประเทศ และการเปิดเส้นทางบิน
ข้ามภาคต่างๆ ซึ่งตลอดปีไทยแอร์เอเชียเปิดเส้นทางบินใหม่ทั้งสิ้นรวม 12
เส้นทาง ถือเป็นการสร้างโอกาสใหม่ๆ ครั้งสำคัญ เพื่อต่อยอดการก้าวนำคู่แข่ง
เสมอ แม้จะเป็นการทำงานที่หนักของทีม แต่ผมเชื่อว่า “เส้นทางบินที่ครอบคลุม
หลากหลาย” จะเป็นการสร้างแบรนด์และลงทุนที่คุ้มค่าในการเติบโตระยะยาว
พร้อมรับทุกสถานการณ์แข่งขันในอนาคต

โดยในปีนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้รับเครื่องบินใหม่ประจำการฝูงบิน 6 ลำ จนครบ
51 ลำ ณ สิ้นปี 2559 ตามเป้าหมายที่วางไว้ โดยเฉพาะการเริ่มรับเครื่องบิน
รุ่นแอร์บัส A320 นีโอ ใหม่ จำนวน 2 ลำแรกเข้าประจำการแล้ว และหลังจากนี้
จะทยอยรับเครื่องบินรุ่นดังกล่าวอย่างต่อเนื่อง ซึ่งจะช่วยบริหารจัดการต้นทุน
ได้อย่างมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น โดยตลอดปี 2559 นี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ขนส่ง
ผู้โดยสารอยู่ที่ 17.2 ล้านคน มีอัตราขนส่งผู้โดยสารเฉลี่ยร้อยละ 84 สูงกว่า
เป้าหมายที่วางไว้

ด้านความรับผิดชอบต่อสังคมในปี 2559 พวกเรายังใช้จุดเด่นในการเป็น
ผู้เชื่อมโยงการเดินทาง เป็นหัวใจต่อยอดการทำหน้าที่ ทั้ง โครงการ “English
On Air” ห้องเรียนนางฟ้า ฝึกภาษา พัฒนาชุมชน” โครงการ “ยุวทูตวัฒนธรรม
แอร์เอเชีย” พาเยาวชนเผยแพร่วัฒนธรรมไทยในเส้นทางบินต่างๆ โครงการ
“AirAsia Friendly Design อารยสถาปัตยกรรม” ส่งเสริมสิทธิมนุษยชนและ
ความเท่าเทียมกัน โครงการ “พาน้องท่องเที่ยว” สนับสนุนการเดินทางและทวีป

พิเศษเพื่อเยาวชนในพื้นที่ห่างไกล รวมทั้งโครงการระดับภูมิภาค ส่งเสริม
สิ่งแวดล้อม “GREEN24” ซึ่งจัดขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยในปี 2560 เรายังวางแผน
จะจัดทำกิจกรรมเพื่อสังคม โดยเน้นการส่งเสริมการท่องเที่ยวโดยชุมชนอย่าง
ยั่งยืน โดยจะเน้นการนำพนักงานของเราเข้าร่วมโครงการต่อเนื่องตลอดทั้งปี

วันนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังคงมุ่งมั่นเป็นสายการบินที่ให้บริการแบบ “บินคุ้ม
คุณภาพครบ” เราเป็นมากกว่าสายการบินราคาประหยัด เพราะเราใส่ใจ
ในคุณภาพบริการ ทั้งความตรงต่อเวลา ความปลอดภัย และเส้นทางบินที่
หลากหลาย เพื่อสร้างเอกลักษณ์และความแข็งแกร่งที่ยั่งยืน ซึ่งขอให้ทุกท่าน
เชื่อมั่นและเติบโต ก้าวสู่ความสำเร็จไปพร้อมๆ กัน

สุดท้ายนี้ ในนามคณะผู้บริหาร ขอขอบคุณพนักงานทุกท่านที่มองเห็นเป้าหมาย
เดียวกัน และทุ่มเทปฏิบัติหน้าที่อย่างเต็มความสามารถ โดยในปี 2560 เราจะ
เน้นการสร้างสังคมแห่งการเรียนรู้ให้กับพนักงาน เพื่อสร้างสรรค์สิ่งใหม่ๆ เพื่อ
บริษัทที่เรารัก และผมเชื่อมั่นว่าด้วยความใส่ใจในทุกรายละเอียดจะช่วยผลักดัน
ให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีผลประกอบการที่ดีตามเป้าหมายที่วางไว้แน่นอน
ขอขอบคุณผู้ถือหุ้นและนักลงทุนทุกท่านที่ไว้วางใจและร่วมเดินทางไปกับเรา

สารจาก ประธาน เจ้าหน้าที่ บริหาร



นายอารักษ์ ชลธาร์นนท์
ประธานกรรมการ /
กรรมการอิสระ /
ประธานกรรมการตรวจสอบ

01



นายณัฐวุฒิ เทาโสมย์
กรรมการ /
กรรมการอิสระ /
กรรมการตรวจสอบ

02



นายธรรสพลฐ์ แบลเวลด์
กรรมการ

04



นายเกษมสิทธิ์ ปฐมศักดิ์
กรรมการ /
กรรมการอิสระ /
กรรมการตรวจสอบ

03



คณะกรรมการ

บริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน)

นายอัยวัฒน์ ศรีวัฒนประภา
กรรมการ

05



นายอภิเชษฐ์ ศรีวัฒนประภา
กรรมการ

06



หม่อมหลวงบวรเทพ เทวกุล
กรรมการ

08



นายสมบัตร เดชาพานิชกุล
กรรมการ

07



นายสันติสุข คล่องใช้ยา
กรรมการ

09



คณะผู้บริหาร

บริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน)

01



02



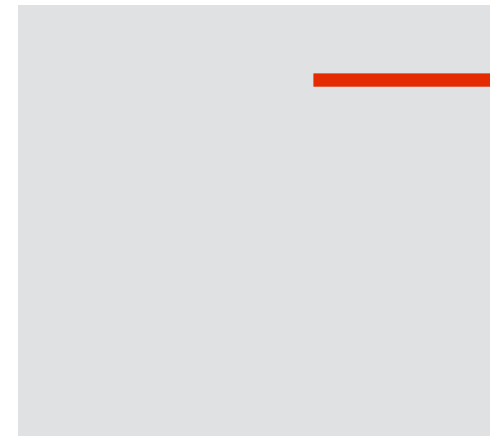
03



04



05



01. นายธรรพลู๋ แบลวิลล์
ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร
02. นายสินศักดิ์ สงวนดีกุล
ประธานเจ้าหน้าที่บริหารการเงิน
03. นายปรัชญา รัศมีรานินทร์
ผู้อำนวยการฝ่ายวิศวกรรม
04. หม่อมหลวงบรรณเทพ เทวกุล
ผู้อำนวยการฝ่ายพัฒนาธุรกิจ
05. นายสันติสุข คล่องใช้ยา
ผู้อำนวยการฝ่ายการพาณิชย์

คณะกรรมการ

บริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด

01



นายอาร์ทิจ์ ชลธารันนท์
ประธานกรรมการ /
กรรมการอิสระ /
ประธานกรรมการตรวจสอบ

นายธรรมพล ชูแบลเว็ลด์
กรรมการ

03



02

นายณัฐวุฒิ เทาโสมย์
กรรมการ /
กรรมการอิสระ /
กรรมการตรวจสอบ



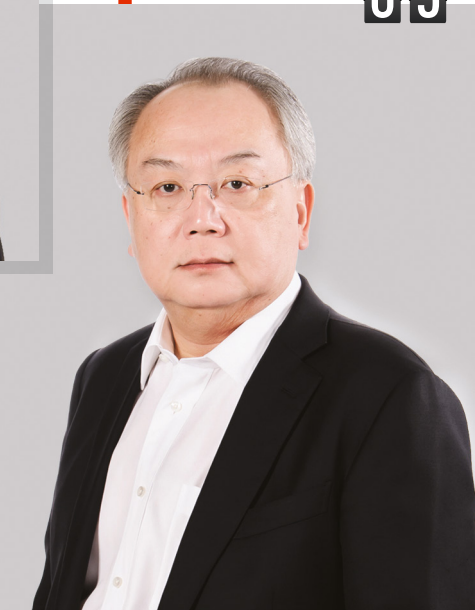
นายอัยวัฒน์ ศรีวัฒน์ประภา
กรรมการ

04



นายสมบัติ เดชาพานิชกุล
กรรมการ

05



นายแอนโทนี่ ฟรานซิส เพอร์นามเดส
กรรมการ

06



นายคามารุดิน บิน เมอรานัน
กรรมการ

07



นายสจิวต์ แอล คิน
กรรมการ

09



08

นายโมฮาหมัด คาคาร์ บิน เมริกกัน
กรรมการ



คณะผู้บริหาร

บริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด

01



02



03



04



05



06



07



09



11



08



10



12



01. นายธรรตพลู๋ แบลเวิลด์
ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร

02. นายปรัชญา รัตธานินทร์
รองประธานเจ้าหน้าที่บริหาร

03. นายสินทัด สวงนติกุล
ประธานเจ้าหน้าที่บริหารการเงิน

04. หม่อมหลวงบวรนเทพ เทวกุล
ผู้อำนวยการฝ่ายพัฒนาธุรกิจ

05. นายสันติสุข คล่องใช้ยา
ผู้อำนวยการฝ่ายการพาณิชย์และรายได้พิเศษ

06. นาวาอากาศเอกสุรพันธุ์ ปทุมวัฒน์
ผู้อำนวยการฝ่ายปฏิบัติการการบิน

07. นายบัญญัติ หรรษกุล
ผู้อำนวยการฝ่ายวิศวกรรม

10. นางสาววิชชุณี กันตะเพ็ง
ผู้อำนวยการฝ่ายปฏิบัติการภาคพื้น

08. นางธัญญ์ พันธุมจินดา
ผู้อำนวยการฝ่ายบริการลูกค้า

11. นายพิพัฒน์ คุณประคัลภ์
ผู้อำนวยการฝ่ายนวัตกรรมเชิงพาณิชย์และเทคโนโลยี

09. นายสุวิทย์ ศรีสารคาม
ผู้อำนวยการฝ่ายบริการลานจอดและอุปกรณ์ภาคพื้น

12. นายจাত্রี จงวิญสังข์
ผู้อำนวยการฝ่ายความปลอดภัย

กิจกรรม ประชาสัมพันธ์บริษัท 2559



รับเครื่องบินใหม่ แอร์บัส A320 นีโอ ลำแรกของเมืองไทย

ไทยแอร์เอเชียจัดพิธีต้อนรับเครื่องบินลำใหม่ล่าสุดแอร์บัส A320 นีโอ ลำแรกของเมืองไทยประจำฝูงบิน พร้อมติดตั้งเครื่องยนต์ของ CFM International รุ่น LEAP-1A เทคโนโลยีใหม่ล่าสุดที่ช่วยลดการใช้พลังงานได้มากถึง 15% รวมไปถึงการลดอัตราการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์สู่ชั้นบรรยากาศกว่า 5,000 ตันต่อลำต่อปี

ปั้น "หาดใหญ่" เป็นฐาน ปฏิบัติการบินใหม่

ไทยแอร์เอเชียดันหาดใหญ่ ศูนย์กลางเศรษฐกิจการค้า การลงทุน และท่องเที่ยวของภาคใต้ เป็นฐานปฏิบัติการบินแห่งล่าสุด พร้อมเที่ยวบินเชื่อมโยงหาดใหญ่-กัวลาลัมเปอร์ และเส้นทางบินภายในประเทศข้ามภูมิภาค หาดใหญ่สู่ กรุงเทพฯ เชียงใหม่ เชียงราย ขอนแก่น อุตะมา

วิ่งฟันรัน 2 วัน 2 สนาม ภาคตะวันออก ส่งเสริมการท่องเที่ยว

ไทยแอร์เอเชียร่วมกับท่าอากาศยานอุตะมา และ ททท. ร่วมจัดงาน AirAsia Active Fly Fun Run ตะวันออกวิ่งสุดมันส์... ฟันด้วยกัน 2 วัน 2 สนาม ขววิ่งกินลมชมเครื่องบิน ณ สนามบินอุตะมา และวิ่งเรียบหาดสุดเก๋ ที่แหลมแม่พิมพ์ จังหวัดระยอง เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวภาคตะวันออก

สุดยอดนักออกแบบไทยคว้ารางวัล AIRASIA RUNWAY READY DESIGNER SEARCH 2016



ไทยแอร์เอเชียพานักออกแบบไทยคว้ารางวัลชนะเลิศบนเวทีระดับนานาชาติ KL Fashion Week 2016 ในโครงการ AirAsia Runway Ready Designer Search 2016 เวทีที่แสดงโชว์ผลงานจากดีไซเนอร์ทั่วอาเซียน

ระดมความคิด ภาครัฐ-เอกชน พา "ขอนแก่น" สู่มุมศูนย์กลาง ท่องเที่ยวและเศรษฐกิจอีสาน

ไทยแอร์เอเชียจัดงานสัมมนาภายใต้หัวข้อ "ขอนแก่น MICE CITY: ผสานพลังคมนาคม ศูนย์กลางเศรษฐกิจท่องเที่ยวอีสาน" ส่งเสริมจังหวัดขอนแก่น สู่มุมศูนย์กลางเศรษฐกิจ การท่องเที่ยว การลงทุน และคมนาคมในภาคอีสาน มองจังหวัดขอนแก่นมีศักยภาพในการเจริญเติบโตอย่างก้าวกระโดด พร้อมเป็นประตูเชื่อมโยงการเดินทางข้ามภูมิภาค ทั้งนี้ในช่วงปี 2559 ที่ผ่านมา ไทยแอร์เอเชียได้เปิด 2 เส้นทางบินข้ามภาค ขอนแก่น-เชียงใหม่ และ ขอนแก่น-หาดใหญ่ ซึ่งได้รับการตอบรับอย่างดี



ศรีวัฒน์ประกาศ ซื้อหุ้น AAV

ครอบครัวศรีวัฒน์ประกาศซื้อหุ้น บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น หรือ AAV ในสัดส่วนร้อยละ 39 มูลค่ารวมประมาณ 7,945 ล้านบาท จาก ธรรมศาสตร์ แบลเวสต์ และครอบครัวหวังผ่อง ก่อตั้ง 2 บริษัทยักษ์ใหญ่แห่งอุตสาหกรรมท่องเที่ยวและคมนาคมเติบโตไปด้วยกัน ยืนยันแผนการขยายธุรกิจตามเป้าหมายเดิม

กิจกรรม ประชาสัมพันธ์บริษัท 2559



แอร์เอเชียคว้ารางวัล

สายการบินราคาประหยัด ที่ดีที่สุดของโลก 8 ปีซ้อน

แอร์เอเชียได้รับโหวตจัดอันดับจากสกายแทร็กซ์ ให้เป็นสายการบินราคาประหยัดที่ดีที่สุดของโลก เป็นสมัยที่ 8 ติดต่อกัน (2552-2559) ในงาน 2016 Skytrax World Airline Awards เน้นย้ำถึงประสิทธิภาพและความเป็นเลิศทางการบิน ผ่านแบบสอบถามจากคนทั่วโลกมากกว่า 19 ล้านคน ครอบคลุม 104 ประเทศ

จับมือ ททท. เปิดตัว ลายเครื่องบิน "วาดฟ้าให้เก๋ไก๋ ดีไซน์ไทยติดปีกบิน"

ไทยแอร์เอเชียจับมือ ททท. จัดการประกวดออกแบบลายเครื่องบิน โดยผลงานชนะเลิศ ได้แก่ ผลงาน "ยักษ์คิ้ว (YAK-CUTE)" ออกแบบโดย นายเชิดศักดิ์ เมียชันหมาก และผลงาน "Thai Culture" ออกแบบโดย นายธนวิทย์ ภาสภิรมย์ ซึ่งเครื่องบินลายใหม่ ได้บินเปิดตัวต่อผู้โดยสารทั้งชาวไทยและชาวต่างชาติแล้ว

มอบรางวัลฮีโร่อาเซียน คว้าเหรียญ โอลิมปิก 2016

ไทยแอร์เอเชียมอบรางวัลฮีโร่อาเซียนของแอร์เอเชีย และแอร์เอเชีย เอ็กซ์ สำหรับนักกีฬาอาเซียนทุกคน ที่ได้รับเหรียญรางวัลจากการแข่งขันกีฬาโอลิมปิก 2016 ที่ประเทศบราซิล โดยนักกีฬาเหรียญทองจะได้รับสิทธิ์บินฟรีตลอดชีวิต นักกีฬาที่ได้รับเหรียญเงินจะได้รับสิทธิ์บินฟรี 5 ปี และนักกีฬาที่ได้รับเหรียญทองแดง จะได้รับสิทธิ์บินฟรี 3 ปี และบัตรสมาชิกสะสมคะแนน AirAsia BIG



ไทยแอร์เอเชียบินเชื่อมไทย- ลาวครั้งแรก ครอบคลุม CLMV

ไทยแอร์เอเชียขยายปีกสู่ประเทศลาวครั้งแรก เปิดเส้นทางบินกรุงเทพฯ-หลวงพระบาง-บึงนคร-เส้นทาง CLMV ซึ่งประสบความสำเร็จอย่างดี พร้อมต่อยอดเปิดเส้นทางที่ 2 กรุงเทพฯ-เวียงจันทน์-บึงตรงทุกวัน



ดูแลสิ่งแวดล้อมกับ GREEN24

ไทยแอร์เอเชียร่วมมือกับเมืองพัทยาจัดกิจกรรม GREEN24 in Pattaya เชิญชวนหน่วยงานราชการ ภาคเอกชน และประชาชนเข้าร่วมเก็บขยะริมชายหาด และร่วมดำเนินาเก็บขยะที่เกาะสาก ที่เมืองพัทยา เพื่อรณรงค์ให้ทุกภาคส่วนได้หันมาสนใจการรักษาสิ่งแวดล้อม และแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ

กิจกรรม นักลงทุนสัมพันธ์ 2559

26 ม.ค.
2559

THAI CORPORATE DAY IN BANGKOK WITH BLS
ณ โรงแรมอินเตอร์คอนติเนนตัล กรุงเทพฯ

25 ก.พ.
2559

ประกาศผลการดำเนินงาน ประจำปี 2558

30 มี.ค.
2559

บริษัทจดทะเบียนพบผู้ลงทุน ประจำปีไตรมาส 4/2558
ณ ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย



25 เม.ย.
2559

ประชุมสามัญผู้ถือหุ้น
ณ โรงแรมอมารี ดอนเมือง กรุงเทพฯ

13 พ.ค.
2559

ประชุมสรุปผลการดำเนินงาน ประจำปีไตรมาส 1/2559

ณ โรงแรมเรเนซองส์ ราชประสงค์ กรุงเทพฯ

1 มิ.ย.
2559

CITI: ASEAN C-SUITE FORUM 2016 IN SINGAPORE
ณ เดอะ ริทซ์-คาร์ลตัน, สิงคโปร์



12 พ.ค.
2559

ประกาศผลการดำเนินงาน ประจำปีไตรมาส 1/2559

21 มิ.ย.
2559

AAV-OPEN HOUSE
ณ โรงแรม เรเนซองส์ ราชประสงค์ กรุงเทพฯ

28 ม.ค.
2559

J.P. MORGAN CONFERENCE 2016

ณ โรงแรมอนันตรา สยาม กรุงเทพฯ

26 ก.พ.
2559

ประชุมสรุปผลการดำเนินงาน ประจำปี 2558

ณ โรงแรม แกรนด์ไฮแอท เอราวัณ กรุงเทพฯ

7 มี.ค.
2559

CLSA PRE-TOUR ASEAN FORUM
ณ ท่าอากาศยานนานาชาติอู่ตะเภา

1-2 ก.พ.
2559

NON-DEAL ROADSHOW WITH CLSA IN SINGAPORE
ณ สิงคโปร์

กิจกรรม นักลงทุนสัมพันธ์ 2559

25 ก.ค.
2559

THAILAND CORPORATE DAY IN HONG KONG
ณ โรงแรม แมนดาริน โอเรียนเต็ล, ฮองกง

19 ส.ค.
2559

GS & SCBS THAI CORPORATE DAY IN SINGAPORE
ณ สำนักงานโกลด์แมน แซคส์, สิงคโปร์

15 ส.ค.
2559

ประกาศผลการดำเนินงาน ประจำปีไตรมาส 2/2559

2 ก.ย.
2559

THAILAND FOCUS 2016
ณ โรงแรม แกรนด์ไฮแอท เอราวัณ กรุงเทพฯ



17 ส.ค.
2559

ประชุมสรุปผลการดำเนินงาน ประจำปีไตรมาส 2/2559

ณ โรงแรม แกรนด์ไฮแอท เอราวัณ กรุงเทพฯ

21-22 ก.ย.
2559

CLSA INVESTORS' FORUM 2016

ณ โรงแรม แกรนด์ไฮแอท, ฮองกง

11 พ.ย.
2559

ประกาศผลการดำเนินงาน ประจำปีไตรมาส 3/2559



5 ต.ค.
2559

SCBS LOCAL NON-DEAL ROADSHOW

ณ กรุงเทพฯ

21 ต.ค.
2559

TOURISM DAY WITH KRUNGSRI SECURITIES
ณ โรงแรมเรเนซองส์ ราชประสงค์ กรุงเทพฯ

14 พ.ย.
2559

ประชุมสรุปผลการดำเนินงาน ประจำปีไตรมาส 3/2559

ณ โรงแรมเรเนซองส์ ราชประสงค์ กรุงเทพฯ

16 พ.ย.
2559

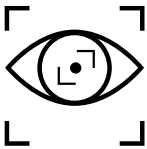
MORGAN STANLEY FIFTEENTH ANNUAL ASIA PACIFIC SUMMIT
ณ โรงแรม แมนดาริน โอเรียนเต็ล, สิงคโปร์



นโยบายและภาพรวม การประกอบธุรกิจ

ภาพรวมการประกอบธุรกิจของบริษัท

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ("บริษัทฯ") เป็นบริษัทที่ประกอบธุรกิจด้านการลงทุนโดยการถือหุ้นในบริษัทอื่น (Holding Company) โดยปัจจุบันถือหุ้นใน บจ. ไทยแอร์เอเชียเพียงแห่งเดียว ดังนั้นภาพรวมการประกอบธุรกิจจะพิจารณาจากบริษัทที่ดำเนินธุรกิจหลัก (Operating Company) หรือ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เท่านั้น



วิสัยทัศน์

ไทยแอร์เอเชียมุ่งมั่นเป็นสายการบินราคาประหยัดชั้นนำในภูมิภาค เพื่อให้บริการผู้โดยสารในราคาคุ้มค่าที่สุด ผ่านการบริการที่มีคุณภาพ มีความน่าเชื่อถือและคำนึงถึงความปลอดภัยสูงสุด



พันธกิจ

เราคือสายการบินราคาประหยัดรายแรกของประเทศไทยที่มีการบริหารจัดการต้นทุนอย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อพลิกโฉมการเดินทางทางอากาศและเปิดโอกาสให้ "ใคร ใคร... ก็บินได้" พวกเราเป็นกลุ่มคนรุ่นใหม่ที่ยึดมั่นไปด้วยพลังที่จะก้าวไปข้างหน้าและมีใจที่เปิดกว้าง พร้อมจะคว้าทุกโอกาสด้วยความมุ่งมั่น

บจ. ไทยแอร์เอเชีย เป็นผู้ดำเนินธุรกิจสายการบินราคาประหยัดของประเทศไทย บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีวิสัยทัศน์มุ่งมั่นเป็นสายการบินราคาประหยัดชั้นนำในภูมิภาค เพื่อให้บริการผู้โดยสารในราคาคุ้มค่าที่สุด ผ่านการบริการที่มีคุณภาพ มีความน่าเชื่อถือและคำนึงถึงความปลอดภัยสูงสุด อีกทั้งพันธกิจในการบริหารจัดการต้นทุนอย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อพลิกโฉมการเดินทางทางอากาศ และเปิดโอกาสให้ "ใคร ใคร... ก็บินได้" นอกจากนี้ยังมุ่งมั่นการให้บริการที่หลากหลายเส้นทางบินและเพิ่มความถี่ของเที่ยวบินในเส้นทางบินระยะใกล้แบบไม่มีการเชื่อมต่อ (Point-to-Point) ทั้งเส้นทางบินระหว่างประเทศและภายในประเทศ ที่ใช้เวลาเดินทางต่อเที่ยวบินไม่เกิน 4 ชั่วโมงจากฐานปฏิบัติการการบิน (Hub) แต่ละแห่งในประเทศไทย ได้แก่ กรุงเทพมหานคร (ท่าอากาศยานดอนเมือง) ภูเก็ต เชียงใหม่ กระบี่ พัทยา (ท่าอากาศยานนานาชาติอู่ตะเภา) และหาดใหญ่ ซึ่งทำให้สายการบินไทยแอร์เอเชียสามารถเข้าถึงประชากรในประเทศและในแถบเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ประเทศอินเดีย และตอนใต้ของประเทศจีน ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มุ่งเน้นการให้บริการกลุ่มผู้โดยสารที่เลือกใช้บริการสายการบินเพื่อการท่องเที่ยวและเพื่อวัตถุประสงค์ทางธุรกิจโดยคำนึงถึงราคา ค่าโดยสารและตรงต่อเวลาเป็นสำคัญ

บจ. ไทยแอร์เอเชีย นำรูปแบบธุรกิจ (Business Model) ของ AirAsia Berhad (AAB) มาใช้ โดย AAB ซึ่งเป็นผู้ให้บริการสายการบินราคาประหยัดภายใต้แบรนด์ "แอร์เอเชีย" ในประเทศมาเลเซีย โดยบริษัทฯ เชื่อว่าการให้บริการเดินทางโดยขึ้นบินเพียงชั้นเดียว ฝูงบินที่ประกอบด้วยเครื่องบินรุ่นเดียว การให้บริการแบบไม่มีการเชื่อมต่อ (Point-to-Point) มีอัตราการใช้เครื่องบินต่อลำในระดับสูง การประหยัดต่อขนาด ช่องทางการจัดจำหน่าย โปรแกรมสมาชิกแอร์เอเชียบีก และเครือข่ายเส้นทางบินที่ครอบคลุม ทำให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย สามารถให้บริการด้วยต้นทุนที่ต่ำกว่าสายการบินอื่นในประเทศไทย และในระดับต้นทุนที่น่าพอใจเมื่อเทียบกับผู้ประกอบการสายการบินราคาประหยัดรายอื่นทั่วโลก ดังนั้นด้วยต้นทุนที่ต่ำ ราคาต่ำโดยสารที่ประหยัด ชื่อทางการค้าและการตลาดที่แข็งแกร่งของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย รวมถึงการให้บริการที่เชื่อถือได้ ทำให้ธุรกิจของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เติบโตขึ้นอย่างต่อเนื่องนับตั้งแต่เริ่มประกอบธุรกิจเมื่อปี 2547



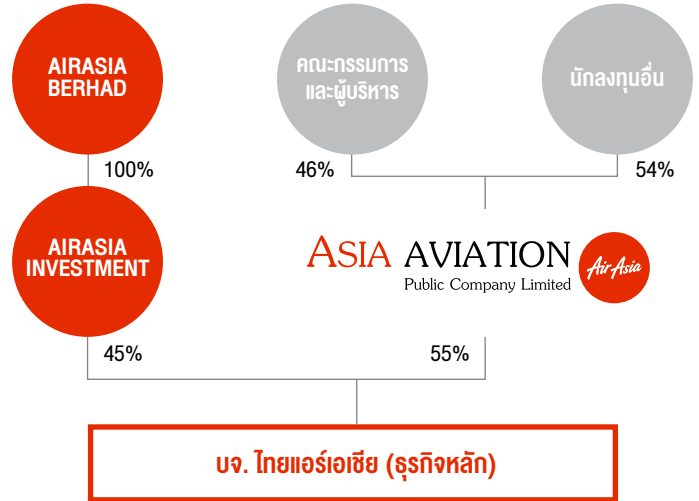
ความเป็นมา

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ก่อตั้งขึ้นเมื่อวันที่ 14 กุมภาพันธ์ 2549 ในรูปบริษัท จำกัดด้วยทุนจดทะเบียนจำนวน 410,000,000 บาท เป็นหุ้นสามัญจำนวน 41,000,000 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 10 บาท ประกอบธุรกิจด้านการลงทุน ด้วยการถือหุ้นในบริษัทอื่น (Holding Company) โดยถือหุ้นในบริษัทที่ ประกอบธุรกิจสายการบินราคาประหยัดเพียงแห่งเดียว คือ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ในสัดส่วนร้อยละ 50 ในสมัยนั้น ในวันที่ 21 มิถุนายน 2550 กลุ่มผู้บริหารไทย ซึ่งประกอบไปด้วยประธานเจ้าหน้าที่บริหารและผู้บริหารระดับสูงได้เข้าซื้อหุ้น ทั้งหมดของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น จากผู้ถือหุ้นเดิม เนื่องจากกลุ่มผู้บริหารไทย เล็งเห็นถึงศักยภาพของธุรกิจนี้ ในเดือนพฤศจิกายน 2554 บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เข้าซื้อหุ้นอีกร้อยละ 1 ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จากนายอรรถพลฐ์ แบลเวิลด์ 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 โดยส่ง ผลให้ ปัจจุบัน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ถือหุ้นร้อยละ 55 ใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย

สำหรับ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ก่อตั้งขึ้นเมื่อวันที่ 19 กันยายน 2546 เพื่อดำเนิน ธุรกิจสายการบินราคาประหยัด 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 AAB ถือหุ้นร้อยละ 100 ซึ่ง AAB เป็นบริษัทจดทะเบียน ในตลาดหลักทรัพย์ของประเทศมาเลเซียโดยเป็นผู้ให้บริการสายการบิน แอร์เอเชียในประเทศมาเลเซีย ต่อมาในวันที่ 29 พฤษภาคม 2555 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้เพิ่มทุนจดทะเบียนเป็นจำนวน 435,555,600 บาท เป็นหุ้นสามัญจำนวน 43,555,560 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 10 บาท โดย บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ได้จองหุ้นเพิ่มทุนดังกล่าว ส่งผลให้มีสัดส่วนการถือ หุ้นเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 55 และ AAI มีสัดส่วนการถือหุ้นลดลงเหลือร้อยละ 45

โครงสร้างการถือหุ้นของบริษัทฯ

โครงสร้างการถือหุ้นของบริษัทฯ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 เป็นดังนี้



การค้าเงินธุรกิจของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ต้องพึ่งพาความสัมพันธ์ของบริษัทฯ กับ AIRASIA BERHAD

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้รับประโยชน์จากการสนับสนุนของ AAB ในหลายด้าน ทั้งนี้ธุรกิจของบริษัทฯ พึ่งพิงกับสัญญาอนุญาตให้ใช้ชื่อทางการค้าที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทำกับ AAB เมื่อวันที่ 1 มกราคม 2560 ซึ่ง AAB อนุญาตให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีสิทธิแต่เพียงผู้เดียวในประเทศไทยสำหรับการใช้ชื่อทางการค้า “AirAsia” เพื่อการดำเนินธุรกิจของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย และการเข้าถึงทักษะความรู้ทางการตลาด การประกอบธุรกิจและการบริการลูกค้า นอกจากนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เข้าเครื่องบินในลักษณะสัญญาเช่าดำเนินงานจาก AirAsia Mauritius (AAM) ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของ AAB รวมทั้งบริษัทฯ พึ่งพาเทคโนโลยีสารสนเทศที่ใช้ในกลุ่มแอร์เอเชียซึ่งระบบซอฟต์แวร์หลักของบริษัทฯ มีศูนย์กลางอยู่ในกัวลาลัมเปอร์ ประเทศมาเลเซีย

นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังมีช่องทางในการได้รับชิ้นส่วนอะไหล่ที่จัดเก็บโดย AAB และได้รับประโยชน์จากบริการประจำท่าอากาศยานซึ่งให้บริการโดยสมาชิกในกลุ่มแอร์เอเชียในบางท่าอากาศยานในประเทศมาเลเซีย ประเทศอินโดนีเซีย และประเทศอินเดีย รวมทั้งให้บริการและได้รับบริการอื่นๆ จาก AAB และสมาชิกของกลุ่มแอร์เอเชีย อาทิ การซ่อมบำรุง การป้องกันความเสี่ยงจากน้ำมันเชื้อเพลิง เว็บไซต์แอร์เอเชียสำหรับการขายบัตรโดยสารทางอินเทอร์เน็ต ซอฟต์แวร์สำรองที่นั่ง และโปรแกรมสมาชิกแอร์เอเชียปิก เป็นต้น อย่างไรก็ตามอำนาจการตัดสินใจในการเข้าทำรายการดังกล่าวเป็นของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยต้องผ่านการอนุมัติจากคณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการตรวจสอบ

ณ ปัจจุบัน AAB ถือหุ้นร้อยละ 45 ใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย และได้เสนอซื้อบุคคลเป็นกรรมการใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย จำนวน 4 ราย จากจำนวนกรรมการ 9 ราย ตามสิทธิที่ระบุไว้ในสัญญาาระหว่างผู้ถือหุ้น

พัฒนาการที่สำคัญ



บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย



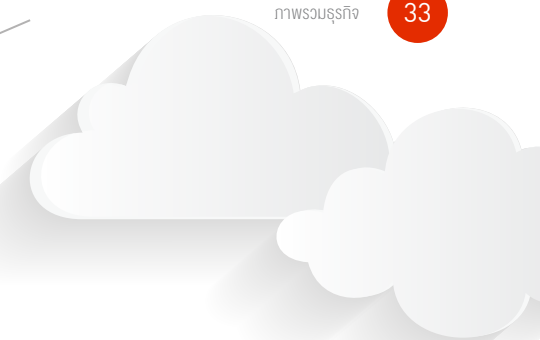
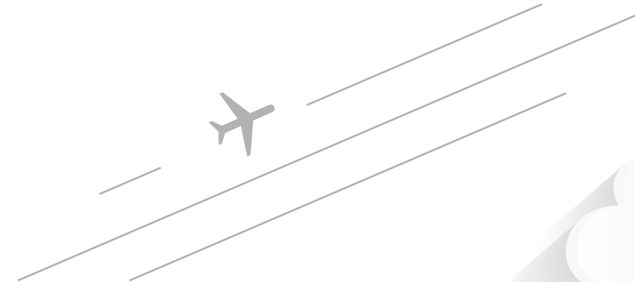
- จัดตั้ง บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น
- บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เข้าซื้อหุ้นร้อยละ 50 ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

2547 บจ. ไทยแอร์เอเชีย เริ่มให้บริการเที่ยวบินในประเทศ ภายใต้ชื่อทางการค้า ไทยแอร์เอเชีย จากท่าอากาศยานดอนเมือง และเริ่มให้บริการเที่ยวบินระหว่างประเทศเป็นครั้งแรกไปยังประเทศสิงคโปร์ด้วยเครื่องบินรุ่นโบอิง 737 จำนวน 2 ลำ

2552 เปิดฐานปฏิบัติการการบินแห่งที่สอง ที่ท่าอากาศยานภูเก็ต

2553 ฝูงบินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ประกอบด้วยเครื่องบินรุ่นแอร์บัส A320 เพียงรุ่นเดียว

2550 • บจ. ไทยแอร์เอเชีย ย้ายฐานปฏิบัติการการบิน (Hub) จากท่าอากาศยานดอนเมืองไปยังท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
• บจ. ไทยแอร์เอเชีย รับมอบเครื่องบินรุ่นแอร์บัส A320 ลำแรก



2555 • บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เข้าจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย และถือหุ้นเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 55 ใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย
• บจ. ไทยแอร์เอเชีย รับมอบเครื่องบินลำแรกภายใต้สัญญาเช่าทางการเงิน
• บจ. ไทยแอร์เอเชีย ย้ายฐานปฏิบัติการการบินจากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิมายังท่าอากาศยานดอนเมือง
• บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีฝูงบินจำนวน 27 ลำ ให้บริการเที่ยวบิน 604 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ ไปยัง 30 จุดหมายปลายทาง

2556 • เปิดฐานปฏิบัติการการบินแห่งที่สาม ที่ท่าอากาศยานเชียงใหม่
• บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีฝูงบินจำนวน 35 ลำ ให้บริการเที่ยวบิน 803 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ ไปยัง 36 จุดหมายปลายทาง

2557 • บจ. ไทยแอร์เอเชีย คว่าแชมป์ **สายการบินที่ตรงเวลาที่สุดของโลก** จาก FlightStats ของปี 2556
• เปิดฐานปฏิบัติการการบินแห่งที่สี่ ที่ท่าอากาศยานกระบี่
• บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีฝูงบินจำนวน 40 ลำ ให้บริการเที่ยวบิน 912 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ ไปยัง 36 จุดหมายปลายทาง

2558 • บจ. ไทยแอร์เอเชีย คว่ารางวัลชนะเลิศ ประเภท **สายการบินที่ดีที่สุด** จากงาน The Best of Thailand Awards Voted by Chinese Tourists
• เปิดฐานปฏิบัติการการบินแห่งที่ห้า ที่เมืองพัทยา (ท่าอากาศยานนานาชาติอู่ตะเภา)
• บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีฝูงบินจำนวน 45 ลำ ให้บริการเที่ยวบิน 1,019 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ ไปยัง 44 จุดหมายปลายทาง

2559 • **เปิดฐานปฏิบัติการการบินแห่งที่หก ที่ท่าอากาศยานหาดใหญ่**
• บจ. ไทยแอร์เอเชีย รับมอบเครื่องบินรุ่นแอร์บัส A320 ปีโอ ลำแรกของประเทศไทย
• บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีฝูงบินจำนวน 51 ลำ ให้บริการเที่ยวบิน 1,144 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ ไปยัง 48 จุดหมายปลายทาง

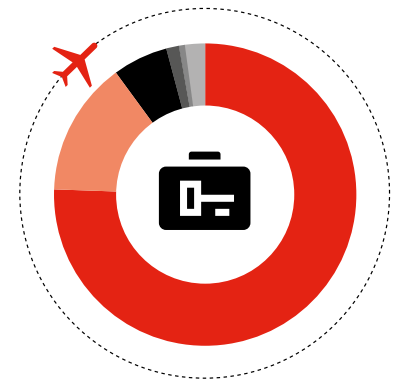


ลักษณะ การประกอบ ธุรกิจ

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

โครงสร้างรายได้ที่สำคัญของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ตามงบการเงินรอบปีบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2557 ถึง 2559 มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

	รอบปีบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม					
	2557		2558		2559	
	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ
รายได้จากการขายและให้บริการ						
รายได้ค่าโดยสาร	18,154.7	69.1	22,091.9	72.5	24,993.6	75.5
รายได้ค่าน้ำหนักสัมภาระและค่าบริการอื่น	5,561.6	21.2	4,811.4	15.8	4,828.8	14.6
รายได้จากเที่ยวบินเช่าเหมาลำ	1,175.9	4.5	2,081.1	6.8	1,963.3	5.9
รายได้จากการขายสินค้าบนเครื่องบิน	260.9	1.0	322.9	1.1	403.1	1.2
รายได้ค่าระวางขนส่ง	202.4	0.8	200.0	0.7	211.8	0.6
รวมรายได้จากการขายและให้บริการ	25,355.5	96.5	29,507.3	96.9	32,400.6	97.8
รายได้อื่น						
กำไรสุทธิจากอัตราแลกเปลี่ยน	126.0	0.5	-	-	-	-
รายได้อื่น	793.2	3.0	955.3	3.1	729.0	2.2
รวมรายได้อื่น	919.2	3.5	955.3	3.1	729.0	2.2
รวมรายได้จากการขายและให้บริการและรายได้อื่น	26,274.7	100.0	30,462.6	100.0	33,129.6	100.0



- 75.5% รายได้ค่าโดยสาร
- 14.6% รายได้ค่าน้ำหนักสัมภาระและค่าบริการอื่น
- 5.9% รายได้จากเที่ยวบินเช่าเหมาลำ
- 1.2% รายได้จากการขายสินค้าบนเครื่องบิน
- 0.6% รายได้ค่าระวางขนส่ง
- 2.2% รายได้อื่น

การประกอบธุรกิจของบริษัทฯ และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

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

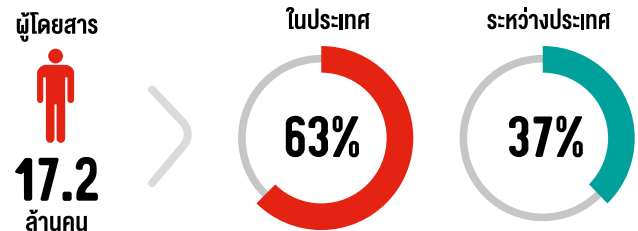
บจ. ไทยแอร์เอเชีย ประกอบธุรกิจให้บริการสายการบินราคาประหยัดด้วยเครื่องบินรุ่นแอร์บัส A320 ทั้งหมด โดยมีรายได้หลักจากการให้บริการขนส่งผู้โดยสารแบบประจำ (Scheduled Passenger Services) และการให้บริการเสริม (Ancillary Services)



1. บริการขนส่งผู้โดยสารแบบประจำ

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้บริการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศแบบประจำด้วยราคา ค่าโดยสารที่ประหยัดกว่าค่าโดยสารของสายการบินที่ให้บริการแบบเต็มรูปแบบ โดยค่าโดยสารดังกล่าวไม่รวมถึงบริการเสริมต่างๆ อาทิเช่น ค่าบริการฝากสัมภาระใต้ท้องเครื่อง ค่าเลือกที่นั่ง ค่าอาหารและเครื่องดื่มบนเครื่องและบริการอื่นๆ ซึ่งหากผู้โดยสารมีความประสงค์ใช้บริการดังกล่าว ผู้โดยสารสามารถซื้อเพิ่มเติมได้ตามต้องการ โดยรายได้จะอยู่ในส่วนของการให้บริการเสริม (Ancillary Services) นอกจากนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ควบคุมดูแลความตรงต่อเวลาของเที่ยวบินอย่างต่อเนื่อง โดยมีประสิทธิภาพในการตรงต่อเวลา (ซึ่งประเมินตามสัดส่วนของเที่ยวบินที่ออกเดินทางภายใน 15 นาทีของกำหนดการเดินทาง) อยู่ที่ร้อยละ 85 ในปี 2559

ในปี 2559 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้บริการขนส่งผู้โดยสารประมาณ 17.2 ล้านคน โดยร้อยละ 63 เป็นผู้โดยสารเส้นทางบินภายในประเทศและร้อยละ 37 เป็นผู้โดยสารในเส้นทางบินระหว่างประเทศ

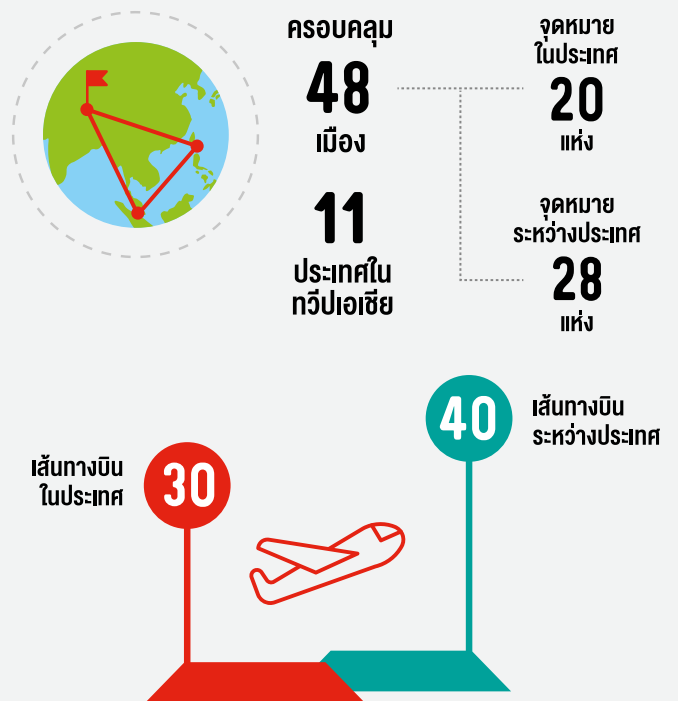


1.1 เครือข่ายเส้นทางบินและตารางการบิน

บจ. ไทยแอร์เอเชีย เน้นให้บริการเส้นทางบินระยะใกล้ไปยังท่าอากาศยานที่อยู่ในและใกล้เคียงกับบริเวณที่มีประชากรหนาแน่นและจุดหมายปลายทางในการท่องเที่ยว ซึ่งโดยปกติอยู่ในรัศมีไม่เกิน 3,500 กิโลเมตร และระยะเวลาของเที่ยวบินไม่เกิน 4 ชั่วโมงจากฐานปฏิบัติการการบินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้บริการเส้นทางบินแบบไม่มีการเชื่อมต่อ (Point-to-Point) โดยจะไม่จัดเที่ยวบินที่จะต้องจอดเครื่องบินค้างคืนที่ท่าอากาศยาน ยกเว้นการจอดเครื่องบินค้างคืนในท่าอากาศยานที่เป็นฐานปฏิบัติการการบินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ที่ กรุงเทพฯ (ดอนเมือง) ภูเก็ต เชียงใหม่ กระบี่ พัทยา (อู่ตะเภา) และหาดใหญ่

บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีเครือข่ายเส้นทางบินครอบคลุม 48 เมือง ใน 11 ประเทศของทวีปเอเชีย โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีเครือข่ายเส้นทางบินไปยังจุดหมายปลายทางระหว่างประเทศจำนวน 28 แห่ง และจุดหมายปลายทางภายในประเทศจำนวน 20 แห่ง พร้อมด้วยเส้นทางบินระหว่างประเทศ 40 เส้นทางและเส้นทางบินภายในประเทศ 30 เส้นทาง

นอกเหนือจากเครือข่ายเส้นทางบินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย แล้ว ลูกค้านของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย สามารถใช้บริการเดินทางในเครือข่ายเส้นทางบินของกลุ่มแอร์เอเชียในประเศมาเลเซีย อินโดนีเซีย ฟิลิปปินส์ และอินเดีย ซึ่งครอบคลุมมากกว่า 120 จุดหมายปลายทาง



1.2 การขยายเส้นทางบิน

ในการพิจารณาเปิดให้บริการเส้นทางบินใหม่ในเครือข่ายเส้นทางบิน บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะพิจารณาปัจจัยต่างๆ เช่น ศักยภาพในการเพิ่มอัตราส่วนการขนส่งผู้โดยสาร (Load Factor) ความหนาแน่นของประชากรและอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว ต้นทางและจุดหมายปลายทาง สภาพการแข่งขันทั้งในปัจจุบันและในอนาคต ค่าธรรมเนียมท่าอากาศยาน สิทธิการบิน และระยะทางบิน ซึ่งกระบวนการพิจารณาการเปิดเส้นทางบินใหม่

โดยปกติใช้เวลาประมาณ 3 เดือน และเส้นทางบินใหม่จะได้รับการอนุมัติโดยคณะกรรมการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ในการพิจารณาอนุมัติงบประมาณของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยหากเส้นทางบินใหม่ไม่สามารถทำกำไรได้หลังจากช่วงทดลองดำเนินการระหว่าง 6 - 8 เดือน บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะพิจารณาลดจำนวนความถี่ของเที่ยวบินในเส้นทางบินหรือระงับ/ยกเลิกเส้นทางบิน

ในปี 2559 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ทำการเปิดเส้นทางบินใหม่ทั้งในประเทศและระหว่างประเทศเป็นจำนวน 12 เส้นทาง ประกอบด้วย

กรุงเทพฯ (ดอนเมือง)	หาดใหญ่
กรุงเทพฯ - หลวงพระบาง (ลาว)	หาดใหญ่ - ขอนแก่น
กรุงเทพฯ - เวียงจันทน์ (ลาว)	หาดใหญ่ - เชียงราย
กรุงเทพฯ - โกธิ (อินเดีย)	หาดใหญ่ - กัวลาลัมเปอร์ (มาเลเซีย)
กรุงเทพฯ - โกลกาตา (อินเดีย)	
กรุงเทพฯ - ชัวเถา (จีน)	
เชียงใหม่	ภูเก็ต
เชียงใหม่ - ขอนแก่น	ภูเก็ต - อุ๋ฮั่น (จีน)
เชียงใหม่ - ฉางซา (จีน)	ภูเก็ต - เสียมราฐ (กัมพูชา)

นอกจากนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังได้ขยายเส้นทางบินในลักษณะการเพิ่มความถี่ของเที่ยวบินอย่างต่อเนื่องในจุดหมายปลายทางที่สำคัญทั้งในประเทศและในแถบอินโดจีน ประกอบไปด้วย

กรุงเทพฯ (ดอนเมือง)

กรุงเทพฯ - อุดรธานี
 กรุงเทพฯ - สุราษฎร์ธานี
 กรุงเทพฯ - ภูเก็ต
 กรุงเทพฯ - ฮานอย (เวียดนาม)

หาดใหญ่

หาดใหญ่ - เชียงใหม่
 หาดใหญ่ - พัทธา (อุตะมา)

อย่างไรก็ตาม บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้เปิดเส้นทางบิน หาดใหญ่ - ยะโฮร์ บารู (มาเลเซีย) และยกเลิกการให้บริการเส้นทางบินดังกล่าวในระหว่างปี 2559 ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีเป้าหมายที่จะเป็นผู้นำในเส้นทางบินหลัก เพื่อให้ได้รับผลตอบแทนที่สูงขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งในตลาดภายในประเทศและเตรียมพร้อมรองรับการเติบโตของจำนวนผู้โดยสารเพื่อเชื่อมต่อการเดินทางในประเทศและในภูมิภาค นอกจากนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้วางกลยุทธ์การเติบโตในอนาคตอันใกล้ โดยการรุกฐานลูกค้าในตลาดอินเดียและอาเซียนเพิ่มขึ้น ขณะที่ยังคงรักษาฐานลูกค้าในตลาดจีน เพื่อลดความเสี่ยงจากการพึ่งพาฐานลูกค้ากลุ่มใดกลุ่มหนึ่ง และเพื่อขับเคลื่อนให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีรายได้ที่มีเสถียรภาพที่มั่นคงต่อไป

2. บริการเสริม (ANCILLARY SERVICES)

บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีบริการเสริมที่หลากหลายให้แก่ผู้โดยสาร ซึ่งเริ่มตั้งแต่การให้บริการเสริมก่อนขึ้นเครื่อง บริการเสริมบนเครื่อง และรวมถึงสินค้าและค่าบริการอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศ โดยถือเป็นรายได้ อีกทั้งทางหนึ่งนอกเหนือจากรายได้จากบริการขนส่งผู้โดยสารแบบประจำ ซึ่งเป็นธุรกิจหลักของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทั้งนี้ รายได้จากบริการเสริมคิดเป็นสัดส่วน ร้อยละ 17 ร้อยละ 16 และ ร้อยละ 17 ของรายได้จากการขายและให้บริการทั้งหมดของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ในปี 2557 ปี 2558 และปี 2559 ตามลำดับ โดยบริการเสริมสามารถแบ่งเป็นกลุ่มต่างๆ ดังนี้

รายได้จากบริการเสริม

(ร้อยละของรายได้จากการขายและให้บริการทั้งหมด)

17%

2557

16%

2558

17%

2559

2.1 บริการเสริมก่อนขึ้นเครื่องและค่าธรรมเนียม

บจ. ไทยแอร์เอเชีย เสนอสินค้าและบริการเพิ่มเติมให้แก่ผู้โดยสาร ซึ่งสามารถเลือกซื้อได้ผ่านเว็บไซต์ของแอร์เอเชีย ศูนย์บริการลูกค้าทางโทรศัพท์ และเคาน์เตอร์จำหน่ายบัตรโดยสารของแอร์เอเชีย ได้แก่

- บริการฝากสัมภาระใต้ท้องเครื่อง (Checked Baggage):** อัตราค่าธรรมเนียมขึ้นอยู่กับน้ำหนักของสัมภาระที่ต้องการใช้บริการ และช่วงเวลาในการเลือกซื้อบริการ การซื้อบริการฝากสัมภาระใต้ท้องเครื่องพร้อมบัตรโดยสารจะมีค่าธรรมเนียมที่ประหยัดกว่า หากผู้โดยสารมีน้ำหนักสัมภาระเกินกว่าที่ซื้อบริการไว้ ผู้โดยสารจะต้องชำระค่าธรรมเนียมน้ำหนักส่วนเพิ่มตามน้ำหนักที่เกิน
- การเลือกที่นั่ง (Seat Selection):** ผู้โดยสารสามารถเลือกที่นั่งบนเที่ยวบินตามที่ต้องการได้โดยชำระค่าธรรมเนียมในการเลือกที่นั่ง สำหรับการเลือกที่นั่ง Hot Seat (ซึ่งเป็นที่นั่ง 5 แถวแรกของเครื่องบินและบริเวณแถวทางออกฉุกเฉิน แถวที่ 12 และ 14) และสำหรับการเลือกที่นั่ง Standard Seat
- บริการฝากสัมภาระอุปกรณ์กีฬาใต้ท้องเครื่อง (Checked Sports Equipment):** ผู้โดยสารสามารถฝากสัมภาระอุปกรณ์กีฬาใต้ท้องเครื่อง เช่น ถุงกอล์ฟ อุปกรณ์ดำน้ำ กระดานโต้คลื่น และจักรยาน โดยอัตราค่าธรรมเนียมจะขึ้นอยู่กับน้ำหนักของสัมภาระอุปกรณ์กีฬาที่ต้องการใช้บริการ และช่วงเวลาในการเลือกซื้อบริการ การซื้อบริการฝากสัมภาระอุปกรณ์กีฬาใต้ท้องเครื่องพร้อมบัตรโดยสาร จะมีค่าธรรมเนียมที่ประหยัดกว่า หากผู้โดยสารมีน้ำหนักอุปกรณ์กีฬาเกินกว่าที่ซื้อไว้ ผู้โดยสารจะต้องชำระค่าธรรมเนียมส่วนเพิ่มตามน้ำหนักที่เกิน
- การสำรองที่นั่งและการเปลี่ยนแปลงการสำรองที่นั่ง (Bookings and Amendments):** ผู้โดยสารสามารถทำการสำรองที่นั่งผ่านศูนย์บริการลูกค้าทางโทรศัพท์ และเคาน์เตอร์จำหน่ายบัตรโดยสารของแอร์เอเชีย โดยมีค่าธรรมเนียมการสำรองที่นั่ง ทั้งนี้ ผู้โดยสารสามารถทำการเปลี่ยนแปลงกำหนดการเดินทางไม่น้อยกว่า 48 ชั่วโมงก่อนเวลาออกเดินทางของเที่ยวบิน (ไม่สามารถเปลี่ยนชื่อและเส้นทางได้) อย่างไรก็ตาม บจ. ไทยแอร์เอเชีย อาจเรียกเก็บค่าธรรมเนียมอื่นๆ เพิ่มเติมแล้วแต่กรณี

- **ค่าธรรมเนียมการชำระเงิน (Payment Processing Fees):** การซื้อบัตรโดยสารผ่านเว็บไซต์ของแอร์เอเชีย ผู้โดยสารสามารถเลือกชำระค่าบัตรโดยสารด้วยบัตรเครดิต หักบัญชีธนาคาร หรือ ผ่านเคาน์เตอร์เซอร์วิส โดยบริษัทจะคิดค่าธรรมเนียมในการรับชำระเงินกรณีดังกล่าว
- **การประกันภัยการเดินทาง (Tune Protect):** ผู้โดยสารสามารถเลือกรับความคุ้มครองเพิ่มเติมโดยซื้อประกันภัยการเดินทางของ Tune Protect Travel Insurance by AirAsia ซึ่งจะรวมถึงความคุ้มครองจากการประกันการเสียชีวิตและการสูญเสียอวัยวะจากอุบัติเหตุ ค่ารักษาพยาบาลกรณีเจ็บป่วยหรือเกิดอุบัติเหตุ การยกเลิกเที่ยวบิน ความล่าช้าของเที่ยวบิน ความเสียหายต่อกระเป๋าเดินทางและทรัพย์สินส่วนตัว และอื่นๆ ซึ่ง บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ร่วมมือกับ บริษัท ทูเน่ประกันภัย จำกัด (มหาชน) ในการให้บริการดังกล่าว ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีรายได้จากค่าธรรมเนียมการขายประกันภัยการเดินทางดังกล่าวผ่านเว็บไซต์ของแอร์เอเชีย
- **บริการต่อเที่ยวบิน (Fly-Thru):** ผู้โดยสารสามารถเลือกใช้บริการต่อเที่ยวบินในเส้นทางที่มีให้บริการ ทั้งเที่ยวบินภายในประเทศและระหว่างประเทศ ซึ่งบริการนี้จะอำนวยความสะดวกสบายให้แก่ผู้โดยสาร โดยไม่ต้องรอรับสัมภาระ ณ จุดเปลี่ยนเครื่อง สัมภาระจะถูกนำส่งไปยังจุดหมายปลายทางสุดท้ายของผู้โดยสาร ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะมีการเก็บค่าธรรมเนียมในการดำเนินการเพิ่มเติม

2.2 บริการเสริมบนเครื่องบิน

หนึ่งในบริการเสริมบนเครื่องบินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย คือการขายเครื่องดื่มและอาหารให้แก่ผู้โดยสาร หากผู้โดยสารได้ทำการสั่งจองอาหารล่วงหน้าขณะที่ทำการสำรองที่นั่งทางออนไลน์ ผู้โดยสารจะมีรายการอาหารที่หลากหลายให้เลือก พร้อมทั้งยังจะได้รับส่วนลดเพิ่มจากราคา



อาหารที่จำหน่ายบนเครื่องบิน และจะ

ได้รับบริการก่อนที่บริการจำหน่ายอาหารและเครื่องดื่มบนเครื่องบินจะเริ่มขึ้น โดยผู้โดยสารสามารถสั่งซื้อบริการดังกล่าวอย่างน้อย 24 ชั่วโมงก่อนถึงเวลาเดินทาง

นอกจากนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังจำหน่ายสินค้า ซึ่งรวมถึงของที่ระลึก (เช่น เครื่องบินจำลองและเสื้อโปโล) อุปกรณ์เดินทางแบบพกพา (เช่น สายชาร์จ แบตเตอรี่โทรศัพท์มือถือ และหูฟัง) สินค้าตามฤดูกาลหรือเทศกาล สิ่งจำเป็นสำหรับการเดินทาง (เช่น แม่ก๊วยแจล็คคัสสัมภาระและหมอนกับชุดเครื่องนอนสำหรับการเดินทาง) นอกจากนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังขายสินค้าปลอดภาษีบนเครื่องบินสำหรับเส้นทางบินระหว่างประเทศผ่าน ดิง เพาเวอร์ มาเก็ตติ้ง แอนด์ เมเนจเม้นท์ จำกัด ซึ่งผู้โดยสารสามารถซื้อได้โดยใช้เงินสดหรือบัตรเครดิต

2.3 บริการอื่นๆ

- **บัตรเครดิต แอร์เอเชีย แพลทินัม มาสเตอร์การ์ด ธนาคารกรุงเทพ:** บจ. ไทยแอร์เอเชีย ร่วมมือกับ ธนาคารกรุงเทพ ให้บริการบัตรเครดิตร่วมที่มอบสิทธิประโยชน์มากมาย อาทิ ทุกการใช้จ่ายผ่านบัตร 20 บาท รับ 1 คะแนนสะสมแอร์เอเชียบิก เพื่อแลกเที่ยวบินฟรี และรับคะแนนสะสมแอร์เอเชียบิก 3 เท่า เมื่อใช้จ่ายผ่านบัตรที่เว็บไซต์ของแอร์เอเชีย เคาน์เตอร์จำหน่ายบัตรโดยสารแอร์เอเชีย และศูนย์บริการลูกค้าทางโทรศัพท์ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะได้รับส่วนแบ่งรายได้ทุกยอดใช้จ่ายผ่านบัตรเครดิตร่วมดังกล่าวจากธนาคาร
- **การให้บริการพื้นที่โฆษณา:** บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีรายได้จากการขายพื้นที่โฆษณาบนเครื่องบิน อาทิ โฆษณาบนช่องเก็บสัมภาระ พื้นที่โฆษณาด้านหลังของโถงที่นั่ง พื้นที่โฆษณาในนิตยสารบนเครื่องบิน (ภาษาอังกฤษ และ ภาษาไทย - จีน) พื้นที่โฆษณาบนเว็บไซต์ของแอร์เอเชีย และอื่นๆ
- **บริการรถเช่า (AirAsia Car Rental):** บจ. ไทยแอร์เอเชีย ร่วมมือกับ บริษัท คาร์ทราวเลอร์ (CarTrawler) ซึ่งเป็นบริษัทตัวแทนจัดหารถเช่าชั้นนำระดับโลก ให้บริการรถเช่าแอร์เอเชียทั้งในและต่างประเทศ ลูกค้าสามารถค้นหาเช่าราคาถูกพร้อมกับเปรียบเทียบรุ่น และราคาเช่าจากบริษัทรถเช่าชั้นนำต่างๆ ได้ในทีเดียว โดยบริการนี้ยังช่วยเพิ่มความสะดวกสบายให้กับผู้โดยสารที่จองตั๋วเครื่องบินกับแอร์เอเชียสามารถจองรถเช่าไปพร้อมกัน ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะได้รับส่วนแบ่งรายได้จากการจองรถเช่าในแต่ละคัน
- **พื้นที่ระวางสินค้า (AirAsia Cargo):** บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีรายได้จากบริการขนส่งสินค้า และไปรษณีย์ ดังนั้น บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะสามารถให้บริการดังกล่าวได้เมื่อมีพื้นที่และระวางน้ำหนักสำหรับขนส่งสินค้าได้เท่านั้น
- **การให้บริการเชื่อมต่อไปยังเกาะและเมืองต่างๆ:** บจ. ไทยแอร์เอเชียมีรายได้จากการบริการเชื่อมต่อการเดินทางไปยังสถานที่ต่างๆ โดยร่วมมือกับบริษัทผู้ให้บริการรถโดยสารระหว่างสนามบินไปยังเมืองต่างๆ เช่น เมืองปาย เขาหลัก สุโขทัย และชนอม รวมถึงบริษัทผู้ให้บริการเรือเฟอร์รี่ไปยังหมู่เกาะต่างๆ เช่น เกาะลันตา เกาะหลีเป๊ะ เกาะพะงัน เกาะพีพี และเกาะสมุย เพื่อให้ผู้โดยสารสามารถวางแผนการเดินทางท่องเที่ยวได้ง่าย



3. การกำหนดราคา

บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีการกำหนดโครงสร้างค่าโดยสารหลายระดับต่อเส้นทางบิน (Dynamic Pricing) เพื่อบริหารให้เกิดรายได้รวมสูงสุดในแต่ละเที่ยวบิน ในการกำหนดจำนวนที่นั่งในแต่ละระดับค่าโดยสาร แต่ละเที่ยวบิน แต่ละวันเดินทางนั้น บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้พิจารณาปัจจัยต่างๆ ซึ่งรวมถึงอุปสงค์ในตลาด การแข่งขัน ผลประกอบการในอดีต และการประมาณการ โดยปกติแล้ว บจ. ไทยแอร์เอเชีย ไม่มีนโยบายในการลดค่าโดยสารที่ได้ประกาศออกไปแล้วลง และเนื่องจากที่นั่งที่มีค่าโดยสารระดับต่ำนั้นมีจำนวนจำกัด ดังนั้น ยิ่งผู้โดยสารสำรองที่นั่งล่วงหน้าเร็ว ผู้โดยสารจึงมีโอกาสดูที่ซื้อบัตรโดยสารในราคาต่ำที่สุดตามที่ประกาศไว้ได้มากขึ้น ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย กำหนดค่าโดยสารทั้งหมดแบบการเดินทางเที่ยวเดียว เมื่อสำรองที่นั่งแล้ว ผู้โดยสารต้องชำระค่าโดยสารทันทีโดยไม่สามารถขอคืนค่าโดยสารได้ เว้นแต่ในส่วนที่เกี่ยวกับภาษีสนามบินที่เกี่ยวข้อง แต่ผู้โดยสารสามารถเปลี่ยนแปลง

เวลาการเดินทางล่วงหน้าอย่างน้อย 48 ชั่วโมงก่อนกำหนดเดินทางได้ (ยกเว้นในกรณีค่าโดยสารราคาพิเศษ) โดยชำระค่าธรรมเนียมการจัดการและชำระส่วนต่างของราคาค่าโดยสาร

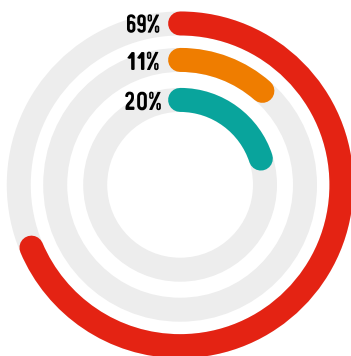
เพื่อให้บรรลุเป้าหมายในการเพิ่มรายได้ให้สูงที่สุด บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีการบริหารจัดการต้นทุนที่ดี ทำให้โครงสร้างต้นทุนของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ต่ำพอที่จะสามารถเสนอขายบัตรโดยสารในราคาเฉลี่ยที่ประหยัดกว่าคู่แข่งในเส้นทางบินเดียวกันได้ นอกจากนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังได้เสนอขายบัตรโดยสารราคาพิเศษขึ้นไปอีกซึ่งเป็นโปรโมชั่นที่จัดเป็นครั้งคราว เพื่อเป็นการส่งเสริมการขายบัตรโดยสารสำหรับเส้นทางบินที่ได้รับคามนิยมน้อยกว่า

4. การจำหน่ายและช่องทางการจัดจำหน่าย

บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีช่องทางการจัดจำหน่ายหลัก 3 ช่องทาง ได้แก่ ทางอินเทอร์เน็ต การขายตรงโดยผ่านสำนักงานขายของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย และศูนย์บริการลูกค้าทางโทรศัพท์ รวมถึงการขายทางอ้อมโดยผ่านตัวแทนจำหน่ายหรือตัวกลางในการสำรองที่นั่ง โดยการเดินทางทั้งหมดทางบริษัทจะดำเนินการจัดส่งบัตรโดยสารอิเล็กทรอนิกส์ (Confirmation Itinerary) ซึ่งช่วยลดต้นทุนที่เกี่ยวข้องกับการพิมพ์ การส่งไปรษณีย์ และการแก้ไขบัตรโดยสาร รวมถึงการออกบัตรโดยสารใหม่ทดแทนบัตรโดยสารที่สูญหายหรือถูกขโมย โดยในรอบปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2559 บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีสัดส่วนของการสำรองที่นั่งผ่านช่องทางอินเทอร์เน็ตที่ร้อยละ 69 ช่องทางขายตรงที่ร้อยละ 11 และช่องทางขายทางอ้อมที่ร้อยละ 20

สัดส่วนช่องทางการสำรองที่นั่ง

- ขายทางอินเทอร์เน็ต
- ขายทางตรง
- ขายทางอ้อม



4.1 การขายทางอินเทอร์เน็ต

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ขายบัตรโดยสารทางอินเทอร์เน็ต ผ่านทางเว็บไซต์ www.airasia.com ซึ่งเป็นเว็บไซต์ของกลุ่มแอร์เอเชีย การสำรองที่นั่งผ่านโปรแกรม (Application) บนโทรศัพท์เคลื่อนที่แบบ Smartphone ซึ่งปัจจุบันโปรแกรมของกลุ่มแอร์เอเชียครอบคลุมระบบปฏิบัติการทั้งแบบ iOS และ Android ในการสำรองที่นั่งทางออนไลน์นั้น จะสามารถเลือกชำระเงินผ่านบัตรเครดิต การหักบัญชีอัตโนมัติ (Direct Debit) หรือการชำระเงินสดผ่านเคาน์เตอร์เซอร์วิส

ทั่วประเทศ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ส่งเสริมการสำรองที่นั่งทางอินเทอร์เน็ต โดยเสนอค่าโดยสารราคาต่ำสุด (ซึ่งรวมถึงค่าโดยสารราคาพิเศษ) ผ่านเว็บไซต์ของกลุ่มแอร์เอเชีย โปรแกรม (Application) บนโทรศัพท์เคลื่อนที่แบบ Smartphone ซึ่ง บจ. ไทยแอร์เอเชีย คาดว่าแนวโน้มดังกล่าวจะคงดำเนินไปอย่างต่อเนื่องในอนาคต ทั้งนี้ การสำรองที่นั่งทางออนไลน์ช่วยลดต้นทุนการดำเนินงานของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จึงเป็นช่องทางการจัดจำหน่ายที่มีต้นทุนการดำเนินงานต่ำที่สุดของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

4.2 การขายทางตรง

บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีการขายบัตรโดยสารผ่านช่องทางขายตรงที่สำนักงานขายเคาน์เตอร์ประจำท่าอากาศยานทุกท่าอากาศยานที่มีเที่ยวบินให้บริการ โดยสามารถทำการชำระเงินในรูปแบบเงินสดและบัตรเครดิต ศูนย์บริการลูกค้าสัมพันธ์ (Call Centre) โดยทำการชำระเงินในรูปแบบบัตรเครดิต การชำระด้วยเงินสดผ่านทางธนาคารไทยพาณิชย์ หรือ ธนาคารกรุงไทย และจูดรับชำระเงินของเคาน์เตอร์เซอร์วิสในร้านเซเว่น - อีเลฟเว่นทั่วประเทศ รวมทั้งการสำรองที่นั่งเป็นกลุ่มหรือหมู่คณะ ซึ่งสามารถชำระเงินโดยบัตรเครดิตและการโอนเงิน

4.3 การขายทางอ้อม

การขายทางอ้อมโดยผ่านตัวแทนจำหน่ายหรือตัวกลางในการสำรองที่นั่ง อันประกอบด้วยการสำรองที่นั่งของผู้โดยสารผ่านทราเวลเอเจนส์ ทั้งในรูปแบบออนไลน์ (OTA - Online Travel Agents) และออฟไลน์ (ผ่านตัวแทนจำหน่ายในรูปแบบอื่นๆ)

- **การสำรองที่นั่งผ่านตัวแทนจำหน่ายซึ่งเป็นบุคคลภายนอก:** บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีเครือข่าย แบ่งเป็น 2 ประเภทได้แก่ “ตัวแทนจำหน่ายประเภทจดทะเบียน” ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย คือตัวแทนจำหน่ายที่จดทะเบียนและคงบัญชีประเภทวางเงินล่วงหน้ากับ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งใช้

ในการหักบัญชีสำหรับลูกค้าที่สำรองที่นั่งผ่านตัวแทนดังกล่าว และ “ตัวแทนจำหน่ายประเภทบีเอสพี” คือตัวแทนที่เป็นสมาชิกและมีวงเงินเครดิตกับสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA)

- **การสำรองที่นั่งผ่านโครงการ แอร์เอเชีย โโก (AirAsia Go) และ เอ็กซ์พีเดีย (Expedia):** แอร์เอเชีย โโก (AirAsia Go) และ เอ็กซ์พีเดีย (Expedia) เป็นเว็บไซต์ด้านการท่องเที่ยวของบริษัทในกลุ่มแอร์เอเชียที่เสนอแพ็คเกจท่องเที่ยวซึ่งครอบคลุมถึงเที่ยวบิน โรงแรม ทวีร์ ทางเลือกในการเดินทาง และงานสำคัญต่างๆ โดย บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้รับรายได้จาก แอร์เอเชีย โโก และ เอ็กซ์พีเดีย ในส่วนของค่าบริการโดยสาร ที่เป็นส่วนหนึ่งของแพ็คเกจท่องเที่ยวหรือเพียงบัตรโดยสารเท่านั้น
- **การสำรองที่นั่งผ่านโครงการ GoCorporate:** บจ. ไทยแอร์เอเชีย เสนอโครงการ GoCorporate ให้แก่ผู้เดินทางเพื่อธุรกิจซึ่งคงบัญชีองค์กรไว้กับ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

- **การสำรองที่นั่งผ่านโครงการ GoGovernment:** บจ. ไทยแอร์เอเชีย เสนอโครงการ GoGovernment ให้แก่ผู้เดินทางภาครัฐและรัฐวิสาหกิจ โดยสามารถใช้สิทธิการซื้อผ่านทางเคาน์เตอร์จำหน่ายบัตรโดยสารที่สนามบินในประเทศไทย หรือ ผ่านทางทราเวลเอเจนต์ที่ร่วมโครงการ
- **การสำรองที่นั่งผ่านโครงการ Book and Pay:** บจ. ไทยแอร์เอเชีย ร่วมกับเคาน์เตอร์เซอร์วิส ได้บริการสำรองที่นั่งและชำระผ่านเคาน์เตอร์เซอร์วิสทุกสาขาทั่วประเทศ อาทิ ร้านสะดวกซื้อ ห้างสรรพสินค้าและซูเปอร์มาร์เก็ต เพื่อขยายฐานผู้ใช้บริการให้ครอบคลุมทั่วประเทศ การสำรองที่นั่งและชำระค่าบริการสามารถทำล่วงหน้า 24 ชั่วโมงสำหรับการเดินทางทุกเส้นทางบินภายในประเทศและระหว่างประเทศ ทั้งแบบเที่ยวเดียวและไปกลับ

5. การโฆษณาและการส่งเสริมการขาย

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้รับอนุญาตจาก AAB ให้ใช้ชื่อ “แอร์เอเชีย” เป็นชื่อทางการค้า ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย และ AAB มีข้อตกลงร่วมกัน โดย บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะชำระค่าธรรมเนียมแก่ AAB และ AAB จะให้แนวทางในการทำการตลาดที่เป็นประโยชน์แก่ธุรกิจการบินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ทำการจัดสรรงบประมาณในสัดส่วนที่เหมาะสมสำหรับการทำแผนการสื่อสารและกิจกรรมทางการตลาด โดยจะทำการเลือกสื่อโฆษณาที่เข้าถึงผู้บริโภคตามวัตถุประสงค์ที่แตกต่างกัน เพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุด กล่าวคือ บจ. ไทยแอร์เอเชียจะเลือกใช้ สื่อโฆษณาทางโทรทัศน์ สื่อกลางแจ้ง (Billboard) จอแอลอีดีภายนอกอาคาร สื่อสิ่งพิมพ์ เสริมด้วย

สื่อวิทยุ เพื่อเข้าถึงผู้บริโภคในวงกว้าง และเลือกใช้สื่อโฆษณาออนไลน์เพื่อเข้าถึงผู้บริโภคยุคใหม่

ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีการวางแผนการทำการตลาดอย่างต่อเนื่องตลอดทั้งปี โดยจัดให้มีโปรโมชั่นบัตรโดยสารราคาพิเศษเป็นประจำ และมักจะมีการจัดโปรโมชั่นครั้งใหญ่ปีละ 3 - 4 ครั้ง ซึ่งราคาบัตรโดยสารในช่วงเวลาดังกล่าวจะเป็นราคาที่ให้ส่วนลดเพิ่มเติมจากค่าโดยสารที่ประหยัดอยู่แล้ว ซึ่งค่าบัตรโดยสารในช่วงเวลานี้ อาจต่ำจนเหลือ 0 บาท เพื่อกระตุ้นให้เกิดการจองบัตรโดยสารล่วงหน้า

6. ฝ่ายบริการลูกค้า

บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีความมุ่งมั่นที่จะเสนอบริการที่มีคุณภาพแก่ผู้โดยสาร โดยการให้บริการที่ปลอดภัย ราคาประหยัด มีคุณค่า น่าเชื่อถือ และเป็นมิตรแก่ลูกค้า รวมทั้งน้อมรับฟังทุกความเห็น ช้อ ดิ ชม จากผู้โดยสาร หรือ หากผู้โดยสารต้องการความช่วยเหลือสามารถติดต่อหาเราโดยตรงที่ AskAirAsia <http://www.airasia.com/ask/> ผ่านหน้าเว็บไซต์ www.airasia.com ทั้งนี้ ให้บริการสนับสนุนภาคพื้นดินโดยมีระบบแจ้งการเลื่อนเวลาหรือการยกเลิกเที่ยวบินให้ลูกค้าทราบ ผ่านทางช่องทางการติดต่อที่ผู้โดยสารได้แจ้งไว้

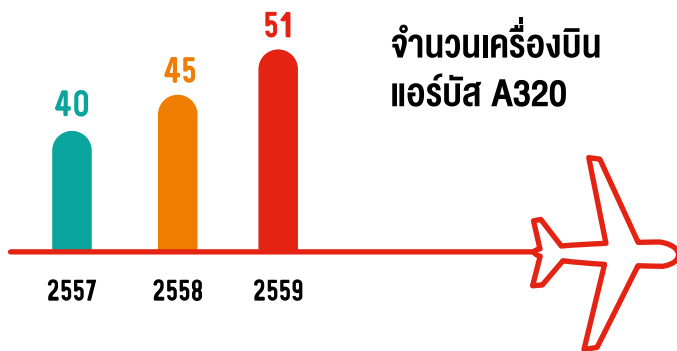
เพื่อให้การบริการลูกค้าเป็นไปอย่างมีคุณภาพสูงสุด พนักงานจะได้รับการคัดเลือกโดยผ่านกระบวนการสรรหาอย่างเข้มงวด หลังจากนั้นจะได้รับการฝึกอบรมและประเมินผลการปฏิบัติงานอย่างครอบคลุมและต่อเนื่องซึ่งในแต่ละปี บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้จัดสรรงบประมาณเฉพาะสำหรับการฝึกอบรมเจ้าหน้าที่ฝ่ายบริการลูกค้าแต่ละคน เพื่อให้เกิดความมั่นใจว่าพนักงานมีความพร้อมอย่างเต็มที่ในการช่วยเหลือและบริการผู้โดยสารอย่างมีประสิทธิภาพ



การจัดการผลิตภัณฑ์หรือบริการ

1. ฝูงบินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีเครื่องบินรุ่นแอร์บัส A320 รวมจำนวน 51 ลำ โดยใช้ในการให้บริการจำนวน 49 ลำ และเก็บไว้สำรอง 2 ลำ โดย บจ. ไทยแอร์เอเชีย เข้าเครื่องบินในลักษณะสัญญาเช่าดำเนินงานจาก AirAsia Mauritius (AAM) ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของ AAB จำนวน 31 ลำ และจากบุคคลภายนอก (Third Party) จำนวน 4 ลำ และในลักษณะสัญญาเช่าการเงินจากสถาบันทางการเงินอีก 14 ลำ และกรรมสิทธิ์ของบริษัทอีก 2 ลำ สำหรับปี 2560 นี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย คาดว่าจะรับมอบเครื่องบินรุ่นแอร์บัส A320 เพิ่มอีก 6 ลำ



เครื่องบินรุ่นแอร์บัส A320 เป็นเครื่องบินที่ได้รับการพิสูจน์แล้วว่ามีความน่าเชื่อถือในการให้บริการเส้นทางบินระยะใกล้ที่มีจำนวนเที่ยวบินสูง โดยเดือนตุลาคม 2559 ที่ผ่านมา เป็นครั้งแรกที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย รับเครื่องบินรุ่นแอร์บัส A320 นีโอ ซึ่งประหยัดค่าน้ำมันเชื้อเพลิงได้ถึงร้อยละ 15 และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมยิ่งขึ้น มาประจำการฝูงบินเป็นลำแรก โดยมีที่นั่งความจุเพิ่มเป็น 186 ที่นั่ง ทั้งนี้ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 อายุการใช้งานโดยเฉลี่ยของฝูงบินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย อยู่ที่ 4.9 ปี และมีอัตราการใช้เครื่องบินต่อลำต่อวันโดยเฉลี่ยที่ 11.7 ชั่วโมงปฏิบัติการบินต่อวัน

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

สำหรับสิทธิประโยชน์ทางภาษีจากคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (BOI) นั้น ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้รับสิทธิประโยชน์ดังกล่าว จำนวน 9 โครงการ ซึ่งประกอบไปด้วยเครื่องบิน 32 ลำ ซึ่งได้รับมาแล้ว 31 ลำ โดยมีสิทธิประโยชน์ (ก) ได้รับยกเว้นอากรขาเข้าสำหรับเครื่องจักรตามที่คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนอนุมัติ (ข) ได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับกำไรสุทธิที่ได้รับจากการประกอบกิจการที่ได้รับการส่งเสริมเป็นเวลาแปดปีนับแต่วันที่มีรายได้จากการประกอบกิจการ

นั้น โดย 8 โครงการแรก มีมูลค่าอยู่ระหว่าง 415.0 - 447.3 ล้านบาท ต่อโครงการแล้วแต่กรณี และ โครงการที่ 9 มีมูลค่า 13,360.1 ล้านบาท (ค) ได้รับอนุญาตให้นำผลขาดทุนประจำปีที่เกิดขึ้นในระหว่างเวลาที่ได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลไปหักออกจากกำไรสุทธิที่เกิดขึ้นภายหลังระยะเวลาที่ได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล โดยมีกำหนดเวลาไม่เกินห้าปีนับแต่วันพ้นกำหนดเวลานั้น และ (ง) ได้รับยกเว้นไม่ต้องนำเงินปันผลจากกิจการที่ได้รับการส่งเสริมไปรวมคำนวณเพื่อเสียภาษีเงินได้ตลอดระยะเวลาที่ผู้ได้รับการส่งเสริมได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลนั้น ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขหลายประการตามที่คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนกำหนดเพื่อที่จะได้มาซึ่งสิทธิประโยชน์ดังกล่าว สำหรับเครื่องบินใหม่ในอนาคตที่จะเข้ามาประจำฝูงบินนั้น บจ. ไทยแอร์เอเชีย อยู่ในระหว่างการวางแผนที่จะทำเรื่องขอให้คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน พิจารณานอุมัติและออกบัตรส่งเสริมเพื่อให้สิทธิประโยชน์เช่นเดียวกัน

2. น้ำมันเชื้อเพลิง



น้ำมันเชื้อเพลิงเป็นองค์ประกอบหลักของต้นทุนสำหรับสายการบินต่างๆ โดยค่าน้ำมันเชื้อเพลิงของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ในปี 2557 ปี 2558 และปี 2559 มีจำนวน 11,272.3 ล้านบาท 9,830.4 ล้านบาท และ 8,257.5 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 44 ร้อยละ 36 และร้อยละ 28 ของต้นทุนการดำเนินงานและค่าใช้จ่ายรวมของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ตามลำดับ

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

นอกจากการป้องกันความเสี่ยงราคาน้ำมันเชื้อเพลิงแล้ว บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังมีนโยบายลดต้นทุนและลดความเสี่ยงตามปกติให้อยู่ในระดับต่ำที่สุด โดยใช้กลยุทธ์การบริหารจัดการน้ำมันเชื้อเพลิงดังต่อไปนี้

- **นโยบายน้ำมันเชื้อเพลิง:** บจ. ไทยแอร์เอเชีย จัดหาน้ำมันเชื้อเพลิงจากแหล่งที่มีราคาถูกที่สุด และจัดหาน้ำมันเชื้อเพลิงปริมาณมากในแต่ละครั้งภายใต้ข้อจำกัดทางการขนส่งที่เหมาะสมและเป็นไปตามระเบียบข้อบังคับ ทั้งนี้ เพื่อให้ต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิงต่ำที่สุด
- **การชำระเงินล่วงหน้า:** การชำระเงินล่วงหน้าสำหรับการซื้อทำให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีอำนาจต่อรองเพื่อให้ได้ราคาที่ดีขึ้น
- **นโยบายการใช้น้ำมันเชื้อเพลิง:** บจ. ไทยแอร์เอเชีย พยายามลดการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงให้ต่ำที่สุด ด้วยการกำหนดแนวทางอย่างชัดเจนที่ครอบคลุมทุกแง่มุมของการดำเนินการด้านการบิน เพื่อให้สามารถคงอัตราการเผาไหม้น้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับเครื่องบินให้อยู่ในระดับต่ำที่สุดสำหรับการปฏิบัติการ

- **ค่าธรรมเนียมน้ำมันเชื้อเพลิง:** ในสถานการณ์ที่ราคาน้ำมันมีการผันผวนสูงขึ้นมา บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีการเก็บค่าธรรมเนียมน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับเส้นทางบินระหว่างประเทศทุกสาย โดยมีอัตราค่าธรรมเนียมน้ำมันเชื้อเพลิงขึ้นอยู่กับระยะเวลาในเวลาที่บินในแต่ละเส้นทาง อย่างไรก็ตาม ในปี 2558 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ยกเลิกค่าธรรมเนียมน้ำมันเชื้อเพลิงอันเนื่องมาจากการลดลงของราคาน้ำมันในตลาดโลกอย่างมีสาระสำคัญ ทั้งนี้ สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) ห้ามการเรียกเก็บค่าธรรมเนียมน้ำมันเชื้อเพลิงโดยแยกจากค่าโดยสารสำหรับเส้นทางบินภายในประเทศ

3. ลูกค้ายหลัก



บจ. ไทยแอร์เอเชีย ไม่มีการพึ่งพิงลูกค้ารายใดในสัดส่วนเกินกว่าร้อยละ 30 ของรายได้รวมของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ในปี 2557 ปี 2558 และปี 2559 โดยลูกค้าของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยส่วนใหญ่เป็นผู้โดยสารรายย่อย

4. ผู้จัดจำหน่ายหลัก



ในปี 2557 ปี 2558 และปี 2559 ไม่มีผู้จัดจำหน่ายที่มีสัดส่วนการจัดหาสินค้าร้อยละ 30 หรือมากกว่า ของต้นทุนการดำเนินงานและค่าใช้จ่ายรวมของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

5. การซ่อมบำรุงและชิ้นส่วนอะไหล่



5.1 การซ่อมบำรุง

ในการซ่อมบำรุงเครื่องบินชั้นลานจอดและการซ่อมบำรุงย่อย บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะเป็นผู้ดำเนินการเอง สำหรับการซ่อมบำรุงอื่น หรือการซ่อมแซมทางโครงสร้าง บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะว่าจ้างผู้ให้บริการรายอื่นๆ ที่ได้รับอนุญาตให้ซ่อมบำรุงซ่อมแซม 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

5.2 ชิ้นส่วนอะไหล่

บจ. ไทยแอร์เอเชีย เก็บสินค้าคงคลังประเภทชิ้นส่วนอะไหล่เครื่องบินที่ศูนย์ปฏิบัติการการบินโดยส่วนใหญ่ถูกจัดเก็บที่กรุงเทพฯ โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 บจ. ไทยแอร์เอเชีย เก็บชิ้นส่วนอะไหล่เครื่องบินคิดเป็นมูลค่าสุทธิ 586.2 ล้านบาท

การดำเนินการอื่นๆ



1. ความปลอดภัยและความมั่นคง

บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีความมุ่งมั่นอย่างเต็มที่ในการดำเนินการเพื่อให้เกิดความปลอดภัยแก่ผู้โดยสารและพนักงาน ความมุ่งมั่นดังกล่าวสะท้อนให้เห็นจากระบบซ่อมบำรุงอากาศยาน และระบบฝึกอบรมด้านความปลอดภัยอย่างครอบคลุมแก่นักบิน ลูกเรือ และพนักงาน รวมทั้งนโยบายและแนวทางการปฏิบัติอันเข้มงวดเพื่อให้สอดคล้องกับระเบียบข้อบังคับทั้งในประเทศและระหว่างประเทศ และสอดคล้องกับแนวทางปฏิบัติทางธุรกิจการดำเนินการอากาศยานที่เหมาะสมที่สุดในทุกแง่มุม

1.1 ความปลอดภัยในการให้บริการการบิน

ความปลอดภัย คือสิ่งสำคัญสูงสุดของเรา เราจัดให้ความปลอดภัยเป็นหัวใจหลักของวัฒนธรรมองค์กร เราให้คำมั่นและมีความภาคภูมิใจเป็นอย่างยิ่งในการพัฒนา ปฏิบัติ และดำรงไว้ซึ่งมาตรฐานความปลอดภัย เพื่อให้เป็นไปตามกฎระเบียบระดับสูงสุดของอุตสาหกรรมการบินทางอากาศทั้งในระดับภายในประเทศและระหว่างประเทศ ดังนั้น กระบวนการเพื่อความปลอดภัยจึงถูกนำมาใช้สำหรับการปฏิบัติงานในทุกๆ วัน โดยพนักงานทุกคนในองค์กร ตั้งแต่ นักบิน พนักงานต้อนรับบนเครื่องบิน พนักงานภาคพื้นวิศวกรอากาศยาน พนักงานในสำนักงาน ไปจนถึงผู้บริหารและประธานเจ้าหน้าที่บริหาร ทั้งหมดนี้เพื่อให้ลูกค้าของเราได้รับการบริการเที่ยวบินที่เข้าถึงได้ ไร้กังวลใจได้ และมีความสะดวกสบาย

พันธกิจของเราคือ:

- พัฒนาความคิดริเริ่มทางธุรกิจโดยสอดคล้องกับนโยบายความปลอดภัย
- สนับสนุนและสร้างความมั่นใจว่าความปลอดภัยเป็นหัวใจหลักของวัฒนธรรมองค์กร โดยผ่านทางพนักงานที่มีทักษะและได้รับการฝึกอบรมอย่างเพียงพอ
- รักษาไว้และปรับปรุงอย่างต่อเนื่องซึ่งมาตรฐานความปลอดภัย
- กำหนดอย่างชัดเจนซึ่งหน้าที่และความรับผิดชอบของพนักงานทุกคน เพื่อให้นโยบายความปลอดภัยขององค์กรถูกนำไปใช้อย่างมีประสิทธิภาพ
- ระบุกระบวนการบังคับอันตรายและการจัดการความเสี่ยง รวมทั้งระบบการรายงานอันตรายที่ไม่เป็นเชิงลงโทษ และให้ข้อคิดเห็นแก่พนักงาน
- สร้างสรรค์การสื่อสารและจิตสำนึกด้านความปลอดภัยภายในองค์กร
- สร้างความมั่นใจว่าจะไม่มีผลกระทบใดๆ ต่อพนักงานที่เปิดเผยข้อมูลด้านความปลอดภัย
- สร้างความมั่นใจว่าผู้รับเหมาและผู้ให้บริการภายนอกตระหนักถึงแผนรายงานความปลอดภัย
- จัดการ การประชุมอย่างสม่ำเสมอเพื่อทบทวน วิเคราะห์ มุ่งมั่นในการพัฒนาเป้าหมายความปลอดภัย
- จัดทำและวัดประสิทธิภาพการดำเนินงานด้านความปลอดภัยโดยเปรียบเทียบกับตัวชี้วัดการดำเนินงานด้านความปลอดภัย ตลอดจนเป้าหมายการดำเนินงานด้านความปลอดภัยตามความเป็นจริง



1.2 มาตรการด้านความมั่นคงทางการบิน

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

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้การฝึกอบรมพนักงานอย่างเข้มงวดเพื่อให้เกิดความมั่นใจว่า พนักงานของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีทักษะที่เหมาะสมในการปฏิบัติหน้าที่ที่เกี่ยวข้องตามที่ระบุไว้ในคู่มือพนักงาน ทั้งนี้ ลูกเรือและพนักงานภาคพื้นดินทุกคนต้องผ่านการฝึกอบรมด้านความตระหนักรู้ในสินค้าอันตรายเพื่อให้สามารถระบุสินค้าและวัตถุที่อาจมีอันตรายซึ่งเป็นภัยคุกคามต่อความปลอดภัยของเที่ยวบิน (วัตถุเหล่านี้รวมถึงสารเหลวที่ติดไฟได้และภาชนะที่อาจจะระเบิดภายใต้แรงดัน)

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ปฏิบัติตามระเบียบข้อบังคับทั้งหมดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) และองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) อย่างเคร่งครัด รวมทั้งติดตั้งประตูเสริมความแข็งแรงและกันกระสุนแก่ห้องนักบินในเครื่องบินทุกลำ

2. 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) AIMS ใช้สำหรับการกำหนดตารางบินและการจัดตารางบินของลูกเรือ (4) Navtech ใช้สำหรับการวางแผนการบิน และ (5) Swiss Aviation Software Ltd.'s AMOS operating system ใช้สำหรับการบริหารจัดการวิศวกรรมการซ่อมบำรุงอากาศยานและการขนส่ง

3. การดำเนินการ ณ ท่าอากาศยาน



บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้บริการลูกค้าภาคพื้นดินและบริการสนับสนุนภาคพื้นดิน รวมถึงบริการลานจอด ณ ท่าอากาศยานภายในประเทศส่วนใหญ่ด้วยตนเอง สำหรับจุดหมายปลายทางระหว่างประเทศ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะให้บริการภายนอกที่มีชื่อเสียงเป็นที่ยอมรับเป็นผู้ให้บริการแทน ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เชื่อว่าการให้บริการลูกค้าภาคพื้นดินและบริการสนับสนุนภาคพื้นดินด้วยตนเองจะเป็นหลักประกันว่า บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะคงต้นทุนในระดับต่ำอยู่เสมอและคงผลิตผลในระดับสูงอยู่เสมอ

4. การประกันภัย

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้รับความคุ้มครองตามกรมธรรม์ประกันภัยทั้งในส่วนธุรกิจการบินและส่วนที่ไม่ใช่ธุรกิจการบินที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยเชื่อว่าความคุ้มครองตามกรมธรรม์ประกันภัยโดยรวมของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย สอดคล้องกับแนวทางปฏิบัติของอุตสาหกรรมการบินและวงเงินประกันภัยอยู่ในระดับที่เพียงพอ ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้จัดทำกรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดต่อผู้โดยสารและบุคคลภายนอก ซึ่งกรมธรรม์ประกันภัยดังกล่าวเป็นไปตามข้อกำหนดของสัญญาเช่าเครื่องบินและสอดคล้องกับแนวทางปฏิบัติของอุตสาหกรรมการบินภายใต้วงเงินรับผิดชอบใช้รวม (บาดเจ็บ/ทรัพย์สินเสียหาย) 750 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ต่อความสูญเสียและต่อเครื่องบินหนึ่งลำ ไม่จำกัดจำนวนครั้งแต่อยู่ภายในวงเงินรวมสำหรับความรับผิดในผลิตภัณฑ์ต่อปี นอกจากนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ทำประกันภัยตัวเครื่องบินครอบคลุมมูลค่ารวมของเครื่องบินตามที่ได้ตกลงไว้ แต่หักค่าความเสียหายส่วนแรกมูลค่า 750,000 ดอลลาร์สหรัฐฯ ต่อเหตุการณ์สำหรับความสูญเสียทั้งหมดนอกเหนือจากความเสียหายสิ้นเชิง ความเสียหายที่เสมือนเสียหายสิ้นเชิง ความเสียหายสิ้นเชิงตามข้อตกลง อย่างไรก็ตาม บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังได้ซื้อประกันค่าความเสียหายส่วนแรกจาก 750,000 ดอลลาร์สหรัฐฯ เหลือ 50,000 ดอลลาร์สหรัฐฯ ต่อการใช้สิทธิเรียกร้องแต่ละครั้ง อย่างไรก็ตาม จำนวนความเสียหายรวมทั้งหมดของกลุ่มแอร์เอเชียถูกจำกัดที่ 10 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ

นอกเหนือจากที่กล่าวข้างต้น บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ทำประกันภัยความเสียหายตัวเครื่องบินที่เกิดจากภัยสงครามรวมทั้งภัยที่เกี่ยวข้อง เว้นแต่ภัยสงคราม การจี้เครื่องบิน และภัยอื่นๆ ที่ระบุไว้ในช้อยกเว้น (AVN 48B) ภายใต้กรมธรรม์ประกันภัยตัวเครื่องบินครอบคลุมมูลค่าเครื่องบินตามที่ได้ตกลงไว้ การคุ้มครองเป็นการคุ้มครองรวมทุกกรมธรรม์ประกันภัย และภายใต้เงื่อนไขว่ามูลค่ารวมต่อปีไม่เกิน 1,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ต่อเหตุการณ์

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ซื้อความเสียหายส่วนแรกสำหรับภัยสงคราม การจี้เครื่องบิน และภัยอื่นๆ มูลค่ารวมต่อปีไม่เกิน 750 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ต่อเหตุการณ์

5. สิ่งแวดล้อม



ปัจจุบัน บจ. ไทยแอร์เอเชีย ดำเนินธุรกิจโดยใช้เครื่องบินรุ่นแอร์บัส A320 ที่มีประสิทธิภาพในการประหยัดน้ำมันเชื้อเพลิงที่ดีกว่าและมีอัตราการปล่อยไอเสียต่ำ นอกจากนี้ ในปี 2559 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้รับเครื่องบินรุ่นแอร์บัส A320 นีโอ (New Engine Option) คาดหมายว่าเครื่องบินรุ่นดังกล่าวจะสามารถลดการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงได้ถึงร้อยละ 15 และมีระดับการปล่อยไอเสียต่ำกว่าเครื่องบินรุ่นที่ใช้ในปัจจุบัน

สภาอุตสาหกรรมและการแข่งขัน



1. แนวโน้มเศรษฐกิจและสภาอุตสาหกรรม

กองทุนการเงินระหว่างประเทศ (IMF) คาดการณ์ทิศทางเศรษฐกิจโลกโดยรวมปี 2560 เติบโตอยู่ที่ร้อยละ 3.4 ซึ่งสูงกว่าคาดการณ์การเติบโตเศรษฐกิจโลกในปี 2559 ที่ร้อยละ 3.1 อย่างไรก็ตามการขยายตัวเศรษฐกิจโลกยังมีปัจจัยเสี่ยงจากความไม่แน่นอนเกี่ยวกับนโยบายกระตุ้นเศรษฐกิจในสหรัฐฯ นอกจากนี้ราคาน้ำมันดิบโลกมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นหลังจากที่กลุ่มประเทศผู้ส่งออกน้ำมัน (OPEC) และผู้ผลิตนอกกลุ่มประเทศผู้ส่งออกน้ำมัน (Non-OPEC) ทำข้อตกลงปรับลดปริมาณการผลิตน้ำมันตั้งแต่ต้นปี 2560 ที่ผ่านมา ทั้งนี้บริษัทได้คาดการณ์ว่าราคาน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยาน (Jet Kerosene) ในปี 2560 มีแนวโน้มปรับตัวขึ้นจากปีก่อนหน้า โดยมีค่าเฉลี่ยอยู่ที่ราว 65 - 70 เหรียญสหรัฐฯ ต่อบาร์เรล ในส่วนของภาคการท่องเที่ยว องค์การการท่องเที่ยวโลกคาดการณ์การท่องเที่ยวโลกในปี 2560 จะขยายตัวอยู่ที่ร้อยละ 3.8 จากอุปสงค์การเดินทางระหว่างประเทศที่มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นต่อเนื่อง อย่างไรก็ตาม ปัญหาความไม่แน่นอนทางเศรษฐกิจภัยก่อการร้าย รวมถึงแนวโน้มราคาน้ำมันเชื้อเพลิงเครื่องบินที่เพิ่มขึ้นจะเป็นปัจจัยที่อาจส่งผลกระทบต่อการเติบโตของการท่องเที่ยว

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) คาดการณ์แนวโน้มเศรษฐกิจไทยปี 2560 จะขยายตัวอยู่ที่ร้อยละ 3.0-4.0 จากเศรษฐกิจในประเทศที่ปรับตัวดีขึ้น ซึ่งเป็นผลมาจากราคาคินค้าในตลาดโลกที่สูงขึ้น ส่งผลให้การผลิตของภาคอุตสาหกรรมและการลงทุนของภาคเอกชนขยายตัว ขณะที่ภาคการส่งออกเติบโตอย่างช้าๆ นอกจากนี้ภาคการเกษตรมีแนวโน้มฟื้นตัวจากปัญหาภัยแล้งที่ผ่านมา ในส่วนของภาครัฐมีการใช้จ่ายลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่อย่างต่อเนื่อง ทั้งนี้ภาคการท่องเที่ยวยังมีแนวโน้มอยู่ในเกณฑ์ดี อย่างไรก็ตามความผันผวนของสถานการณ์การเมืองของโลกยังเป็นปัจจัยเสี่ยงที่อาจกระทบการเติบโตของเศรษฐกิจไทย

กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬาคาดการณ์รายได้รวมจากการท่องเที่ยวในปี 2560 จะอยู่ที่ 2.71 ล้านล้านบาท เติบโตร้อยละ 8.2 จากปีก่อนหน้า โดยเป็นรายได้จากนักท่องเที่ยวต่างชาติ 1.78 ล้านล้านบาท และรายได้จากนักท่องเที่ยวในประเทศจำนวน 0.93 ล้านล้านบาท ขยายตัวร้อยละ 8.5 และร้อยละ 7.5 จากปีก่อนหน้า ตามลำดับ โดยคาดจำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติในปี 2560 จะเติบโตกว่า 35 ล้านคน ส่วนใหญ่มาจากมาตรการกระตุ้นการท่องเที่ยวจากภาครัฐ อาทิ การยกเว้นค่าธรรมเนียมการตรวจลงตราประเภทนักท่องเที่ยว ชนดิใช้ได้ครั้งเดียว (Tourist Visa - Single entry) และการปรับลดค่าธรรมเนียมการตรวจลงตรา ณ ช่องทางอนุญาตของด่านตรวจคนเข้าเมือง (Visa on Arrival) จำนวน 21 ประเทศ เพื่อดึงดูดนักท่องเที่ยวต่างชาติระหว่างวันที่ 1 ธันวาคม 2559 - 31 สิงหาคม 2560 โดยภาคการท่องเที่ยวในปี 2560 จะเน้นการสร้างรายได้จากตลาดที่มีศักยภาพ อาทิ กลุ่ม CLMV (กัมพูชา ลาว เมียนมา และเวียดนาม) รวมถึงตลาดในกลุ่มอาเซียนและยุโรป เป็นหลัก ทั้งนี้ภาครัฐยังคงเดินหน้าสร้างความยั่งยืนให้กับการท่องเที่ยว เน้นกลยุทธ์ด้านคุณภาพ สร้างมูลค่าเพิ่ม สร้างสมดุลทางเศรษฐกิจ สังคมและสิ่งแวดล้อม โดยเปิดมุมมองใหม่ต่อการท่องเที่ยววิถีท้องถิ่น อาทิ การส่งเสริมการท่องเที่ยวภายในประเทศตามโครงการ “12 เมือง

ต้องห้าม...พลาด” และ “12 เมืองต้องห้าม...พลาด พลัส” เพื่อให้เกิดการกระจายรายได้ด้านการท่องเที่ยวในพื้นที่เมืองที่มีศักยภาพ และโครงการ “70 เส้นทางตามรอยพระบาท” ซึ่งเป็นเส้นทางในโครงการอันเนื่องมาจากพระราชดำริของพระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช อาทิ โครงการซังห้วยมัน จ.เพชรบุรี และโครงการพัฒนาอดอยตุง จ.เชียงใหม่ เป็นต้น

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้เตรียมพร้อมเพื่อรองรับสภาะการแข่งขันที่สูงขึ้นทั้งในและระหว่างประเทศ โดยการเพิ่มจำนวนเครื่องบินในฝูงบินและฐานปฏิบัติการการบิน รวมถึงทบทวนให้การปฏิบัติการเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและพร้อมรับโอกาสทางธุรกิจใหม่ๆ เมื่อเวลาเหมาะสม เพื่อให้ได้รับประโยชน์สูงสุด

2. การแข่งขัน

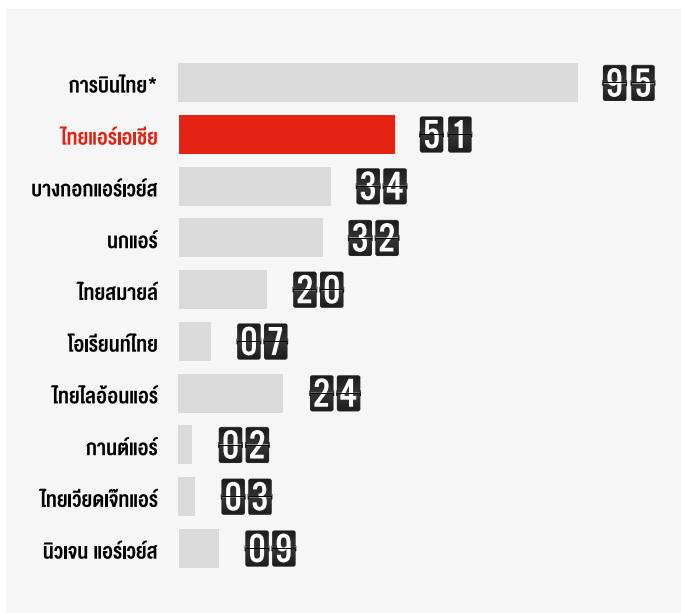
บจ. ไทยแอร์เอเชีย เผชิญกับการแข่งขันจากสายการบินราคาประหยัดสายการบินที่ให้บริการเต็มรูปแบบ และสายการบินแบบเช่าเหมาลำ ที่ให้บริการในเส้นทางบินเดียวกันทั้งในและระหว่างประเทศ โดยระดับความรุนแรงของการแข่งขันมีความแตกต่างกันไปในแต่ละเส้นทางบิน และขึ้นอยู่กับความแข็งแกร่งของสายการบินที่เป็นคู่แข่งและธุรกิจขนส่งรูปแบบอื่นๆ อาทิ

- การบินไทย ถือเป็นสายการบินแห่งชาติที่ให้บริการเต็มรูปแบบและเสนอบริการหลายระดับครอบคลุมไปยังเครือข่าย โดยบริการของการบินไทย รวมถึงการให้บริการอาหารบนเครื่องบิน โปรแกรมสะสมไมล์ และห้องพักผ่อนในท่าอากาศยาน มีฐานปฏิบัติการการบิน ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ทั้งนี้การบินไทย ได้จัดตั้งสายการบินไทยสมายล์ เพื่อรองรับการเชื่อมต่อการเดินทางในประเทศ รวมถึงการเชื่อมโยงระหว่างประเทศในกลุ่มอาเซียน อนึ่ง ณ วันที่ 16 มกราคม 2560 สายการบินไทยสมายล์ ได้ยกเลิกเที่ยวบินจากท่าอากาศยานดอนเมืองเพื่อย้ายฐานปฏิบัติการการบินไปยังท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเพียงแห่งเดียว นอกจากนี้ การบินไทย ถือหุ้นในสายการบินนกแอร์ในสัดส่วนร้อยละ 39.2 นกแอร์เป็นสายการบินราคาประหยัด เน้นการให้บริการในกลุ่มลูกค้าที่ให้ความสำคัญกับราคาโดยสาร โดยมีฐานปฏิบัติการการบิน ณ ท่าอากาศยานดอนเมือง
- สายการบินบางกอกแอร์เวย์ส เป็นสายการบินที่เน้นความเป็นเอกลักษณ์เฉพาะตัวที่ให้บริการแบบเต็มรูปแบบเช่นกัน เน้นกลุ่มนักท่องเที่ยวเป็นหลัก โดยเฉพาะเส้นทางบินเพื่อไปยังเกาะสมุย นอกจากนี้ การบินกรุงเทพยังเป็นเจ้าของและผู้ดำเนินกิจการสนามบิน สนามบินสมุย สนามบินตราด และสนามบินสุโขทัย
- สายการบินไทยไลอ้อนแอร์ เป็นสายการบินราคาประหยัดในเครือข่ายของไลอ้อนกรุ๊ปของประเทศอินโดนีเซีย ใช้ท่าอากาศยานดอนเมืองเป็นฐานปฏิบัติการการบิน โดยชุกุลยุทธ์ราคาค่าโดยสารถูกกว่าคู่แข่ง พร้อมแคมเปญในเมืองไทยคือ “อิสระในการบิน”
- สายการบินไทยเวียดเจ็ทแอร์ ซึ่งเป็นสายการบินราคาประหยัดในเครือข่ายของสายการบินเวียดเจ็ทแอร์ ประเทศเวียดนาม โดยใช้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเป็นฐานปฏิบัติการการบิน และได้เปิดให้บริการเที่ยวบินในประเทศตั้งแต่กันยายน 2559
- สายการบินนิวจีนแอร์เวย์ส มุ่งเน้นการให้บริการเที่ยวบินแบบเช่าเหมาลำไปยังจุดมุ่งหมายปลายทางหลายแห่งในประเทศจีนเป็นส่วนใหญ่ โดยมีฐานปฏิบัติการการบิน ณ ท่าอากาศยานดอนเมือง ท่าอากาศยานนานาชาติกระบี่ ท่าอากาศยานนานาชาติสุราษฎร์ธานี และท่าอากาศยานนานาชาติภูเก็ต

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ใช้กลยุทธ์แข่งขันทางราคาที่ประหยัด ความสำเร็จของเที่ยวบิน และคุณภาพในการให้บริการ โดย บจ. ไทยแอร์เอเชีย เชื่อว่าการเป็นสายการบินที่มีการบริหารต้นทุนอย่างมีประสิทธิภาพจะสามารถรับมือกับสถานการณ์ที่หากราคาค่าโดยสารจะลดลงเนื่องมาจากกลยุทธ์การลดราคาของคู่แข่งหรือจากคู่แข่งรายใหม่ได้ดี

ในปี 2559 ที่ผ่านมา บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังคงมีการแข่งขันทางด้านราคา โดยเฉพาะในเส้นทางหลัก จากทั้งสายการบินราคาประหยัดและสายการบินเต็มรูปแบบ ดังนั้นเพื่อหลีกเลี่ยงการแข่งขันที่รุนแรงและเพื่อการรักษาการเป็นผู้นำตลาดการบินในประเทศ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จึงเน้นการให้บริการในเส้นทางบินที่ไม่มีคู่แข่ง ส่งผลให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย สามารถเป็นผู้กำหนดราคาค่าโดยสารในเส้นทางนั้นๆ ได้ อาทิ ภูเก็ต - เสียมราฐ (กัมพูชา) และเชียงใหม่ - สุราษฎร์ธานี เป็นต้น รวมถึงการเปิดเส้นทางบินใหม่ในเมืองรอง เช่น พัทยา (อูตะภา) - หนานชาง (จีน) และภูเก็ต - อูฮั่น (จีน) นอกจากนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังได้รับประโยชน์จากการให้บริการเชื่อมต่อเที่ยวบินในเส้นทางที่มีให้บริการ (Fly-Thru) กับสายการบินไทยแอร์เอเชีย เอ็กซ์ ซึ่งเป็นสายการบินระยะไกลราคาประหยัดในเครือของสายการบินแอร์เอเชีย เอ็กซ์ ประเทศมาเลเซีย ใช้ท่าอากาศยานดอนเมืองเป็นฐานปฏิบัติการการบิน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 สายการบินที่ได้รับใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศ (AOC) จากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) ที่ให้บริการในเส้นทางบินทั้งใน และ/หรือ ระหว่างประเทศ มีจำนวนเครื่องบินที่ใช้ในการปฏิบัติการการบิน ดังภาพที่ปรากฏด้านล่าง



* รวมเครื่องบินสายการบินไทยสมายล์
แหล่งข้อมูลจาก Centre for Aviation (CAPA)

2.1 เส้นทางบินระหว่างประเทศ

คู่แข่งหลักในเส้นทางบินระหว่างประเทศของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย รวมถึงสายการบินที่ให้บริการแบบเต็มรูปแบบต่างๆ เช่น การบินไทย คาเธ่ย์แปซิฟิก สิงคโปร์แอร์ไลน์ เวียดนามแอร์ไลน์ แอร์มาเก๊า เมียนมาเนชั่นแนลแอร์ไลน์ มาเลเซียแอร์ไลน์ นอกจากนี้ ยังมีการแข่งขันกับสายการบินราคาประหยัด เช่น ไทเกอร์แอร์เวย์ส เจ็ทสตาร์แอร์เวย์ส สปริงแอร์ไลน์ ไอเรียนท์ไทย นกสก็๊ต ไทยไลอ้อนแอร์ ไทยเวียดเจ็ทแอร์ และสายการบินแบบเช่าเหมาลำ เช่น นิวเจน แอร์เวย์ส

2.2 เส้นทางบินภายในประเทศ

คู่แข่งหลักในเส้นทางบินภายในประเทศของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้แก่ (1) การบินไทย (2) สายการบินไทยสมายล์ (3) สายการบินบางกอกแอร์เวย์ส นอกจากนี้ ยังมีการแข่งขันกับสายการบินราคาประหยัดรายอื่นๆ อาทิ (1) นกแอร์ (บริษัทร่วมของการบินไทย) (2) สายการบินไอเรียนท์ไทย (3) ไทยไลอ้อนแอร์ (4) กานต์แอร์ และ (5) ไทยเวียดเจ็ทแอร์ รวมถึงสายการบินแบบเช่าเหมาลำ อาทิ (1) สายการบินอาร์แอร์ไลน์

กลยุทธ์การแข่งบิน

เป้าหมายของเราคือเป็นผู้นำในธุรกิจสายการบินราคาประหยัดในทุกตลาดที่ให้บริการ โดยเสนอบริการเพื่อให้ผู้โดยสารได้รับประสบการณ์ในการบินที่มี **ความปลอดภัย ตรงต่อเวลา และหลากหลายเส้นทางบิน** ในราคาที่เหมาะสมที่สุด นอกจากการขยายฝูงบินแล้ว บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังไม่หยุดยั้งในการเพิ่มเส้นทางใหม่ในการเดินทางทางอากาศโดยจับตลาดใหม่ๆ ที่มีศักยภาพ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง อินเดีย และประเทศแถบอินโดจีน ซึ่งการแข่งขันมีน้อยหรือไม่มีการแข่งขันเลย รวมทั้งยังเพิ่มความถี่ของเที่ยวบินให้มากขึ้นเพื่อขยายส่วนแบ่งการตลาดให้แข็งแกร่งขึ้น จุดมุ่งหมายของเราคือเป็นผู้นำส่วนแบ่งการตลาดสำหรับทุกเส้นทางบิน ทั้งตลาดในประเทศและต่างประเทศ นอกเหนือจากการสร้างรายได้จากค่าตัวเครื่องบินแล้ว บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังมุ่งเน้นในการเพิ่มรายได้จากบริการเสริมผ่านการประชาสัมพันธ์ที่น่าสนใจเพื่อให้สินค้าและบริการติดตลาดในกลุ่มผู้บริโภค รวมถึงหาผลิตภัณฑ์ใหม่ๆ อาทิ การให้บริการเชื่อมต่อเส้นทางทั้งทางรถและทางเรือไปยังเกาะและเมืองต่างๆ ภายในประเทศ เพื่อตอบสนองความต้องการของผู้โดยสารและความสะดวกสบายในการเดินทาง

กล่าวโดยสรุป บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยึดมั่นกับแนวทางของการเป็นสายการบินราคาประหยัดที่มีการบริหารต้นทุนและการปฏิบัติงานอย่างมีประสิทธิภาพ โดยสร้างเครือข่ายและโครงสร้างที่จะส่งเสริมให้เกิดการประหยัดและการบริหารจัดการที่มีประสิทธิภาพและประสิทธิผลเพื่อเตรียมพร้อมกับการแข่งขันในอนาคต



อ๊ะ!
โดนขโมย

อ๊ะ!
ปวดท้อง

Harbour City

ELECTRIC COMPANY

airasia

M 180

เกิดเรื่องไม่คาดฝัน ก็สนุกต่อได้



ชดเชยค่ารักษาพยาบาล
จากอุบัติเหตุ หรือเจ็บป่วย



คุ้มครองความสูญเสีย หรือ
เสียหายของทรัพย์สินส่วนตัว

บั้นท้ายมั่นใจ ดูแลให้ตลอดทริป

เพียง **299** บาท

คุ้มครองสูงสุดถึง **1,250,000** บาท

ซื้อประกันภัย Tune Protect
ได้ง่ายๆ หลากหลายช่องทาง



พร้อมบัตรโดยสาร
AirAsia.com



ผ่านทาง AirAsia
Mobile App



ผ่านแผนกการจัดการลูกค้า



ขณะทำการเช็คอินผ่านเว็บไซต์
ด้วยตัวคุณเอง

หมายเหตุ *Tune Protect รับประกันโดย บริษัท ทุนประกันภัย จำกัด (มหาชน) ดำเนินการจัดให้มีการประกันภัย โดย บริษัท เทรก ฟอรัทูน โพรเทกต์ จำกัด โยนุญาตเลขที่ ๑๐๐๑๘/๒๕๕๙

**ความคุ้มครองขึ้นอยู่กับแผนที่มีชื่อ เงื่อนไขเป็นไปตามข้อกำหนดของกรมธรรม์ โทร. 02 203 9798 อีเมล: enquiry.th@tuneprotect.com



Capture opportunities in AEC with SCB, The Best Thai Bank*

Today, many business roads lead to one common direction – the integration of AEC. With a host of advanced financial innovations and team of knowledgeable, service-minded professionals have earned SCB the coveted 'Best Bank Award' from Global Finance magazine for the past 10 consecutive years.

SCB is geared up to take your business to new heights of success.

*As named by Global Finance Magazine for 10 consecutive years

SCB 

ปัจจัย ความเสี่ยง

ธุรกิจการบินเป็นอีกหนึ่งธุรกิจที่มีปัจจัยความเสี่ยงที่หลากหลาย และมีความเฉพาะตัว เพื่อรับมือกับความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นซึ่งจะส่งผลกระทบต่อการดำเนินงานของบริษัท บริษัทฯ จึงได้จัดให้มีกระบวนการบริหารความเสี่ยงและได้แต่งตั้งคณะกรรมการบริหารความเสี่ยง (Risk Management Committee) ขึ้น ซึ่งประกอบด้วยผู้บริหารจากหน่วยงานต่างๆ ในการทำหน้าที่กำหนดนโยบายและประเมินความเสี่ยง โดยระบุความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นโดยวิเคราะห์ถึงปัจจัยที่อาจส่งผลให้บริษัทไม่สามารถบรรลุวัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้ เรียงลำดับความสำคัญของความเสี่ยงดังกล่าว และพิจารณาประเมินผลกระทบโอกาสที่เกิดขึ้นเพื่อกำหนดมาตรการจัดการความเสี่ยงให้อยู่ในระดับที่บริษัทยอมรับได้ ทั้งนี้ คณะกรรมการบริหารความเสี่ยงได้รายงานผลการประเมินความเสี่ยงให้คณะกรรมการตรวจสอบ คณะกรรมการบริหาร และคณะกรรมการบริษัท เพื่อพิจารณาสอบทานไตรมาสละครั้ง โดยบริษัทยึดถือมาตรฐานของ Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission: COSO เป็นหลักปฏิบัติ

บริษัทฯ มีปัจจัยความเสี่ยงที่สำคัญ ตามรายละเอียดที่แสดงไว้ด้านล่าง อย่างไรก็ตาม นอกเหนือจากปัจจัยความเสี่ยงที่ปรากฏนี้ อาจมีความเสี่ยงอื่นๆ ซึ่งบริษัทฯ ไม่อาจทราบได้ในขณะนี้หรือเป็นความเสี่ยงที่บริษัทพิจารณาในขณะนี้ว่าไม่เป็นสาระสำคัญแต่อาจเป็นปัจจัยความเสี่ยงที่มีความสำคัญในอนาคตได้



ภาวะอากาศ



น้ำมันเชื้อเพลิง



อัตราแลกเปลี่ยน



อัตราดอกเบี้ย

ความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมการบิน

1. อุตสาหกรรมการบินเผชิญความเสี่ยงจากเหตุการณ์ที่เกิดจากปัจจัยภายนอก

ในปัจจุบันการแข่งขันในอุตสาหกรรมการบินมีแนวโน้มที่สูงขึ้น ผู้โดยสารมีทางเลือกที่หลากหลายและสามารถเลือกที่จะใช้บริการสายการบินที่ตนมั่นใจที่สุดสำหรับการเดินทาง นอกจากนี้ข่าวการเกิดอากาศยานอุบัติเหตุ อาจทำให้ความมั่นใจในการเดินทางของผู้โดยสารลดลง ส่งผลกระทบในทางลบต่ออุตสาหกรรมการบิน ผลกระทบเบื้องต้นที่เกิดขึ้น ได้แก่ ต้นทุนด้านการรักษาความปลอดภัยและการประกันภัยที่เพิ่มขึ้น และการลดลงของจำนวนผู้โดยสารและรายได้ต่อหน่วย อันเนื่องมาจากอุปสงค์ของการเดินทางทางอากาศทั่วโลกลดลง และอาจทำให้ต้นทุนของอุตสาหกรรมการบินเพิ่มขึ้น เช่น ค่าน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับเครื่องบินหรือค่าใช้จ่ายด้านประกันภัย อีกทั้งการระบาดของโรคติดต่อที่มีโอกาสเกิดเป็นโรคระบาด หรือมาตรการต่างๆ ซึ่งรัฐบาลของประเทศที่ได้รับผลกระทบจากการระบาดได้รับมือกับความเสี่ยงที่จะเกิดโรคระบาด อาจขัดขวางการประกอบธุรกิจการบิน

ในช่วงฤดูมรสุมหรือช่วงที่เกิดสภาวะอากาศแปรปรวน เที่ยวบินต่างๆ อาจถูกยกเลิกหรือต้องเลื่อนเวลาจากกำหนดการเดิม ประเทศไทยเป็นหนึ่งในประเทศที่ประสบภัยพิบัติทางธรรมชาติหลายครั้งในช่วงหลายปีที่ผ่านมา ซึ่งรวมถึงคลื่นยักษ์สึนามิและอุทกภัย ในกรณีที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยกเลิกเที่ยวบินหรือเลื่อนเวลาจากกำหนดการเดิมเนื่องจากสภาพอากาศที่แปรปรวนนั้น รายได้และผลกำไรของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะลดลง

ความปลอดภัยถือเป็นสิ่งสำคัญหลักของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย บริษัทได้ดำเนินการจัดทำระบบการจัดการด้านความปลอดภัย (Safety Management System) เพื่อพัฒนาและสนับสนุนองค์กร โดย Safety Management System (SMS) เป็นระบบการบริหารจัดการด้านความปลอดภัยเชิงป้องกัน และเป็นกระบวนการที่ชัดเจนสำหรับการจัดการความปลอดภัย ที่ทำหน้าที่ผสมผสานระบบเทคนิคและระบบปฏิบัติการกับด้านการเงินและด้านทรัพยากรบุคคล เพื่อบรรลุเป้าหมายที่จะทำให้เกิดความปลอดภัยในการปฏิบัติงานและควบคุมความเสี่ยงให้อยู่ในระดับที่สามารถยอมรับได้ ระบบการจัดการด้านความปลอดภัยเป็นกระบวนการที่ดำเนินงานสอดคล้องกับแผนงานที่กำหนดไว้และนำมาปรับใช้ในองค์กร เน้นการป้องกันเชิงรุกผ่านการชี้บ่งอันตรายและควบคุมความเสี่ยงรวมถึงการจัดความเสี่ยงให้หมดไปก่อนที่จะมีเหตุการณ์ที่กระทบต่อความปลอดภัย

นอกจากนี้บริษัทได้จัดตั้งหน่วยงานพิเศษเพื่อรับมือต่อเหตุการณ์ที่อาจเกิดขึ้น (Emergency Response Team) เพื่อเฝ้าระวังและติดตามสถานการณ์ให้ทันทั่วทั้ง โดยมียุทธศาสตร์เพื่อให้เกิดผลกระทบต่อปฏิบัติการการบินและผู้โดยสารให้น้อยที่สุด โดยครอบคลุมทั้งการวางแผนปฏิบัติการการบิน การวางแผนงานภาคพื้นดินในสวนการดูแลผู้โดยสาร การสื่อสารองค์กรและความรับผิดชอบต่อผู้โดยสาร เป็นต้น

2. ธุรกิจ ขานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย อาจได้รับผลกระทบในทางลบอย่างมีนัยสำคัญจากต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิง

ต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิงเป็นค่าใช้จ่ายหลักในการดำเนินธุรกิจการบิน โดย บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิงคิดเป็นร้อยละ 28 ต้นทุนการดำเนินงานของบริษัทในปี 2559 ดังนั้น ผลการดำเนินงานของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะได้รับผลกระทบอย่างมากหากราคาน้ำมันอากาศยานมีการปรับตัวสูงขึ้น บริษัทจึงมีนโยบายการป้องกันความเสี่ยงจากราคาน้ำมันอากาศยาน (Fuel Hedging) เพื่อลดความผันผวนของต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิง มิใช่เป็นการแสวงหากำไร แต่เป็นการชะลอและลดผลกระทบต่อต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิงหากราคามีความผันผวนสูง นอกจากนี้ บริษัทมีนโยบายบริหารจัดการอัตราการบินเปลี่ยนของเชื้อเพลิงเครื่องบินในสวนการปฏิบัติการการบิน

สำหรับปี 2559 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ประกันความเสี่ยงราคาน้ำมันอากาศยานล่วงหน้าไว้ในสัดส่วนถัวเฉลี่ยร้อยละ 67 ของปริมาณการใช้ น้ำมันเชื้อเพลิงทั้งนี้ระหว่างปีการดำเนินงาน บริษัทได้มีการบริหารจัดการปรับปรุงธุรกรรมประกันความเสี่ยงราคาน้ำมันอากาศยานให้สอดคล้องกับสถานการณ์ราคาน้ำมันโลกที่แปรผัน

3. ความผันผวนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศอาจส่งผลกระทบต่อธุรกิจ ขานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

เนื่องจาก บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีรายได้และค่าใช้จ่ายเป็นเงินตราต่างประเทศหลายสกุลเงิน บริษัทได้ดำเนินการบริหารความเสี่ยงอันเนื่องมาจากความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยนให้มีประสิทธิภาพ โดยมีการบริหารภายใต้ นโยบายการบริหารความเสี่ยงแบบธรรมชาติ (Natural Hedging) คือ จัดการให้รายจ่ายอยู่ในสกุลเงินเดียวกับรายรับให้มากที่สุด หลังจากนั้นบริษัทบริหารกระแสเงินสดโดยจัดการแลกเปลี่ยนเงินคงเหลือในแต่ละสกุลเข้ามาเป็นเงินสกุลเงินที่เป็นค่าใช้จ่ายหลักของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เช่น สัญญาเช่าซ่อมบำรุง สัญญาเช่าเครื่องบิน สัญญาการจัดหาน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับเครื่องบิน โดยโครงสร้างเงินกู้ในสกุลเงินต่างๆ ถูกปรับให้สอดคล้องกับสกุลเงินของเงินสดสุทธิจากการดำเนินงาน (Net Operating Cash Flow) พร้อมๆ กับลดความเสี่ยงของการมีหนี้สินเป็นเงินสกุลต่างประเทศมากเกินไป โดยพยายามมีหนี้สินสกุลบาทเพิ่มขึ้น เพื่อลดความผันผวนของรายการผลกำไร/ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนในงบการเงินของบริษัท ทั้งนี้ บริษัทมีการบริหารความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนด้วยเครื่องมือทางการเงิน เช่น สัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ (Cross Currency Swap: CCS) การแลกเปลี่ยนเงินตราแบบทันที (Spot) และการแลกเปลี่ยนเงินตราล่วงหน้า (Forward) แม้ว่าบริษัทได้เข้าทำธุรกรรมป้องกันความเสี่ยงสกุลเงินต่างประเทศ แต่การบริหารความเสี่ยงดังกล่าวอาจจะไม่กำจัดความเสี่ยงนั้นได้ทั้งหมด

4. บจ. ไทยแอร์เอเชีย อาจเผชิญกับความผันผวนของอัตราดอกเบี้ย

บจ. ไทยแอร์เอเชีย อาจต้องก่อภาระหนี้เพิ่มอย่างมีนัยสำคัญในอนาคตเพื่อระดมทุนในการจัดซื้อเครื่องบิน เพื่อเป็นค่าใช้จ่ายในการลงทุน หรือเพื่อเป็นค่าใช้จ่ายตามแผนขยายธุรกิจ ทั้งนี้ คาดว่าหนี้สินในอนาคตของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย บางส่วนอาจเป็นหนี้สินที่กำหนดอัตราดอกเบี้ยลอยตัว การเพิ่มขึ้นของอัตราดอกเบี้ยมีผลให้ต้นทุนการกู้ยืมในอนาคตของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เพิ่มขึ้น บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีมาตรการลดความผันผวนของอัตราดอกเบี้ยโดยกำหนดอัตราดอกเบี้ยบางส่วนเป็นอัตราคงที่ในกระบวนการเจรจาสัญญาเช่าทางการเงินและพิจารณานำเครื่องมือทางการเงินมาใช้ในเวลาที่เหมาะสม ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีสัดส่วนของภาระหนี้สินระยะยาวภายหลังการ Swap ที่มีอัตราดอกเบี้ยลอยตัวต่ออัตราดอกเบี้ยคงที่ประมาณร้อยละ 10 ต่อ 90

ความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

1. การถือหุ้นโดยบุคคลต่างชาตินใน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งเป็นสินทรัพย์หลัก (CORE ASSET) ของบริษัทฯ มีข้อจำกัดอยู่หลายประการ การละเมิดข้อจำกัดดังกล่าวอาจส่งผลให้เกิดการเพิกถอนใบอนุญาตให้ประกอบกิจการค้าขายในการเดินอากาศ และสิทธิของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ในการบินในทุกเส้นทางการบิน

การถือหุ้นของบุคคลต่างชาตินใน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ถูกจำกัดโดยข้อบังคับไว้ที่ร้อยละ 0.1 ของหุ้นที่จำหน่ายได้แล้วทั้งหมดของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น นอกจากนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งเป็นสินทรัพย์หลักของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ยังอยู่ภายใต้บังคับของข้อจำกัดการถือหุ้นของบุคคลต่างชาตินภายใต้พระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว พ.ศ. 2542 พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 (รวมทั้งที่มีการแก้ไขเพิ่มเติม) และส่วนเงื่อนไขการอนุญาตประกอบกิจการค้าขายในการเดินอากาศตามประกาศคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 58 โดยหุ้นของผู้ดำเนินการบริการขนส่งทางอากาศและผู้ซึ่งจดทะเบียนอากาศยานไม่น้อยกว่าร้อยละ 51 ต้องถือโดยบุคคลในประเภทต่อไปนี้แต่ละประเภทโดยลำพัง หรือหลายประเภทรวมกัน ได้แก่

- (ก) บุคคลธรรมดาซึ่งมีสัญชาติไทย และ/หรือ
- (ข) กระทรวง ทบวง กรมในรัฐบาล และ/หรือ
- (ค) บริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัดซึ่งมีกระทรวง ทบวง กรมในรัฐบาล หรือบุคคลธรรมดาสัญชาติไทยถือหุ้นอยู่ไม่น้อยกว่าร้อยละ 51 ของหุ้นทั้งหมด

ในทางปฏิบัติ จะไม่สามารถทราบได้ว่าการขายหุ้นของผู้ถือหุ้นสัญชาติไทยในเวลาต่อมาจะเป็นการขายให้ผู้ถือหุ้นสัญชาติไทยหรือผู้ซื้อชาวต่างชาติหรือบุคคลที่แลกเปลี่ยนเอ็นวีดีอาร์เป็นหุ้น เป็นบุคคลสัญชาติไทยหรือชาวต่างชาติ ทั้งนี้ จนกว่าผู้ซื้อหรือบุคคลดังกล่าวจะยื่นคำร้องขอจดทะเบียนโอนหุ้นดังกล่าวต่อนายทะเบียน หรือจนกว่าจะมีการปิดสมุดทะเบียนผู้ถือหุ้น ผู้ซื้อหรือบุคคลที่แลกเปลี่ยนเอ็นวีดีอาร์เป็นหุ้นไม่มีหน้าที่ต้องยื่นคำร้องขอจดทะเบียนโอนหุ้นดังกล่าวหลังจากการซื้อหรือการแลกเปลี่ยน และหากผู้ซื้อหรือบุคคลดังกล่าวไม่ได้ยื่นคำร้องดังกล่าว ก็จะไม่ปรากฏชื่อและสัญชาติของผู้ซื้อหรือบุคคลดังกล่าวในสมุดทะเบียนผู้ถือหุ้น จนกว่าจะถึงวันปิดสมุดทะเบียนผู้ถือหุ้น ซึ่งอาจเป็นระยะเวลาหนึ่งหลังจากที่การซื้อหรือการแลกเปลี่ยน ทั้งนี้ TSD ซึ่งเป็นนายทะเบียนของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น อาจปฏิเสธที่จะจดทะเบียนการโอนหุ้นให้แก่บุคคลที่ไม่ได้มีสัญชาติไทย หรือมีฉะนั้นบุคคลดังกล่าวอาจจำเป็นต้องขายหุ้น ถ้าการโอนหุ้นดังกล่าวจะทำให้การถือหุ้นของบุคคลต่างชาตินใน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เกินกว่าสัดส่วนการถือหุ้นของบุคคลต่างชาตินที่บังคับให้อยู่ขณะนั้น ซึ่งอาจส่งผลให้เกิดการเพิกถอนใบอนุญาตให้ประกอบกิจการค้าขายในการเดินอากาศ และอาจส่งผลกระทบต่อในทางลบอย่างมีนัยสำคัญต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เมื่อการถือหุ้นของบุคคลต่างชาตินถึงสัดส่วนสูงสุดที่กำหนดแล้ว ผู้ถือหุ้นสัญชาติไทยอาจถูกจำกัดไม่ให้โอนหุ้นแก่ผู้ซื้อชาวต่างชาติ ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อสภาพคล่องและราคาตลาดของหุ้น นอกจากนี้ ตามหลักทั่วไปในการดำเนินการบริการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศนั้น

บจ. ไทยแอร์เอเชีย จำเป็นต้องมีบุคคลสัญชาติไทยเป็นผู้ถือหุ้น ในสัดส่วนที่เป็นสาระสำคัญและเป็นผู้มีอำนาจควบคุมที่แท้จริงของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งแม้ว่ารัฐบาลของประเทศต่างๆ ที่ประเทศไทยได้ลงนามข้อตกลงแบบทวิภาคี อาจยอมรับแนวคิดเรื่อง “ผู้รับประโยชน์ที่แท้จริง” แต่ก็ยังมีความเสี่ยงที่บริษัท จะไม่สามารถผ่านเกณฑ์ “การถือหุ้นในสัดส่วนที่เป็นสาระสำคัญและการมีอำนาจควบคุมอันแท้จริง” ซึ่งอาจทำให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย สิ้นสถานภาพการเป็นสายการบินของไทย (Thai-designated Airline) และถูกเพิกถอนสิทธิในการบินในเส้นทางบินระหว่างประเทศได้

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ถือหุ้นร้อยละ 55 ใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยผู้ถือหุ้นที่เป็นนักลงทุนรายย่อยและนักลงทุนสถาบันถือหุ้นใน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ร้อยละ 54 ของหุ้นที่จำหน่ายแล้วทั้งหมดของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และหุ้นส่วนที่เหลืออีกร้อยละ 46 ถือโดยคณะกรรมการและผู้บริหารของบริษัทฯ ซึ่งเป็นบุคคลธรรมดาที่มีสัญชาติไทยทั้งสิ้นตามข้อกำหนดที่เกี่ยวข้อง

2. บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เป็นบริษัทที่ประกอบธุรกิจลงทุนโดยการถือหุ้นในบริษัทอื่น (HOLDING COMPANY) จึงต้องพึ่งพาเงินปันผลที่ได้รับจากการลงทุนใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย เพียงอย่างเดียวในการจ่ายเงินปันผลให้กับผู้ถือหุ้นของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น

เนื่องจาก บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ประกอบธุรกิจลงทุนโดยการถือหุ้นในบริษัทอื่น จึงต้องพึ่งพาเงินปันผลจาก บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งเป็นบริษัทที่ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ถือหุ้นอยู่ร้อยละ 55 การจ่ายเงินปันผลโดยบริษัทฯ ให้แก่ผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ และการจ่ายเงินปันผลโดย บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้แก่ผู้ถือหุ้นของตน ซึ่งรวมถึง บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น จะต้องดำเนินการตามที่กฎหมายกำหนด ทั้งนี้ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น สามารถจ่ายเงินปันผลได้หากมีผลกำไรสุทธิปรากฏในงบการเงินเฉพาะกิจการของบริษัทฯ แต่ไม่สามารถจ่ายเงินปันผลจากกำไรสุทธิตามงบการเงินรวมซึ่งมาจากกำไรสุทธิของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ ดังนั้น ความสามารถในการจ่ายเงินปันผลของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น จึงขึ้นอยู่กับเงินปันผลที่ได้รับจาก บจ. ไทยแอร์เอเชีย เนื่องจากเงินปันผลดังกล่าวถือเป็นรายได้เกือบทั้งหมดของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น

บริษัทได้กำหนดให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จัดทำแผนดำเนินการและงบประมาณประจำปี ซึ่งจะต้องผ่านการพิจารณาและได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการบริษัท ซึ่งผู้บริหารระดับสูงจะมีการประชุมทุกเดือนเพื่อพิจารณาติดตามผลการดำเนินงานอย่างใกล้ชิดเพื่อปรับตัวอย่างทันที่ หากมีความเปลี่ยนแปลงจากปัจจัยภายนอกที่ต่างกับแผนงานที่วางไว้ รวมทั้งการวางแผนทางการเงินอย่างเหมาะสม ทั้งด้านกระแสเงินสดและอัตราส่วนทางการเงินที่ได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการ

3. การดำเนินธุรกิจของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ต้องพึ่งพาความสัมพันธ์ของบริษัทฯ กับ AIRASIA BERHAD

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้รับประโยชน์จากการสนับสนุนของ AAB ในหลายด้าน ทั้งนี้ ธุรกิจของบริษัทฯ พึ่งพิงกับ สัญญาอนุญาตให้ใช้ชื่อทางการค้าที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทำกับ AAB ลงวันที่ 1 มกราคม 2560 (“สัญญาอนุญาตให้ใช้ชื่อทางการค้า AirAsia”) ซึ่ง AAB อนุญาตให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีสิทธิแต่ผู้เดียวในประเทศไทยสำหรับการใช้ชื่อทางการค้า “AirAsia” เพื่อการดำเนินธุรกิจของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย และการเข้าถึงทักษะความรู้ทางด้านการตลาด การประกอบธุรกิจ และการบริการลูกค้า ทั้งนี้ การเพิ่มขึ้นของค่าธรรมเนียมในการอนุญาตให้ใช้ชื่อทางการค้า และการแก้ไขเพิ่มเติมอื่นๆ ของสัญญานี้ อาจส่งผลกระทบต่อผลการดำเนินงานของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

ปัจจุบัน บจ. ไทยแอร์เอเชีย เช่าเครื่องบินจากบริษัทย่อยของ AAB โดยสัญญาเช่าดังกล่าวจะสิ้นสุดกำหนดระยะเวลาระหว่างปี 2562 ถึงปี 2570 โดยความสามารถของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ในการต่ออายุสัญญาเช่าด้วยข้อกำหนดที่คล้ายคลึงกับข้อกำหนดเดิมจะขึ้นอยู่กับสถานะของตลาด ณ เวลานั้น ซึ่งปกติแล้วหากสัญญาเช่ามีกำหนดระยะเวลานาน ข้อกำหนดของสัญญาเช่าจะเอื้อประโยชน์แก่ผู้เช่าเพิ่มขึ้น บริษัทฯ พึ่งพาเทคโนโลยีสารสนเทศที่ใช้ในกลุ่มแอร์เอเชียทั้งนี้ระบบซอฟต์แวร์หลักของบริษัทฯ (มีศูนย์กลางอยู่ในกัวลาลัมเปอร์ ประเทศมาเลเซีย) ได้แก่ NewSkies 3.4 พัฒนาโดย Navitaire ใช้สำหรับการบริหารจัดการ / การสำรองที่นั่งและการขาย Axapta Financial Management พัฒนาโดย Microsoft ซึ่งใช้สำหรับการดำเนินการด้านการเงิน AIMS ซึ่งใช้สำหรับการกำหนดตารางบินและการจัดตารางบินของลูกเรือ Navtech ใช้สำหรับการวางแผนการบิน และ Swiss Aviation Software Ltd.'s AMOS ใช้สำหรับการบริหารจัดการวิศวกรรมการซ่อมบำรุงอากาศยานและการขนส่ง

นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังมีช่องทางในการได้รับชิ้นส่วนอะไหล่ที่จัดเก็บโดย AAB และได้รับประโยชน์จากบริการประจำท่าอากาศยานซึ่งให้บริการโดยสมาชิกในกลุ่มแอร์เอเชียในบางท่าอากาศยานในประเทศมาเลเซีย ประเทศอินโดนีเซีย และประเทศอินเดีย รวมทั้งให้บริการและได้รับบริการอื่นๆ จาก AAB และสมาชิกของกลุ่มแอร์เอเชีย อาทิ การซ่อมบำรุง การป้องกันความเสี่ยงจากน้ำมันเชื้อเพลิง เว็บไซต์แอร์เอเชียสำหรับการขายบัตรโดยสารทางอินเทอร์เน็ต ซอฟต์แวร์สำรองที่นั่ง และโปรแกรมสมาชิกแอร์เอเชียปิก เป็นต้น อานาจากการตัดสินใจในการเข้าทำรายการดังกล่าวเป็นของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยต้องผ่านการอนุมัติจากคณะกรรมการตรวจสอบและคณะกรรมการบริษัท

4. บจ. ไทยแอร์เอเชีย ต้องพึ่งพาระบบอัตโนมัติและอินเทอร์เน็ตในการดำเนินธุรกิจ

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

การสำรองเที่ยวบินโดยตรงของผู้โดยสารผ่านเว็บไซต์ และโปรแกรม (Application) บนโทรศัพท์เคลื่อนที่แบบ Smartphone ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย คิดเป็นสัดส่วนประมาณร้อยละ 69 ในปี 2559 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ตระหนักถึงความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นจากการรักษาความปลอดภัยในการใช้อินเทอร์เน็ตเพื่อดำเนินธุรกรรมที่เกี่ยวข้องกับการให้ข้อมูลอันเป็นความลับ ซึ่งอาจทำให้เกิดข้อจำกัดด้านการซื้อบัตรโดยสารที่มากกว่าเดิม จึงมีนโยบายเก็บรักษาข้อมูลส่วนบุคคลที่ได้รับจากลูกค้า และมีการใช้มาตรการความปลอดภัยเพื่อป้องกันการเข้าถึงข้อมูลดังกล่าวโดยมิชอบ รวมทั้งมีการร่วมมือกับธนาคารชั้นนำทั้งในและนอกประเทศ รวมถึงผู้ให้บริการบัตรเครดิตเช่น VISA MasterCard American Express และ JCB เพื่อสร้างความพึงพอใจต่อผู้โดยสารในการใช้บัตรเครดิตในการทำธุรกรรมทาง Internet อย่างรวดเร็วและปลอดภัย

5. บจ. ไทยแอร์เอเชียใช้เครื่องบินรุ่นแอร์บัส A320 และเครื่องบินประเภท CFM56-5 เพียงประเภทเดียวทั้งฝูงบิน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ใช้งานเครื่องบินรุ่นแอร์บัส A320 จำนวน 51 ลำ ซึ่งใช้เครื่องยนต์ประเภท CFM56-5B6/3 และ -5B4/3 และ LEAP-1A การพึ่งพาเครื่องบินรุ่นเดียว คือเครื่องบินรุ่นแอร์บัส A320 และเครื่องยนต์ประเภท CFM56-5B6/3 และ -5B4/3 และ LEAP-1A เพียงประเภทเดียว ส่งผลให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีความเสี่ยงที่จะเผชิญปัญหาใดๆ อันเกิดเนื่องจากเครื่องบินและเครื่องยนต์ประเภทดังกล่าว โดย บจ. ไทยแอร์เอเชีย อาจได้รับผลกระทบในทางลบหากมีการค้นพบข้อบกพร่องในการออกแบบหรือปัญหาทางเครื่องยนต์ของเครื่องบินรุ่นแอร์บัส A320 หรือเครื่องยนต์ประเภท CFM56-5B6/3 และ -5B4/3 และ LEAP-1A ซึ่งส่งผลให้เครื่องบินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ต้องถูกจอดไว้เพื่อทำการแก้ไขข้อบกพร่องหรือปัญหานั้น

อย่างไรก็ตาม เครื่องบินรุ่นแอร์บัส A320 เป็นเครื่องบินที่ได้รับความนิยมเชื่อถือในอุตสาหกรรมการบินโดยเริ่มสายการผลิตมาตั้งแต่ปี 2531 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ประเมินความเสี่ยงของการที่เครื่องบินรุ่นดังกล่าวจะประสบปัญหาด้านการออกแบบหรือปัญหาทางเครื่องยนต์ โดยพิจารณาถึงประวัติของเครื่องบินรุ่นดังกล่าว ซึ่งมีความปลอดภัยสูงและมีต้นทุนในการให้บริการที่เหมาะสม

ข้อมูลหลักทรัพย์ และผู้ถือหุ้น

หลักทรัพย์

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มีทุนจดทะเบียนที่ออกและชำระแล้วจำนวน 485,000,000 บาท เป็นหุ้นสามัญจำนวน 4,850,000,000 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 0.10 บาท โดยเมื่อวันที่ 31 พฤษภาคม 2555 บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ได้จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยภายใต้ชื่อย่อ "AAV"

บจ. ไทยแอร์เอเชีย (บริษัทย่อย)

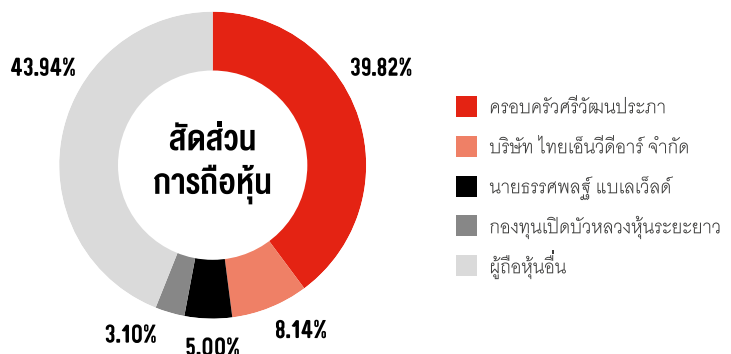
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีทุนจดทะเบียนที่ออกและชำระแล้วจำนวน 435,555,600 บาท เป็นหุ้นสามัญจำนวน 43,555,560 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 10 บาท โดย บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ได้นำเงินที่ได้จากการเสนอขายหุ้นต่อประชาชนทั่วไป (Initial Public Offering) มาซื้อหุ้นเพิ่มทุนใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย ส่งผลให้ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มีสัดส่วนการถือหุ้นเพิ่มขึ้นจากร้อยละ 51 เป็นร้อยละ 55

ผู้ถือหุ้น

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น

ณ วันที่ 30 ธันวาคม 2559 บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มีผู้ถือหุ้นสูงสุด 10 รายแรก โดยมีรายละเอียดจำนวนหุ้นและสัดส่วนการถือหุ้นดังนี้

รายชื่อผู้ถือหุ้น	จำนวนหุ้น	สัดส่วนการถือหุ้น (ร้อยละ)
1. ครอบครัวศรีวิวัฒนประภา	1,931,288,286	39.82
- นายวิชัย ศรีวัฒนประภา	679,000,000	14.00
- นายอัยวัฒน์ ศรีวัฒนประภา	485,088,286	10.00
- นายอภิเชษฐ์ ศรีวัฒนประภา	282,200,000	5.82
- นางสาวอรุณรุ่ง ศรีวัฒนประภา	242,500,000	5.00
- นางสาววรมาศ ศรีวัฒนประภา	242,500,000	5.00
2. บริษัท ไทยเอ็นวีดีอาร์ จำกัด	394,584,555	8.14
3. นายบรรคพลฐ์ แบลเว็ลด์	242,500,000	5.00
4. กองทุนเปิดบัวหลวงหุ้นระยะยาว	150,151,700	3.10
5. นางสาวสุพรทิพย์ ชวงรังษี	105,965,000	2.18
6. กองทุนเปิดบัวหลวงหุ้นระยะยาว 75/25	86,044,700	1.77
7. นายธนรัชต์ พวงศ์	80,662,100	1.66
8. นายชาลี ชวงรังษี	71,512,000	1.47
9. นางสาวพจนาลัย บุญพันธ์	52,000,000	1.07
10. กองทุนเปิดบัวหลวงเฟล็กซิเบิ้ลเพื่อการเลี้ยงชีพ	42,400,000	0.87



บจ. ไทยแอร์เอเชีย

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 ผู้ถือหุ้นของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีจำนวน 8 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. นายธรรตพลฐ์ แบลเวิลด์	2	0
4. นาวาอากาศเอกธนภัทร งามปลั่ง	1	0
5. นายปรีชญา วัศมีธานินทร์	1	0
6. หม่อมหลวงบรรณวเทพ เทวกุล	1	0
7. นายสันติสุข คล่องใช้ยา	1	0
8. นางหทัยมาศ เอกลักษณ์ดิถลัก	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 2559 ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของ AirAsia Berhad มีรายละเอียดจำนวนหุ้นและสัดส่วนการถือหุ้นดังนี้

รายชื่อผู้ถือหุ้น	การถือหุ้นทางตรง		การถือหุ้นทางอ้อม	
	จำนวนหุ้น	สัดส่วนการถือหุ้น (ร้อยละ)	จำนวนหุ้น	สัดส่วนการถือหุ้น (ร้อยละ)
Tune Air Sdn Bhd ¹	516,485,082	18.56	-	-
นายแอนโทนี่ ฟรานซิส เพอร์นันเดส	1,600,000	0.06	516,485,082 ²	18.56
นายคามารุดิน บิน เมอรานัน	2,000,000	0.07	516,485,082 ²	18.56
Employees Provident Fund Board	141,808,149	5.10	-	-

หมายเหตุ 1. ภายใต้การถือหุ้นโดย Tune Air Sdn Bhd, RHB Nominees (Tempatan) Sdn Bhd, Kenanga Capital Sdn Bhd, Cimsec Nominees (Tempatan) Sdn Bhd, HSBC Nominees (Tempatan) Sdn Bhd และ MIDF Amanah Investment Nominees (Tempatan) Sdn Bhd
2. ถือหุ้นทางอ้อมผ่าน Tune Air Sdn Bhd

นโยบายการจ่ายเงินปันผล

คณะกรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น อาจพิจารณาจ่ายเงินปันผลประจำปีให้แก่ผู้ถือหุ้น โดยจะต้องได้รับความเห็นชอบจากที่ประชุมผู้ถือหุ้น เว้นแต่เป็นการจ่ายเงินปันผลระหว่างกาลซึ่งคณะกรรมการมีอำนาจอนุมัติให้จ่ายเงินปันผลได้เป็นครั้งคราวเมื่อเห็นว่า บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มีกำไรสมควรพอจะทำเช่นนั้นแล้วให้รายงานให้ที่ประชุมผู้ถือหุ้นทราบในการประชุมคราวต่อไป

นโยบายการจ่ายเงินปันผลของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น

ในการพิจารณาจ่ายเงินปันผลของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น จะคำนึงถึงผลการดำเนินงาน สภาพคล่อง กระแสเงินสด และสถานะทางการเงินของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เงื่อนไขและข้อจำกัดในการจ่ายเงินปันผลตามที่กำหนด

ไว้ในสัญญาเงินกู้ หุ้นกู้ หรือสัญญาต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง ที่กำหนดให้ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ต้องปฏิบัติตามแผนธุรกิจในอนาคต และความจำเป็นในการใช้เงินลงทุน รวมถึงปัจจัยอื่นๆ ตามที่คณะกรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เห็นสมควร

นโยบายการจ่ายเงินปันผลของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

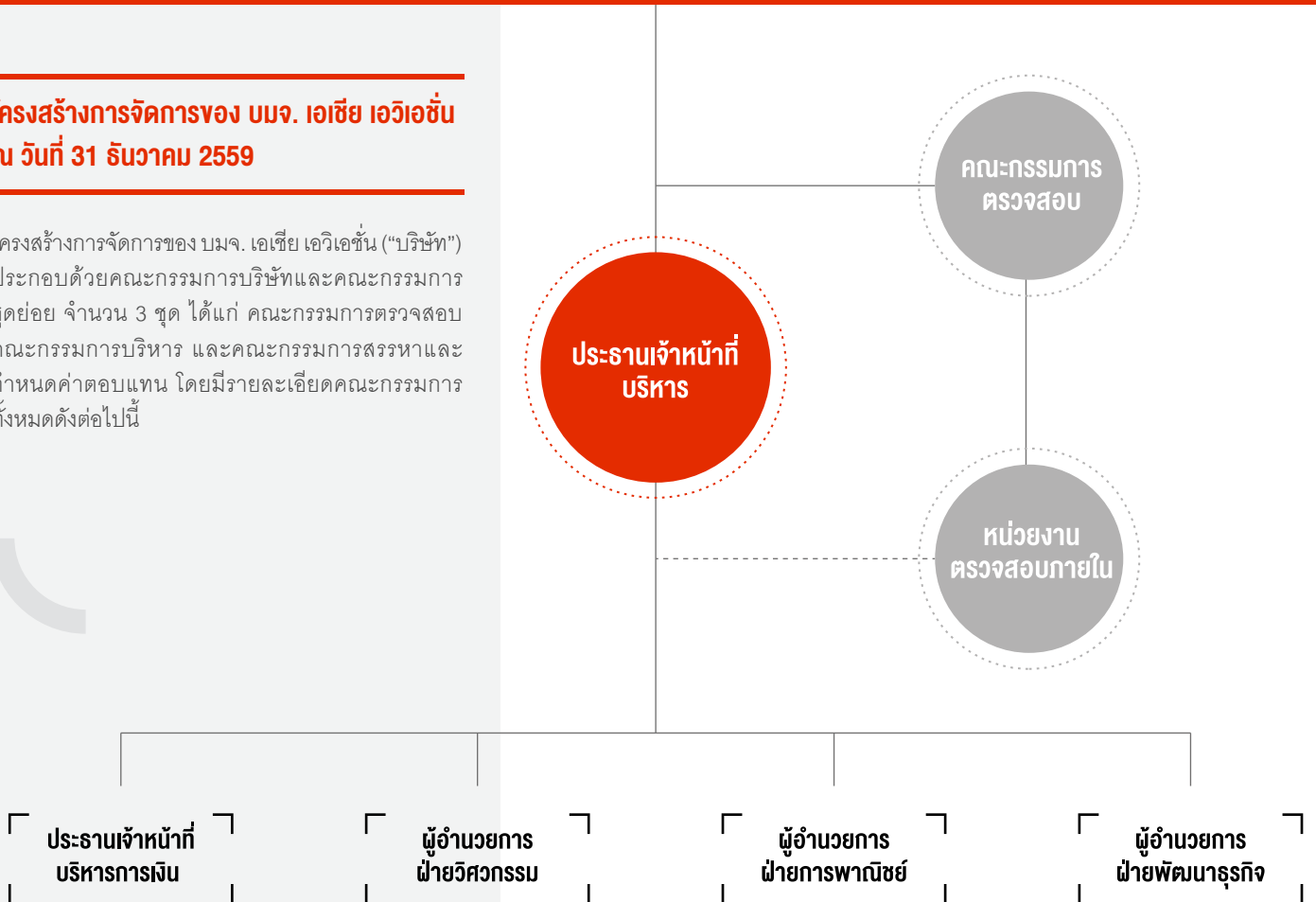
ในการพิจารณาจ่ายเงินปันผลของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะคำนึงถึงผลการดำเนินงาน สภาพคล่อง กระแสเงินสด และสถานะทางการเงินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เงื่อนไขและข้อจำกัดในการจ่ายเงินปันผลตามที่กำหนดไว้ในสัญญาเงินกู้ หุ้นกู้ หรือสัญญาต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง ที่กำหนดให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ต้องปฏิบัติตาม แผนธุรกิจในอนาคต และความจำเป็นในการใช้เงินลงทุน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

โครงสร้าง การจัดการ

คณะกรรมการบริษัท

โครงสร้างการจัดการของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559

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



คณะกรรมการบริษัท

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 คณะกรรมการบริษัท ประกอบด้วยกรรมการจำนวน 9 ท่าน ดังนี้

ชื่อ	ตำแหน่ง
1. นายอัครักษ์ ชลธารินทร์	ประธานกรรมการ / กรรมการอิสระ / ประธานกรรมการตรวจสอบ
2. นายณัฐวุฒิ เภาโบรมย์	กรรมการ / กรรมการอิสระ / กรรมการตรวจสอบ
3. นายเกษมสิทธิ์ ปฐมศักดิ์*	กรรมการ / กรรมการอิสระ / กรรมการตรวจสอบ
4. นายธรรศพल्ली แบลเวลด์	กรรมการ
5. นายอัยยวัฒน์ ศรีวัฒนประภา**	กรรมการ
6. นายอภิเชษฐ์ ศรีวัฒนประภา**	กรรมการ
7. นายสมบัติ เดชพานิชกุล**	กรรมการ
8. หม่อมหลวงบวรเทพ เทวกุล	กรรมการ
9. นายสันติสุข คล่องใช้ยา	กรรมการ

* นายเกษมสิทธิ์ ปฐมศักดิ์ ได้เข้าดำรงตำแหน่งกรรมการ กรรมการอิสระ กรรมการตรวจสอบ กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน แทนนายดิสร วชิโรทัย ซึ่งได้ลาออกจากตำแหน่งดังกล่าว โดยมีผลเมื่อวันที่ 9 พฤศจิกายน 2559

** ตามที่มีการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัท คณะกรรมการบริษัทจึงมีมติอนุมัติแต่งตั้งกรรมการบริษัทแทนกรรมการทั้ง 3 ท่านที่แจ้งลาออก โดยมีผลเมื่อวันที่ 13 มิถุนายน 2559 ดังนี้

- 1) นายสมบัติ เดชพานิชกุล ดำรงตำแหน่งกรรมการ แทนนางภัทรา บุคราวาศ์
- 2) นายอัยยวัฒน์ ศรีวัฒนประภา ดำรงตำแหน่งกรรมการ แทนนาวาอากาศเอกธนภัทร งามปลั่ง
- 3) นายอภิเชษฐ์ ศรีวัฒนประภา ดำรงตำแหน่งกรรมการ แทนนายปริญญา รัศมีธานินทร์

กรรมการผู้มีอำนาจลงนามแทนบริษัท

นายธรรศพल्ली แบลเวลด์ หรือ นายสันติสุข คล่องใช้ยา หรือ หม่อมหลวงบวรเทพ เทวกุล คนใดคนหนึ่ง ลงลายมือชื่อร่วมกับ นายสมบัติ เดชพานิชกุล หรือ นายอัยยวัฒน์ ศรีวัฒนประภา หรือ นายอภิเชษฐ์ ศรีวัฒนประภา คนใดคนหนึ่ง รวมเป็นสองคนและประทับตราสำคัญของบริษัท

ขอบเขตอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของคณะกรรมการบริษัท

คณะกรรมการบริษัทมีอำนาจและหน้าที่ในการดำเนินกิจการของบริษัทให้เป็นไปตามกฎหมาย วัตถุประสงค์ ข้อบังคับ และมติของที่ประชุมผู้ถือหุ้น ด้วยความซื่อสัตย์สุจริต และระมัดระวังรักษาผลประโยชน์ของบริษัท เพื่อผลประโยชน์สูงสุดของผู้ถือหุ้น โดยคณะกรรมการบริษัทมีอำนาจหน้าที่ ดังต่อไปนี้

1. ปฏิบัติหน้าที่และกำกับดูแลบริษัทให้เป็นไปตามกฎหมาย วัตถุประสงค์ ข้อบังคับ มติคณะกรรมการ และมติที่ประชุมผู้ถือหุ้น ด้วยความรับผิดชอบ ความระมัดระวัง ความซื่อสัตย์สุจริต และระมัดระวังรักษาผลประโยชน์ของบริษัท
2. กำหนดรายละเอียดและให้ความเห็นชอบ วิสัยทัศน์ กลยุทธ์ ทิศทางของธุรกิจ นโยบาย เป้าหมาย แนวทาง แผนการดำเนินงาน และงบประมาณ

ของบริษัท และบริษัทย่อย ตามที่ฝ่ายบริหารจัดทำและนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัท และกำกับดูแลการบริหารงานและผลการปฏิบัติงานของฝ่ายบริหาร หรือบุคคลใดๆ ซึ่งได้รับมอบหมายให้ทำหน้าที่ดังกล่าว เพื่อให้เป็นไปตามนโยบายที่คณะกรรมการบริษัทกำหนด

3. ติดตามผลการปฏิบัติงานอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้เป็นไปตามแผนงานและงบประมาณ
4. ดำเนินการให้บริษัทและบริษัทย่อยนำระบบงานบัญชีที่เหมาะสมและมีประสิทธิภาพมาใช้ และจัดให้มีการรายงานทางการเงินและการสอบบัญชีที่เชื่อถือได้ รวมทั้งจัดให้มีระบบควบคุมภายใน และระบบการตรวจสอบภายในที่เพียงพอและเหมาะสม
5. สอบทานกระบวนการและนโยบายในการบริหารความเสี่ยง และติดตามผลการปฏิบัติงาน
6. ดูแลไม่ให้เกิดปัญหาความขัดแย้งทางผลประโยชน์ระหว่างผู้มีส่วนได้เสียของบริษัทและบริษัทย่อย
7. พิจารณานุมัติ และ/หรือ ให้ความเห็นชอบต่อรายการที่เกี่ยวข้องกันของบริษัทและบริษัทย่อยให้เป็นไปตามประกาศข้อกำหนด และแนวทางปฏิบัติที่เกี่ยวข้องของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย
8. จัดให้มีนโยบายเกี่ยวกับการกำกับดูแลกิจการตามหลักธรรมาภิบาล และการปรับใช้นโยบายดังกล่าวอย่างมีประสิทธิภาพ โดยมีการทบทวนอย่างน้อยปีละ 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 ตลอดจนการเข้าร่วมทุนกับผู้ประกอบกิจการอื่นๆ

ทั้งนี้ การมอบหมายอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของคณะกรรมการบริษัทนั้น จะไม่มีลักษณะเป็นการมอบอำนาจ หรือมอบอำนาจช่วงที่ทำให้คณะกรรมการบริษัท หรือผู้รับมอบอำนาจจากคณะกรรมการบริษัทสามารถอนุมัติรายการที่ตนหรือบุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง (ตามที่นิยามไว้ในประกาศคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ หรือประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุน) อาจมีส่วนได้เสีย หรืออาจได้รับประโยชน์ในลักษณะใดๆ หรืออาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์อื่นใดกับบริษัทหรือบริษัทย่อย ยกเว้นเป็นการอนุมัติรายการที่เป็นไปตามนโยบาย และหลักเกณฑ์ที่ที่ประชุมผู้ถือหุ้นหรือคณะกรรมการบริษัท พิจารณานุมัติไว้

การประชุมคณะกรรมการบริษัท

รายละเอียดการเข้าร่วมประชุมของกรรมการในปี 2559 มีดังนี้

ชื่อ	จำนวนครั้งที่เข้าประชุม / การประชุมทั้งหมด
1. นายอารักษ์ ชลธาร์นนท์	5/6
2. นายณัฐวุฒิ เภาโบรมย์	5/6
3. นายเกษมสิทธิ์ ปฐมศักดิ์*	0/6
4. นายบรรพพลส์ แบลเวลด์	6/6
5. นายอัยยวัฒน์ ศรีวัฒนประภา**	3/6
6. นายอภิเชษฐ์ ศรีวัฒนประภา**	2/6
7. นายสมบัติร เดชาพานิชกุล**	1/6
8. หม่อมหลวงบวรนาท เทวกุล	6/6
9. นายสันติสุข คล่องใช้ยา	6/6

* เริ่มดำรงตำแหน่งกรรมการบริษัทเมื่อวันที่ 9 พฤศจิกายน 2559

** เริ่มดำรงตำแหน่งกรรมการบริษัทเมื่อวันที่ 13 มิถุนายน 2559

คณะกรรมการตรวจสอบ

คณะกรรมการตรวจสอบประกอบด้วยกรรมการอิสระจำนวน 3 ท่าน และมีคุณสมบัติครบถ้วนตามที่กำหนดโดยประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุน และตลาดหลักทรัพย์ฯ โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 คณะกรรมการตรวจสอบ ประกอบด้วยกรรมการที่มีรายชื่อ ดังนี้

ชื่อ	ตำแหน่ง
1. นายอารักษ์ ชลธาร์นนท์	ประธานกรรมการตรวจสอบ
2. นายณัฐวุฒิ เภาโบรมย์	กรรมการตรวจสอบ
3. นายเกษมสิทธิ์ ปฐมศักดิ์	กรรมการตรวจสอบ

นายณัฐวุฒิ เภาโบรมย์ เป็นกรรมการตรวจสอบที่มีความรู้และประสบการณ์เพียงพอในการสอบทานความน่าเชื่อถือของงบการเงิน โดยมี นางสาวดวงพร ตันติวิวัฒน์ เป็นเลขานุการคณะกรรมการตรวจสอบ

วาระการดำรงตำแหน่ง

วาระในการดำรงตำแหน่งของกรรมการตรวจสอบ คือ 3 ปี นับจากวันที่ได้รับแต่งตั้งโดยกรรมการที่พ้นจากตำแหน่งตามวาระมีสิทธิได้รับเลือกกลับเข้ามาใหม่ได้

การประชุมคณะกรรมการตรวจสอบ

รายละเอียดการเข้าร่วมประชุมของกรรมการตรวจสอบในปี 2559 มีดังนี้

ชื่อ	จำนวนครั้งที่เข้าประชุม / การประชุมทั้งหมด
1. นายอารักษ์ ชลธาร์นนท์	5/5
2. นายณัฐวุฒิ เภาโบรมย์	4/5
3. นายเกษมสิทธิ์ ปฐมศักดิ์*	0/5

* เริ่มดำรงตำแหน่งกรรมการตรวจสอบเมื่อวันที่ 9 พฤศจิกายน 2559

ขอบเขตอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของคณะกรรมการตรวจสอบ

1. สอบทานให้บริษัทมีการรายงานทางการเงินอย่างถูกต้องและเพียงพอ
2. สอบทานให้บริษัทมีระบบการควบคุมภายใน (Internal Control) และระบบการตรวจสอบภายใน (Internal Audit) ที่เหมาะสมและมีประสิทธิภาพ และพิจารณาความเป็นอิสระของหน่วยงานตรวจสอบภายในตลอดจนให้ความเห็นชอบในการพิจารณาแต่งตั้งโยกย้ายเลิกจ้างหัวหน้าหน่วยงานตรวจสอบภายใน และ/หรือ การว่าจ้างบริษัทตรวจสอบภายใน หรือหน่วยงานอื่นใดที่รับผิดชอบเกี่ยวกับการตรวจสอบภายใน
3. สอบทานให้บริษัทปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์ฯ และกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัท
4. พิจารณา คัดเลือก เสนอแต่งตั้งบุคคลซึ่งมีความเป็นอิสระเพื่อทำหน้าที่เป็นผู้สอบบัญชีของบริษัทและเสนอคำตอบแทนของบุคคลดังกล่าว รวมทั้งเข้าร่วมประชุมกับผู้สอบบัญชีโดยไม่มีฝ่ายบริหารเข้าร่วมประชุมด้วยอย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง
5. พิจารณารายการที่เกี่ยวข้องกันหรือรายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ให้เป็นไปตามกฎหมายและข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์ฯ ทั้งนี้ เพื่อให้มั่นใจว่ารายการดังกล่าวสมเหตุสมผลและเป็นประโยชน์สูงสุดต่อบริษัท
6. สอบทานถึงความมีประสิทธิภาพและความเหมาะสมของการบริหารความเสี่ยงของบริษัท
7. ทบทวนและเสนอข้อแก้ไข ขอบเขต หน้าที่ และความรับผิดชอบของคณะกรรมการตรวจสอบให้สอดคล้องกับสภาวการณ์
8. ให้คณะกรรมการตรวจสอบมีอำนาจในการตรวจสอบ และสอบสวนผู้ที่เกี่ยวข้องภายใต้อำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการตรวจสอบ และมีอำนาจในการว่าจ้างหรือผู้นำผู้เชี่ยวชาญเฉพาะด้านมาช่วยงานตรวจสอบและสอบสวน
9. จัดทำรายงานของคณะกรรมการตรวจสอบโดยเปิดเผยไว้ในรายงานประจำปีของบริษัทซึ่งรายงานดังกล่าวต้องลงนามโดยประธานคณะกรรมการตรวจสอบและต้องประกอบด้วยข้อมูลอย่างน้อยดังต่อไปนี้
 - (1) ความเห็นเกี่ยวกับความถูกต้องครบถ้วนเป็นที่เชื่อถือได้ของรายงานทางการเงินของบริษัท
 - (2) ความเห็นเกี่ยวกับความเพียงพอของระบบควบคุมภายในของบริษัท

- (3) ความเห็นเกี่ยวกับการปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์ฯ หรือกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัท
 - (4) ความเห็นเกี่ยวกับความเหมาะสมของผู้สอบบัญชี
 - (5) ความเห็นเกี่ยวกับรายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์
 - (6) จำนวนการประชุมคณะกรรมการตรวจสอบและการเข้าร่วมประชุมของกรรมการตรวจสอบแต่ละท่าน
 - (7) ความเห็นหรือข้อสังเกตโดยรวมที่คณะกรรมการตรวจสอบได้รับการปฏิบัติหน้าที่ตามกฎบัตร (Charter)
 - (8) รายการอื่นที่เห็นว่าผู้ถือหุ้นและผู้ลงทุนทั่วไปควรทราบภายใต้ขอบเขตหน้าที่และความรับผิดชอบที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัท
10. ในการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการตรวจสอบหากพบหรือมีข้อสงสัยว่ามีรายการหรือการกระทำดังต่อไปนี้ ซึ่งอาจมีผลกระทบต่อฐานะการเงินและผลการดำเนินงานของบริษัทให้คณะกรรมการตรวจสอบรายงานต่อคณะกรรมการบริษัทเพื่อดำเนินการปรับปรุงแก้ไขภายในเวลาที่คณะกรรมการตรวจสอบเห็นสมควร
- (1) รายการที่เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์
 - (2) การทุจริตหรือมีสิ่งผิดปกติก่อให้เกิดความบกพร่องที่สำคัญในระบอบควบคุมภายใน
 - (3) การฝ่าฝืนกฎหมายว่าด้วยหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์ฯ หรือกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัท หากคณะกรรมการบริษัทหรือผู้บริหารไม่ดำเนินการให้มีการปรับปรุงแก้ไขภายในเวลาข้างต้น กรรมการตรวจสอบรายใดรายหนึ่งอาจรายงานว่ามีรายการหรือการกระทำตามข้างต้นต่อสำนักงาน ก.ล.ต. หรือตลาดหลักทรัพย์ฯ
11. ปฏิบัติการอื่นใดตามที่คณะกรรมการบริษัทมอบหมายด้วยความเห็นชอบจากคณะกรรมการตรวจสอบ

ทั้งนี้ ให้คณะกรรมการตรวจสอบขึ้นตรงต่อคณะกรรมการบริษัท

คณะผู้บริหาร

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 รายชื่อผู้บริหารของบริษัทมีดังต่อไปนี้

ชื่อ	ตำแหน่ง
1. นายธรรพลฐ์ แบลเวิลด์	ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร
2. นายสันทิต สงวนศักดิ์กุล*	ประธานเจ้าหน้าที่บริหารการเงิน
3. นายปรีชญา รัศมีธานินทร์	ผู้อำนวยการฝ่ายวิศวกรรม
4. หม่อมหลวงบวรนวเทพ เทวกุล	ผู้อำนวยการฝ่ายพัฒนาธุรกิจ
5. นายสันติสุข คล่องใช้ยา	ผู้อำนวยการฝ่ายการพาณิชย์

ผู้บริหาร หมายความว่า ผู้จัดการ หรือผู้ดำรงตำแหน่งระดับบริหารที่รายงานนับต่อจากผู้จัดการลงมา ผู้ซึ่งดำรงตำแหน่งเทียบเท่ากับผู้ดำรงตำแหน่งระดับบริหารรายที่สี่ทุกราย และให้หมายความรวมถึงผู้ดำรงตำแหน่งระดับบริหารในสายงานบัญชีหรือการเงินที่เป็นระดับผู้จัดการฝ่ายขึ้นไปหรือเทียบเท่า

- * นายสันทิต สงวนศักดิ์กุล ได้เข้าดำรงตำแหน่งประธานเจ้าหน้าที่บริหารการเงินแทนนางภัทรา นุศรวรงค์ โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 6 กรกฎาคม 2559
- ** นาวาอากาศเอกธนัทธ งามปลั่ง เกษียณอายุจากตำแหน่งผู้อำนวยการฝ่ายปฏิบัติการการบิน เมื่อวันที่ 1 มกราคม 2560

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 เสนอแนะทางเลือกและกลยุทธ์ที่สอดคล้องกับนโยบายและสภาพตลาด
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 รวมตลอดถึงการสงเคราะห์และสวัสดิการต่างๆ
10. พิจารณา เปรียบเทียบ และอนุมัติการเข้าทำนิติกรรมสัญญา และ/หรือ การดำเนินการใดๆ ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงาน และ/หรือการบริหารงานประจำวันของบริษัท 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 หรือมอบอำนาจ

ช่วงที่ทำให้ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร หรือผู้รับมอบอำนาจจากประธานเจ้าหน้าที่บริหาร สามารถอนุมัติรายการที่ตนหรือบุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง (ตามที่นิยามไว้ในประกาศคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ หรือประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุน) อาจมีส่วนได้เสีย หรืออาจได้รับประโยชน์ในลักษณะใดๆ หรืออาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์อื่นใดกับบริษัทหรือบริษัทย่อยของบริษัท ยกเว้นเป็นการอนุมัติรายการที่เป็นไปตามนโยบายและหลักเกณฑ์ที่ที่ประชุมผู้ถือหุ้นหรือคณะกรรมการบริษัทได้พิจารณาอนุมัติไว้

เลขานุการบริษัท

คณะกรรมการบริษัทได้มีมติแต่งตั้งให้นางสาวนิศเรศ ดิษเทศ ดำรงตำแหน่งเป็นเลขานุการคณะกรรมการบริษัท ตั้งแต่วันที่ 25 กุมภาพันธ์ 2559 โดยมีหน้าที่และความรับผิดชอบตามที่กำหนดไว้ใน พ.ร.บ. หลักทรัพย์

คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน

คณะกรรมการบริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน) ได้มีมติอนุมัติจัดตั้งคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนซึ่งประกอบด้วยกรรมการ จำนวน 3 ท่าน มีรายชื่อดังนี้

ชื่อ	ตำแหน่ง
1. นายณัฐวุฒิ เภาโบรมย์	ประธานกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน
2. นายอารักษ์ ชลธาร์นนท์	กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน
3. นายเกษมสิทธิ์ ปฐมศักดิ์	กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน

วาระการดำรงตำแหน่งของกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน

กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนมีวาระการดำรงตำแหน่งคราวละ 3 ปี เมื่อครบกำหนดออกตามวาระอาจได้รับแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งต่อไปอีกได้

การประชุมคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน

รายละเอียดการเข้าร่วมประชุมของกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน ในปี 2559 มีดังนี้

ชื่อ	จำนวนครั้งที่เข้าประชุม / การประชุมทั้งหมด
1. นายณัฐวุฒิ เภาโบรมย์	3/3
2. นายอารักษ์ ชลธาร์นนท์	3/3
3. นายเกษมสิทธิ์ ปฐมศักดิ์*	0/3

* เริ่มดำรงตำแหน่งกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน เมื่อวันที่ 9 พฤศจิกายน 2559

ขอบเขตอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบในการสรรหา

1. พิจารณาโครงสร้าง ขนาด และองค์ประกอบคณะกรรมการบริษัทให้มีความเหมาะสมกับองค์กร และสภาพแวดล้อมที่เปลี่ยนแปลงไป
2. พิจารณาหลักเกณฑ์และนโยบายในการสรรหากรรมการบริษัทและกรรมการชุดย่อย ตลอดจนสรรหาและพิจารณาคุณลักษณะบุคคลที่มีคุณสมบัติเหมาะสม สมควรได้รับการแต่งตั้งเป็นกรรมการบริษัทและกรรมการชุดย่อยทดแทนกรรมการที่ครบวาระหรือกรณีอื่นๆ เพื่อเสนอให้คณะกรรมการบริษัทพิจารณา และ/หรือ เสนอขออนุมัติต่อที่ประชุมผู้ถือหุ้นแล้วแต่กรณี
3. พิจารณาสรรหาผู้ที่เหมาะสมที่จะดำรงตำแหน่งประธานเจ้าหน้าที่บริหาร และผู้บริหารระดับสูง ในกรณีที่ไม่มีตำแหน่งว่างลง รวมทั้งจัดให้มีแผนสืบทอดตำแหน่งประธานเจ้าหน้าที่บริหารและผู้บริหารระดับสูง
4. เปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นรายย่อยเสนอรายชื่อบุคคลเข้ารับการสรรหาเป็นกรรมการบริษัท โดยมีกำหนดระยะเวลาอย่างเพียงพอก่อนการประชุมผู้ถือหุ้น
5. ปฏิบัติการอื่นใดตามที่คณะกรรมการบริษัทมอบหมาย

การสรรหากรรมการ

บริษัทจัดตั้งคณะกรรมการสรรหาเพื่อทำหน้าที่พิจารณาสรรหาบุคคลที่มีความเหมาะสมที่จะมาดำรงตำแหน่งกรรมการแทนกรรมการที่ครบกำหนดออกตามวาระหรือในกรณีอื่นๆ รวมทั้งเปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นรายย่อยเสนอชื่อบุคคลที่มีคุณสมบัติเหมาะสมเพื่อเข้ารับการคัดเลือกเป็นกรรมการดังกล่าวอีกทางหนึ่ง โดยจะเสนอรายชื่อผู้ที่ได้รับการคัดเลือกให้คณะกรรมการบริษัทพิจารณาก่อนเสนอรายชื่อต่อที่ประชุมผู้ถือหุ้นเพื่อพิจารณาอนุมัติต่อไป (ตามแต่ละกรณี) ทั้งนี้ คณะกรรมการสรรหาจะพิจารณาถึง ความรู้ ความสามารถ ประสบการณ์การทำงาน และภาพรวมของโครงสร้างคณะกรรมการบริษัทว่าทักษะของกรรมการทางด้านใดที่ยังขาดอยู่ประกอบการพิจารณาเพื่อกำหนดตัวบุคคลที่มีความเหมาะสมทั้งด้านประสบการณ์ ความรู้ ความสามารถที่จะเป็นประโยชน์ต่อบริษัทเข้ามาเป็นกรรมการ โดยให้สอดคล้องกับกลยุทธ์ในการดำเนินธุรกิจของบริษัท ทั้งนี้ บุคคลที่ได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งกรรมการของบริษัทจะต้องมีคุณสมบัติครบถ้วนตามมาตรา 68 แห่งพระราชบัญญัติบริษัทมหาชนจำกัด พ.ศ. 2535 (รวมทั้งที่มีการแก้ไขเพิ่มเติม) และประกาศคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ และไม่มีลักษณะต้องห้ามตามพระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ 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 จะแบ่งคะแนนเสียงให้แก่ผู้ใดมากน้อยเพียงใดไม่ได้
 - (3) บุคคลที่ได้รับคะแนนเสียงสูงสุดตามลำดับลงมาเป็นผู้ได้รับเลือกตั้งเป็นกรรมการเท่าจำนวนกรรมการที่จะพึงมีหรือจะพึงเลือกตั้งในครั้งนั้น ในกรณีที่บุคคลซึ่งได้รับการเลือกตั้งในลำดับถัดลงมา มีคะแนนเสียงเท่ากันเกินจำนวนกรรมการที่จะพึงมีหรือจะพึงเลือกตั้งในครั้งนั้น ให้ประธานที่ประชุมเป็นผู้ออกเสียงชี้ขาด
3. ในการประชุมผู้ถือหุ้นสามัญประจำปีทุกครั้ง ให้กรรมการออกจากตำแหน่งจำนวนหนึ่งในสามเป็นอัตรา ถ้าจำนวนกรรมการจะแบ่งออกให้ตรงเป็นสามส่วนไม่ได้ ก็ให้ออกโดยจำนวนใกล้เคียงกับส่วนหนึ่งในสาม กรรมการซึ่งพ้นจากตำแหน่ง อาจได้รับเลือกให้กลับเข้ามารับตำแหน่งอีกได้ กรรมการที่จะต้องออกจากตำแหน่งในปีแรกและปีที่สองภายหลังจดทะเบียนบริษัทนั้นให้จับสลากกัน ส่วนปีหลังๆ ต่อไปให้กรรมการคนใดอยู่ในตำแหน่งนานที่สุดนั้นเป็นผู้ออกจากตำแหน่ง
4. กรรมการคนใดจะลาออกจากตำแหน่งให้ยื่นใบลาออกต่อบริษัทโดยกรลาออกนั้นจะมีผลนับแต่วันที่ใบลาออกไปถึงบริษัท
5. ที่ประชุมผู้ถือหุ้นอาจลงมติให้กรรมการคนใดออกจากตำแหน่งก่อนถึงคราวออกตามวาระได้ด้วยคะแนนเสียงไม่น้อยกว่าสามในสี่ ของจำนวนผู้ถือหุ้นซึ่งมาประชุมและมีสิทธิออกเสียง และมีหุ้นนับรวมกันได้ไม่น้อยกว่ากึ่งหนึ่งของจำนวนหุ้นที่ถือโดยผู้ถือหุ้นที่มาประชุมและมีสิทธิออกเสียง
6. ในกรณีที่ตำแหน่งกรรมการว่างลงเพราะเหตุอื่นนอกจากถึงคราวออกตามวาระให้คณะกรรมการเลือกบุคคลซึ่งมีคุณสมบัติและไม่มีลักษณะต้องห้ามตามกฎหมายว่าด้วยบริษัทมหาชนจำกัดและกฎหมายว่าด้วยหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์เข้าเป็นกรรมการแทนในการประชุมคณะกรรมการคราวถัดไป เว้นแต่วาระของกรรมการผู้นั้นจะเหลือน้อยกว่าสองเดือน โดยบุคคลซึ่งเข้าเป็นกรรมการแทนดังกล่าวจะอยู่ในตำแหน่งกรรมการได้เพียงเท่าวาระที่ยังเหลืออยู่ของกรรมการที่ตนเข้ามาแทน

องค์ประกอบและการแต่งตั้งคณะกรรมการตรวจสอบ

คณะกรรมการบริษัทเป็นผู้แต่งตั้งกรรมการตรวจสอบอย่างน้อย 3 ท่าน โดยแต่งตั้งจากกรรมการอิสระที่มีคุณสมบัติครบถ้วนตามประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุน รวมถึงประกาศตลาดหลักทรัพย์ฯ และต้องมีคุณสมบัติ ดังต่อไปนี้

1. ไม่เป็นกรรมการที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการ ให้ตัดสินใจในการดำเนินกิจการของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วมบริษัทย่อยลำดับเดียวกัน ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ
2. ไม่เป็นกรรมการของบริษัทใหญ่ บริษัทย่อย หรือบริษัทย่อยลำดับเดียวกัน เฉพาะที่เป็นบริษัทจดทะเบียน
3. มีความรู้และประสบการณ์เพียงพอที่จะสามารถทำหน้าที่ในฐานะกรรมการตรวจสอบ

ทั้งนี้ กรรมการตรวจสอบอย่างน้อยหนึ่งคน ต้องเป็นผู้ที่มีความรู้และประสบการณ์เพียงพอที่จะสามารถทำหน้าที่ในการสอบทานความน่าเชื่อถือของงบการเงินได้

ในกรณีที่กรรมการตรวจสอบครบวาระการดำรงตำแหน่งหรือไม่อาจดำรงตำแหน่งจนครบกำหนดวาระ ซึ่งส่งผลให้มีจำนวนคณะกรรมการต่ำกว่า 3 คน คณะกรรมการบริษัทควรแต่งตั้งกรรมการตรวจสอบรายใหม่ให้ครบถ้วนในทันทีหรืออย่างช้าภายใน 3 เดือน นับจากวันที่จำนวนสมาชิกไม่ครบถ้วน เพื่อให้เกิดความต่อเนื่องในการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการตรวจสอบ

การสรรหาผู้บริหารระดับสูง

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

ขอบเขตอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบในการกำหนดค่าตอบแทน

1. พิจารณารูปแบบและหลักเกณฑ์การจ่ายค่าตอบแทนของกรรมการบริษัท กรรมการชุดย่อย ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร ให้มีความชัดเจน เหมาะสม และสอดคล้องกับหน้าที่ความรับผิดชอบ ความสำเร็จในการปฏิบัติงานที่เชื่อมโยงกับผลประกอบการ และปัจจัยแวดล้อมอื่นที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนพิจารณาเปรียบเทียบกับอัตราค่าตอบแทนของบริษัทชั้นนำในตลาดหลักทรัพย์ฯ และบริษัทอื่นที่อยู่ในอุตสาหกรรมเดียวกันหรือใกล้เคียงกับบริษัท
2. พิจารณากำหนดค่าตอบแทนแก่กรรมการบริษัทและกรรมการชุดย่อยเพื่อนำเสนอให้คณะกรรมการบริษัทพิจารณานุมัติ และนำเสนอต่อที่ประชุมผู้ถือหุ้นพิจารณานุมัติ
3. รายงานนโยบายด้านค่าตอบแทนกรรมการ หลักการ/เหตุผลและวัตถุประสงค์ของนโยบาย เปิดเผยไว้ในรายงานประจำปี
4. ปฏิบัติการอื่นใดตามที่คณะกรรมการบริษัทมอบหมาย

นโยบายในการกำหนดค่าตอบแทน/หลักเกณฑ์การให้ค่าตอบแทนสำหรับกรรมการแต่ละตำแหน่ง

คณะกรรมการบริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน) ได้มีมติอนุมัติหลักเกณฑ์ในการพิจารณาค่าตอบแทนกรรมการบริษัทไว้ ดังนี้

ในการกำหนดค่าตอบแทนกรรมการให้คณะกรรมการกำหนดค่าตอบแทนพิจารณาค่าตอบแทนตามแนวทางดังต่อไปนี้

1. นโยบายกำหนดค่าตอบแทนกรรมการและผู้บริหาร

บริษัทมีนโยบายในการกำหนดค่าตอบแทนที่เหมาะสมแก่กรรมการโดยพิจารณาเปรียบเทียบกับค่าตอบแทนกรรมการของบริษัทชั้นนำในตลาดหลักทรัพย์ฯ และบริษัทอื่นที่อยู่ในอุตสาหกรรมเดียวกันหรือใกล้เคียงกับบริษัท ตลอดจนหน้าที่ความรับผิดชอบ ความสำเร็จในการปฏิบัติงานที่เชื่อมโยงกับผลประกอบการของบริษัท และปัจจัยแวดล้อมอื่นที่เกี่ยวข้อง โดยที่ค่าตอบแทนดังกล่าวต้องอยู่ในระดับที่เหมาะสมและเพียงพอที่จะจูงใจและรักษากรรมการที่มีคุณภาพไว้

คณะกรรมการกำหนดค่าตอบแทนเป็นผู้พิจารณาถึงประเภทค่าตอบแทน วิธีการจ่ายค่าตอบแทน และจำนวนค่าตอบแทน ให้แก่ กรรมการบริษัท กรรมการชุดย่อย ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร ทั้งนี้ สำหรับค่าตอบแทนกรรมการบริษัทและกรรมการชุดย่อย คณะกรรมการกำหนดค่าตอบแทนจะนำเข้าเสนอต่อที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทและที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปีเพื่อขออนุมัติเป็นประจำทุกปี

2. ค่าตอบแทนกรรมการบริษัทและกรรมการชุดย่อย

ที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2559 เมื่อวันที่ 25 เมษายน 2559 มีมติอนุมัติเห็นควรให้มีการปรับเพิ่มค่าตอบแทนกรรมการบริษัทและกรรมการชุดย่อย เนื่องจากกรรมการบริษัทมีหน้าที่ความรับผิดชอบที่เพิ่มมากขึ้นตามการเติบโตของบริษัท ประกอบกับผลประกอบการที่ดีขึ้นในปีที่ผ่านมาโดยมีรายละเอียดดังนี้

ค่าตอบแทนที่เป็นตัวเงิน

- ให้กรรมการบริษัทได้รับค่าตอบแทนท่านละ 80,000 บาทต่อเดือน (จากเดิม 75,000 บาท) เป็นประจำทุกเดือน และได้รับเบี้ยประชุมคนละ 80,000 บาทต่อครั้ง (จากเดิม 75,000 บาท) หากในเดือนใดมีการประชุมมากกว่า 1 ครั้ง คงให้กรรมการบริษัทได้รับเบี้ยประชุมคนละ 80,000 บาทเท่านั้น โดยให้ประธานกรรมการได้รับค่าตอบแทนรายเดือน 100,000 บาท (เท่าเดิม) และเบี้ยประชุมครั้งละ 100,000 บาท (เท่าเดิม) หากในเดือนใดมีการประชุมมากกว่า 1 ครั้ง คงให้ได้รับเบี้ยประชุม 100,000 บาท เท่านั้น
- ค่าตอบแทนกรรมการตรวจสอบ (นอกเหนือจากค่าตอบแทนกรรมการ) คณะกรรมการตรวจสอบให้ได้รับค่าตอบแทนท่านละ 80,000 บาทต่อเดือน (จากเดิม 75,000 บาท) เป็นประจำทุกเดือน โดยให้ประธานกรรมการตรวจสอบได้รับค่าตอบแทนรายเดือน 100,000 บาท (เท่าเดิม)
- ในกรณีกรรมการบริษัทได้รับแต่งตั้งจากคณะกรรมการบริษัทหรือประธานกรรมการบริษัทให้เป็นกรรมการ อนุกรรมการ หรือคณะทำงานชุดต่างๆ ของบริษัท ให้กรรมการบริษัทที่ได้รับการแต่งตั้งดังกล่าวได้รับค่าตอบแทนเพิ่มเป็นเบี้ยประชุมคนละ 40,000 บาทต่อครั้ง (จากเดิม 37,500 บาท) หากในเดือนใด กรรมการ อนุกรรมการ และคณะทำงานชุดใดมีการประชุมเกินกว่า 1 ครั้ง คงให้ได้รับเบี้ยประชุมคนละ 40,000 บาทเท่านั้น
- ให้คณะกรรมการบริษัทได้รับเงินรางวัลประจำปี (Bonus) โดยคำนวณจากอัตราร้อยละ 0.5 ของเงินปันผลจ่ายและหลักเกณฑ์การจัดสรรเงินไปตามที่คณะกรรมการบริษัทกำหนด

ค่าตอบแทนอื่น ๆ

- สิทธิประโยชน์ด้านบัตรโดยสาร

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

โครงสร้างค่าตอบแทนคณะกรรมการในปี 2559

กรรมการ	ค่าตอบแทนที่เป็นตัวเงิน (บาท)		
	รายเดือน	เบี้ยประชุม	โบนัส
คณะกรรมการ			
- ประธานกรรมการ	100,000	100,000	0.5% ของ
- กรรมการ	80,000	80,000	เงินปันผลจ่าย
คณะกรรมการตรวจสอบ			
- ประธานกรรมการตรวจสอบ	100,000	-	-
- กรรมการตรวจสอบ	80,000	-	-
คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน			
- ประธานกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน	-	40,000	-
- กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน	-	40,000	-
คณะกรรมการบริหาร*			
- ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร	-	-	-
- กรรมการบริหาร	-	-	-

* กรรมการที่เป็นผู้บริหารไม่มีสิทธิได้รับค่าตอบแทนในฐานะกรรมการหรือกรรมการชุดย่อย

ค่าตอบแทนที่เป็นตัวเงินของกรรมการบริษัทรายบุคคลที่ไม่ได้เป็นผู้บริหารรวม 3 ท่าน เป็นจำนวนทั้งสิ้น 9.26 ล้านบาท โดยค่าตอบแทนดังกล่าวเป็นค่าตอบแทนในรูปแบบเงินเดือน ค่าเบี้ยประชุม และโบนัส ดังนี้

รายชื่อ	ตำแหน่ง	ค่าตอบแทนกรรมการ (บาท)			
		กรรมการ บริษัท	กรรมการ ตรวจสอบ	กรรมการสรรหาและ กำหนดค่าตอบแทน	รวม
นายอารักษ์ ชลธาร์นนท์	ประธานกรรมการบริษัท / ประธานกรรมการตรวจสอบ / กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน	3,518,750	1,200,000	120,000	4,838,750
นายณัฐวุฒิ ภาไวยรัมย์	กรรมการบริษัท / กรรมการตรวจสอบ / ประธานกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน	3,178,750	960,000	120,000	4,258,750
นายเกษมสิทธิ์ ปฐมศักดิ์	กรรมการบริษัท/ กรรมการตรวจสอบ/ กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน	80,000	80,000	-	160,000

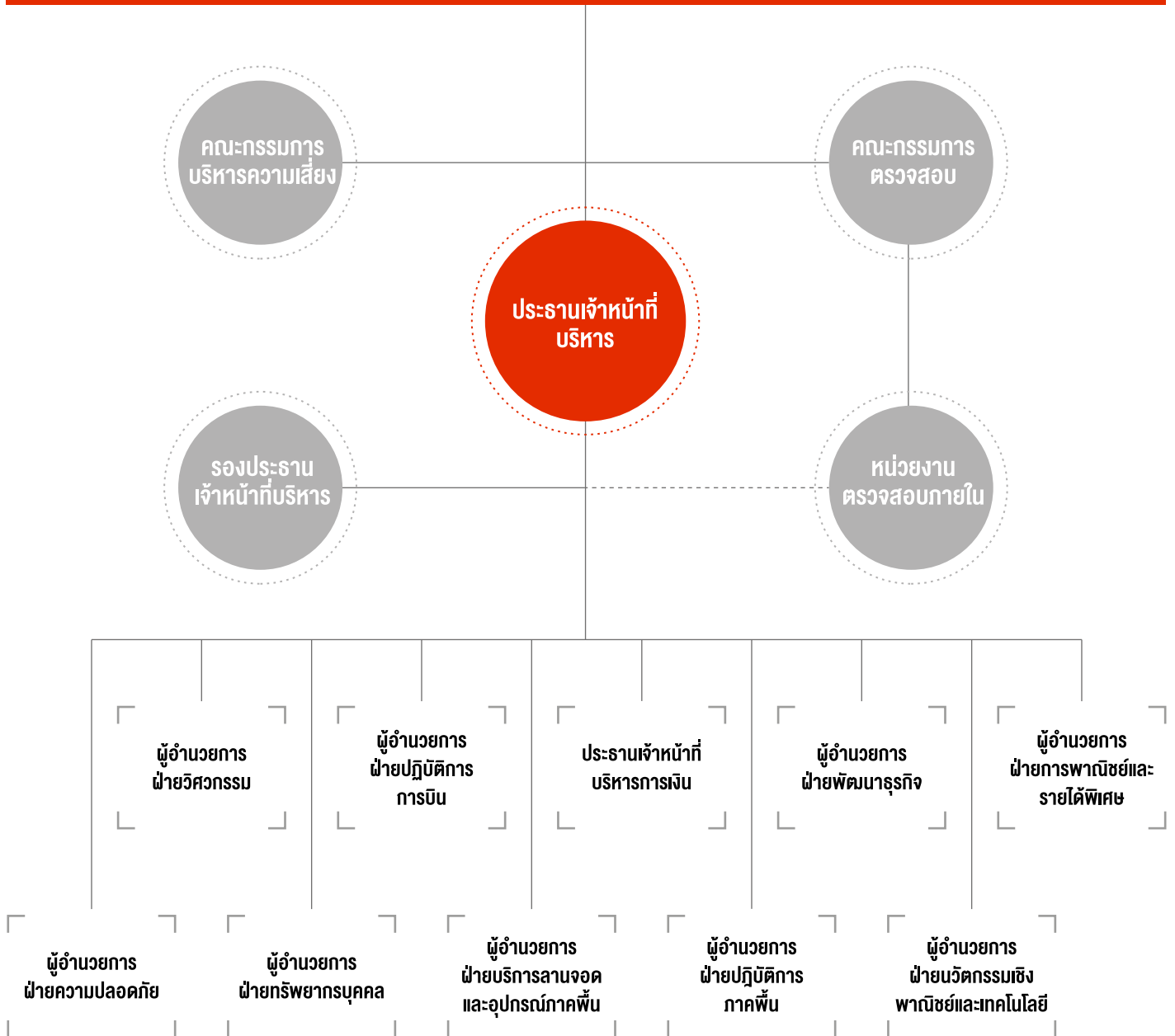
- ในปี 2559 บริษัทมิได้จ่ายค่าตอบแทนรวมที่เป็นตัวเงินของผู้บริหาร

รายงานการเปลี่ยนแปลงการถือครองหลักทรัพย์ของคณะกรรมการและผู้บริหารประจำปี 2559

รายชื่อ	ตำแหน่ง	จำนวนหุ้น ณ 5 ก.พ. 59	จำนวนหุ้น ณ 30 ธ.ค. 59	จำนวนหุ้น ที่เปลี่ยนแปลงเพิ่มขึ้น (ลดลง)	สัดส่วน การถือหุ้น (ร้อยละ)
1. นายอารักษ์ ชลธาร์นนท์	ประธานกรรมการ / ประธานกรรมการตรวจสอบ	-	-	-	-
คู่สมรสและบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-
2. นายณัฐวุฒิ เภาโบราณย์	กรรมการ / กรรมการตรวจสอบ	-	-	-	-
คู่สมรสและบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-
3. นายเกษมสิทธิ์ ปฐมศักดิ์	กรรมการ / กรรมการตรวจสอบ	-	-	-	-
คู่สมรสและบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-
4. นายบรรพศพลฐ์ แบลเวลด์	กรรมการ / ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร	630,564,208	242,500,000	(388,064,208)	5.00
คู่สมรสและบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	1,503,524,078	-	(1,503,524,078)	-
5. นายอัยยวัฒน์ ศรีวัฒนประภา	กรรมการ	-	485,088,286	485,088,286	10.00
คู่สมรสและบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-
6. นายอภิเชษฐ ศรีวัฒนประภา	กรรมการ	-	282,200,000	282,200,000	5.82
คู่สมรสและบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-
7. นายสมบัติ เดชาพานิชกุล	กรรมการ	-	-	-	-
คู่สมรสและบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-
8. หม่อมหลวงบวรนวเทพ เทวกุล	กรรมการ / ผู้อำนวยการฝ่ายพัฒนาธุรกิจ	23,351,977	23,351,977	-	0.48
คู่สมรสและบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-
9. นายสันติสุข คล่องใช้ยา	กรรมการ / ผู้อำนวยการฝ่ายการพาณิชย์	9,712,091	9,712,091	-	0.20
คู่สมรสและบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-
10. นายสันหัด สงวนดีกุล	ประธานเจ้าหน้าที่บริหารการเงิน	-	-	-	-
คู่สมรสและบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-
11. นายปรัชญา รัศมีธานินทร์	ผู้อำนวยการฝ่ายวิศวกรรม	25,500,000	27,000,000	1,500,000	0.56
คู่สมรสและบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-

โครงสร้างการจัดการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559

คณะกรรมการบริษัท



โครงสร้างการจัดการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งเป็นบริษัทที่ประกอบธุรกิจหลัก

โครงสร้างการจัดการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย (“บริษัทไทย”) ประกอบด้วยคณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการชุดย่อยจำนวน 4 ชุด ได้แก่ คณะกรรมการตรวจสอบ คณะกรรมการบริหาร คณะกรรมการบริหารความเสี่ยง และคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน โดยมีรายละเอียดคณะกรรมการทั้งหมดดังต่อไปนี้

คณะกรรมการบริษัท

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 คณะกรรมการ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ประกอบด้วย กรรมการจำนวน 9 ท่าน ดังนี้

ชื่อ	ตำแหน่ง
1. นายอารักษ์ ชลธาร์นนท์	ประธานกรรมการ / กรรมการอิสระ / ประธานกรรมการตรวจสอบ
2. นายณัฐวุฒิ ภาไวยรัมย์	กรรมการ / กรรมการอิสระ / กรรมการตรวจสอบ
3. นายธรรตพลฐ์ แบลเวิลด์	กรรมการ
4. นายอัยยวัฒน์ ศรีวัฒนประภา*	กรรมการ
5. นายสมบัตร์ เตชะพานิชกุล**	กรรมการ
6. นายแอนโทนี ฟรานซิส เฟอ์นันเดส	กรรมการ
7. นายคามารุดิน บิน เมอรานัน	กรรมการ
8. นายโมฮามัด คาดาร์ บิน เมริกัน***	กรรมการ
9. นายสัจวัต แอล ตีน***	กรรมการ

* นายอัยยวัฒน์ ศรีวัฒนประภา ได้เข้าดำรงตำแหน่งกรรมการแทนนายสันติสุข คล่องใช้ยา ซึ่งได้ลาออกจากตำแหน่งดังกล่าว โดยมีผลเมื่อวันที่ 15 มิถุนายน 2559

** นายสมบัตร์ เตชะพานิชกุล ได้เข้าดำรงตำแหน่งกรรมการแทนนางภัทรา บุคชาวงศ์ ซึ่งได้ลาออกจากตำแหน่งดังกล่าว โดยมีผลเมื่อวันที่ 14 มิถุนายน 2559

*** ที่ประชุมวิสามัญผู้ถือหุ้นครั้งที่ 1/2559 เมื่อวันที่ 9 ธันวาคม 2559 มีมติแต่งตั้งกรรมการใหม่ จำนวน 2 ท่าน ได้แก่ นายโมฮามัด คาดาร์ บิน เมริกัน และนายสัจวัต แอล ตีน

โดยมี นางสาวนิคเรศ ดิษเทศ เป็นเลขานุการคณะกรรมการ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

กรรมการผู้มีอำนาจลงนามแทน

นายธรรตพลฐ์ แบลเวิลด์ ลงลายมือชื่อร่วมกับ นายสมบัตร์ เตชะพานิชกุล หรือ นายอัยยวัฒน์ ศรีวัฒนประภา รวมเป็นสองคนและประทับตราสำคัญของบริษัท หรือนายสมบัตร์ เตชะพานิชกุล และ นายอัยยวัฒน์ ศรีวัฒนประภา รวมสองคน ลงลายมือชื่อร่วมกับนายแอนโทนี ฟรานซิส เฟอ์นันเดส หรือ นายคามารุดิน บิน เมอรานัน รวมเป็นสามคน และประทับตราสำคัญของบริษัท

ขอบเขตอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของคณะกรรมการบริษัท

คณะกรรมการ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีอำนาจและหน้าที่ในการดำเนินกิจการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้เป็นไปตามกฎหมาย วัตถุประสงค์ ข้อบังคับ และมติของที่ประชุมผู้ถือหุ้น ด้วยความซื่อสัตย์สุจริตและระมัดระวังรักษาผลประโยชน์ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เพื่อผลประโยชน์สูงสุดของผู้ถือหุ้น โดยคณะกรรมการ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีอำนาจหน้าที่ ดังต่อไปนี้

1. การประกาศจ่ายเงินปันผลหรือการจ่ายเงินอย่างอื่นในลักษณะเดียวกับเงินปันผลของบริษัทให้แก่ผู้ถือหุ้น

2. การเสนอเพิ่ม และ/หรือ ลด และ/หรือ เปลี่ยนแปลงใดๆ ในทุนจดทะเบียนหรือหุ้นที่ได้รับอนุญาตของบริษัทหรือการเสนอออกหุ้นกลุ่มใหม่ใดๆ ของบริษัทที่เป็นหุ้นทุน หรือ การออกหลักทรัพย์หรือตราสารแปลงสภาพใดๆ โดยบริษัท
3. การเสนอเปลี่ยนแปลงหรือแก้ไขหนังสือบริคณห์สนธิ และ/หรือ ข้อบังคับของบริษัท
4. การอนุมัติ และการเปลี่ยนแปลงหรือปรับเปลี่ยนแผนธุรกิจ และ/หรือ งบประมาณ สำหรับรอบปีการเงินใดๆ ของบริษัท
5. การอนุมัติการประกอบการพาณิชย์หรือธุรกรรมใดๆ ทางกฎหมายที่มีมูลค่ารวมทั้งสิ้นเกิน 100,000,000 บาท (หนึ่งร้อยล้านบาท) เว้นแต่กรณีที่ได้กำหนดไว้ในงบประมาณของบริษัทที่ได้รับความเห็นชอบแล้ว
6. การปรับโครงสร้างของบริษัทหรือการควบหรือรวมบริษัทเข้ากับบริษัท สมาคม ห้างหุ้นส่วนหรือนิติบุคคลอื่นใด
7. การเปลี่ยนแปลงในลักษณะ และ/หรือ ขอบเขตการดำเนินธุรกิจในช่วงเวลานั้นของบริษัท ซึ่งไม่เป็นการสนับสนุนหรือเกี่ยวข้องกับขอบเขตการดำเนินธุรกิจหรือประเภทของธุรกิจของบริษัท
8. การแต่งตั้งหรือถอดถอนผู้บริหารอาวุโส (Senior Management) รวมถึงการอนุมัติการทำสัญญาใดๆ เกี่ยวกับข้อกำหนดการจ้างงานหรือค่าตอบแทน หรือสิทธิประโยชน์ของกรรมการหรือบุคลากรอาวุโสของบริษัท หรือการเปลี่ยนแปลงใดๆ ต่อสิ่งที่กล่าวมาข้างต้น
9. การขาย การโอน หรือการจำหน่ายจ่ายโอนกิจการส่วนใดส่วนหนึ่ง สินทรัพย์ หรือทรัพย์สินที่สำคัญของบริษัท รวมถึงการก่อให้เกิดภาวะผูกพันที่กำหนดไว้ตายตัวหรือลยตัว หรือสิทธิยึดเหนี่ยว การจำนอง หลักประกัน หรือภาระติดพันอื่นเหนือทรัพย์สินหรือสินทรัพย์ใดๆ ของบริษัท
10. การเข้าทำธุรกรรมทางการเงินใดๆ ของบริษัท ซึ่งรวมถึงการกู้ยืมเงินภายใต้สินเชื่อทั้งที่มีอยู่ในปัจจุบันและในอนาคต การก่อให้เกิดหนี้หรือเงินจำนองล่วงหน้า หรือความผูกพันทางสินเชื่ออื่น (หรือหนี้หรือเงินล่วงหน้าหรือความผูกพันทางสินเชื่อต่างๆ) หรือการที่บริษัทให้หรือเข้าค้ำประกัน การรับประกัน ค่าประกันการปฏิบัติตามสัญญา 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. การเข้าทำธุรกรรมใดเพื่อป้องกันความเสี่ยงในความผันผวนของการลงทุนสินทรัพย์ หรือความรับผิดชอบของบริษัท ซึ่งมีจำนวนเงินเกินกว่า 100,000,000 บาท (หนึ่งร้อยล้านบาท) หรือที่เท่ากันในเงินสกุลอื่น เว้นแต่กรณีที่ได้กำหนดไว้ในงบประมาณของบริษัทที่ได้รับความเห็นชอบแล้ว
14. การอนุมัติตารางอำนาจอนุมัติของบริษัท (Authority Limit)

การประชุมคณะกรรมการบริษัท

รายละเอียดการเข้าร่วมประชุมคณะกรรมการ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ในปี 2559

ชื่อ	จำนวนครั้งที่เข้าประชุม / การประชุมทั้งหมด
	ปี 2559
1. นายอารักษ์ ชลธาร์นนท์	6/6
2. นายณัฐวุฒิ ภาไบบรมย์	5/6
3. นายธรรศพลฐ์ แบลเวลด์	6/6
4. นายอัยยวัฒน์ ศรีวัฒนประภา*	2/6
5. นายสมบัติ เดชพานิชกุล**	3/6
6. นายแอนโทนี่ ฟรานซิส เพอร์นานเดส	2/6
7. นายคามารุดิน บิน เมอรานัน	2/6
8. นายโมฮามัด คาดาร์ บิน เมริกกัน***	0/6
9. นายสจิวต แอล ดีน***	0/6

* เริ่มดำรงตำแหน่งกรรมการบริษัทเมื่อวันที่ 15 มิถุนายน 2559

** เริ่มดำรงตำแหน่งกรรมการบริษัทเมื่อวันที่ 14 มิถุนายน 2559

*** เริ่มดำรงตำแหน่งกรรมการบริษัทเมื่อวันที่ 9 ธันวาคม 2559

คณะกรรมการตรวจสอบ

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 คณะกรรมการตรวจสอบของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งมีคุณสมบัตินครบถ้วนตามที่กำหนดโดยประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุน และตลาดหลักทรัพย์ฯ ประกอบด้วยกรรมการที่มีรายชื่อ ดังนี้

ชื่อ	ตำแหน่ง
1. นายอารักษ์ ชลธาร์นนท์	ประธานกรรมการตรวจสอบ
2. นายณัฐวุฒิ ภาไบบรมย์	กรรมการตรวจสอบ

นายณัฐวุฒิ ภาไบบรมย์ เป็นกรรมการตรวจสอบที่มีความรู้และประสบการณ์เพียงพอในการสอบทานความน่าเชื่อถือของงบการเงินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

โดยมีนางสาวดวงพร ดันติวิวัฒน์เป็นเลขานุการคณะกรรมการตรวจสอบ

วาระการดำรงตำแหน่ง

วาระในการดำรงตำแหน่งของกรรมการตรวจสอบ คือ 3 ปีนับจากวันที่ได้รับแต่งตั้งโดยกรรมการที่พ้นจากตำแหน่งตามวาระมีสิทธิได้รับเลือกกลับเข้ามาใหม่ได้

การประชุมคณะกรรมการตรวจสอบ

รายละเอียดการเข้าร่วมประชุมของกรรมการตรวจสอบในปี 2559 มีดังนี้

ชื่อ	จำนวนครั้งที่เข้าประชุม / การประชุมทั้งหมด
1. นายอารักษ์ ชลธาร์นนท์	4/4
2. นายณัฐวุฒิ ภาไบบรมย์	3/4

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 2559 ประกอบด้วยกรรมการที่มีรายชื่อ ดังนี้

ชื่อ	ตำแหน่ง
1. นายธรรศพลฐ์ แบลเวลด์	ประธานกรรมการบริหารความเสี่ยง
2. นายสันทัต สงวนดีกุล	กรรมการบริหารความเสี่ยง
3. นาวาอากาศเอกสุรพันธุ์ ปทุมวัฒน์	กรรมการบริหารความเสี่ยง
4. นายบัญญัติ หาระกุล	กรรมการบริหารความเสี่ยง
5. หม่อมหลวงบวรเทพ เทวกุล	กรรมการบริหารความเสี่ยง
6. นายสันติสุข คล่องใช้ยา	กรรมการบริหารความเสี่ยง

ขอบเขตอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของคณะกรรมการบริหารความเสี่ยง

- กำหนดนโยบายในเรื่องของการบริหารความเสี่ยงให้ครอบคลุมถึงความเสี่ยงต่างๆ ในการบริหารงาน
- พิจารณาและอนุมัติแผนบริหารความเสี่ยง
- จัดให้มีคณะทำงานบริหารความเสี่ยงตามความจำเป็น โดยสนับสนุนคณะทำงานบริหารความเสี่ยงในด้านบุคลากร งบประมาณ และทรัพยากรอื่นที่จำเป็น ให้สอดคล้องกับขอบเขตความรับผิดชอบ
- ติดตามการดำเนินการบริหารความเสี่ยงตั้งแต่เริ่มกระบวนการที่จะบ่งชี้ให้ทราบถึงความเสี่ยง รวมทั้งวิเคราะห์ ประเมินผล จัดการติดตามและรายงานอย่างเป็นระบบ
- ให้การสนับสนุนให้มีการแนะนำกระบวนการบริหารความเสี่ยงแก่หน่วยงานภายในต่างๆ ตลอดจน ติดตามและประเมินผลอย่างต่อเนื่อง
- รายงานต่อคณะกรรมการบริษัทอย่างสม่ำเสมอเกี่ยวกับความเสี่ยงและการจัดการกับความเสี่ยงที่สำคัญ

คณะผู้บริหาร

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 รายชื่อผู้บริหารของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีดังต่อไปนี้

ชื่อ	ตำแหน่ง
1. นายธรรศพลฐ์ แบลเวลด์	ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร
2. นายปรัชญา รัศมีธานินทร์	รองประธานเจ้าหน้าที่บริหาร
3. นายสันทัต สงวนตีกุล	ประธานเจ้าหน้าที่บริหารการเงิน
4. หม่อมหลวงบวรนวเทพ เทวกุล	ผู้อำนวยการฝ่ายพัฒนาธุรกิจ
5. นายสันติสุข คล่องใช้ยา	ผู้อำนวยการฝ่ายการตลาดและ รายได้พิเศษ
6. นาวอากาศเอกสุรพันธุ์ ปทุมวัฒน์	ผู้อำนวยการฝ่ายปฏิบัติการการบิน
7. นายบัญญัติ วรรณกุล	ผู้อำนวยการฝ่ายวิศวกรรม
8. นางธิลฎี พันธุ์จินดา	ผู้อำนวยการฝ่ายทรัพยากรบุคคล
9. นายสุวิทย์ ศรีสารคาม	ผู้อำนวยการฝ่ายบริการลานจอด และอุปกรณ์ภาคพื้น
10. นางสาววิษุณี กันตะเพ็ง	ผู้อำนวยการฝ่ายปฏิบัติการภาคพื้น
11. นายพิพัฒน์ คุณประคัลภ์	ผู้อำนวยการฝ่ายนวัตกรรม เชิงพาณิชย์และเทคโนโลยี
12. นายชาติตรี ขวัญสังข์	ผู้อำนวยการฝ่ายความปลอดภัย

ผู้บริหารตามคำนิยามของประกาศคณะกรรมการ ก.ล.ต. ซึ่งหมายความว่า ผู้จัดการ หรือผู้ดำรงตำแหน่งระดับบริหารสี่รายแรกนับต่อจากผู้จัดการลงมา ผู้ซึ่งดำรงตำแหน่งเทียบเท่ากับผู้ดำรงตำแหน่งระดับบริหารรายที่สี่ทุกราย และให้หมายความรวมถึงผู้ดำรงตำแหน่งระดับบริหารในสายงานบัญชีหรือการเงิน ที่เป็นระดับผู้จัดการฝ่ายขึ้นไปหรือเทียบเท่า

ขอบเขตอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของประธานเจ้าหน้าที่บริหาร (CHIEF EXECUTIVE OFFICER)

- รับผิดชอบ ดูแล บริหาร การดำเนินงาน และ/หรือ การบริหารงานประจำวันของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย รวมถึงการกำกับดูแลการดำเนินงานโดยรวม 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
- ติดตามและรายงานสถานะฐานะของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เสนอแนะทางเลือก และกลยุทธ์ที่สอดคล้องกับนโยบายและสภาพตลาด
- ดูแลและควบคุมการปฏิบัติงานด้านต่างๆ ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย อาทิ การเงิน การบริหารความเสี่ยง การควบคุมภายในงานด้านปฏิบัติการและงานด้านสนับสนุนต่างๆ และงานทรัพยากร

- เป็นตัวแทน บจ. ไทยแอร์เอเชีย ตลอดจนมีอำนาจมอบหมายในการติดต่อกับหน่วยงานราชการและหน่วยงานกำกับดูแลอื่นๆ
- ดูแลติดต่อสื่อสารกับสาธารณชน ผู้ถือหุ้น ลูกค้า และพนักงาน เพื่อเสริมชื่อเสียงและภาพพจน์ที่ดีของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย
- มีอำนาจในการออก แก้ไข เพิ่มเติม ปรับปรุง ระเบียบ คำสั่ง และข้อบังคับเกี่ยวกับการทำงานของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เช่น การบรรจุ แต่งตั้ง ถอดถอน และวินัยพนักงานและลูกจ้าง การกำหนดเงินเดือนและเงินอื่นๆ รวมตลอดถึงการสงเคราะห์และสวัสดิการต่างๆ
- พิจารณา เปรียบเทียบ และอนุมัติการเข้าทำนิติกรรมสัญญา และ/หรือ การดำเนินการใดๆ ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงาน และ/หรือ การบริหารงานประจำวันของ 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 จะต้องไม่มีลักษณะเป็นการมอบอำนาจหรือมอบอำนาจช่วงที่ทำให้ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร หรือผู้รับมอบอำนาจจากประธานเจ้าหน้าที่บริหารสามารถอนุมัติรายการที่ตนหรือบุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง (ตามที่นิยามไว้ในประกาศคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ หรือประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุน) อาจมีส่วนได้เสียหรืออาจได้รับประโยชน์ในลักษณะใดๆ หรืออาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์อื่นใดกับบริษัทหรือบริษัทย่อยของบริษัท ยกเว้นเป็นการอนุมัติรายการที่เป็นไปตามนโยบายและหลักเกณฑ์ที่ที่ประชุมผู้ถือหุ้นหรือคณะกรรมการบริษัทได้พิจารณาอนุมัติไว้

คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน

คณะกรรมการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้มีมติอนุมัติจัดตั้งคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนซึ่งประกอบด้วยกรรมการ จำนวน 3 ท่าน มีรายชื่อดังนี้

ชื่อ	ตำแหน่ง
1. นายณัฐวุฒิ เภาโบรมย์	ประธานกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน
2. นายอารักษ์ ชลธาร์นนท์	กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน
3. นายธรรศพลฐ์ แบลเวลด์	กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน

วาระการดำรงตำแหน่งของกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน

กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนมีวาระการดำรงตำแหน่งคราวละ 3 ปี เมื่อครบกำหนดออกตามวาระอาจได้รับแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งต่อไปอีกได้

การประชุมคณะกรรมกรสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน

รายละเอียดการเข้าร่วมประชุมของกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน ในปี 2559 มีดังนี้

ชื่อ	จำนวนครั้งที่เข้าประชุม / การประชุมทั้งหมด
1. นายณัฐวุฒิ ภาไพบรมย์	1/1
2. นายอารักษ์ ชลธารินทร์	1/1
3. นายบรรคพลฐ์ แบลเวิลด์	1/1

ขอบเขตอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบในการสรรหา

- พิจารณาโครงสร้าง ขนาด และองค์ประกอบคณะกรรมการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้มีความเหมาะสมกับองค์กร และสภาพแวดล้อมที่เปลี่ยนแปลงไป
- พิจารณาหลักเกณฑ์และนโยบายในการสรรหากรรมการบริษัทและกรรมการชุดย่อย ตลอดจนสรรหาและพิจารณาถ้อยแถลงของบุคคลที่มีคุณสมบัติเหมาะสม สมควรได้รับการแต่งตั้งเป็นกรรมการบริษัทและกรรมการชุดย่อยทดแทนกรรมการที่ครบวาระหรือกรณีอื่นๆ เพื่อเสนอให้คณะกรรมการบริษัทพิจารณา และ/หรือ เสนอขออนุมัติต่อที่ประชุมผู้ถือหุ้นแล้วแต่กรณี ทั้งนี้ การสรรหากรรมการบริษัทจะพิจารณาจากบุคคลที่ได้รับการเสนอชื่อจากผู้ถือหุ้นกลุ่ม ก. และ/หรือ กลุ่ม ข. ตามที่ระบุไว้ในข้อบังคับ
- พิจารณาสรรหาผู้ที่เหมาะสมที่จะดำรงตำแหน่งประธานเจ้าหน้าที่บริหาร และผู้บริหารระดับสูง ในกรณีที่ตำแหน่งว่างลง รวมทั้งจัดให้มีแผนสืบทอดตำแหน่งประธานเจ้าหน้าที่บริหารและผู้บริหารระดับสูง
- ปฏิบัติตามอื่นใดตามที่คณะกรรมการบริษัทมอบหมาย

การสรรหากรรมการ

บจ. ไทยแอร์เอเชีย จัดตั้งคณะกรรมการสรรหาเพื่อทำหน้าที่พิจารณาสรรหาบุคคลที่มีความเหมาะสมที่จะมาดำรงตำแหน่งกรรมการแทนกรรมการที่ครบกำหนดออกตามวาระหรือในกรณีอื่นๆ โดยจะพิจารณาจากบุคคลที่ได้รับการเสนอชื่อจากผู้ถือหุ้นกลุ่ม ก. และ/หรือ กลุ่ม ข. ตามที่ระบุไว้ในข้อบังคับ และจะเสนอรายชื่อผู้ที่ได้รับการคัดเลือกให้คณะกรรมการของ บจ. ไทยแอร์เอเชียพิจารณา ก่อนเสนอรายชื่อต่อที่ประชุมผู้ถือหุ้นเพื่อพิจารณาอนุมัติต่อไป (ตามแต่ละกรณี) ทั้งนี้ คณะกรรมการสรรหาจะพิจารณาถึง ความรู้ ความสามารถ ประสบการณ์การทำงาน และภาพรวมของโครงสร้างคณะกรรมการบริษัทของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ว่าทักษะของกรรมการทางด้านใดที่ยังขาดอยู่ ประกอบการพิจารณาเพื่อกำหนดตัวบุคคลที่มีความเหมาะสมทั้งด้านประสบการณ์

ความรู้ ความสามารถที่จะเป็นประโยชน์ต่อบริษัทเข้ามาเป็นกรรมการ โดยให้สอดคล้องกับกลยุทธ์ในการดำเนินธุรกิจของบริษัท ทั้งนี้ บุคคลที่ได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งกรรมการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะต้องมีความสัมพันธ์ครบถ้วนตามมาตรา 68 แห่งพระราชบัญญัติบริษัทมหาชนจำกัด พ.ศ. 2535 (รวมทั้งที่มีการแก้ไขเพิ่มเติม) และประกาศคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ และไม่มีลักษณะต้องห้ามตามพระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ พ.ศ. 2535 (รวมทั้งที่มีการแก้ไขเพิ่มเติม) กฎหมายอื่น และกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง

องค์ประกอบและการแต่งตั้งคณะกรรมการ

องค์ประกอบและการแต่งตั้ง ถอดถอน หรือพ้นจากตำแหน่งกรรมการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย นั้น จะมีกำหนดไว้ในข้อบังคับซึ่งสามารถสรุปสาระสำคัญได้ดังนี้

- คณะกรรมการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ประกอบด้วยกรรมการจำนวนไม่เกิน 9 คน จำนวนกรรมการจะได้รับการเสนอชื่อดังนี้
 - กรรมการจำนวนไม่เกิน 4 คน จะได้รับการเสนอชื่อโดยผู้ถือหุ้นกลุ่ม ก. ("กรรมการกลุ่ม ก.") *
 - กรรมการจำนวนไม่เกิน 5 คน จะได้รับการเสนอชื่อโดยผู้ถือหุ้นกลุ่ม ข. ("กรรมการกลุ่ม ข.") **
- ในการประชุมใหญ่สามัญผู้ถือหุ้นทุกครั้งที่ ผู้เป็นกรรมการจะต้องออกจากตำแหน่งโดยจำนวนหนึ่งในสาม หรือจำนวนใกล้เคียงกับส่วนหนึ่งในสาม กรรมการผู้ออกจากตำแหน่งไปแล้วนั้น มีสิทธิที่จะได้รับเลือกให้เข้ารับตำแหน่งได้อีก

* กรรมการกลุ่ม ก คือ บุคคลที่ได้รับการเสนอชื่อโดย AirAsia Investment และได้รับการแต่งตั้งเป็นกรรมการ

** กรรมการกลุ่ม ข คือ บุคคลที่ได้รับการเสนอชื่อโดย บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และได้รับการแต่งตั้งเป็นกรรมการ

ถ้าตำแหน่งว่างลงในคณะกรรมการไม่ว่าด้วยเหตุใด นอกเหนือจากการออกตามวาระ คณะกรรมการอาจแต่งตั้งผู้ที่ได้รับการเสนอชื่อโดยผู้ถือหุ้นกลุ่มเดียวกับกรรมการผู้ซึ่งพ้นจากตำแหน่งไปนั้นเข้าเป็นกรรมการให้เต็มที่ว่างก็ได้ บุคคลที่ได้รับการแต่งตั้งเช่นนี้จะอยู่ในตำแหน่งได้เพียงเท่าที่กำหนดระยะเวลาที่กรรมการซึ่งตนเข้าดำรงตำแหน่งนั้นชอบที่จะอยู่ได้

องค์ประกอบและการแต่งตั้งคณะกรรมการตรวจสอบ

คณะกรรมการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เป็นผู้แต่งตั้งกรรมการตรวจสอบ โดยแต่งตั้งจากกรรมการอิสระที่มีคุณสมบัติครบถ้วนตามประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุน รวมถึงประกาศตลาดหลักทรัพย์ฯ และต้องมีคุณสมบัติ ดังต่อไปนี้

- ไม่เป็นกรรมการที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการ ให้ตัดสินใจในการดำเนินกิจการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วมบริษัทย่อยลำดับเดียวกัน ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย และ
- ไม่เป็นกรรมการของบริษัทใหญ่ บริษัทย่อย หรือบริษัทย่อยลำดับเดียวกัน เฉพาะที่เป็นบริษัทจดทะเบียน
- มีความรู้และประสบการณ์เพียงพอที่จะสามารถทำหน้าที่ในฐานะกรรมการตรวจสอบ

ทั้งนี้ กรรมการตรวจสอบอย่างน้อยหนึ่งคน ต้องเป็นผู้ที่มีความรู้และประสบการณ์เพียงพอที่จะสามารถทำหน้าที่ในการสอบทานความน่าเชื่อถือของงบการเงินได้

การสรรหาผู้บริหารระดับสูง

ในการสรรหาผู้มาดำรงตำแหน่ง ประธานเจ้าหน้าที่บริหารและผู้บริหารระดับสูง คณะกรรมการบริหารจะเป็นผู้พิจารณาเบื้องต้น ในการกลั่นกรองสรรหาบุคคลที่มีคุณสมบัติครบถ้วนเหมาะสม มีความรู้ ความสามารถ ทักษะ และประสบการณ์ที่เป็นประโยชน์ต่อการดำเนินงานของบริษัทและเข้าใจในธุรกิจของบริษัทเป็นอย่างดี และสามารถบริหารงานให้บรรลุวัตถุประสงค์ เป้าหมายที่คณะกรรมการบริษัทกำหนดไว้ได้ และนำเสนอต่อคณะกรรมการสรรหาพิจารณาให้ความเห็นชอบ และเสนอต่อคณะกรรมการบริษัทพิจารณาอนุมัติต่อไป

ขอบเขตอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบในการกำหนดค่าตอบแทน

1. พิจารณารูปแบบและหลักเกณฑ์การจ่ายค่าตอบแทนของกรรมการบริษัท กรรมการชุดย่อย ประธานเจ้าหน้าที่บริหารให้มีความชัดเจน เหมาะสม และสอดคล้องกับหน้าที่ความรับผิดชอบ ความสำเร็จในการปฏิบัติงานที่เชื่อมโยงกับผลประกอบการ และปัจจัยแวดล้อมอื่นที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนพิจารณาเปรียบเทียบกับอัตราค่าตอบแทนของบริษัทชั้นนำในตลาดหลักทรัพย์ และบริษัทอื่นที่อยู่ในอุตสาหกรรมเดียวกันหรือใกล้เคียงกับ บจ. ไทยแอร์เอเชีย
2. พิจารณา กำหนดค่าตอบแทนแก่กรรมการบริษัทและกรรมการชุดย่อย เพื่อนำเสนอให้คณะกรรมการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย พิจารณาอนุมัติ และนำเสนอต่อที่ประชุมผู้ถือหุ้นพิจารณาอนุมัติ
3. รายงานนโยบายด้านค่าตอบแทนกรรมการ หลักการ/เหตุผลและวัตถุประสงค์ของนโยบาย เปิดเผยไว้ในรายงานประจำปี
4. ปฏิบัติการอื่นใดตามที่คณะกรรมการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มอบหมาย

นโยบายในการกำหนดค่าตอบแทน/หลักเกณฑ์การให้ค่าตอบแทนสำหรับกรรมการแต่ละตำแหน่ง

คณะกรรมการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้มีมติอนุมัติหลักเกณฑ์ในการพิจารณา ค่าตอบแทนกรรมการบริษัทไว้ ดังนี้

ในการกำหนดค่าตอบแทนกรรมการให้คณะกรรมการกำหนดค่าตอบแทน พิจารณา ค่าตอบแทนตามแนวทางดังต่อไปนี้

1. นโยบายกำหนดค่าตอบแทนกรรมการและผู้บริหาร

บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีนโยบายในการกำหนดค่าตอบแทนที่เหมาะสมแก่กรรมการโดยพิจารณาเปรียบเทียบกับกรจ่ายค่าตอบแทนกรรมการของบริษัทชั้นนำในตลาดหลักทรัพย์ และบริษัทอื่นที่อยู่ในอุตสาหกรรมเดียวกันหรือใกล้เคียงกับบริษัท ตลอดจนหน้าที่ความรับผิดชอบความสำเร็จในการปฏิบัติงานที่เชื่อมโยงกับผลประกอบการ และปัจจัยแวดล้อมอื่นที่เกี่ยวข้อง โดยที่ค่าตอบแทนดังกล่าวต้องอยู่ในระดับที่เหมาะสมและเพียงพอที่จะจูงใจและรักษากรรมการที่มีคุณภาพไว้

คณะกรรมการกำหนดค่าตอบแทนเป็นผู้พิจารณาถึงประเภทค่าตอบแทน วิธีการจ่ายค่าตอบแทน และจำนวนค่าตอบแทน ให้แก่ กรรมการบริษัท กรรมการชุดย่อย ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร ทั้งนี้ สำหรับค่าตอบแทน กรรมการบริษัทและกรรมการชุดย่อย คณะกรรมการกำหนดค่าตอบแทน จะนำเสนอต่อที่ประชุมคณะกรรมการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย และที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปีเพื่อขออนุมัติเป็นประจำทุกปี

2. ค่าตอบแทนกรรมการบริษัทและกรรมการชุดย่อย

ที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2559 เมื่อวันที่ 25 เมษายน 2559 มีมติอนุมัติกำหนดค่าตอบแทนกรรมการบริษัทและกรรมการชุดย่อยดังนี้

ค่าตอบแทนที่เป็นตัวเงิน

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



โครงสร้างค่าตอบแทนคณะกรรมการในปี 2559

กรรมการ	ค่าตอบแทนที่เป็นตัวเงิน (บาท)		
	รายเดือน	เบี้ยประชุม	โบนัส
คณะกรรมการ			
- ประธานกรรมการ	-	100,000	-
- กรรมการ	-	80,000	-
คณะกรรมการตรวจสอบ			
- ประธานกรรมการตรวจสอบ	-	100,000	-
- กรรมการตรวจสอบ	-	80,000	-
คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน			
- ประธานกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน	-	40,000	-
- กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน	-	40,000	-
คณะกรรมการบริหาร*			
- ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร	-	-	-
- กรรมการบริหาร	-	-	-

* กรรมการที่เป็นผู้บริหารไม่มีสิทธิได้รับค่าตอบแทนในฐานะกรรมการหรือกรรมการชุดย่อย

ค่าตอบแทนที่เป็นตัวเงินของกรรมการบริษัทรายบุคคลที่ไม่ได้เป็นผู้บริหารรวม 2 ท่าน เป็นจำนวนทั้งสิ้น 1.80 ล้านบาท โดยค่าตอบแทนดังกล่าวเป็นค่าตอบแทนในรูปแบบค่าเบี้ยประชุม ดังนี้

รายชื่อ	ตำแหน่ง	ค่าตอบแทนกรรมการ (บาท)			
		กรรมการ บริษัท	กรรมการ ตรวจสอบ	กรรมการสรรหาและ กำหนดค่าตอบแทน	รวม
นายอาร์กซ์ ชลธารินทร์	ประธานกรรมการบริษัท / ประธานกรรมการตรวจสอบ / กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน	600,000	400,000	40,000	1,040,000
นายณัฐวุฒิ เภาโบรมย์	กรรมการบริษัท / กรรมการตรวจสอบ / ประธานกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน	400,000	320,000	40,000	760,000

- ในปี 2559 บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีการจ่ายค่าตอบแทนแก่ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร และผู้บริหารรวม 12 รายเป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น 118.08 ล้านบาท โดยค่าตอบแทนดังกล่าวเป็นค่าตอบแทนในรูปแบบเงินเดือน และโบนัส

- อนึ่ง นโยบายค่าตอบแทนกรรมการปี 2559 ข้างต้น เป็นอย่างเดียวกับปี 2558

บุคลากรและการฝึกอบรม

ข้อมูลทั่วไป

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น

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

บจ. ไทยแอร์เอเชีย

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีพนักงานรวมทั้งสิ้นจำนวน 4,608 คน ตามลำดับ โดยแบ่งตามหน้าที่ และภูมิศาสตร์ได้ดังนี้

แบ่งตามหน้าที่	ณ 31 ธันวาคม 2559
นักบินและนักบินผู้ช่วย	541
ลูกเรือ	944
การดำเนินการภาคพื้นดิน	1,949
วิศวกรรม	335
การตลาด	33
สำนักงานใหญ่	74
อื่นๆ	732
รวม	4,608

ภูมิศาสตร์	ณ 31 ธันวาคม 2559
กรุงเทพฯ	3,288
ภูเก็ต	257
เชียงใหม่	318
อื่นๆ	745
รวม	4,608

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ตระหนักถึงความจำเป็นในการประกันความต่อเนื่องในการบริหารจัดการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เพื่อรักษาข้อได้เปรียบของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้เหนือกว่าคู่แข่ง ทั้งนี้ กรรมการของบริษัท และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เชื่อว่าความสำเร็จอย่างต่อเนื่องของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ขึ้นอยู่กับปัจจัยหลายอย่าง ซึ่งรวมถึงการสนับสนุนและความทุ่มเทของผู้บริหารของบริษัท และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทั้งนี้ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ปรับใช้กลยุทธ์ด้านทรัพยากรบุคคล ซึ่งรวมถึงค่าตอบแทนที่สามารถแข่งขันได้ การสรรหาที่สอดคล้องกับวัตถุประสงค์ และแผนการพัฒนาและฝึกอบรม

การสูญเสียบุคลากรหลักใดๆ อาจส่งผลกระทบต่อในทางลบอย่างมีนัยสำคัญต่อ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ข้อคิดเห็นดังกล่าวส่งผลให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย พยายามสร้างแรงจูงใจและรักษาพนักงานของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ผ่านการให้สิ่งจูงใจบนพื้นฐานของผลการปฏิบัติงาน และยกระดับทักษะและความสามารถของพนักงานด้วยการให้การฝึกอบรม ในด้านนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้พนักงานเข้าร่วมการประชุมและเข้ารับการฝึกอบรมอย่างต่อเนื่องเพื่อให้พนักงานได้รับและยกระดับทักษะและความสามารถที่เกี่ยวข้อง (ทั้งในด้านการปฏิบัติงานและการพัฒนา) โดยสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของธุรกิจ การฝึกอบรมขณะปฏิบัติงานเป็นแนวทางสำคัญอีกประการหนึ่งในการถ่ายโอนความรู้จากผู้เชี่ยวชาญไปยังพนักงานใหม่หรือพนักงานระดับล่าง การลงทุนในทรัพยากรมนุษย์ช่วยเพิ่มความสามารถของพนักงานที่มีอยู่ใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย นอกจากนี้ กิจกรรมด้านการพัฒนาเหล่านี้ยังช่วยเตรียมความพร้อมให้แก่พนักงานฝ่ายบริหารระดับล่างและระดับกลาง เพื่อเตรียมความพร้อมในการรับผิดชอบงานของผู้บริหารระดับสูงอย่างต่อเนื่อง

ข้อพิพาทด้านแรงงานที่สำคัญในช่วง 3 ปีที่ผ่านมา

-ไม่มีข้อพิพาทแรงงานที่สำคัญในช่วง 3 ปีที่ผ่านมา-

คำตอบแทนบุคลากร

คำตอบแทนรวมของพนักงาน

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น

สำหรับปี 2559 บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ไม่มีการจ่ายค่าตอบแทนแก่พนักงาน เนื่องจากตั้งแต่ 31 ธันวาคม 2554 พนักงานของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ได้ถูกโอนย้ายไปเป็นพนักงานของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย แล้วทั้งหมด

บจ. ไทยแอร์เอเชีย

สำหรับปี 2559 บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีการจ่ายผลตอบแทนให้แก่พนักงานในลักษณะต่างๆ ได้แก่ เงินเดือน เงินโบนัส ค่าล่วงเวลา เงินสมทบกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ และค่าตอบแทนอื่น เป็นจำนวน 4,508.78 ล้านบาท

กองทุนสำรองเลี้ยงชีพ

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้จัดตั้งกองทุนสำรองเลี้ยงชีพตามพระราชบัญญัติกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ พ.ศ. 2530 (รวมทั้งที่มีการแก้ไขเพิ่มเติม) โดย บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย สมทบเงินร้อยละ 3 - 10 ของเงินเดือนของพนักงานเข้ากองทุนสำรองเลี้ยงชีพ และพนักงานจ่ายเงินสะสมเข้ากองทุนในอัตราร้อยละ 3 - 15 ของเงินเดือนของพนักงานแต่ละราย ทั้งนี้ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ไม่มีพนักงานแล้ว

นโยบายในการพัฒนาบุคลากร

การฝึกอบรม

นักบิน

นักเรียนการบินทุกคนของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะลงทะเบียนเข้าฝึกอบรมใน บจ. บางกอกเอวิเอชัน เซ็นเตอร์ (“BAC”) ซึ่งเป็นการเข้าฝึกอบรมในประเทศ โดย BAC มีอุปกรณ์ฝึกอบรมที่ทันสมัย และได้รับรับรองจากสำนักงานบริการการบินแห่งชาติ (FAA) ข้อกำหนดการบินร่วมกัน (JAR) และสำนักงานการบินพลเรือน (CAA) รวมทั้งมีหลักสูตรที่ได้มาตรฐาน บจ. ไทยแอร์เอเชีย มิได้เลือกปฏิบัติในการสรรหานักเรียนการบิน ทั้งนี้ พนักงานจากหลายแผนกสามารถสอบเข้าคัดเลือกในหลักสูตรนี้ได้ ทั้งนี้ นักเรียนการบินมักจะจบการศึกษาหลังจากฝึกอบรมนาน 1 ปี หลังจากนั้นนักเรียนเหล่านี้ต้องฝึกฝนด้วยระบบจำลองการบิน (Simulator) เพื่อขับเครื่องบินรุ่นแอร์บัส A320 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้ความช่วยเหลือนักเรียนการบินในการให้เงินสนับสนุนค่าฝึกอบรม โดยมีข้อผูกมัดตามสัญญาเพื่อแลกกับการที่นักเรียนต้องให้คำมั่นว่าจะทำงานกับ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เป็นระยะเวลา 10 ปี นอกจากนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังสรรหานักบินผู้มีประสบการณ์จากสายการบินอื่นๆ และคาดว่าจะต้องการนักบินรวมทั้งสิ้นประมาณ 620 คนภายในปี 2561

นักบินที่ได้รับการสรรหามาใหม่ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งยังไม่ผ่านการฝึกอบรมเพื่อขับแบบของอากาศยานโดยเฉพาะจะต้องผ่านการฝึกอบรมดังกล่าวเสียก่อน ทั้งนี้ แบบของอากาศยานคือการจัดหมวดหมู่ที่อนุญาตให้นักบินคนหนึ่งขับอากาศยานแบบหนึ่งโดยเฉพาะ ปัจจุบันนักบินใช้ระบบจำลองการบินของเครื่องบินรุ่นแอร์บัส A320 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 การฝึกความคุ้นเคยในห้องโดยสารการบิน การประกาศต่อสาธารณะ การดูแลบุคลิกภาพ และการดูแลผู้โดยสาร การขายสินค้าบนอากาศยาน และทักษะด้านการขาย ทั้งนี้ องค์ประกอบด้านความปลอดภัยและกฎระเบียบของโครงการนี้ได้รับการรับรองจากกรมการบินพลเรือน

อนึ่ง ลูกเรือต้องพูดภาษาอังกฤษและเข้ารับการฝึกอบรมอย่างต่อเนื่อง เช่น การฝึกอบรมเกี่ยวกับการบริหารจัดการทรัพยากรขององค์กร การจัดการสินค้าอันตราย การรับมือผู้โดยสารที่ประพฤติตัวไม่เหมาะสม และหลักสูตรการระบุตัวผู้ก่อการร้าย นอกจากนี้ ลูกเรือยังต้องเข้าร่วมหลักสูตรทบทวนความรู้ว่าด้วยวิธีการปฏิบัติด้านความปลอดภัยในกรณีฉุกเฉินและการปฐมพยาบาลทุกปี

พนักงานภาคพื้นดิน

บุคลากรให้บริการลูกค้าภาคพื้นดินผ่านโครงการฝึกอบรมด้านการบริการลูกค้า ซึ่งจัดขึ้นที่ Asian Aviation Centre of Excellence ในกัวลาลัมเปอร์ โดยครอบคลุมถึงการฝึกอบรมในระบบการสำรองที่นั่งและการลงทะเบียนขึ้นอากาศยาน (Check-In) ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย วิธีปฏิบัติด้านการติดตามสัมภาระของผู้โดยสาร และการบริการลูกค้า พนักงานภาคพื้นดินเข้ารับการฝึกอบรมตลอดทั้งปี เช่น การฝึกอบรมเพื่อแยกแยะสินค้าอันตราย การปฐมพยาบาล และการรับมือภัยคุกคามจากกระเบิด

นอกจากนี้ บุคลากรประจำภาคพื้นดินยังผ่านการฝึกอบรมด้านการให้บริการในลานจอด (Ramp Training) เป็นระยะเวลา 2 - 3 สัปดาห์ซึ่งเกี่ยวข้องกับการขับยานพาหนะบนลานจอด การบรรทุกของขึ้นอากาศยานและการขนถ่ายของออกจากอากาศยาน การให้สัญญาณรับส่งอากาศยาน การลากจูงอากาศยาน ความปลอดภัยของลานจอด และวิธีการปฏิบัติในกรณีฉุกเฉิน นอกจากนี้ พนักงานใหม่ยังต้องเรียนรู้เกี่ยวกับข้อบังคับด้านการบินพลเรือน แผนผังของอากาศยาน และข้อบังคับว่าด้วยการเคลื่อนย้ายของยานพาหนะภายในท่าอากาศยาน นอกจากนี้ บริษัทได้จัดให้มีการฝึกอบรมหลักสูตรทักษะการเป็นหัวหน้างานมีอาชีพ (Supervisory Skills for Team Leader) ให้กับหัวหน้าทีมบริการในลานจอด (Ramp Team Leader) ที่ต้องบริหารพนักงานจำนวนมาก เพื่อพัฒนาทักษะการบริหารคน และบริหารผลงานอย่างมืออาชีพ

วิศวกร

วิศวกรทั้งหมดของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้รับการฝึกอบรมที่ Asian Aviation Centre of Excellence ในกัวลาลัมเปอร์ หลักสูตรการฝึกอบรมมีระยะเวลา 52 วัน โดยมีการฝึกอบรมขณะปฏิบัติเพิ่มเติมอีก 3 เดือน และการทดสอบภายหลังโดยแผนกประกันคุณภาพ (Quality Assurance Department) ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทั้งนี้ วิศวกรของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ตอบแทนด้วยการให้คำมั่นว่าจะทำงานให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เป็นเวลา 2 ปี วิศวกรของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ประจำการอยู่ที่ฐานปฏิบัติการการบินของบริษัทฯ ในกรุงเทพฯ (ดอนเมือง) ภูเก็ต เชียงใหม่ กระบี่ และเมืองพัทยา (อู่ตะเภา)



Thai AirAsia and CFM: One of the best teams in Aviation

With a relationship that spans more than a decade, AirAsia and CFM have made aviation history together. From Day 1, the CFM56 was the engine of choice and helped power the early growth of this pioneer airline.

In 2016, with the introduction of the first LEAP-1A-powered A320neo, the airline began reaping the benefits of a 15 percent improvement in fuel efficiency, coupled with CFM's legendary reliability.

Congratulations on another successful year.

AirAsia



The Power of Flight

CFM International is a 50/50 joint company between GE and Safran Aircraft Engines.

K

KASIKORNTHAI

ธนาคารกสิกรไทย
开泰银行 KASIKORNBANK



เศรษฐกิจ

ธนาคารกสิกรไทย ธนาคารแห่งความยั่งยืน

สังคม



สิ่งแวดล้อม



ธนาคารกสิกรไทยมุ่งดำเนินธุรกิจตามปณิธาน **กรีน ดีเอ็นเอ** โดยการนำแนวคิดการพัฒนาอย่างยั่งยืนในด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม มาเป็นหลักการดำเนินงานอย่างเป็นรูปธรรม เพื่อให้เกิดนวัตกรรมเชิงธุรกิจที่สามารถอำนวยความสะดวกสูงสุด แก่ผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่ม อันนำไปสู่การเป็น**ธนาคารแห่งความยั่งยืน**ของสังคมและประเทศชาติ

ธนาคารรู้สึกภาคภูมิใจเป็นอย่างยิ่งที่เป็นธนาคารแห่งแรกในประเทศไทยและอาเซียนที่ได้รับคัดเลือกให้เป็นส่วนหนึ่งของ**ดัชนีแห่งความยั่งยืน Dow Jones Sustainability Indices (DJSI)** ประจำปี 2559 ทั้งในระดับโลก (World) และกลุ่มตลาดเกิดใหม่ (Emerging Markets) อีกทั้งยังเป็นบริษัทแห่งแรกในประเทศไทยที่ได้รับการจัดอันดับงานนักลงทุนสัมพันธ์ ในระดับโกลด์ โดยอยู่ในอันดับที่ 18 จาก 50 อันดับของโลก จากรางวัล **IR Magazine Global Top 50** ประจำปี 2559

ธนาคารกสิกรไทยขอขอบคุณตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย ทุกท่านในแวดวงการลงทุน (Investment Community) ทั้งภาครัฐและเอกชน Dow Jones Sustainability Indices และนิตยสาร IR Magazine ที่ร่วมสนับสนุนให้ธนาคารพัฒนามาตรฐานความยั่งยืน ปฏิบัติอย่างสอดคล้องกับมาตรฐานในระดับสากล และทำในสิ่งที่ถูกต้องเสมอมา

www.kasikornbank.com
K-Contact Center 02-8888888



KBank Live



KBank_Live



KBank Live



KBank Live

MEMBER OF

**Dow Jones
Sustainability Indices**
In Collaboration with RobecoSAM



Global Top 50
2016

บริการทุกระดับประทับใจ

รายละเอียด กรรมการและผู้บริหาร

บริษัท เอเชีย เอโอเอ็น
จำกัด (มหาชน)

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559

นายอารักษ์ ชลารักษ์

ประธานกรรมการ /
ประธานกรรมการตรวจสอบ /
กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน

วันที่ได้รับการแต่งตั้ง

1 พฤศจิกายน 2555

อายุ

66 ปี

สัดส่วนการถือหุ้นใน

บมจ. เอเชีย เอโอเอ็น (ร้อยละ) ¹

- ไม่มี -

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการ หรือผู้บริหารรายอื่น ²

- ไม่มี -

คุณวุฒิทางการศึกษา

- ปริญญาตรี สาขาวิศวกรรมศาสตรบัณฑิต (ไฟฟ้าสื่อสาร) จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- สถาบันวิทยาการพลังงาน รุ่น 1/2555
- สถาบันวิทยาการตลาดทุน (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

ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปี ย้อนหลัง

ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน / บริษัท
2555 - ปัจจุบัน	ประธานกรรมการ / ประธานกรรมการตรวจสอบ / กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน	บมจ. เอเชีย เอโอเอ็น
2556 - ปัจจุบัน	ประธานกรรมการ / ประธานกรรมการตรวจสอบ / กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน	บจ. ไทยแอร์เอเชีย
2557 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. สมาร์ทโฟล
2557 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บมจ. หลักทรัพย์ ไอ วี โกลบอล
2557 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. เอ ที อี
2555	รัฐมนตรีว่าการ	กระทรวงพลังงาน
2554 - 2555	กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ	การรถไฟฟ้านครหลวงแห่งประเทศไทย
2554	ที่ปรึกษา	บมจ. ชิน คอร์ปอเรชั่น
2552 - 2554	กรรมการ / ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร	บมจ. ไทยคม
2552 - 2554	กรรมการ / ประธานคณะกรรมการบริหาร	บมจ. ซีเอส ล็อกซอินโฟ
2552 - 2554	กรรมการบริหาร	บมจ. แอดวานซ์ อินโฟร์ เซอร์วิส
2550 - 2554	กรรมการ / ประธานกรรมการบริหาร	บมจ. ชิน คอร์ปอเรชั่น
	สายสื่อสารโฆษณาและธุรกิจใหม่	

การดำรงตำแหน่งเป็นกรรมการ / ผู้บริหารในบริษัทอื่น

กิจการที่เป็นบริษัทจดทะเบียน การดำรงตำแหน่งในกิจการที่แข่งขันหรือเกี่ยวข้องกับธุรกิจบริษัท
ที่อาจทำให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์ต่อบริษัท

- ไม่มี -

- ไม่มี -

กิจการที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียน

บจ. ไทยแอร์เอเชีย

บมจ. หลักทรัพย์ ไอ วี โกลบอล

บจ. สมาร์ทโฟล

บจ. เอ ที อี

นายณัฐวุฒิ เกาโบรมย์

กรรมการ /
กรรมการตรวจสอบ /
ประธานกรรมการสรรหาและ
กำหนดค่าตอบแทน

วันที่ได้รับการแต่งตั้ง

13 ธันวาคม 2554

อายุ

53 ปี

สัดส่วนการถือหุ้นใน

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น (ร้อยละ) ¹

- ไม่มี -

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการ หรือผู้บริหารรายอื่น ²

- ไม่มี -

คุณวุฒิทางการศึกษา

- ปริญญาโท สาขาบริหารธุรกิจ City University, USA
- ปริญญาตรี สาขาเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยหอการค้าไทย
- หลักสูตร Director 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)

ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปี ย้อนหลัง

ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน / บริษัท
2554 - ปัจจุบัน	กรรมการ / กรรมการตรวจสอบ / ประธานกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน	บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น
2554 - ปัจจุบัน	กรรมการ / กรรมการตรวจสอบ / ประธานกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน	บจ. ไทยแอร์เอเชีย
2559 - ปัจจุบัน	ประธานเจ้าหน้าที่บริหารกลุ่ม	บจ. เคพีเอ็น กรุ๊ป คอร์ปอเรชั่น
2559 - ปัจจุบัน	ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร	บจ. เคพีเอ็น แลนด์
2559 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. วัฒนะแบก วินด์
2558 - ปัจจุบัน	ประธานกรรมการ	บจ. วินด์ เอนเนอร์ยี โฮลดิ้ง
2558 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บมจ. เคพีเอ็น เฮลท์แคร์
2558 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. เคพีเอ็น โฮลดิ้ง
2557 - ปัจจุบัน	รองประธานบริษัท	บจ. เคพีเอ็น ดิวเตอร์ริง อะคาเดมี่
2557 - ปัจจุบัน	รองประธานบริษัท	บจ. เคพีเอ็น มิวสิค อะคาเดมี่
2557 - ปัจจุบัน	รองประธานบริษัท	บจ. เคพีเอ็น ไซน์ส์ อะคาเดมี่
2557 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. อินโนเวทีฟ เลิร์นนิ่ง แอนด์ ดีไซน์ (ประเทศไทย)
2556 - ปัจจุบัน	กรรมการบริหาร	บจ. เคพีเอ็น กอล์ฟ อะคาเดมี่
2556 - ปัจจุบัน	กรรมการบริหาร	บจ. ไอเอ็นที เอวิเอชั่น
2556 - ปัจจุบัน	รองประธานบริษัท	บจ. เคพีเอ็น ดิวเตอร์ริง
2556 - ปัจจุบัน	รองประธานบริษัท	บจ. เคพีเอ็น อะคาเดมี่
2556 - ปัจจุบัน	กรรมการตรวจสอบ / กรรมการอิสระ	บมจ. ฟินันซ่า
2553 - ปัจจุบัน	กรรมการตรวจสอบ / กรรมการอิสระ	บมจ. แม็กซี แม็กซีโมซ์ โซลูชั่น
2553 - ปัจจุบัน	กรรมการบริหาร	บจ. เคพีเอ็น มิวสิค
2553 - ปัจจุบัน	กรรมการบริหาร	บจ. อีสเทิร์นควีซีน (ประเทศไทย)
2552 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. เคพีเอ็น อวอร์ด
2550 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. เคเอ็นแอนด์แอลโซซิเอทส์
2549 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. เคพีเอ็นมิวสิค แอนด์เอ็นเทอร์เทนเมนท์
2545 - ปัจจุบัน	ประธานกรรมการ	บจ. สยามโคย์
2539 - ปัจจุบัน	ประธานกรรมการฝ่ายการเงิน	บจ. เคพีเอ็น กรุ๊ป คอร์ปอเรชั่น
ปัจจุบัน	กรรมการบริษัท	บจ. สปอร์ต ไซท์ตี้
ปัจจุบัน	รองประธานบริษัท	บจ. เพนต้า ซิสเต็มส์
ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. ซีบีเอ็นพี (ประเทศไทย)
ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. เคพีเอ็น อินโนเวชั่น

ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปี ย้อนหลัง (ต่อ)

ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน / บริษัท
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 โลฟิสไต้ลส์
ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. ดู ดู น้อย
ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. เค พี เอ็น เทรดดิง
ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. เคพีเอ็น มารีน
2557 - 2558	ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร	บจ. เคพีเอ็น กรุ๊ป คอร์ปอเรชั่น
2553	ประธานกรรมการปฏิบัติการ	บจ. เคพีเอ็น กรุ๊ป คอร์ปอเรชั่น
2551 - 2559	กรรมการ	บจ. เคพีเอ็น มิวสิค รุม
2551 - 2559	กรรมการ	บจ. เคพีเอ็นมิวสิค สยามสแควร์
2551 - 2557	กรรมการ	บจ. เคพีเอ็นมิวสิค เชียงใหม่
2549 - 2557	กรรมการ	บจ. คอมพิวเตอร์แอนด์คอนซัลแตนท์ เซอร์วิสเซส
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

การดำรงตำแหน่งเป็นกรรมการ / ผู้บริหารในบริษัทอื่น

กิจการที่เป็นบริษัทจดทะเบียน	การดำรงตำแหน่งในกิจการที่เพิ่งจบหรือเกี่ยวข้องกับธุรกิจบริษัท ที่อาจทำให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์ต่อบริษัท	
บมจ. ฟินันซ่า	- ไม่มี -	
บมจ. แม่ทิง แม่กสิโมซ์ โซลูชั่น		
กิจการที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียน		
บจ. ไทยแอร์เอเชีย	บจ. เคพีเอ็น ดิวเตอร์ริง	บจ. เคพีเอ็น อินโนเวชั่น
บจ. วินด์ เอนเนอร์ยี โฮลดิ้ง	บจ. เคพีเอ็น อะคาเดมี่	บจ. เคพีเอ็น ซากากุชิ
บมจ. เคพีเอ็น เฮลท์แคร์	บจ. เคพีเอ็น มิวสิค	บจ. สยามเชียงใหม่
บจ. เคพีเอ็น โฮลดิ้ง	บจ. อีสเทิร์นควีซีน (ประเทศไทย)	บจ. เค.อี.ซี. อินเตอร์เนชั่นแนล
บจ. เคพีเอ็น กรุ๊ป คอร์ปอเรชั่น	บจ. เคพีเอ็น ออวอร์ด	บจ. สยาม วิลสัน เลิร์นนิ่ง
บจ. เคพีเอ็น ดิวเตอร์ริง อะคาเดมี่	บจ. เคเอ็นแอนด์แอลโซซิเอทส์	บจ. เค.พี.เอ็น.ทาวเวอร์
บจ. เคพีเอ็น มิวสิค อะคาเดมี่	บจ. เคพีเอ็นมิวสิค แอนด์เอ็นเทอร์เทนเมนท์	บจ. เคพีเอ็น โลฟิสไต้ลส์
บจ. เคพีเอ็น ไชนีส อะคาเดมี่	บจ. สยามไค่ย์	บจ. ดู ดู น้อย
บจ. อินโนเวทีฟ เลิร์นนิ่ง แอนด์ ดีไซน์ (ประเทศไทย)	บจ. สปอร์ต โซไซตี้	บจ. เค พี เอ็น เทรดดิง
บจ. เคพีเอ็น กอล์ฟ อะคาเดมี่	บจ. เพนต้า ซิสเต็มส์	บจ. เคพีเอ็น มารีน
บจ. ไอเอ็นที เอวิเอชั่น	บจ. ซีบีเอ็นพี (ประเทศไทย)	

นายเกษมสิทธิ์ ปฐมศักดิ์

กรรมการ /
กรรมการตรวจสอบ /
กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน

วันที่ได้รับการแต่งตั้ง

9 พฤศจิกายน 2559

อายุ

46 ปี

สัดส่วนการถือหุ้นใน

บมจ. เอเซีย เอเวอซัน (ร้อยละ) ¹

- ไม่มี -

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการ หรือผู้บริหารรายอื่น ²

- ไม่มี -

คุณวุฒิทางการศึกษา

- Owner / President Management Executive Program, Harvard Business School, Harvard University, Massachusetts, USA
- Master of Science in Finance, Bentley College, Massachusetts, USA
- Bachelor of Science in Business Administration, Northeastern University, Massachusetts, USA
- หลักสูตร Director Accreditation Program (DAP) รุ่นที่ 48/2005 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
- หลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่นที่ 175/2013 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
- หลักสูตร Audit Committee Program (ACP) รุ่นที่ 32/2010, สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
- Monitoring the System of Internal Control and Risk Management (MIR 9), สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
- สถาบันวิทยากรตลาดทุน (วตท รุ่นที่ 9)

ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปี ย้อนหลัง

ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน / บริษัท
2559 - ปัจจุบัน	กรรมการ / กรรมการตรวจสอบ / กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน	บมจ. เอเชีย เอเวอซัน
2559 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บมจ. เนชั่นแนล เพาเวอร์ ซัพพลาย
2555 - ปัจจุบัน	ประธานกรรมการตรวจสอบ และกำกับดูแลกิจการ	บมจ. คริสเตียนีและนีลสัน (ไทย)
2555 - ปัจจุบัน	กรรมการและรองเลขาธิการ	สภาหอการค้าแห่งประเทศไทย และ หอการค้าไทย
2553 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บมจ. หลักทรัพย์ ยูโอบี เคย์เฮียน (ประเทศไทย)
2548 - ปัจจุบัน	ประธาน / ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร	บมจ. หลักทรัพย์ เมอร์ซัน พาร์ทเนอร์
2548 - ปัจจุบัน	ประธานกรรมการบริหาร	บลจ. เมอร์ซัน พาร์ทเนอร์ จำกัด
2548 - ปัจจุบัน	ประธานกิตติมศักดิ์	หอการค้านานาชาติแห่งประเทศไทย

การดำรงตำแหน่งเป็นกรรมการ / ผู้บริหารในบริษัทอื่น

กิจการที่เป็นบริษัทจดทะเบียน	การดำรงตำแหน่งในกิจการที่แข่งขันหรือเกี่ยวข้องกับธุรกิจบริษัท ที่อาจทำให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์ต่อบริษัท	
บมจ. คริสเตียนีและนีลสัน (ไทย)	- ไม่มี -	
บมจ. หลักทรัพย์ ยูโอบี เคย์เฮียน (ประเทศไทย)		
กิจการที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียน	บมจ. หลักทรัพย์ เมอร์ซัน พาร์ทเนอร์	หอการค้านานาชาติแห่ง ประเทศไทย
สภาหอการค้าแห่งประเทศไทย และ หอการค้าไทย	บลจ. เมอร์ซัน พาร์ทเนอร์ จำกัด	

นายรรรศพลวุฒิ แบเลวีลด์

กรรมการ /
ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร
(กรรมการผู้มีอำนาจลงนามผูกพัน
ตามหนังสือรับรอง)

วันที่ได้รับการแต่งตั้ง

21 มิถุนายน 2550

อายุ

50 ปี

สัดส่วนการถือหุ้นใน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น (ร้อยละ) ¹

5.00

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการ หรือผู้บริหารรายอื่น ²

- ไม่มี -

คุณวุฒิทางการศึกษา

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

ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปี ย้อนหลัง

ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน / บริษัท
2550 - ปัจจุบัน	กรรมการ / ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร	บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น
2547 - ปัจจุบัน	กรรมการ / ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร	บจ. ไทยแอร์เอเชีย
2559 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. สิทธิโยธารักษ์
2557 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บมจ. ทูนประกันภัย
2556 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. ไทย แอร์เอเชีย เอ็กซ์
2556 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. ไอวอริ คอฟฟี่
2555 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. เอฟเวอร์มอร์ แอสเซท
2553 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. เวิร์ธ เวนเจอร์ส
2558 - 2560	กรรมการ	บจ. แอดเซลเลนซ์ (ประเทศไทย)
2558 - 2560	กรรมการ	บจ. อินฟอร์เมชั่น เทคโนโลยี กรุ๊ป
2558 - 2559	กรรมการ	บจ. ซี แอนด์ เอ เอ็นเตอร์เทนเมนต์
2558 - 2559	กรรมการ	บจ. แอมเบิ้ล เวิร์ธ
2558	กรรมการ	บจ. ซี ทู
2557 - 2559	กรรมการ	บจ. แฟชั่น เอเชีย
2554 - 2557	กรรมการ	บจ. ดนตรีลีลาคาราบาว
2554 - 2556	กรรมการ	บจ. แพตตี้ แอนด์ แฟรชใหม่
2553 - 2556	กรรมการ	บจ. เจ เจ สยามพัฒนา
2549 - 2556	กรรมการ	บจ. แอร์เอเชีย โก ฮอลิเดย์

การดำรงตำแหน่งเป็นกรรมการ / ผู้บริหารในบริษัทอื่น

กิจการที่เป็นบริษัทจดทะเบียน การดำรงตำแหน่งในกิจการที่แข่งขันหรือเกี่ยวเนื่องกับธุรกิจบริษัท
ที่อาจทำให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์ต่อบริษัท

- ไม่มี -

- ไม่มี -

กิจการที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียน

บจ. ไทยแอร์เอเชีย	บจ. ไทย แอร์เอเชีย เอ็กซ์	บจ. เอฟเวอร์มอร์ แอสเซท
บจ. สิทธิโยธารักษ์	บจ. ไอวอริ คอฟฟี่	บจ. เวิร์ธ เวนเจอร์ส
บมจ. ทูนประกันภัย		

นายอัยยวัฒน์ ศรีวัฒนประภา

กรรมการ
(กรรมการผู้มีอำนาจลงนามผูกพัน
ตามหนังสือรับรอง)

วันที่ได้รับการแต่งตั้ง

13 มิถุนายน 2559

อายุ

31 ปี

สัดส่วนการถือหุ้นใน

บมจ. เอเซีย เอเวอซัน (ร้อยละ) ¹

10.00

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการ หรือผู้บริหารรายอื่น ²

น้องชายของ

นายอภิเชษฐ์ ศรีวัฒนประภา

คุณวุฒิทางการศึกษา

- ปริญญาตรีบัณฑิตกิตติมศักดิ์ คณะบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัย เดอ มงต์ฟอร์ต
- ปริญญาตรี หลักสูตรนานาชาติ สาขาผู้ประกอบการ มหาวิทยาลัยกรุงเทพ

ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปี ย้อนหลัง

ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน / บริษัท
2559 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น
2559 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. ไทยแอร์เอเชีย
2559 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. ซอปปสโปท (ประเทศไทย)
2559 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. วี.อาร์.เจ. อินเตอร์เนชั่นแนล
2559 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. คิง เพาเวอร์ ดีเวลลอปเม้นท์
2557 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. คิง เพาเวอร์ เอวิเอชั่น
2557 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บมจ. ดับบลิวพี เอ็นเนอร์ยี
2556 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. คิง เพาเวอร์ อินเตอร์เนชั่นแนล
2556 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. คิง เพาเวอร์ ดีวตี้ฟรี
2556 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. คิง เพาเวอร์ แท็กซี่ฟรี
2556 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. คิง เพาเวอร์ มาเก็ตติ้ง แอนด์ เมเนจเม้นท์
2553 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. คิง เพาเวอร์ สุวรรณภูมิ
2553 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. คิง เพาเวอร์ เอ็นเตอร์เทนเม้นท์
2553 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. สยาม โปโล ปาร์ค
2553 - ปัจจุบัน	รองประธาน	สโมสรฟุตบอล เลสเตอร์ ซิตี้
2551 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. คิง เพาเวอร์ ไฮเทล เมเนจเม้นท์
2550 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. บ้านพรवादาว
2550 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. เอมธรรมชาติ
2548 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. วี แอนด์ เอ ไฮลด์จิง
2553 - 2560	กรรมการ	บจ. วีอาร์สปอร์ตคอมเพล็กซ์

การดำรงตำแหน่งเป็นกรรมการ / ผู้บริหารในบริษัทอื่น

กิจการที่เป็นบริษัทจดทะเบียน	การดำรงตำแหน่งในกิจการที่แข่งขันหรือเกี่ยวข้องกับธุรกิจบริษัท ที่อาจทำให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์ต่อบริษัท	
บมจ. ดับบลิวพี เอ็นเนอร์ยี	- ไม่มี -	
กิจการที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียน		
บจ. ไทยแอร์เอเชีย	บจ. คิง เพาเวอร์ ดีวตี้ฟรี	สโมสรฟุตบอล เลสเตอร์ ซิตี้
บจ. ซอปปสโปท (ประเทศไทย)	บจ. คิง เพาเวอร์ แท็กซี่ฟรี	บจ. คิง เพาเวอร์ ไฮเทล เมเนจเม้นท์
บจ. วี.อาร์.เจ. อินเตอร์เนชั่นแนล	บจ. คิง เพาเวอร์ มาเก็ตติ้ง แอนด์ เมเนจเม้นท์	บจ. บ้านพรवादาว
บจ. คิง เพาเวอร์ ดีเวลลอปเม้นท์	บจ. คิง เพาเวอร์ สุวรรณภูมิ	บจ. เอมธรรมชาติ
บจ. คิง เพาเวอร์ เอวิเอชั่น	บจ. คิง เพาเวอร์ เอ็นเตอร์เทนเม้นท์	บจ. วี แอนด์ เอ ไฮลด์จิง
บจ. คิง เพาเวอร์ อินเตอร์เนชั่นแนล	บจ. สยาม โปโล ปาร์ค	

นายอภิเชษฐ์ ศรีวัฒนประภา

กรรมการ
(กรรมการผู้มีอำนาจลงนามผูกพัน
ตามหนังสือรับรอง)

วันที่ได้รับการแต่งตั้ง

13 มิถุนายน 2559

อายุ

34 ปี

สัดส่วนการถือหุ้นใน
บจก. เอเชีย เอวิเอชั่น (ร้อยละ) ¹

5.82

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการ
หรือผู้บริหารรายอื่น ²

พี่ชายของ

นายอัยยวัฒน์ ศรีวัฒนประภา

คุณวุฒิทางการศึกษา

- ปริญญาตรี สาขาการตลาดและจิตวิทยา (Lower Division, Second Class)
The University of Buckingham ประเทศอังกฤษ

ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปี ย้อนหลัง

ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน / บริษัท
2559 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บจก. เอเชีย เอวิเอชั่น
2559 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บจก. ซอปลสพอท (ประเทศไทย)
2558 - ปัจจุบัน	บอร์ดบริหาร	สโมสรฟุตบอล เลสเตอร์ ซิตี้
2550 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บจก. คิง เพาเวอร์ สุวรรณภูมิ
2550 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บจก. คิง เพาเวอร์ เอ็นเตอร์เทนเมนท์
2550 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บจก. คิง เพาเวอร์ โฮเทล เมเนจเมนท์
2550 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บจก. บ้านพร้าวดาว
2550 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บจก. เอมธรรมชาติ
2548 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บจก. วี แอนด์ เอ โฮลดิ้ง
2556 - 2560	กรรมการ	บจก. วีอาร์สปอร์ตคอมเพล็กซ์

การดำรงตำแหน่งเป็นกรรมการ / ผู้บริหารในบริษัทอื่น

กิจการที่เป็นบริษัทจดทะเบียน	การดำรงตำแหน่งในกิจการที่แข่งขันหรือเกี่ยวข้องกับธุรกิจบริษัท ที่อาจทำให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์ต่อบริษัท
- ไม่มี -	- ไม่มี -

กิจการที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียน

บจก. ซอปลสพอท (ประเทศไทย)	บจก. คิง เพาเวอร์ โฮเทล เมเนจเมนท์	บจก. เอมธรรมชาติ
บจก. คิง เพาเวอร์ สุวรรณภูมิ	บจก. วี แอนด์ เอ โฮลดิ้ง	สโมสรฟุตบอล เลสเตอร์ ซิตี้
บจก. คิง เพาเวอร์ เอ็นเตอร์เทนเมนท์	บจก. บ้านพร้าวดาว	

นายสมบัตร เดชาพานิชกุล

กรรมการ

(กรรมการผู้มีอำนาจลงนามผูกพัน
ตามหนังสือรับรอง)

วันที่ได้รับการแต่งตั้ง

13 มิถุนายน 2559

อายุ

54 ปี

สัดส่วนการถือหุ้นใน

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น (ร้อยละ) ¹

- ไม่มี -

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการ หรือผู้บริหารรายอื่น ²

- ไม่มี -

คุณวุฒิทางการศึกษา

- ปริญญาตรี เศรษฐศาสตรบัณฑิต มหาวิทยาลัย Meijo นาโกยา ญี่ปุ่น

ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปี ย้อนหลัง

ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน / บริษัท
2559 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น
2559 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. ไทยแอร์เอเชีย
2557 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. คิง เพาเวอร์ เอวิเอชั่น
2548 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. คิง เพาเวอร์ สุวรรณภูมิ
2548 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. คิง เพาเวอร์ อินเตอร์เทนเมนท์
2547 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. คิง เพาเวอร์ โฮเทล เมเนจเมนท์
2546 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. คิง เพาเวอร์ แท็กซี่ฟรี
2546 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. คิง เพาเวอร์ ดีเวลลอปเม้นท์
2545 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. คิง เพาเวอร์ อินเตอร์เนชั่นแนล
2544 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. วี.อาร์.เจ. อินเตอร์เนชั่นแนล
2541 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. คิง เพาเวอร์ มาเก็ตติ้ง แอนด์ เมเนจเมนท์
2540 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. คิง เพาเวอร์ ดิวตี้ฟรี
2537 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. สยาม ดี.เอฟ.เอส.

การดำรงตำแหน่งเป็นกรรมการ / ผู้บริหารในบริษัทอื่น

กิจการที่เป็นบริษัทจดทะเบียน	การดำรงตำแหน่งในกิจการที่แข่งขันหรือเกี่ยวข้องกับธุรกิจบริษัท ที่อาจทำให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์ต่อบริษัท	
- ไม่มี -	- ไม่มี -	

กิจการที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียน

บจ. ไทยแอร์เอเชีย	บจ. คิง เพาเวอร์ มาเก็ตติ้ง แอนด์ เมเนจเมนท์	บจ. คิง เพาเวอร์ โฮเทล เมเนจเมนท์
บจ. คิง เพาเวอร์ อินเตอร์เนชั่นแนล	บจ. คิง เพาเวอร์ สุวรรณภูมิ	บจ. วี.อาร์.เจ. อินเตอร์เนชั่นแนล
บจ. คิง เพาเวอร์ ดิวตี้ฟรี	บจ. คิง เพาเวอร์ เอวิเอชั่น	บจ. คิง เพาเวอร์ ดีเวลลอปเม้นท์
บจ. คิง เพาเวอร์ แท็กซี่ฟรี	บจ. คิง เพาเวอร์ อินเตอร์เทนเมนท์	บจ. สยาม ดี.เอฟ.เอส.

หม่อมหลวง บวรเทพ เทวกุล

กรรมการ /
ผู้อำนวยการฝ่ายพัฒนาธุรกิจ
(กรรมการผู้มีอำนาจลงนามผูกพัน
ตามหนังสือรับรอง)

วันที่ได้รับการแต่งตั้ง

13 ธันวาคม 2554

อายุ

56 ปี

สัดส่วนการถือหุ้นใน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น (ร้อยละ) ¹

0.48

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการ หรือผู้บริหารรายอื่น ²

- ไม่มี -

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)

ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปี ย้อนหลัง

ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน / บริษัท
2554 - ปัจจุบัน	กรรมการ / ผู้อำนวยการฝ่ายพัฒนาธุรกิจ	บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น
2547 - ปัจจุบัน	ผู้อำนวยการฝ่ายพัฒนาธุรกิจ	บจ. ไทยแอร์เอเชีย
2557 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. เดลวี โฮลดิ้ง
2557 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. อีโคโนลอดจ์
2557 - 2558	กรรมการ	บจ. ไทยแอร์เอเชีย

การดำรงตำแหน่งเป็นกรรมการ / ผู้บริหารในบริษัทอื่น

กิจการที่เป็นบริษัทจดทะเบียน	การดำรงตำแหน่งในกิจการที่แข่งขันหรือเกี่ยวข้องกับธุรกิจบริษัท ที่อาจทำให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์ต่อบริษัท
- ไม่มี -	- ไม่มี -
กิจการที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียน	
บจ. ไทยแอร์เอเชีย	บจ. เดลวี โฮลดิ้ง บจ. อีโคโนลอดจ์

นายสันติสุข คล่องไธยา

กรรมการ /
ผู้อำนวยการฝ่ายการพาณิชย์
(กรรมการผู้มีอำนาจลงนามผูกพัน
ตามหนังสือรับรอง)

วันที่ได้รับการแต่งตั้ง

13 ธันวาคม 2554

อายุ

51 ปี

สัดส่วนการถือหุ้นใน

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น (ร้อยละ) ¹

0.20

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการ หรือผู้บริหารรายอื่น ²

- ไม่มี -

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)

ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปี ย้อนหลัง

ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน / บริษัท
2554 - ปัจจุบัน	กรรมการ / ผู้อำนวยการฝ่ายการพาณิชย์	บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น
2550 - ปัจจุบัน	ผู้อำนวยการฝ่ายการพาณิชย์และ รายได้พิเศษ	บจ. ไทยแอร์เอเชีย
2558 - 2559	กรรมการ	บจ. ไทยแอร์เอเชีย

การดำรงตำแหน่งเป็นกรรมการ / ผู้บริหารในบริษัทอื่น

กิจการที่เป็นบริษัทจดทะเบียน	การดำรงตำแหน่งในกิจการที่แข่งขันหรือเกี่ยวข้องกับธุรกิจบริษัท ที่อาจทำให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์ต่อบริษัท
- ไม่มี -	- ไม่มี -
กิจการที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียน	
บจ. ไทยแอร์เอเชีย	

นายสันติค สงวนดีกุล

ประธานเจ้าหน้าที่บริหารการเงิน

วันที่ได้รับการแต่งตั้ง

6 กรกฎาคม 2559

อายุ

53 ปี

สัดส่วนการถือหุ้นใน

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น (ร้อยละ) ¹

- ไม่มี -

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการ
หรือผู้บริหารรายอื่น ²

- ไม่มี -

นายปรัชญา รัศมีรานินทร์

ผู้อำนวยการฝ่ายวิศวกรรม

วันที่ได้รับการแต่งตั้ง

13 ธันวาคม 2554

อายุ

58 ปี

สัดส่วนการถือหุ้นใน

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น (ร้อยละ) ¹

0.56

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการ
หรือผู้บริหารรายอื่น ²

- ไม่มี -

คุณวุฒิทางการศึกษา

- ปริญญาโทบริหารธุรกิจ สาขาการเงิน University of Denver
- ปริญญาตรี บัญชีบัณฑิต คณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปี ย้อนหลัง

ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน / บริษัท
2559 - ปัจจุบัน	ประธานเจ้าหน้าที่บริหารการเงิน	บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น
2559 - ปัจจุบัน	ประธานเจ้าหน้าที่บริหารการเงิน	บจ. ไทยแอร์เอเชีย
2553 - 2559	รองกรรมการผู้จัดการ	บริษัทหลักทรัพย์ ธนชาติ จำกัด
2547 - 2553	กรรมการผู้จัดการ	บริษัทหลักทรัพย์ นครหลวงไทย จำกัด

การดำรงตำแหน่งเป็นกรรมการ / ผู้บริหารในบริษัทอื่น

กิจการที่เป็นบริษัทจดทะเบียน การดำรงตำแหน่งในกิจการที่แข่งขันหรือเกี่ยวเนื่องกับธุรกิจบริษัท
ที่อาจทำให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์ต่อบริษัท

- ไม่มี -

- ไม่มี -

กิจการที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียน

บจ. ไทยแอร์เอเชีย

คุณวุฒิทางการศึกษา

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

ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปี ย้อนหลัง

ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน / บริษัท
2550 - ปัจจุบัน	ผู้อำนวยการฝ่ายวิศวกรรม	บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น
2557 - ปัจจุบัน	รองประธานเจ้าหน้าที่บริหาร	บจ. ไทยแอร์เอเชีย
2550 - 2559	กรรมการ	บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น
2550 - 2558	กรรมการ	บจ. ไทยแอร์เอเชีย
2547 - 2557	ผู้อำนวยการฝ่ายวิศวกรรม	บจ. ไทยแอร์เอเชีย

การดำรงตำแหน่งเป็นกรรมการ / ผู้บริหารในบริษัทอื่น

กิจการที่เป็นบริษัทจดทะเบียน การดำรงตำแหน่งในกิจการที่แข่งขันหรือเกี่ยวเนื่องกับธุรกิจบริษัท
ที่อาจทำให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์ต่อบริษัท

- ไม่มี -

- ไม่มี -

กิจการที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียน

บจ. ไทยแอร์เอเชีย

¹ รวมการถือครองหุ้นของคู่สมรสและบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ

² ความสัมพันธ์ทางครอบครัว หมายถึง ความสัมพันธ์ทางสายโลหิต ความสัมพันธ์โดยการสมรส และความสัมพันธ์โดยการจดทะเบียนตามกฎหมาย

รายละเอียด กรรมการ

บริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559

นายอารักษ์ ชลธาร์นนท์

วันที่ได้รับการแต่งตั้ง 11 มกราคม 2556

นายณัฐวุฒิ เกาโบรมย์

วันที่ได้รับการแต่งตั้ง 13 ธันวาคม 2554

นายธรรพลวุฒิ แบลเวิลด์

วันที่ได้รับการแต่งตั้ง 19 กันยายน 2546

นายอัยยวัฒน์ ศรีวัฒนประภา

วันที่ได้รับการแต่งตั้ง 15 มิถุนายน 2559

นายสมบัตร์ เตชะพานิชกุล

วันที่ได้รับการแต่งตั้ง 14 มิถุนายน 2559

รายละเอียดอื่นสามารถดูได้ที่ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น

นายแอนโทนี่ ฟรานซิส เฟอร์นันเดส

กรรมการ
(กรรมการผู้มีอำนาจลงนามผูกพัน
ตามหนังสือรับรอง)

วันที่ได้รับการแต่งตั้ง

19 กันยายน 2546

อายุ

53 ปี

สัดส่วนการถือหุ้นใน
บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น (ร้อยละ) ¹

- ไม่มี -

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการ
หรือผู้บริหารรายอื่น ²

- ไม่มี -

คุณวุฒิทางการศึกษา

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

ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปี ย้อนหลัง

ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน / บริษัท
2546 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. ไทยแอร์เอเชีย
2546 - ปัจจุบัน	กรรมการ	AirAsia Investment Ltd.
2544 - ปัจจุบัน	Non-Independent, Executive Director and Group Chief Executive Officer	AirAsia Berhad
2559 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Mirus Aircraft Seating Malaysia Sdn Bhd
2559 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Think Big Digital Sdn Bhd
2559 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Tune Live Sdn Bhd
2557 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Big Investment Ltd.
2557 - ปัจจุบัน	กรรมการ	CGC Capital Limited
2557 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Lancefield Property SARL
2557 - ปัจจุบัน	กรรมการ	New Queens Park Development SARL
2557 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Oakfield Property SARL
2557 - ปัจจุบัน	กรรมการ	roKKI Retail Ltd.
2557 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Tune Money International Sdn Bhd (in liquidation)
2556 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Big Duty Free Sdn Bhd (in liquidation)
2556 - ปัจจุบัน	กรรมการ	CaterhamJet Global Ltd.
2556 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Educ8 Group Sdn Bhd
2556 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Rangers Developments Ltd.
2556 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Rangers Stadium Development Ltd.
2555 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Amulya Property Ltd.

ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปี ย้อนหลัง (ต่อ)

ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน / บริษัท
2555 - ปัจจุบัน	Non Independent, Non Executive Director	Tune Protect Group Berhad
2554 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Caterham Bikes Ltd.
2554 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Caterham Cars Ltd.
2554 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Caterham Cars Group Ltd.
2554 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Caterham Enterprises Ltd.
2554 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Caterham Merchandising Ltd.
2554 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Caterham Technology & Innovation Ltd.
2554 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Caterham (UK) Ltd.
2554 - ปัจจุบัน	กรรมการ	CaterhamJet Holdings Pte. Ltd.
2554 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Caterhamjet Malasia Sdn Bhd
2554 - ปัจจุบัน	กรรมการ	EQ8 Limited (in liquidation)
2554 - ปัจจุบัน	กรรมการ	QPR Asia Sdn Bhd
2554 - ปัจจุบัน	กรรมการ	QPR Holdings Ltd.
2554 - ปัจจุบัน	กรรมการ	The Queens Park Rangers Football & Athletic Club Ltd.
2553 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Caterham Factory Limited
2553 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Caterham Ventures Sdn Bhd
2553 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Dinato Racing Limited
2553 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Epsom College Malaysia Sdn Bhd
2552 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Asian Contact Centres Sdn Bhd
2552 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Kuala Lumpur Education City Sdn Bhd (S308(1))
2552 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Tune Tones Inc.
2551 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Aero Ventures Sdn Bhd (in liquidation)
2551 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Asia IP Ventures Limited
2551 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Tune Group Sdn Bhd
2550 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Tune Longhaul Sdn Bhd (in liquidation)
2549 - ปัจจุบัน	Non Independent, Non Executive Director	AirAsia X Berhad
2549 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Tune Hotels Sdn Bhd
2549 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Tune Hotels Management Sdn Bhd (Formerly known as Tune Hotels Regional Services Sdn Bhd)
2549 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Tpaay Asia Sdn Bhd (Formerly known as Tune Money Sdn Bhd)
2549 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Tune Talk Sdn Bhd
2548 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Dragonback Media Interactive Sdn Bhd (in liquidation)
2548 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Tune Group.com Ltd.
2548 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Tune Hotels.com Ltd.
2547 - ปัจจุบัน	กรรมการ	AirAsia (Mauritius) Limited
2545 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Crunchtime Culinary Services Sdn Bhd (S308(2))
2544 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Tune Air Sdn Bhd
2543 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Tuneasia.com Sdn Bhd (S308(1))
2541 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Intellectual Property Protection Sdn Bhd
ปัจจุบัน	กรรมการ	AirAsia Inc.
ปัจจุบัน	Commissioner	PT Indonesia AirAsia
2557 - 2559	กรรมการ	roKKi IP Limited (formerly known as roKKi Media Limited) (Deregistered)
2557 - 2558	กรรมการ	CaterhamJet International Ltd. (Deregistered)

นายคามารุดิน บิน เมอรานัน

กรรมการ
(กรรมการผู้มีอำนาจลงนามผูกพัน
ตามหนังสือรับรอง)

วันที่ได้รับการแต่งตั้ง

12 พฤศจิกายน 2546

อายุ

55 ปี

สัดส่วนการถือหุ้นใน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น (ร้อยละ) ¹

- ไม่มี -

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการ หรือผู้บริหารรายอื่น ²

- ไม่มี -

ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปี ย้อนหลัง (ต่อ)

ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน / บริษัท
2556 - 2559	กรรมการ	Caterham Moto Racing Ltd. (Dissolved)
2554 - 2559	กรรมการ	Caterham Composites Ltd. (Dissolved)
2554 - 2558	กรรมการ	Rokki Sdn Bhd (Formerly known as Tune Box Sdn Bhd)
2552 - 2559	กรรมการ	Due Voci LLC (Dissolved)
2551 - 2559	กรรมการ	Tune Service Sdn Bhd
2547 - 2558	กรรมการ	AirAsia Go Holiday Sdn Bhd
2555 - 2557	กรรมการ	Caterham Tech (M) Sdn Bhd
2555 - 2557	กรรมการ	Think Big Digital Sdn Bhd
2555 - 2556	กรรมการ	Star Publications (Malaysia) Berhad
2554 - 2557	กรรมการ	Asian Aviation Centre of Excellence Sdn Bhd
2554 - 2557	กรรมการ	Tune Live Sdn Bhd
2554 - 2556	กรรมการ	AirAsia Japan Co., Ltd.
2554 - 2555	Non Independent, Non Executive Director and Member of Executive Committee	Malaysian Airline System Bhd
2553 - 2557	กรรมการ	Tune Studios Sdn Bhd
2552 - 2557	กรรมการ	1 Malaysia Racing Team Sdn Bhd
2552 - 2556	กรรมการ	Yayasan Satu Malaysia
2550 - 2557	กรรมการ	Tune Tones Sdn Bhd
2549 - 2555	กรรมการ	Tune Sport Sdn Bhd

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

ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปี ย้อนหลัง

ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน / บริษัท
2546 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. ไทยแอร์เอเชีย
2546 - ปัจจุบัน	กรรมการ	AirAsia Investment Ltd.
2544 - ปัจจุบัน	Non-Independent, Executive Chairman	AirAsia Berhad
2559 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Tune Live Sdn Bhd
2559 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Mirus Aircraft Seating Malaysia Sdn Bhd
2557 - ปัจจุบัน	กรรมการ	AirAsia Global Shared Services Sdn Bhd
2557 - ปัจจุบัน	กรรมการ	BIG Investments Ltd.
2557 - ปัจจุบัน	กรรมการ	CGC Capital Limited
2557 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Epik Shop Sdn Bhd (formerly known as Rokki Shop Sdn Bhd)
2557 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Lancefield Property SARL
2557 - ปัจจุบัน	กรรมการ	New Queens Park Development SARL
2557 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Oakfield Property SARL
2557 - ปัจจุบัน	กรรมการ	roKKi Retail Ltd.

ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปี ย้อนหลัง (ต่อ)

ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน / บริษัท
2557 - ปัจจุบัน	กรรมการ	roKKi IP Ltd. (formerly known as roKKi Media Ltd.)
2557 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Think Big Digital Sdn Bhd
2557 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Tune Money International Sdn Bhd (in liquidation)
2556 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Big Duty Free Sdn Bhd (in liquidation)
2556 - ปัจจุบัน	กรรมการ	CaterhamJet Global Ltd.
2556 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Educ8 Group Sdn Bhd
2556 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Rangers Developments Ltd.
2556 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Rangers Stadium Development Ltd.
2556 - ปัจจุบัน	Non - Independent and Executive Chairman	Tune Protect Group Berhad
2555 - ปัจจุบัน	กรรมการ	DCS Energy Sdn Bhd
2555 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Epsom College Malaysia Sdn Bhd
2554 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Caterham Cars Ltd.
2554 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Caterham Cars Group Ltd.
2554 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Caterham Enterprises Ltd.
2554 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Caterham Merchandising Ltd.
2554 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Caterham Technology & Innovation Ltd.
2554 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Caterham (UK) Ltd.
2554 - ปัจจุบัน	กรรมการ	CaterhamJet Holdings Pte. Ltd.
2554 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Caterhamjet Malasia Sdn Bhd
2554 - ปัจจุบัน	กรรมการ	EQ8 Limited (in liquidation)
2554 - ปัจจุบัน	กรรมการ	QPR Holdings Ltd.
2554 - ปัจจุบัน	กรรมการ	The Queens Park Rangers Football & Athletic Club Ltd.
2554 - ปัจจุบัน	กรรมการ	QPR Asia Sdn Bhd
2553 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Caterham Ventures Sdn Bhd
2553 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Caterham Factory Limited
2553 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Dinato Racing Ltd.
2553 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Kuala Lumpur Education City Sdn Bhd (S308(1))
2553 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Tune Group.com Ltd.
2553 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Tune Studios Sdn Bhd
2553 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Tune Tones Sdn Bhd
2552 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Intrinsic Capital Management Sdn Bhd
2551 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Aero Ventures Sdn Bhd (in liquidation)
2551 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Muncul Juara Sdn Bhd
2551 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Pacific Gem Sdn Bhd
2551 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Tune Group Sdn Bhd
2551 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Tune Hotels Management Sdn Bhd (formerly known as Tune Hotels Regional Services Sdn Bhd)
2551 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Sofa Al Azhar Sdn Bhd
2550 - ปัจจุบัน	กรรมการ	New Haven Resort Sdn Bhd
2550 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Tune Hotels Sdn Bhd
2550 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Tune Longhaul Sdn Bhd (in liquidation)
2550 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Tpaay Asia Sdn Bhd (formerly known as Tune Money Sdn Bhd)
2550 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Tune Talk Sdn Bhd

ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปี ย้อนหลัง (ต่อ)

ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน / บริษัท
2549 - ปัจจุบัน	Non Independent Executive Director and Group Chief Executive Officer	AirAsia X Berhad
2549 - ปัจจุบัน	กรรมการ	All Agile Industries Sdn Bhd
2549 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Yayasan Pendidikan Titiwangsa
2548 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Dragonback Media Interactive Sdn Bhd (in liquidation)
2548 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Tune Hotels.com Limited
2548 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Tuneasia.com Sdn Bhd (S308(1))
2548 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Wheatley Sdn Bhd
2547 - ปัจจุบัน	กรรมการ	AirAsia (Mauritius) Ltd.
2547 - ปัจจุบัน	กรรมการ	AirAsia Go Holiday Sdn Bhd
2546 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Chestar Properties Sdn Bhd
2545 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Domeplex Consolidated Sdn Bhd
2544 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Persian Beauty Sdn Bhd
2544 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Tune Air Sdn Bhd
2543 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Incam Consulting & Trading Sdn BHD
2543 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Incam Corporation Sdn Bhd
2543 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Incam Equity Sdn Bhd
2543 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Incam Resources Sdn Bhd
2539 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Incam Global Sdn Bhd
2538 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Raindance Music Sdn Bhd
2538 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Red Podium Sdn Bhd
2536 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Meranun Sdn Bhd
2536 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Nescorp Resources Sdn Bhd
2534 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Music Works Sdn Bhd
ปัจจุบัน	กรรมการ	AirAsia Inc.
ปัจจุบัน	Commissioner	PT Indonesia AirAsia
2557 - 2558	กรรมการ	CaterhamJet International Ltd. (Deregistered)
2556 - 2559	กรรมการ	Caterham Moto Racing Ltd. (Dissolved)
2554 - 2559	กรรมการ	Caterham Bikes Ltd. (Dissolved)
2554 - 2559	กรรมการ	Caterham Composites Ltd. (Dissolved)
2554 - 2558	กรรมการ	RoKki Sdn Bhd (formerly known as Tune Box Sdn Bhd)
2552 - 2559	กรรมการ	Due Voci LLC (Dissolved)
2551 - 2559	กรรมการ	Tune Service Sdn Bhd
2555 - 2557	กรรมการ	Caterham Tech (M) Sdn Bhd
2554 - 2557	กรรมการ	Tune Live Sdn Bhd
2554 - 2556	กรรมการ	AirAsia Japan Co., Ltd.
2554 - 2555	Non Independent, Non Executive Director and Member of Executive Committee	Malaysian Airline System Bhd
2552 - 2557	กรรมการ	1 Malasia Racing Team Sdn Bhd
2549 - 2555	กรรมการ	Tune Sport Sdn Bhd

นายโมฮาหมัด คาคาร์ บิน เมริกาน

กรรมการ

วันที่ได้รับการแต่งตั้ง

9 ธันวาคม 2559

อายุ

60 ปี

สัดส่วนการถือหุ้นใน บมจ. เอเชีย เอโอเอช (ร้อยละ) ¹

- ไม่มี -

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการ หรือผู้บริหารรายอื่น ²

- ไม่มี -

นายสัจวัต แอล ตีน

กรรมการ

วันที่ได้รับการแต่งตั้ง

9 ธันวาคม 2559

อายุ

63 ปี

สัดส่วนการถือหุ้นใน บมจ. เอเชีย เอโอเอช (ร้อยละ) ¹

- ไม่มี -

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการ หรือผู้บริหารรายอื่น ²

- ไม่มี -

คุณวุฒิทางการศึกษา

- Accountancy, Member of Institute of Chartered Accountants in England & Wales
- Accountancy, Member of Malaysian Institute of Accountants

ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปี ย้อนหลัง

ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน / บริษัท
2559 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. ไทยแอร์เอเชีย
2559 - ปัจจุบัน	Independent Non-Executive Director	AirAsia Berhad
2556 - ปัจจุบัน	Independent Non-Executive Director	Sona Petroleum Berhad
2554 - ปัจจุบัน	Non-Independent, Non-Executive Director	Astro Malaysia Holdings Berhad
2546 - ปัจจุบัน	Independent Director	Astro All Asia Networks Limited
2545 - ปัจจุบัน	Independent Non-Executive Director	Rashid Hussain Berhad (In Members' Voluntary Liquidation)
2556 - 2559	กรรมการ	RHB Securities (Thailand) Plc.
2556 - 2559	กรรมการ	RHB Investment Bank Berhad
2554 - 2559	กรรมการ	RHB Bank Berhad
2554 - 2556	ประธานบริษัท	RHB Investment Bank Berhad
2554	กรรมการ	RHB Asset Management Sdn Bhd
2553 - 2554	กรรมการ	RHB Islamic Asset Management Sdn Bhd
2552 - 2559	ประธานบริษัท	RHB Capital Berhad
2551 - 2554	ประธานบริษัท	RHB Asset Management Sdn Bhd
2551 - 2552	Non-Executive Director	RHB Capital Berhad
2549 - 2551	กรรมการ	RHB Bank Berhad
2546 - 2554	กรรมการ	RHB Investment Bank Berhad
2546 - 2551	กรรมการ	RHB Insurance Berhad

คุณวุฒิทางการศึกษา

- B.A in Economics and Political Science, Duke University
- Master of Business Administration General Management, Harvard University

ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปี ย้อนหลัง

ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน / บริษัท
2559 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. ไทยแอร์เอเชีย
2558 - ปัจจุบัน	Independent Non-Executive Director	AirAsia Berhad
2558 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Junior Achievement Malaysia
2555 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Malaysian Investment Development Authority
2545 - 2558	ประธาน / ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร	GE ASEAN

¹ รวมการถือหุ้นของคู่สมรสและบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ

² ความสัมพันธ์ทางครอบครัว หมายถึง ความสัมพันธ์ทางสายโลหิต ความสัมพันธ์โดยการสมรส และความสัมพันธ์โดยการจดทะเบียนตามกฎหมาย

รายละเอียด ผู้บริหาร

บริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559

นายธรรพล เบลเวิลด์

ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร

วันที่ได้รับการแต่งตั้ง 19 กันยายน 2546

นายปรัชญา รัชมีรานินทร์

รองประธานเจ้าหน้าที่บริหาร

วันที่ได้รับการแต่งตั้ง 3 มีนาคม 2557

นายสันกิต สงวนดีกุล

ประธานเจ้าหน้าที่บริหารการเงิน

วันที่ได้รับการแต่งตั้ง 1 กันยายน 2559

หม่อมหลวงบวรนวกพ เทวกุล

ผู้อำนวยการฝ่ายพัฒนารัฐกิจ

วันที่ได้รับการแต่งตั้ง 1 มีนาคม 2547

นายสันติสุข คล่องใช้ยา

ผู้อำนวยการฝ่ายการพาณิชย์และรายได้พิเศษ

วันที่ได้รับการแต่งตั้ง 1 มกราคม 2550

รายละเอียดอื่นสามารถดูได้ที่ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น

นาวาอากาศเอก สุรพันธ์ ปทุมวัฒน์

ผู้อำนวยการฝ่ายปฏิบัติการการบิน

วันที่ได้รับการแต่งตั้ง

3 มีนาคม 2557

อายุ

57 ปี

สัดส่วนการถือหุ้นใน

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น (ร้อยละ) ¹

0.0042

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการ

หรือผู้บริหารรายอื่น ²

- ไม่มี -

คุณวุฒิทางการศึกษา

- โรงเรียนเสนาธิการ ทหารอากาศ
- โรงเรียนนายทหารนิรภัยการบิน
- โรงเรียนนายทหารชั้นผู้บังคับฝูงบิน
- โรงเรียนนายเรืออากาศ

ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปี ย้อนหลัง

ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน / บริษัท
2557 - ปัจจุบัน	ผู้อำนวยการ ฝ่ายปฏิบัติการการบิน	บจ. ไทยแอร์เอเชีย
2556 - ปัจจุบัน	ผู้ทดสอบภาคอากาศนักบิน	บจ. ไทยแอร์เอเชีย
2555 - ปัจจุบัน	ผู้ตรวจสอบผู้ประจำหน้าที่ ในอากาศ	บจ. ไทยแอร์เอเชีย
2548 - ปัจจุบัน	ครูฝึกประจำหน้าที่ในอากาศ	บจ. ไทยแอร์เอเชีย
2556 - 2557	รองผู้อำนวยการ ฝ่ายปฏิบัติการการบิน	บจ. ไทยแอร์เอเชีย

นายบัญญัติ หรรษกุล

ผู้อำนวยการฝ่ายวิศวกรรม

วันที่ได้รับการแต่งตั้ง

3 มีนาคม 2557

อายุ

49 ปี

สัดส่วนการถือหุ้นใน
บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น (ร้อยละ) ¹

0.0006

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการ
หรือผู้บริหารรายอื่น ²

- ไม่มี -

นางธิลภ พันธุ์จินดา

ผู้อำนวยการฝ่ายทรัพยากรบุคคล

วันที่ได้รับการแต่งตั้ง

3 มีนาคม 2557

อายุ

43 ปี

สัดส่วนการถือหุ้นใน
บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น (ร้อยละ) ¹

- ไม่มี -

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการ
หรือผู้บริหารรายอื่น ²

- ไม่มี -

คุณวุฒิทางการศึกษา

- ปริญญาโทบริหารธุรกิจภาคภาษาอังกฤษ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์
- ปริญญาตรี วิศวกรรมอากาศยาน โรงเรียนนายเรืออากาศ

ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปี ย้อนหลัง

ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน / บริษัท
2557 - ปัจจุบัน	ผู้อำนวยการฝ่ายวิศวกรรม	บจ. ไทยแอร์เอเชีย
2547 - 2557	ผู้จัดการแผนกควบคุมคุณภาพ	บจ. ไทยแอร์เอเชีย

คุณวุฒิทางการศึกษา

- ปริญญาโท (บริหารทรัพยากรมนุษย์) Rutgers, The State University of New Jersey, สหรัฐอเมริกา
- ปริญญาตรี (รัฐศาสตร์) จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปี ย้อนหลัง

ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน / บริษัท
2557 - ปัจจุบัน	ผู้อำนวยการฝ่ายทรัพยากรบุคคล	บจ. ไทยแอร์เอเชีย
2556	ผู้อำนวยการฝ่ายทรัพยากรมนุษย์	บจ. แจนเซ่น-ซีแลก
2553 - 2556	ผู้จัดการอาวุโสฝ่ายทรัพยากรมนุษย์	บจ. จอห์นสัน แอนด์ จอห์นสัน (ไทย)

นายสุวิทย์ ศรีสารคาม

ผู้อำนวยการฝ่ายบริการลานจอดและอุปกรณ์ภาคพื้น

วันที่ได้รับการแต่งตั้ง

7 สิงหาคม 2557

อายุ

49 ปี

สัดส่วนการถือหุ้นใน
บมจ. เอเชีย เอเวอชั่น (ร้อยละ) ¹

- ไม่มี -

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการ
หรือผู้บริหารรายอื่น ²

- ไม่มี -

นางสาววิชชุณี กันตะเพ็ง

ผู้อำนวยการฝ่ายปฏิบัติการภาคพื้น

วันที่ได้รับการแต่งตั้ง

2 ตุลาคม 2557

อายุ

48 ปี

สัดส่วนการถือหุ้นใน
บมจ. เอเชีย เอเวอชั่น (ร้อยละ) ¹

0.0024

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการ
หรือผู้บริหารรายอื่น ²

- ไม่มี -

คุณวุฒิทางการศึกษา

- สถาบันการบินพลเรือน แห่งประเทศไทย

ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปี ย้อนหลัง

ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน / บริษัท
2557 - ปัจจุบัน	ผู้อำนวยการ ฝ่ายบริการลานจอดและ อุปกรณ์ภาคพื้น	บจ. ไทยแอร์เอเชีย
2555 - 2557	ผู้จัดการมูลนิธิไทยแอร์เอเชีย	บจ. ไทยแอร์เอเชีย
2551 - 2555	ผู้จัดการ ฝ่ายความประทับใจลูกค้า	บจ. ไทยแอร์เอเชีย
2550 - 2551	ผู้จัดการ ฝ่ายบริการผู้โดยสาร	บจ. ไทยแอร์เอเชีย

คุณวุฒิทางการศึกษา

- ปริญญาตรี คณะมนุษยศาสตร์ มหาวิทยาลัยรามคำแหง

ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปี ย้อนหลัง

ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน / บริษัท
2557 - ปัจจุบัน	ผู้อำนวยการ ฝ่ายปฏิบัติการภาคพื้น	บจ. ไทยแอร์เอเชีย
2556 - 2557	นายสถานีกรุงเทพ	บจ. ไทยแอร์เอเชีย

นายพิพัฒน์ คุณประคัลภ์

ผู้อำนวยการฝ่ายนวัตกรรม
เชิงพาณิชย์และเทคโนโลยี

วันที่ได้รับการแต่งตั้ง

2 ตุลาคม 2557

อายุ

40 ปี

สัดส่วนการถือหุ้นใน
บมจ. เอเชีย เอโอเอ็น (ร้อยละ) ¹

0.0003

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการ
หรือผู้บริหารรายอื่น ²

- ไม่มี -

นายราตรี วัญสังข์

ผู้อำนวยการฝ่ายความปลอดภัย

วันที่ได้รับการแต่งตั้ง

9 พฤศจิกายน 2559

อายุ

49 ปี

สัดส่วนการถือหุ้นใน
บมจ. เอเชีย เอโอเอ็น (ร้อยละ) ¹

0.0022

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการ
หรือผู้บริหารรายอื่น ²

- ไม่มี -

คุณวุฒิทางการศึกษา

- ปริญญาโท วิทยาศาสตร์วิทยาการสื่อสาร มหาวิทยาลัยอัสสัมชัญ
- ปริญญาตรี วิทยาศาสตร์วิทยาการคอมพิวเตอร์ มหาวิทยาลัยอัสสัมชัญ

ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปี ย้อนหลัง

ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน / บริษัท
2557 - ปัจจุบัน	ผู้อำนวยการ ฝ่ายนวัตกรรมเชิงพาณิชย์และ เทคโนโลยี	บจ. ไทยแอร์เอเชีย
2550 - 2557	ผู้จัดการ ฝ่ายนวัตกรรมเชิงพาณิชย์และ เทคโนโลยี	บจ. ไทยแอร์เอเชีย
2546 - 2550	หัวหน้างาน ฝ่ายเทคโนโลยีและสารสนเทศ	บจ. ไทยแอร์เอเชีย

คุณวุฒิทางการศึกษา

- ปริญญาโท การจัดการความปลอดภัยด้านการบิน มหาวิทยาลัย Central Missouri State, สหรัฐอเมริกา
- ปริญญาตรี วิศวกรรมไฟฟ้า โรงเรียนนายเรืออากาศ

ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปี ย้อนหลัง

ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน / บริษัท
2559 - ปัจจุบัน	ผู้อำนวยการ ฝ่ายความปลอดภัย	บจ. ไทยแอร์เอเชีย
2549 - 2559	ครูการบินและผู้จัดการ แผนกความปลอดภัย	บจ. ไทยแอร์เอเชีย

¹ รวมการถือหุ้นของคู่สมรสและบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ

² ความสัมพันธ์ทางครอบครัว หมายถึง ความสัมพันธ์ทางสายโลหิต ความสัมพันธ์โดยการสมรส และความสัมพันธ์โดยการจดทะเบียนตามกฎหมาย

การกำกับ ดูแลกิจการ

บริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน)

การกำกับ ดูแลกิจการ

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ได้ยึดถือและปฏิบัติตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีในการดำเนินกิจการผ่านทาง กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงาน และถือว่าหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีนั้นเป็นปัจจัยสำคัญในการส่งเสริมความสำเร็จในภาพรวมของ 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 ความรับผิดชอบต่อสังคมและการ

ในปี 2559 การปฏิบัติตามนโยบายการกำกับดูแลกิจการแต่ละหมวดของบริษัทสามารถรายงานได้ ดังนี้

หมวดที่ 1 สิทธิของผู้ถือหุ้น



บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ตระหนักและให้ความสำคัญถึงสิทธิของผู้ถือหุ้น โดยจะไม่กระทำการใดๆ ที่เป็นการละเมิดหรือลดทอนสิทธิของผู้ถือหุ้นรวมทั้งจะส่งเสริมให้ผู้ถือหุ้นได้ใช้สิทธิของตน โดยสิทธิขั้นพื้นฐานของผู้ถือหุ้น ได้แก่ การซื้อขายหรือการโอนหุ้น การมีส่วนแบ่งในกำไรของบริษัท การได้รับข่าวสารข้อมูลอย่างเพียงพอ การเข้าร่วมประชุมเพื่อใช้สิทธิออกเสียงในที่ประชุมผู้ถือหุ้น เพื่อถอดถอนกรรมการ แต่งตั้งผู้สอบบัญชี และเรื่องที่มีผลกระทบต่อบริษัท เช่น การจัดสรรเงินปันผล การกำหนดหรือแก้ไขข้อบังคับและหนังสือบริคณห์สนธิ การลดทุนหรือเพิ่มทุน และการอนุมัติรายการพิเศษ เป็นต้น

ทั้งนี้ บริษัทจะดำเนินการในเรื่องต่างๆ ที่เป็นการส่งเสริมและอำนวยความสะดวกในการใช้สิทธิของผู้ถือหุ้น ดังนี้

- บริษัทจัดส่งหนังสือเชิญประชุมผู้ถือหุ้นและเอกสารประกอบให้แก่ผู้ถือหุ้นเป็นการล่วงหน้าอย่างน้อย 5 วันทำการ (หรือระยะเวลาอื่นใดตามที่กฎหมายกำหนด) โดยหนังสือเชิญประชุมมีรายละเอียดระเบียบวาระการประชุม เอกสารประกอบระเบียบวาระต่างๆ พร้อมความเห็นของคณะกรรมการบริษัท หนังสือมอบฉันทะตามที่กระทรวงพาณิชย์กำหนด และรายชื่อของกรรมการอิสระเพื่อให้ผู้ถือหุ้นสามารถเลือกที่จะมอบฉันทะให้เข้าประชุมแทนได้ รวมทั้งแผนที่แสดงสถานที่ประชุม

นอกจากที่กล่าวข้างต้น หนังสือเชิญประชุม จะแจ้งรายละเอียดของเอกสารที่ผู้ถือหุ้นจะต้องนำมาแสดงในวันประชุมด้วย เพื่อรักษาสิทธิในการเข้าประชุม และการลงคะแนนเสียง รวมถึงเป็นไปตามข้อบังคับบริษัท เกี่ยวกับการประชุมผู้ถือหุ้น

นอกจากนี้ ผู้ถือหุ้นยังสามารถเข้าสู่ข้อมูลต่างๆ เกี่ยวกับระเบียบวาระการประชุมแต่ละครั้งได้ทางเว็บไซต์ของบริษัท www.aavplc.com

- กรณีที่ผู้ถือหุ้นไม่สามารถเข้าร่วมประชุมด้วยตนเอง บริษัทเปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นสามารถมอบอำนาจให้กรรมการอิสระหรือบุคคลใดๆ เข้าร่วมประชุมแทนได้
- บริษัทจัดช่องทางลงทะเบียน ณ สถานที่จัดการประชุมสำหรับผู้ถือหุ้น บุคคลธรรมดาและนักลงทุนสถาบัน นอกจากนี้บริษัทได้นำระบบบาร์โค้ด (Barcode) มาใช้ในการลงทะเบียนและนับคะแนนเสียงเพื่อช่วยให้ขั้นตอนการลงทะเบียนและการประมวลผลการลงคะแนนเสียงเป็นไปอย่างรวดเร็วและถูกต้อง
- ในการประชุมผู้ถือหุ้นแต่ละครั้ง ประธานที่ประชุมจะชี้แจงเกี่ยวกับกฎเกณฑ์ที่ใช้ในการประชุม รวมถึงขั้นตอนการออกเสียงลงมติ และจัดสรรเวลาในการประชุมอย่างเพียงพอ
- ในระหว่างการประชุมประธานที่ประชุมได้เปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นทุกคนมีสิทธิเข้าเยี่ยมชมในการซักถาม แสดงความคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่างๆ ได้อย่างเต็มที่ โดยมีกรรมการและผู้บริหารที่เกี่ยวข้องเข้าร่วมประชุมผู้ถือหุ้นเพื่อตอบคำถามในที่ประชุมพร้อมทั้งรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่างๆ ของผู้ถือหุ้นเพื่อที่จะนำไปพิจารณา หรือดำเนินการตามสมควรต่อไป และเมื่อการประชุมแล้วเสร็จ บริษัทจะจัดทำรายงานการประชุมให้แล้วเสร็จอย่างถูกต้องและสมบูรณ์ภายใน 14 วันนับจากวันประชุม แล้วนำส่งรายงานการประชุมผู้ถือหุ้นดังกล่าวให้กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องภายในเวลาที่กำหนดและเผยแพร่รายงานการประชุมทางเว็บไซต์ของบริษัท เพื่อให้ผู้ถือหุ้นและบุคคลที่เกี่ยวข้องสามารถตรวจสอบได้

หมวดที่ 2 การปฏิบัติต่อผู้ถือหุ้นอย่างเท่าเทียมกัน



บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น จะปฏิบัติต่อผู้ถือหุ้นทุกรายอย่างเท่าเทียมและเป็นธรรมทั้งผู้ถือหุ้นที่เป็นผู้บริหาร ผู้ถือหุ้นที่ไม่เป็นผู้บริหาร ผู้ถือหุ้นต่างชาติ และผู้ถือหุ้นส่วนน้อย โดยมีหลักการดังนี้

- ดำเนินการประชุมผู้ถือหุ้นตามลำดับระเบียบวาระที่ได้แจ้งไว้ในหนังสือเชิญประชุม และมีนโยบายที่จะไม่เพิ่มระเบียบวาระในที่ประชุมโดยไม่แจ้งให้ผู้ถือหุ้นทราบล่วงหน้าโดยไม่จำเป็น โดยเฉพาะวาระสำคัญที่ผู้ถือหุ้นต้องใช้เวลาในการศึกษาข้อมูลก่อนการตัดสินใจ
- เปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นส่วนน้อยสามารถเสนอชื่อบุคคลเข้าดำรงตำแหน่งกรรมการได้ โดยส่งข้อมูลของบุคคลที่เสนอชื่อและหนังสือยินยอม ให้แก่ประธานคณะกรรมการบริษัทล่วงหน้าในเวลาอันสมควร ภายใต้หลักเกณฑ์ที่กำหนดโดยบริษัท
- ส่งเสริมให้ผู้ถือหุ้นใช้บัตรลงคะแนนเสียงสำหรับทุกระเบียบวาระ ซึ่งจะทำให้การเก็บบัตรลงคะแนนดังกล่าวในห้องประชุม เพื่อนำผลคะแนนมารวม ก่อนทำการประกาศแจ้งมติของคะแนนเสียงในห้องประชุม และเพื่อ

ความโปร่งใส บริษัทจะจัดเก็บบัตรลงคะแนนที่มีการลงชื่อของผู้ถือหุ้นหรือผู้รับฉันทะไว้ เพื่อการตรวจสอบได้ในภายหลัง

- บันทึกรายงานการประชุมผู้ถือหุ้นอย่างถูกต้อง ครบถ้วน และจัดส่งรายงานดังกล่าวต่อตลาดหลักทรัพย์ฯ ภายใน 14 วันหลังการประชุมผู้ถือหุ้นเสร็จสิ้น และได้ทำการเผยแพร่รายงานดังกล่าวไว้บนเว็บไซต์ของบริษัท
- ให้ความสำคัญในการเปิดเผยข้อมูลข่าวสารอื่นๆ อย่างถูกต้อง ครบถ้วนทันเวลาและโปร่งใสแก่ผู้ถือหุ้น โดยมีการเปิดเผยข้อมูลข่าวสารที่สำคัญอย่างสม่ำเสมอ
- บริษัทและบริษัทย่อยมีนโยบายและวิธีการดูแลกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานในการนำข้อมูลภายในของบริษัทและบริษัทย่อยซึ่งยังไม่เปิดเผยต่อสาธารณชนไปใช้เพื่อแสวงหาประโยชน์ส่วนตนโดยได้เผยแพร่ นโยบายดังกล่าวให้แก่กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงาน รับทราบและปฏิบัติตามไว้ในหลักจรรยาบรรณธุรกิจ ซึ่งมีรายละเอียดปรากฏในหัวข้อ “การดูแลเรื่องการใช้ข้อมูลภายใน”



หมวดที่ 3 บทบาทของผู้มีส่วนได้เสีย

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และบริษัทย่อยให้ความสำคัญต่อสิทธิของผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่ม และมีนโยบายในการปฏิบัติต่อผู้มีส่วนได้เสียแต่ละกลุ่มที่สำคัญ ดังนี้

ผู้ถือหุ้น

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

การส่งเสริมให้ผู้ถือหุ้นเข้าร่วมประชุมผู้ถือหุ้นเพื่อให้มีส่วนร่วมในการตัดสินใจในเรื่องสำคัญ เพื่อรับทราบการดำเนินงานและกิจกรรมต่างๆ ของบริษัท และเพื่อติดตามการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการและฝ่ายบริหาร

พนักงาน

พนักงานเป็นทรัพยากรอันมีค่าสูงสุดและเป็นปัจจัยสำคัญสู่ความสำเร็จของบริษัทและบริษัทย่อยจึงได้มุ่งพัฒนาเสริมสร้างวัฒนธรรมและบรรยากาศการทำงานที่ดี รวมทั้งส่งเสริมการทำงานเป็นทีม ปฏิบัติต่อพนักงานด้วยความสุภาพและให้ความเคารพต่อความเป็นปัจเจกชน การว่าจ้าง แต่งตั้งและโยกย้ายพนักงาน จะพิจารณาบนพื้นฐานของคุณธรรม และการใช้ทรัพยากรบุคคลให้เกิดประโยชน์สูงสุด

บริษัทและบริษัทย่อย มีความรับผิดชอบในการดูแลรักษาสุขภาพแวดล้อมการทำงานให้มีความปลอดภัยต่อชีวิตและทรัพย์สินของพนักงานอยู่เสมอ และยึดมั่นปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยแรงงานอย่างเคร่งครัด

บริษัทและบริษัทย่อย เคารพในความเป็นส่วนตัวของพนักงาน ไม่นำข้อมูลส่วนตัว เช่น เงินเดือน ประวัติการรักษาพยาบาล ครอบครัว ไปเปิดเผยให้กับบุคคลภายนอกหรือผู้ที่ไม่เกี่ยวข้อง เว้นแต่เป็นข้อมูลที่ต้องเปิดเผยต่อบุคคลภายนอกที่เกี่ยวข้องตามบทบังคับของกฎหมาย

ทั้งนี้ รายละเอียดการดำเนินนโยบายเพื่อแสดงความรับผิดชอบต่อพนักงาน ปี 2559 ปรากฏในหัวข้อ “ความรับผิดชอบต่อสังคม”

ลูกค้า

บริษัทและบริษัทย่อยมีความมุ่งมั่นในการสร้างความพึงพอใจและความมั่นใจให้กับลูกค้าที่จะได้รับผลิตภัณฑ์และบริการที่ดีมีคุณภาพ ในระดับราคาที่เหมาะสม รวมทั้งรักษาสัมพันธ์ภาพที่ดี จึงได้กำหนดแนวทางปฏิบัติไว้ดังต่อไปนี้

- ผลิตภัณฑ์และบริการที่มีคุณภาพ โดยมุ่งมั่นที่จะยกระดับมาตรฐานให้สูงขึ้นอย่างต่อเนื่องและจริงจัง เปิดเผยข่าวสารข้อมูลเกี่ยวกับสินค้าและบริการอย่างครบถ้วน ถูกต้อง และไม่บิดเบือนข้อเท็จจริง
- กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานทุกระดับจะไม่เปิดเผยข้อมูลของลูกค้าโดยไม่ได้รับอนุญาตจากลูกค้าหรือจากผู้มีอำนาจของกลุ่มบริษัทก่อน เว้นแต่เป็นข้อมูลที่ต้องเปิดเผยต่อบุคคลภายนอกที่เกี่ยวข้องตามบทบังคับของกฎหมาย

ทั้งนี้ รายละเอียดการดำเนินนโยบายเพื่อแสดงความรับผิดชอบต่อลูกค้า ปี 2559 ปรากฏในหัวข้อ “ความรับผิดชอบต่อสังคม”

คู่ค้า

บริษัทและบริษัทย่อยถือว่าคู่ค้าเป็นปัจจัยสำคัญในการร่วมสร้างมูลค่าให้กับลูกค้า ดังนั้นการดำเนินธุรกิจกับคู่ค้าใดๆ ต้องไม่นำมาซึ่งความเสี่ยงต่อชื่อเสียงของบริษัทและบริษัทย่อย หรือขัดต่อกฎหมายใดๆ ไม่มีการเรียกรับ หรือยอมรับทรัพย์สิน หรือประโยชน์อื่นใดที่ไม่สุจริตในการค้ากับคู่ค้า มีการคำนึงถึงความเสมอภาคในการดำเนินธุรกิจและผลประโยชน์ร่วมกันกับคู่ค้า รวมทั้งปฏิบัติตามสัญญาหรือเงื่อนไขต่างๆ ที่ตกลงกันไว้อย่างเคร่งครัด นอกจากนี้ การคัดเลือกคู่ค้าต้องทำอย่างยุติธรรม โปร่งใส ตรวจสอบได้ โดยยึดถือปฏิบัติตามระเบียบการจัดซื้อจัดจ้าง โดยมีการแต่งตั้งคณะกรรมการจัดซื้อจัดจ้างและกำหนดขั้นตอนและวิธีปฏิบัติไว้อย่างชัดเจน

เจ้าหน้าที่

บริษัทและบริษัทย่อยปฏิบัติตามเงื่อนไขที่มีต่อเจ้าหน้าที่อย่างเคร่งครัด บริหารเงินกู้ยืมให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์ของการใช้เงิน ไม่นำเงินไปใช้ในทางที่อาจก่อให้เกิดความเสียหาย และดูแลหลักประกันต่างๆ ควบคุมให้มีการชำระคืนเงินกู้และดอกเบี้ยให้กับเจ้าหนี้เงินกู้ยืมทุกประเภทอย่างครบถ้วนตามกำหนดเวลา และปฏิบัติตามเงื่อนไขการกู้ยืมเงินตามข้อตกลงอย่างครบถ้วน รวมถึงการบริหารงานเพื่อให้เจ้าหน้าที่มั่นใจในฐานะทางการเงินและความสามารถในการชำระหนี้ที่ดี หากเกิดกรณีที่ไม่สามารถปฏิบัติตามเงื่อนไขแห่งสัญญาที่ตกลงกันได้ บริษัทจะแจ้งให้เจ้าหน้าที่ทราบล่วงหน้าเพื่อร่วมกันพิจารณหาแนวทางแก้ไขปัญหา

คู่แข่งทางการค้า

บริษัทและบริษัทย่อยมีนโยบายสนับสนุนและส่งเสริมการแข่งขันทางการค้าอย่างเสรีและดำเนินธุรกิจภายใต้กรอบกติกาของการแข่งขันที่เป็นธรรมรวมทั้งไม่แสวงหาข้อมูลที่เป็นความลับของคู่แข่งทางการค้าอย่างผิดกฎหมายและขัดต่อจริยธรรม และไม่กระทำการใดๆ ที่เป็นการละเมิดทรัพย์สินทางปัญญาของผู้อื่น หรือคู่แข่งทางการค้า

สังคมส่วนรวม

บริษัทและบริษัทย่อยในฐานะเป็นบริษัทไทย ตระหนักและมีจิตสำนึกในบุญคุณของประเทศและเป็นส่วนหนึ่งของสังคม ซึ่งต้องรับผิดชอบต่อช่วยเหลือสังคม สนับสนุนกิจกรรมของท้องถิ่นที่มีการดำเนินธุรกิจ

บริษัทและบริษัทย่อย มีนโยบายผลิตสินค้าและให้บริการใดๆ ที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมและปฏิบัติตามกฎหมายสิ่งแวดล้อม

บริษัทและบริษัทย่อย ส่งเสริมกิจกรรมการดูแลรักษาธรรมชาติและอนุรักษ์พลังงาน และมีนโยบายที่จะคัดเลือกและส่งเสริมการใช้ผลิตภัณฑ์ที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม

ทั้งนี้ รายละเอียดการดำเนินนโยบายเพื่อแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมส่วนรวมปี 2559 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” ซึ่งข้อมูลร้องเรียนและแจ้งเบาะแสะจะได้รับการคุ้มครองและเก็บไว้เป็นความลับ โดยกรรมการอิสระหรือกรรมการตรวจสอบจะดำเนินการสั่งการตรวจสอบข้อมูล และหาแนวทางแก้ไข (ถ้ามี) และจะรายงานต่อคณะกรรมการบริษัทต่อไป

หมวดที่ 4 การเปิดเผยข้อมูลและความโปร่งใส



บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ให้ความสำคัญต่อการเปิดเผยข้อมูลที่มีความถูกต้อง ครบถ้วน โปร่งใส ตรงเวลา และได้มาตรฐานตามเกณฑ์ที่ตลาดหลักทรัพย์ หรือสำนักงาน ก.ล.ต. กำหนด ทั้งรายงานทางการเงินและข้อมูลทั่วไป ตลอดจนข้อมูลอื่นๆ ที่สำคัญที่มีผลกระทบต่อราคาหลักทรัพย์และมีผลต่อการตัดสินใจของผู้ลงทุนและผู้มีส่วนได้เสียของบริษัท เพื่อให้ผู้ที่เกี่ยวข้องกับบริษัททั้งหมดได้รับทราบข้อมูลอย่างเท่าเทียมกัน โดยบริษัทจะเผยแพร่ข้อมูลผ่านทางตลาดหลักทรัพย์ฯ และผ่านทางเว็บไซต์ของบริษัทที่ www.aavplc.com

คณะกรรมการตระหนักถึงความรับผิดชอบในการจัดทำรายงานทางการเงินรวมของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ตลอดจนสารสนเทศที่เสนอต่อผู้ถือหุ้นในรายงานประจำปี ดูแลคุณภาพของรายงานทางการเงินรวมทั้งงบการเงินรวมของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ให้มีการจัดทำตามมาตรฐานการบัญชีที่รับรองทั่วไป มีการตรวจสอบบัญชีโดยผู้สอบบัญชีที่เชื่อถือได้และมีความอิสระดูแลให้ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เลือกรายงานบัญชีอย่างเหมาะสมและถือปฏิบัติอย่างสม่ำเสมอ จัดการดูแลให้รายงานทางการเงินรวมของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มีความถูกต้อง ครบถ้วนเป็นจริง และมีการเปิดเผยข้อมูลสำคัญเพียงพอ ครบถ้วนและเชื่อถือได้

นอกจากนี้คณะกรรมการได้แต่งตั้งกรรมการตรวจสอบเพื่อทำหน้าที่ในการสอบทานรายงานทางการเงิน ให้มีความถูกต้อง ครบถ้วนและเชื่อถือได้ รวมถึงการเปิดเผยข้อมูลให้ถูกต้อง ชัดเจน โปร่งใส และทันเวลา ตามข้อกำหนดของการเป็นบริษัทจดทะเบียน สอบทานระบบควบคุมภายในเพื่อให้มีระบบการควบคุมภายในที่มีประสิทธิภาพ รวมถึงการพิจารณาปฏิบัติตามกฎหมายและระเบียบของบริษัท นอกจากนี้คณะกรรมการก็ยังมีการสอบทานพิจารณารายการเกี่ยวโยงหรือรายการที่มีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ ถึงความเหมาะสมและสมเหตุสมผล ก่อนที่จะนำเสนอให้กับทางคณะกรรมการบริษัทพิจารณาอนุมัติต่อไป

ทั้งนี้ บริษัทมีนโยบายเปิดเผยสารสนเทศที่สำคัญ ดังนี้

1. วัตถุประสงค์และข้อบังคับของบริษัท
2. เปิดเผยข้อมูลทางการเงินและมีใช้ข้อมูลทางการเงินอย่างถูกต้อง ครบถ้วนตรงเวลา
3. จัดทำรายงานความรับผิดชอบของคณะกรรมการต่อรายงานทางการเงินและแสดงไว้คู่กับรายงานผู้สอบบัญชีในรายงานประจำปี
4. เปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับกรรมการแต่ละท่าน ตลอดจนบทบาทและหน้าที่ของคณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการชุดย่อย รวมถึงคำตอบแทนของกรรมการและผู้บริหารระดับสูง
5. เปิดเผยเกี่ยวกับจำนวนครั้งที่กรรมการ และ/หรือ กรรมการชุดย่อยแต่ละท่านเข้าร่วมประชุมโดยเปรียบเทียบจำนวนครั้งของการประชุมคณะกรรมการ และ/หรือ คณะกรรมการชุดย่อยในแต่ละปี
6. กำหนดให้กรรมการและผู้บริหารต้องรายงานการมีส่วนได้เสียของตนและบุคคลที่มีความเกี่ยวข้อง
7. คณะกรรมการบริษัทได้กำหนดนโยบายให้กรรมการและผู้บริหารแจ้งต่อเลขานุการบริษัทซึ่งเป็นผู้ที่คณะกรรมการมอบหมายเกี่ยวกับการซื้อขายหลักทรัพย์ของบริษัทและให้เปิดเผยสรุปรายงานการซื้อ - ขายหลักทรัพย์/การถือครองหลักทรัพย์ของบริษัทให้ที่ประชุมคณะกรรมการทราบเป็นรายไตรมาส

ในส่วนของงานด้านนักลงทุนสัมพันธ์นั้น บริษัทได้จัดตั้งหน่วยงานด้านนักลงทุนสัมพันธ์เพื่อเป็นตัวแทนในการสื่อสารประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารที่เป็นประโยชน์และจัดการกับสาระสำคัญของข้อมูลของบริษัทให้แก่ผู้ที่ต้องการ เช่น ผู้ถือหุ้น นักวิเคราะห์ ผู้ลงทุนทั่วไป และผู้ที่เกี่ยวข้อง โดยจัดให้มีช่องทางเพื่ออำนวยความสะดวกในการติดต่อ ดังนี้

โทรศัพท์: (66) 2562 5700

โทรสาร: (66) 2562 5705

E-mail: taa_investorrelations@airasia.com

Website: www.aavplc.com

โดย บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มีการนำเสนอผลการดำเนินงานให้แก่ นักวิเคราะห์ นักลงทุน และพนักงาน เป็นระยะๆ อย่างสม่ำเสมอในรูปแบบของ ประชุมสรุปผลการดำเนินงาน การพบนักลงทุน การประชุมทางโทรศัพท์ การเข้าร่วม Conference ซึ่งจัดโดยสถาบันต่างๆ รวมทั้ง การร่วมกิจกรรมพบนักลงทุนรายย่อยกับ ตลาดหลักทรัพย์ฯ การแถลงข่าวต่อสื่อมวลชนและทำจดหมายข่าวที่นำเสนอถึงฐานะการเงินของบริษัทและบริษัทย่อย และผู้เกี่ยวข้องสามารถทำ การนัดหมาย (Company Visit) เข้าพบผู้บริหาร บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เพื่อสอบถาม ข้อมูลความคืบหน้าการดำเนินงานได้ตลอดเวลา

สรุปกิจกรรมหลักปี 2558 - 2559 ดังนี้

กิจกรรม	ปี 2558 (จำนวนครั้ง)	ปี 2559 (จำนวนครั้ง)
การพบนักลงทุนต่างประเทศ	7	6
การพบนักลงทุนในประเทศ	9	6
ประชุมสรุปผลการดำเนินงาน / ประชุมสามัญผู้ถือหุ้น	5	5
การพบผู้บริหารบริษัท / การประชุมทางโทรศัพท์	54	37
ส่งจดหมายอิเล็กทรอนิกส์ / โทรศัพท์	4-5 ครั้งต่อวัน	4-5 ครั้งต่อวัน
ร่วมกิจกรรมตลาดหลักทรัพย์ฯ และหน่วยงานอื่นๆ เพื่อพบนักลงทุน	3	2

นอกจากนี้ บริษัทจัดให้มีหน่วยงานกำกับดูแลการปฏิบัติงาน (Compliance) เพื่อดูแลในด้านกรเปิดเผยข้อมูลผ่านช่องทางต่างๆ เช่น เว็บไซต์บริษัท เว็บไซต์ตลาดหลักทรัพย์ รายงานประจำปี เป็นต้น โดยสารสนเทศดังกล่าว ต้องมีความถูกต้อง 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 โดยกรรมการอิสระเป็นบุคคลที่มีความคุณสมบัติครบถ้วนตามประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุน และประกาศตลาดหลักทรัพย์ฯ ที่เกี่ยวข้อง ซึ่งกรรมการแต่ละท่านเป็นผู้ที่มีความรู้ความสามารถ และประสบการณ์ที่หลากหลายในสาขาวิชาชีพต่างๆ รวมทั้งมีความเชี่ยวชาญเฉพาะด้าน และมีจำนวนเพียงพอที่จะกำกับดูแลธุรกิจของบริษัท โดยอย่างน้อย 1 คนเป็นผู้มีประสบการณ์ด้านธุรกิจสายการบินและอย่างน้อย 1 คนมีประสบการณ์ด้านบัญชีและการเงิน

ทั้งนี้ คณะกรรมการบริษัททำหน้าที่พิจารณาให้ความเห็นชอบในเรื่องสำคัญที่เกี่ยวกับการบริหารของบริษัท อาทิ นโยบาย วิสัยทัศน์ กลยุทธ์ เป้าหมาย ภารกิจ แผนธุรกิจ และงบประมาณของบริษัท ตลอดจนกำกับดูแลให้คณะผู้บริหาร บริหารงานให้เป็นไปตามนโยบายที่กำหนดไว้อย่างมีประสิทธิภาพ และประสิทธิผลภายใต้กรอบของกฎหมาย วัตถุประสงค์ ข้อบังคับ และมติที่ประชุมผู้ถือหุ้น มติที่ประชุมคณะกรรมการ ด้วยความซื่อสัตย์สุจริตระมัดระวังตามหลักการข้อพึงปฏิบัติที่ดี เพื่อเพิ่มมูลค่าสูงสุดให้แก่กิจการ และความมั่นคงสูงสุดให้แก่ผู้ถือหุ้น

คุณสมบัติของกรรมการบริษัท

1. กรรมการต้องเป็นบุคคลที่มีความรู้ความสามารถ มีความซื่อสัตย์สุจริต มีจริยธรรมในการดำเนินธุรกิจและมีเวลาเพียงพอที่จะอุทิศความรู้ความสามารถและปฏิบัติหน้าที่ให้แก่บริษัทได้
2. มีคุณสมบัติและไม่มีลักษณะต้องห้ามตามกฎหมายว่าด้วยบริษัทมหาชน จำกัดและกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งต้องไม่มีลักษณะที่แสดงถึงการขาดความเหมาะสมที่จะได้รับความไว้วางใจให้บริหารจัดการกิจการที่มีมหาชนเป็นผู้ถือหุ้นตามที่คณะกรรมการ ก.ล.ต. ประกาศกำหนด
3. กรรมการไม่สามารถประกอบกิจการเข้าเป็นหุ้นส่วน หรือเข้าเป็นกรรมการ ในนิติบุคคลอื่น ที่มีสภาพอย่างเดียวกันและเป็นการแข่งขันกับกิจการของบริษัท ไม่ว่าจะทำเพื่อประโยชน์ของตนเองหรือประโยชน์ของบุคคลอื่นวันแต่จะแจ้งให้ที่ประชุมผู้ถือหุ้นทราบก่อนที่จะมีมติแต่งตั้ง
4. กรรมการบริษัทไม่ควรดำรงตำแหน่งเป็นกรรมการในบริษัทจดทะเบียนอื่น ๆ เกินกว่า 5 บริษัท ในกรณีที่กรรมการคนใดคนหนึ่งมีตำแหน่งเป็นกรรมการในบริษัทจดทะเบียนอื่น ๆ เกินกว่า 5 บริษัท คณะกรรมการจะพิจารณาถึงประสิทธิภาพในการปฏิบัติหน้าที่ของกรรมการท่านดังกล่าว และสำหรับกรณีประธานเจ้าหน้าที่บริหารจะเข้าดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทอื่นจะมีการเสนอเรื่องการดำรงตำแหน่งในบริษัทอื่นเพื่อให้คณะกรรมการบริษัทพิจารณาให้ความเห็นชอบ

คุณสมบัติของกรรมการอิสระ

กรรมการอิสระต้องมีคุณสมบัติครบถ้วนตามที่ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย และสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์กำหนด และต้องสามารถดูแลผลประโยชน์ของผู้ถือหุ้นทุกรายได้เท่าเทียมกัน และไม่ให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์ นอกจากนี้ยังต้องสามารถเข้าร่วมประชุมคณะกรรมการบริษัทโดยให้ความเห็นอย่างเป็นอิสระได้ โดยมีรายละเอียดดังนี้

1. ถือหุ้นไม่เกินร้อยละหนึ่งของจำนวนหุ้นที่มีสิทธิออกเสียงทั้งหมดของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ทั้งนี้ ให้นับรวมการถือหุ้นของผู้ที่เกี่ยวข้องของกรรมการอิสระรายนั้นๆ ด้วย
2. ไม่เป็นหรือเคยเป็นกรรมการที่มีส่วนร่วมบริหารงาน ลูกจ้าง พนักงาน ที่ปรึกษาที่ได้เงินเดือนประจำ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม บริษัทย่อยลำดับเดียวกัน ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือของผู้มีอำนาจควบคุมของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เว้นแต่จะได้พ้นจากการมีลักษณะดังกล่าวมาแล้วไม่น้อยกว่าสองปี ทั้งนี้ ลักษณะต้องห้ามดังกล่าวไม่รวมถึงกรณีที่กรรมการอิสระเคยเป็นข้าราชการ หรือที่ปรึกษาของส่วนราชการซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น
3. ไม่เป็นบุคคลที่มีความสัมพันธ์ทางสายโลหิต หรือโดยการจดทะเบียน ตามกฎหมาย ในลักษณะที่เป็น บิดามารดา คู่สมรส พี่น้อง และบุตร รวมทั้ง คู่สมรสของบุตรของกรรมการรายอื่น ผู้บริหาร ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ ผู้มีอำนาจควบคุม หรือบุคคลที่จะได้รับการเสนอให้เป็นกรรมการ ผู้บริหารหรือผู้มีอำนาจควบคุมของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น หรือบริษัทย่อย
4. ไม่มีหรือเคยมีความสัมพันธ์ทางธุรกิจกับ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ในลักษณะที่อาจเป็นการขัดขวางการใช้วิจารณญาณ อย่างอิสระของตน รวมทั้งไม่เป็นหรือเคยเป็นผู้ถือหุ้นที่มีนัย หรือผู้มีอำนาจควบคุมของผู้ที่มีความสัมพันธ์ทางธุรกิจกับ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เว้นแต่จะได้พ้นจากการมีลักษณะดังกล่าวมาแล้วไม่น้อยกว่าสองปี
(ความสัมพันธ์ทางธุรกิจและการคำนวณภาวะหนี้ให้มีความหมายเช่นเดียวกันกับนิยามที่กำหนดไว้ในประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุน ว่าด้วยการขออนุญาตและการอนุญาตให้เสนอขายหุ้นที่ออกใหม่)
5. ไม่เป็นหรือเคยเป็นผู้สอบบัญชีของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และไม่เป็นผู้ถือหุ้นที่มีนัย ผู้มีอำนาจควบคุม หรือหุ้นส่วนของสำนักงานสอบบัญชี ซึ่งมีผู้สอบบัญชีของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น สังกัดอยู่ เว้นแต่จะได้พ้นจากการมีลักษณะดังกล่าวมาแล้วไม่น้อยกว่าสองปี
6. ไม่เป็นหรือเคยเป็นผู้ให้บริการทางวิชาชีพใดๆ ซึ่งรวมถึงการให้บริการเป็นที่ปรึกษากฎหมายหรือที่ปรึกษาทางการเงิน ซึ่งได้รับค่าบริการเกินกว่าสองล้านบาทต่อปีจาก บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และไม่เป็นผู้ถือหุ้นที่มีนัย ผู้มีอำนาจควบคุม หรือหุ้นส่วนของผู้ให้บริการทางวิชาชีพนั้นด้วย เว้นแต่จะได้พ้นจากการมีลักษณะดังกล่าวมาแล้วไม่น้อยกว่าสองปี
7. ไม่เป็นกรรมการที่ได้รับการแต่งตั้งขึ้นเพื่อเป็นตัวแทนของกรรมการของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้ถือหุ้นซึ่งเป็นผู้ที่เกี่ยวข้องกับผู้ถือหุ้นรายใหญ่

8. ไม่ประกอบกิจการที่มีสภาพอย่างเดียวกันและเป็นการแข่งขันที่มีนัยกับกิจการของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น หรือบริษัทย่อย หรือไม่เป็นหุ้นส่วนที่มีนัยในห้างหุ้นส่วน หรือเป็นกรรมการที่มีส่วนร่วมบริหารงาน ลูกจ้าง พนักงาน ที่ปรึกษาที่รับเงินเดือนประจำ หรือถือหุ้นเกินร้อยละหนึ่งของจำนวนหุ้นที่มีสิทธิออกเสียงทั้งหมดของบริษัทอื่นซึ่งประกอบกิจการที่มีสภาพอย่างเดียวกันและเป็นการแข่งขันที่มีนัยกับกิจการของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น หรือบริษัทย่อย
9. ไม่มีลักษณะอื่นใดที่ทำให้ไม่สามารถให้ความเห็นอย่างเป็นทางการต่อกรรมการดำเนินงานของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น

โดยคุณสมบัติของกรรมการอิสระเป็นไปตามนิยามที่กำหนดไว้ในประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุน

การแต่งตั้งและวาระการดำรงตำแหน่งของกรรมการบริษัท

การแต่งตั้งกรรมการบริษัทให้เป็นไปตามข้อบังคับบริษัท และข้อกำหนดของกฎหมายที่เกี่ยวข้อง ทั้งนี้ จะต้องมีความโปร่งใสและชัดเจน ในการสรรหากรรมการให้ดำเนินการผ่านกระบวนการของคณะกรรมการสรรหา และการพิจารณาจะต้องมีประวัติและรายละเอียดของบุคคลนั้นๆ ที่เพียงพอเพื่อประโยชน์ในการตัดสินใจของคณะกรรมการและผู้ถือหุ้น ซึ่งรายละเอียดนโยบายการแต่งตั้งและสรรหากรรมการสามารถดูได้ในหัวข้อ “คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน”

คณะกรรมการบริษัทมีวาระการดำรงตำแหน่งตามข้อบังคับของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ที่กำหนดไว้ว่าในการประชุมผู้ถือหุ้นสามัญประจำปีทุกครั้ง ให้กรรมการออกจากตำแหน่งจำนวนหนึ่งในสาม (1/3) เป็นอัตราถ้าจำนวนกรรมการจะแบ่งออกให้ตรงเป็นสามส่วนไม่ได้ 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 ได้แบ่งแยกบทบาทหน้าที่และความรับผิดชอบระหว่างคณะกรรมการบริษัทกับฝ่ายบริหารอย่างชัดเจนโดยกรรมการบริษัททำหน้าที่ในการกำหนดนโยบายและกำกับดูแลการดำเนินงานของฝ่ายบริหารในระดับนโยบาย ในขณะที่ฝ่ายบริหารทำหน้าที่บริหารจัดการงานในด้านต่างๆ ให้เป็น

ไปตามนโยบายและขอบเขตอำนาจหน้าที่ตามตารางอำนาจอนุมัติของบริษัท (Authority Limit) ที่อนุมัติโดยคณะกรรมการบริษัท ซึ่งได้มีการจัดทำเป็นลายลักษณ์อักษรและบันทึกเป็นมติคณะกรรมการในรายงานการประชุม ดังนั้นประธานกรรมการจะไม่นับบุคคลเดียวกันกับประธานเจ้าหน้าที่บริหาร (CEO) และไม่เป็นกรรมการที่เป็นผู้บริหาร เพื่อให้เกิดการถ่วงดุลและการสอบทานการบริหารงาน

โดยประธานกรรมการมีบทบาทหน้าที่ที่สำคัญดังนี้

ประธานกรรมการมีส่วนสำคัญในการตัดสินใจเรื่องนโยบายของบริษัทอันเป็นผลจากการประชุมคณะกรรมการบริษัทที่ได้พิจารณาและกำหนดเป้าหมายทางธุรกิจร่วมกับฝ่ายบริหาร รวมไปถึงให้คำแนะนำในการดำเนินธุรกิจของฝ่ายบริหารผ่านทางประธานเจ้าหน้าที่บริหารอย่างสม่ำเสมอ โดยไม่ก้าวล่วงในงานประจำอันเป็นภาระความรับผิดชอบของฝ่ายบริหาร และรับผิดชอบในฐานะผู้นำของคณะกรรมการบริษัทในการติดตามดูแลการบริหารงานของคณะกรรมการบริหารและคณะอนุกรรมการอื่นๆ ให้บรรลุวัตถุประสงค์ตามแผนงานที่กำหนดไว้ ตลอดจนเป็นผู้ดำเนินการประชุมคณะกรรมการบริษัทให้ดำเนินไปอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล สนับสนุนให้กรรมการทุกคนได้มีส่วนร่วมในการประชุมและแสดงความเห็นอย่างเป็นอิสระ และเป็นผู้ลงคะแนนเสียงชี้ขาดในกรณีที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทที่มีกรณีคะแนนเสียงและคะแนนเสียง 2 ฝ่ายเท่ากัน

นอกจากนี้บริษัทได้กำหนดขอบเขต 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 และการประชุมของคณะกรรมการบริษัท รวมทั้งติดตามให้มีการปฏิบัติตามมติที่ประชุมผู้ถือหุ้น และที่ประชุมคณะกรรมการบริษัท
4. จัดทำและเก็บรักษาทะเบียนกรรมการ รายงานประจำปีบริษัท หนังสือนัดประชุมผู้ถือหุ้น หนังสือนัดประชุมคณะกรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น รายงานการประชุมผู้ถือหุ้นและคณะกรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น
5. เก็บรักษารายงานการมีส่วนได้ส่วนเสียที่รายงานโดยกรรมการหรือผู้บริหาร และจัดส่งสำเนาให้แก่ประธานกรรมการและประธานกรรมการตรวจสอบภายใน 7 วันทำการ นับจากวันที่รับรายงาน
6. ดูแลให้มีการเปิดเผยข้อมูลและรายงานสารสนเทศในส่วนที่รับผิดชอบต่อหน่วยงานที่กำกับบริษัท 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. และมีขอบเขตอำนาจหน้าที่ตามที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการ 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 ได้จัดให้มีนโยบายการกำกับดูแลกิจการของ 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 และพนักงาน ทุกคนให้ความสำคัญและมีหน้าที่ต้องถือปฏิบัติอย่างเคร่งครัด โดยกรรมการและพนักงานใหม่ทุกคนจะได้รับคู่มือจรรยาบรรณธุรกิจ รวมทั้งลงนามรับทราบและยึดถือปฏิบัติตามหลักจรรยาบรรณธุรกิจ ทั้งนี้ บริษัทได้เปิดเผยหลักจริยธรรมธุรกิจบนสมบุรณ์ไว้บนเว็บไซต์ของบริษัทภายใต้หัวข้อ “การพัฒนาเพื่อความยั่งยืน” และหัวข้อย่อย “นโยบายการกำกับดูแลกิจการที่ดี” และ “จรรยาบรรณธุรกิจ”

ความขัดแย้งทางผลประโยชน์

คณะกรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ได้กำหนดนโยบายเกี่ยวกับการป้องกันความขัดแย้งทางผลประโยชน์บนหลักการที่ว่าการตัดสินใจใดๆ ในการดำเนินกิจกรรมทางธุรกิจจะต้องทำเพื่อผลประโยชน์สูงสุดของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เท่านั้น และควรหลีกเลี่ยงการกระทำที่ก่อให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์ โดยกำหนดให้ผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องหรือมีส่วนได้เสียกับรายการที่พิจารณาต้อง

แจ้งให้ 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 ได้จัดให้มีระบบการควบคุมภายในที่ครอบคลุมทุกด้านเพื่อให้การปฏิบัติงานของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เป็นไปตามเป้าหมาย ข้อบังคับ ระเบียบที่เกี่ยวข้อง รวมถึงได้จัดให้มีกลไกการตรวจสอบและถ่วงดุลที่มีประสิทธิภาพอย่างเพียงพอ ในการปกป้อง รักษา และดูแลเงินทุนของผู้ถือหุ้น และสินทรัพย์ของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และบริษัทย่อย กำหนดลำดับขั้นของการอนุมัติ และความรับผิดชอบของผู้บริหาร และพนักงาน กำหนดระเบียบการปฏิบัติงานอย่างเป็นลายลักษณ์อักษรมีฝ่ายตรวจสอบภายในทำหน้าที่ตรวจสอบการปฏิบัติงานของทุกหน่วยงานให้เป็นไปตามที่กฎระเบียบที่กำหนดไว้ รวมทั้งคณะกรรมการตรวจสอบทำหน้าที่กำกับดูแลการดำเนินงานและบริหารงานของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เพื่อให้ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มีระบบการควบคุมภายในที่มีประสิทธิภาพ ระบบรายงานทางการเงินที่น่าเชื่อถือโดยฝ่ายตรวจสอบภายในทำหน้าที่ตรวจสอบและทบทวนระบบการควบคุมภายในของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และบริษัทย่อย และรายงานผลการตรวจสอบตรงต่อคณะกรรมการตรวจสอบ โดยมี นางสาวดวงพร ตันติวิวัฒน์ เป็นหัวหน้าหน่วยงานตรวจสอบภายใน ทั้งนี้ รายละเอียดการควบคุมภายในและการตรวจสอบภายในปรากฏอยู่ในหัวข้อ “การควบคุมภายในและการตรวจสอบภายใน”

การบริหารความเสี่ยง (RISK MANAGEMENT)

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ได้ตระหนักและให้ความสำคัญต่อการบริหารความเสี่ยง เพื่อให้การบริหารจัดการของบริษัทและบริษัทย่อยเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล และเพื่อสร้างความเชื่อมั่นให้กับผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่ายอย่างไรก็ตามเนื่องจาก บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ประกอบธุรกิจโดยการถือหุ้นใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย ดังนั้นระบบการบริหารความเสี่ยงจึงได้มีการกำหนดไว้ที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งเป็นบริษัทย่อยที่ดำเนินธุรกิจหลักให้กับบริษัท

คณะกรรมการบริหารความเสี่ยง (Risk Management Committee) ประกอบด้วยประธานเจ้าหน้าที่บริหารและฝ่ายบริหารจากทุกส่วนงานทำหน้าที่ในการบริหารจัดการความเสี่ยงซึ่งอาจมีผลกระทบต่อการทำงาน ทั้งความเสี่ยงจากปัจจัยภายในและภายนอกให้อยู่ในระดับที่เหมาะสมและยอมรับได้ โดยวิธีการประเมินและสอบทานผลการประเมินความเสี่ยงจากหน่วยงานต่างๆ รวมทั้งทบทวนและเสนอแนะนโยบายที่เกี่ยวข้องกับการบริหารความเสี่ยงอย่างน้อยปีละครั้ง โดยรายละเอียดการบริหารความเสี่ยงปรากฏอยู่ในหัวข้อ “การบริหารความเสี่ยง”

รายงานของคณะกรรมการ

คณะกรรมการตรวจสอบจะทำหน้าที่สอบทานรายงานทางการเงินและนำเสนอรายงานทางการเงินต่อคณะกรรมการ บมจ. เอเชีย เออีเอช ทุกไตรมาส โดยคณะกรรมการ บมจ. เอเชีย เออีเอช เป็นผู้รับผิดชอบต่อการเงินของ บมจ. เอเชีย เออีเอช และสารสนเทศทางการเงินที่ปรากฏในรายงานประจำปี โดยการจัดทำงบการเงินดังกล่าวจะต้องเป็นไปตามมาตรฐานการบัญชีที่รับรองทั่วไปในประเทศไทย และตรวจสอบโดยผู้สอบบัญชีรับอนุญาต และมีการเลือกใช้นโยบายบัญชีที่เหมาะสมและถือปฏิบัติอย่างสม่ำเสมอ รวมทั้งมีการเปิดเผยข้อมูลสารสนเทศอย่างเพียงพอในหมายเหตุประกอบงบการเงิน

ในการประชุมคณะกรรมการตรวจสอบครั้งที่ 1 เมื่อวันที่ 23 กุมภาพันธ์ 2560 คณะกรรมการตรวจสอบซึ่งเป็นคณะกรรมการอิสระทั้ง 3 ท่านได้ประเมินระบบการควบคุมภายในโดยได้ซักถามจากหัวหน้าหน่วยงานตรวจสอบภายในแล้ว ได้สรุปว่าระบบการควบคุมภายในของ บมจ. เอเชีย เออีเอช และบริษัทย่อยมีความเหมาะสมและเพียงพอต่อการดำเนินธุรกิจของ บมจ. เอเชีย เออีเอช และบริษัทย่อย และมีประสิทธิภาพเพียงพอที่จะลดความเสี่ยงทางธุรกิจ การปฏิบัติงานของหน่วยงานตรวจสอบภายในประจำปี 2559 ในการตรวจสอบหน่วยงานต่างๆ ของ บมจ. เอเชีย เออีเอช และบริษัทย่อยไม่พบข้อบกพร่องที่เป็นสาระสำคัญของระบบการควบคุมภายในซึ่งจะมีผลกระทบต่อดำเนินงานของ บมจ. เอเชีย เออีเอช และบริษัทย่อย และผู้สอบบัญชีไม่ได้รายงานข้อบกพร่องที่เป็นสาระสำคัญ

การประชุมคณะกรรมการ

ข้อบังคับของ บมจ. เอเชีย เออีเอช กำหนดให้คณะกรรมการต้องมีการประชุมอย่างน้อย 3 เดือนต่อครั้ง และอาจมีการประชุมพิเศษเพิ่มเติมตามความจำเป็น โดยกำหนดวันประชุมไว้ล่วงหน้าตลอดทั้งปีและแจ้งให้คณะกรรมการแต่ละท่านทราบ และมีการจัดส่งหนังสือเชิญประชุมให้แก่กรรมการเพื่อพิจารณาก่อนการประชุมล่วงหน้าไม่น้อยกว่า 5 วันทำการก่อนวันประชุม เว้นแต่ในกรณีจำเป็นรีบด่วนเพื่อรักษาสิทธิหรือประโยชน์ของ บมจ. เอเชีย เออีเอช ซึ่งในการประชุมทุกครั้งจะมีการกำหนดวาระการประชุมที่ชัดเจน มีเอกสารประกอบการประชุมที่ครบถ้วนเพียงพอ โดยจัดส่งให้กับคณะกรรมการล่วงหน้า เพื่อให้คณะกรรมการได้มีเวลาศึกษาข้อมูลอย่างเพียงพอก่อนเข้าร่วมประชุม โดยในการประชุมคณะกรรมการ บมจ. เอเชีย เออีเอช กรรมการทุกคนสามารถอภิปรายและแสดงความคิดเห็นได้อย่างเปิดเผย นอกจากนี้ในการประชุมคณะกรรมการ บมจ. เอเชีย เออีเอช จะมีการเชิญผู้บริหารระดับสูงเข้าร่วมประชุมคณะกรรมการเพื่อให้รายละเอียดเพิ่มเติมในฐานะที่ที่เกี่ยวข้องโดยตรง

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

นอกจากนี้คณะกรรมการกำหนดให้กรรมการที่ไม่เป็นผู้บริหารมีการประชุมกันเองตามความเหมาะสม โดยไม่มีกรรมการที่เป็นผู้บริหารหรือฝ่ายบริหารเข้าร่วมการประชุม เพื่อเปิดโอกาสให้อภิปรายปัญหาต่างๆ ทั้งที่เกี่ยวกับธุรกิจของบริษัท เรื่องอื่นๆ ที่อยู่ในความสนใจ

คำตอบแทน

ในการประชุมคณะกรรมการ บมจ. เอเชีย เออีเอช ครั้งที่ 2 เมื่อวันที่ 26 กุมภาพันธ์ 2557 และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ครั้งที่ 1 เมื่อวันที่ 3 มีนาคม 2557 ได้มีมติอนุมัติจัดตั้งคณะกรรมการกำหนดคำตอบแทนซึ่งจะเป็นผู้พิจารณา กลั่นกรองและเสนอคำตอบแทนของกรรมการในแต่ละปีเพื่อให้คณะกรรมการบริษัทและ/หรือ ผู้ถือหุ้นพิจารณาอนุมัติต่อไป โดยการกำหนดคำตอบแทนของกรรมการจะพิจารณาเปรียบเทียบกับคำตอบแทนกรรมการของบริษัทชั้นนำในตลาดหลักทรัพย์ และบริษัทอื่นที่อยู่ในอุตสาหกรรมเดียวกันหรือใกล้เคียงกับบริษัท ตลอดจนประสบการณ์ ภาระหน้าที่ ขอบเขตบทบาทหน้าที่ ความรับผิดชอบ ความสำเร็จในการปฏิบัติงานที่เชื่อมโยงกับผลประกอบการ และปัจจัยแวดล้อมอื่นที่เกี่ยวข้อง โดยคำตอบแทนดังกล่าวต้องอยู่ในระดับที่เหมาะสมและเพียงพอที่จะจูงใจและรักษากรรมการที่มีคุณภาพไว้ ทั้งนี้ บริษัทได้มีการเปิดเผยข้อมูลดังกล่าว รวมทั้งคำตอบแทนกรรมการเป็นรายบุคคลไว้ในรายงานประจำปี (Annual Report) และแบบแสดงรายการข้อมูลประจำปี (แบบ 56-1) ของบริษัท ซึ่งสามารถดูรายละเอียดได้ในหัวข้อ “โครงสร้างคำตอบแทนกรรมการ”

การพัฒนากรรมการและผู้บริหารของ บมจ. เอเชีย เออีเอช

คณะกรรมการ บมจ. เอเชีย เออีเอช ส่งเสริมและอำนวยความสะดวกให้การฝึกอบรมและพัฒนาความรู้แก่ กรรมการและผู้บริหาร เพื่อให้สามารถทำหน้าที่และกำกับดูแลกิจการของบริษัทอย่างมีประสิทธิภาพและมีการปรับปรุงการปฏิบัติงานอย่างต่อเนื่อง โดยสนับสนุนให้กรรมการบริษัท และผู้บริหารเข้าร่วมสัมมนาหลักสูตรที่เป็นประโยชน์ต่อการปฏิบัติหน้าที่ ทั้งหลักสูตรที่จัดโดยหน่วยงานกำกับดูแลของรัฐ หรือองค์กรอิสระ เช่น หลักสูตรกรรมการบริษัทของสถาบันกรรมการบริษัทไทยที่สำนักงาน ก.ล.ด. กำหนดให้กรรมการของบริษัทจดทะเบียนต้องผ่านการอบรมอย่างน้อยหนึ่งหลักสูตร ซึ่งได้แก่ Directors Certification Program (DCP) Directors Accreditation Program (DAP) และ Audit Committee Program (ACP) เป็นต้น

ในกรณีที่มีการเปลี่ยนแปลงกรรมการใหม่บริษัทได้กำหนดแนวปฏิบัติเกี่ยวกับการเตรียมความพร้อมในการปฏิบัติหน้าที่ที่กรรมการบริษัท โดยมีเลขานุการบริษัทเป็นผู้ประสานงานในเรื่องต่างๆ ดังนี้

1. รวบรวมข้อมูลที่จำเป็นเกี่ยวกับกรรมการเพื่อประโยชน์ในการตรวจสอบดูแลให้มีการปฏิบัติตามกฎหมายในเรื่องที่เกี่ยวข้องกับกรรมการ
2. จัดเตรียมข้อมูลที่จำเป็นต่อการปฏิบัติหน้าที่ของกรรมการใหม่ เช่น ข้อบังคับบริษัท คู่มือกรรมการบริษัทจดทะเบียน สรุปผลการดำเนินงานสรุปลักษณะและแนวทางการดำเนินธุรกิจ เป็นต้น
3. จัดให้มีการพบปะหรือกับประธานกรรมการ กรรมการ และผู้บริหารเพื่อรับทราบและสอบถามข้อมูลสำคัญที่เกี่ยวกับการดำเนินธุรกิจของบริษัทและบริษัทย่อย

การประเมินผลการปฏิบัติงานของคณะกรรมการ

กำหนดให้มีการประเมินผลการปฏิบัติงานของคณะกรรมการ ปีละ 1 ครั้ง โดยแบ่งเป็นการประเมินผลงานของคณะกรรมการทั้งคณะและการประเมินผลงานเป็นรายบุคคล (ประเมินตนเอง) เพื่อใช้เป็นกรอบในการตรวจสอบการปฏิบัติงานในหน้าที่ของคณะกรรมการ และปรับปรุงการปฏิบัติงานของคณะกรรมการให้สอดคล้องกับแนวนโยบายที่กำหนดไว้

โดยการประเมินผลการปฏิบัติงานของคณะกรรมการมีหัวข้อหลักในการประเมินครอบคลุม 6 หัวข้อดังนี้

1. โครงสร้างและคุณสมบัติของคณะกรรมการ
2. บทบาท หน้าที่ และความรับผิดชอบของคณะกรรมการ
3. การประชุมคณะกรรมการ
4. การทำหน้าที่ของกรรมการ
5. ความสัมพันธ์กับฝ่ายจัดการ
6. 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

ทั้งนี้ คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนมีหน้าที่ทบทวนแบบประเมินผลให้มีความถูกต้อง ครบถ้วน และเป็นไปตามการกำกับดูแลกิจการที่ดี โดยมีเลขานุการบริษัทสรุปผลการประเมินและรายงานผลการประเมินต่อคณะกรรมการบริษัทเพื่อดำเนินการปรับปรุงการดำเนินงานให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

การรายงานการมีส่วนได้เสีย

บริษัทได้กำหนดให้กรรมการ กรรมการบริหาร และผู้บริหารตามคำนิยามของสำนักงาน ก.ล.ต. รายงานการมีส่วนได้เสียของตนและบุคคลที่เกี่ยวข้องเมื่อเริ่มดำรงตำแหน่ง หรือเมื่อมีการเปลี่ยนแปลงข้อมูลต่างๆ และทบทวนข้อมูลต่างๆ เป็นประจำทุกปี

แผนการสืบทอดตำแหน่ง

คณะกรรมการกำหนดให้มีแผนการสืบทอดตำแหน่งประธานเจ้าหน้าที่บริหาร และผู้บริหารระดับสูงของบริษัท ทั้งนี้ เพื่อรักษาความเชื่อมั่นให้กับผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่ายว่าการดำเนินงานของบริษัท จะได้รับการสานต่ออย่างทันท่วงที

คณะกรรมการมอบหมายให้คณะกรรมการสรรหาทำหน้าที่พิจารณา กำหนดหลักเกณฑ์และแผนการสืบทอดตำแหน่ง หากตำแหน่งประธานเจ้าหน้าที่บริหารว่างลง รวมทั้งจัดให้มีการทบทวนแผนการสืบทอดตำแหน่งเป็นประจำทุกปี และให้ประธานเจ้าหน้าที่บริหารรายงานให้คณะกรรมการเพื่อทราบเป็นประจำถึงแผนการพัฒนาและสืบทอดตำแหน่งงาน

การดูแลเรื่องการใช้ข้อมูลภายใน

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และบริษัทย่อยมีนโยบายและวิธีการดูแลกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานในการนำข้อมูลภายในของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และบริษัทย่อยซึ่งยังไม่เปิดเผยต่อสาธารณชนไปใช้เพื่อแสวงหาประโยชน์ส่วนตนโดยได้เผยแพร่นโยบายดังกล่าวให้แก่กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานรับทราบและปฏิบัติตามไว้เป็นลายลักษณ์อักษรในหลักจรรยาบรรณธุรกิจ ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

1. ให้ความรู้แก่กรรมการและผู้บริหาร เกี่ยวกับหน้าที่ในการรายงานการถือครองหลักทรัพย์ของตน คู่สมรส และบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ ต่อสำนักงาน ก.ล.ต. ตามมาตรา 59 และบทกำหนดโทษ ตามมาตรา 275 แห่งพระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ พ.ศ. 2535 (รวมทั้งที่มีการแก้ไขเพิ่มเติม) รวมทั้งการรายงานการได้มาหรือจำหน่ายหลักทรัพย์ของตน คู่สมรส และบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะต่อสำนักงาน ก.ล.ต. ตามมาตรา 246 และบทกำหนดโทษ ตามมาตรา 298 แห่งพระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ พ.ศ. 2535 (รวมทั้งที่มีการแก้ไขเพิ่มเติม)
2. ให้กรรมการและผู้บริหารของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น รวมถึงคู่สมรสและบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะจัดทำและเปิดเผยรายงานการถือครองหลักทรัพย์และรายงานการเปลี่ยนแปลงการถือครองหลักทรัพย์ของ 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 พนักงาน และลูกจ้างของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่นและบริษัทย่อย ที่ได้รับทราบข้อมูลภายในที่เป็นสาระสำคัญซึ่งมีผลต่อการเปลี่ยนแปลงราคาหลักทรัพย์ต้องใช้ความระมัดระวังในการซื้อขายหลักทรัพย์ของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ในช่วง 1 เดือนก่อนที่งบการเงินหรือข้อมูลภายในนั้นจะเปิดเผยต่อสาธารณชนและในช่วงระยะเวลา 24 ชั่วโมงภายหลังจากที่ข้อมูลภายในของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ได้เปิดเผยต่อ

สาธารณชนแล้ว ผู้ที่เกี่ยวข้องกับข้อมูลภายในต้องไม่เปิดเผยข้อมูลนั้นให้ผู้อื่นทราบจนกว่าจะได้มีการแจ้งข้อมูลนั้นให้แก่ตลาดหลักทรัพย์ฯ มาตรการลงโทษหากมีการกระทำฝ่าฝืนระเบียบปฏิบัติดังกล่าวข้างต้น บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ถือเป็นความผิดทางวินัยตามข้อบังคับการทำงานของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น โดยจะพิจารณาลงโทษตามควรแก่กรณี ได้แก่ การตัดเงินเดือนด้วยวาจา การตัดเงินเดือนเป็นหนังสือ การภาคทัณฑ์ ตลอดจนการเลิกจ้างพ้นสภาพการเป็นพนักงานด้วยเหตุไล่ออก ปลดออก หรือให้ออกแล้วแต่กรณี เป็นต้น

4. ห้ามมิให้กรรมการ ผู้บริหาร พนักงาน และลูกจ้างของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ใช้ข้อมูลภายในของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ที่มีหรืออาจมีผลกระทบต่อ การเปลี่ยนแปลงราคาของหลักทรัพย์ของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ซึ่งยังมีได้เปิดเผยต่อสาธารณชน ซึ่งตนได้ล่วงรู้มาในตำแหน่งหรือฐานะเช่นนั้น มาใช้เพื่อการซื้อหรือขายหรือเสนอซื้อหรือเสนอขาย หรือชักชวนให้บุคคลอื่นซื้อหรือขาย หรือเสนอซื้อ หรือเสนอขายซึ่งหุ้นหรือหลักทรัพย์อื่น (ถ้ามี) ของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ไม่ว่าจะทั้งทางตรงหรือทางอ้อม ในประการที่น่าจะเกิดความเสียหายแก่ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ไม่ว่าจะทั้งทางตรงหรือทางอ้อม และไม่ว่าการกระทำดังกล่าวจะทำเพื่อประโยชน์ต่อตนเองหรือผู้อื่น หรือนำข้อเท็จจริงเช่นนั้นออกเปิดเผยเพื่อให้ผู้อื่นกระทำดังกล่าว โดยตนได้รับผลประโยชน์ตอบแทนหรือไม่ก็ตาม

คำตอบแทนจากการสอบบัญชี

บริษัทและบริษัทย่อยจ่ายค่าสอบบัญชีให้กับบริษัท ไพร์ซวอเตอร์เฮาส์คูเปอร์ส เอบีเอส จำกัด ซึ่งเป็นสำนักงานสอบบัญชีที่ผู้สอบบัญชีประจำปี 2559 สังกัด ทั้งนี้ บริษัทที่เป็นสำนักงานสอบบัญชีและผู้สอบบัญชีไม่มีความสัมพันธ์ หรือส่วนได้เสียใดๆ กับบริษัท/ผู้บริหาร/ผู้ถือหุ้นรายใหญ่หรือผู้ที่เกี่ยวข้องกับบุคคลดังกล่าว โดยมีรายละเอียดดังนี้

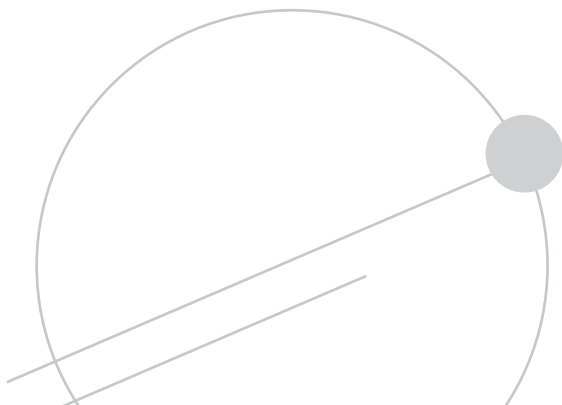
คำตอบแทนจากการสอบบัญชี (AUDIT FEE)

บริษัทและบริษัทย่อยจ่ายค่าตอบแทนการสอบบัญชีให้แก่สำนักงานสอบบัญชีที่ผู้สอบบัญชีสังกัดในรอบปีบัญชีที่ผ่านมาจำนวนเงินรวม 4.76 ล้านบาท ประกอบด้วย ค่าสอบบัญชีของบริษัท จำนวน 1.03 ล้านบาท และค่าสอบบัญชีของบริษัทย่อยที่บริษัทย่อยรับภาระเอง 3.73 ล้านบาท ทั้งนี้ บริษัทมิได้จ่ายค่าตอบแทนการสอบบัญชีให้แก่ ผู้สอบบัญชี บุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกับผู้สอบบัญชีและสำนักงานสอบบัญชีที่ผู้สอบบัญชีสังกัด ในรอบปีบัญชีที่ผ่านมา

ค่าบริการอื่น (NON-AUDIT FEE)

บริษัทและบริษัทย่อยจ่ายค่าตอบแทนของงานบริการอื่น ซึ่งได้แก่ การตรวจสอบเพื่อวัตถุประสงค์เฉพาะ ให้แก่ สำนักงานสอบบัญชีที่ผู้สอบบัญชีสังกัด ในรอบปีบัญชีที่ผ่านมาค่าบริการอื่นที่จ่ายให้แก่ สำนักงานสอบบัญชีที่ผู้สอบบัญชีสังกัด จำนวนเงิน 0.74 ล้านบาท ซึ่งเป็นค่าบริการของบริษัทและบริษัทย่อย และบริษัทไม่มีค่าใช้จ่ายในอนาคตอันเกิดจากการตกลงที่ยังให้บริการไม่แล้วเสร็จในรอบปีบัญชีที่ผ่านมา

ทั้งนี้ การจ้างสำนักงานสอบบัญชีและกิจการที่เกี่ยวข้องกับสำนักงานสอบบัญชีที่ผู้สอบบัญชีสังกัด ให้บริการอื่นนอกเหนือจากงานสอบบัญชี ฝ่ายบริหารได้รายงานต่อคณะกรรมการตรวจสอบว่า ไม่ก่อให้เกิดการขัดแย้งในด้านผลประโยชน์ (Conflict of Interest) และไม่มีการตรวจสอบงานของตนเอง ซึ่งจะไม่ทำให้ผู้สอบบัญชีขาดความเป็นอิสระ และขาดความเป็นกลางในการปฏิบัติงานสอบบัญชี





ptt
Group



JET A-1
D-1308

ห้ามสูบบุหรี่ในระยะ:
15 เมตร

ห้ามสูบบุหรี่ในระยะ: 15 เมตร
NO SMOKING WITHIN 15 METRES

NO

50-335



ให้ทุกการเดินทางพิเศษกว่าเดิม

สมัครเข้าร่วมโปรแกรมสมาชิก

คุณภาพระดับรางวัลของแอร์เอเชียวันนี้

มาเป็นครอบครัวเดียวกับสมาชิกแอร์เอเชียบิกกว่าอีก 10 ล้านคน เพื่อรับสิทธิประโยชน์สุดพิเศษ และแลกบัตรโดยสาร ใช้คะแนนเริ่มต้นเพียง 500 คะแนนสะสมแอร์เอเชียบิก!

รับทาว์นโพลแอร์เอเชียบิกโมบายแอป และสมัครสมาชิกวันนี้ เพื่อเปิดโลกทัศน์แห่งของรางวัล และการเดินทาง หาประสบการณ์ใหม่ๆ ได้ง่าย และสะดวกกว่าที่เคยแค่เพียงปลายนิ้ว

FINAL CALL SALE

โปรโมชั่นที่คะแนนสะสมแอร์เอเชียบิก มีค่าสูงสุดถึง 5 บาท

จองก่อนใคร

เป็นคนแรกๆ ที่ได้สิทธิ์เข้าถึงรายการเชล และโปรโมชั่นจากแอร์เอเชียก่อนใคร!

แลกด้วยคะแนน + เงินเพิ่ม

หมดกังวลหากมีคะแนนไม่พอ ด้วยการใช้จ่ายทางเลือก คะแนน + เงินเพิ่ม!



ขึ้นไปตามข้อกำหนดและเงื่อนไข



รายละเอียดเพิ่มเติม
www.airasiabig.com

ติดตามเราที่
 AirAsia BIG Thailand
 airasiabig.thailand

ทาว์นโพลแอร์เอเชียบิกโมบายแอปวันนี้!
 GET IT ON Google play
 Download on the App Store



ความรับผิดชอบต่อสังคม



ความรับผิดชอบต่อผู้บริโภค
(ลูกค้า)



ความรับผิดชอบต่อพนักงาน



การดูแลรักษา
สิ่งแวดล้อม



การร่วมพัฒนาชุมชน
และสังคม



การมีนวัตกรรม
และเผยแพร่นวัตกรรม

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งเป็นบริษัทที่ถือหุ้นโดย บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ถือเป็นสายการบินราคาประหยัดที่อยู่คู่คนไทยและสังคมไทยมายาวนาน นอกเหนือจากการมอบบริการแบบ “บินคุ้ม คุณภาพครบ” เพื่อตอบสนองความไว้วางใจ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังให้ความสำคัญกับการกำหนดนโยบายความรับผิดชอบต่อสังคม หรือ Corporate Social Responsibility (CSR) โดยเน้นส่งเสริมการท่องเที่ยวเดินทางอย่างยั่งยืน



นโยบายด้านสิทธิมนุษยชน



นโยบายและแนวปฏิบัติ
ด้านทรัพย์สินทางปัญญา



นโยบายต่อต้านทุจริต
คอร์รัปชัน



สถิตอยู่ในใจตราบนับร้อย

ตามรอยพ่อ

เที่ยวบินพิเศษ
ชิงหัวมัน
ตามพระราชดำริ

เที่ยวบินพิเศษ
พาน้องท่องฟ้า
ตามรอยพ่อ...

พลังงาน
ทดแทน

นับตั้งแต่ บจ.ไทยแอร์เอเชีย เปิดให้บริการคนไทย เมื่อ 13 ปีที่ผ่านมา พวกเราน้อมสำนึกในพระมหากรุณาธิคุณเป็นล้นพ้นอันหาที่สุดมิได้ของ พระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช พร้อมได้เป็นส่วนหนึ่ง ร่วมกับพสกนิกรชาวไทย สานต่อแนวคิดและเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ พระราชกรณียกิจของพระองค์ท่านมากมาย ซึ่งล้วนแล้วแต่เป็นประโยชน์ และเป็นแนวทางการดำเนินชีวิตที่ปรับใช้ได้จริงในทุกยุคทุกสมัย

ในฐานะที่ บจ.ไทยแอร์เอเชีย เป็นสายการบินราคาประหยัด เรารู้สึกภูมิใจที่ได้สะท้อนหลักคิดเศรษฐกิจพอเพียงในรูปแบบหนึ่ง ด้านการเดินทางและสร้างโอกาสใหม่ๆ ให้กับสังคม รวมทั้งการให้ความสำคัญกับการพัฒนาบุคลากรของประเทศ ตั้งแต่ระดับเยาวชนที่จะเติบโตไปเป็นกำลังสำคัญ โดยนำประสบการณ์ใหม่ในการเดินทางโดยเครื่องบินเป็นครั้งแรก สอดแทรกไปกับความรู้นอกห้องเรียน ในการเยี่ยมชมโครงการพระราชดำรินี้นานหลายพื้นที่ หลากหลายโครงการ



11-13
ก.ย.
2557



เที่ยวบินพิเศษ
ชิงหัวมัน
ตามพระราชดำริ

เกิดจากความตั้งใจอันดีของ บจ. ไทยแอร์เอเชียและโครงการ "ชิงหัวมัน" ตามพระราชดำริ เพื่อจัดกิจกรรมเที่ยวบินพิเศษ พาน้องๆ เยาวชนในพื้นที่ห่างไกลจาก 14 จังหวัดทั่วประเทศ เดินทางบินลัดฟ้าเพื่อเยี่ยมชมและศึกษาโครงการ "ชิงหัวมัน" ตามพระราชดำรินี้ อำเภอดงหลวง จังหวัดสุพรรณบุรี พร้อมเรียนรู้ข้อมูล ตลอดจนการศึกษาพระราชกรณียกิจของพระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช อันเป็นคุณูปการต่อการพัฒนาประเทศ



เที่ยวบินพิเศษ
พาน้องท่องฟ้า ตามรอยพ่อ...
ตอน พลังงานทดแทน

บจ. ไทยแอร์เอเชีย จัดเที่ยวบินพิเศษเส้นทางดอนเมือง-หาดใหญ่ เพื่อพาคณาจารย์และนักเรียนจากโรงเรียนราชประชานุเคราะห์ จากจังหวัดน่าน พิษณุโลกและสกลนคร ระดับชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 4-6 พร้อมคณะผู้บริหารร่วมศึกษาดูงานด้านพลังงานทดแทนไบโอดีเซลและเป็นการสืบสานงานในโครงการพระราชดำริ ณ สถาบันวิจัยและพัฒนาพลังงานทดแทนจากน้ำมันปาล์มและพืชน้ำมัน มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์ อำเภอหาดใหญ่ จังหวัดสงขลา



18-20
พ.ย.
2559





เครื่องบินใหม่
แอร์บัส A320 นีโอ
ประหยัดพลังงานเชื้อเพลิง



ใส่ใจความ
ปลอดภัย



โครงการ
English on Air

เต็มสุขรอบด้าน ผ่านกิจกรรม เพื่อสังคมตลอดปี 2559



สายการบิน สนับสนุน
“อารยสถาปัตยกรรม” เพื่อบริการ
ที่เหมาะสมกับทุกคน



รักษาสิ่งแวดล้อม
GREEN24



“พาน้องท่องฟ้า”
สัมผัสประสบการณ์ใหม่



ร่วมรณรงค์
“อารยสถาปัตยกรรม”



เทนนิสเยาวชน
“บินสู่ฝัน”



ส่งเสริม
สุขภาพพนักงาน



การพัฒนา
บุคลากร



แข่งขัน
ฟุตบอลพนักงาน



ความรับผิดชอบต่อสังคม

ความรับผิดชอบต่อผู้บริโภค (ลูกค้า)

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังคงยึดแนวทางการให้บริการแบบ “บินคุ้ม คุณภาพครบ” คือนอกจากการเป็นผู้นำสายการบินราคาประหยัดแล้ว “คุณภาพบริการ” คือหัวใจสำคัญที่จะแสดงความรับผิดชอบต่อผู้บริโภคอย่างดีที่สุด ทั้งเรื่องความตรงต่อเวลา ใส่ใจความปลอดภัย และเส้นทางบินที่หลากหลายครอบคลุม

โดยสถานะ ณ สิ้นปี 2559 บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีเครื่องบินประจำการฝูงบินทั้งสิ้น 51 ลำ ซึ่งล้วนเป็นเครื่องบินใหม่รับจากโรงงานแอร์บัส ที่เมืองตูลุส ประเทศฝรั่งเศส จึงเชื่อมั่นได้ถึงมาตรฐานการผลิตเป็นที่ยอมรับในระดับสากล โดยปีนี้เป็นครั้งแรกที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย รับเครื่องบินใหม่รุ่นแอร์บัส A320 นีโอ ซึ่งประหยัดพลังงานมากขึ้นถึงร้อยละ 15 และมีเสียงรบกวนในห้องโดยสารที่เงียบขึ้น เพิ่มความรู้สึกลสบายในการเดินทางของผู้โดยสาร

ด้านความใส่ใจความปลอดภัย บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้มุ่งมั่นพัฒนางานด้านความปลอดภัย และการฝึกอบรมในการซ่อมบำรุงอากาศยานและความปลอดภัยอย่างครอบคลุม สม่่าเสมอ ให้แก่ทุกฝ่ายงานที่เกี่ยวข้อง ทั้งนักบิน ลูกเรือ พนักงานภาคพื้น รวมทั้งพนักงานในทุกภาคส่วน การฝึกอบรมพร้อมรับสถานการณ์ฉุกเฉิน รวมทั้งระบบการตรวจสอบความปลอดภัยที่น่าเชื่อถือ เพื่อให้มั่นใจว่าได้ปฏิบัติตามมาตรฐานความปลอดภัยของอุตสาหกรรมการบินอย่างเข้มงวด โดยมีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการตรวจสอบด้านความปลอดภัยเป็นประจำตามข้อกำหนด รวมทั้งหน่วยงานที่มีหน้าที่กำกับดูแลจากประเทศอื่นๆ

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งเป็นบริษัทที่ถือหุ้นโดย บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ถือเป็นสายการบินราคาประหยัดที่อยู่คู่คนไทยและสังคมไทยมายาวนาน นอกเหนือจากการมอบบริการแบบ “บินคุ้ม คุณภาพครบ” เพื่อตอบสนองความไว้วางใจ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังให้ความสำคัญกับการกำหนดนโยบายความรับผิดชอบต่อสังคม หรือ Corporate Social Responsibility (CSR) โดยเน้นส่งเสริมการท่องเที่ยวทางอย่างยั่งยืน ใช้ศักยภาพและจุดแข็งด้านการเดินทาง และเส้นทางบินที่หลากหลายเป็นจุดเชื่อมโยง โดยในปี 2559 เป็นปีที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ต่อยอดการทำกิจกรรมเพื่อสังคม โดยส่งเสริมให้พนักงานแผนกต่างๆ ในบริษัท ได้มีส่วนร่วมและแบ่งปันประสบการณ์เพื่อการเติบโตร่วมกับสังคม โดย บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ดำเนินกิจกรรมครอบคลุมด้านต่างๆ ดังต่อไปนี้

สำหรับการให้บริการ บจ. ไทยแอร์เอเชีย คำนึงถึงประโยชน์ของผู้บริโภคเป็นสำคัญ โดยมุ่งมั่นจะนำเสนอบริการที่ประหยัด ควบคู่การให้บริการในระดับมาตรฐานสากล สามารถตรวจสอบได้ โดย บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีระบบแจ้งการยกเลิกหรือเลื่อนเที่ยวบินให้ลูกค้าทราบผ่านทางอีเมล ข้อความสั้น (SMS) หรือโทรศัพท์ ลูกค้าที่ไม่สามารถติดต่อผ่านช่องทางเหล่านี้ได้ จะได้รับแจ้งเรื่องดังกล่าวที่เคาน์เตอร์ลงทะเบียนขึ้นเครื่อง ทั้งนี้ ในกรณีที่เกิดภัยพิบัติหรือเหตุการณ์ไม่คาดฝันอันส่งผลให้ไม่สามารถทำการบินได้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้มีการดูแลผู้โดยสารตามมาตรฐานที่เหมาะสม อาทิ การจัดหาที่พัก อาหาร และบริการรถรับส่งมายังสนามบิน เพื่อให้แน่ใจว่าผู้โดยสารจะได้รับบริการที่พึงพอใจและเป็นธรรม

อย่างไรก็ตาม บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังให้ความสำคัญกับการสื่อสารอย่างชัดเจนถึงรูปแบบการดำเนินธุรกิจ โดยแจกแจงค่าบริการต่างๆ อย่างชัดเจนในทุกช่องทางจัดจำหน่าย เพื่อให้ผู้บริโภคเข้าใจและสามารถเลือกรับบริการที่ตรงกับความต้องการได้มากที่สุด ทั้งยังเพิ่มโอกาสให้ผู้บริโภคที่ไม่สามารถเข้าถึงการเดินทางทางอากาศ เนื่องด้วยข้อจำกัดด้านราคา มีโอกาสใช้บริการจากบัตรโดยสารราคาพิเศษของรายการส่งเสริมการขายต่างๆ ที่มีมาอย่างต่อเนื่อง

การดูแลรักษาสิ่งแวดล้อม

บจ. ไทยแอร์เอเชีย เป็นสายการบินราคาประหยัด ที่คำนึงถึงการดูแลรักษาสิ่งแวดล้อมและลดการใช้ทรัพยากรที่สิ้นเปลืองในทุกกระบวนการให้บริการ นอกจากนี้จะเป็นการบริหารจัดการต้นทุนอย่างมีประสิทธิภาพแล้ว เรายังตั้งใจเป็นส่วนหนึ่งในการดูแลรักษาสิ่งแวดล้อมของประเทศและโลก ซึ่งเป็นเรื่องในทุกองค์กรควรตระหนักร่วมกัน

เริ่มตั้งแต่การวางแผนและบริหารจัดการการใช้เครื่องบิน โดยฝูงบิน บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้บริการด้วยเครื่องบินรุ่นแอร์บัส A320 ทั้งฝูงบิน ซึ่งเป็นเครื่องบินรุ่นใหม่ที่มีประสิทธิภาพในการใช้พลังงานที่ประหยัดคุ่มค่า และเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม โดยเราไม่หยุดนิ่งในการเป็นผู้นำที่นำนวัตกรรมการบินมาพัฒนาการให้บริการอยู่เสมอ ทั้งการใช้เครื่องบินที่มีปลายปีกที่เรียกว่า "ซาร์คเลท" ซึ่งเป็นอุปกรณ์ที่ติดตั้งบริเวณปลายปีกในรูปแบบใหม่ที่ออกแบบด้วยหลักอากาศพลศาสตร์และเทคโนโลยีสมัยใหม่ ทำให้การใช้เชื้อเพลิงลดลง การทยอยรับเครื่องบินแอร์บัส A320 นีโอ ซึ่งเป็นเครื่องบินในตระกูล A320 ที่ได้รับการออกแบบเครื่องยนต์ใหม่ ช่วยลดการใช้พลังงานเชื้อเพลิงได้ถึงร้อยละ 15 โดย ณ สิ้นปี 2559 บจ. ไทยแอร์เอเชียมีเครื่องบินแอร์บัส A320 นีโอ ประจำการฝูงบินแล้วรวม 2 ลำ และวางแผนเป้าหมายที่จะทยอยรับอย่างต่อเนื่อง ซึ่งถือเป็นการลงทุนที่คุ้มค่า ภายใต้ความรับผิดชอบต่อผู้บริโภคและสิ่งแวดล้อมอย่างแท้จริง

ด้านการให้บริการผู้โดยสารสายการบินแอร์เอเชียใช้ทรัพยากรอย่างมีคุณค่าให้เกิดประโยชน์สูงสุด เช่น "ป้ายระบุสัมภาระเช็คอิน" (Baggage Identification Tag) ตามปกติแล้วจะมีความยาว 14-21 นิ้ว แต่สายการบินใช้ป้ายที่มีความยาวเพียง 10 นิ้ว ซึ่งเป็นการลดการใช้กระดาษและหมึกพิมพ์ "บัตรขึ้นเครื่อง" (Boarding Pass) ขนาดเล็กพิมพ์ลงบนกระดาษที่ไม่ได้มีกระบวนการตกแต่งหรือพิมพ์ลายที่สิ้นเปลืองทรัพยากร รวมทั้งเป็นสายการบินแรกที่น่า "บัตรโดยสารอิเล็กทรอนิกส์" (E-Boarding Pass) มาใช้ในการให้บริการ โดยผู้โดยสารสามารถแสดงบัตรโดยสารอิเล็กทรอนิกส์จากโทรศัพท์ได้ทันทีก่อนขึ้นเครื่อง (Boarding Gate) ไม่ต้องพิมพ์เอกสารหรือผ่านเคาน์เตอร์เช็คอิน ถือเป็นนวัตกรรมในการลดใช้ทรัพยากรธรรมชาติได้อย่างดี และการให้บริการ "โหลดสัมภาระด้วยตนเอง" ซึ่งเริ่มให้บริการที่ท่าอากาศยานดอนเมือง และท่าอากาศยานเชียงใหม่เป็นที่เรียบร้อยแล้ว

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

การร่วมพัฒนาชุมชนและสังคม

บจ. ไทยแอร์เอเชีย เห็นถึงความสำคัญในการร่วมเป็นส่วนหนึ่งในการพัฒนาชุมชนและสังคม ด้วยเป็นองค์กรที่มีการดำเนินธุรกิจครอบคลุมหลายพื้นที่ทั่วประเทศจึงมีโอกาสเข้าถึงข้อมูลและรับทราบถึงความจำเป็นที่สังคมในแต่ละด้านต้องการได้รับการส่งเสริมหรือพัฒนา จึงกำหนดเป็นโครงการและกิจกรรมต่างๆ ที่เน้นความรับผิดชอบต่อสังคมแบบยั่งยืน โดยสามารถแบ่งเป็นรูปแบบกิจกรรม ดังต่อไปนี้

1. การส่งเสริมและพัฒนากองทุนที่เกี่ยวข้องชุมชน

"โครงการ English on Air ห้องเรียนนางฟ้า ฝึกภาษา พัฒนาชุมชน"

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ตอบสนองนโยบายโครงการพระราชดำริที่ต้องการพัฒนาศักยภาพและยกระดับคุณภาพชีวิตของชุมชน ซึ่งภาครัฐฯ ได้ส่งเสริมให้เครือข่ายภาคเอกชนร่วมกันจัดโครงการพัฒนาในด้านต่างๆ ตามความต้องการของชุมชนโดยเน้นความยั่งยืนเป็นหลัก

บจ. ไทยแอร์เอเชีย เห็นถึงความสำคัญในนโยบายดังกล่าวและพบว่าในปัจจุบันการท่องเที่ยวโดยชุมชนได้รับความนิยมจากนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างชาติมากขึ้น จึงกำหนดโครงการ English on Air เพื่อร่วมส่งเสริมและพัฒนากองทุนที่เกี่ยวข้องโดยชุมชนและได้ดำเนินกิจกรรมอย่างต่อเนื่องในระยะเวลากว่า 3 ปีติดต่อกัน และในปี 2559 ได้ขยายรูปแบบกิจกรรมให้ครอบคลุมมากขึ้นโดยมี 2 ประเด็นหลัก คือ "การถ่ายทอดความรู้ภาษาอังกฤษ" โดยร่วมมือกับคณาจารย์จากสถาบันภาษาจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัยออกแบบหลักสูตรการเรียนการสอนภาษาอังกฤษเพื่อการท่องเที่ยวโดยชุมชนและมีอาสาสมัครตัวแทนพนักงานแอร์เอเชียจากทุกฝ่ายร่วมเป็นตัวกลางในสอนภาษาอังกฤษให้กับชาวชุมชน

"การพัฒนามาตรฐานการให้บริการการท่องเที่ยวโดยชุมชน" อาทิ มาตรฐานบ้านพักโฮมสเตย์ การบริหารจัดการด้านขยะ การบริหารจัดการด้านสถานที่ท่องเที่ยว มาตรฐานด้านการสื่อความหมาย เป็นต้น โดยร่วมมือกับหน่วยงานที่มีความเชี่ยวชาญ คือ โลเคิล อโลค (Social Enterprise) คณาจารย์จากวิทยาลัยนานาชาติเพื่อศึกษาความยั่งยืน มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ (The International College for Sustainability Studies, Srinakharinwirot University) และคณาจารย์จากคณะบริหารจัดการ มหาวิทยาลัยราชภัฏเชียงราย ร่วมเป็นวิทยากรให้ความรู้และพัฒนาผู้นำการท่องเที่ยวโดยชุมชน

สำหรับชุมชนที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องข้างต้นคัดเลือกเข้าร่วมโครงการจะเป็นชุมชนที่มีความพร้อมในด้านต่างๆ ของการท่องเที่ยวโดยชุมชน เช่น ความพร้อมของทรัพยากรธรรมชาติในพื้นที่ชุมชน ผู้นำชุมชนมีความเข้มแข็ง มีการรวมตัวของเครือข่ายชุมชนและมีความพร้อมต่อการพัฒนา เป็นต้น โดยในปี 2559 ได้จัดกิจกรรมอย่างต่อเนื่องใน 2 พื้นที่ คือ บ้านห้วยไฉญ เชียงราย และบ้านพรหมโลก จ.นครศรีธรรมราช





2. การอนุรักษ์สืบสานศิลปวัฒนธรรมไทย

“ยุวทูตวัฒนธรรม แอร์เอเชีย”

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ร่วมกับกระทรวงวัฒนธรรมสนับสนุนสวัสดิการการเดินทาง โดยเครื่องบินสายการบินไทยแอร์เอเชีย ให้กับศิลปินแห่งชาติทุกสาขาต่อเนื่อง เป็นปีที่ 4 เพื่อเป็นการอำนวยความสะดวกในการเดินทางเพื่อปฏิบัติภารกิจ ในการเผยแพร่และอนุรักษ์ศิลปวัฒนธรรมของไทยในทุกแขนง และเพื่อให้ มรดกของชาติอันทรงคุณค่าได้ดำรงอยู่โดยสานต่อวิชาความรู้ชั้นครูสู่เยาวชน รุ่นหลังของประเทศต่อไป และเพื่อให้การสืบสานศิลปวัฒนธรรมของไทยได้ ดำเนินต่อไปอย่างยั่งยืน บจ. ไทยแอร์เอเชีย ร่วมมือกับมูลนิธิไทยรัฐคัดเลือก เยาวชนที่มีความสามารถด้านการแสดงศิลปวัฒนธรรมไทยจากโรงเรียน ไทยรัฐวิทยา แต่งตั้งเป็นตัวแทน “ยุวทูตวัฒนธรรม แอร์เอเชีย” มีวัตถุประสงค์ เพื่อเดินทางเผยแพร่การแสดงศิลปวัฒนธรรมของไทยบนเวทีทั้งภายใน ประเทศและต่างประเทศ ในปี 2559 ที่ผ่านมา ยุวทูตวัฒนธรรม แอร์เอเชีย ได้มีโอกาสเดินทางเพื่อแสดงความสามารถ เช่น Thai Festival in Singapore ระหว่างวันที่ 4 - 7 พฤษภาคม 2559 ณ สถานเอกอัครราชทูตไทย ประเทศ สิงคโปร์ Thai Festival in Ho Chi Minh ระหว่างวันที่ 1 - 6 สิงหาคม 2559 ณ สถานกงสุลไทย นครโฮจิมินห์ ประเทศเวียดนาม งานเปิดเส้นทางบิน ดอนเมือง - นครเวียงจันทน์ ระหว่างวันที่ 30 มิถุนายน - 1 กรกฎาคม 2559 ณ นครเวียงจันทน์ สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว

3. การส่งเสริมสิทธิมนุษยชนและความเท่าเทียมกัน

“AirAsia Friendly Design โครงการส่งเสริมอารยสถาปัตย์”

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ดำเนินธุรกิจหลักในการให้บริการการเดินทางโดยเครื่องบิน ซึ่งคำนึงถึงความเสมอภาคในการเดินทางกับบุคคลทุกกลุ่ม โดยร่วมมือกับ มูลนิธิอารยสถาปัตย์ที่มีจุดมุ่งหมายเพื่อการรณรงค์ให้สังคมไทยทุกภาคส่วนได้ ตระหนักถึงความสำคัญและนำไปสู่การปรับปรุงจัดทำสิ่งอำนวยความสะดวก ต่างๆ ให้กับบุคคลทุกกลุ่มอย่างเท่าเทียม อาทิ ผู้สูงอายุ ผู้พิการ ผู้ป่วยพักฟื้น สตรีมีครรภ์ และเด็กเล็กให้ตรงตามหลัก “อารยสถาปัตย์” หรือหลักการออกแบบ ที่เป็นสากลและเป็นธรรมสำหรับคนทุกวัย ทุกสภาพร่างกายเพื่อคนทั้งมวล โดย กิจกรรมภายใต้โครงการ AirAsia Friendly Design ที่ดำเนินงานอย่างต่อเนื่อง คือ การเน้นปรับปรุงมาตรฐานการให้บริการของสายการบินไทยแอร์เอเชีย ให้มีความพร้อมทั้งบุคลากรและสิ่งอำนวยความสะดวกในเส้นทางต่างๆ เพื่อ ความเท่าเทียมของบุคคลทุกกลุ่ม นอกจากนี้ยังมีกิจกรรมที่ร่วมรณรงค์ และสร้างการรับรู้ให้หน่วยงานภาครัฐ เอกชนในท้องถิ่นได้ตระหนักรับรู้ถึง ความจำเป็นในการปรับปรุงสถานที่ท่องเที่ยว อาคารราชการและพื้นที่ สาธารณะให้เอื้ออำนวยกับคนทั้งมวล โดยในปี 2559 ได้ลงพื้นที่เป้าหมายเพื่อ รณรงค์ในจังหวัดเชียงใหม่ จังหวัดลำพูน และจังหวัดนครพนม ซึ่งถือเป็นพื้นที่ ยุทธศาสตร์ที่สำคัญทางเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวของประเทศไทย

4. การสนับสนุนการเดินทางและกริพิเศษเพื่อเยาวชนในพื้นที่ห่างไกล

“โครงการพาน้องท่องฟ้า”

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้ความสำคัญกับการเรียนรู้ของเยาวชนไทย โดยเปิด โอกาสให้เยาวชนได้เดินทางเพื่อศึกษาเพิ่มพูนความรู้และทักษะเพื่อเป็นพื้นฐาน ที่ดีในการเติบโตเป็นอนาคตที่ดีของชาติ โดยในปี 2559 ได้จัดกิจกรรม โครงการพาน้องท่องฟ้า ดังต่อไปนี้ “โครงการพาน้องท่องฟ้ากับแอร์เอเชีย ตอน เด็กเอ๋ย เด็กดี บินสู่ประสบการณ์ดีๆ ที่ ‘อู่ตะเภา’” เชิญเยาวชนในพื้นที่ห่างไกล จากจังหวัดอุดรธานีและหนองคาย จำนวน 50 คน เปิดประสบการณ์ครั้งแรกกับ การเดินทางโดยเครื่องบินและทัศนศึกษาเรียนรู้ ณ หน่วยบัญชาการนาวิกโยธิน สัตหีบ รวมถึงเรือหลวงจักรีนฤเบศร ระหว่างวันที่ 9 - 10 มกราคม 2559 และ “โครงการพาน้องท่องฟ้า ตามรอยพ่อ...ดอนพลังงานทดแทน” จัดเที่ยวบิน พิเศษเส้นทางดอนเมือง - หาดใหญ่ เพื่อพาคณาจารย์และนักเรียนจากโรงเรียน ราชประชานุเคราะห์ จากจังหวัดน่าน พิษณุโลก และสกลนคร ระดับชั้น ม.4 - ม.6 พร้อมผู้บริหาร ร่วมศึกษาดูงานด้านพลังงานทดแทนไบโอดีเซลเพื่อ เป็นการสืบสานงานในโครงการพระราชดำริ ณ สถาบันวิจัยและพัฒนา พลังงานทดแทนจากน้ำมันปาล์มและพืชน้ำมัน มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์ อ.หาดใหญ่ จ.สงขลา ระหว่างวันที่ 18 - 20 พฤศจิกายน 2559

5. โครงการ GREEN24

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้ความสำคัญกับปัญหาสิ่งแวดล้อมซึ่งถือเป็นปัญหาที่ ส่งผลร้ายต่อประเทศไทย โดยเฉพาะอย่างยิ่งปัญหาขยะและสิ่งปฏิกูลที่เป็น ผลมาจากการท่องเที่ยวจำเป็นต้องได้รับการบำรุงและรักษา เพื่อไม่ให้กระทบกับ การท่องเที่ยวที่ถือเป็นรายได้สำคัญของประเทศ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ร่วมกับ หน่วยงานภาครัฐท้องถิ่นจัดกิจกรรมเพื่อสร้างความตระหนักและใส่ใจ สิ่งแวดล้อมภายใต้ชื่อโครงการ GREEN24 โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อรณรงค์ และปลูกจิตสำนึกที่ดีด้านการดูแลรักษาสิ่งแวดล้อมให้กับเยาวชนและ ประชาชนทั่วไปและเพื่อสร้างความร่วมมือระหว่างภาครัฐ ภาคเอกชน และ สถาบันการศึกษา ให้เกิดเป็นเครือข่ายการดูแลรักษาสิ่งแวดล้อมโดยเฉพาะ สถานี่ท่องเที่ยว

ในปี 2559 โครงการ GREEN24 ได้จัดขึ้นใน 2 พื้นที่ คือ GREEN24 in Rayong ในวันที่ 29 มกราคม 2559 ณ ลานหินขาว หาดแม่รำพึง จ.ระยอง โดยมี กิจกรรมหลัก คือ การเก็บขยะบริเวณชายหาดแม่รำพึง ร่วมกับหน่วยงานท้องถิ่น และประชาชนชาวระยองกว่า 2,000 คน และ โครงการ GREEN24 in Pattaya ในวันที่ 7 พฤษภาคม 2559 ณ บริเวณชายหาดพิทยา เมืองพิทยา โดยร่วมมือกับ เทศบาลเมืองพิทยาและประชาชนชาวพิทยาเก็บขยะบริเวณชายหาดพิทยาและ อาสาสมัครพนักงานแอร์เอเชียร่วมดำเนินเก็บขยะบริเวณเกาะสาก อ่าวพิทยา

การมีนวัตกรรมและเผยแพร่นวัตกรรม

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ถือเป็นสายการบินแห่งนวัตกรรมต่างๆ อย่างแท้จริง โดยมุ่งหวังเพื่อช่วยอำนวยความสะดวกแก่ผู้โดยสาร และส่งเสริมประสิทธิภาพในการปฏิบัติการของสายการบินในหลากหลายรูปแบบ อาทิเช่น

- **การเช็คอินด้วยตนเอง** ผู้โดยสารไม่จำเป็นต้องเช็คอินหรือตรวจบัตรโดยสารเพื่อรับบัตรที่นั่งผ่านเคาน์เตอร์เช็คอินที่ท่าอากาศยาน แต่สามารถเลือกใช้บริการเช็คอินด้วยตนเองผ่านทางเว็บไซต์โทรศัพท์เคลื่อนที่ หรือผู้เช็คอินด้วยตนเอง (Check-in Kiosk) ซึ่งสะดวกรวดเร็วยิ่งขึ้น
- **การฝากสัมภาระด้วยตนเอง** ผู้โดยสารสามารถพิมพ์ป้ายระบุสัมภาระเช็คอิน จากเครื่องเช็คอินอัตโนมัติ และนำกระเป๋าขึ้นมาขึ้นน้ำหนัก และฝากสัมภาระได้ห้องเครื่อง โดยผ่านระบบการตรวจสอบความปลอดภัยของท่าอากาศยาน ซึ่งในปี 2559 เริ่มให้บริการแล้วใน 2 ท่าอากาศยาน คือ ท่าอากาศยานดอนเมือง และท่าอากาศยานเชียงใหม่ ก่อนจะขยายไปยังท่าอากาศยานอื่นๆ ในอนาคตต่อไป
- **การสั่งจองอาหารและบริการเสริมพิเศษล่วงหน้า** ไม่เพียงแต่การซื้ออาหารที่จำหน่ายบนเที่ยวบิน แต่สายการบินยังมีเมนูอาหารที่หลากหลายมากกว่า 20 รายการ เพื่อให้ผู้โดยสารสามารถเลือกได้ล่วงหน้าตั้งแต่ขั้นตอนการสำรองที่นั่งหรือล่วงหน้าก่อนการเดินทาง แตกต่างจากบริการอาหารบนเที่ยวบินทั่วไปที่อาจมีให้เลือกแค่ 2-3 รายการ นอกจากนั้นแล้วผู้โดยสารยังสามารถเลือกบริการพิเศษต่างๆ ได้ล่วงหน้าเช่น น้ำหนักกระเป๋าสัมภาระการเลือกที่นั่งที่ต้องการ เป็นต้น นอกจากนี้เรายังพัฒนาสินค้าและอาหารใหม่ๆ บนเที่ยวบินอยู่เสมอ รวมทั้ง การจำหน่ายสินค้าท้องถิ่น เช่น ก๋วยเตี๋ยวปลาร้าจากจังหวัดพิษณุโลก มะม่วงหิมพานต์จากจังหวัดภูเก็ต เป็นต้น เพื่อช่วยในการสร้างและกระจายรายได้ให้กับสังคม
- **บริการเที่ยวบินต่อรถและเรือ (Island Transfer - City Transfer)** การเดินทางด้วยสายการบินไม่ได้จำกัดอยู่เพียงแค่สนามบินปลายทางที่สายการบินมีเที่ยวบินอีกต่อไป แต่ผู้โดยสารยังสามารถซื้อบัตรโดยสารครั้งเดียวจากต้นทางเพื่อเดินทางไปยังเกาะต่างๆ หรือเมืองต่างๆ นอกเหนือจากจุดบินของสายการบิน โดยสามารถซื้อบัตรโดยสารเครื่องบินและบริการรถหรือเรือรับส่งไปยังจุดหมายปลายทางได้ในครั้งเดียว และสามารถขึ้นรถจากสนามบินปลายทางใกล้เคียงไปยังจุดหมายได้โดยสะดวก
- **บริการต่อเที่ยวบิน Fly-Thru** บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้เปิดบริการสำหรับผู้โดยสารที่ต้องการต่อเที่ยวบินที่ท่าอากาศยานดอนเมือง จากเดิมที่ต้องซื้อบัตรโดยสารแบบจุดต่อจุด และต้องมีการรับกระเป๋าและเช็คอินใหม่ในระหว่างต่อเที่ยวบิน โดยด้วยบริการ Fly-Thru ผู้โดยสารสามารถเลือกซื้อบัตรโดยสารจากต้นทางไปยังปลายทางสองเที่ยวบินผ่านการต่อเที่ยวบินที่ดอนเมืองได้ในคราวเดียว และเมื่อเช็คอินก็สามารถรับบัตรที่นั่งทั้งสองเที่ยวบินและฝากสัมภาระครั้งเดียวเพื่อไปรับที่ปลายทางได้โดยสะดวก ทำให้การเดินทางเป็นเรื่องง่ายขึ้นสำหรับทุกคน

ความรับผิดชอบต่อพนักงาน

นโยบายการจ้างงาน

- บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังคงรับพนักงานเพิ่มอย่างต่อเนื่องเพื่อรองรับการเติบโตและการเพิ่มจำนวนเครื่องบิน เพื่อให้บริการแก่ผู้โดยสาร และเปิดเส้นทางใหม่รวมถึงการเพิ่มความถี่ในเส้นทางเดิมที่ให้บริการอยู่แล้ว
- การสรรหาคัดเลือกพนักงาน โดยระบบความเสมอภาค และเป็นธรรม มีกระบวนการทดสอบข้อเขียน การสัมภาษณ์ โดยคณะกรรมการผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ความรู้ ความสามารถ อย่างโปร่งใส
- ให้ความสำคัญกับการดูแลพนักงานเสมือนสมาชิกในครอบครัวเดียวกัน พนักงานจะได้รับการดูแลเรื่องค่าตอบแทนสิทธิประโยชน์ และสวัสดิการอย่างเหมาะสม ภายใต้บรรยากาศการทำงานที่อบอุ่น แบ่งปันประสบการณ์ การช่วยเหลือเกื้อกูลกันระหว่างรุ่นพี่ รุ่นน้อง ส่งเสริมระบบพี่เลี้ยงสอนงาน เพื่อให้พนักงานมีความสุขในการทำงาน

การบริหารสวัสดิการ

บจ. ไทยแอร์เอเชีย จัดให้มีสวัสดิการและสิทธิประโยชน์แก่พนักงาน โดยมีนโยบายการจัดสวัสดิการให้ตรงกับความต้องการและเป็นประโยชน์แก่พนักงานมากที่สุด สวัสดิการที่สำคัญ ได้แก่

- การตรวจสุขภาพประจำปี
- ประกันชีวิตกลุ่ม
- ประกันสุขภาพกลุ่ม
- กองทุนสำรองเลี้ยงชีพซึ่ง บจ. ไทยแอร์เอเชีย ช่วยสมทบเพิ่มตามอายุการเป็นสมาชิกกองทุนสูงสุดร้อยละ 10
- สหกรณ์ออมทรัพย์ไทยแอร์เอเชีย
- ตัวเครื่องบินเดินทางฟรีกรณีพนักงานสมรส
- ตัวเครื่องบินเดินทางฟรีจำนวน 16 แด้มต่อปี
- ตัวเครื่องบินส่วนตัว 90% จำนวนไม่จำกัดต่อปี
- เงินช่วยเหลือกรณีบุคคลใกล้ชิดในครอบครัวเสียชีวิต ได้แก่ บิดามารดา คู่สมรส และบุตร
- เงินช่วยเหลือกรณีพนักงานคลอดบุตร
- ชุดเครื่องแบบ สำหรับพนักงาน
- เงินช่วยเหลือสำหรับพนักงานที่รักษาตัวด้วย 4 โรคกลุ่มร้ายแรงดังต่อไปนี้ โรคมะเร็ง โรคหัวใจ โรคหลอดเลือดสมอง และโรคไตวาย

การบริหารค่าจ้าง และผลตอบแทน

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ดำเนินนโยบายการบริหารค่าตอบแทนที่ยึดหลักเป็นธรรมเหมาะสม สอดคล้องตามความรู้ความสามารถ เหมาะสมตามผลการปฏิบัติการที่ผ่านกระบวนการประเมินผลการปฏิบัติงาน ตามความเหมาะสมของตำแหน่งงาน โดยมีการสำรวจค่าตอบแทนกับตลาดแรงงานภายนอก และบริษัทชั้นนำ เพื่อปรับปรุงให้เหมาะสม สามารถแข่งขันในอุตสาหกรรมเดียวกันและเพื่อดึงดูดผู้มีความรู้ความสามารถใหม่ๆ เข้ามาร่วมงาน

กิจกรรมพนักงานสัมพันธ์

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้เปิดโอกาสให้พนักงานได้แสดงความคิดเห็นในการทำกิจกรรมและมีส่วนร่วมในการสร้างสรรค์กิจกรรมภายในของพนักงานหลากหลายรูปแบบ เพื่อส่งเสริมความสัมพันธ์ที่ดีระหว่างพนักงานกับพนักงาน พนักงานกับองค์กร ตลอดจนไปถึงพนักงานกับชุมชน ก่อให้เกิดความสามัคคีในหมู่คณะและนำไปสู่ความสุขในการทำงานร่วมกันในองค์กรได้แก่

- **กิจกรรมเพื่อสังคม** พนักงานเป็นอาสาสมัครในกิจกรรมต่างๆ อาทิเช่น อาสาสมัครเพื่อลงไปช่วยพื้นที่ที่น้ำท่วม รวมถึงการบริจาคเงินและสิ่งของเพื่อช่วยเหลือครอบครัวพนักงานที่ประสบภัยทั้งภายในและต่างประเทศ การเป็นอาสาสมัครในชุมชน เช่น การสอนหนังสือเด็ก การบำเพ็ญประโยชน์ที่บ้านพักพิงสุนัข เป็นต้น
- **กิจกรรมครอบครัววันเกิดบริษัท** ผู้บริหารและพนักงานร่วมทำบุญครอบครัววันเกิดตามพิธีกรรมของแต่ละศาสนา และจัดเลี้ยงอาหารกลางวันให้แก่พนักงานทั่วประเทศ
- **กิจกรรมเพื่อส่งเสริมสุขภาพพนักงาน** พนักงานได้มีการรวมกลุ่มตามความสนใจในการออกกำลังกายโดยมี บจ. ไทยแอร์เอเชีย เป็นผู้สนับสนุนกิจกรรมต่างๆ ได้แก่ กลุ่มพนักงานวิ่งเพื่อสุขภาพ กลุ่มโยคะ กลุ่มแบดมินตัน เป็นต้น
- **การแข่งขันฟุตบอลประเพณีภายในแอร์เอเชีย (Allstars Regional Futsal Tournament 2016)** ณ สนามแกรนด์ ซอคเกอร์โปร กรุงเทพฯ ที่แอร์เอเชีย เราเรียกพนักงานทุกคนว่า Allstars ซึ่งเราได้เปิดโอกาสให้พนักงานฝ่ายต่างๆ ทั้งในออฟฟิศและฝ่ายปฏิบัติการทั้งในประเทศและต่างประเทศได้มีโอกาสพบปะ สร้างความสามัคคีในหมู่คณะ ตลอดจนไปจนถึงความเป็นอันหนึ่งอันเดียวกันในสายการบินแอร์เอเชียของเรา
- **แอร์เอเชียออลสตาร์ส์านักในพระมหากรุณาธิคุณพระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช** ร่วมใจทำความดีโดยการร่วมเก็บขยะบริเวณท้องสนามหลวงเวลา 20.00 - 21.30 น. ระหว่างวันที่ 26 - 28 ตุลาคม 2559 โดยมีตัวแทนอาสาสมัครจากพนักงานจากทั่วประเทศ เข้าร่วม

การพัฒนาบุคลากร

ด้วยเจตนารมณ์ที่ต้องการสร้างบุคลากรให้มีความรู้ ความสามารถ และมีคุณภาพชีวิตที่ดีตามหลักธรรมาภิบาลอย่างต่อเนื่อง บจ. ไทยแอร์เอเชีย จึงมีนโยบายในการพัฒนาบุคลากรให้มีศักยภาพและเตรียมความพร้อมเพื่อรับมือกับการแข่งขัน ซึ่งจะช่วยขับเคลื่อนและสร้างความแข็งแกร่งให้กับองค์กรอย่างยั่งยืน โดยมีเป้าหมายเพื่อผลักดันและให้โอกาสในการพัฒนาตนเองและใช้ศักยภาพที่มีให้เกิดประโยชน์สูงสุดพร้อมทั้งสร้างบรรยากาศของการทำงานเชิงรุกเน้นฝึกฝนทักษะพัฒนาความรู้ความสามารถของตนเอง เพื่อให้เกิดความเชื่อมั่นพร้อมรับการเปลี่ยนแปลงและความท้าทายที่เกิดขึ้นในการแข่งขันทางธุรกิจซึ่งมีมากขึ้น

ดังนั้น บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีการจัดการฝึกอบรมตามความจำเป็นของแต่ละส่วนงาน 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 มุ่งส่งเสริมให้พนักงานทุกคนมีความเข้าใจหลักการและนโยบายต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับจรรยาบรรณทางธุรกิจ และการปฏิบัติตามกฎระเบียบ รวมทั้งแนวทางปฏิบัติที่ถูกต้อง วัตถุประสงค์และรายงานที่พบหรือสงสัยว่ามีเหตุการณ์ซึ่งอาจนำไปสู่การกระทำผิดกฎหมาย กฎระเบียบ หรือนโยบายของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยก่อให้เกิดข้อกังขาในความซื่อสัตย์สุจริตของพนักงานเองหรือของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย



บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้จัดทำหลักสูตรการอบรมที่เกี่ยวข้อง อาทิเช่น หลักสูตรเกี่ยวกับข้อพึงปฏิบัติของพนักงาน หลักสูตรเกี่ยวกับการป้องกันการทุจริต หลักสูตรการป้องกันและปราบปรามการทุจริตคอร์รัปชัน และการให้/รับสินบน โดยหลักสูตรดังกล่าวเป็นหลักสูตรภาคบังคับที่พนักงานทุกคนทุกระดับชั้นจะต้องเข้าร่วมการอบรมและผ่านการทดสอบอยู่เสมอ รวมถึงพนักงานใหม่ที่จำเป็นต้องเข้าร่วมอบรมและผ่านการทดสอบทุกหลักสูตรภายในระยะเวลาทดลองงาน และจะไม่ได้รับบรรจุเป็นพนักงานประจำหากไม่ผ่านการอบรมและทดสอบในหลักสูตรดังต่อไปนี้

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

ความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน

ในปี 2559 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ดำเนินงานด้านความปลอดภัย ภายใต้ระบบการจัดการด้านความปลอดภัย (Safety Management System) ซึ่งมีฝ่ายนิรภัย คณะอนุกรรมการความปลอดภัยของนักบิน คณะอนุกรรมการความปลอดภัยของลูกเรือ และคณะกรรมการความปลอดภัย อาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมในการทำงาน ทำหน้าที่ประสานงานโครงการต่างๆ ซึ่งรายงานตรงต่อประธานเจ้าหน้าที่บริหาร เพื่อเน้นให้องค์กรมีการบริหารจัดการด้านความปลอดภัยอย่างยั่งยืน

ในปีที่ผ่านมา บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ดำเนินการสนับสนุนและส่งเสริมการดำเนินงานด้านความปลอดภัย ในรูปแบบต่างๆ อาทิ

- การจัดทำโครงการ Safety Always 2016 ซึ่งเป็นกิจกรรมที่มุ่งเน้นการปลูกฝังวัฒนธรรมความปลอดภัยทั่วทั้งองค์กร
- กิจกรรมการสร้างพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงาน (Behavior Based Safety) โดยการจูงใจในเชิงบวก (Positive Approach) โดยเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงานระดับวิชาชีพร่วมกับหัวหน้างาน ทำการสังเกตพฤติกรรมการทำงานของพนักงาน เมื่อพบพฤติกรรมที่ปลอดภัยพนักงาน จะได้รับการชมเชย และหากพบความเสี่ยงจะมีการแจ้งให้ปรับเปลี่ยนพฤติกรรมเสี่ยงดังกล่าว พร้อมทั้งติดตามผลการปรับปรุงแก้ไขพฤติกรรมเสี่ยงอย่างต่อเนื่อง จนกลายเป็นวัฒนธรรมความปลอดภัย "Safety Culture" ที่ยั่งยืน โดยในช่วงเริ่มกิจกรรม (เดือนมกราคม 2559) พฤติกรรมความปลอดภัยของพนักงานคิดเป็นร้อยละ 97.27 และเมื่อสิ้นสุดโครงการในเดือนธันวาคม 2559 พฤติกรรมความปลอดภัยของพนักงานเพิ่มเป็นร้อยละ 100

- กิจกรรม "ทัก ชม เตือน" มุ่งเน้นให้พนักงาน หัวหน้างานทุกคนกล่าวชมเชยเมื่อพบการปฏิบัติงานอย่างปลอดภัย รวมถึงเตือนซึ่งกันและกันเมื่อพบการปฏิบัติงานที่ไม่ปลอดภัย นอกจากนี้หัวหน้างานและพนักงานร่วมกันหาแนวทางการแก้ไข ให้เกิดความปลอดภัยในการปฏิบัติงาน เพื่อส่งเสริมวัฒนธรรมการทำงานอย่างปลอดภัย
- กิจกรรมการคัดเลือกพนักงานดีเด่นด้านความปลอดภัย (Safety Icons) เป็นกิจกรรมที่คัดเลือกพนักงานที่ปฏิบัติงานดีเด่นด้านความปลอดภัยในการทำงานเพื่อเป็นตัวอย่างที่ดีแก่พนักงานท่านอื่น
- กิจกรรมการรายงานอันตราย (Hazard Reporter) ซึ่งเน้นการมีส่วนร่วมของพนักงานในการค้นหาอันตราย หรือสภาพแวดล้อมในการทำงานที่ไม่ปลอดภัย และดำเนินการปรับปรุงแก้ไขอันตรายที่ได้รับรายงานจากพนักงาน เพื่อเป็นการป้องกันอุบัติเหตุ อุบัติการณ์เชิงรุก โดยในปี 2559 ที่ผ่านมาพนักงานได้รายงานอันตรายทั้งหมด 48 เรื่อง
- กิจกรรมการฝึกทำนายอันตรายล่วงหน้า (Kiken Yoshi Training = KYT) มุ่งเน้นให้พนักงานแต่ละคนสามารถวิเคราะห์หรือคาดการณ์อันตรายที่แอบแฝงในการปฏิบัติงาน แล้วหาทางป้องกันอันตรายดังกล่าวได้อย่างถูกต้องเหมาะสม
- การจัดทำและทบทวนคู่มือรับมือสถานการณ์ฉุกเฉิน เพื่อให้การรับมือสถานการณ์ฉุกเฉินของบริษัทเป็นไปอย่างถูกต้อง รวดเร็ว เหมาะสม และทันสมัย เป็นไปตามข้อกำหนดของ ICAO
- การจัดทำและทบทวนคู่มือระบบการบริหารงานความปลอดภัย เพื่อให้การดำเนินการและการบริหารจัดการด้านความปลอดภัย เป็นไปอย่างถูกต้อง เหมาะสม และทันสมัย ตามข้อกำหนดของ ICAO
- การจัดทำและทบทวนแผนรับมือสถานการณ์ฉุกเฉินสำหรับแต่ละสถานี ทั้งสถานีภายในประเทศและสถานีต่างประเทศ เพื่อใช้เป็นแนวทางในการรับมือสถานการณ์ฉุกเฉินให้เกิดความเหมาะสมกับแต่ละสถานี
- การฝึกซ้อมเต็มรูปแบบตามแผนฉุกเฉิน ท่าอากาศยานดอนเมือง (DMK-EMEX16) กรณีอากาศยานถูกขู่วางระเบิด เป็นการฝึกซ้อมเพื่อรับมือสถานการณ์จริง และยกระดับการติดต่อ สื่อสาร ประสานงานระหว่างทีมตอบโต้เหตุฉุกเฉินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องของสนามบิน
- การฝึกอบรมทีมผู้ช่วยเหลือพิเศษ (Special Assistance Team) เพื่อเป็นการเตรียมความพร้อมในการให้ความช่วยเหลือผู้โดยสารและญาติผู้โดยสาร กรณีเกิดสถานการณ์ฉุกเฉิน ทั้งการช่วยเหลือทางด้านกายภาพ และการช่วยเหลือด้านจิตใจ
- การฝึกอบรมหลักสูตร เจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงานระดับบริหาร เจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงานระดับเทคนิค เจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงานระดับหัวหน้างาน และคณะกรรมการความปลอดภัย อาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมในการทำงาน ให้กับพนักงานอย่างต่อเนื่อง
- การฝึกอบรมหลักสูตร Crew Resource Management สำหรับนักบิน และลูกเรือ เป็นประจำทุกปี
- การฝึกอบรมหลักสูตร Safety Emergency Procedure สำหรับนักบิน และลูกเรือ เป็นประจำทุกปี
- การฝึกอบรมหลักสูตร Emergency Response Plan สำหรับนักบิน และลูกเรือ เป็นประจำทุกปี
- การฝึกอบรมหลักสูตร Safety Management System สำหรับพนักงานทุกคน



- การฝึกอบรมดับเพลิงขั้นต้นสำหรับพนักงานภาคพื้น
- การฝึกอบรมปฐมพยาบาลเบื้องต้น และเคลื่อนย้ายผู้บาดเจ็บ เพื่อลดความเสี่ยงอันเนื่องมาจากการเคลื่อนย้ายผู้บาดเจ็บไม่ถูกวิธี
- การตรวจวัดสภาพแวดล้อมในการทำงาน อาทิ การตรวจวัดระดับเสียงสะสมที่พนักงานได้รับ และการตรวจวัดระดับแสงสว่างในพื้นที่ปฏิบัติงาน เพื่อเป็นการเฝ้าระวังสภาพแวดล้อมในการทำงานที่อาจเป็นอันตรายต่อสุขภาพของพนักงาน

ทั้งนี้ จากการดำเนินกิจกรรมต่างๆ ด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานเชิงรุกเพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ - อุบัติการณ์ดังกล่าวข้างต้น ส่งผลให้สถิติการเกิดอุบัติเหตุ - อุบัติการณ์ภาคพื้นของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ประจำปี 2559 อยู่ที่ 0.45 ต่อ 1000 เที่ยวบินขาออก โดยสถิติการเกิดอุบัติเหตุ - อุบัติการณ์ดังกล่าวลดลงจาก ปี 2558 และปี 2557 ซึ่งอยู่ที่ 0.47 และ 0.49 ตามลำดับ

นโยบายด้านสิทธิมนุษยชน

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

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

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะดำเนินการศึกษาและติดตามการเปลี่ยนแปลงหรือเพิ่มเติมของกฎเกณฑ์และกฎหมายใดที่เกี่ยวข้องกับสิทธิมนุษยชนอย่างสม่ำเสมอเพื่อส่งเสริมนโยบายด้านสิทธิมนุษยชนของบริษัทให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด

นอกจากนี้ยังมีการให้ความรู้ความเข้าใจในเรื่องสิทธิมนุษยชนแก่กรรมการผู้บริหาร ตลอดจนพนักงานทั้งด้านนโยบายและด้านปฏิบัติการ รวมทั้งให้พนักงานและผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่ายให้ความร่วมมือตรวจสอบและรายงานหากมีการพบเห็นการกระทำที่เป็นการละเมิดสิทธิมนุษยชนได้ผ่านกระบวนการร้องเรียนของบริษัท (Whistle Blower) โดยในปี 2559 ที่ผ่านมามีบริษัทไม่ได้รับการร้องเรียนเรื่องการละเมิดสิทธิมนุษยชนแต่อย่างใด

การปฏิบัติต่อพนักงาน

- ดำเนินการสรรหาบุคลากรด้วยความเป็นธรรมและเสมอภาค เปิดโอกาสให้ทุกคนมีสิทธิเท่าเทียมกันในการสมัคร และสอบเป็นพนักงานภายใต้กรอบของกฎหมาย ระเบียบข้อบังคับที่เกี่ยวข้อง โดยไม่มีการแบ่งแยกในเรื่องเพศ รวมถึงผู้มีความบกพร่องทางร่างกายที่พิจารณาแล้วเห็นว่าสามารถทำงานได้
- ปฏิบัติต่อพนักงานด้วยความยุติธรรมและซื่อสัตย์ โดยพนักงานทั้งหมดถูกตกลงจ้างงานภายใต้ข้อกำหนดและเงื่อนไขการจ้างงานที่สอดคล้องกับกฎหมาย ระเบียบข้อบังคับ หรือธรรมเนียมปฏิบัติ ไม่มีการจ้างแรงงานเด็กที่ผิดกฎหมาย แรงงานที่ถูกบังคับ หรือการใช้แรงงานเกินมาตรฐานการจ้างงาน
- ปราศจากการล่วงละเมิดสิทธิในทุกประเภท และไม่ยินยอมให้มีการเลือกปฏิบัติ และจะดำเนินการเพื่อรับรองโอกาสที่เท่าเทียมกันสำหรับพนักงานทุกคน
- มีนโยบายดำเนินงานเพื่อรับประกันว่าพนักงานจะมีสิทธิในด้านความปลอดภัยส่วนบุคคลตลอดจนมีสิทธิที่จะมีสถานที่ทำงาน ที่สะอาดปลอดภัย และถูกสุขลักษณะ
- ไม่ใช้หรือยอมรับการลงโทษทางร่างกาย การบังคับข่มเหงทางร่างกายและจิตใจ หรือการละเมิดทางวาจา

การปฏิบัติต่อผู้มีส่วนได้เสียอื่น

- เคารพในสิทธิทางกฎหมาย วัฒนธรรม และธรรมเนียมปฏิบัติ ต่อผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่ายทั้ง ลูกค้า คู่ค้า ผู้รับจ้าง รวมทั้งชุมชนที่อยู่รอบสถานประกอบการ และปฏิบัติต่อผู้มีส่วนได้เสียดังกล่าวอย่างเท่าเทียม รวมทั้งสนับสนุนให้ผู้มีส่วนได้เสียปฏิบัติตามหลักสิทธิมนุษยชนตามมาตรฐานสากล

นโยบายและแนวปฏิบัติด้านทรัพย์สินทางปัญญา

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ดำเนินธุรกิจและส่งเสริมให้บุคลากรปฏิบัติตามหน้าที่ภายใต้กฎหมายหรือข้อกำหนดที่เกี่ยวข้องกับสิทธิในทรัพย์สินทางปัญญา ไม่ว่าจะเป็นเครื่องหมายการค้า สิทธิบัตร ลิขสิทธิ์ ความลับทางการค้า และทรัพย์สินทางปัญญาอื่นที่กฎหมายกำหนด อาทิ 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

คำนิยาม

คอร์รัปชัน (Corruption) หมายถึง การติดสินบนไม่ว่าจะอยู่ในรูปแบบใดๆ โดยการเสนอให้ สัญญา มอบให้ ให้คำมั่น เรียกรับ หรือรับ ซึ่งเงิน ทรัพย์สิน หรือประโยชน์อื่นใดซึ่งไม่เหมาะสม กับเจ้าหน้าที่ของรัฐ หน่วยงานของรัฐ หน่วยงานของเอกชน หรือผู้มีหน้าที่ไม่ว่าจะโดยตรงหรือทางอ้อม เพื่อให้บุคคลดังกล่าวกระทำหรือละเว้นการปฏิบัติหน้าที่ อันเป็นการให้ได้มาหรือรักษาไว้ซึ่งธุรกิจ หรือแนะนำธุรกิจให้กับบริษัทโดยเฉพาะ หรือ เพื่อให้ได้มาหรือรักษาไว้ซึ่งผลประโยชน์อื่นใดที่ไม่เหมาะสมทางธุรกิจ เว้นแต่เป็นกรณีที่กฎหมายระเบียบ ประกาศ ข้อบังคับ ขนบธรรมเนียม ประเพณีของท้องถิ่น หรือจารีตทางการค้า ให้กระทำได้

นโยบายภาพรวม

ห้ามกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ดำเนินการหรือยอมรับการทุจริตคอร์รัปชันในทุกรูปแบบ ทั้งทางตรงหรือทางอ้อม และให้มีการสอบสวนการปฏิบัติตามนโยบายต่อต้านการทุจริตคอร์รัปชันอย่างสม่ำเสมอ ตลอดจนทบทวนการกำหนดบทบาทหน้าที่ ความรับผิดชอบของแต่ละฝ่ายที่เกี่ยวข้อง รวมถึงแนวทางการปฏิบัติ เพื่อให้สอดคล้องกับการเปลี่ยนแปลงของธุรกิจ ระเบียบ ข้อบังคับ และข้อกำหนดของกฎหมาย

บทบาทหน้าที่และความรับผิดชอบ

1. คณะกรรมการบริษัท มีหน้าที่และรับผิดชอบในการกำหนดนโยบายและกำกับดูแลให้มีระบบที่สนับสนุนการต่อต้านทุจริตคอร์รัปชันที่มีประสิทธิภาพ เพื่อให้มั่นใจว่าฝ่ายบริหารได้ตระหนักและให้ความสำคัญกับการต่อต้านทุจริตคอร์รัปชัน
2. คณะกรรมการตรวจสอบ มีหน้าที่และความรับผิดชอบในการสอบทานระบบรายงานทางการเงิน ระบบการควบคุมภายในและการประเมินความเสี่ยงเพื่อให้มั่นใจว่าระบบดังกล่าวมีความเสี่ยงที่จะทำให้เกิดโอกาสการทุจริตที่มีผลกระทบต่อฐานะทางการเงินและการดำเนินการของบริษัทน้อยที่สุด และมีความเหมาะสมเพียงพอ มีความน่าเชื่อถือ และเป็นไปตามมาตรฐานสากล ตลอดจนรับเรื่องแจ้งเบาะแสการทุจริตคอร์รัปชันที่คนในองค์กรมีส่วนเกี่ยวข้องและตรวจสอบข้อเท็จจริง รวมถึงเสนอเรื่องให้คณะกรรมการบริษัทร่วมกันพิจารณาบทลงโทษ
3. ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร และผู้บริหาร มีหน้าที่และความรับผิดชอบในการกำหนดให้มีระบบและให้การส่งเสริมและสนับสนุนนโยบายต่อต้านการทุจริตคอร์รัปชัน เพื่อสื่อสารไปยังพนักงานและผู้เกี่ยวข้องทุกฝ่ายนำไปใช้ปฏิบัติ รวมทั้งทบทวนความเหมาะสมของระบบและมาตรการต่างๆ เพื่อให้สอดคล้องกับการเปลี่ยนแปลงของธุรกิจ ระเบียบ ข้อบังคับและข้อกำหนดของกฎหมาย
4. หน่วยงานตรวจสอบภายในมีหน้าที่และความรับผิดชอบในการปฏิบัติหน้าที่ให้เป็นไปตามแผนการตรวจสอบภายในที่กำหนดไว้ และเสนอรายงานการตรวจสอบระบบการควบคุมภายในและการประเมินความเสี่ยงเกี่ยวกับการทุจริตที่เกิดจากการตรวจสอบการควบคุมภายในให้คณะกรรมการตรวจสอบทราบรวมถึงการปฏิบัติงานตามที่คณะกรรมการตรวจสอบได้มอบหมายในเรื่องการตรวจสอบทุจริตคอร์รัปชัน

แนวทางการปฏิบัติ

1. กรรมการ ผู้บริหาร พนักงานทุกระดับ ต้องปฏิบัติตามนโยบายต่อต้านทุจริตคอร์รัปชันและจรรยาบรรณธุรกิจ 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 หรือผู้แจ้งเบาะแสในเรื่องทุจริตคอร์รัปชันโดยใช้มาตรการคุ้มครองผู้ร้องเรียน หรือผู้ที่ให้ความร่วมมือในการรายงานการทุจริตคอร์รัปชัน ตามที่กำหนดไว้ใน Whistleblowing Policy
4. ผู้ที่กระทำการทุจริตคอร์รัปชันถือเป็นภาระหน้าที่ที่ผิดจรรยาบรรณธุรกิจซึ่งจะต้องได้รับการพิจารณาทางวินัยตามระเบียบที่กำหนดไว้ นอกจากนี้อาจได้รับโทษตามกฎหมาย หากการกระทำนั้นเข้าข่ายผิดกฎหมาย



5. บมจ. เอเชีย เออีเอช และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้เผยแพร่ให้ความรู้ และทำความเข้าใจกับผู้มีส่วนได้เสียอื่นที่ปฏิบัติหน้าที่ หรือดำเนินการใดๆ ที่เกี่ยวข้อง หรืออาจส่งผลกระทบต่อบริษัทและบริษัทย่อย ในเรื่องที่ต้องปฏิบัติให้เป็นไปตามนโยบายต่อต้านทุจริตคอร์รัปชันนี้
6. การดำเนินการใดๆ ตามนโยบายต่อต้านการทุจริตคอร์รัปชันให้ชี้แจงปฏิบัติตามที่กำหนดไว้ในจรรยาบรรณธุรกิจ หลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี นโยบายและแนวปฏิบัติต่อผู้มีส่วนได้เสียกลุ่มต่างๆ รวมทั้ง ระเบียบและคู่มือปฏิบัติงานของ บมจ. เอเชีย เออีเอช และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนแนวทางปฏิบัติอื่นใดที่ บมจ. เอเชีย เออีเอช และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย อาจกำหนดขึ้นต่อไป อย่างไรก็ตามเพื่อความชัดเจนในการดำเนินการในเรื่องที่มีความเสี่ยงสูงการเกิดทุจริตคอร์รัปชัน กรรมการผู้บริหาร และพนักงานทุกระดับต้องปฏิบัติตามด้วยความระมัดระวังในเรื่องดังต่อไปนี้

การรับเงินหรือผลประโยชน์ตอบแทน

- กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงาน ต้องไม่รับเงินหรือประโยชน์ตอบแทนใดๆ เป็นการส่วนตัวจากลูกค้า คู่ค้า หรือจากบุคคลใดอันเนื่องจากการทำงานในนาม บมจ. เอเชีย เออีเอช และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย
- กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงาน จะต้องไม่ให้กู้หรือกู้ยืมเงิน หรือเรียกรายเงินสิ่งของจากลูกค้าหรือผู้ทำธุรกิจกับ บมจ. เอเชีย เออีเอช และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เว้นแต่เป็นการกู้ยืมเงินจากธนาคารหรือสถาบันการเงินในฐานะของลูกค้าของธนาคารหรือสถาบันการเงินดังกล่าว

การรับของขวัญและการรับเลี้ยงรับรองทางธุรกิจ

- กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงาน พึงหลีกเลี่ยงการรับของขวัญทั้งที่เป็นตัวเงินและมีใช้ตัวเงินจากคู่ค้าหรือ ผู้ที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของ บมจ. เอเชีย เออีเอช และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เว้นแต่ในเทศกาลหรือประเพณีนิยม แต่ต้องมีมูลค่าไม่เกิน 5,000 บาท ในกรณีที่มีเหตุจำเป็นต้องรับของขวัญหรือทรัพย์สินอื่นใดในมูลค่าที่สูงกว่า 5,000 บาท ให้รายงานผู้บังคับบัญชาเพื่อดำเนินการตามความเหมาะสม
- กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงาน สามารถรับการเลี้ยงรับรองทางธุรกิจได้เพื่อประโยชน์ในธุรกิจของ บมจ. เอเชีย เออีเอช และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย และพึงหลีกเลี่ยงการรับการเลี้ยงรับรองในลักษณะที่เกินกว่าเหตุ ความสัมพันธ์ปกติจากบุคคลอื่นที่เกี่ยวข้องกับบริษัทและบริษัทย่อย หรือจะเป็นคู่ค้าในอนาคต

การเสนอเงิน สิ่งจูงใจหรือรางวัล

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

เงินบริจาคเพื่อการกุศล หรือเงินสนับสนุน

การให้หรือรับเงินบริจาค หรือเงินสนับสนุนต้องเป็นไปอย่างโปร่งใสและถูกต้องตามกฎหมาย และเป็นไปตามขั้นตอนตามที่ได้กำหนดไว้ โดยมีการสอบทาน การอนุมัติรายการจากผู้มีอำนาจของ บมจ. เอเชีย เออีเอช และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย รวมทั้งมีการติดตามเพื่อให้มั่นใจว่าเงินบริจาค หรือเงินสนับสนุน นำไปใช้ตามวัตถุประสงค์และไม่ถูกนำไปเป็นข้ออ้างในการติดสินบน

การประเมินความเสี่ยงการทุจริตคอร์รัปชัน

บริษัทได้จัดตั้งทีมงานประเมินความเสี่ยงการทุจริตคอร์รัปชันซึ่งประกอบด้วยหัวหน้าหน่วยงานตรวจสอบภายใน หัวหน้างานกำกับดูแลการปฏิบัติงาน และผู้จัดการฝ่ายบัญชี โดยมีหน้าที่ความรับผิดชอบในการกำหนดกระบวนการบริหารความเสี่ยงการทุจริตคอร์รัปชัน โดยร่วมทำการประเมินวิเคราะห์ติดตามควบคุม และรวบรวมสถานะความเสี่ยงการทุจริตคอร์รัปชันในภาพรวมให้อยู่ภายใต้ระดับความเสี่ยงที่ยอมรับได้ ตลอดจนดำเนินการตรวจสอบกรณีต้องสงสัยและมีความเสี่ยงที่จะกระทำทุจริต และมีการจัดทำเป็นรายงานนำเสนอต่อคณะกรรมการตรวจสอบเป็นประจำทุกปี โดยได้นำเครื่องมือการประเมินความเสี่ยงด้านการทุจริตคอร์รัปชันตามแนวทางของสมาคมผู้ตรวจสอบการทุจริตมาปรับใช้ในการประเมินสภาพแวดล้อมการควบคุมภายใน และการทุจริตประเภทต่างๆ ที่อาจเกิดขึ้นภายในบริษัท โดยในปี 2559 ทางทีมงานได้วิเคราะห์และประเมินความเสี่ยงของธุรกิจเพื่อระบุการดำเนินงานของฝ่ายต่างๆ ที่มีความเสี่ยงว่าอาจมีส่วนเกี่ยวข้องกับการทุจริตคอร์รัปชัน อาทิเช่น การตกแต่ง การปลอม หรือการเปลี่ยนแปลงบันทึกหรือเอกสารหรือรายงานทางการเงิน การใช้สินทรัพย์ของกิจการในทางที่ผิดหรือยกยอกสินทรัพย์ของกิจการ ความขัดแย้งทางผลประโยชน์ การใช้ข้อมูลภายในของบริษัทในทางมิชอบ และการคอร์รัปชันในรูปแบบต่างๆ เป็นต้น โดยพบว่าในปีที่ผ่านมา ความเสี่ยงการทุจริตคอร์รัปชันอยู่ในระดับความเสี่ยงที่ยอมรับได้ ทั้งนี้ ข้อมูลที่ได้จากการประเมินจะนำมาใช้เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและประสิทธิผลในการวางแผนการตรวจสอบภายใน ตลอดจนแนวทางการป้องกันการทุจริตในการปฏิบัติงาน โดยการมีระบบการควบคุมภายในที่ดี

การเผยแพร่นโยบายการต่อต้านการทุจริตคอร์รัปชัน

เพื่อให้ทุกคนในองค์กรได้รับทราบนโยบายการต่อต้านการทุจริตคอร์รัปชัน บมจ. เอเชีย เออีเอช และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะดำเนินการดังต่อไปนี้

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

การควบคุมภายใน และการบริหารจัดการความเสี่ยง

การควบคุมภายในและการตรวจสอบภายใน

คณะกรรมการของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ได้จัดให้มีระบบการควบคุมภายในที่ครอบคลุมทุกด้าน เพื่อให้การปฏิบัติงานของบริษัทเป็นไปตามเป้าหมาย ข้อบังคับ ระเบียบที่เกี่ยวข้อง รวมถึงได้จัดให้มีกลไกการตรวจสอบ และถ่วงดุลที่มีประสิทธิภาพอย่างเพียงพอ ในการปกป้อง รักษา และดูแลเงินทุนของผู้ถือหุ้น และสิทธิประโยชน์ของบริษัทและบริษัทย่อย กำหนดลำดับชั้นของการอนุมัติ และความรับผิดชอบของผู้บริหาร และพนักงาน กำหนดระเบียบการปฏิบัติงานอย่างเป็นลายลักษณ์อักษรมีฝ่ายตรวจสอบภายในทำหน้าที่ตรวจสอบ การปฏิบัติงานของทุกหน่วยงานให้เป็นไปอย่างถูกต้อง รัดกุม และเป็นไปตามที่ระเบียบกำหนดไว้ รวมทั้งคณะกรรมการตรวจสอบทำหน้าที่กำกับดูแล การดำเนินงาน และบริหารงานของบริษัท เพื่อให้บริษัทมีระบบการควบคุมภายในที่มีประสิทธิภาพ ระบบรายงานทางการเงินที่น่าเชื่อถือโดยฝ่ายตรวจสอบภายในซึ่งจะต้องรายงานผลการตรวจสอบตรงต่อคณะกรรมการตรวจสอบ เป็นผู้นำที่ตรวจสอบ และทบทวนระบบการควบคุมภายในของบริษัทและบริษัทย่อย

ในการประชุมคณะกรรมการครั้งที่ 1/2560 เมื่อวันที่ 23 กุมภาพันธ์ 2560 โดยมีคณะกรรมการตรวจสอบซึ่งเป็นคณะกรรมการอิสระทั้ง 3 ท่าน เข้าร่วมประชุมด้วย คณะกรรมการบริษัทได้ประเมินระบบการควบคุมภายในโดยได้ซักถามจากหัวหน้าหน่วยงานตรวจสอบภายในแล้วได้สรุปว่า จากการประเมินระบบการควบคุมภายในของบริษัทในด้านต่างๆ 5 องค์ประกอบ คือ การควบคุมภายในองค์กร การประเมินความเสี่ยง การควบคุมการปฏิบัติงาน ระบบสารสนเทศและการสื่อสารข้อมูล โดยบริษัทได้จัดให้มีบุคลากรอย่างเพียงพอที่จะดำเนินการตามระบบได้อย่างมีประสิทธิภาพ รวมทั้งมีระบบควบคุมภายในในเรื่องการติดตามควบคุมดูแลการดำเนินงานของบริษัทย่อยให้สามารถป้องกันทรัพย์สินของบริษัทและบริษัทย่อยจากการที่กรรมการหรือผู้บริหารนำไปใช้โดยมิชอบหรือไม่มีอำนาจ รวมถึงการทำธุรกรรมกับบุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง และบุคคลที่เกี่ยวข้องกันอย่างเหมาะสมและเพียงพอแล้ว สำหรับการควบคุมภายในในหัวข้ออื่น คณะกรรมการเห็นว่ามีการควบคุมภายในที่เพียงพอแล้วเช่นกัน นอกจากนี้การปฏิบัติงานของหน่วยงานตรวจสอบภายในประจำปี 2559 ในการตรวจสอบหน่วยงานต่างๆ ของบริษัทไม่พบข้อบกพร่องที่เป็นสาระสำคัญของระบบการควบคุมภายในซึ่งจะมีผลกระทบต่อดำเนินงานของบริษัทและบริษัทย่อย และผู้สอบบัญชีไม่ได้รายงานว่าพบข้อบกพร่องที่เป็นสาระสำคัญ

หัวหน้างานตรวจสอบภายใน

บริษัทมอบหมายให้นางสาวดวงพร ดันติวิวัฒน์ ดำรงตำแหน่งหัวหน้างานผู้ตรวจสอบภายในของบริษัทตั้งแต่วันที่ 15 กรกฎาคม 2554 เนื่องจากมีประสบการณ์ในการปฏิบัติงานด้านการตรวจสอบบัญชีและการตรวจสอบภายในมาเป็นระยะเวลากว่า 10 ปี และมีความเข้าใจในกิจกรรมและการดำเนินงานของบริษัทและบริษัทย่อย จึงเห็นว่ามีคุณสมบัติที่เหมาะสมที่จะปฏิบัติหน้าที่ดังกล่าวได้อย่างเหมาะสมเพียงพอ

ทั้งนี้ การพิจารณาและอนุมัติ แต่งตั้ง ถอดถอน โยกย้ายผู้ดำรงตำแหน่งหัวหน้างานตรวจสอบภายในต้องผ่านการอนุมัติจากคณะกรรมการตรวจสอบ

หัวหน้างานกำกับดูแลการปฏิบัติงาน

บริษัทมอบหมายให้นางสาวนิศเรศ ดิษเทศ ดำรงตำแหน่งเป็นหัวหน้างานกำกับดูแลการปฏิบัติงานเพื่อทำหน้าที่กำกับดูแลการปฏิบัติตามกฎเกณฑ์ของหน่วยงานทางการที่กำกับดูแลการประกอบธุรกิจของบริษัท

การบริหารความเสี่ยง

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

คณะกรรมการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้อนุมัตินโยบายและแนวทางการบริหารความเสี่ยงขึ้นเพื่อให้หน่วยงานต่างๆ ได้ใช้เป็นแนวทางและหลักเกณฑ์ในการประเมิน การวิเคราะห์ การจัดลำดับ และการกำหนดแนวทางและกลยุทธ์การบริหารความเสี่ยง ตลอดจนรับทราบถึงกำหนดขอบเขตหน้าที่ความรับผิดชอบของแต่ละฝ่ายที่เกี่ยวข้อง โดยมีรายละเอียดของนโยบาย กระบวนการรอบการบริหารความเสี่ยงครอบคลุมหัวข้อสำคัญดังนี้

หลักการและนโยบายการบริหารความเสี่ยงมีสาระสำคัญดังนี้

1. บจ. ไทยแอร์เอเชีย ดำเนินถึงความเสี่ยงเป็นปัจจัยหลักในการประกอบธุรกิจตั้งแต่การวางแผนกลยุทธ์และแผนธุรกิจ ตลอดจนการดำเนินธุรกิจประจำวัน โดยมีจุดมุ่งหมายที่จะบริหารจัดการความเสี่ยงให้อยู่ในระดับที่ยอมรับได้และมีการใช้ทรัพยากรอย่างคุ้มค่าและมีประสิทธิภาพ
2. การบริหารจัดการความเสี่ยงถือเป็นส่วนหนึ่งของวัฒนธรรมองค์กรโดยมีการสื่อสารและมอบหมายให้ผู้บริหารและพนักงานทุกคนให้ความสำคัญ ตลอดจนมีส่วนร่วมและเกี่ยวข้องกับการบริหารความเสี่ยงในทุกขั้นตอน
3. ฝ่ายบริหารและพนักงานแต่ละหน่วยงานร่วมกันระบุความเสี่ยง ประเมินความเสี่ยง และวางแนวทางการจัดการความเสี่ยง อย่างน้อยปีละ 2 ครั้ง
4. คณะกรรมการบริหารความเสี่ยงและคณะกรรมการตรวจสอบจะมีการประเมินกรอบการบริหารความเสี่ยงเป็นประจำทุกปี และมีการจัดทำเป็นรายงานความเสี่ยง
5. การบริหารความเสี่ยงแต่ละขั้นตอนจะต้องมีการจัดทำอย่างเป็นลายลักษณ์อักษร

กรอบการบริหารความเสี่ยงซึ่งประกอบด้วย

1. หน้าที่และความรับผิดชอบของหน่วยงานต่างๆ ต่อการบริหารความเสี่ยงดังนี้
 - คณะกรรมการบริษัทและประธานเจ้าหน้าที่บริหารมีหน้าที่กำหนดนโยบาย ทิศทาง และกลยุทธ์ รวมถึงกำหนดโครงสร้าง สภาพแวดล้อมโดยรวมของบริษัทเพื่อสนับสนุนให้การบริหารความเสี่ยงดำเนินการได้อย่างมีประสิทธิภาพ นอกจากนี้คณะกรรมการบริษัทมีหน้าที่พิจารณาผลการประเมินความเสี่ยง แผนการบริหารความเสี่ยง และอนุมัติการดำเนินการตามแผนงาน
 - คณะกรรมการบริหารความเสี่ยงมีหน้าที่กำหนดนโยบายในเรื่องของการบริหารความเสี่ยงให้ครอบคลุมถึงความเสี่ยงต่างๆ ในการบริหารงานพิจารณาและอนุมัติแผนบริหารความเสี่ยง จัดให้มีคณะทำงานรวมทั้งวิเคราะห์ ประเมินผล จัดการติดตามและรายงานอย่างเป็นระบบ สนับสนุนให้มีการแนะนำกระบวนการบริหารความเสี่ยงแก่หน่วยงานภายในต่างๆ ตลอดจนติดตามและประเมินผลอย่างต่อเนื่อง โดยรายงานต่อคณะกรรมการบริษัทอย่างสม่ำเสมอ
 - คณะกรรมการตรวจสอบมีหน้าที่พิจารณาตรวจสอบการบริหารความเสี่ยงเพื่อให้มั่นใจได้ว่าความเสี่ยงได้รับการบริหารจัดการและควบคุมอย่างมีประสิทธิภาพอยู่ในระดับที่ยอมรับได้
 - หน่วยงานตรวจสอบภายในมีหน้าที่ตรวจสอบระบบควบคุมภายในโดยมุ่งเน้นส่วนที่เกี่ยวข้องกับความเสี่ยงซึ่งระบุโดยฝ่ายบริหารว่าเป็นความเสี่ยงที่มีนัยสำคัญ และตรวจสอบกระบวนการบริหารความเสี่ยงทั้งหมด รวมถึงรวบรวมผลการจัดทำรายงานความเสี่ยงต่อคณะกรรมการบริษัท คณะกรรมการตรวจสอบ และหน่วยงานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง
 - ผู้เป็นเจ้าของกระบวนการ มีหน้าที่ระบุ วิเคราะห์ วางแผนจัดการ และประเมินความเสี่ยงในส่วนการดำเนินการที่ตนเองมีหน้าที่รับผิดชอบโดยตรง

2. วัตถุประสงค์เพื่อสรุปหลักการและวิธีการที่ใช้โดย บจ. ไทยแอร์เอเชีย ในการบริหารจัดการความเสี่ยงของตนเองโดยใช้ร่วมกับนโยบายและกระบวนการบริหารความเสี่ยงเพื่อการระบุและการจัดการความเสี่ยงซึ่งมีแนวโน้มที่จะส่งผลกระทบต่อประสิทธิภาพการทำงานและการเติบโตของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย
3. กระบวนการบริหารความเสี่ยงประกอบด้วย ขั้นตอนการกำหนดวัตถุประสงค์ เป้าหมาย และกลยุทธ์ ขั้นตอนการระบุความเสี่ยง ขั้นตอนการวิเคราะห์ความเสี่ยง ขั้นตอนการประเมินความเสี่ยง ขั้นตอนการจัดการความเสี่ยง และขั้นตอนการติดตามผลและรายงานความเสี่ยง

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

1. พิจารณาไตร่ตรองถึงลักษณะความเสี่ยงที่ประสบอยู่หรือคาดว่าจะประสบ โดยระบุเหตุการณ์หรือปัจจัยเสี่ยงต่างๆ ทั้งที่อาจส่งผลเสียหาย หรือที่เชื่ออำนาจต่อการบรรลุวัตถุประสงค์ระดับองค์กรและระดับปฏิบัติการไว้อย่างเหมาะสม โดยพิจารณาแหล่งความเสี่ยงตั้งแต่การดำเนินงานภายใน กฎหมาย สังคม การเมือง และสภาพแวดล้อมภายนอก และมอบหมายให้ทุกหน่วยงานระบุและจัดประเภทความเสี่ยงไว้อย่างเป็นระบบและครอบคลุมในทุกๆ กิจกรรมขององค์กร รวมทั้งคอยติดตามการเปลี่ยนแปลงและรายงานต่อผู้บริหารหรือผู้ที่เกี่ยวข้องให้รับทราบอยู่เสมอ
2. ประเมินความเสี่ยงโดยกำหนดหลักเกณฑ์ของการประเมินในแต่ละระดับไว้อย่างเหมาะสมทั้งในระดับองค์กรและระดับปฏิบัติการ ตลอดจนทำการประเมินในเชิงคุณภาพและเชิงปริมาณ จัดระดับความเสี่ยงซึ่งพิจารณาทั้งจากความเสี่ยงที่ยอมรับได้และไม่สามารถยอมรับได้ ทั้งนี้ จะทำการประเมิน 2 ด้านคือ ผลกระทบต่อความเสียหายที่จะเกิดเหตุการณ์นั้น และโอกาสที่จะเกิดเหตุการณ์ความเสี่ยง โดยกำหนดระดับค่าของความเสี่ยงแบ่งออกเป็นระดับสูง กลาง หรือต่ำ
3. กำหนดกลยุทธ์การตอบสนองต่อความเสี่ยงในแต่ละระดับและในภาพรวมได้แก่ การหลีกเลี่ยง การลด การโอนให้ผู้อื่น และการยอมรับความเสี่ยง เพื่อให้มั่นใจได้ว่ามีการพิจารณาทางเลือกที่คุ้มค่าและมีประสิทธิผลที่สุด โดยเลือกจัดการกับความเสี่ยงระดับสูงเป็นอันดับแรก เพื่อลดโอกาสและผลกระทบในภาพรวมที่จะเกิดเหตุการณ์นั้น
4. หัวหน้างานของแต่ละหน่วยงานมีหน้าที่ควบคุม ประเมิน และติดตามผลของการบริหารความเสี่ยงให้อยู่ในระดับที่เหมาะสมและยอมรับได้ ตลอดจนทบทวนความเสี่ยงว่ามีด้านใดบ้างที่เพิ่มขึ้นหรือเปลี่ยนแปลงไป โดยจัดทำเป็นรายงานประเมินผลความเสี่ยงเสนอต่อผู้บริหารระดับสูงอย่างสม่ำเสมอ
5. คณะกรรมการบริหารความเสี่ยงเป็นผู้ติดตามผลสำเร็จของการบริหารความเสี่ยง โดยพิจารณาจากแผนงานของฝ่ายบริหารที่รับผิดชอบในปัจจัยความเสี่ยงต่างๆ และผลของการวัดผลที่เชื่อถือได้ของการทำงานตามแผนงาน และในการประชุมทุกครั้งคณะกรรมการบริหารความเสี่ยงจะกำหนดให้ฝ่ายบริหารที่รับผิดชอบรายงานผลการบริหารความเสี่ยง นอกจากนี้คณะกรรมการบริหารความเสี่ยงจะนำเสนอผลการบริหารความเสี่ยงให้คณะกรรมการตรวจสอบได้รับทราบ

รายการระหว่างกัน

รายการระหว่างกันของบริษัทฯ และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย กับบุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง สำหรับรอบปีบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2559 และ 2558 สามารถสรุปได้ดังนี้

1. การรับรายได้ค่าโดยสารแทนกันภายในกลุ่มแอร์เอเชีย

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
			ปี 2559	ปี 2558	
1) AirAsia Berhad (AAB)	AAB เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ทางอ้อมของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยถือหุ้นผ่าน AirAsia Investment Limited ซึ่งถือหุ้นร้อยละ 45 ใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย	การรับรายได้ค่าโดยสารแทนกันภายในกลุ่มแอร์เอเชียเกิดเฉพาะกรณีที่ลูกค้าชำระค่าโดยสารเป็นเงินสดต่างประเทศผ่านระบบรับชำระเงินธนาคาร (Payment Gateway) เช่น การชำระค่าที่นั่งทางอินเทอร์เน็ต และจากลูกค้าที่ชำระเงินผ่านเคาน์เตอร์ขายบัตรโดยสาร เป็นต้น			บจ. ไทยแอร์เอเชีย ใช้ระบบการจองและจำหน่ายบัตรโดยสารร่วมกันกับกลุ่มแอร์เอเชีย เพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่ผู้โดยสารในการจองบัตรโดยสารสำหรับเที่ยวบินในเครือข่ายเส้นทางบินของกลุ่มแอร์เอเชียผ่านเว็บไซต์ แอร์เอเชีย หรือเคาน์เตอร์และตัวแทนจำหน่ายบัตรโดยสารของบริษัทในกลุ่มแอร์เอเชีย ทำให้มีการรับรายได้ค่าโดยสารแทนกัน ซึ่งเกิดขึ้นเฉพาะกรณีการรับเงินสดต่างประเทศ เนื่องจากข้อจำกัดของระบบรับชำระเงินของธนาคารผู้ให้บริการ (Payment Gateway) ที่ยังไม่รองรับการโอนค่าโดยสารไปยังบริษัทที่มีรายได้จากการให้บริการเส้นทางบินนั้น
2) PT Indonesia AirAsia (IAA)	IAA เป็นบริษัทร่วมของ AAB โดย AAB ถือหุ้นทางอ้อมร้อยละ 49 ใน IAA ทั้งนี้ IAA ดำเนินธุรกิจสายการบินราคาประหยัดในประเทศอินโดนีเซีย	1.1 รายได้ค่าโดยสารที่ AAB รับแทน บจ. ไทยแอร์เอเชีย ลูกหนี้รับแทน – AAB	4,464,436,638	3,287,360,724	<p>การกำหนดราคา ส่งมอบหรือได้รับค่าโดยสารที่รับแทนกันตามมูลค่าที่เกิดขึ้นจริง</p> <p>การชำระเงิน: ภายใน 30 วัน</p> <p>ลักษณะรายการในอนาคต: รายการรับค่าโดยสารแทนดังกล่าวยังคงมีต่อเนื่อง โดยเป็นรายการธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขทางการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการตรวจสอบ</p>
3) AirAsia (India) Private Limited (AAI)	AAI เป็นบริษัทร่วมของ AAB โดย AAB ถือหุ้นทางอ้อมร้อยละ 49 ทั้งนี้ AAI ดำเนินธุรกิจสายการบินราคาประหยัดในประเทศอินเดีย	1.2 รายได้ค่าโดยสารที่ IAA รับแทน บจ. ไทยแอร์เอเชีย ลูกหนี้รับแทน – IAA	280,161,643	140,842,833	
		1.3 รายได้ค่าโดยสารที่ AAI รับแทน บจ. ไทยแอร์เอเชีย ลูกหนี้รับแทน – AAI	22,979,810	204,266,032	
		1.4 รายได้ค่าโดยสารที่ AAX รับแทน บจ. ไทยแอร์เอเชีย ลูกหนี้รับแทน – AAX	437,159,113	726,029,652	
		1.5 รายได้ค่าโดยสารที่ TAAX รับแทน บจ. ไทยแอร์เอเชีย ลูกหนี้รับแทน – TAAX	1,163,861,281	710,181,439	
			110,865,283	9,146,025	
			37,321,054	9,146,025	

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
			ปี 2559	ปี 2558	
4) AirAsia X Berhad (AAX)	AAX มีกรรมกร่วมกันกับ TAA จำนวน 2 ท่าน คือ นายแอนโทนี่ ฟรานซิส เฟอ์นันเดส และ นายคามารูดิน บิน เมอรานัน นายแอนโทนี่ ฟรานซิส เฟอ์นันเดส และนายคามารูดิน บิน เมอรานัน เป็นผู้ถือหุ้นทางอ้อมผ่าน Aero Ventures Sdn Bhd ซึ่ง Aero Ventures Sdn Bhd ถือหุ้นร้อยละ 52 ใน AAX	1.6	รายได้ค่าโดยสารที่ PAA รับแทน บจ. ไทยแอร์เอเชีย ลูกหนี้รับแทน – PAA	25,088,024	7,802,037
		1.7	รายได้ค่าโดยสารที่ IAAX รับแทน บจ. ไทยแอร์เอเชีย ลูกหนี้รับแทน – IAAX	1,793,373	8,142,366
		1.8	รายได้ค่าโดยสารที่ AAJ รับแทน บจ. ไทยแอร์เอเชีย ลูกหนี้รับแทน – AAJ	2,706	-
5) Thai AirAsia X (TAAX)	TAAX มีกรรมกร่วมกันกับ TAA จำนวน 3 ท่าน คือ นายบรรพตพลฐ์ แบลเว็ลด์ นายแอนโทนี่ ฟรานซิส เฟอ์นันเดส และนายคามารูดิน บิน เมอรานัน นายบรรพตพลฐ์ แบลเว็ลด์ เป็นผู้ถือหุ้นใน TAAX ร้อยละ 41 นายแอนโทนี่ ฟรานซิส เฟอ์นันเดส และนายคามารูดิน บิน เมอรานัน เป็นผู้ถือหุ้นทางอ้อมผ่าน Aero Ventures Sdn Bhd ซึ่ง Aero Ventures Sdn Bhd ถือหุ้นร้อยละ 52 ใน AAX และ AAX ถือหุ้นใน TAAX ร้อยละ 49	1.9	รายได้ค่าโดยสารที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย รับแทน AAB เจ้าหนี้รับแทน – AAB	1,567,141,413	1,252,622,431
		1.10	รายได้ค่าโดยสารที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย รับแทน IAA เจ้าหนี้รับแทน – IAA	263,239,340	671,997,246
		1.11	รายได้ค่าโดยสารที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย รับแทน AAX เจ้าหนี้รับแทน – AAX	325,789,037	273,906,167
6) AirAsia Inc. (PAA)	PAA เป็นบริษัทร่วมของ AAB โดย AAB ถือหุ้นทางอ้อมร้อยละ 40 ทั้งนี้ PAA ดำเนินธุรกิจสายการบินราคาประหยัดในประเทศฟิลิปปินส์	1.12	รายได้ค่าโดยสารที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย รับแทน TAAX เจ้าหนี้รับแทน – TAAX	205,470,973	198,454,318
		1.13	รายได้ค่าโดยสารที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย รับแทน AAI เจ้าหนี้รับแทน – AAI	595,197,544	463,444,941
7) PT Indonesia AirAsia X (IAAX)	เป็นบริษัทร่วมของ AAX โดย AAX ถือหุ้นร้อยละ 49 ทั้งนี้ IAAX ดำเนินธุรกิจสายการบินราคาประหยัดพิสัยไกลในประเทศอินโดนีเซีย	1.14	รายได้ค่าโดยสารที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย รับแทน PAA เจ้าหนี้รับแทน – PAA	1,074,750,025	468,843,406
		1.15	รายได้ค่าโดยสารที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย รับแทน IAAX เจ้าหนี้รับแทน – IAAX	1,314,965,723	1,022,277,161
8) Airasia Japan (AAJ)	AAJ เป็นบริษัทร่วมของ AAB โดย AAB ถือหุ้นทางอ้อมร้อยละ 49 ทั้งนี้ AAJ ดำเนินธุรกิจสายการบินราคาประหยัดในประเทศญี่ปุ่น	1.16	รายได้ค่าโดยสารที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย รับแทน AAI เจ้าหนี้รับแทน – AAI	97,219,343	311,508,819
		1.17	รายได้ค่าโดยสารที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย รับแทน PAA เจ้าหนี้รับแทน – PAA	42,241,513	19,990,991
		1.18	รายได้ค่าโดยสารที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย รับแทน IAAX เจ้าหนี้รับแทน – IAAX	13,178,430	19,909,276
				3,207,657	551,921
				3,907,007	554,965
				90,197,843	11,050,311
				49,863,663	9,366,815

2. รายการเงินทดรองจ่ายแทนกันภายในกลุ่มแอร์เอเชีย

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
			ปี 2559	ปี 2558	
1) AirAsia Berhad (AAB)	AAB เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ทางอ้อมของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยถือหุ้นผ่าน AirAsia Investment Limited ซึ่งถือหุ้นร้อยละ 45 ใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย	รายการเงินทดรองจ่ายแทนกันในกลุ่มแอร์เอเชีย ที่เกิดจากค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการให้บริการในอาคารสนามบินและในลานจอด ค่าภาษีสนามบิน ค่าธรรมเนียมนำร่อง ค่าเคาน์เตอร์เช็คอิน ค่าสะพานเทียบเครื่องบิน ค่าธรรมเนียมศุลกากร			เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารงานและการจัดการร่วมกันภายในกลุ่มแอร์เอเชีย บริษัทในกลุ่มที่เปิดบริการเส้นทางบินในสนามบินนั้นเป็นรายแรกจะเป็นผู้ทำสัญญาเกี่ยวกับสนามบินหรือผู้ที่เกี่ยวข้อง และทำการสำรองค่าใช้จ่ายไปก่อน นอกจากนี้ยังมีค่าใช้จ่ายร่วมกันทางการตลาดและส่งเสริมการขายที่เกี่ยวข้องกับเส้นทางบิน ค่าฝึกอบรมพนักงาน ค่าใช้จ่ายในการใช้เทคโนโลยีสารสนเทศที่มีการใช้ประโยชน์ร่วมกัน และดำเนินการเรียกเก็บค่าใช้จ่ายนั้นกับบริษัทในกลุ่มตามอัตราการใช้งานจริง
2) PT Indonesia AirAsia (IAA)	IAA เป็นบริษัทร่วมของ AAB โดย AAB ถือหุ้นทางอ้อมร้อยละ 49 ใน IAA ทั้งนี้ IAA ดำเนินธุรกิจสายการบินราคาประหยัดในประเทศอินโดนีเซีย	ค่าตรวจคนเข้าเมืองและควบคุมโรค เป็นต้น รวมทั้งค่าใช้จ่ายการตลาด ค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับพนักงาน ค่าฝึกอบรมพนักงาน ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ			
3) AirAsia X Berhad (AAX)	AAX มีกรรมกร่วมกันกับ TAA จำนวน 2 ท่าน คือ นายแอนโทนี่ ฟรานซิส เฟอรินันเดส และ นายคามารุดิน บิน เมอรานัน นายแอนโทนี่ ฟรานซิส เฟอรินันเดส และนายคามารุดิน บิน เมอรานัน เป็นผู้ถือหุ้นทางอ้อมผ่าน Aero Ventures Sdn Bhd ซึ่ง Aero Ventures Sdn Bhd ถือหุ้นร้อยละ 52 ใน AAX	2.1 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทดรองจ่ายแทน AAB ลูกหนี้ทดรองจ่าย – AAB	424,749,556	467,754,403	การกำหนดราคา: การเรียกเก็บเงินหรือการจ่ายชำระเงินที่มีการทดรองจ่ายแทนกันจะเรียกเก็บหรือจ่ายชำระในราคาตามที่ได้มีการจ่ายเงินแทนจริงหรือจากการปันส่วนระหว่างบริษัทร่วมทุนในอัตราส่วนที่ตกลงร่วมกัน
		2.2 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทดรองจ่ายแทน IAA ลูกหนี้ทดรองจ่าย – IAA	7,862,000	15,213,622	การชำระเงิน: ภายใน 30 วัน
4) Thai AirAsia X (TAAX)	TAAX มีกรรมกร่วมกันกับ TAA จำนวน 3 ท่าน คือ นายธรรพลฐ์ แบลเวิลด์ นายแอนโทนี่ ฟรานซิส เฟอรินันเดส และนายคามารุดิน บิน เมอรานัน นายธรรพลฐ์ แบลเวิลด์ เป็นผู้ถือหุ้นใน TAAX ร้อยละ 41 นายแอนโทนี่ ฟรานซิส เฟอรินันเดส และนายคามารุดิน บิน เมอรานัน เป็นผู้ถือหุ้นทางอ้อมผ่าน Aero Ventures Sdn Bhd ซึ่ง Aero Ventures Sdn Bhd ถือหุ้นร้อยละ 52 ใน AAX และ AAX ถือหุ้นใน TAAX ร้อยละ 49	2.3 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทดรองจ่ายแทน AAX ลูกหนี้ทดรองจ่าย – AAX	5,741,540	10,386,424	ลักษณะรายการในอนาคต: รายการดังกล่าวจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง ซึ่งโดยเป็นการดำเนินธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขทางการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัท และคณะกรรมการตรวจสอบ
		2.4 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทดรองจ่ายแทน TAAX ลูกหนี้ทดรองจ่าย – TAAX	110,737,982	63,980,371	
		2.5 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทดรองจ่ายแทน PAA ลูกหนี้ทดรองจ่าย – PAA	506,632	4,262,995	
			278,724	4,335,942	
		2.6 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทดรองจ่ายแทน AAI ลูกหนี้ทดรองจ่าย – AAI	93,732	84,613	
			141,572	85,071	

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
			ปี 2559	ปี 2558	
5) AirAsia Inc. (PAA)	PAA เป็นบริษัทร่วมของ AAB โดย AAB ถือหุ้นทางอ้อมร้อยละ 40 ทั้งนี้ PAA ดำเนินธุรกิจสายการบินราคาประหยัดในประเทศไทยฟิลิปปินส์	2.7 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทดรองจ่ายแทน IAAX ลูกหนี้ที่รองจ่าย – IAAX	181,686	48,393	
		2.8 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทดรองจ่ายแทน AAJ ลูกหนี้ที่รองจ่าย – AAJ	176,322	48,395	
6) AirAsia (India) Private Limited (AAI)	AAI เป็นบริษัทร่วมของ AAB โดย AAB ถือหุ้นทางอ้อมร้อยละ 49 ทั้งนี้ AAI ดำเนินธุรกิจสายการบินราคาประหยัดในประเทศไทยอินเดีย	2.9 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทดรองจ่ายแทน AAE ลูกหนี้ที่รองจ่าย – AAE	149,185	-	
		2.10 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทดรองจ่ายแทน TIMB ลูกหนี้ที่รองจ่าย – TIMB	150,295	-	
7) PT Indonesia AirAsia X (IAAX)	เป็นบริษัทร่วมของ AAX โดย AAX ถือหุ้นร้อยละ 49 ทั้งนี้ IAAX ดำเนินธุรกิจสายการบินราคาประหยัดฟิลิปปินส์ไกลในประเทศไทยอินโดนีเซีย	2.11 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทดรองจ่ายแทน THT ลูกหนี้ที่รองจ่าย – THT	3,064,299	-	
		2.12 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทดรองจ่ายแทน THSB ลูกหนี้ที่รองจ่าย – THSB	3,064,299	-	
8) Airasia Japan (AAJ)	AAJ เป็นบริษัทร่วมของ AAB โดย AAB ถือหุ้นทางอ้อมร้อยละ 49 ทั้งนี้ AAJ ดำเนินธุรกิจสายการบินราคาประหยัดในประเทศไทยญี่ปุ่น	2.13 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทดรองจ่ายแทน TTSB ลูกหนี้ที่รองจ่าย – TTSB	-	8,520,107	
		2.14 AAB ทดรองจ่ายแทน บจ. ไทยแอร์เอเชีย เจ้าหนี้ที่รองจ่าย – AAB	-	8,520,107	
9) AAE Travel Pte Ltd. (AAE)	AAE เป็นบริษัทร่วมของ AAB โดย AAB ถือหุ้นทางอ้อมร้อยละ 25 ทั้งนี้ AAE ดำเนินธุรกิจเพื่อช่วยลูกค้าในการรวบรวมข้อมูลการเดินทาง ตรวจสอบความพร้อมของสินค้าและบริการเกี่ยวกับการเดินทาง สำรองที่พักหรือบริการ หรือดำเนินธุรกิจกับผู้ให้บริการด้านการเดินทาง	2.15 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทดรองจ่ายแทน TTSB ลูกหนี้ที่รองจ่าย – TTSB	252,278	-	
		2.16 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทดรองจ่ายแทน TTSB ลูกหนี้ที่รองจ่าย – TTSB	-	-	
10) Tune Insurance Malaysia Berhad (TIMB)	TIMB, THT, THSB, TTSB มีกรรมการร่วมกันกับ TAA จำนวน 2 ท่าน คือ นายแอนโทนี่ ฟรานซิส เพอร์นันเดส และนายคามารูดีน บิน เมอรานัน	2.17 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทดรองจ่ายแทน TTSB ลูกหนี้ที่รองจ่าย – TTSB	1,392,848	-	
		2.18 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทดรองจ่ายแทน TTSB ลูกหนี้ที่รองจ่าย – TTSB	3,422,430	-	
		2.19 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทดรองจ่ายแทน TTSB ลูกหนี้ที่รองจ่าย – TTSB	3,422,430	-	
		2.20 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทดรองจ่ายแทน TTSB ลูกหนี้ที่รองจ่าย – TTSB	242,550	-	
		2.21 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทดรองจ่ายแทน TTSB ลูกหนี้ที่รองจ่าย – TTSB	968,091,901	477,282,630	
		2.22 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทดรองจ่ายแทน TTSB ลูกหนี้ที่รองจ่าย – TTSB	45,582,117	505,733,447	

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
			ปี 2559	ปี 2558	
11) Tune Hotels Regional Services (Thailand) Co.,Ltd (THT)		2.15 IAA ทดรองจ่ายแทน บจ. ไทยแอร์เอเชีย เจ้าหน้าที่ทอดรองจ่าย – IAA	25,324,517	29,324,991	
			25,140,314	37,662,103	
12) Tune Hotels Regional Services Sdn Bhd (THSB)		2.16 AAI ทดรองจ่ายแทน บจ. ไทยแอร์เอเชีย เจ้าหน้าที่ทอดรองจ่าย – AAI	13,655,603	2,464,274	
			17,796,623	3,857,667	
13) Tune Talk Sdn Bhd (TTSB)		2.17 AAX ทดรองจ่ายแทน บจ. ไทยแอร์เอเชีย เจ้าหน้าที่ทอดรองจ่าย – AAX	57,745,112	7,153,151	
			45,317,036	6,443,711	
		2.18 TAAX ทดรองจ่ายแทน บจ. ไทยแอร์เอเชีย เจ้าหน้าที่ทอดรองจ่าย – TAAX	21,714	-	
			-	-	
		2.19 PAA ทดรองจ่ายแทน บจ. ไทยแอร์เอเชีย เจ้าหน้าที่ทอดรองจ่าย – PAA	103,686	-	
			90,666	-	
2.20 AAE ทดรองจ่ายแทน บจ. ไทยแอร์เอเชีย เจ้าหน้าที่ทอดรองจ่าย – AAE		10,118,904	-		
		10,118,904	-		

3. รายการดอกเบี้ยรับและดอกเบี้ยจ่ายระหว่างกันภายในกลุ่มแอร์เอเชีย

บุคคลที่อาจมี ความขัดแย้ง	ลักษณะความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
			ปี 2559	ปี 2558	
1) PT Indonesia AirAsia (IAA)	IAA เป็นบริษัทร่วมของ AAB โดย AAB ถือหุ้นทางอ้อมร้อยละ 49 ใน IAA ทั้งนี้ IAA ดำเนินธุรกิจสายการบินราคาประหยัดในประเทศอินโดนีเซีย	รายการดอกเบี้ยรับและดอกเบี้ยจ่ายระหว่างกันในกลุ่มแอร์เอเชีย เป็นดอกเบี้ยที่คิดระหว่างกันกรณีที่มีบริษัทภายในกลุ่มแอร์เอเชียชำระหนี้สุทธิล่าช้าเกินกว่า 30 วันจากวันที่ตามใบแจ้งหนี้			บจ. ไทยแอร์เอเชีย และบริษัทในกลุ่มแอร์เอเชียมีการคิดดอกเบี้ยระหว่างกันจากยอดค้างชำระโดยในแต่ละสิ้นเดือน บจ. ไทยแอร์เอเชีย และบริษัทในกลุ่มแอร์เอเชียจะคำนวณหนี้ที่เกิดขึ้นระหว่างกันและจ่ายชำระหนี้จากยอดสุทธิของแต่ละบริษัทหากมีการชำระหนี้ล่าช้ากว่ากำหนด (ภายใน 30 วันนับจากวันที่ตามใบแจ้งหนี้)
2) AirAsia (India) Private Limited (AAI)	AAI เป็นบริษัทร่วมของ AAB โดย AAB ถือหุ้นทางอ้อมร้อยละ 49 ทั้งนี้ AAI ดำเนินธุรกิจสายการบินราคาประหยัดในประเทศอินเดีย	3.1 ดอกเบี้ยรับ : บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้รับ ดอก เบี้ย จาก บริษัท ที่ เกี่ยวข้องกัน เนื่องจากบริษัทที่ เกี่ยวข้องกันดังกล่าวชำระหนี้สุทธิล่าช้ากว่ากำหนด			อัตราดอกเบี้ย: อัตราดอกเบี้ยรับและดอกเบี้ยจ่ายที่คิดระหว่างกันในกลุ่มแอร์เอเชียเป็นอัตราเดียวกัน ซึ่งเป็นอัตราดอกเบี้ยที่เป็นต้นทุนทางการเงินเฉลี่ยของ AAB ประมาณร้อยละ 6 ต่อปี ในปี 2558 และปี 2559
3) AirAsia X Berhad (AAX)	AAX มีกรรมการร่วมกับกับ TAA จำนวน 2 ท่าน คือ นายแอนโทนี ฟรานซิส เฟอรินันเดส และ นายคามารุดิน บิน เมอรานัน นายแอนโทนี ฟรานซิส เฟอรินันเดส และนายคามารุดิน บิน เมอรานัน เป็นผู้ถือหุ้นทางอ้อมผ่าน Aero Ventures Sdn Bhd ซึ่ง Aero Ventures Sdn Bhd ถือหุ้นร้อยละ 52 ใน AAX	3.1.1 ดอกเบี้ยรับจาก IAA ยอดลูกหนี้ (สุทธิ) คงค้างปลายงวด - IAA ดอกเบี้ยรับค้างรับปลายงวด - IAA	63,890 -	2,428,781 -	ลักษณะรายการในอนาคต: รายการดังกล่าวจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง โดยเป็นรายการธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขทางการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัท และคณะกรรมการตรวจสอบ
		3.1.2 ดอกเบี้ยรับจาก AAI ยอดลูกหนี้ (สุทธิ) คงค้างปลายงวด - AAI ดอกเบี้ยรับค้างรับปลายงวด - AAI	1,116,643 -	1,520,462 -	
		3.1.3 ดอกเบี้ยรับจาก AAX ยอดลูกหนี้ (สุทธิ) คงค้างปลายงวด - AAX ดอกเบี้ยรับค้างรับปลายงวด - AAX	12,055,944 -	10,493,465 -	
			22,450,800	10,397,804	

4. ค่าเช่าเครื่องบิน

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
			ปี 2559	ปี 2558	
1) AirAsia (Mauritius) Ltd. (AAM)	AAM เป็นบริษัทย่อยของ AAB โดย AAB เป็นผู้ถือหุ้นร้อยละ 100 ใน AAM	บจ. ไทยแอร์เอเชีย เช่าเครื่องบินที่ใช้ในการประกอบธุรกิจการบินรวมทั้งสิ้น 31 ลำ และ 30 ลำ (ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 และ 2558) จาก AAM ซึ่งเป็นสัญญาเช่าดำเนินงาน			บจ. ไทยแอร์เอเชีย เช่าเครื่องบินเพื่อใช้ในการประกอบธุรกิจจาก AAM เนื่องจากการจัดหาเครื่องบินจะดำเนินการแบบรวมศูนย์โดยการรวบรวมจำนวนเครื่องบินทั้งหมดที่กลุ่มแอร์เอเชียต้องการใช้และสั่งซื้อในคราวเดียว (Pooling Purchase) เพื่อเพิ่มอำนาจในการต่อรองกับผู้ผลิต
		ค่าเช่าเครื่องบิน เจ้าหน้าที่เช่าเครื่องบิน - AAM	4,464,646,976	4,147,355,311	การกำหนดอัตราค่าเช่า: ค่าเช่าเครื่องบินต่อลำเป็นอัตราคงที่สกุลเงินดอลลาร์สหรัฐอเมริกา กำหนดจ่ายเป็นรายเดือน อายุสัญญา 12 ปี โดยค่าเช่าเครื่องบินระหว่าง AAM กับ บจ. ไทยแอร์เอเชีย อ้างอิงได้กับอัตราค่าเช่าเฉลี่ยในอุตสาหกรรม
		สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น - เงินมัดจำค่าเช่าเครื่องบิน	741,346,452	748,209,343	การชำระเงิน: ภายใน 30 วัน
		เจ้าหน้าที่เงินมัดจำค่าเช่าเครื่องบิน - AAM	-	-	ลักษณะรายการในอนาคต: - รายการเช่าเครื่องบินจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง จนกว่าอายุสัญญาเช่าของเครื่องบินแต่ละลำจะครบกำหนดสัญญาเช่า โดยเป็นรายการธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขทางการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัท และคณะกรรมการตรวจสอบ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะยังคงรายการสั่งซื้อเครื่องบินร่วมกันในลักษณะ Pooling Purchase

5. ค่าซ่อมแซมบำรุงรักษาเครื่องบิน

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
			ปี 2559	ปี 2558	
1) AirAsia (Mauritius) Ltd. (AAM)	AAM เป็นบริษัทย่อยของ AAB โดย AAB เป็นผู้ถือหุ้นร้อยละ 100 ใน AAM	บจ. ไทยแอร์เอเชีย จ่ายค่าซ่อมแซมบำรุงรักษาเครื่องบินให้กับ AAM ผู้ให้เช่าเครื่องบินเพื่อเป็นค่าซ่อมแซมบำรุงรักษาเครื่องบินประเภท D Check หรือการซ่อมใหญ่ซึ่งเป็นไปตามสัญญาเช่าเครื่องบิน			เนื่องจากสัญญาเช่าดำเนินงานเครื่องบินระหว่าง บจ. ไทยแอร์เอเชีย และ AAM กำหนดให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ต้องทำการซ่อมแซมบำรุงรักษาเครื่องบินที่เช่าและกำหนดเงื่อนไขในการส่งมอบเครื่องบินที่เช่าคืน โดยเงื่อนไขดังกล่าวกำหนดว่าเครื่องบินที่เช่าจะต้องได้รับการซ่อมแซมบำรุงรักษาก่อนส่งคืนเมื่อครบกำหนดตามสัญญา ซึ่งเป็นปกติของสัญญาเช่าเครื่องบิน
		ค่าซ่อมแซมบำรุงรักษาเครื่องบิน เจ้าหน้าที่ซ่อมแซมบำรุงรักษาเครื่องบิน - AAM	2,075,044,788 157,511,059	1,527,210,017 438,655,270	การกำหนดอัตราค่าซ่อมแซมบำรุงรักษา: ค่าซ่อมแซมบำรุงรักษาเครื่องบินเป็นอัตราคงที่สกุลเงินดอลลาร์สหรัฐอเมริกาต่อเวลา /รอบการใช้งานเครื่องบิน โดยกำหนดจ่ายเป็นรายเดือน ซึ่งอ้างอิงได้กับราคาตลาดในอุตสาหกรรม
					การชำระเงิน: ภายใน 30 วัน
					ลักษณะรายการในอนาคต: รายการค่าซ่อมแซมบำรุงรักษาเครื่องบินจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง จนกว่าอายุสัญญาเช่าและบำรุงรักษาเครื่องบินแต่ละลำจะครบกำหนดสัญญา โดยเป็นรายการธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขทางการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัท และคณะกรรมการตรวจสอบ

6. รายการค่าธรรมเนียมการจองบัตรโดยสารเครื่องบิน (BOOKING FEE)

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
			ปี 2559	ปี 2558	
1) AirAsia Berhad (AAB)	AAB เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ทางอ้อมของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยถือหุ้นผ่าน AirAsia Investment Limited ซึ่งถือหุ้นร้อยละ 45 ใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย	บจ. ไทยแอร์เอเชีย จ่ายค่าธรรมเนียมการจองบัตรโดยสารเครื่องบิน (Booking Fee) ให้กับ AAB	161,996,712 43,580,513	133,141,805 61,126,350	<p>บจ. ไทยแอร์เอเชีย ใช้ระบบการบริหารจัดการการจองและจำหน่ายบัตรโดยสารเครื่องบินร่วมกันของกลุ่มแอร์เอเชีย เช่นเดียวกับสายการบินอื่นในกลุ่มแอร์เอเชีย AAB เข้าเป็นคู่สัญญาในลักษณะของกลุ่มบริษัทกับ Navitaire ซึ่งเป็นผู้ให้บริการระบบการบริหารจัดการการจองและจำหน่ายบัตรโดยสารเครื่องบินอิสระ โดย AAB จะเรียกเก็บค่าบริการจาก บจ. ไทยแอร์เอเชีย จากจำนวนการใช้งานในอัตราเท่ากับ Navitaire เรียกเก็บ</p> <p>การกำหนดค่าธรรมเนียมการจองบัตรโดยสาร: อัตราค่าธรรมเนียมการจองบัตรโดยสารเป็นอัตราคงที่ต่อจำนวนผู้โดยสารที่บิน กำหนดจ่ายเป็นรายเดือน และเป็นอัตราที่ไม่เกินกว่าที่ระบุไว้ในสัญญา</p> <p>การชำระเงิน: ภายใน 30 วัน</p> <p>ลักษณะรายการในอนาคต: รายการค่าธรรมเนียมการจองบัตรโดยสารจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง โดยเป็นรายการธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัท และคณะกรรมการตรวจสอบ</p>

7. การซื้อสินค้าและอุปกรณ์

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
			ปี 2559	ปี 2558	
1) AirAsia Berhad (AAB)	AAB เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ทางอ้อมของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยถือหุ้นผ่าน AirAsia Investment Limited ซึ่งถือหุ้นร้อยละ 45 ใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย	บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซื้อสินค้าและอุปกรณ์ ได้แก่ อะไหล่เครื่องบิน และสินค้าเพื่อจำหน่ายบนเครื่องบินบางประเภท เป็นต้น จาก AAB และ IAA	94,646,211 8,009,669	244,699,899 63,542,936	<p>บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซื้อสินค้าและอุปกรณ์ ได้แก่ อะไหล่เครื่องบิน และสินค้าเพื่อจำหน่ายบนเครื่องบินบางประเภท เป็นต้น จาก AAB และ IAA การจัดหาสินค้าและอุปกรณ์จะดำเนินการแบบรวมศูนย์ โดย AAB จะรวบรวมปริมาณความต้องการซื้อทั้งหมดของกลุ่มแอร์เอเชีย และสั่งซื้อในคราวเดียว (Pooling Purchase) เพื่อเพิ่มอำนาจในการต่อรองกับผู้จำหน่ายเมื่อมีการสั่งซื้อในปริมาณมาก</p> <p>การกำหนดราคาซื้อขาย: ราคาซื้อขายเป็นราคาเดียวกันกับราคาที่ AAB ได้ตกลงกับบุคคลภายนอก</p> <p>การชำระเงิน: ภายใน 30 วัน</p> <p>ลักษณะรายการในอนาคต: รายการดังกล่าวจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง โดยเป็นรายการธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัท และคณะกรรมการตรวจสอบ</p>
2) PT Indonesia AirAsia (IAA)	IAA เป็นบริษัทร่วมของ AAB โดย AAB ถือหุ้นทางอ้อมร้อยละ 49 ใน IAA ทั้งนี้ IAA ดำเนินธุรกิจสายการบินราคาประหยัดในประเทศอินโดนีเซีย	ซื้อสินค้าและอุปกรณ์ เจ้าหน้าที่ค่าสินค้าและอุปกรณ์ - AAB เจ้าหน้าที่ค่าสินค้าและอุปกรณ์ - IAA	49,496	-	

8. ค่าบริหารจัดการ (ADMINISTRATIVE FEE)

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
			ปี 2559	ปี 2558	
1) AirAsia Berhad (AAB)	AAB เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ทางอ้อมของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยถือหุ้นผ่าน AirAsia Investment Limited ซึ่งถือหุ้นร้อยละ 45 ใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย	บจ. ไทยแอร์เอเชีย จ่ายค่าบริการจัดการ (Administrative Fee) ให้แก่ AAB ค่าบริการจัดการ เจ้าหน้าที่ค่าบริการจัดการ - AAB	17,012,300 4,320,300	16,595,132 7,225,188	<p>บจ. ไทยแอร์เอเชีย จ่ายค่าบริการจัดการ (Administrative Fee) ให้กับ AAB เพื่อเป็นค่าตอบแทนการให้ความช่วยเหลือที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินธุรกิจการบินของบริษัท ซึ่งรวมถึงการสนับสนุนด้านการบริหารจัดการ การจัดสรรพนักงาน การให้คำปรึกษาและการให้ความช่วยเหลืออื่นๆ เกี่ยวกับการดำเนินกิจการ</p> <p><u>การกำหนดราคาซื้อขาย:</u> ค่าบริการจัดการเป็นอัตราคงที่เดือนละ 40,000 ดอลลาร์สหรัฐ ต่อเดือน ซึ่งเป็นอัตราที่ตกลงกันตามสัญญาค่าธรรมเนียมการบริหารจัดการ</p> <p><u>การชำระเงิน:</u> ภายใน 30 วัน</p> <p><u>ลักษณะรายการในอนาคต:</u> รายการดังกล่าวจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง เป็นไปตามเงื่อนไขที่ระบุไว้ในสัญญา เป็นรายการสนับสนุนธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัท และคณะกรรมการตรวจสอบ</p>

9. การปันส่วนค่าใช้จ่ายพนักงานที่ให้บริการทางบัญชี

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
			ปี 2559	ปี 2558	
1) PT Indonesia AirAsia (IAA)	IAA เป็นบริษัทร่วมของ AAB โดย AAB ถือหุ้นทางอ้อมร้อยละ 49 ใน IAA ทั้งนี้ IAA ดำเนินธุรกิจสายการบินราคาประหยัดในประเทศอินโดนีเซีย	บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้บริการบุคคลากรด้านบัญชีการเงินกับ IAA ส่วนแบ่งค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงานของ IAA ลูกหนี้ค่าใช้จ่ายพนักงาน - IAA	- -	- 15,780,057	<p>บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้บริการด้านบัญชีการเงินแก่บริษัทในกลุ่มแอร์เอเชีย โดยใช้บุคลากรของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะดำเนินการเรียกเก็บค่าใช้จ่ายจากบริษัทในกลุ่มแอร์เอเชีย ตามสัดส่วนจำนวนเครื่องบินที่ให้บริการภายในกลุ่ม</p> <p><u>การกำหนดราคา:</u> ค่าใช้จ่ายจะถูกเรียกเก็บจากบริษัทในกลุ่มแอร์เอเชียที่บริษัทให้บริการตามค่าใช้จ่ายพนักงานที่เกิดขึ้นจริง โดยปันส่วนตามสัดส่วนจำนวนเครื่องบินของแต่ละบริษัทภายในกลุ่มที่ให้บริการบวกส่วนเพิ่มตามที่ระบุไว้ในสัญญา</p> <p><u>การชำระเงิน:</u> ภายใน 30 วัน</p> <p><u>ลักษณะรายการในอนาคต:</u> รายการดังกล่าวได้สิ้นสุดลงเมื่อวันที่ 30 กันยายน 2556</p>

10. รายการส่วนแบ่งขาดทุน (กำไร) จากสัญญาแลกเปลี่ยนราคาน้ำมัน

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
			ปี 2559	ปี 2558	
1) AirAsia Berhad (AAB)	AAB เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ทางอ้อมของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยถือหุ้นผ่าน AirAsia Investment Limited ซึ่งถือหุ้นร้อยละ 45 ใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย	<p>บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีส่วนแบ่ง (กำไร) ขาดทุนจากการป้องกันความเสี่ยงจากความเสี่ยงจากความผันผวนของราคาน้ำมัน โดยจ่ายผ่าน AAB ตามสัญญาแลกเปลี่ยนน้ำมัน</p> <p>ส่วนแบ่งขาดทุน(กำไร) จากสัญญาแลกเปลี่ยนน้ำมัน</p> <p>เจ้าหนี้ส่วนแบ่งขาดทุน(กำไร) จากสัญญาแลกเปลี่ยนน้ำมัน - AAB</p> <p>สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น - เงินมัดจำค่าป้องกันความเสี่ยงจากความผันผวนของราคาน้ำมัน</p>	312,271,224	1,298,054,586	<p>บจ. ไทยแอร์เอเชีย ป้องกันความเสี่ยงจากความผันผวนของราคาน้ำมัน โดยได้เข้าทำสัญญาป้องกันความเสี่ยงราคาน้ำมันร่วมกับ AAB เพื่อให้ได้ประโยชน์จากอำนาจการต่อรองของกลุ่มบริษัทจะเป็นผู้ตัดสินใจด้วยตนเองว่าจะเข้าร่วมในการป้องกันความเสี่ยงในแต่ละครั้งหรือไม่</p> <p><u>การปันส่วนกำไร(ขาดทุน):</u> กำไรและขาดทุนที่เกิดจากการป้องกันความเสี่ยงราคาน้ำมันจะถูกปันส่วนไปยังบริษัท ในกลุ่มแอร์เอเชียเป็นรายเดือน โดยคำนวณจากสัดส่วนปริมาณการใช้น้ำมันตามงบประมาณการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงของแต่ละบริษัทในกลุ่ม</p> <p><u>การชำระเงิน:</u> ภายใน 30 วัน</p> <p><u>ลักษณะรายการในอนาคต:</u> รายการดังกล่าวจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง โดยเป็นรายการสนับสนุนธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัท และคณะกรรมการตรวจสอบ</p>
			(60,449,953)	748,646,841	
			17,829,400	17,961,650	

11. ค่าฝึกอบรมนักบิน

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
			ปี 2559	ปี 2558	
1) 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>เจ้าหนี้ค่าฝึกอบรมนักบิน - AACOE</p>	140,718,558	119,707,049	<p>บจ. ไทยแอร์เอเชีย ใช้บริการศูนย์ฝึกอบรมนักบินของ AACOE ซึ่งเป็นบริษัทร่วมทุนของ AAB กับ CAE ซึ่งเป็นผู้เชี่ยวชาญในการดำเนินธุรกิจศูนย์ฝึกอบรมนักบินของประเทศแคนาดา ที่ตั้งอยู่ในประเทศมาเลเซีย</p> <p><u>การกำหนดราคา:</u> อัตราค่าฝึกอบรมเป็นราคาตามสัญญาที่ตกลงไว้ซึ่งขึ้นอยู่กับประเภทของการเข้ารับการศึกษา</p> <p><u>การชำระเงิน:</u> ภายใน 30 วัน</p> <p><u>ลักษณะรายการในอนาคต:</u> รายการดังกล่าวจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง โดยเป็นรายการสนับสนุนธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัท และคณะกรรมการตรวจสอบ</p>
			5,844,496	7,396,530	

12. ค่าเครื่องหมายการค้า

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะ-ความสัมพันธ์	ลักษณะ-ของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
			ปี 2559	ปี 2558	
1) AirAsia Berhad (AAB)	AAB เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ทางอ้อมของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยถือหุ้นผ่าน AirAsia Investment Limited ซึ่งถือหุ้นร้อยละ 45 ใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย	บจ. ไทยแอร์เอเชีย จ่ายค่าเครื่องหมายการค้าให้ AAB ค่าเครื่องหมายการค้า เจ้าหน้าที่ค่าเครื่องหมายการค้า-AAB	329,957,862 77,736,346	307,867,500 230,543,203	บจ. ไทยแอร์เอเชีย และ AAB ได้เข้าทำสัญญาอนุญาตให้ใช้ชื่อทางการค้า AirAsia (Brand License Agreement) <u>การกำหนดราคา:</u> ต้องชำระค่าธรรมเนียมการใช้ชื่อทางการค้าเป็นจำนวนเท่ากับร้อยละ 1 ของรายได้ทั้งหมดของ บจ.ไทยแอร์เอเชียต่อปี <u>การชำระเงิน:</u> ภายใน 30 วัน <u>ลักษณะรายการในอนาคต:</u> รายการค่าธรรมเนียมการใช้ชื่อทางการค้าจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง โดยเป็นรายการธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัท และคณะกรรมการตรวจสอบ

13. รายได้ค่าบริการจัดการ จากค่าเบี้ยประกันภัย

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะ-ความสัมพันธ์	ลักษณะ-ของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
			ปี 2559	ปี 2558	
1) Tune Insurance Malaysia Berhad (TIMB)	TIMB มีกรรมกร่วมกันกับ TAA จำนวน 2 ท่าน คือ นายแอนโทนี่ ฟรานซิส เฟอร์นันเดส และนายคามารูติน บิน เมอรานัน	บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้รับค่าบริการจัดการ จากค่าเบี้ยประกันภัย (Insurance Premium) ซึ่งได้รับจากผู้โดยสารตามโครงการ AirAsia Insure ผู้โดยสารตามโครงการ AirAsia Insure			บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้รับค่าบริการจัดการ จากค่าเบี้ยประกันภัย (Insurance Premium) ซึ่งได้รับจากผู้โดยสารตามโครงการ AirAsia Insure <u>การกำหนดราคา:</u> ค่าเบี้ยประกันภัยที่จ่ายให้แก่ TIMB, Permpoonsub และ GFB เป็นไปตามมูลค่าที่เกิดขึ้นจริง โดยอัตราค่าบริการจัดการเป็นราคาตามสัญญาที่ตกลงไว้ซึ่งสามารถเทียบเคียงได้กับราคาตลาด <u>การชำระเงิน:</u> ภายใน 30 วัน
2) Permpoonsub Broker Co.,Ltd. (Permpoonsub)	Permpoonsub มีกรรมกร่วมกันกับ TAA จำนวน 2 ท่าน คือ นายแอนโทนี่ ฟรานซิส เฟอร์นันเดส และนายคามารูติน บิน เมอรานัน โดยนายแอนโทนี่ ฟรานซิส เฟอร์นันเดส และนายคามารูติน บิน เมอรานัน เป็นผู้ถือหุ้นทางอ้อมผ่าน Tune Inc Holding Berhad ซึ่งถือหุ้นร้อยละ 49 ใน Permpoonsub	13.1 รายได้ค่าบริการจัดการ จากค่าเบี้ยประกันภัยของ TIMB ค่าเบี้ยประกันภัย รายได้ค่าบริการจัดการ เจ้าหน้าที่ค่าเบี้ยประกันภัย 13.2 รายได้ค่าบริการจัดการจากค่า เบี้ย ประกัน ภัย ของ Permpoonsub ค่าเบี้ยประกันภัย รายได้ค่าบริการจัดการ เจ้าหน้าที่ค่าเบี้ยประกันภัย	15,363,917 3,840,980 1,833,297	10,053,723 2,513,431 -	<u>การชำระเงิน:</u> ภายใน 30 วัน <u>ลักษณะรายการในอนาคต:</u> รายการดังกล่าวจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง โดยเป็นรายการสนับสนุนธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัท และคณะกรรมการตรวจสอบ

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะ-ความสัมพันธ์	ลักษณะ-ของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
			ปี 2559	ปี 2558	
3) Great Fortune Broker Co., Ltd (GFB)	GFB มีกรรมกร่วมกันกับ TAA จำนวน 2 ท่าน คือ นายแอนโทนี่ ฟรานซิส เฟอ์นันเดส และนาย คามารูติน บิน เมอรานัน โดยนายแอนโทนี่ ฟรานซิส เฟอ์นันเดส และนายคามารูติน บิน เมอรานัน เป็นผู้ถือหุ้นทางอ้อมผ่าน Tune Inc Holding Berhad ซึ่ง ถือหุ้นร้อยละ 49 ใน GFB	13.3 รายได้ค่าบริการจัดการ จากค่า เบี้ยประกันภัยของ GFB ค่าเบี้ยประกันภัย รายได้ค่าบริการจัดการ เจ้าหนี้ค่าเบี้ยประกันภัย	41,832,516 6,978,401 51,472,225	- - -	

14. ค่าบริหารจัดการ (MANAGEMENT FEE)

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะ-ความสัมพันธ์	ลักษณะ-ของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
			ปี 2559	ปี 2558	
1) บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น (AAV)	AAV เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยถือหุ้นร้อยละ 55	บจ. ไทยแอร์เอเชีย จ่ายค่าบริการจัดการ (Management Fee) แก่ AAV ค่าบริการจัดการ เจ้าหนี้ค่าบริการจัดการ - AAV	25,000,000 6,687,500	25,000,000 -	<p>บจ. ไทยแอร์เอเชีย จ่ายค่าบริการจัดการ (Management Fee) ให้กับ AAV เพื่อเป็นค่าตอบแทนการให้บริการกำหนดนโยบายการบริหารการเงินและการจัดการ การให้คำปรึกษาและการให้ความช่วยเหลืออื่นๆเกี่ยวกับการดำเนินงาน</p> <p>การกำหนดราคาซื้อขาย: ค่าบริการจัดการเป็นอัตราคงที่ไตรมาสละ 6,250,000 บาท ซึ่งเป็นอัตราที่ตกลงกันตามสัญญาค่าธรรมเนียมการบริหารจัดการ</p> <p>การชำระเงิน: ภายใน 30 วัน</p> <p>ลักษณะรายการในอนาคต: รายการดังกล่าวจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง เป็นไปตามเงื่อนไขที่ระบุไว้ในสัญญา เป็นรายการสนับสนุนธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัท และคณะกรรมการตรวจสอบ</p>

15. ค่าบริการทางด้านบัญชี การบริหารบุคลากร และการจัดการสารสนเทศ

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะ-ความสัมพันธ์	ลักษณะ-ของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
			ปี 2559	ปี 2558	
1) AirAsia Global Shared Services Sdn Bhd. (AGSS)	AAB เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของ AGSS โดยถือหุ้นร้อยละ 100 ใน AGSS	AGSS ให้บริการทางด้านบัญชีการเงิน การบริหารบุคลากร และการจัดการสารสนเทศแก่บริษัทในกลุ่มแอร์เอเชีย			AGSS ให้บริการทางด้านบัญชีการเงิน การบริหารบุคลากร และการจัดการสารสนเทศแก่บริษัทในกลุ่มแอร์เอเชีย โดยตั้งแต่เดือนมิถุนายน 2559 เป็นต้นมา AAB ให้บริการทางด้านการจัดการสารสนเทศแก่บริษัทในกลุ่มแอร์เอเชีย จะดำเนินการเรียกเก็บค่าใช้จ่ายจากบริษัทในกลุ่มแอร์เอเชีย ตามสัดส่วนจำนวนพนักงานที่ใช้ในการทำงาน
2) AirAsia Berhad (AAB)	AAB เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ทางอ้อมของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยถือหุ้นผ่าน AirAsia Investment Limited ซึ่งถือหุ้นร้อยละ 45 ใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย	AAB ให้บริการทางด้านการจัดการสารสนเทศแก่บริษัทในกลุ่มแอร์เอเชีย ตั้งแต่เดือนมิถุนายน 2559 เป็นต้นมา 15.1 ค่าบริการทางด้านบัญชีการเงิน การบริหารบุคลากร และการจัดการสารสนเทศ - AGSS เจ้าหน้าที่ค่าบริการด้านบัญชีการเงิน การบริหารบุคลากร และการจัดการสารสนเทศ - AGSS 15.2 ค่าบริการทางด้านการจัดการสารสนเทศ - AAB เจ้าหน้าที่ค่าบริการด้านการจัดการสารสนเทศ - AAB	29,856,205 13,625,403 6,843,520 4,136,261	37,644,887 12,428,723 -	การกำหนดราคา: ค่าใช้จ่ายจะถูกเรียกเก็บจากบริษัทในกลุ่มแอร์เอเชียที่บริษัทให้บริการตามค่าใช้จ่ายพนักงานที่เกิดขึ้นจริง โดยปันส่วนตามสัดส่วนจำนวนพนักงานของแต่ละบริษัทภายในกลุ่มที่ใช้บริการ บวกส่วนเพิ่มตามที่ระบุไว้ในสัญญา การชำระเงิน: ภายใน 30 วัน ลักษณะรายการในอนาคต: รายการดังกล่าวจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง เป็นไปตามเงื่อนไขที่ระบุไว้ในสัญญา เป็นรายการสนับสนุนธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัท และคณะกรรมการตรวจสอบ

16. ค่าโปรแกรมสิทธิพิเศษแก่ลูกค้า

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะ-ความสัมพันธ์	ลักษณะ-ของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
			ปี 2559	ปี 2558	
1) Think Big Digital Sdn Bhd. (TBD)	TBD เป็นบริษัทร่วมทุนของ AAB โดย AAB ถือหุ้นร้อยละ 50	TBD ได้จัดทำโครงการ Big loyalty program เพื่อคืนกำไรให้กับลูกค้าในกลุ่มแอร์เอเชีย โดยการออก Big Point ซึ่งลูกค้าสามารถนำมาแลกตัวเครื่องบินและบริการอื่นในกลุ่มแอร์เอเชีย ค่าโปรแกรมสิทธิพิเศษแก่ลูกค้า เจ้าหน้าที่ค่าโปรแกรมสิทธิพิเศษแก่ลูกค้า - TBD รายได้ค่าตัวโดยสาร ลูกหนี้รายได้ค่าตัวโดยสาร	38,406,855 25,708,201 16,974,319 13,909,523	10,758,306 10,758,306 8,759,578 8,759,578	TBD ได้จัดทำโครงการ Big loyalty program เพื่อคืนกำไรให้กับลูกค้าในกลุ่มแอร์เอเชีย โดยการออก Big Point ซึ่งลูกค้าสามารถนำมาแลกตัวเครื่องบินและบริการอื่นในกลุ่มแอร์เอเชีย การกำหนดราคา: อัตราค่าโปรแกรมสิทธิพิเศษแก่ลูกค้าเป็นราคาตามสัญญาที่ตกลงไว้ การชำระเงิน: ภายใน 30 วัน ลักษณะรายการในอนาคต: รายการดังกล่าวจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง เป็นไปตามเงื่อนไขที่ระบุไว้ในสัญญา เป็นรายการสนับสนุนธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัท และคณะกรรมการตรวจสอบ

17. รายได้ค่านายหน้าจากการขายสินค้าปลอดอากรบนเครื่องบิน

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
			ปี 2559	ปี 2558	
1) บจ. คิง เพาเวอร์ มาเก๊า ดีเจส แอนด์ เมเนจเม้นท์ (KPM)	ครอบครัวศรีวิวัฒนประภาเป็นผู้บริหารกลุ่มบริษัท คิง เพาเวอร์ และเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ใน AAV ซึ่ง AAV เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดย AAV ถือหุ้นร้อยละ 55	บจ. ไทยแอร์เอเชียได้รับค่าคอมมิชชั่นรายเดือนจาก KPM สำหรับการขายสินค้าปลอดอากรบนเที่ยวบินระหว่างประเทศของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย รายได้ค่านายหน้าจากการขายสินค้าปลอดอากร ลูกหนี้ค่านายหน้า - KPM	4,535,865 1,761,835		บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้สิทธิ KPM ดำเนินการบริหารจัดการการขายสินค้าปลอดอากรบนเที่ยวบินระหว่างประเทศของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งดำเนินการขายโดยลูกเรือของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้บริการแก่ผู้โดยสารบนเครื่องบินในเที่ยวบินต่างๆ ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย KPM จะจ่ายค่าคอมมิชชั่นรายเดือนให้แก่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย <u>การกำหนดราคา:</u> อัตราค่าคอมมิชชั่นเป็นราคาตามสัญญาที่ตกลงไว้ <u>การชำระเงิน:</u> ภายใน 30 วัน <u>ลักษณะรายการในอนาคต:</u> รายการดังกล่าวจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง เป็นไปตามเงื่อนไขที่ระบุไว้ในสัญญา เป็นรายการสนับสนุนธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขการค้าทั่วไป

18. เงินค่าธรรมเนียมสนับสนุนสโมสรฟุตบอลเลสเตอร์ซิตี

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
			ปี 2559	ปี 2558	
1) บจ. คิง เพาเวอร์ อินเตอร์เนชั่นแนล (KPI)	ครอบครัวศรีวิวัฒนประภาเป็นผู้บริหารกลุ่มบริษัท คิง เพาเวอร์ และเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ใน AAV ซึ่ง AAV เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดย AAV ถือหุ้นใน บจ. ไทยแอร์ ร้อยละ 55	บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้การสนับสนุนสโมสรฟุตบอลเลสเตอร์ซิตี และโครงการ Leicester City International Academy ค่าธรรมเนียมสนับสนุนสโมสรฟุตบอลเลสเตอร์ซิตี เจ้าหนี้ค่าธรรมเนียมสนับสนุนสโมสรฟุตบอลเลสเตอร์ซิตี	31,788,130 -		บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้การสนับสนุนสโมสรฟุตบอลเลสเตอร์ซิตีและโครงการ Leicester City International Academy ในการคัดสรรนักเตะฟุตบอลเยาวชนไทย เข้าร่วมโครงการเพื่อพัฒนาฝีเท้าและฝึกฝนทักษะกีฬาฟุตบอลที่สโมสร Leicester City ประเทศอังกฤษ <u>การกำหนดราคา:</u> อัตราค่าธรรมเนียมสนับสนุนเป็นราคาตามสัญญาที่ตกลงไว้ <u>การชำระเงิน:</u> ภายใน 30 วัน <u>ลักษณะรายการในอนาคต:</u> รายการดังกล่าวจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง เป็นไปตามเงื่อนไขที่ระบุไว้ในสัญญา เป็นรายการสนับสนุนธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัท และคณะกรรมการตรวจสอบ

19. ซื้อสินค้า

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
			ปี 2559	ปี 2558	
1) Tune Talk (Thailand) Limited	นายแอนโทนีฟรานซิส เฟอร์นานเดส และนายคามารุดิน บิน เมอรานัน ซึ่งเป็นกรรมการของ TAA เป็นผู้ถือหุ้นทางอ้อมใน Tune Talk (Thailand) ผ่าน Tune talk international sdn. Bhd. (Malaysia) ซึ่ง Tune talk international sdn. Bhd. (Malaysia) ถือหุ้นร้อยละ 48 ใน Tune Talk (Thailand) Limited	บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซื้อสินค้า ได้แก่ ซิมการ์ดเพื่อจำหน่ายบนเครื่องบินจาก Tune Talk (Thailand) Limited ซื้อสินค้า เจ้าหน้าที่สินค้า Tune Talk	6,355,800 706,200		บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซื้อสินค้า ได้แก่ ซิมการ์ดเพื่อจำหน่ายบนเครื่องบินจาก Tune Talk (Thailand) Limited <u>การกำหนดราคา:</u> - อัตราค่าธรรมเนียมสนับสนุนเป็นราคาตามสัญญาที่ตกลงไว้ - <u>การชำระเงิน:</u> ภายใน 30 วัน <u>ลักษณะรายการในอนาคต:</u> รายการดังกล่าวจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง เป็นไปตามเงื่อนไขที่ระบุไว้ในสัญญา เป็นรายการสนับสนุนธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขการค้าทั่วไป

20. รายได้ค่าโดยสาร

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
			ปี 2559	ปี 2558	
กลุ่มบริษัท คิง เพาเวอร์ ที่เป็นสมาชิกในการซื้อตั๋วโดยสารกับสายการบินแอร์เอเชีย ได้แก่ 1) บจ. คิง เพาเวอร์ อินเตอร์เนชั่นแนล 2) บจ. คิง เพาเวอร์ ดิวตี้ฟรี จำกัด 3) บจ. คิง เพาเวอร์ แแท็กซี่ฟรี จำกัด 4) บจ. คิง เพาเวอร์ สุวรรณภูมิ จำกัด 5) บจ. คิง เพาเวอร์ ดีเวลลอปเม้นท์ จำกัด	ครอบครัววีวัฒน์ประภาเป็นผู้บริหารกลุ่มบริษัท คิง เพาเวอร์ และเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ใน AAV ซึ่ง AAV เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดย AAV ถือหุ้นร้อยละ 55	บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ให้บริการดำเนินการจองตั๋วโดยสารในรูปแบบสมาชิกองค์กร แก่กลุ่มบริษัท คิง เพาเวอร์ รายได้ค่าโดยสาร ลูกหนี้กลุ่มบริษัท คิง เพาเวอร์	542,641 88,058		บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ให้บริการดำเนินการจองตั๋วโดยสารในรูปแบบสมาชิกองค์กร แก่กลุ่มบริษัท คิง เพาเวอร์ <u>การกำหนดราคา:</u> - อัตราค่าธรรมเนียมสนับสนุนเป็นราคาตามสัญญาที่ตกลงไว้ - <u>การชำระเงิน:</u> ภายใน 30 วัน <u>ลักษณะรายการในอนาคต:</u> รายการดังกล่าวจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง เป็นไปตามเงื่อนไขที่ระบุไว้ในสัญญา เป็นรายการธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขการค้าทั่วไป

ความเห็นของกรรมการตรวจสอบเกี่ยวกับรายการระหว่างกัน

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

มาตรการการอนุมัติการทำรายการระหว่างกัน

ในกรณีที่มีการเข้าทำรายการระหว่างกัน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ และข้อบังคับประกาศคำสั่งหรือข้อกำหนดของคณะกรรมการกำกับตลาดทุน และตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย โดยจะพิจารณาความจำเป็นและความสมเหตุสมผลของการทำรายการ ตลอดจนความเหมาะสมด้านราคาและเงื่อนไขการค้าของรายการ และคำนึงถึงผลประโยชน์ของบริษัท ก่อนนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัทและ/หรือที่ประชุมผู้ถือหุ้นของบริษัทต่อไป แล้วแต่กรณี โดยผู้ที่มีส่วนได้ส่วนเสียจะไม่มีส่วนร่วมในการพิจารณาอนุมัติรายการดังกล่าว ในกรณีที่คณะกรรมการตรวจสอบของบริษัทฯ และ/หรือ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ไม่มีความชำนาญในการพิจารณารายการระหว่างกันที่อาจเกิดขึ้น บริษัทฯ และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะแต่งตั้งผู้เชี่ยวชาญอิสระหรือผู้สอบบัญชี เป็นผู้ให้ความเห็นเกี่ยวกับรายการระหว่างกันดังกล่าว

นโยบายเกี่ยวกับการเข้าทำรายการระหว่างกันในอนาคต

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

รายงานคณะกรรมการตรวจสอบ ประจำปี 2559

เรียน ท่านผู้ถือหุ้น บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น

คณะกรรมการตรวจสอบของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ประกอบด้วยคณะกรรมการอิสระซึ่งเป็นผู้ทรงคุณวุฒิ จำนวน 3 ท่าน โดยมี นายอารักษ์ ชลธาร์นนท์ เป็นประธานกรรมการตรวจสอบ นายณัฐวุฒิ เภาโบรมย์ และนายเกษมสิทธิ์ ปฐมศักดิ์ เป็นกรรมการตรวจสอบ ทั้งนี้ นายเกษมสิทธิ์ ปฐมศักดิ์ ได้เข้าดำรงตำแหน่งแทน นายดิสร วัชรโรทัย ซึ่งได้ลาออก โดยมีผลเมื่อวันที่ 9 พฤศจิกายน 2559 ที่ผ่านมา และมีหัวหน้างานหน่วยงานตรวจสอบภายในเป็นเลขานุการ

กรรมการตรวจสอบทุกท่านมีคุณสมบัติครบถ้วนตามหลักเกณฑ์ของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย และได้ปฏิบัติหน้าที่และความรับผิดชอบครบถ้วนตามกฎหมายว่าด้วยคณะกรรมการตรวจสอบที่อนุมัติโดยคณะกรรมการบริษัท และสอดคล้องกับประกาศตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

ในรอบบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2559 คณะกรรมการตรวจสอบได้มีการประชุมจำนวน 5 ครั้ง โดยคณะกรรมการตรวจสอบ ได้เข้าร่วมประชุมครบทั้ง 3 ท่าน จำนวน 3 ครั้ง ทั้งนี้ คณะกรรมการตรวจสอบได้รายงานผลการประชุมคณะกรรมการตรวจสอบต่อที่ประชุมคณะกรรมการบริษัท

ในรอบบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2559 คณะกรรมการตรวจสอบปฏิบัติหน้าที่ตามที่กำหนดไว้ในกฎบัตรโดยครบถ้วนดังนี้

1. สอบทานงบการเงินรายไตรมาสและงบการเงินประจำปี 2559 ร่วมกับผู้สอบบัญชีและผู้บริหารโดยสอบถามและให้คำแนะนำ และข้อคิดเห็นที่เป็นประโยชน์ เพื่อให้มั่นใจว่าการจัดทำงบการเงินมีความถูกต้อง ครบถ้วน เชื่อถือได้ และเป็นไปตามมาตรฐานบัญชีที่รับรองทั่วไป รวมทั้งมีการเปิดเผยข้อมูลที่เพียงพอเหมาะสม
2. ประเมินและสอบทานประสิทธิภาพและประสิทธิผลของระบบควบคุมภายใน การบริหารความเสี่ยง และระบบการตรวจสอบภายในของบริษัท ร่วมกับหน่วยงานตรวจสอบภายใน ผู้บริหารและผู้สอบบัญชี
3. พิจารณาทบทวนกฎบัตรของคณะกรรมการตรวจสอบและกฎบัตรของหน่วยงานตรวจสอบภายในเพื่อให้มั่นใจว่าการปฏิบัติในปีที่ผ่านมาครบถ้วนตามที่ได้รับมอบหมาย และหน้าที่ความรับผิดชอบ รวมทั้งพิจารณาปรับปรุงให้มีความทันสมัยและเหมาะสมกับธุรกิจของบริษัท
4. สอบทานรายงานผลการตรวจสอบภายในแต่ละไตรมาสปี 2559 และติดตามให้มีการปรับปรุงแก้ไขตามข้อเสนอแนะของรายงานผลการตรวจสอบเพื่อให้การปฏิบัติงานเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและเกิดประสิทธิผล
5. พิจารณาให้ความเห็นชอบแผนการตรวจสอบภายในประจำปี 2559 งบประมาณ บุคลากรของฝ่ายตรวจสอบภายใน และพิจารณารายงานผลการตรวจสอบ โดยให้ฝ่ายตรวจสอบภายในรายงานผลตรงต่อคณะกรรมการตรวจสอบ รวมทั้งพิจารณาประเมินผลการปฏิบัติของหัวหน้างานหน่วยงานตรวจสอบภายใน

6. สอบทานและให้ความเห็นต่อรายการเกี่ยวโยงกันหรือรายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ รวมถึงการเปิดเผยข้อมูลดังกล่าวตามข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย และสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์
7. พิจารณาคัดเลือกแต่งตั้งและค่าตอบแทนของผู้สอบบัญชี โดยพิจารณาจากความรู้ทางธุรกิจ ประสบการณ์ ความเหมาะสมของค่าตอบแทนและความเป็นอิสระของผู้สอบบัญชี ทั้งนี้สำหรับรอบปีบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2559 คณะกรรมการตรวจสอบได้คัดเลือกและเสนอชื่อนายชาญชัย ชัยประสิทธิ์ ผู้สอบบัญชีรับอนุญาตเลขที่ 3760 นายจรเกียรติ อรุณไพโรจน์กุล ผู้สอบบัญชีรับอนุญาตเลขที่ 3445 และนายไพบูล ตันกุล ผู้สอบบัญชีรับอนุญาตเลขที่ 4298 เป็นผู้สอบบัญชีของบริษัทและบริษัทย่อย โดยในรอบปีบัญชีที่ผ่านมาผู้สอบบัญชีได้ปฏิบัติงานด้วยความรู้ความสามารถในวิชาชีพ และให้ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับระบบการควบคุมภายในและความเสี่ยงต่างๆ รวมทั้งมีความเป็นอิสระในการปฏิบัติงาน โดยค่าตอบแทนที่เสนอมามีเป็นอัตราที่เหมาะสม
8. พิจารณาสอบทานให้บริษัทปฏิบัติตามว่าด้วยกฎหมายหลักทรัพย์ และตลาดหลักทรัพย์ ข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์ กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจ รวมถึงนโยบายกำกับดูแลที่ดี โดยประสานงานกับผู้บริหารและหน่วยงานตรวจสอบภายใน

จากการปฏิบัติดังกล่าวข้างต้น คณะกรรมการตรวจสอบมีความเห็นว่าในปี 2559 บริษัทมีการจัดทำงบการเงินอย่างถูกต้อง เป็นไปตามมาตรฐานบัญชีที่รับรองทั่วไป มีการเปิดเผยสารสนเทศอย่างถูกต้องเพียงพอ ครบถ้วนและเชื่อถือได้ มีระบบการควบคุมภายใน การตรวจสอบภายในและการบริหารความเสี่ยงที่เหมาะสม และมีประสิทธิภาพ มีการปฏิบัติตามกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้อง มีการดูแลจัดการรายการที่เกี่ยวข้องกันด้วยความโปร่งใส ไม่ก่อให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์และเป็นประโยชน์สูงสุดแก่บริษัทและผู้ถือหุ้น รวมทั้งมีการปฏิบัติงานที่สอดคล้องกับระบบการกำกับดูแลกิจการที่ดีอย่างเพียงพอโปร่งใส และเชื่อถือได้



(นายอารักษ์ ชลารันนท์)

ประธานกรรมการตรวจสอบ

รายงานความรับผิดชอบ ของคณะกรรมการต่อ รายงานทางการเงิน

คณะกรรมการบริษัทเป็นผู้รับผิดชอบต่อการเงินของ บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น และงบการเงินรวมของ บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น และบริษัทย่อย รวมถึงข้อมูลสารสนเทศทางการเงินที่ปรากฏในรายงานประจำปี โดยงบการเงินดังกล่าว จัดทำขึ้นตามมาตรฐานการบัญชีที่รับรองทั่วไป เลือกใช้นโยบายบัญชีที่เหมาะสม และถือปฏิบัติอย่างสม่ำเสมอ และใช้ดุลยพินิจอย่างระมัดระวัง และประมาณการที่ดีที่สุดในการจัดทำ รวมทั้งให้มีการเปิดเผยข้อมูลที่สำคัญอย่างเพียงพอในหมายเหตุประกอบงบการเงิน เพื่อให้เป็นประโยชน์ต่อผู้ถือหุ้น และนักลงทุนทั่วไปอย่างโปร่งใส

คณะกรรมการบริษัทได้จัดให้มีระบบบริหารความเสี่ยงและระบบควบคุมภายในที่เหมาะสมและมีประสิทธิภาพเพื่อให้มั่นใจได้อย่างมีเหตุผลว่าข้อมูลทางบัญชีมีความถูกต้องครบถ้วนและเพียงพอที่จะดำรงรักษาไว้ซึ่งทรัพย์สิน ตลอดจนจะไม่ให้เกิดการทุจริต หรือการดำเนินการที่ผิดปกติดังมีสาระสำคัญ

ในการนี้คณะกรรมการบริษัทได้แต่งตั้งคณะกรรมการตรวจสอบเพื่อทำหน้าที่สอบทานนโยบายการบัญชี และคุณภาพของรายงานทางการเงิน สอบทานระบบการควบคุมภายใน การตรวจสอบภายใน ระบบการบริหารความเสี่ยง ตลอดจนพิจารณาการเปิดเผยข้อมูลรายการระหว่างกันโดยความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบเกี่ยวกับเรื่องนี้ปรากฏในรายงานของคณะกรรมการตรวจสอบซึ่งแสดงไว้ในรายงานประจำปีแล้ว

งบการเงินของบริษัทและงบการเงินรวมของบริษัทและบริษัทย่อยได้รับการตรวจสอบโดยผู้สอบบัญชีของบริษัท คือ บริษัท ไพร้ทวอเตอร์เฮาส์คูเปอร์ส เอบีเอเอส จำกัด ในการตรวจสอบนั้นทางคณะกรรมการบริษัทได้สนับสนุนข้อมูลและเอกสารต่างๆ เพื่อให้ผู้สอบบัญชีสามารถตรวจสอบและแสดงความเห็นได้ตามมาตรฐานการสอบบัญชี โดยความเห็นของผู้สอบบัญชีได้ปรากฏในรายงานของผู้สอบบัญชีซึ่งแสดงไว้ในรายงานประจำปีแล้ว

คณะกรรมการมีความเห็นว่าระบบการควบคุมภายในของบริษัทโดยรวมอยู่ในระดับดี เป็นที่น่าพอใจ และสามารถสร้างความเชื่อมั่นอย่างมีเหตุผลได้ว่า งบการเงินของ บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น และงบการเงินรวมของ บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น และบริษัทย่อย สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2559 มีความเชื่อถือได้ โดยถือปฏิบัติตามมาตรฐานการบัญชีที่รับรองทั่วไป และปฏิบัติถูกต้องตามกฎหมาย และกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง



(นายอารักษ์ ชลธาร์นนท์)

ประธานกรรมการ



(นายธรรพล ภูบาลวิรัตน์)

ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร

คำอธิบายและการวิเคราะห์ ผลการดำเนินงานของฝ่ายจัดการ

บทสรุปผู้บริหาร

ในเดือนมกราคม 2560 กองทุนการเงินระหว่างประเทศ (IMF) คาดการณ์เศรษฐกิจโลกในปี 2559 เติบโตอยู่ที่ร้อยละ 3.1 โดยเศรษฐกิจสหรัฐฯ ขยายตัวอย่างค่อยเป็นค่อยไป หนุนโดยการเติบโตของการบริโภคภายในประเทศ เช่นเดียวกับเศรษฐกิจยูโรโซนที่มีแรงขับเคลื่อนหลักมาจากการบริโภคในประเทศ แต่ยังคงเผชิญปัจจัยเสี่ยงต่างๆ อาทิ ความกังวลจากการผิดชำระหนี้ของกรีซ ปัญหาหนี้เสียของธนาคารในยุโรป และการทำประชามติออกจากการเป็นสมาชิกสหภาพยุโรปของอังกฤษ ขณะที่เศรษฐกิจจีนชะลอตัวลงจากมาตรการปฏิรูปโครงสร้างทางเศรษฐกิจและมาตรการดูแลเสถียรภาพเศรษฐกิจทางการเงินของภาครัฐ อย่างไรก็ตาม ความผันผวนของเศรษฐกิจโลกยังคงเป็นปัจจัยเสี่ยงต่อการเติบโตของเศรษฐกิจไทย ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อการดำเนินงานของบริษัท

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) เปิดเผยอัตราการขยายตัวของเศรษฐกิจไทยในปี 2559 อยู่ที่ร้อยละ 3.2 เติบโตจากปี 2558 ที่ขยายตัวร้อยละ 2.9 โดยเป็นผลมาจากการขยายตัวของภาคการบริโภคภาคเอกชน ภาคการส่งออก และการเร่งลงทุนจากทางภาครัฐ ขณะที่การท่องเที่ยวยังเป็นตัวขับเคลื่อนเศรษฐกิจ แม้ว่าจะได้รับผลกระทบจากมาตรการจัดระเบียบผู้ประกอบการธุรกิจท่องเที่ยวในช่วงไตรมาสที่ 4 ปี 2559 และช่วงไว้อาลัยในประเทศ ซึ่งส่งผลกระทบต่อจำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติที่เดินทางเข้ามาประเทศไทย อย่างไรก็ตาม การเติบโตของการบริโภคสินค้าและบริการภายในประเทศในช่วงปลายปี 2559 ได้รับแรงหนุนจากการดำเนินมาตรการของภาครัฐ โดยกระตุ้นการเดินทางในวันหยุดและการใช้จ่ายเพื่อการท่องเที่ยว

นักท่องเที่ยวต่างชาติที่เดินทางเข้ามาประเทศไทยตลอดปี 2559 เติบโตร้อยละ 9 จากช่วงเดียวกันของปีก่อน โดยมีจำนวน 32.6 ล้านคน ส่วนใหญ่เป็นนักท่องเที่ยวจากทางภูมิภาคเอเชียตะวันออก โดยเฉพาะนักท่องเที่ยวจีนที่ขยายตัวร้อยละ 10 จากช่วงเดียวกันของปีก่อน ขณะที่นักท่องเที่ยวในกลุ่มอาเซียนและในภูมิภาคยุโรป เติบโตร้อยละ 9 และร้อยละ 10 จากช่วงเดียวกันของปีก่อน ตามลำดับ เช่นเดียวกับนักท่องเที่ยวจากภูมิภาคอื่นๆ ส่วนใหญ่ยังคงเติบโตเพิ่มขึ้นเมื่อเปรียบเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน ส่งผลให้ตลอดปี 2559 สายการบินไทยแอร์เอเชียมีจำนวนผู้โดยสารรวมอยู่ที่ 17.2 ล้านคน เพิ่มขึ้นร้อยละ 16 จากช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อน สูงกว่าปริมาณที่หนึ่งที่เพิ่มขึ้นร้อยละ 12 จากช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อน ทั้งนี้ในปี 2559 สายการบินไทยแอร์เอเชียได้เปิดเส้นทางบินใหม่ทั้งในประเทศและระหว่างประเทศเป็น

จำนวน 12 เส้นทาง ประกอบด้วย กรุงเทพฯ (ดอนเมือง) - หลวงพระบาง (ลาว) กรุงเทพฯ - เวียงจันทน์ (ลาว) กรุงเทพฯ - โกจิ (อินเดีย) กรุงเทพฯ - โกลกาตา (อินเดีย) กรุงเทพฯ - ชัวเถา (จีน) ภูเก็ต - อุ๋ฮั่น (จีน) ภูเก็ต - เสียมราฐ (กัมพูชา) เชียงใหม่ - ขอนแก่น เชียงใหม่ - ฉางซา (จีน) หาดใหญ่ - ขอนแก่น หาดใหญ่ - เชียงราย และหาดใหญ่ - กัวลาลัมเปอร์ (มาเลเซีย) นอกจากนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังได้ขยายเส้นทางบินในลักษณะการเพิ่มความถี่ของเที่ยวบินอย่างต่อเนื่องในจุดหมายปลายทางที่สำคัญทั้งในประเทศและในแถบอินโดจีน ประกอบไปด้วย กรุงเทพฯ - อุดรธานี กรุงเทพฯ - สุราษฎร์ธานี กรุงเทพฯ - ภูเก็ต กรุงเทพฯ - ฮานอย (เวียดนาม) หาดใหญ่ - เชียงใหม่ และหาดใหญ่ - พัทยา (อุตะเถา) อย่างไรก็ตาม บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้เปิดเส้นทางบิน หาดใหญ่ - ยะโฮร์ บารู (มาเลเซีย) และยกเลิกการให้บริการเส้นทางบินดังกล่าวในระหว่างปี 2559 ในปีนี้ สายการบินไทยแอร์เอเชียได้รับมอบเครื่องบินจำนวน 6 ลำ ส่งผลให้ ณ สิ้นปี 2559 สายการบินไทยแอร์เอเชียมีฝูงบินเป็นจำนวนทั้งสิ้น 51 ลำ

ผลการดำเนินงานของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ในปี 2559 มีกำไรสุทธิอยู่ที่ 1,869.5 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 791.0 ล้านบาท จากปี 2558 ที่มีกำไรสุทธิอยู่ที่ 1,078.5 ล้านบาท โดยมีสาเหตุหลักมาจากจำนวนผู้โดยสารที่เติบโต กอปรกับต้นทุนน้ำมันที่อยู่ในระดับต่ำ อันเนื่องมาจากราคาเฉลี่ยน้ำมันในตลาดโลกในปี 2559 ปรับตัวลงจากอุปทานน้ำมันดิบโลกที่ล้นตลาด และการฟื้นตัวเศรษฐกิจโลกที่เปราะบาง

สรุปผลการดำเนินงาน

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งประกอบธุรกิจสายการบินไทยแอร์เอเชีย โดยถือหุ้นร้อยละ 55 ใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย

**ผลประกอบการของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2558 และ 2559 เป็นไปดังนี้:**

งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ

สำหรับผลการดำเนินงานในปี 2559 บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มีรายได้จำนวน 32,400.6 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 2,893.3 ล้านบาท หรือร้อยละ 10 จากช่วงเดียวกันของปีก่อน และมีกำไรก่อนต้นทุนทางการเงินและภาษีเงินได้จำนวน 3,726.9

ล้านบาท เพิ่มขึ้น 1,160.5 ล้านบาท หรือร้อยละ 45 จากช่วงเดียวกันของปีก่อน ส่งผลให้ในปี 2559 มีกำไรสุทธิส่วนที่เป็นของผู้เป็นเจ้าของบริษัทใหญ่จำนวน 1,869.5 ล้านบาท คิดเป็นอัตรากำไรสุทธิที่ร้อยละ 6 และมีกำไรต่อหุ้นขั้นพื้นฐานอยู่ที่ 0.3855 บาท

กำไรเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี 2559 ของส่วนที่เป็นของผู้เป็นเจ้าของบริษัทใหญ่อยู่ที่ 1,850.5 ล้านบาท จากการวัดมูลค่าใหม่ของภาวะผูกพันผลประโยชน์พนักงานจำนวน 43.1 ล้านบาท และภาษีเงินได้เกี่ยวกับองค์ประกอบของกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นจำนวน 8.6 ล้านบาท

งบแสดงฐานะการเงิน

สินทรัพย์

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 สินทรัพย์มีจำนวน 56,599.4 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 3,772.9 ล้านบาท หรือร้อยละ 7 เทียบจากสิ้นปีก่อน และมีอัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์อยู่ที่ร้อยละ 3.4 ซึ่งเป็นผลมาจาก

- (1) สินทรัพย์หมุนเวียนลดลง 69.6 ล้านบาท มาจากเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดลดลงจำนวน 1,461.5 ล้านบาท จากการซื้อเครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าทางการเงินเพื่อรองรับการเติบโตทางธุรกิจในอนาคตจำนวน 2 ลำ ขณะที่เงินลงทุนระยะสั้นเพิ่มขึ้น 960.5 ล้านบาท จากการลงทุนในเงินฝากประจำ และลูกหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกันเพิ่มขึ้นจำนวน 478.6 ล้านบาท
- (2) สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนเพิ่มขึ้น 3,842.5 ล้านบาท มาจากเครื่องบิน ส่วนปรับปรุงอาคารเช่าและอุปกรณ์-สุทธิ เพิ่มขึ้นจำนวน 2,209.3 ล้านบาท เนื่องจากในปี 2559 บริษัทได้รับเครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าทางการเงินจำนวน 2 ลำ รวมถึงมีการตั้งเงินสำรองบำรุงรักษาเครื่องบินเพิ่มขึ้น 1,599.2 ล้านบาท ตามข้อบังคับปฏิบัติการการบิน

หนี้สิน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 หนี้สินมีจำนวน 26,479.2 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 1,735.9 ล้านบาท หรือร้อยละ 7 เทียบจากสิ้นปีก่อน ซึ่งเป็นผลมาจาก

- (1) หนี้สินหมุนเวียนเพิ่มขึ้น 973.7 ล้านบาท มาจากเงินกู้ยืมระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปีเพิ่มขึ้นจำนวน 559.7 ล้านบาท จากการทำสัญญากู้ยืมเงินระยะยาวไม่มีหลักประกันจากสถาบันการเงินภายในประเทศเพื่อยกเลิกสัญญาเช่าทางการเงินก่อนกำหนด (รีไฟแนนซ์) ของเครื่องบินจำนวน 2 ลำและเครื่องยนต์เครื่องบินจำนวน 2 เครื่อง นอกจากนี้ ค่าใช้จ่ายค้างจ่ายจากการซื้อชิ้นส่วนอะไหล่เครื่องบิน และรายได้รับล่วงหน้าจากการขายบัตรโดยสารล่วงหน้าเพิ่มขึ้นจำนวน 373.7 ล้านบาท และ 207.9 ล้านบาท ตามลำดับ ขณะที่เจ้าหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกันลดลงจำนวน 487.1 ล้านบาท
- (2) หนี้สินไม่หมุนเวียนเพิ่มขึ้น 762.2 ล้านบาท มาจากเงินกู้ยืมระยะยาวเพิ่มขึ้นจำนวน 1,273.0 ล้านบาท ขณะที่หนี้สินตามสัญญาเช่าทางการเงินลดลงจำนวน 384.7 ล้านบาท จากการรีไฟแนนซ์หนี้สินตามสัญญาเช่าทางการเงินของเครื่องบินจำนวน 2 ลำ และเครื่องยนต์เครื่องบินจำนวน 2 เครื่อง แม้ว่าบริษัทได้รับเครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าทางการเงินเพิ่มจำนวน 2 ลำในปี

ส่วนของผู้ถือหุ้น

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 ส่วนของผู้ถือหุ้นมีจำนวน 30,120.2 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 2,037.0 ล้านบาท หรือร้อยละ 7 เทียบจากสิ้นปีก่อน มาจากผลการดำเนินงานของงวด แม้ว่าบริษัทฯ มีการประกาศจ่ายเงินปันผลระหว่างกาลสำหรับผลการดำเนินงานปี 2559 ในอัตราหุ้นละ 0.15 บาท คิดเป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น 722.4 ล้านบาท โดยเงินปันผลดังกล่าวได้จ่ายให้ผู้ถือหุ้นเมื่อวันที่ 7 ธันวาคม 2559 รวมทั้งตั้งสำรองทางกฎหมายเพิ่มขึ้นจำนวน 22.0 ล้านบาท ทั้งนี้ส่วนของผู้เป็นเจ้าของบริษัทใหญ่และส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุม ณ สิ้นปี 2559 มีจำนวน 21,270.5 ล้านบาท และ 8,849.7 ล้านบาท ตามลำดับ โดยมีอัตราผลตอบแทนผู้ถือหุ้นอยู่ที่ร้อยละ 9.0

งบกระแสเงินสด

สำหรับงวดปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2559 บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มีเงินสดสุทธิได้จากกิจกรรมดำเนินงานจำนวน 4,381.6 ล้านบาท ส่วนใหญ่เป็นกำไรจากการดำเนินงานในงวดนี้ ในส่วนของเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุนมีจำนวน 2,785.6 ล้านบาท ส่วนใหญ่มาจากเงินสดจ่ายเพื่อเงินสำรองบำรุงรักษาเครื่องบิน เงินสดจ่ายเพื่อซื้อเครื่องบิน ส่วนปรับปรุงอาคารเช่าและอุปกรณ์ และเงินลงทุนระยะสั้นในเงินฝากประจำที่เพิ่มขึ้น ขณะที่เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงินมีจำนวน 3,098.1 ล้านบาท โดยเป็นเงินสดจ่ายเพื่อการยกเลิกสัญญาเช่าทางการเงินก่อนถึงเวลาที่กำหนด รวมถึงจ่ายชำระหนี้สินภายใต้สัญญาเช่าทางการเงิน เงินปันผลจ่ายและดอกเบี้ยจ่าย โดยมีเงินสดรับจากเงินกู้ยืมระยะยาวจากการรีไฟแนนซ์หนี้สินตามสัญญาเช่าทางการเงินของเครื่องบินและเครื่องยนต์เครื่องบินเป็นจำนวน 2,000.0 ล้านบาท ส่งผลให้ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดลดลงสุทธิจำนวน 1,502.1 ล้านบาท ในขณะที่มีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันสิ้นงวดอยู่ที่ 4,661.4 ล้านบาท

ผลประกอบการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2558 และ 2559 เป็นไปดังนี้:

งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ

สำหรับผลการดำเนินงานในปี 2559 บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีรายได้จำนวน 32,400.6 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 10 จากรายได้ในปี 2558 ที่เท่ากับ 29,507.3 ล้านบาท สาเหตุหลักมาจากจำนวนผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้นร้อยละ 16 มาอยู่ที่ 17.2 ล้านคน ในปี 2559 ซึ่งสูงกว่าปริมาณที่นั่งที่เพิ่มขึ้นร้อยละ 12 จากช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อน ขณะที่อัตราส่วนการขนส่งผู้โดยสารเพิ่มขึ้น 3 จุด จากช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อน มาอยู่ที่ร้อยละ 84 โดยบริษัทรับมอบเครื่องบินจำนวน 6 ลำในปีนี้เพื่อรองรับการเปิดเส้นทางบินใหม่และเพิ่มจำนวนเที่ยวบินในเส้นทางที่ได้รับความนิยม ส่งผลให้ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารเพิ่มขึ้นร้อยละ 14 จากช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อน อย่างไรก็ตามราคาค่าโดยสารเฉลี่ยเท่ากับ 1,565 บาทต่อคน ลดลงร้อยละ 6 จากช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อน ตามสถานการณ์แข่งขันของธุรกิจการบิน ผลกระทบจากมาตรการจัดระเบียบผู้ประกอบการธุรกิจนำเที่ยวอย่างจริงจังและช่วงไว้อาลัยในประเทศ

กำไรสุทธิสำหรับปี 2559 มีจำนวน 3,408.2 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 71 จากช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อน สาเหตุหลักมาจากราคาน้ำมันเชื้อเพลิงในตลาดโลกที่ปรับตัวลงหนุนผลการดำเนินงานของบริษัท เนื่องจากน้ำมันเป็นต้นทุนหลัก

คิดเป็นร้อยละ 28 ของต้นทุนรวมของบริษัท ทั้งนี้บริษัทบันทึกปรับปรุงรายการหนี้สินภาษีเงินได้รอตัดบัญชี ที่เกิดจากการรีไฟแนนซ์หนี้สินตามสัญญาเช่าทางการเงินของเครื่องบินและเครื่องบินยนต์เครื่องบิน ส่งผลให้ภาษีเงินได้นิติบุคคลในปี 2559 ลดลง

กำไรเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี 2559 มีจำนวน 3,373.8 ล้านบาท จากการวัดมูลค่าใหม่ของภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงานจำนวน 43.1 ล้านบาท และภาษีเงินได้เกี่ยวกับองค์ประกอบของกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นจำนวน 8.6 ล้านบาท

งบแสดงฐานะการเงิน

สินทรัพย์

วันที่ 31 ธันวาคม 2559 สินทรัพย์มีจำนวน 32,738.8 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 3,731.2 ล้านบาท หรือร้อยละ 13 เทียบจากสิ้นปีก่อน ซึ่งเป็นผลมาจาก

- (1) สินทรัพย์หมุนเวียนลดลง 130.2 ล้านบาท มาจากเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดลดลงจำนวน 1,522.2 ล้านบาท จากการซื้อเครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าทางการเงินเพื่อรองรับการเติบโตทางธุรกิจในอนาคต จำนวน 2 ลำ ขณะที่เงินลงทุนระยะสั้นเพิ่มขึ้นจำนวน 960.5 ล้านบาท จากการลงทุนในเงินฝากประจำ และลูกหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกันเพิ่มขึ้นจำนวน 478.6 ล้านบาท
- (2) สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนเพิ่มขึ้น 3,861.4 ล้านบาท มาจากเครื่องบิน ส่วนปรับปรุงอาคารเช่าและอุปกรณ์-สุทธิ เพิ่มขึ้นจำนวน 2,228.0 ล้านบาท เนื่องจากในปี 2559 บริษัทได้รับเครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าทางการเงินจำนวน 2 ลำ รวมถึงมีการตั้งเงินสำรองบำรุงรักษาเครื่องบินเพิ่มขึ้น 1,599.2 ล้านบาท ตามชั่วโมงการปฏิบัติการการบิน

หนี้สิน

วันที่ 31 ธันวาคม 2559 หนี้สินมีจำนวน 23,449.4 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 1,698.9 ล้านบาท หรือร้อยละ 8 เทียบจากสิ้นปีก่อน ซึ่งเป็นผลมาจาก

- (1) หนี้สินหมุนเวียนเพิ่มขึ้น 929.1 ล้านบาท มาจากเงินกู้ยืมระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปีเพิ่มขึ้นจำนวน 559.7 ล้านบาท จากการรีไฟแนนซ์หนี้สินตามสัญญาเช่าทางการเงินของเครื่องบินจำนวน 2 ลำ และเครื่องบินยนต์เครื่องบินจำนวน 2 เครื่อง นอกจากนี้ค่าใช้จ่ายค้างจ่ายจากการซื้อชิ้นส่วนเครื่องบิน และรายได้รับล่วงหน้าจากการขายบัตรโดยสารล่วงหน้าเพิ่มขึ้นจำนวน 373.0 ล้านบาท และ 207.9 ล้านบาท ตามลำดับ ขณะที่เจ้าหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน ลดลงจำนวน 480.4 ล้านบาท
- (2) หนี้สินไม่หมุนเวียนเพิ่มขึ้น 769.8 ล้านบาท มาจากเงินกู้ยืมระยะยาวเพิ่มขึ้นจำนวน 1,273.0 ล้านบาท ขณะที่หนี้สินตามสัญญาเช่าทางการเงินลดลงจำนวน 384.7 ล้านบาท จากการรีไฟแนนซ์หนี้สินตามสัญญาเช่าทางการเงินของเครื่องบินจำนวน 2 ลำ และเครื่องบินยนต์เครื่องบินจำนวน 2 เครื่อง แม้ว่าบริษัทได้รับเครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าทางการเงินเพิ่มจำนวน 2 ลำ ในปีนี้

ส่วนของผู้ถือหุ้น

วันที่ 31 ธันวาคม 2559 ส่วนของผู้ถือหุ้นมีจำนวน 9,289.4 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 2,032.3 ล้านบาท หรือร้อยละ 28 เทียบจากสิ้นปีก่อน มาจากกำไรจากการดำเนินงานสำหรับงวด แม้ว่า บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีการประกาศจ่ายเงินปันผลระหว่างกาล ในอัตราหุ้นละ 30.80 บาท คิดเป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น 1,341.5 ล้านบาท โดยเงินปันผลดังกล่าวได้จ่ายให้ผู้ถือหุ้นเมื่อวันที่ 11 พฤศจิกายน 2559

ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีอัตราส่วนเงินกู้ยืมต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (D/E Ratio) และอัตราส่วนเงินกู้ยืมสุทธิต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Net Gearing Ratio) วันที่ 31 ธันวาคม 2559 เท่ากับ 1.66 เท่า และ 0.95 เท่า ตามลำดับ โดยบริษัทมีแผนบริหารจัดการทางการเงินให้อัตราส่วนหนี้สินสุทธิต่อส่วนของผู้ถือหุ้นให้อยู่ในระดับต่ำกว่า 2 เท่า เพื่อรักษาระดับโครงสร้างเงินทุนให้แข็งแกร่งในสภาวะที่ตลาดมีการแข่งขันสูง

งบกระแสเงินสด

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีเงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมดำเนินงานจำนวน 4,336.3 ล้านบาท ส่วนใหญ่เป็นกำไรจากการดำเนินงานในงวดนี้ ในส่วนของเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุนมีจำนวน 2,785.6 ล้านบาท ส่วนใหญ่มาจากเงินสดจ่ายเพื่อเงินสำรองบำรุงรักษาเครื่องบินเงินสดจ่ายเพื่อซื้อเครื่องบิน ส่วนปรับปรุงอาคารเช่าและอุปกรณ์ และเงินลงทุนระยะสั้นในเงินฝากประจำที่เพิ่มขึ้น ขณะที่เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงินจำนวน 3,113.6 ล้านบาท โดยเป็นเงินสดจ่ายเพื่อการยกเลิกสัญญาเช่าทางการเงินก่อนถึงเวลาที่กำหนด รวมถึงจ่ายชำระหนี้สินภายใต้สัญญาเช่าทางการเงิน เงินปันผลจ่ายและดอกเบี้ยจ่าย โดยมีเงินสดรับจากเงินกู้ยืมระยะยาวจากการรีไฟแนนซ์หนี้สินตามสัญญาเช่าทางการเงินของเครื่องบินและเครื่องบินยนต์เครื่องบินเป็นจำนวน 2,000.0 ล้านบาท ส่งผลให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดลดลงสุทธิจำนวน 1,562.9 ล้านบาท ในขณะที่มีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันสิ้นงวดอยู่ที่ 4,549.2 ล้านบาท

ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อผลการดำเนินงานในอนาคต

กองทุนการเงินระหว่างประเทศ (IMF) คาดการณ์การเติบโตของเศรษฐกิจโลกในปี 2560 เติบโตอยู่ที่ร้อยละ 3.4 จากปีก่อนหน้าที่เติบโตร้อยละ 3.1 แม้คาดว่ากิจกรรมทางเศรษฐกิจจะเติบโตในปี 2560 อย่างไรก็ตามแนวโน้มการฟื้นตัวในระยะต่อไปยังมีความไม่แน่นอนสูง ดังนั้นเพื่อรับมือกับความผันผวนที่อาจเกิดขึ้นและส่งผลกระทบต่อผลการดำเนินงานของบริษัท บริษัทฯ จึงได้วิเคราะห์ถึงปัจจัยที่อาจส่งผลกระทบต่อความสามารถบรรลุวัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้ และหาแนวทางป้องกันความเสี่ยงดังต่อไปนี้

- (1) ความผันผวนของอัตราดอกเบี้ย: เศรษฐกิจสหรัฐฯ คาดจะเติบโตจากปีก่อนหน้า ท่ามกลางความไม่แน่นอนด้านการเมือง ส่งผลให้ธนาคารกลางสหรัฐฯ (Fed) มีแผนที่จะทยอยปรับขึ้นอัตราดอกเบี้ย 1-2 ครั้ง ในปี 2560 หลังจากที่ได้ประกาศปรับอัตราดอกเบี้ยนโยบายเพิ่มขึ้นร้อยละ 0.25 เมื่อเดือนธันวาคม 2559 ที่ผ่านมา ทั้งนี้บริษัทฯ อาจต้องก่อภาระหนี้เพิ่มอย่างมีนัยสำคัญในอนาคต เพื่อระดมทุนในการจัดซื้อเครื่องบิน และเพื่อเป็นค่าใช้จ่ายตามแผนขยายธุรกิจ ทั้งนี้การเพิ่มขึ้นของอัตราดอกเบี้ยมีผลให้

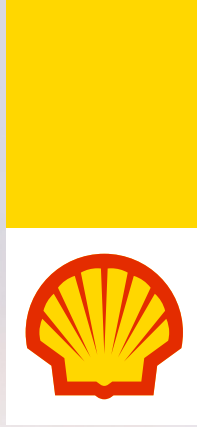
ต้นทุนการกู้ยืมในขนาดของบริษัทเพิ่มขึ้น ดังนั้นบริษัท จึงมีมาตรการลดความผันผวนของอัตราดอกเบี้ยโดยกำหนดอัตราดอกเบี้ยบางส่วนเป็นอัตราคงที่ในกระบวนการเจรจาสัญญาเช่าทางการเงินและพิจารณานำเครื่องมือทางการเงินมาใช้ในเวลาที่เหมาะสม

- (2) ความผันผวนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ: บริษัทฯ มีรายได้และค่าใช้จ่ายเป็นเงินตราต่างประเทศหลายสกุลเงิน ดังนั้นบริษัทฯ จึงทำการบริหารภายใต้นโยบายการบริหารความเสี่ยงแบบธรรมชาติ (Natural Hedging) คือ จัดการให้รายจ่ายอยู่ในสกุลเงินเดียวกับรายรับให้มากที่สุด นอกจากนี้โครงสร้างเงินกู้ในสกุลเงินต่างๆ จะถูกปรับให้สอดคล้องกับสกุลเงินของเงินสดสุทธิจากการดำเนินงาน (Net Operating Cash Flow) ทั้งนี้บริษัทฯ ได้นำเครื่องมือทางการเงินมาใช้ในการบริหารความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนตามความเหมาะสม
- (3) ความผันผวนจากราคาน้ำมันเชื้อเพลิง: ราคาน้ำมันดิบในตลาดโลก คาดจะปรับตัวเพิ่มขึ้นในปี 2560 หลังจากทีกลุ่มประเทศผู้ส่งออกน้ำมัน (OPEC) และผู้ผลิตนอกกลุ่มประเทศผู้ส่งออกน้ำมัน (Non-OPEC) ทำข้อตกลงปรับลดปริมาณการผลิตน้ำมันตั้งแต่ต้นปี 2560 ที่ผ่านมา อย่างไรก็ตามการเพิ่มขึ้นของราคาน้ำมัน อาจส่งผลให้ผู้ผลิตน้ำมันจากชั้นหินดินดาน (Shale Oil) ในสหรัฐฯ กลับมาเดินหน้าผลิตน้ำมัน ซึ่งอาจเป็นปัจจัยกดดันราคาน้ำมันดิบโลกอีกครั้ง ดังนั้นเพื่อลดความผันผวนของต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิง บริษัทฯ จึงมีนโยบายการป้องกันความเสี่ยงจากราคาน้ำมันอากาศยาน (Fuel Hedging) เพื่อชะลอผลกระทบของความผันผวนดังกล่าว ณ วันที่ 17 กุมภาพันธ์ 2560 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทำประกันความเสี่ยงราคาน้ำมันอากาศยานล่วงหน้าร่วมกับกลุ่มแอร์เอเชียไว้ในสัดส่วนตัวเฉลี่ยร้อยละ 74 ของปริมาณการใช้น้ำมันสำหรับปี 2560 โดยมีค่าเฉลี่ยต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยานหลังทำการป้องกันความเสี่ยง (Effective Fuel Costs) อยู่ที่ 62 เหรียญสหรัฐฯ ต่อบาร์เรล

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) คาดการณ์แนวโน้มเศรษฐกิจไทยปี 2560 จะขยายตัวอยู่ที่ร้อยละ 3.0-4.0 จากการใช้จ่ายลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่ของภาครัฐและการใช้จ่ายของภาคครัวเรือนในประเทศ นอกจากนี้ เศรษฐกิจไทยจะได้รับประโยชน์จากมาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจที่ภาครัฐจะทยอยออกมาอย่างต่อเนื่อง อย่างไรก็ตามความผันผวนของสถานการณ์การเมืองของโลกยังเป็นปัจจัยเสี่ยงที่อาจกระทบการเติบโตของเศรษฐกิจไทย ในทางกลับกัน ภาคการท่องเที่ยวมีแนวโน้มฟื้นตัวจากความเชื่อมั่นที่ปรับตัวดีขึ้น และการดำเนินมาตรการจากภาครัฐที่ยกเว้นค่าธรรมเนียมการตรวจตราประเภทนักท่องเที่ยว ชนิตใช้ได้ครั้งเดียว (Tourist Visa- Single entry) และการปรับลดค่าธรรมเนียมการตรวจลงตรา ณ ช่องทางอนุญาตของด่านตรวจคนเข้าเมือง (Visa on Arrival) ระหว่างวันที่ 1 ธันวาคม 2559 - 31 สิงหาคม 2560 ทั้งนี้ กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬาคาดการณ์รายได้จากนักท่องเที่ยวต่างชาติในปี 2560 อยู่ที่ 1.8 ล้านล้านบาท หรือเติบโตร้อยละ 8.5 จากปีก่อนหน้า โดยคาดจำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติที่เดินทางเข้ามาประเทศไทยในปี 2560 จะมีจำนวน 35.0 ล้านคน เพิ่มขึ้นจากปี 2559 ที่มีจำนวน 32.6 ล้านคน ในส่วนของสถานการณ์การท่องเที่ยวในไตรมาสที่ 1 คาดจะได้รับประโยชน์จากฤดูกาลท่องเที่ยว อาทิ วันขึ้นปีใหม่ และวันตรุษจีน เป็นต้น ซึ่งเป็นปัจจัยขับเคลื่อนจำนวนนักท่องเที่ยวให้เติบโตขึ้น ส่งผลบวกต่ออุตสาหกรรมการบินและอุตสาหกรรมท่องเที่ยว

ในปี 2560 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ตั้งเป้าขนส่งผู้โดยสารอยู่ที่ 19.5 ล้านคน โดยมีอัตราส่วนการขนส่งผู้โดยสารแข็งแกร่งอยู่ที่ร้อยละ 84 และมีแผนรับเครื่องบินในระหว่างปีเป็นจำนวน 6 ลำ ส่งผลให้บริษัทมีจำนวนเครื่องบินทั้งสิ้น 57 ลำ นอกจากนี้ บริษัทได้วางกลยุทธ์การเติบโตในอนาคตอันใกล้ โดยการรุกฐานลูกค้าในตลาดอินเดียและอาเซียนเพิ่มขึ้น ขณะที่ยังคงรักษาฐานลูกค้าในตลาดจีน เพื่อลดความเสี่ยงจากการพึ่งพาฐานลูกค้ากลุ่มใดกลุ่มหนึ่ง และเพื่อขับเคลื่อนให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีรายได้ที่มีเสถียรภาพที่มั่นคงต่อไป





Shell Aviation

Your reputation

Our reliability

A proud partner of AirAsia





krungsri
กรุงศรี

เครือ MUFG หนึ่งใน
สถาบันการเงินที่ใหญ่ที่สุดในโลก



ธนาคารกรุงศรีอยุธยา หนึ่งในธนาคารที่มีความน่าเชื่อถือสูงสุดในประเทศไทย

จัดอันดับโดยสถาบันจัดอันดับความน่าเชื่อถือชั้นนำระดับโลก

ธนาคารกรุงศรีอยุธยา ซึ่งเป็นบริษัทในเครือ MUFG หนึ่งในกลุ่มสถาบันการเงินชั้นนำของโลก ได้รับการจัดอันดับความน่าเชื่อถือ จากสถาบันจัดอันดับความน่าเชื่อถือชั้นนำ ได้แก่ มูดีส์ อีแวนส์เตอร์ เซอร์วิส (Baa1) สแตนดาร์ด แอนด์ พัวร์ส์ (BBB+) และพีทช์ เรทติ้งส์ (A-), (AAA(thai)) กรุงศรีจึงก้าวสู่การเป็นธนาคารชั้นนำอย่างแข็งแกร่ง พร้อมเพิ่มศักยภาพให้กลุ่มลูกค้าธุรกิจขนาดใหญ่ กลุ่มลูกค้าธุรกิจ SME และผู้ลงทุน ด้วยความมั่นคงทางการเงินที่คุณมั่นใจได้



มีตซึบิชิ ยูเอฟเอจ ไฟแนนเชียล กรุ๊ป (MUFG) เป็นกลุ่มสถาบันการเงินที่ใหญ่ที่สุดในโลก และเป็นหนึ่งในกลุ่มสถาบันการเงินชั้นนำของโลก ที่นำเสนอบริการทางการเงินที่หลากหลายและครอบคลุม



krungsri
กรุงศรี

กรุงศรี (ธนาคารกรุงศรีอยุธยา จำกัด (มหาชน) และบริษัทในเครือซึ่งรวมถึง บริษัท อยุธยา ดีเวลลอปเม้นท์ ลีสซิง จำกัด) มุ่งมั่นดำเนินตามพันธสัญญาในการดำเนินธุรกิจด้วยความซื่อสัตย์สุจริตอย่างสูงสุด ตลอดระยะเวลา 72 ปีของการก่อตั้ง



งบการเงิน



31 ธันวาคม 2559

บริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน)



รายงานของผู้สอบบัญชีรับอนุญาต

สอบผู้ถือหุ้นและคณะกรรมการของบริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน)

ความเห็น

ข้าพเจ้าเห็นว่า งบการเงินรวมของบริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน) (บริษัท) และบริษัทย่อย (กลุ่มกิจการ) และงบการเงินเฉพาะกิจการของบริษัท แสดงฐานะการเงินรวมของกลุ่มกิจการและฐานะการเงินเฉพาะกิจการของบริษัท ณ วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2559 และผลการดำเนินงานรวมและผลการดำเนินงานเฉพาะกิจการ กระแสเงินสดรวมและกระแสเงินสดเฉพาะกิจการสำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกันโดยถูกต้องตามที่ควรในสาระสำคัญตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน

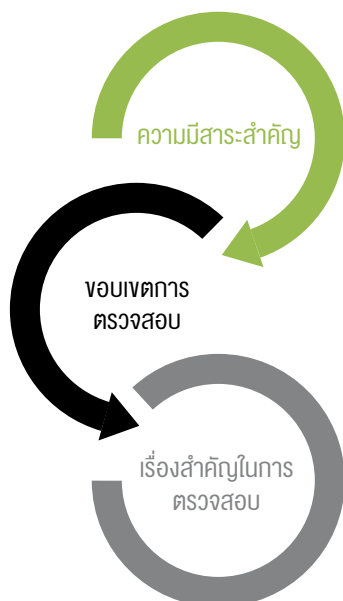
งบการเงินที่ตรวจสอบ

ข้าพเจ้าได้ตรวจสอบงบการเงินรวมของกลุ่มกิจการและงบการเงินเฉพาะกิจการของบริษัทข้างต้นนี้ ซึ่งประกอบด้วยงบแสดงฐานะการเงินรวมและงบแสดงฐานะการเงินเฉพาะกิจการ ณ วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2559 งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมและงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จเฉพาะกิจการ งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้นรวมและงบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้นเฉพาะกิจการ และงบกระแสเงินสดรวมและงบกระแสเงินสดเฉพาะกิจการ สำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกันและหมายเหตุประกอบงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการรวมถึงหมายเหตุสรุปนโยบายการบัญชีที่สำคัญ

เกณฑ์ในการแสดงความเห็น

ข้าพเจ้าได้ปฏิบัติตามตรวจสอบตามมาตรฐานการสอบบัญชี ความรับผิดชอบของข้าพเจ้าได้กล่าวไว้ในส่วนของความรับผิดชอบของผู้สอบบัญชีต่อการตรวจสอบงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการในรายงานของข้าพเจ้า ข้าพเจ้ามีความเป็นอิสระจากกลุ่มกิจการและบริษัท ตามข้อกำหนดจรรยาบรรณของผู้ประกอบวิชาชีพบัญชี ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการตรวจสอบงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการที่กำหนดโดยสภาวิชาชีพบัญชีในพระบรมราชูปถัมภ์ และข้าพเจ้าได้ปฏิบัติตามความรับผิดชอบด้านจรรยาบรรณอื่น ๆ ซึ่งเป็นไปตามข้อกำหนดเหล่านี้ ข้าพเจ้าเชื่อว่าหลักฐานการสอบบัญชีที่ข้าพเจ้าได้รับเพียงพอและเหมาะสมเพื่อใช้เป็นเกณฑ์ในการแสดงความเห็นของข้าพเจ้า

แนวทางการตรวจสอบในภาพรวม



ความมีสาระสำคัญ

ความมีสาระสำคัญโดยรวมสำหรับงบการเงินรวมเท่ากับ 160 ล้านบาท ซึ่งเป็นร้อยละ 5 ของกำไรก่อนภาษีเงินได้ของกลุ่มกิจการ

การกำหนดความมีสาระสำคัญคำนวณจากกำไรก่อนภาษีเงินได้ของกลุ่มกิจการที่เป็นสกุลเงินบาท ซึ่งเป็นสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงานตามที่เปิดเผยในนโยบายการบัญชีในหมายเหตุข้อ 2.3 (ก)

ขอบเขตการตรวจสอบ

ข้าพเจ้าได้ปฏิบัติตามตรวจสอบสำหรับกลุ่มกิจการ ซึ่งประกอบด้วยธุรกิจเกี่ยวกับการให้บริการสายการบิน ราคาประหยัด

เรื่องสำคัญในการตรวจสอบ

ได้กำหนดเรื่องสำคัญในการตรวจสอบ ดังต่อไปนี้

- การรับรู้รายได้จากการจำหน่ายบัตรโดยสารเครื่องบิน
- การพิจารณาการจ่ายโดยใช้หุ้นเป็นเกณฑ์

ความมีสาระสำคัญ

ขอบเขตของการตรวจสอบของข้าพเจ้ากำหนดตามความมีสาระสำคัญ ข้าพเจ้ากำหนดแผนการตรวจสอบเพื่อให้ได้ความเชื่อมั่นอย่างสมเหตุสมผลว่างบการเงินปราศจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญ การแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอาจเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาด การแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงจะถูกพิจารณาว่ามีสาระสำคัญถ้าการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงรายการใดรายการหนึ่งหรือทุกรายการ จะสามารถคาดการณ์ได้อย่างสมเหตุสมผลว่ามีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเชิงเศรษฐกิจของผู้ใช้งบการเงิน

ข้าพเจ้าได้พิจารณาความมีสาระสำคัญตามดุลยพินิจของผู้ประกอบวิชาชีพ โดยกำหนดความมีสาระสำคัญสำหรับงบการเงินรวมเป็นจำนวนเงินตามเกณฑ์ดังที่อธิบายไว้ในตาราง ข้าพเจ้าใช้ความมีสาระสำคัญและพิจารณาปัจจัยเชิงคุณภาพในการกำหนดขอบเขตการตรวจสอบ รวมถึงลักษณะ ช่วงเวลา และขอบเขตของวิธีการตรวจสอบ และเพื่อประเมินผลกระทบของการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริง ทั้งในแง่ของแต่ละรายการและผลรวมของทุกรายการต่องบการเงินโดยรวม

ความมีสาระสำคัญโดยรวมสำหรับ
งบการเงินรวม

160 ล้านบาท

วิธีการกำหนดความมีสาระสำคัญ

ร้อยละ 5 ของกำไรก่อนภาษีเงินได้

เหตุผลในการใช้ข้อมูลอ้างอิงในการกำหนด
ความมีสาระสำคัญ

ข้าพเจ้าเลือกใช้กำไรก่อนภาษีเงินได้เป็นข้อมูลอ้างอิงในการกำหนดความมีสาระสำคัญเนื่องจากการประเมินผลการดำเนินงานของกลุ่มกิจการกำหนดจากกำไรก่อนภาษีเงินได้ โดยปกติข้อมูลอ้างอิงร้อยละ 5 นี้เป็นที่ยอมรับโดยทั่วไป ซึ่งใช้ในการปฏิบัติงานตรวจสอบและไม่มีรายการที่ผิดปกติที่สำคัญที่ต้องปรับปรุงข้อมูลอ้างอิงนี้

ข้าพเจ้าได้ตกลงกับคณะกรรมการตรวจสอบว่า ข้าพเจ้าจะรายงานการแสดงผลข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงที่พบระหว่างการตรวจสอบของข้าพเจ้า

วิธีการกำหนดขอบเขตการตรวจสอบ

ข้าพเจ้ากำหนดขอบเขตการตรวจสอบเพื่อปฏิบัติงานอย่างเพียงพอ เพื่อให้ข้าพเจ้าแสดงความเห็นต่องบการเงินรวมของกลุ่มกิจการ โดยข้าพเจ้าพิจารณาถึงโครงสร้างของกลุ่มกิจการ กระบวนการและการควบคุมทางด้านบัญชี และ อุตสาหกรรมของกลุ่มกิจการที่ดำเนินการอยู่

เรื่องสำคัญในการตรวจสอบ

เรื่องสำคัญในการตรวจสอบคือเรื่องต่าง ๆ ที่มีนัยสำคัญที่สุดตามดุลยพินิจของผู้ประกอบวิชาชีพของข้าพเจ้าในการตรวจสอบงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการสำหรับปีปัจจุบัน ข้าพเจ้าได้นำเรื่องเหล่านี้มาพิจารณาในบริบทของการตรวจสอบงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการโดยรวมและการแสดงความเห็นของข้าพเจ้า ทั้งนี้ ข้าพเจ้าไม่ได้แสดงความเห็นแยกต่างหากสำหรับเรื่องเหล่านี้

เรื่องสำคัญในการตรวจสอบ

วิธีการตรวจสอบ

การรับรู้รายได้จากการจำหน่ายบัตรโดยสารเครื่องบิน

รายได้จากการจำหน่ายบัตรโดยสารเครื่องบิน สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2559 มีจำนวนเงินรวมทั้งสิ้นประมาณ 24,993 ล้านบาท ซึ่งแสดงรายละเอียดไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 24 เรื่อง รายได้จากการขายและการให้บริการ จำนวนเงินที่ลูกค้าจ่ายล่วงหน้า สำหรับการโดยสารที่มีกำหนดการบินในอนาคตจะแสดงเป็นรายได้ รับล่วงหน้าในงบแสดงฐานะการเงิน และรับรู้เป็นรายได้ในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จเมื่อผู้โดยสารมีการเดินทางตามเส้นทางที่ได้จองล่วงหน้าแล้ว

รายได้จากการจำหน่ายบัตรโดยสารเครื่องบินและรายได้รับล่วงหน้าเป็นเรื่องสำคัญในการตรวจสอบ เนื่องจากมีจำนวนเงินที่เป็นสาระสำคัญต่องบการเงิน จำนวนรายการที่มีการจองบัตรโดยสารเครื่องบินล่วงหน้ามีจำนวนมากและมีการรับเงินล่วงหน้าทั้งสกุลเงินไทยบาทและสกุลเงินตราต่างประเทศหลายสกุล

วิธีการตรวจสอบที่สำคัญของข้าพเจ้าประกอบด้วย

- ตรวจสอบการควบคุมทั่วไปของระบบสารสนเทศ รวมถึงการควบคุมเฉพาะระบบงานที่เกี่ยวข้องสำหรับรายได้จากการจำหน่ายบัตรโดยสารเครื่องบิน
- ประเมินการออกแบบและประสิทธิภาพของระบบปฏิบัติ กระบวนการ และการควบคุมที่สำคัญในการจองบัตรโดยสารเครื่องบินล่วงหน้า และการรับรู้เป็นรายได้เมื่อมีการเดินทางตามเส้นทางที่ได้จองไว้
- ทดสอบการควบคุมที่สำคัญของการกระทบยอดการจองบัตรโดยสารและข้อมูลการรับชำระเงินระหว่างระบบการจองบัตรโดยสารเครื่องบินและรายงานจากสถาบันการเงิน
- ตรวจสอบความถูกต้องและครบถ้วนของข้อมูลการบินที่เกิดขึ้นระหว่างปีที่ได้แสดงไว้ในรายงานรายได้กับตารางการบิน
- ตรวจสอบโดยเลือกตัวอย่างข้อมูลการบินในรายงานรายได้และรายงานจากการทำอากาศยานเพื่อมั่นใจว่ารายได้เกิดขึ้นจริง
- ตรวจสอบการบันทึกปรับปรุงรายการกับเอกสารที่เกี่ยวข้องของรายการรายได้และรายได้รับล่วงหน้าที่สำคัญ
- ทดสอบการบันทึกและการแปลงค่ารายการที่เป็นเงินตราต่างประเทศ

จากผลการตรวจสอบข้างต้น ข้าพเจ้าพบว่าการรับรู้รายได้จากการจำหน่ายบัตรโดยสารเครื่องบินและรายได้รับล่วงหน้ามีความเหมาะสม

เรื่องสำคัญในการตรวจสอบ

วิธีการตรวจสอบ

การพิจารณาการจ่ายโดยใช้หุ้นเป็นเกณฑ์

ในเดือนมิถุนายน พ.ศ. 2559 ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทได้ขายหุ้นจำนวน 1,891,588,286 หุ้น หรือคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 39 ของหุ้นทั้งหมดของบริษัทให้แก่ผู้ถือหุ้นรายใหม่ ราคาที่ตกลงซื้อขายกันระหว่างผู้ถือหุ้นนั้นมีราคาต่ำกว่าราคาของหลักทรัพย์ที่เกิดจากรายการซื้อขายสุดท้าย (ราคาปิด) ณ วันที่มีการตกลงซื้อขายกัน (grant date) ตามที่แสดงโดยตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย ซึ่งทำให้เกิดประเด็นในการพิจารณาว่า ราคาที่ตกลงซื้อขายกันนั้นได้สะท้อนถึงมูลค่ายุติธรรมของการทำรายการซื้อขายหลักทรัพย์ขนาดใหญ่ดังกล่าว ณ วันที่มีการตกลงซื้อขายกันหรือไม่ ในกรณีที่ราคาที่ตกลงซื้อขายดังกล่าวไม่ได้สะท้อนถึงมูลค่ายุติธรรมของราคาหลักทรัพย์ บริษัทต้องบันทึกผลแตกต่างที่เกิดขึ้นจากรายการซื้อขายหลักทรัพย์ขนาดใหญ่ดังกล่าวเป็นค่าใช้จ่ายในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จตามหลักเกณฑ์พิจารณาการจ่ายโดยใช้หุ้นเป็นเกณฑ์ ตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 2 เรื่อง “การจ่ายโดยใช้หุ้นเป็นเกณฑ์”

ในการกำหนดราคาซื้อขายหลักทรัพย์สำหรับหลักทรัพย์ขนาดใหญ่ดังกล่าวได้ผ่านขั้นตอนการประเมินมูลค่าของกิจการเพื่อกำหนดช่วงของราคาซื้อขายที่มีความเหมาะสมและสอดคล้องกับมูลค่ายุติธรรม ณ วันที่มีการตกลงซื้อขายกัน ในการประเมินราคดังกล่าว ผู้ซื้อและผู้ขายหลักทรัพย์ได้ว่าจ้างที่ปรึกษาทางการเงินที่มีความรู้และความเชี่ยวชาญมาทำการประเมินโดยวิธีคิดลดกระแสเงินสดซึ่งต้องอาศัยข้อสมมติฐานที่สำคัญในการจัดทำ เช่น อัตราการเติบโตของธุรกิจการปันอัตราคิดลดการประมาณการจำนวนผู้โดยสาร อัตราค่าโดยสาร และราคาน้ำมัน

ข้าพเจ้าให้ความสำคัญกับรายการนี้เนื่องจากเกี่ยวข้องกับการใช้ดุลยพินิจอย่างมากในการพิจารณาว่าราคาที่ซื้อขายหลักทรัพย์ขนาดใหญ่เป็นราคาที่สะท้อนมูลค่ายุติธรรมหรือไม่

วิธีการตรวจสอบที่สำคัญของข้าพเจ้าประกอบด้วย

- ประเมินคุณสมบัติ และความรู้ความสามารถ ของผู้ประเมินราคาที่ใช้ซื้อและผู้ขายหลักทรัพย์ขนาดใหญ่ว่าจ้าง
- ประเมินความสมเหตุสมผลของวิธีการที่ผู้ประเมินราคาใช้ เช่น การคำนวณการคิดลดกระแสเงินสดและสอบถามเชิงทดสอบถึงข้อสมมติฐานที่สำคัญ เช่น อัตราการเติบโตของธุรกิจการปันอัตราคิดลดโดยวิธีต้นทุนเงินทุนถัวเฉลี่ยการประมาณการจำนวนผู้โดยสาร อัตราค่าโดยสาร และราคาน้ำมัน
- สอบถามผู้บริหารในเชิงทดสอบเพื่อประเมินความสมเหตุสมผลของข้อสมมติฐานที่สำคัญที่ใช้ในการประมาณการมูลค่ายุติธรรมของหลักทรัพย์
- ให้ผู้เชี่ยวชาญของผู้สอบบัญชีทดสอบวิธีการที่ผู้ประเมินราคาใช้ รวมถึงการคำนวณการคิดลดกระแสเงินสดและสอบถามเชิงทดสอบต่อผู้ประเมินราคาถึงความสมเหตุสมผลของข้อสมมติฐานที่สำคัญ

จากการทดสอบข้างต้น ข้าพเจ้าเห็นว่าวิธีการที่ใช้ในการประเมินราคายุติธรรมและข้อสมมติฐานที่ใช้มีความสมเหตุสมผล และราคาที่มีการตกลงซื้อขายจริงของหลักทรัพย์ขนาดใหญ่ดังกล่าว เป็นราคาที่สอดคล้องกับมูลค่ายุติธรรม ณ วันที่มีการตกลงซื้อขายกัน

ข้อมูลอื่น

กรรมการเป็นผู้รับผิดชอบต่อข้อมูลอื่น ข้อมูลอื่นประกอบด้วย ข้อมูลซึ่งรวมอยู่ในรายงานประจำปีแต่ไม่รวมถึงงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการและรายงานของผู้สอบบัญชีที่อยู่ในรายงานนั้น ข้าพเจ้าคาดว่าข้าพเจ้าจะได้รับรายงานประจำปีภายหลังจากวันที่ในรายงานของผู้สอบบัญชีนี้

ความเห็นของข้าพเจ้าต่องบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการไม่ครอบคลุมถึงข้อมูลอื่นและข้าพเจ้าไม่ได้ให้ความเชื่อมั่นต่อข้อมูลอื่น

ความรับผิดชอบของข้าพเจ้าที่เกี่ยวกับการตรวจสอบงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ คือการอ่านและพิจารณาว่าข้อมูลอื่นมีความขัดแย้งที่มีสาระสำคัญกับงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการหรือกับความรู้อื่นที่ได้รับจากการตรวจสอบของข้าพเจ้า หรือปรากฏว่าข้อมูลอื่นมีการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญหรือไม่

เมื่อข้าพเจ้าได้อ่านรายงานประจำปี หากข้าพเจ้าสรุปได้ว่ามีการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญ ข้าพเจ้าต้องสื่อสารเรื่องดังกล่าวกับคณะกรรมการตรวจสอบ

ความรับผิดชอบของกรรมการต่องบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ

กรรมการมีหน้าที่รับผิดชอบในการจัดทำและนำเสนอของงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการเหล่านี้โดยถูกต้องตามที่ควรตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน และรับผิดชอบเกี่ยวกับการควบคุมภายในที่กรรมการพิจารณาว่าจำเป็นเพื่อให้สามารถจัดทำงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการที่ปราศจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญไม่ว่าจะเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาด

ในการจัดทำงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ กรรมการรับผิดชอบในการประเมินความสามารถของกลุ่มกิจการและบริษัทในการดำเนินงานต่อเนื่อง เปิดเผยเรื่องที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานต่อเนื่อง (ตามความเหมาะสม) และการใช้เกณฑ์การบัญชีสำหรับการดำเนินงานต่อเนื่องเว้นแต่กรรมการมีความตั้งใจที่จะเลิกกลุ่มกิจการและบริษัทหรือหยุดดำเนินงานหรือไม่สามารถดำเนินงานต่อเนื่องต่อไปได้

คณะกรรมการตรวจสอบมีหน้าที่ช่วยกรรมการในการสอดส่องดูแลกระบวนการในการจัดทำรายงานทางการเงินของกลุ่มกิจการและบริษัท

ความรับผิดชอบของผู้สอบบัญชีต่อการตรวจสอบงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ

การตรวจสอบของข้าพเจ้ามีวัตถุประสงค์เพื่อให้ได้ความเชื่อมั่นอย่างสมเหตุสมผลว่างบการเงินปราศจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญหรือไม่ไม่ว่าจะเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาด และเสนอรายงานของผู้สอบบัญชี ซึ่งรวมความเห็นของข้าพเจ้าอยู่ด้วย ความเชื่อมั่นอย่างสมเหตุสมผลคือความเชื่อมั่นในระดับสูงแต่ไม่ได้เป็นการรับประกันว่าการปฏิบัติงานตรวจสอบตามมาตรฐานการสอบบัญชีจะสามารถตรวจพบข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญที่มีอยู่ได้เสมอไป ข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอาจเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาดและถือว่ามีสาระสำคัญเมื่อคาดการณ์อย่างสมเหตุสมผลได้ว่ารายการที่ขัดต่อข้อเท็จจริงแต่ละรายการหรือทุกรายการรวมกันจะมีผลต่อการตัดสินใจทางเศรษฐกิจของผู้ใช้งบการเงิน

ในการตรวจสอบของข้าพเจ้าตามมาตรฐานการสอบบัญชี ข้าพเจ้าได้ใช้ดุลยพินิจเกี่ยวกับประกอบวิชาชีพและการสังเกตและสงสัยเกี่ยวกับประกอบวิชาชีพตลอดการตรวจสอบ การปฏิบัติงานของข้าพเจ้ารวมถึง

- ระบุและประเมินความเสี่ยงจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญในงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการไม่ว่าจะเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาด ออกแบบและปฏิบัติงานตามวิธีการตรวจสอบเพื่อตอบสนองต่อความเสี่ยงเหล่านั้น และได้หลักฐานการสอบบัญชีที่เพียงพอและเหมาะสมเพื่อเป็นเกณฑ์ในการแสดงความเห็นของข้าพเจ้า ความเสี่ยงที่ไม่พบข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญซึ่งเป็นผลมาจากการทุจริตจะสูงกว่าความเสี่ยงที่เกิดจากข้อผิดพลาด เนื่องจากการทุจริตอาจเกี่ยวกับการสมรู้ร่วมคิด การปลอมแปลงเอกสารหลักฐาน การตั้งใจละเว้นการแสดงผล การแสดงผลข้อมูลที่ไม่ตรงตามข้อเท็จจริงหรือการแทรกแซงการควบคุมภายใน

- ทำความเข้าใจในระบบการควบคุมภายในที่เกี่ยวข้องกับการตรวจสอบ เพื่อออกแบบวิธีการตรวจสอบที่เหมาะสมกับสถานการณ์ แต่ไม่ใช่เพื่อวัตถุประสงค์ในการแสดงความเห็นต่อความมีประสิทธิภาพของการควบคุมภายในของกลุ่มกิจการและบริษัท
- ประเมินความเหมาะสมของนโยบายการบัญชีที่กรรมการใช้และความสมเหตุสมผลของประมาณการทางบัญชีและการเปิดเผยข้อมูลที่เกี่ยวข้องซึ่งจัดทำขึ้นโดยกรรมการ
- สรุปเกี่ยวกับความเหมาะสมของการใช้เกณฑ์การบัญชีสำหรับการดำเนินงานต่อเนื่องของกรรมการและจากหลักฐานการสอบบัญชีที่ได้รับสรุปว่ามีความไม่แน่นอนที่มีสาระสำคัญเกี่ยวกับเหตุการณ์หรือสถานการณ์ที่อาจเป็นเหตุให้เกิดข้อสงสัยอย่างมีนัยสำคัญต่อความสามารถของกลุ่มกิจการและบริษัทในการดำเนินงานต่อเนื่องหรือไม่ ถ้าข้าพเจ้าได้ข้อสรุปว่ามีความไม่แน่นอนที่มีสาระสำคัญ ข้าพเจ้าต้องกล่าวไว้ในรายงานของผู้สอบบัญชีของข้าพเจ้าถึงการเปิดเผยที่เกี่ยวข้องในงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ หรือถ้าการเปิดเผยดังกล่าวไม่เพียงพอความเห็นของข้าพเจ้าจะเปลี่ยนแปลงไป ข้อสรุปของข้าพเจ้าขึ้นอยู่กับหลักฐานการสอบบัญชีที่ได้รับจนถึงวันที่ในรายงานของผู้สอบบัญชีของข้าพเจ้า อย่างไรก็ตาม เหตุการณ์หรือสถานการณ์ในอนาคตอาจเป็นเหตุให้กลุ่มกิจการและบริษัทต้องหยุดการดำเนินงานต่อเนื่อง
- ประเมินการนำเสนอ โครงสร้างและเนื้อหาของงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการโดยรวม รวมถึงการเปิดเผยว่างบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการแสดงรายการและเหตุการณ์ในรูปแบบที่ทำให้มีการนำเสนอข้อมูลโดยถูกต้องตามที่ควร
- ได้รับหลักฐานการสอบบัญชีที่เหมาะสมอย่างเพียงพอเกี่ยวกับข้อมูลทางการเงินของกิจการภายในกลุ่มหรือกิจกรรมทางธุรกิจภายในกลุ่มกิจการ เพื่อแสดงความเห็นต่องบการเงินรวม ข้าพเจ้ารับผิดชอบต่อการกำหนดแนวทาง การควบคุมดูแล และการปฏิบัติงานตรวจสอบกลุ่มกิจการ ข้าพเจ้าเป็นผู้รับผิดชอบแต่เพียงผู้เดียวต่อความเห็นของข้าพเจ้า

ข้าพเจ้าได้สื่อสารกับคณะกรรมการตรวจสอบเกี่ยวกับขอบเขตและช่วงเวลาของการตรวจสอบตามที่ได้วางแผนไว้ ซึ่งรวมถึงประเด็นที่มีนัยสำคัญที่พบจากการตรวจสอบและข้อบกพร่องที่มีนัยสำคัญในระบบการควบคุมภายใน ถ้าหากข้าพเจ้าได้พบในระหว่างการตรวจสอบของข้าพเจ้า

ข้าพเจ้าได้ให้คำรับรองแก่คณะกรรมการตรวจสอบว่า ข้าพเจ้าได้ปฏิบัติตามข้อกำหนดจรรยาบรรณที่เกี่ยวข้องกับความเป็นอิสระและได้สื่อสารกับผู้มีส่วนเกี่ยวข้องในการกำกับดูแลเกี่ยวกับความสัมพันธ์ทั้งหมดตลอดจนเรื่องอื่น ซึ่งข้าพเจ้าเชื่อว่ามีเหตุผลที่บุคคลภายนอกอาจพิจารณาว่ากระทบต่อความเป็นอิสระของข้าพเจ้าและมาตรการที่ข้าพเจ้าใช้เพื่อป้องกันไม่ให้ข้าพเจ้าขาดความเป็นอิสระ

จากเรื่องที่ได้สื่อสารกับคณะกรรมการตรวจสอบ ข้าพเจ้าได้พิจารณาเรื่องต่าง ๆ ที่มีนัยสำคัญมากที่สุดในการตรวจสอบงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการในปีปัจจุบันและกำหนดเป็นเรื่องสำคัญในการตรวจสอบ ข้าพเจ้าได้อธิบายเรื่องเหล่านี้ในรายงานของผู้สอบบัญชี เว้นแต่กฎหมายหรือข้อบังคับไม่ให้เปิดเผยต่อสาธารณะเกี่ยวกับเรื่องดังกล่าว หรือในสถานการณ์ที่ยากที่จะเกิดขึ้น ข้าพเจ้าพิจารณาว่าไม่ควรสื่อสารเรื่องดังกล่าวในรายงานของข้าพเจ้าเพราะการกระทำดังกล่าวสามารถคาดการณ์ได้อย่างสมเหตุสมผลว่าจะมีผลกระทบในทางลบมากกว่าผลประโยชน์ต่อส่วนได้เสียสาธารณะจากการสื่อสารดังกล่าว

บริษัท ไพร่ซวอเตอร์เฮาส์คูเปอร์ส เอ็มเอเอส จำกัด



ชาญชัย ชัยประสิทธิ์

ผู้สอบบัญชีรับอนุญาตเลขที่ 3760

กรุงเทพมหานคร

23 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2560

งบแสดงฐานะการเงิน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2559

(หน่วย : บาท)

หมายเหตุ	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ		
	พ.ศ. 2559	พ.ศ. 2558	พ.ศ. 2559	พ.ศ. 2558	
สินทรัพย์					
สินทรัพย์หมุนเวียน					
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	7	4,661,352,232	6,122,814,644	112,126,184	51,437,734
เงินฝากสถาบันการเงินที่มีภาระค้ำประกัน		1,636,470	358,741,649	-	-
เงินลงทุนระยะสั้น	8	2,069,763,643	1,109,230,126	-	-
ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น - สุทธิ	9	446,003,586	439,190,726	870,000	-
ลูกหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน	27.4	804,788,351	326,208,917	6,687,500	-
สินค้าคงเหลือ		118,176,358	94,033,284	-	-
ค่าใช้จ่ายจ่ายล่วงหน้า		323,080,945	315,699,793	918,386	928,847
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น		334,814,912	63,283,980	2,105,499	1,563,891
รวมสินทรัพย์หมุนเวียน		8,759,616,497	8,829,203,119	122,707,569	53,930,472
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน					
เงินฝากสถาบันการเงินที่มีภาระค้ำประกัน		-	6,441,435	-	-
เงินลงทุนระยะยาว	10	11,848,500	13,291,300	-	-
เงินลงทุนในบริษัทย่อย	11	-	-	3,067,114,370	3,067,114,370
เงินสำรองบำรุงรักษาเครื่องบิน	27.5	2,665,543,653	1,066,380,311	-	-
เครื่องบิน ส่วนปรับปรุงอาคารเช่า และอุปกรณ์ - สุทธิ	12	20,425,356,577	18,216,068,951	13,101	17,401
สินทรัพย์ไม่มีตัวตน - สุทธิ	13	14,871,536,619	14,868,493,040	1	1
ค่าความนิยม	14	8,824,825,803	8,824,825,803	-	-
สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี - สุทธิ	18	-	-	966,947	1,404,795
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น	15	1,040,698,183	1,001,821,169	-	-
รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน		47,839,809,335	43,997,322,009	3,068,094,419	3,068,536,567
รวมสินทรัพย์		56,599,425,832	52,826,525,128	3,190,801,988	3,122,467,039

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการนี้

งบแสดงฐานะการเงิน (ต่อ)

ณ วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2559

(หน่วย : บาท)

หมายเหตุ	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	พ.ศ. 2559	พ.ศ. 2558	พ.ศ. 2559	พ.ศ. 2558
หนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น				
หนี้สินหมุนเวียน				
เจ้าหนี้การค้า	488,960,425	335,807,004	-	-
เจ้าหนี้อื่น	340,856,616	194,558,325	593,123	-
เจ้าหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน	430,781,485	917,878,501	-	-
รายได้รับล่วงหน้า	4,238,145,612	4,030,229,013	-	-
ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย	1,890,245,179	1,516,586,327	2,210,880	1,556,800
เงินกู้ยืมระยะยาว				
ที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	16	559,746,132	-	-
หนี้สินตามสัญญาเช่าการเงิน				
ที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	17	1,231,760,940	-	-
หนี้สินหมุนเวียนอื่น				
		89,604,216	50,642,628	748,738
รวมหนี้สินหมุนเวียน		9,270,100,605	53,446,631	2,305,538
หนี้สินไม่หมุนเวียน				
เงินกู้ยืมระยะยาว	16	1,273,007,321	-	-
หนี้สินตามสัญญาเช่าการเงิน	17	12,390,703,979	-	-
หนี้สินภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี - สุทธิ	18	3,290,418,091	-	-
ภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน	20	254,950,594	-	-
รวมหนี้สินไม่หมุนเวียน		17,209,079,985	-	-
รวมหนี้สิน		26,479,180,590	53,446,631	2,305,538

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการนี้

งบแสดงฐานะการเงิน (ต่อ)

ณ วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2559

(หน่วย : บาท)

หมายเหตุ	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	พ.ศ. 2559	พ.ศ. 2558	พ.ศ. 2559	พ.ศ. 2558
หนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น (ต่อ)				
ส่วนของผู้ถือหุ้น				
ทุนเรือนหุ้น				
ทุนจดทะเบียน				
หุ้นสามัญจำนวน 4,850,000,000 หุ้น				
มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 0.1 บาท	485,000,000	485,000,000	485,000,000	485,000,000
หุ้นที่ออกและชำระแล้ว				
หุ้นสามัญจำนวน 4,850,000,000 หุ้น				
มูลค่าที่ได้รับชำระแล้ว				
หุ้นละ 0.1 บาท	21 485,000,000	485,000,000	485,000,000	485,000,000
ส่วนเกินมูลค่าหุ้น	21 2,599,808,274	2,599,808,274	2,599,808,274	2,599,808,274
กำไรสะสม				
จัดสรรแล้ว - ทุนสำรองตามกฎหมาย	23 48,500,000	26,510,386	48,500,000	26,510,386
ยังไม่ได้จัดสรร	18,137,211,185	17,031,066,832	4,047,083	8,842,841
รวมส่วนของผู้ถือหุ้นของบริษัทใหญ่	21,270,519,459	20,142,385,492	3,137,355,357	3,120,161,501
ส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุม	8,849,725,783	7,940,775,064	-	-
รวมส่วนของผู้ถือหุ้น	30,120,245,242	28,083,160,556	3,137,355,357	3,120,161,501
รวมหนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น	56,599,425,832	52,826,525,128	3,190,801,988	3,122,467,039

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการนี้

งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2559

(หน่วย : บาท)

หมายเหตุ	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ		
	พ.ศ. 2559	พ.ศ. 2558	พ.ศ. 2559	พ.ศ. 2558	
รายได้จากการขายและการให้บริการ	24	32,400,568,631	29,507,305,473	25,000,000	25,000,000
ต้นทุนขายและการให้บริการ		(26,687,758,182)	(25,315,075,228)	-	-
กำไรขั้นต้น		5,712,810,449	4,192,230,245	25,000,000	25,000,000
รายได้อื่น		729,735,863	956,277,752	739,969,637	528,001,129
กำไรก่อนค่าใช้จ่าย		6,442,546,312	5,148,507,997	764,969,637	553,001,129
ค่าใช้จ่ายในการขาย		(1,507,500,692)	(1,493,977,009)	-	-
ค่าใช้จ่ายในการบริหาร		(1,128,580,133)	(883,380,720)	(24,961,705)	(21,997,008)
ขาดทุนสุทธิจากอัตราแลกเปลี่ยน		(79,505,701)	(204,759,134)	-	-
กำไรก่อนต้นทุนทางการเงินและภาษีเงินได้		3,726,959,786	2,566,391,134	740,007,932	531,004,121
ต้นทุนทางการเงิน		(520,855,609)	(457,068,503)	-	-
กำไรก่อนภาษีเงินได้		3,206,104,177	2,109,322,631	740,007,932	531,004,121
ภาษีเงินได้	19	191,496,428	(151,062,286)	(437,848)	(796,391)
กำไรสุทธิสำหรับปี		3,397,600,605	1,958,260,345	739,570,084	530,207,730
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น					
การวัดมูลค่าใหม่ของภาระผูกพัน					
ผลประโยชน์พนักงาน	20	(43,074,344)	29,175,913	-	-
ภาษีเงินได้เกี่ยวกับองค์ประกอบของ					
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น	19	8,614,869	(5,835,183)	-	-
กำไร (ขาดทุน) เบ็ดเสร็จอื่นสำหรับปี		(34,459,475)	23,340,730	-	-
กำไรเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี		3,363,141,130	1,981,601,075	739,570,084	530,207,730
การแบ่งปันกำไรสุทธิ					
ส่วนที่เป็นของผู้เป็นเจ้าของบริษัทใหญ่		1,869,462,906	1,078,476,693	739,570,084	530,207,730
ส่วนที่เป็นของส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุม		1,528,137,699	879,783,652	-	-
		3,397,600,605	1,958,260,345	739,570,084	530,207,730
การแบ่งปันกำไรเบ็ดเสร็จรวม					
ส่วนที่เป็นของผู้เป็นเจ้าของบริษัทใหญ่		1,850,510,195	1,091,314,095	739,570,084	530,207,730
ส่วนที่เป็นของส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุม		1,512,630,935	890,286,980	-	-
		3,363,141,130	1,981,601,075	739,570,084	530,207,730
กำไรต่อหุ้น					
กำไรต่อหุ้นขั้นพื้นฐาน	26	0.3855	0.2224	0.1525	0.1093

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการนี้

งบแสดงการเปลี่ยนแปลง ส่วนของผู้ถือหุ้น

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2559

(หน่วย : บาท)

หมายเหตุ	งบการเงินรวม						
	ส่วนของผู้ถือหุ้นของบริษัทใหญ่						
	ทุนที่ออก และชำระแล้ว	ส่วนเกินมูลค่าหุ้น	กำไรสะสม		รวมส่วนของผู้ ถือหุ้นของบริษัทใหญ่	ส่วนได้เสียที่ไม่มี อำนาจควบคุม	รวมส่วนของผู้ ถือหุ้น
			จัดสรรแล้ว - ทุนสำรอง ตามกฎหมาย	ยังไม่ได้จัดสรร			
ยอดคงเหลือต้นปี ณ วันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2558	485,000,000	2,599,808,274	-	16,449,402,593	19,534,210,867	7,481,688,238	27,015,899,105
กำไรเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี	-	-	-	1,091,314,095	1,091,314,095	890,286,980	1,981,601,075
เงินปันผลจ่าย	22	-	-	(483,139,470)	(483,139,470)	(431,200,154)	(914,339,624)
ทุนสำรองตามกฎหมาย	23	-	-	26,510,386	(26,510,386)	-	-
ยอดคงเหลือปลายปี ณ วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2558	<u>485,000,000</u>	<u>2,599,808,274</u>	<u>26,510,386</u>	<u>17,031,066,832</u>	<u>20,142,385,492</u>	<u>7,940,775,064</u>	<u>28,083,160,556</u>
ยอดคงเหลือต้นปี ณ วันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2559	485,000,000	2,599,808,274	26,510,386	17,031,066,832	20,142,385,492	7,940,775,064	28,083,160,556
กำไรเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี	-	-	-	1,850,510,195	1,850,510,195	1,512,630,935	3,363,141,130
เงินปันผลจ่าย	22	-	-	(722,376,228)	(722,376,228)	(603,680,216)	(1,326,056,444)
ทุนสำรองตามกฎหมาย	23	-	-	21,989,614	(21,989,614)	-	-
ยอดคงเหลือปลายปี ณ วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2559	<u>485,000,000</u>	<u>2,599,808,274</u>	<u>48,500,000</u>	<u>18,137,211,185</u>	<u>21,270,519,459</u>	<u>8,849,725,783</u>	<u>30,120,245,242</u>

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการนี้

งบแสดงการเปลี่ยนแปลง ส่วนของผู้เจ้าของ (ต่อ)

(หน่วย : บาท)

หมายเหตุ	งบการเงินเฉพาะกิจการ				
	ทุนที่ออก และชำระแล้ว	ส่วนเกินมูลค่าหุ้น	กำไรสะสม		รวม
			จัดสรรแล้ว - ทุนสำรอง ตามกฎหมาย	ยังไม่ได้จัดสรร	
ยอดคงเหลือต้นปี ณ วันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2558	485,000,000	2,599,808,274	-	(11,715,033)	3,073,093,241
กำไรเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี	-	-	-	530,207,730	530,207,730
เงินปันผลจ่าย 22	-	-	-	(483,139,470)	(483,139,470)
ทุนสำรองตามกฎหมาย 23	-	-	26,510,386	(26,510,386)	-
ยอดคงเหลือปลายปี ณ วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2558	<u>485,000,000</u>	<u>2,599,808,274</u>	<u>26,510,386</u>	<u>8,842,841</u>	<u>3,120,161,501</u>
ยอดคงเหลือต้นปี ณ วันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2559	485,000,000	2,599,808,274	26,510,386	8,842,841	3,120,161,501
กำไรเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี	-	-	-	739,570,084	739,570,084
เงินปันผลจ่าย 22	-	-	-	(722,376,228)	(722,376,228)
ทุนสำรองตามกฎหมาย 23	-	-	21,989,614	(21,989,614)	-
ยอดคงเหลือปลายปี ณ วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2559	<u>485,000,000</u>	<u>2,599,808,274</u>	<u>48,500,000</u>	<u>4,047,083</u>	<u>3,137,355,357</u>

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการนี้

งบกระแสเงินสด

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2559

(หน่วย : บาท)

หมายเหตุ	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	พ.ศ. 2559	พ.ศ. 2558	พ.ศ. 2559	พ.ศ. 2558
กระแสเงินสดจากกิจกรรมดำเนินงาน				
กำไรก่อนภาษีเงินได้	3,206,104,177	2,109,322,631	740,007,932	531,004,121
รายการปรับปรุง				
หนี้สูญ	216,569	-	-	-
ค่าเสื่อมราคา	12 1,177,328,308	1,122,269,061	4,300	4,123
ค่าตัดจำหน่าย	13 5,047,879	4,631,730	-	-
ค่าตัดจำหน่ายค่าใช้จ่ายจ่ายล่วงหน้า	118,091,447	401,538,669	2,337,491	2,029,582
ขาดทุนจากการด้อยค่า	-	19,805,773	-	-
(กำไร) ขาดทุนจากการจำหน่ายและตัดจำหน่าย				
ส่วนปรับปรุงอาคารเช่า อุปกรณ์	(1,681,741)	1,508,043	-	-
ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน	20 44,530,630	42,178,576	-	-
(กำไร) ขาดทุนสุทธิจากอัตราแลกเปลี่ยน	(112,923,297)	682,138,882	-	-
กำไรสุทธิจากการปรับมูลค่ายุติธรรม				
ของเงินลงทุนในกองทุนส่วนบุคคล	-	(27,192)	-	-
ต้นทุนทางการเงิน	520,855,609	457,068,503	-	-
รายได้เงินปันผลรับ	-	-	(737,831,032)	(527,022,166)
รายได้ดอกเบี้ยรับ	(76,425,306)	(118,614,404)	(388,105)	(6,856)
	4,881,144,275	4,721,820,272	4,130,586	6,008,804
การเปลี่ยนแปลงของสินทรัพย์และหนี้สินดำเนินงาน				
- ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น	(7,523,811)	98,791,358	(870,000)	-
- ลูกหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน	(476,056,234)	(258,718,313)	(6,687,500)	-
- สินค้าคงเหลือ	(24,143,074)	(16,993,193)	-	-
- ค่าใช้จ่ายจ่ายล่วงหน้า	(125,472,599)	(446,248,928)	(2,327,030)	(1,990,738)
- ภาษีมูลค่าเพิ่มค้างรับ	-	86,822,474	-	-
- สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	(265,135,555)	(16,327,056)	40,373	99,190
- สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น	(38,877,014)	(189,143,586)	-	-
- เจ้าหนี้การค้า	153,153,421	160,636,171	-	-
- เจ้าหนี้อื่น	146,298,291	2,402,933	593,123	-
- เจ้าหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน	(487,097,016)	447,153,960	-	-
- รายได้รับล่วงหน้า	207,916,599	(598,998,560)	-	-
- ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย	337,127,474	82,952,653	654,080	556,800
- หนี้สินหมุนเวียนอื่น	49,620,433	(24,067,086)	49,893,890	(1,975,223)
เงินสดได้มาจากกิจกรรมดำเนินงาน	4,350,955,190	4,050,083,099	45,427,522	2,698,833

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการนี้

งบกระแสเงินสด (ต่อ)

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2559

(หน่วย : บาท)

หมายเหตุ	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	พ.ศ. 2559	พ.ศ. 2558	พ.ศ. 2559	พ.ศ. 2558
เงินสดได้มาจากกิจกรรมดำเนินงาน (ต่อ)	4,350,955,190	4,050,083,099	45,427,522	2,698,833
ภาษีเงินได้จ่าย	(18,403,254)	(6,617,572)	(581,981)	(761,386)
ดอกเบี้ยรับ	50,607,578	31,793,390	388,105	6,856
ผลประโยชน์พนักงานจ่าย	(1,600,000)	(1,604,968)	-	-
เงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมดำเนินงาน	4,381,559,514	4,073,653,949	45,233,646	1,944,303
กระแสเงินสดจากกิจกรรมลงทุน				
เงินฝากสถาบันการเงินที่มีภาวะค้ำประกันลดลง (เพิ่มขึ้น)	351,643,081	(185,297,243)	-	-
เงินลงทุนระยะสั้นลดลง (เพิ่มขึ้น)	(943,880,413)	413,055,602	-	-
เงินลงทุนในกองทุนส่วนบุคคลลดลง	-	10,507,428	-	-
เงินลงทุนระยะยาวลดลง	1,442,800	1,295,061,800	-	-
เงินสดจ่ายเพื่อเงินสำรองบำรุงรักษาเครื่องบิน	(1,599,163,342)	(1,066,380,311)	-	-
เงินสดรับจากการจำหน่ายส่วนปรับปรุงอาคารเช่า และอุปกรณ์	153,539,765	1,899,130	-	-
เงินสดจ่ายเพื่อซื้อเครื่องบิน ส่วนปรับปรุงอาคารเช่า และอุปกรณ์	(766,710,010)	(814,871,642)	-	(21,500)
เงินสดจ่ายเพื่อสินทรัพย์ไม่มีตัวตน	(8,091,458)	(5,141,430)	-	-
เงินปันผลรับ	-	-	737,831,032	527,022,166
ดอกเบี้ยรับ	25,633,799	167,569,704	-	-
เงินสดสุทธิได้มาจาก (ใช้ไป) กิจกรรมลงทุน	(2,785,585,778)	(183,596,962)	737,831,032	527,000,666
กระแสเงินสดจากกิจกรรมจัดหาเงิน				
เงินสดรับจากเงินกู้ยืมระยะยาว	2,000,000,000	-	-	-
เงินสดจ่ายเพื่อค่าธรรมเนียมการกู้ยืมเงิน	(2,400,000)	-	-	-
เงินสดจ่ายเพื่อการยกเลิกสัญญาเช่าการเงิน ก่อนถึงเวลาที่กำหนด	(1,931,831,266)	-	-	-
เงินสดจ่ายภายใต้สัญญาเช่าการเงิน	(1,142,796,723)	(1,059,103,336)	-	-
เงินสดจ่ายภายใต้เงินกู้ยืมระยะยาว	(165,066,547)	-	-	-
เงินปันผลจ่ายให้แก่ผู้ถือหุ้นของกลุ่มบริษัท	(722,376,228)	(483,139,470)	(722,376,228)	(483,139,470)
เงินปันผลจ่ายให้แก่ส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมในบริษัทย่อย	(603,680,216)	(431,200,154)	-	-
ดอกเบี้ยจ่าย	(529,980,060)	(555,610,442)	-	-
เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงิน	(3,098,131,040)	(2,529,053,402)	(722,376,228)	(483,139,470)

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการนี้

งบกระแสเงินสด (ต่อ)

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2559

(หน่วย : บาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	พ.ศ. 2559	พ.ศ. 2558	พ.ศ. 2559	พ.ศ. 2558
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น (ลดลง) สุทธิ	(1,502,157,304)	1,361,003,585	60,688,450	45,805,499
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันต้นปี	6,122,814,644	4,789,064,903	51,437,734	5,632,235
กำไร(ขาดทุน)จากอัตราแลกเปลี่ยนของเงินสด และรายการเทียบเท่าเงินสด	40,694,892	(27,253,844)	-	-
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันสิ้นปี	4,661,352,232	6,122,814,644	112,126,184	51,437,734

รายการที่ไม่ใช่เงินสด

รายการที่ไม่ใช่เงินสดที่มีสาระสำคัญในระหว่างปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2559 และ พ.ศ. 2558 มีดังต่อไปนี้

ซื้ออะไหล่เครื่องบินโดยยังไม่ได้ชำระเงิน	55,153,690	138,205,808	-	-
ซื้อเครื่องบินและเครื่องยนต์เครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าการเงิน	2,716,610,257	2,267,749,370	-	-

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการนี้

หมายเหตุประกอบงบการเงินรวม และงบการเงินเฉพาะกิจการ

สำหรับปีสิ้นสุด

วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2559

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 จึงรวมเรียกบริษัทและบริษัทย่อยว่า เป็น “กลุ่มกิจการ”

ธุรกิจหลักของบริษัทและบริษัทย่อย สามารถสรุปได้ดังนี้

บริษัทดำเนินธุรกิจหลักเกี่ยวกับการลงทุนในบริษัทที่ดำเนินธุรกิจสายการบินราคาประหยัด ซึ่งคือบริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด โดยบริษัทมีส่วนได้เสียจากการถือหุ้นร้อยละ 55

บริษัทย่อยซึ่งคือ บริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด ดำเนินธุรกิจเกี่ยวกับการให้บริการสายการบินราคาประหยัด

ตามที่ได้อธิบายในหมายเหตุ 11 ในเดือนพฤษภาคม พ.ศ. 2555 บริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด เปลี่ยนจากกิจการร่วมค้าของบริษัทเป็นบริษัทย่อยตามสัญญาแก้ไขเพิ่มเติมระหว่างผู้ถือหุ้น

งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการบริษัทเมื่อวันที่ 23 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2560

2 นโยบายการบัญชี

นโยบายการบัญชีที่สำคัญที่ใช้ในการจัดทำงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการมีดังต่อไปนี้

2.1 เกณฑ์การจัดทำงบการเงิน

งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการได้จัดทำขึ้นตามหลักการบัญชีที่รับรองทั่วไปในประเทศไทยภายใต้พระราชบัญญัติการบัญชี พ.ศ. 2543 ซึ่งหมายถึงมาตรฐานรายงานทางการเงินไทยที่ออกภายใต้พระราชบัญญัติวิชาชีพบัญชี พ.ศ. 2547 และข้อกำหนดของคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ว่าด้วยการจัดทำและนำเสนอรายงานทางการเงินภายใต้พระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์

งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการได้จัดทำขึ้นโดยใช้เกณฑ์ราคาทุนเดิมในการวัดมูลค่าขององค์ประกอบของงบการเงินยกเว้นหากอธิบายไว้เป็นอย่างอื่นในนโยบายการบัญชี

การจัดทำงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการให้สอดคล้องกับหลักการบัญชีที่รับรองทั่วไปในประเทศไทย กำหนดให้ใช้ประมาณการทางบัญชีที่สำคัญและการใช้ดุลยพินิจของผู้บริหารซึ่งจัดทำขึ้นตามกระบวนการในการนำนโยบายการบัญชีของกลุ่มกิจการไปถือปฏิบัติ ทั้งนี้กลุ่มกิจการได้เปิดเผยเรื่องการใช้ดุลยพินิจของผู้บริหาร หรือความซับซ้อน หรือเกี่ยวกับข้อสมมติฐานและประมาณการที่มีนัยสำคัญต่องบการเงินในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 4

งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการฉบับภาษาอังกฤษจัดทำขึ้นจากงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการที่เป็นภาษาไทย ในกรณีที่มีเนื้อความขัดแย้งกันหรือมีการตีความในสองภาษาแตกต่างกัน ให้ใช้งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการฉบับภาษาไทยเป็นหลัก

2 นโยบายการบัญชี (ต่อ)

2.2 การปรับปรุงมาตรฐานการรายงานทางการเงิน

กลุ่มกิจการได้ปฏิบัติตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินที่มีการปรับปรุง ซึ่งมีผลบังคับใช้ ณ วันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2559 และเกี่ยวข้องกับกลุ่มกิจการ โดยการปฏิบัติตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินดังกล่าวไม่มีผลกระทบต่อกลุ่มกิจการ

กลุ่มกิจการไม่ได้นำมาตราฐานการรายงานทางการเงินที่มีการปรับปรุง ซึ่งมีผลบังคับใช้ ณ วันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2560 มาถือปฏิบัติก่อนวันบังคับใช้

2.3 การแปลงค่าเงินตราต่างประเทศ

(ก) สกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงานและสกุลเงินที่ใช้นำเสนองบการเงิน

รายการที่รวมในงบการเงินของแต่ละบริษัทในกลุ่มกิจการถูกวัดมูลค่าโดยใช้สกุลเงินของสภาพแวดล้อมทางเศรษฐกิจหลักที่บริษัทดำเนินงานอยู่ (สกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงาน) งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการแสดงในสกุลเงินบาท ซึ่งเป็นสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงานและที่นำเสนองบการเงินของกลุ่มกิจการและบริษัท

(ข) รายการและยอดคงเหลือ

รายการที่เป็นสกุลเงินตราต่างประเทศแปลงค่าเป็นสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงานโดยใช้อัตราแลกเปลี่ยน ณ วันที่เกิดรายการหรือวันที่ตีราคา หากรายการนั้นถูกวัดมูลค่าใหม่ รายการกำไรและรายการขาดทุนที่เกิดจากการรับหรือจ่ายชำระที่เป็นเงินตราต่างประเทศ และที่เกิดจากการแปลงค่าสินทรัพย์และหนี้สินที่เป็นตัวเงินซึ่งเป็นเงินตราต่างประเทศ ได้บันทึกไว้ในกำไรหรือขาดทุนในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ

เมื่อมีการรับรู้รายการกำไรหรือขาดทุนของรายการที่ไม่เป็นตัวเงินไว้ในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น องค์ประกอบของอัตราแลกเปลี่ยนทั้งหมดของกำไรหรือขาดทุนนั้นจะรับรู้ไว้ในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นด้วย ในทางตรงข้ามการรับรู้กำไรหรือขาดทุนของรายการที่ไม่เป็นตัวเงินไว้ในกำไรหรือขาดทุนในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ องค์ประกอบของอัตราแลกเปลี่ยนทั้งหมดของกำไรหรือขาดทุนนั้นจะรับรู้ไว้ในกำไรขาดทุนในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จด้วย

2.4 ข้อมูลจำแนกตามส่วนงาน

ส่วนงานดำเนินงานได้ถูกรายงานในลักษณะเดียวกับรายงานภายในที่นำเสนอให้ผู้มีอำนาจตัดสินใจสูงสุดด้านการดำเนินงาน ผู้มีอำนาจตัดสินใจสูงสุดด้านการดำเนินงานหมายถึงบุคคลที่มีหน้าที่ในการจัดสรรทรัพยากรและประเมินผลการปฏิบัติงานของส่วนงานดำเนินงาน ซึ่งพิจารณาว่าเป็นคณะกรรมการบริษัทที่ทำการตัดสินใจเชิงกลยุทธ์

2.5 เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด

เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดหมายถึงรวมถึงเงินสดในมือ เงินฝากธนาคารประเภทจ่ายคืนเมื่อทวงถาม และเงินลงทุนระยะสั้นอื่นที่มีสภาพคล่องสูงซึ่งมีอายุไม่เกินสามเดือนนับจากวันที่ได้มาและไม่ติดภาระค่าประกัน

2.6 ลูกหนี้การค้า

ลูกหนี้การค้ารับรู้เริ่มแรกด้วยมูลค่าตามใบแจ้งหนี้ และจะวัดมูลค่าต่อมาด้วยจำนวนเงินที่เหลืออยู่หักด้วยค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญซึ่งประมาณจากการสอบทานยอดคงเหลือ ณ วันสิ้นปี ค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญหมายถึงผลต่างระหว่างราคาตามบัญชีของลูกหนี้การค้าเปรียบเทียบกับมูลค่าที่คาดว่าจะได้รับจากลูกหนี้การค้า หนี้สูญที่เกิดขึ้นในระหว่างปีจะรับรู้ไว้ในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จโดยถือเป็นส่วนหนึ่งของค่าใช้จ่ายในการบริหาร

2 นโยบายการบัญชี (ต่อ)

2.7 สินค่างหือ

สินค่างหือประกอบด้วย อาหาร เครื่องดื่ม ของที่ระลึก และวัสดุสิ้นเปลือง

อาหาร เครื่องดื่ม และของที่ระลึก แสดงด้วยราคาทุนหรือมูลค่าสุทธิที่จะได้รับแล้วแต่ราคาใดจะต่ำกว่า ราคาทุนของสินค่างหือคำนวณโดยวิธีเข้าก่อน - ออกก่อน ต้นทุนของการซื้อประกอบด้วยราคาซื้อ และค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับการซื้อสินค่างหือ เช่น ค่าอากรขาเข้า ค่าขนส่ง หักด้วยส่วนลด และเงินที่ได้รับคืนจากการซื้อสินค่างหือ

วัสดุสิ้นเปลืองสำหรับใช้ภายในกิจการเพื่อการซ่อมแซมและบำรุงรักษาเครื่องบิน แสดงด้วยราคาทุนหรือมูลค่าสุทธิที่จะได้รับแล้วแต่ราคาใดจะต่ำกว่า ราคาทุนของสินค่างหือคำนวณโดยวิธีถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก และประกอบด้วยราคาซื้อ และต้นทุนแปลงสภาพที่เกิดขึ้นเพื่อให้สินค่างหือนั้นอยู่ในสถานที่และอยู่ในสภาพที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน

มูลค่าสุทธิที่จะได้รับประเมินจากราคาที่คาดว่าจะขายได้ตามปกติของธุรกิจหักด้วยค่าใช้จ่ายที่จำเป็นในการขาย กลุ่มกิจการบันทึกบัญชีค่าเผื่อการลดมูลค่าของสินค่างหือ ถ้าสมมุติ หรือเสื่อมคุณภาพเท่าที่จำเป็น

2.8 เงินลงทุน

กลุ่มกิจการจัดประเภทเงินลงทุนที่นอกเหนือจากเงินลงทุนในบริษัทย่อยและบริษัทร่วม และส่วนได้เสียในกิจการร่วมค้า เป็น 2 ประเภท คือ 1. เงินลงทุนที่ถือไว้จนครบกำหนด หรือ 2. เงินลงทุนทั่วไป การจัดประเภทขึ้นอยู่กับจุดมุ่งหมายขณะลงทุนฝ่ายบริหารจะเป็นผู้กำหนดการจัดประเภทที่เหมาะสมสำหรับเงินลงทุน ณ เวลาลงทุนและทบทวนการจัดประเภทเป็นระยะ

- เงินลงทุนที่ถือไว้จนครบกำหนด คือ เงินลงทุนที่มีกำหนดเวลาและผู้บริหารตั้งใจแน่วแน่และมีความสามารถถือไว้จนครบกำหนดได้แสดงรวมไว้ในสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน เว้นแต่จะครบกำหนดภายใน 12 เดือนนับแต่วันสิ้นรอบระยะเวลารายงานก็จะแสดงไว้ในสินทรัพย์หมุนเวียน
- เงินลงทุนทั่วไป คือ เงินลงทุนในตราสารทุนที่ไม่มีตลาดซื้อขายคล่องรองรับ

เงินลงทุนทั้ง 2 ประเภทรับรู้มูลค่าเริ่มแรกด้วยราคาทุน ซึ่งหมายถึงมูลค่ายุติธรรมของสิ่งตอบแทนที่ให้ไปเพื่อให้ได้มาซึ่งเงินลงทุนนั้นรวมทั้งค่าใช้จ่ายในการทำรายการ

เงินลงทุนที่จะถือไว้จนครบกำหนดวัดมูลค่าภายหลังจากการได้มาด้วยวิธีราคาทุนตัดจำหน่ายตามอัตราดอกเบี้ยที่แท้จริง หักด้วยค่าเผื่อการด้อยค่า

เงินลงทุนทั่วไป แสดงด้วยราคาทุนหักค่าเผื่อการด้อยค่า

กลุ่มกิจการจะทดสอบค่าเผื่อการด้อยค่าของเงินลงทุนเมื่อมีข้อบ่งชี้ว่าเงินลงทุนนั้นอาจมีค่าเผื่อการด้อยค่าเกิดขึ้น หากราคาตามบัญชีของเงินลงทุนสูงกว่ามูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืน กลุ่มกิจการจะบันทึกรายการขาดทุนจากค่าเผื่อการด้อยค่ารวมไว้ในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ

ในการจำหน่ายเงินลงทุน ผลต่างระหว่างมูลค่ายุติธรรมของผลตอบแทนสุทธิที่ได้รับจากการจำหน่ายเมื่อเปรียบเทียบกับราคาตามบัญชีของเงินลงทุนนั้นจะบันทึกรวมอยู่ในกำไรหรือขาดทุน กรณีที่จำหน่ายเงินลงทุนที่ถือไว้ในตราสารหนี้หรือตราสารทุนชนิดเดียวกันออกไปบางส่วน ราคาตามบัญชีของเงินลงทุนที่จำหน่ายจะกำหนดโดยใช้วิธีถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักด้วยราคาตามบัญชีจากจำนวนทั้งหมดที่ถือไว้

2.9 เงินลงทุนในบริษัทย่อย

บริษัทย่อยหมายถึงกิจการ (ซึ่งรวมถึงกิจการเฉพาะกิจ) ที่กลุ่มกิจการมีอำนาจในการควบคุมนโยบายการเงินและการดำเนินงาน และโดยทั่วไปแล้วกลุ่มกิจการจะถือหุ้นที่มีสิทธิออกเสียงมากกว่ากึ่งหนึ่ง ในการประเมินว่ากลุ่มกิจการมีการควบคุมบริษัทอื่นหรือไม่ กิจการต้องพิจารณาถึงการมีอยู่และผลกระทบจากสิทธิในการออกเสียงที่เป็นไปได้ที่กิจการสามารถใช้สิทธิหรือแปลงสภาพตราสารนั้นในปัจจุบันรวมถึงสิทธิในการออกเสียงที่เป็นไปได้ซึ่งกิจการอื่นถืออยู่ด้วย กลุ่มกิจการรวมงบการเงินของบริษัทย่อยไว้ในงบการเงินรวมตั้งแต่วันที่กลุ่มกิจการมีอำนาจในการควบคุมและต้องไม่นำงบการเงินของบริษัทย่อยมารวมนับจากวันที่กลุ่มกิจการสูญเสียอำนาจควบคุม

2 นโยบายการบัญชี (ต่อ)

2.9 เงินลงทุนในบริษัทย่อย (ต่อ)

กลุ่มกิจการบันทึกบัญชีการรวมธุรกิจโดยใช้วิธีการซื้อ สิ่งตอบแทนที่โอนให้สำหรับการซื้อบริษัทย่อย ต้องวัดด้วยมูลค่ายุติธรรมของสินทรัพย์ที่ผู้ซื้อโอนให้และหนี้สินที่ก่อขึ้นและส่วนได้เสียในส่วนของผู้ถือหุ้นที่ออกโดยกลุ่มกิจการ รวมถึงมูลค่ายุติธรรมของสินทรัพย์ หรือหนี้สินที่คาดว่าจะต้องจ่ายชำระ ต้นทุนที่เกี่ยวข้องกับการซื้อจะรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายเมื่อเกิดขึ้น และวัดมูลค่าเริ่มแรกของสินทรัพย์ที่ได้มาที่ระบุได้และหนี้สินและหนี้สินที่อาจจะเกิดขึ้นในการรวมธุรกิจด้วยมูลค่ายุติธรรม ณ วันที่ซื้อ ในการรวมธุรกิจแต่ละครั้ง กลุ่มกิจการวัดมูลค่าของส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมในผู้ถูกซื้อด้วยมูลค่ายุติธรรม หรือมูลค่าของสินทรัพย์สุทธิที่ระบุได้ของผู้ถูกซื้อตามสัดส่วนของหุ้นที่ถือ

สำหรับการเงินเฉพาะกิจการ เงินลงทุนในบริษัทย่อยจะบันทึกบัญชีด้วยราคาทุนหักค่าเผื่อการด้อยค่า

กรณีที่มูลค่าสิ่งตอบแทนที่โอนให้ มูลค่าส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมในผู้ถูกซื้อ และมูลค่ายุติธรรม ณ วันที่ซื้อธุรกิจของส่วนได้เสียในส่วนของผู้ถือหุ้นของผู้ถูกซื้อที่ผู้ซื้อถืออยู่ก่อนการรวมธุรกิจ มากกว่ามูลค่าสุทธิ ณ วันที่ซื้อของสินทรัพย์ที่ได้มาที่ระบุได้และหนี้สินที่รับมา ผู้ซื้อต้องรับรู้ค่าความนิยมหากน้อยกว่าเนื่องจากมีการต่อรองราคาซื้อ จะรับรู้ส่วนต่างโดยตรงไปยังงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ

สำหรับรายการระหว่างกันยอดคงเหลือ และรายการกำไรหรือขาดทุนที่ยังไม่ได้เกิดขึ้นจริงระหว่างกลุ่มกิจการ จะถูกตัดบัญชีออกวันแต่รายการขาดทุนที่ยังไม่เกิดขึ้นจริงซึ่งกลุ่มกิจการจะไม่สามารถได้รับคืน ในกรณีที่มีความจำเป็นนโยบายการบัญชีของบริษัทย่อยจะถูกเปลี่ยนเพื่อให้สอดคล้องกับนโยบายการบัญชีของกลุ่มกิจการ

2.10 เครื่องบิน ส่วนปรับปรุงอาคารเช่า และอุปกรณ์

เครื่องบิน ส่วนปรับปรุงอาคารเช่า และอุปกรณ์รับรู้ตามราคาทุนหักด้วยค่าเสื่อมราคาสะสม ต้นทุนเริ่มแรกจะรวมต้นทุนทางตรงอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการซื้อสินทรัพย์นั้น

ต้นทุนที่เกิดขึ้นภายหลังจะรวมอยู่ในมูลค่าตามบัญชีของสินทรัพย์หรือรับรู้แยกเป็นอีกสินทรัพย์หนึ่งตามความเหมาะสม เมื่อคาดว่าสินทรัพย์นั้นจะให้ประโยชน์เชิงเศรษฐกิจในอนาคตแก่กลุ่มกิจการ และต้นทุนดังกล่าวสามารถวัดมูลค่าได้อย่างน่าเชื่อถือ ทั้งนี้ราคาตามบัญชีของชิ้นส่วนที่ถูกเปลี่ยนแทนจะถูกตัดออกไป สำหรับค่าซ่อมแซมและบำรุงรักษาอื่น ๆ 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

กลุ่มกิจการได้มีการทบทวนและปรับปรุง (ในกรณีที่เหมาะสม) มูลค่าคงเหลือและอายุการให้ประโยชน์ของสินทรัพย์ให้เหมาะสมทุกสิ้นรอบระยะเวลารายงาน

ในกรณีที่ราคาตามบัญชีสูงกว่ามูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืน ราคาตามบัญชีจะถูกปรับลดให้เท่ากับมูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืนทันที

รายการกำไรและขาดทุนจากการจำหน่ายกำหนดโดยเปรียบเทียบสิ่งตอบแทนที่ได้รับกับราคาตามบัญชีจะรวมไว้อยู่ในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ

2 นโยบายการบัญชี (ต่อ)

2.11 สิทธิประโยชน์มีตัวตน

2.11.1 สิทธิในการนำเครื่องบินลงจอด

สิทธิในการนำเครื่องบินลงจอดรับรู้ตามราคาทุนหักด้วยค่าเผื่อการด้อยค่าสะสม สิทธิในการนำเครื่องบินลงจอดถูกพิจารณาว่ามีอายุการใช้งานไม่ทราบแน่นอน (indefinite useful life) เนื่องจากการใช้งานของสิทธิดังกล่าวยังคงมีอยู่ตลอด และสามารถคาดการณ์ได้ในอนาคตโดยมีเงื่อนไขว่าข้อกำหนดการใช้ประโยชน์ขั้นต้นนั้นได้รับการปฏิบัติตามสิทธิดังกล่าวได้รับการทดสอบการด้อยค่าทุกปีและเมื่อมีข้อบ่งชี้ของการด้อยค่า

2.11.2 โปรแกรมคอมพิวเตอร์

สิทธิการใช้โปรแกรมคอมพิวเตอร์ที่ซื้อเข้ามาโดยมีลักษณะเฉพาะบันทึกเป็นสินทรัพย์โดยคำนวณจากต้นทุนในการได้มาและการดำเนินการให้โปรแกรมคอมพิวเตอร์นั้นสามารถนำมาใช้งานได้ตามประสงค์ โดยจะตัดจำหน่ายตามวิธีเส้นตรงตลอดอายุประมาณการให้ประโยชน์ภายในระยะเวลา 5 ปี

2.12 ค่าความนิยม

ค่าความนิยมคือส่วนของต้นทุนของเงินลงทุนที่สูงกว่ามูลค่าถาวรของส่วนแบ่งที่บริษัทมีในสินทรัพย์สุทธิที่ระบุได้ของบริษัทย่อย ณ วันที่ได้มาซึ่งบริษัทย่อยนั้น ค่าความนิยมที่เกิดจากการได้มาซึ่งบริษัทย่อยแสดงเป็นค่าความนิยมในงบแสดงฐานะการเงินรวม แต่จะแสดงรวมเป็นส่วนหนึ่งของบัญชีเงินลงทุนในบริษัทย่อยในงบการเงินเฉพาะกิจการ ในการทดสอบการด้อยค่าของค่าความนิยม ค่าความนิยมจะถูกบันทึกบางส่วนไปยังหน่วยที่ก่อให้เกิดกระแสเงินสด โดยที่หน่วยนั้นอาจจะเป็นหน่วยเดียวหรือหลายหน่วยรวมกันซึ่งคาดว่าจะได้รับประโยชน์จากค่าความนิยมที่เกิดจากการรวมธุรกิจ

ค่าความนิยมจะถูกทดสอบการด้อยค่าโดยรวมเป็นส่วนหนึ่งของเงินลงทุนในบริษัทย่อย

ค่าความนิยมจะต้องถูกทดสอบการด้อยค่าทุกปี และแสดงด้วยราคาทุนหักค่าเผื่อการด้อยค่าสะสม ค่าเผื่อการด้อยค่าของค่าความนิยมที่รับรู้แล้วจะไม่มีการกลับรายการ ทั้งนี้มูลค่าคงเหลือตามบัญชีของค่าความนิยมจะถูกรวมในการคำนวณงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จเมื่อมีการขายกิจการ

2.13 เงินกู้ยืม

เงินกู้ยืมรับรู้เริ่มแรกด้วยมูลค่าถาวรของสิ่งตอบแทนที่ได้รับหักด้วยต้นทุนการจัดทำรายการที่เกิดขึ้นเงินกู้ยืมวัดมูลค่าในเวลาต่อมาด้วยวิธีราคาทุนตัดจำหน่ายตามวิธีอัตราดอกเบี้ยที่แท้จริง ผลต่างระหว่างเงินที่ได้รับ (หักด้วยต้นทุนการจัดทำรายการที่เกิดขึ้น) เมื่อเทียบกับมูลค่าที่จ่ายคืนเพื่อชำระหนี้จะรับรู้ในงบกำไรขาดทุนตลอดช่วงเวลาการกู้ยืม

ค่าธรรมเนียมที่จ่ายไปเพื่อให้ได้เงินกู้มาจะรับรู้เป็นต้นทุนการจัดทำรายการเงินกู้ในกรณีที่มีความเป็นไปได้ที่จะใช้วงเงินกู้บางส่วนหรือทั้งหมด ในกรณีนี้ค่าธรรมเนียมจะรอการรับรู้จนกระทั่งมีการถอนเงิน หากไม่มีหลักฐานที่มีความเป็นไปได้ที่จะใช้วงเงินบางส่วนหรือทั้งหมดค่าธรรมเนียมจะรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายจ่ายล่วงหน้าสำหรับการให้บริการสภาพคล่องและจะตัดจำหน่ายตามระยะเวลาของเงินกู้ที่เกี่ยวข้อง

เงินกู้ยืมจัดประเภทเป็นหนี้สินหมุนเวียนเมื่อกลุ่มกิจการไม่มีสิทธิอันปราศจากเงื่อนไขให้เลื่อนชำระหนี้ออกไปอีกเป็นเวลานานน้อยกว่า 12 เดือน นับจากวันสิ้นรอบระยะเวลารายงาน

ต้นทุนการกู้ยืมที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับการได้มา การก่อสร้าง หรือการผลิตสินทรัพย์ที่เข้าเงื่อนไขต้องนำมาเป็นส่วนหนึ่งของราคาทุนของสินทรัพย์นั้น โดยสินทรัพย์ที่เข้าเงื่อนไขคือสินทรัพย์ที่จำเป็นต้องใช้ระยะเวลานานในการเตรียมสินทรัพย์นั้นให้อยู่ในสภาพพร้อมที่จะใช้ได้ตามประสงค์หรือพร้อมที่จะขาย การรวมต้นทุนการกู้ยืมเป็นราคาทุนของสินทรัพย์ต้องสิ้นสุดลงเมื่อการดำเนินการส่วนใหญ่ ที่จำเป็นในการเตรียมสินทรัพย์ที่เข้าเงื่อนไขให้อยู่ในสภาพพร้อมที่จะใช้ได้ตามประสงค์หรือพร้อมที่จะขายได้เสร็จสิ้นลง

ต้นทุนการกู้ยืมอื่นๆ ต้องถือเป็นค่าใช้จ่ายในงวดที่เกิดขึ้น

2 นโยบายการบัญชี (ต่อ)

2.14 สัญญาเช่า - กรณีที่กลุ่มกิจการเป็นผู้เช่า

สัญญาเช่าสินทรัพย์ซึ่งผู้เช่าเป็นผู้รับความเสี่ยงและผลตอบแทนของความเป็นเจ้าของเกือบทั้งหมดถือเป็นสัญญาเช่าการเงิน ซึ่งจะบันทึกเป็นรายจ่ายฝ่ายทุน ณ วันที่ทำสัญญาเช่าด้วยมูลค่ายุติธรรมของสินทรัพย์ที่เช่า หรือมูลค่าปัจจุบันสุทธิของจำนวนเงินขั้นต่ำที่ต้องจ่ายตามสัญญาเช่า แล้วแต่มูลค่าใดจะต่ำกว่า จำนวนเงินที่ต้องจ่ายดังกล่าวจะบันทึกเป็นส่วนระหว่างหนี้สินและค่าใช้จ่ายทางการเงินเพื่อให้ได้อัตราดอกเบี้ยคงที่ต่อหนี้สินคงค้างอยู่ โดยพิจารณาแยกแต่ละสัญญา ภาระผูกพันตามสัญญาเช่าหักค่าใช้จ่ายทางการเงินจะบันทึกเป็นหนี้สินตามสัญญาเช่าการเงิน ส่วนดอกเบี้ยจ่ายจะบันทึกในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จตลอดอายุของสัญญาเช่า สินทรัพย์ที่ได้มาตามสัญญาเช่าการเงินจะคิดค่าเสื่อมราคาตลอดอายุการใช้งานของสินทรัพย์

สัญญาเช่าสินทรัพย์ซึ่งผู้ให้เช่าเป็นผู้รับความเสี่ยงและผลตอบแทนของความเป็นเจ้าของเป็นส่วนใหญ่ สัญญาเช่านั้นถือเป็นสัญญาเช่าดำเนินงานเงินที่ต้องจ่ายภายใต้สัญญาเช่าดังกล่าว (สุทธิจากสิ่งตอบแทนจูงใจที่ได้รับจากผู้ให้เช่า) จะบันทึกในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จโดยใช้วิธีเส้นตรงตลอดอายุของสัญญาเช่า

ค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นจากการยกเลิกสัญญาเช่าดำเนินงานก่อนหมดอายุการเช่า เช่น เบี้ยปรับที่ต้องจ่ายให้ผู้ให้เช่าจะบันทึกเป็นค่าใช้จ่ายในรอบระยะเวลาบัญชีที่การยกเลิกนั้นเกิดขึ้น

2.15 ภาษีเงินได้งวดปัจจุบันและภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี

ค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้สำหรับงวดประกอบด้วย ภาษีเงินได้ของงวดปัจจุบันและภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี ภาษีเงินได้จะรับรู้ในกำไรหรือขาดทุน ยกเว้นส่วนภาษีเงินได้ที่เกี่ยวข้องกับรายการที่รับรู้ในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น หรือรายการที่รับรู้โดยตรงไปยังส่วนของผู้ถือหุ้น ในกรณีนี้ ภาษีเงินได้ต้องรับรู้ในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น หรือโดยตรงไปยังส่วนของผู้ถือหุ้นตามลำดับ

ภาษีเงินได้ของงวดปัจจุบันคำนวณจากอัตราภาษีตามกฎหมายภาษีที่มีผลบังคับใช้อยู่ หรือ ที่คาดได้ค่อนข้างแน่ว่าจะมีผลบังคับใช้ภายในสิ้นรอบระยะเวลาที่รายงานในประเทศที่บริษัทและบริษัทย่อยต้องดำเนินการและเกิดรายได้เพื่อเสียภาษี ผู้บริหารจะประเมินสถานะของการยื่นแบบแสดงรายการภาษีเป็นงวดๆ โดยคำนึงถึงสถานการณ์ที่สามารถนำกฎหมายภาษี ไปปฏิบัติซึ่งขึ้นอยู่กับความดีความ และจะตั้งประมาณการค่าใช้จ่ายภาษีหากคาดว่าจะต้องจ่ายชำระภาษีแก่หน่วยงานจัดเก็บ

ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีรับรู้ตามวิธีหนี้สิน เมื่อเกิดผลต่างชั่วคราวระหว่างฐานภาษีของสินทรัพย์และหนี้สิน และราคาตามบัญชีที่แสดงอยู่ในงบการเงิน

อย่างไรก็ตามกลุ่มกิจการจะไม่รับรู้ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีที่เกิดจากการรับรู้เริ่มแรกของรายการสินทรัพย์หรือรายการหนี้สินที่เกิดจากรายการที่ไม่ใช่การรวมธุรกิจ และ ณ วันที่เกิดรายการ รายการนั้นไม่มีผลกระทบต่อกำไรหรือขาดทุนทั้งทางบัญชีหรือทางภาษี ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีคำนวณจากอัตราภาษี (และกฎหมายภาษีอากร) ที่มีผลบังคับใช้อยู่ หรือ ที่คาดได้ค่อนข้างแน่ว่าจะมีผลบังคับใช้ภายในสิ้นรอบระยะเวลาที่รายงาน และคาดว่าอัตราภาษีดังกล่าวจะนำไปใช้เมื่อสินทรัพย์ภาษีเงินได้รอตัดบัญชีที่เกี่ยวข้องได้รับประโยชน์ หรือหนี้สินภาษีเงินได้รอตัดบัญชีได้มีการจ่ายชำระ

สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอตัดบัญชีจะรับรู้หากมีความเป็นไปได้ค่อนข้างแน่ว่ากลุ่มกิจการจะมีกำไรทางภาษีเพียงพอที่จะนำจำนวนผลต่างชั่วคราวนั้นมาใช้ประโยชน์ กลุ่มกิจการได้ตั้งภาษีเงินได้รอตัดบัญชีโดยพิจารณาจากผลต่างชั่วคราวของเงินลงทุนในบริษัทย่อย ที่ต้องเสียภาษีเว้นแต่กลุ่มกิจการสามารถควบคุมจังหวะเวลาของการกลับรายการผลต่างชั่วคราวและการกลับรายการผลต่างชั่วคราวมีความเป็นไปได้ค่อนข้างแน่ว่าจะไม่เกิดขึ้นได้ภายในระยะเวลาที่คาดการณ์ได้ในอนาคต

สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีและหนี้สินภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีจะแสดงหักลบกันก็ต่อเมื่อกิจการมีสิทธิตามกฎหมายที่จะนำสินทรัพย์ภาษีเงินได้ของงวดปัจจุบันมาหักลบกับหนี้สินภาษีเงินได้ของงวดปัจจุบัน และทั้งสินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีและหนี้สินภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีเกี่ยวข้องกับภาษีเงินได้ที่ประเมินโดยหน่วยงานจัดเก็บภาษีหน่วยงานเดียวกันโดยการเรียกเก็บเป็นหน่วยภาษีเดียวกันหรือหน่วยภาษีต่างกันซึ่งตั้งใจจะจ่ายหนี้สินและสินทรัพย์ภาษีเงินได้ของงวดปัจจุบันด้วยยอดสุทธิ

2 นโยบายการบัญชี (ต่อ)

2.16 ผลประโยชน์พนักงาน

2.16.1 กองทุนสำรองเลี้ยงชีพ

กลุ่มกิจการจัดให้มีกองทุนสำรองเลี้ยงชีพซึ่งเป็นแผนการจ่ายสมทบตามที่กำหนดไว้ สินทรัพย์ของกองทุนสำรองเลี้ยงชีพได้แยกออกไปจากสินทรัพย์ของกลุ่มกิจการ และมีการบริหารโดยผู้จัดการกองทุนภายนอก กองทุนสำรองเลี้ยงชีพได้รับเงินสะสมเข้ากองทุนจากพนักงานและเงินสมทบจากกลุ่มกิจการ กลุ่มกิจการไม่มีภาระผูกพันทางกฎหมายหรือภาระผูกพันจากการอนุมานที่จะต้องจ่ายเงินเพิ่ม ถึงแม้กองทุนไม่มีสินทรัพย์เพียงพอที่จะจ่ายให้พนักงานทั้งหมดสำหรับการให้บริการจากพนักงานทั้งในอดีตและปัจจุบัน เงินจ่ายสมทบกองทุนสำรองเลี้ยงชีพบันทึกเป็นค่าใช้จ่ายในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จสำหรับรอบระยะเวลาบัญชีที่เกิดรายการนั้น

2.16.2 ผลประโยชน์เมื่อเกษียณอายุ

ผลประโยชน์เมื่อเกษียณอายุ คือ โครงการผลประโยชน์ที่พนักงานจะได้รับตามกฎหมายแรงงานไทยเมื่อเกษียณอายุ ซึ่งขึ้นอยู่กับอายุและจำนวนปีที่ทำงาน

หนี้สินผลประโยชน์เมื่อเกษียณอายุจะถูกรับรู้ในงบแสดงฐานะการเงินโดยคิดจากมูลค่าปัจจุบันของภาระผูกพัน ณ วันที่ในงบแสดงฐานะการเงินและปรับปรุงด้วยกำไรขาดทุนทางคณิตศาสตร์ประกันภัยที่ยังไม่เกิดขึ้นและต้นทุนบริการในอดีต ผลประโยชน์เมื่อเกษียณอายุถูกคำนวณขึ้นโดยผู้ชำนาญทางคณิตศาสตร์ประกันภัยอิสระ โดยใช้วิธีคิดลดแต่ละหน่วยที่ประมาณการไว้ มูลค่าปัจจุบันของภาระผูกพันผลประโยชน์เมื่อเกษียณอายุคำนวณจากการคิดลดกระแสเงินสดที่ต้องจ่ายในอนาคตโดยใช้อัตราดอกเบี้ยตามพันธบัตรรัฐบาลที่มีหน่วยเงินตราเดียวกับผลประโยชน์เมื่อเกษียณอายุที่ต้องจ่าย และมีระยะเวลาการครบกำหนดใกล้เคียงกับภาระผูกพันผลประโยชน์เมื่อเกษียณอายุ กำไรขาดทุนทางคณิตศาสตร์ประกันภัยที่เกิดจากการปรับปรุงจากประสบการณ์ และการเปลี่ยนแปลงสมมติฐานทางการคำนวณจะรับรู้ในส่วนของผู้ถือหุ้นผ่านกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นในงวดที่เกิดขึ้น

2.17 ประมาณการหนี้สิน

กลุ่มกิจการจะบันทึกประมาณการหนี้สินซึ่งไม่รวมถึงประมาณการหนี้สินสำหรับผลตอบแทนพนักงานอันเป็นภาระผูกพันในปัจจุบันตามกฎหมายหรือตามข้อตกลงที่จัดทำไว้ อันเป็นผลสืบเนื่องมาจากเหตุการณ์ในอดีต ซึ่งการชำระภาระผูกพันนั้นมีความเป็นไปได้ค่อนข้างแน่ที่จะส่งผลให้กลุ่มกิจการต้องสูญเสียทรัพยากรออกไป และตามประมาณการที่น่าเชื่อถือของจำนวนที่ต้องจ่าย ในกรณีนี้กลุ่มกิจการคาดว่าประมาณการหนี้สินเป็นรายจ่ายที่จะได้รับคืน กลุ่มกิจการจะบันทึกเป็นสินทรัพย์แยกต่างหากเมื่อคาดว่าจะได้รับรายจ่ายนั้นคืนอย่างแน่นอน

2.18 ทุนเรือนหุ้น

หุ้นสามัญจะถูกจัดประเภทเป็นส่วนของผู้ถือหุ้น

ต้นทุนที่เพิ่มขึ้นเกี่ยวกับการออกหุ้นใหม่ที่จ่ายออกไปนอกเหนือจากการรวมธุรกิจ จะแสดงรายการดังกล่าวด้วยจำนวนเงินสุทธิจากภาษีไว้เป็นรายการหักในส่วนของผู้ถือหุ้นโดยนำไปหักจากสิ่งตอบแทนที่ได้รับจากการออกหุ้น ต้นทุนการออกหุ้นที่เกิดขึ้นโดยตรงกับการรวมธุรกิจจะถูกรวมไว้ในต้นทุนการได้มาของเงินทุน

2 นโยบายการบัญชี (ต่อ)

2.19 การรับรู้รายได้

รายได้ค่าโดยสารและการบริการอื่นที่เกี่ยวข้องกับการโดยสารเครื่องบิน เช่น ค่าน้ำหนักสัมภาระ ค่าธรรมเนียมการเลือกที่นั่ง ค่าธรรมเนียมการยกเลิก และการเปลี่ยนแปลงข้อมูลในบัตรโดยสาร รับรู้เมื่อได้ให้บริการแก่ลูกค้าแล้ว มูลค่าการขายที่ค้างซึ่งยังไม่ได้ให้บริการได้ถูกบันทึกรวมไว้ในรายได้รับล่วงหน้า

รายได้จากการขายประกอบด้วยมูลค่าที่ได้รับจากการขายสินค้าเป็นจำนวนเงินสดจากภาษีขาย เงินคืนและส่วนลด รายได้จากการขายสินค้ารับรู้เมื่อผู้ซื้อโอนความเสี่ยงและผลตอบแทนที่เป็นสาระสำคัญของความเป็นเจ้าของสินค้า

รายได้ดอกเบี้ยรับรู้ตามเกณฑ์สัดส่วนของเวลาโดยพิจารณาจากจำนวนเงินต้นที่เป็นยอดคงเหลือในบัญชีและพิจารณาจากอัตราดอกเบี้ยที่แท้จริงของช่วงเวลาจนถึงวันครบอายุสำหรับการบันทึกค้างรับของกลุ่มกิจการ

รายได้อื่นรับรู้ตามเกณฑ์คงค้าง

2.20 การจ่ายเงินปันผล

เงินปันผลที่จ่ายไปยังผู้ถือหุ้นของบริษัทจะรับรู้ในด้านหนี้สินในงบการเงินของกลุ่มกิจการในรอบระยะเวลาบัญชีซึ่งที่ประชุมผู้ถือหุ้นของบริษัทได้อนุมัติการจ่ายเงินปันผล

3 การจัดการความเสี่ยงทางการเงิน

3.1 ปัจจัยความเสี่ยงทางการเงิน

กิจกรรมของกลุ่มกิจการมีความเสี่ยงทางการเงินซึ่งรวมถึงผลกระทบของการเปลี่ยนแปลงของราคาน้ำมันและการเปลี่ยนแปลงของอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ แผนการจัดการความเสี่ยงโดยรวมของกลุ่มกิจการจึงมุ่งเน้นความผันผวนของตลาดการเงินและแสวงหาวิธีการลดผลกระทบที่ทำให้เสียหายต่อผลการดำเนินงานทางการเงินให้เหลือน้อยที่สุดเท่าที่เป็นไปได้ กลุ่มกิจการไม่มีนโยบายประกอบธุรกรรมอนุพันธ์ทางการเงินเพื่อการค้าหรือเก็งกำไร

ความเสี่ยงจากราคาน้ำมัน

กลุ่มกิจการมีความเสี่ยงจากการผันผวนของราคาน้ำมัน ทั้งนี้ AirAsia Berhad ซึ่งเป็นกิจการที่เกี่ยวข้องกันแห่งหนึ่งเป็นผู้ดำเนินการในการจัดการความเสี่ยงจากการผันผวนของราคาน้ำมันให้กับกลุ่มกิจการ (หมายเหตุฯ 3.2)

ความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยน

สินทรัพย์ที่เป็นเงินตราต่างประเทศส่วนใหญ่เป็นเงินฝากสถาบันการเงิน เงินมัดจำ และลูกหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน ส่วนหนี้สินที่เป็นเงินตราต่างประเทศส่วนใหญ่เป็นเจ้าหนี้การค้า เจ้าหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน และหนี้สินตามสัญญาเช่าการเงิน

กลุ่มกิจการมีความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศซึ่งเกิดจากสกุลเงินตราต่างประเทศ โดยส่วนใหญ่เป็นสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐฯ กลุ่มกิจการมีการจัดการความเสี่ยงโดยจับคู่ระหว่างหนี้สินที่เป็นเงินตราต่างประเทศกับลูกหนี้ที่เป็นเงินตราต่างประเทศสกุลเดียวกัน (Natural hedge) อย่างไรก็ตาม กลุ่มกิจการใช้สัญญาซื้อขายอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศล่วงหน้าเพื่อป้องกันความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนสำหรับค่าใช้จ่ายที่จ่ายด้วยเงินตราต่างประเทศ (หมายเหตุฯ 3.2)

3 การจัดการความเสี่ยงทางการเงิน (ต่อ)

3.1 ปัจจัยความเสี่ยงทางการเงิน (ต่อ)

ความเสี่ยงจากอัตราดอกเบี้ย

ความเสี่ยงจากอัตราดอกเบี้ยของกลุ่มกิจการเกิดจากหนี้สินตามสัญญาเช่าการเงิน หนี้สินตามสัญญาเช่าการเงินคิดอัตราดอกเบี้ยแบบผันแปร ซึ่งกลุ่มกิจการได้ใช้สัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ยเป็นเครื่องมือทางการเงินเพื่อป้องกันความเสี่ยงจากความผันผวนของอัตราดอกเบี้ยตามสัญญาเช่าทางการเงิน (หมายเหตุ 3.2)

ความเสี่ยงด้านการให้สินเชื่อ

รายได้ส่วนใหญ่ของกลุ่มกิจการได้แก่รายได้ค่าโดยสาร ซึ่งลูกค้าส่วนใหญ่จะจ่ายให้ล่วงหน้า ความเสี่ยงด้านการให้สินเชื่อซึ่งเกิดจากลูกหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกันนั้นอยู่ในระดับต่ำ ดังนั้นผู้บริหารจึงมีความเห็นว่าความเสี่ยงด้านการให้สินเชื่อของกลุ่มกิจการไม่เป็นสาระสำคัญ ทั้งนี้ กลุ่มกิจการไม่ได้ทำสัญญาอนุพันธ์ทางการเงินใดที่เกี่ยวข้องกับความเสี่ยงด้านการให้สินเชื่อ สำหรับรายการเงินสดกลุ่มกิจการเลือกที่จะทำรายการกับสถาบันการเงินที่มีคุณภาพและมีความน่าเชื่อถือสูง

ความเสี่ยงด้านสภาพคล่อง

การจัดการความเสี่ยงด้านสภาพคล่องอย่างรอบคอบหมายถึงการดำรงไว้ซึ่งเงินสดและหลักทรัพย์ที่มีตลาดรองรับอย่างเพียงพอ ความสามารถในการหาแหล่งเงินทุนที่เพียงพอและความสามารถในการปิดฐานะความเสี่ยง ส่วนงานบริหารการเงินของกลุ่มกิจการตั้งเป้าหมายจะดำรงความยืดหยุ่นในการระดมเงินทุนโดยการรักษาวางเงินสินเชื่อให้มีความเพียงพอ เนื่องจากลักษณะทางธุรกิจที่มีการเปลี่ยนแปลงอยู่ตลอดเวลา

3.2 การบัญชีสำหรับตราสารอนุพันธ์ที่เป็นเครื่องมือทางการเงินและกิจกรรมป้องกันความเสี่ยง

ตราสารอนุพันธ์ที่เป็นเครื่องมือทางการเงินหลักที่กลุ่มกิจการใช้ในการจัดการความเสี่ยงคือ สัญญาแลกเปลี่ยนราคาน้ำมัน สัญญาซื้อขายอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศล่วงหน้า สัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ยและสัญญาแลกเปลี่ยนอัตราแลกเปลี่ยนสกุลเงิน

สัญญาแลกเปลี่ยนราคาน้ำมัน

AirAsia Berhad ซึ่งเป็นกิจการที่เกี่ยวข้องกันแห่งหนึ่งเป็นผู้สัญญาในการทำสัญญาแลกเปลี่ยนราคาน้ำมันกับบุคคลที่สาม โดยสัญญาดังกล่าวช่วยป้องกันความเสี่ยงให้กับกลุ่มกิจการจากความเคลื่อนไหวของราคาน้ำมัน ทั้งนี้กลุ่มกิจการได้เข้าทำสัญญากับ AirAsia Berhad ภายใต้อัตราดอกเบี้ยที่กำหนดไว้หรือขาดทุนจากสัญญาแลกเปลี่ยนราคาน้ำมันจะถูกปันส่วนมายังกลุ่มกิจการทุกเดือน โดยคำนวณจากอัตราส่วนการใช้น้ำมันของกลุ่มกิจการ กลุ่มกิจการบันทึกรายการดังกล่าวในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จโดยรับรู้เป็นส่วนหนึ่งของต้นทุนจากการดำเนินงานเมื่อเกิดรายการ

3 การจัดการความเสี่ยงทางการเงิน (ต่อ)

3.2 การบัญชีสำหรับตราสารอนุพันธ์ที่เป็นเครื่องมือทางการเงินและกิจกรรมป้องกันความเสี่ยง (ต่อ)

สัญญาซื้อขายอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศล่วงหน้า

กลุ่มกิจการได้ทำสัญญาซื้อขายอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศล่วงหน้ากับสถาบันการเงินแห่งหนึ่งในประเทศเพื่อป้องกันความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศซึ่งเกี่ยวข้องกับเงินฝากประจำ ณ วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2559 ยอดคงค้าง ตามสัญญาดังกล่าวจะครบกำหนดชำระในวันที่ 9 พฤษภาคม พ.ศ. 2560 (ณ วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2558 : 24 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2559) มีดังต่อไปนี้

(หน่วย : บาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	พ.ศ. 2559	พ.ศ. 2558	พ.ศ. 2559	พ.ศ. 2558
จำนวนเงินผูกพันที่จะได้รับ				
9.23 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ที่อัตรา 35.76 บาท ต่อ 1 ดอลลาร์สหรัฐฯ	-	330,210,602	-	-
20 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ที่อัตรา 35.85 บาท ต่อ 1 ดอลลาร์สหรัฐฯ	717,040,848	-	-	-

สัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย

กลุ่มกิจการได้ทำสัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ยเพื่อป้องกันความเสี่ยงเกี่ยวกับความผันผวนของอัตราดอกเบี้ยที่อาจเกิดขึ้นในอนาคตสำหรับหนี้สินตามสัญญาเช่าการเงิน จากอัตราดอกเบี้ยแบบลอยตัวเป็นอัตราดอกเบี้ยคงที่ กลุ่มกิจการตกลงที่จะแลกเปลี่ยนผลแตกต่างระหว่างจำนวนดอกเบี้ยแบบอัตราคงที่และอัตราลอยตัวซึ่งคำนวณจากจำนวนเงิน ตามสัญญาที่ตกลงไว้ในแต่ละช่วงเวลาที่กำหนดไว้ ณ วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2559 จำนวนเงินตามสัญญา 3,095.84 ล้านบาท และ 129.14 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ (พ.ศ. 2558 : 2,525 ล้านบาท และ 113 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ) อัตราดอกเบี้ยคงที่ร้อยละ 2.24 ถึงร้อยละ 5.09 (พ.ศ.2558 : ร้อยละ 2.24 ถึงร้อยละ 5.09) และอัตราดอกเบี้ยลอยตัว THBFIX1M บวกร้อยละ 1.98 ถึงร้อยละ 2.20 THBFIX6M บวกร้อยละ 2.25 และ USD LIBOR3M บวกร้อยละ 0.56 ถึงร้อยละ 3.00 (พ.ศ. 2558: THBFIX1M บวกร้อยละ 1.98 ถึงร้อยละ 2.20 THBFIX6M บวกร้อยละ 2.25 และ USD LIBOR3M บวกร้อยละ 0.56 ถึงร้อยละ 0.83)

สัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ยมีกำหนดชำระผลแตกต่างของอัตราดอกเบี้ยเป็นรายเดือน

สัญญาแลกเปลี่ยนอัตราแลกเปลี่ยนสกุลเงิน

บริษัทได้ทำสัญญาแลกเปลี่ยนอัตราแลกเปลี่ยนสกุลเงินกับสถาบันการเงินแห่งหนึ่งในประเทศเพื่อป้องกันความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศและอัตราดอกเบี้ยที่เกี่ยวข้องกับการจ่ายด้วยเงินตราต่างประเทศ ณ วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2558 ยอดคงค้างตามสัญญาดังกล่าวจะครบกำหนดชำระในวันที่ 10 พฤศจิกายน พ.ศ. 2568 (พ.ศ. 2558 : 10 พฤศจิกายน พ.ศ. 2568) จำนวนเงินตามสัญญา 26.65 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ (พ.ศ. 2558 : 29 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ) อัตราดอกเบี้ยคงที่ร้อยละ 2.64 (พ.ศ. 2558 : ร้อยละ 2.64) และอัตราดอกเบี้ยลอยตัว USD LIBOR3M บวกร้อยละ 0.70 (พ.ศ. 2558 : USD LIBOR3M บวกร้อยละ 0.70)

3 การจัดการความเสี่ยงทางการเงิน (ต่อ)

3.3 การประมาณมูลค่ายุติธรรม

ตารางต่อไปนี้จะแสดงการวิเคราะห์เครื่องมือทางการเงินที่วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรมจำแนกตามวิธีการประมาณมูลค่า ความแตกต่างของระดับข้อมูลสามารถแสดงได้ดังนี้

- ราคาเสนอซื้อขาย (ไม่ต้องปรับปรุง) ในตลาดที่มีสภาพคล่องสำหรับสินทรัพย์หรือหนี้สินอย่างเดียวกัน (ข้อมูลระดับ 1)
- ข้อมูลอื่นนอกเหนือจากราคาเสนอซื้อขายซึ่งรวมอยู่ในข้อมูลระดับ 1 ทั้งที่สามารถสังเกตได้โดยตรง (ได้แก่ ข้อมูลราคา) หรือโดยอ้อม (ได้แก่ ข้อมูลที่คำนวณมาจากราคา) สำหรับสินทรัพย์นั้นหรือหนี้สินนั้น (ข้อมูลระดับที่ 2)
- ข้อมูลสำหรับสินทรัพย์หรือหนี้สินซึ่งไม่ได้มาจากข้อมูลที่สามารถสังเกตได้จากตลาด (ข้อมูลที่ไม่สามารถสังเกตได้) (ข้อมูลระดับที่ 3)

ตารางต่อไปนี้จะแสดงสินทรัพย์และหนี้สินทางการเงินของกลุ่มกิจการที่วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรม ณ วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2559

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	ข้อมูลระดับที่ 2 ดอลลาร์สหรัฐ	ข้อมูลระดับที่ 2 บาท	ข้อมูลระดับที่ 2 ดอลลาร์สหรัฐ	ข้อมูลระดับที่ 2 บาท
สินทรัพย์				
ตราสารอนุพันธ์ที่ใช้สำหรับป้องกันความเสี่ยง				
สัญญาแลกเปลี่ยนราคาน้ำมัน	25,545,608	-	-	-
สัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย	-	62,702,735	-	-
สัญญาแลกเปลี่ยนอัตราแลกเปลี่ยนสกุลเงิน	-	41,002,065	-	-
สินทรัพย์รวม	25,545,608	103,704,800	-	-

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	ข้อมูลระดับที่ 2 ดอลลาร์สหรัฐ	ข้อมูลระดับที่ 2 บาท	ข้อมูลระดับที่ 2 ดอลลาร์สหรัฐ	ข้อมูลระดับที่ 2 บาท
หนี้สิน				
ตราสารอนุพันธ์ที่ใช้สำหรับป้องกันความเสี่ยง				
สัญญาซื้อขายอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศล่วงหน้า	-	3,990,101	-	-
หนี้สินรวม	-	3,990,101	-	-

ไม่มีรายการโอนระหว่างระดับของลำดับชั้นมูลค่ายุติธรรมในระหว่างปี

ตราสารอนุพันธ์ที่ใช้ป้องกันความเสี่ยง วัดมูลค่ายุติธรรมโดยใช้ราคาเสนอซื้อขายของสถาบันการเงินที่กลุ่มกิจการทำสัญญาซื้อขายตราสารอนุพันธ์ทางการเงิน ซึ่งอ้างอิงจากข้อมูลที่สามารถสังเกตได้จากตลาด เช่น อัตราดอกเบี้ย และอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศที่ประกาศไว้ในแหล่งข้อมูลที่ประชาชนทั่วไปสามารถเข้าถึงได้ ณ วันทำการสุดท้ายของวันที่ในงบแสดงฐานะการเงิน

4 ประมาณการทางบัญชีที่สำคัญ ข้อสมมติฐานและการใช้ดุลยพินิจ

การประมาณการ ข้อสมมติฐานและการใช้ดุลยพินิจได้มีการประเมินทบทวนอย่างต่อเนื่อง และอยู่บนพื้นฐานของประสบการณ์ในอดีตและปัจจัยอื่นๆ ซึ่งรวมถึงการคาดการณ์ถึงเหตุการณ์ในอนาคตที่เชื่อว่ามีเหตุผลในสถานการณ์ขณะนั้น

คำซ่อมแซมบำรุงรักษาเครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าดำเนินงาน

กลุ่มกิจการมีภาระผูกพันในการบำรุงรักษาเครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าดำเนินงาน กลุ่มกิจการบันทึกค่าบำรุงรักษาตลอดอายุสัญญาเช่าเพื่อให้เป็นไปตามภาระผูกพันในสัญญา โดยต้นทุนดังกล่าวได้คำนวณจากประมาณการของต้นทุนในการซ่อมแซมและบำรุงรักษาในอนาคตสำหรับตัวเครื่องบิน การตรวจสอบสภาพบำรุงรักษาเครื่องบินประเภท และต้นทุนประเภทเกิดขึ้นครั้งเดียวที่คาดว่าจะเกิด ณ วันสิ้นสุดสัญญาเช่า โดยต้นทุนดังกล่าวถูกบันทึกในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จตามชั่วโมงการบินในแต่ละปี

อายุการให้ประโยชน์ที่ได้ประมาณการไว้และมูลค่าคงเหลือของโครงสร้างและเครื่องยนต์ของเครื่องบิน

กลุ่มกิจการได้มีการทบทวนอายุการให้ประโยชน์ที่ได้ประมาณการไว้และมูลค่าคงเหลือของโครงสร้างและเครื่องยนต์ของเครื่องบินทุกปีตามปัจจัยสำคัญต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง เช่น แผนธุรกิจและกลยุทธ์ของบริษัท ระดับการใช้งานที่คาดการณ์ ความก้าวหน้าของเทคโนโลยีในอนาคต และราคาตลาด ผลของการดำเนินกิจการในอนาคตอาจได้รับผลกระทบอย่างมีสาระสำคัญจากการเปลี่ยนแปลงของประมาณการซึ่งเปลี่ยนไปโดยปัจจัยต่างๆ ที่เกี่ยวข้องดังที่ได้กล่าวไว้ด้านบน

5 การจัดการความเสี่ยงในส่วนของทุน

วัตถุประสงค์ของกลุ่มกิจการในการบริหารทุนนั้นเพื่อดำรงไว้ซึ่งความสามารถในการดำเนินงานต่อเนื่องของกลุ่มกิจการเพื่อสร้างผลตอบแทนต่อผู้ถือหุ้นและเป็นประโยชน์ต่อผู้ที่มีส่วนได้เสียอื่น และเพื่อดำรงไว้ซึ่งโครงสร้างของทุนที่เหมาะสมเพื่อลดต้นทุนทางการเงินของทุน

ในการดำรงไว้หรือปรับโครงสร้างของทุน กลุ่มกิจการอาจปรับนโยบายการจ่ายเงินปันผลให้กับผู้ถือหุ้น การคืนทุนให้แก่ผู้ถือหุ้น การออกหุ้นใหม่ หรือการขายทรัพย์สินเพื่อลดภาระหนี้

เพื่อให้ได้สิทธิพิเศษทางภาษีกลุ่มกิจการจะต้องดำรงไว้ซึ่งเงินทุนขั้นต่ำตามที่กำหนดในแต่ละปีตรึงเสริมการลงทุน

6 ข้อมูลจำแนกตามส่วนงาน

ข้อมูลทางการเงินจำแนกตามส่วนงานธุรกิจ

(หน่วย : บาท)

	พ.ศ. 2559				
	ส่วนงานการบินแบบ มีตารางบินประจำ	ส่วนงานการบิน แบบเช่าเหมาลำ	ส่วนงานอื่น	รายการ ระหว่างกัน	รวม
รายได้จากการขาย และการให้บริการ	30,437,224,736	1,963,343,895	25,000,000	(25,000,000)	32,400,568,631
กำไรจากการดำเนินงาน	2,544,437,730	551,208,478	38,295	-	3,095,684,503
ต้นทุนที่ไม่เป็นส่วน รายได้อื่น					(18,954,879)
รายได้อื่น					729,735,863
ขาดทุนสุทธิจากอัตราแลกเปลี่ยน					(79,505,701)
ต้นทุนทางการเงิน					(520,855,609)
กำไรก่อนภาษีเงินได้					3,206,104,177
ภาษีเงินได้					191,496,428
กำไรสุทธิสำหรับปี					3,397,600,605
สินทรัพย์รวม					56,599,425,832

(หน่วย : บาท)

	พ.ศ. 2558				
	ส่วนงานการบินแบบ มีตารางบินประจำ	ส่วนงานการบิน แบบเช่าเหมาลำ	ส่วนงานอื่น	รายการ ระหว่างกัน	รวม
รายได้จากการขายและ การให้บริการ	27,426,215,857	2,081,089,616	25,000,000	(25,000,000)	29,507,305,473
กำไรจากการดำเนินงาน	1,318,366,219	533,482,892	3,002,992	-	1,854,852,103
ขาดทุนจากการด้อยค่า ต้นทุนที่ไม่เป็นส่วน					(19,805,773)
รายได้อื่น					(20,173,814)
รายได้อื่น					956,277,752
ขาดทุนสุทธิจากอัตราแลกเปลี่ยน					(204,759,134)
ต้นทุนทางการเงิน					(457,068,503)
กำไรก่อนภาษีเงินได้					2,109,322,631
ภาษีเงินได้					(151,062,286)
กำไรสุทธิสำหรับปี					1,958,260,345
สินทรัพย์รวม					52,826,525,128

6 ข้อมูลจำแนกตามส่วนงาน (ต่อ)

ส่วนงานดำเนินงานได้ถูกรายงานในลักษณะเดียวกับรายงานภายในที่นำเสนอให้ผู้มีอำนาจตัดสินใจสูงสุดด้านการดำเนินงาน ผู้ที่มีอำนาจตัดสินใจสูงสุดด้านการดำเนินงานหมายถึง บุคคลที่มีหน้าที่ในการจัดสรรทรัพยากรและประเมินผลการปฏิบัติงานของส่วนงานดำเนินงาน ซึ่งพิจารณาว่าเป็น คณะกรรมการบริษัทที่ทำการตัดสินใจเชิงกลยุทธ์

ข้อมูลที่สรุปดังต่อไปนี้ อธิบายการดำเนินงานของแต่ละส่วนงานของกลุ่มกิจการ

- ส่วนงานการบินแบบมีตารางบินประจำคือ กิจการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศไปยังจุดหมายปลายทางที่มีตารางเวลาบินประจำ บริษัทเปิดจำหน่ายตั๋วโดยสารให้กับบุคคลทั่วไปผ่านช่องทางการจัดจำหน่ายต่างๆ เช่น ทางเว็บไซต์ ทางสำนักงานขายของบริษัท และตัวแทนจำหน่าย เป็นต้น
- ส่วนงานการบินแบบเช่าเหมาลำคือ กิจการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศไปยังจุดหมายปลายทางที่ไม่มีตารางเวลาบินประจำ บริษัทดำเนินการบินเมื่อมีการจ้างจากผู้ว่าจ้าง ซึ่งปกติจะเป็นบริษัทผู้ให้บริการท่องเที่ยว

การประเมินผลการปฏิบัติงานของแต่ละส่วนงานพิจารณาจากกำไรหรือขาดทุนจากการดำเนินงาน ซึ่งวัดมูลค่าโดยใช้เกณฑ์เดียวกับที่ใช้ในการวัดกำไรหรือขาดทุนจากการดำเนินงานในงบการเงิน โดยกำไรสุทธิจากอัตราแลกเปลี่ยน รายได้อื่น ต้นทุนทางการเงิน และภาษีเงินได้ไม่ได้ถูกปันส่วนให้แก่แต่ละส่วนงาน

สินทรัพย์รวมของกลุ่มกิจการเป็นสินทรัพย์ที่มีการใช้งานร่วมระหว่างส่วนงาน จึงไม่สามารถปันส่วนให้แก่แต่ละส่วนงานได้

7 เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด

(หน่วย : บาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	ว.ศ. 2559	ว.ศ. 2558	ว.ศ. 2559	ว.ศ. 2558
เงินสดในมือ	8,755,450	9,678,812	-	-
เงินฝากธนาคารประเภทจ่ายคืนเมื่อทวงถาม	4,652,596,782	5,292,980,832	112,126,184	51,437,734
เงินฝากธนาคารระยะสั้นและตัวแลกเปลี่ยน ที่ครบกำหนดไถ่ถอนภายในสามเดือนหรือน้อยกว่า	-	820,155,000	-	-
รวมเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	4,661,352,232	6,122,814,644	112,126,184	51,437,734

เงินฝากธนาคารประเภทจ่ายคืนเมื่อทวงถามมีอัตราดอกเบี้ยถ่วงเฉลี่ยอยู่ที่ร้อยละ 0.83 ต่อปี (พ.ศ. 2558 : ร้อยละ 0.51 ต่อปี)

8 เงินลงทุนระยะสั้น

(หน่วย : บาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	ว.ศ. 2559	ว.ศ. 2558	ว.ศ. 2559	ว.ศ. 2558
เงินฝากประจำธนาคารและตัวแลกเปลี่ยน	2,069,763,643	1,109,230,126	-	-

ณ วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2559 เงินลงทุนระยะสั้นประกอบด้วยเงินฝากประจำธนาคาร จำนวน 30 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ และ 1,000 ล้านบาท (พ.ศ. 2558 : 9.99 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ และ 750 ล้านบาท) เงินฝากประจำธนาคารมีระยะเวลา 6 เดือนถึง 12 เดือนและมีอัตราดอกเบี้ยร้อยละ 1.00 ต่อปี ถึงร้อยละ 1.65 ต่อปี (พ.ศ. 2558 : ร้อยละ 0.80 ต่อปี ถึงร้อยละ 2.00 ต่อปี)

9 ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น - สุทธิ

(หน่วย : บาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	พ.ศ. 2559	พ.ศ. 2558	พ.ศ. 2559	พ.ศ. 2558
ลูกหนี้การค้า	339,573,128	354,170,114	-	-
หัก ค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญ	-	-	-	-
ลูกหนี้การค้า - สุทธิ	339,573,128	354,170,114	-	-
เงินอุดหนุนจากค่าธรรมเนียมและการใช้สนามบินค้างรับ	35,016,553	2,843,204	-	-
รายได้ค้างรับ	50,693,994	49,568,722	870,000	-
ลูกหนี้อื่น	20,719,911	32,608,686	-	-
รวมลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น - สุทธิ	446,003,586	439,190,726	870,000	-

ลูกหนี้การค้าสามารถวิเคราะห์ตามอายุหนี้ที่ค้างชำระได้ดังนี้

(หน่วย : บาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	พ.ศ. 2559	พ.ศ. 2558	พ.ศ. 2559	พ.ศ. 2558
ไม่เกิน 3 เดือน	311,441,205	340,651,599	-	-
3 - 6 เดือน	14,996,214	7,020,344	-	-
6 - 12 เดือน	8,894,433	726,806	-	-
เกินกว่า 12 เดือน	4,241,276	5,771,365	-	-
รวมลูกหนี้การค้า	339,573,128	354,170,114	-	-
หัก ค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญ	-	-	-	-
รวมลูกหนี้การค้า - สุทธิ	339,573,128	354,170,114	-	-

10 เงินลงทุนระยะยาว

(หน่วย : บาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	พ.ศ. 2559	พ.ศ. 2558	พ.ศ. 2559	พ.ศ. 2558
ราคาตามบัญชีต้นปี	13,291,300	1,299,268,100	-	-
การลงทุนเพิ่มขึ้น	-	1,163,200	-	-
การจำหน่ายออก	(1,442,800)	(1,296,225,000)	-	-
กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยน	-	9,085,000	-	-
ราคาตามบัญชีปลายปี	11,848,500	13,291,300	-	-

10 เงินลงทุนระยะยาว (ต่อ)

ณ วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2559 เงินลงทุนระยะยาวประกอบด้วย

(หน่วย : บาท)

	งบการเงินรวม	
	เงินลงทุนทั่วไป	รวม
ตราสารทุน	11,848,500	11,848,500
รวมเงินลงทุนระยะยาว	11,848,500	11,848,500

เงินลงทุนทั่วไปเป็นเงินลงทุนในหุ้นสามัญของบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด

11 เงินลงทุนในบริษัทย่อย

รายละเอียดเกี่ยวกับเงินลงทุนในบริษัทย่อยมีดังต่อไปนี้

	ประเทศที่ จดทะเบียน	ประเภทของธุรกิจ	สัดส่วนความเป็นเจ้าของ และสิทธิออกเสียง		งบการเงินเฉพาะกิจการ วิธีราคาทุน	
			พ.ศ. 2559	พ.ศ. 2558	พ.ศ. 2559	พ.ศ. 2558
			ร้อยละ	ร้อยละ	บาท	บาท
บริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด	ไทย	ให้บริการสายการบินราคาประหยัด	55	55	3,067,114,370	3,067,114,370

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

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

ตามมติการประชุมคณะกรรมการเมื่อวันที่ 9 พฤศจิกายน พ.ศ. 2559 บริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทย่อยอนุมัติจ่ายเงินปันผลระหว่างกาลสำหรับกำไรสะสมที่ได้รับสิทธิประโยชน์จากคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน ณ วันที่ 30 กันยายน พ.ศ. 2559 ในอัตราหุ้นละ 30.80 บาท (พ.ศ. 2558: 22 บาท) สำหรับหุ้นสามัญจำนวน 43,555,560 หุ้น เป็นจำนวนเงินรวมทั้งสิ้น 1,341.51 ล้านบาท (พ.ศ. 2558: 958.22 ล้านบาท) บริษัท เอเชีย เออีเอชั่น จำกัด (มหาชน) ได้รับเงินปันผลจำนวน 737.83 ล้านบาท ตามสัดส่วนการถือหุ้นร้อยละ 55 เมื่อวันที่ 11 พฤศจิกายน พ.ศ. 2559

ไม่มีมีการเปลี่ยนแปลงในเงินลงทุนในบริษัทย่อยในปี พ.ศ. 2559 และ พ.ศ. 2558

12 เครื่องบิน ส่วนปรับปรุงอาคารเช่า และอุปกรณ์ - สุทธิ

(หน่วย : บาท)

	งบการเงินรวม								
	ส่วนปรับปรุงอาคารเช่า	คอมพิวเตอร์	เครื่องตกแต่งติดตั้งและอุปกรณ์สำนักงาน	อุปกรณ์ในการดำเนินงาน	ยานพาหนะ	เครื่องบินและเครื่องบิน	อะไหล่เครื่องบิน	สินทรัพย์ระหว่างติดตั้ง	รวม
ณ วันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2558									
ราคาทุน	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
หัก ค่าเสื่อมราคาสะสม	(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)
ราคาตามบัญชี - สุทธิ	<u>83,579,256</u>	<u>27,699,875</u>	<u>26,306,695</u>	<u>107,458,496</u>	<u>23,478,959</u>	<u>15,162,394,596</u>	<u>585,784,759</u>	<u>16,602,447</u>	<u>16,033,305,083</u>
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2558									
ราคาตามบัญชีต้นปี - สุทธิ	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
ซื้อสินทรัพย์	5,982,956	22,020,645	5,070,351	42,502,558	353,500	3,076,701,601	127,854,480	28,286,986	3,308,773,077
จำหน่ายสินทรัพย์ - สุทธิ	(2)	-	(2)	(27)	(3,407,116)	-	(26)	-	(3,407,173)
โอนสินทรัพย์	11,171,077	4,062,000	1,478,362	4,510,000	-	-	-	(21,554,414)	(332,975)
ค่าเสื่อมราคา	(25,699,377)	(11,585,286)	(8,266,643)	(36,198,774)	(7,366,835)	(944,341,046)	(88,811,100)	-	(1,122,269,061)
ราคาตามบัญชีปลายปี - สุทธิ	<u>75,033,910</u>	<u>42,197,234</u>	<u>24,588,763</u>	<u>118,272,253</u>	<u>13,058,508</u>	<u>17,294,755,151</u>	<u>624,828,113</u>	<u>23,335,019</u>	<u>18,216,068,951</u>
ณ วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2558									
ราคาทุน	159,616,245	105,759,049	62,174,934	295,267,636	107,585,096	19,212,780,615	1,210,458,272	23,335,019	21,176,976,866
หัก ค่าเสื่อมราคาสะสม	(84,582,335)	(63,561,815)	(37,586,171)	(176,995,383)	(94,526,588)	(1,918,025,464)	(585,630,159)	-	(2,960,907,915)
ราคาตามบัญชี - สุทธิ	<u>75,033,910</u>	<u>42,197,234</u>	<u>24,588,763</u>	<u>118,272,253</u>	<u>13,058,508</u>	<u>17,294,755,151</u>	<u>624,828,113</u>	<u>23,335,019</u>	<u>18,216,068,951</u>
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2559									
ราคาตามบัญชีต้นปี - สุทธิ	75,033,910	42,197,234	24,588,763	118,272,253	13,058,508	17,294,755,151	624,828,113	23,335,019	18,216,068,951
ซื้อสินทรัพย์	7,121,272	14,518,890	3,606,379	16,732,865	17,123,991	3,214,932,435	244,015,173	20,422,953	3,538,473,958
จำหน่าย/ตัดจำหน่ายสินทรัพย์ - สุทธิ	(1,282)	(10,001,378)	(229,750)	(12,974)	-	-	(127,786,214)	(13,826,426)	(151,858,024)
โอนสินทรัพย์/รายการปรับปรุง	13,556,670	6,991,731	-	7,187,375	-	-	-	(27,735,776)	-
ค่าเสื่อมราคา	(28,942,450)	(13,735,418)	(8,713,031)	(41,155,390)	(6,500,678)	(983,005,520)	(95,275,821)	-	(1,177,328,308)
ราคาตามบัญชีปลายปี - สุทธิ	<u>66,768,120</u>	<u>39,971,059</u>	<u>19,252,361</u>	<u>101,024,129</u>	<u>23,681,821</u>	<u>19,526,682,066</u>	<u>645,781,251</u>	<u>2,195,770</u>	<u>20,425,356,577</u>
ณ วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2559									
ราคาทุน	180,292,905	113,093,177	65,547,274	316,845,833	124,709,087	22,427,713,050	1,073,064,108	2,195,770	24,303,461,204
หัก ค่าเสื่อมราคาสะสม	(113,524,785)	(73,122,118)	(46,294,913)	(215,821,704)	(101,027,266)	(2,901,030,984)	(427,282,857)	-	(3,878,104,627)
ราคาตามบัญชี - สุทธิ	<u>66,768,120</u>	<u>39,971,059</u>	<u>19,252,361</u>	<u>101,024,129</u>	<u>23,681,821</u>	<u>19,526,682,066</u>	<u>645,781,251</u>	<u>2,195,770</u>	<u>20,425,356,577</u>

12 เครื่องบิน ส่วนปรับปรุงอาคารเช่า และอุปกรณ์ - สุทธิ (ต่อ)

(หน่วย : บาท)

	งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	อุปกรณ์สำนักงาน	
ณ วันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2558		
ราคาทุน		40,687
หัก ค่าเสื่อมราคาสะสม		(40,663)
ราคาตามบัญชี - สุทธิ		24
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2558		
ราคาตามบัญชีต้นปี - สุทธิ		24
ซื้อสินทรัพย์		21,500
ค่าเสื่อมราคา		(4,123)
ราคาตามบัญชีปลายปี - สุทธิ		17,401
ณ วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2558		
ราคาทุน		62,187
หัก ค่าเสื่อมราคาสะสม		(44,786)
ราคาตามบัญชี - สุทธิ		17,401
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2559		
ราคาตามบัญชีต้นปี - สุทธิ		17,401
ค่าเสื่อมราคา		(4,300)
ราคาตามบัญชีปลายปี - สุทธิ		13,101
ณ วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2559		
ราคาทุน		62,187
หัก ค่าเสื่อมราคาสะสม		(49,086)
ราคาตามบัญชี - สุทธิ		13,101

13 สิทธิประโยชน์ไม่มีตัวตน - สุทธิ

(หน่วย : บาท)

	งบการเงินรวม			
	สิทธิในการนำเครื่องบินลงจอด	โปรแกรมคอมพิวเตอร์	โปรแกรมคอมพิวเตอร์ระหว่างติดตั้ง	รวม
ณ วันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2558				
ราคาทุน	14,856,000,000	46,138,870	-	14,902,138,870
หัก ค่าตัดจำหน่ายสะสม	-	(34,155,530)	-	(34,155,530)
ราคาตามบัญชี - สุทธิ	14,856,000,000	11,983,340	-	14,867,983,340
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2558				
ราคาตามบัญชีต้นปี - สุทธิ	14,856,000,000	11,983,340	-	14,867,983,340
ซื้อสินทรัพย์	-	3,381,550	1,759,880	5,141,430
โอนสินทรัพย์	-	340,000	(340,000)	-
ค่าตัดจำหน่าย	-	(4,631,730)	-	(4,631,730)
ราคาตามบัญชีปลายปี - สุทธิ	14,856,000,000	11,073,160	1,419,880	14,868,493,040
ณ วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2558				
ราคาทุน	14,856,000,000	49,860,420	1,419,880	14,907,280,300
หัก ค่าตัดจำหน่ายสะสม	-	(38,787,260)	-	(38,787,260)
ราคาตามบัญชี - สุทธิ	14,856,000,000	11,073,160	1,419,880	14,868,493,040
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2559				
ราคาตามบัญชีต้นปี - สุทธิ	14,856,000,000	11,073,160	1,419,880	14,868,493,040
ซื้อสินทรัพย์	-	4,781,163	3,310,295	8,091,458
โอนสินทรัพย์	-	3,101,950	(3,101,950)	-
ค่าตัดจำหน่าย	-	(5,047,879)	-	(5,047,879)
ราคาตามบัญชีปลายปี - สุทธิ	14,856,000,000	13,908,394	1,628,225	14,871,536,619
ณ วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2559				
ราคาทุน	14,856,000,000	57,743,533	1,628,225	14,915,371,758
หัก ค่าตัดจำหน่ายสะสม	-	(43,835,139)	-	(43,835,139)
ราคาตามบัญชี - สุทธิ	14,856,000,000	13,908,394	1,628,225	14,871,536,619

สิทธิในการนำเครื่องบินลงจอดได้ถูกทดสอบการด้วยค่ารวมกับค่าความนิยมในหมายเหตุ 14

13 สินทรัพย์ไม่มีตัวตน - สุทธิ (ต่อ)

(หน่วย : บาท)

	งบการเงินเฉพาะกิจการ โปรแกรมคอมพิวเตอร์
ณ วันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2558	
ราคาทุน	6,420
หัก ค่าตัดจำหน่ายสะสม	(6,419)
ราคาตามบัญชี - สุทธิ	1
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2558	
ราคาตามบัญชีต้นปี - สุทธิ	1
ค่าตัดจำหน่าย	-
ราคาตามบัญชีปลายปี - สุทธิ	1
ณ วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2558	
ราคาทุน	6,420
หัก ค่าตัดจำหน่ายสะสม	(6,419)
ราคาตามบัญชี - สุทธิ	1
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2559	
ราคาตามบัญชีต้นปี - สุทธิ	1
ค่าตัดจำหน่าย	-
ราคาตามบัญชีปลายปี - สุทธิ	1
ณ วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2559	
ราคาทุน	6,420
หัก ค่าตัดจำหน่ายสะสม	(6,419)
ราคาตามบัญชี - สุทธิ	1

14 ค่าความนิยม

เมื่อวันที่ 4 พฤษภาคม พ.ศ. 2555 บริษัทที่มีอำนาจควบคุมในบริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด ตามสัญญา "แก้ไขเพิ่มเติมสัญญาระหว่างผู้ถือหุ้น" ดังนั้นบริษัทจึงได้ทำการวัดมูลค่ายุติธรรมของสินทรัพย์ที่ระบุได้และหนี้สินที่รับมาสุทธิของบริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด และเปรียบเทียบกับมูลค่ายุติธรรมตามสัดส่วน 51% ของหุ้นสามัญบริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด ที่บริษัทถืออยู่ก่อนวันที่มีอำนาจควบคุมและได้รับรู้ส่วนของต้นทุนของเงินลงทุนที่สูงกว่ามูลค่ายุติธรรมของส่วนแบ่งที่บริษัทมีในสินทรัพย์สุทธิที่ระบุได้เป็นค่าความนิยมในงบแสดงฐานะการเงินรวมตั้งแต่นั้นมา

(หน่วย : บาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	พ.ศ. 2559	พ.ศ. 2558	พ.ศ. 2559	พ.ศ. 2558
ณ วันที่ 31 ธันวาคม				
ราคาทุน	8,824,825,803	8,824,825,803	-	-
หัก ค่าเผื่อการด้อยค่า	-	-	-	-
ราคาตามบัญชี - สุทธิ	<u>8,824,825,803</u>	<u>8,824,825,803</u>	<u>-</u>	<u>-</u>

15 สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น

(หน่วย : บาท)

หมายเหตุ	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ		
	พ.ศ. 2559	พ.ศ. 2558	พ.ศ. 2559	พ.ศ. 2558	
เงินมัดจำการเช่าเครื่องบิน - กิจการที่เกี่ยวข้องกัน	27.6	741,346,452	748,209,343	-	-
เงินมัดจำการเช่าเครื่องบิน - กิจการอื่น		90,296,672	-	-	-
เงินมัดจำจากการดำเนินงานของสนามบิน		34,600,000	34,600,000	-	-
เงินมัดจำสัญญาแลกเปลี่ยนราคาน้ำมัน	27.6	17,829,400	17,961,650	-	-
เงินมัดจำตามสัญญาเช่า		49,957,927	42,158,417	-	-
ค่าใช้จ่ายจ่ายล่วงหน้า		-	9,216,373	-	-
เงินมัดจำอื่น		106,667,732	149,675,386	-	-
รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น		<u>1,040,698,183</u>	<u>1,001,821,169</u>	<u>-</u>	<u>-</u>

16 เงินกู้ยืมระยะยาว

(หน่วย : บาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	พ.ศ. 2559	พ.ศ. 2558	พ.ศ. 2559	พ.ศ. 2558
รายการหมุนเวียน				
เงินกู้ยืมระยะยาวจากธนาคารที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	560,546,132	-	-	-
หัก ค่าธรรมเนียมการกู้ยืมเงิน	(800,000)	-	-	-
เงินกู้ยืมหมุนเวียนรวม	559,746,132	-	-	-
รายการไม่หมุนเวียน				
เงินกู้ยืมระยะยาวจากธนาคาร	1,274,387,321	-	-	-
หัก ค่าธรรมเนียมการกู้ยืมเงิน	(1,380,000)	-	-	-
เงินกู้ยืมไม่หมุนเวียนรวม	1,273,007,321	-	-	-
เงินกู้ยืมรวม	1,832,753,453	-	-	-

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2559 กลุ่มกิจการได้ทำสัญญากู้ยืมเงินจากสถาบันการเงินภายในประเทศ เพื่อชำระหนี้สินให้แก่สถาบันการเงินรายเดิม สำหรับการยกเลิกสัญญาเช่าการเงินก่อนถึงเวลาที่กำหนดของเครื่องบินจำนวน 2 ลำ และเครื่องยนต์เครื่องบินจำนวน 2 เครื่อง ทั้งนี้เพื่อลดภาระดอกเบี้ยและป้องกันความเสี่ยงกระแสเงินสดของจำนวนเงินดอกเบี้ยที่จะต้องจ่ายในอนาคต โดยสัญญากู้ยืมเงินดังกล่าวถึงกำหนดชำระภายใน 3 ปี และมีอัตราดอกเบี้ยคงที่ เงินกู้ยืมดังกล่าวเป็นเงินกู้ยืมที่ไม่มีหลักประกันและเป็นสกุลเงินบาท

การเปลี่ยนแปลงของเงินกู้ยืมระยะยาวสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2559 สามารถวิเคราะห์ได้ดังนี้

(หน่วย : บาท)

	งบการเงินรวม	งบการเงินเฉพาะกิจการ
	พ.ศ. 2559	พ.ศ. 2559
ราคาตามบัญชีต้นปี	-	-
เงินสตรับจากเงินกู้ยืมระยะยาว	2,000,000,000	-
ค่าธรรมเนียมการกู้ยืมเงิน	(2,400,000)	-
ค่าตัดจำหน่ายค่าธรรมเนียมการกู้ยืมเงิน	220,000	-
การจ่ายคืนเงินกู้ยืม	(165,066,547)	-
ราคาตามบัญชีปลายปี	1,832,753,453	-

16 เงินกู้ยืมระยะยาว (ต่อ)

ความเสี่ยงจากอัตราดอกเบี้ยของเงินกู้ยืมของกลุ่มกิจการ มีดังต่อไปนี้

(หน่วย : บาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	พ.ศ. 2559	พ.ศ. 2558	พ.ศ. 2559	พ.ศ. 2558
เงินกู้ยืม				
อัตราดอกเบี้ยคงที่	1,832,753,453	-	-	-
อัตราดอกเบี้ยลอยตัว	-	-	-	-
รวมเงินกู้ยืม	1,832,753,453	-	-	-

ราคาตามบัญชีและมูลค่ายุติธรรมของเงินกู้ยืมระยะยาว มีดังต่อไปนี้

(หน่วย : บาท)

	ราคาตามบัญชี		มูลค่ายุติธรรม	
	พ.ศ. 2559	พ.ศ. 2558	พ.ศ. 2559	พ.ศ. 2558
เงินกู้ยืมระยะยาวจากธนาคาร	1,832,753,453	-	1,832,753,453	-
	1,832,753,453	-	1,832,753,453	-

ราคาตามบัญชีของเงินกู้ยืมส่วนที่ไม่หมุนเวียนมีมูลค่าเท่ากับมูลค่ายุติธรรม

ระยะเวลาครบกำหนดของเงินกู้ยืมระยะยาว (ไม่รวมหนี้สินตามสัญญาเช่าระยะยาว) มีดังต่อไปนี้

(หน่วย : บาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	พ.ศ. 2559	พ.ศ. 2558	พ.ศ. 2559	พ.ศ. 2558
ครบกำหนดภายใน 1 ปี	560,546,132	-	-	-
เกินกว่า 1 ปีแต่ไม่เกิน 5 ปี	1,274,387,321	-	-	-
เกินกว่า 5 ปี	-	-	-	-
หัก ค่าธรรมเนียมการกู้ยืมเงิน	(2,180,000)	-	-	-
	1,832,753,453	-	-	-

วงเงินกู้ยืม

ณ วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2559 กลุ่มกิจการไม่มีวงเงินสินเชื่อเหลือ

17 หนี้สินตามสัญญาเช่าการเงิน

จำนวนเงินขั้นต่ำที่ต้องจ่ายซึ่งบันทึกเป็นหนี้สินตามสัญญาเช่าการเงิน มีดังต่อไปนี้

(หน่วย : บาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	พ.ศ. 2559	พ.ศ. 2558	พ.ศ. 2559	พ.ศ. 2558
ภายใน 1 ปี	1,679,361,046	1,709,396,605	-	-
เกินกว่า 1 ปีแต่ไม่เกิน 5 ปี	6,717,444,182	6,765,109,949	-	-
เกินกว่า 5 ปี	7,703,167,381	8,033,497,105	-	-
หัก ค่าใช้จ่ายทางการเงินในขนาดของสัญญาเช่าการเงิน	(2,477,507,690)	(2,471,164,925)	-	-
	<u>13,622,464,919</u>	<u>14,036,838,734</u>	<u>-</u>	<u>-</u>
หนี้สินตามสัญญาเช่าการเงิน				
- ส่วนที่หมุนเวียน	1,231,760,940	1,261,443,422	-	-
- ส่วนที่ไม่หมุนเวียน	12,390,703,979	12,775,395,312	-	-
	<u>13,622,464,919</u>	<u>14,036,838,734</u>	<u>-</u>	<u>-</u>

มูลค่าปัจจุบันของหนี้สินตามสัญญาเช่าการเงินมีรายละเอียดดังนี้

(หน่วย : บาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	พ.ศ. 2559	พ.ศ. 2558	พ.ศ. 2559	พ.ศ. 2558
ภายใน 1 ปี	1,646,864,776	1,676,545,078	-	-
เกินกว่า 1 ปีแต่ไม่เกิน 5 ปี	6,054,315,289	6,104,530,065	-	-
เกินกว่า 5 ปี	5,921,284,854	6,255,763,591	-	-
	<u>13,622,464,919</u>	<u>14,036,838,734</u>	<u>-</u>	<u>-</u>

18 ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี

ภาษีเงินได้รอตัดบัญชีคำนวณจากผลแตกต่างชั่วคราวตามวิธีหนี้สินโดยใช้อัตราภาษีร้อยละ 20

สินทรัพย์และหนี้สินภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีสามารถวิเคราะห์ได้ดังนี้

(หน่วย : บาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	พ.ศ. 2559	พ.ศ. 2558	พ.ศ. 2559	พ.ศ. 2558
สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี				
สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีที่จะใช้ประโยชน์ภายใน 12 เดือน	-	-	966,947	1,404,795
สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีที่จะใช้ประโยชน์เกินกว่า 12 เดือน	1,874,276,614	1,546,805,901	-	-
หนี้สินภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี				
หนี้สินภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีที่จะจ่ายชำระเกินกว่า 12 เดือน	(5,164,694,705)	(5,049,343,166)	-	-
สินทรัพย์ (หนี้สิน) ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี - สุทธิ	(3,290,418,091)	(3,502,537,265)	966,947	1,404,795

รายการเคลื่อนไหวของภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีมีดังนี้

(หน่วย : บาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	พ.ศ. 2559	พ.ศ. 2558	พ.ศ. 2559	พ.ศ. 2558
ณ วันที่ 1 มกราคม	(3,502,537,265)	(3,345,639,796)	1,404,795	2,201,186
เพิ่ม (ลด) ในกำไรหรือขาดทุน	203,504,305	(151,062,286)	(437,848)	(796,391)
เพิ่ม (ลด) ในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น	8,614,869	(5,835,183)	-	-
ณ วันที่ 31 ธันวาคม	(3,290,418,091)	(3,502,537,265)	966,947	1,404,795

18 ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี (ต่อ)

รายการเคลื่อนไหวของสินทรัพย์และหนี้สินภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีในระหว่างปีมีดังนี้

(หน่วย : บาท)

	งบการเงินรวม			
	ขาดทุนทางภาษี	ผลประโยชน์เมื่อเกษียณอายุ	สัญญาเช่าการเงิน	รวม
สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี				
ณ วันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2558	188,861,816	29,326,077	1,133,975,770	1,352,163,663
เพิ่ม (ลด) ในกำไรหรือขาดทุน	(54,048,048)	9,180,160	245,345,309	200,477,421
ลดในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น	-	(5,835,183)	-	(5,835,183)
ณ วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2558	134,813,768	32,671,054	1,379,321,079	1,546,805,901
ณ วันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2559	134,813,768	32,671,054	1,379,321,079	1,546,805,901
เพิ่มในกำไรหรือขาดทุน	89,555,497	7,441,400	221,858,947	318,855,844
เพิ่มในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น	-	8,614,869	-	8,614,869
ณ วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2559	224,369,265	48,727,323	1,601,180,026	1,874,276,614

สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีสำหรับรายการขาดทุนทางภาษีที่ยังไม่ได้ใช้ยกไปจะรับรู้ได้ไม่เกินจำนวนที่เป็นไปได้ค่อนข้างแน่นอนว่าจะมีกำไรทางภาษีในอนาคตเพียงพอที่จะใช้ประโยชน์ทางภาษีนั้น

(หน่วย : บาท)

	งบการเงินรวม		
	กำไรจากมูลค่ายุติธรรมของส่วนได้เสียที่มีอยู่เดิม	สัญญาเช่าการเงิน	รวม
หนี้สินภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี			
ณ วันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2558	(2,996,028,747)	(1,701,774,712)	(4,697,803,459)
เพิ่ม (ลด) ในกำไรหรือขาดทุน	4,034,764	(355,574,471)	(351,539,707)
ณ วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2558	(2,991,993,983)	(2,057,349,183)	(5,049,343,166)
ณ วันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2559	(2,991,993,983)	(2,057,349,183)	(5,049,343,166)
เพิ่ม (ลด) ในกำไรหรือขาดทุน	8,039,516	(123,391,055)	(115,351,539)
ณ วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2559	(2,983,954,467)	(2,180,740,238)	(5,164,694,705)

19 ภาษีเงินได้

(หน่วย : บาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	พ.ศ. 2559	พ.ศ. 2558	พ.ศ. 2559	พ.ศ. 2558
ภาษีเงินได้ปัจจุบัน				
ภาษีเงินได้ปัจจุบันสำหรับกำไรทางภาษีสำหรับปี	-	-	-	-
การปรับปรุงจากปีก่อน	12,007,877	-	-	-
ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี				
- สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี	(318,855,844)	(200,477,421)	437,848	796,391
- หนี้สินภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี	115,351,539	351,539,707	-	-
รวมภาษีเงินได้	<u>(191,496,428)</u>	<u>151,062,286</u>	<u>437,848</u>	<u>796,391</u>

ภาษีเงินได้สำหรับกำไรก่อนหักภาษีของกลุ่มกิจการมียอดจำนวนเงินที่แตกต่างจากการคำนวณกำไรทางบัญชีคู่กันกับอัตราภาษีเงินได้ของกลุ่มกิจการ โดยมีรายละเอียดดังนี้

(หน่วย : บาท)

	งบการเงินรวม	
	พ.ศ. 2559	พ.ศ. 2558
กำไรก่อนภาษีเงินได้	3,206,104,177	2,109,322,631
ภาษีคำนวณจากอัตราภาษีร้อยละ 20	641,220,835	421,864,526
ผลกระทบ		
กำไรที่ได้รับยกเว้นภาษีเนื่องจากได้รับสิทธิประโยชน์จากคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน	(627,297,401)	(430,193,999)
ค่าใช้จ่ายที่ไม่สามารถหักภาษี	7,507,862	14,399,886
ผลกระทบจากการยกเลิกสัญญาเช่าการเงินที่ไม่ได้รับการส่งเสริมการลงทุน	(53,459,056)	-
ผลต่างของสัญญาเช่าการเงินในช่วงที่ได้รับสิทธิประโยชน์จากคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน	(98,467,892)	110,229,161
การใช้ขาดทุนทางภาษีที่ผ่านมา ซึ่งยังไม่รับรู้	(73,008,653)	34,762,712
การปรับปรุงจากงวดก่อน	12,007,877	-
ภาษีเงินได้	<u>(191,496,428)</u>	<u>151,062,286</u>

อัตราภาษีเงินได้ตัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักคิดเป็นร้อยละติดลบ 5.97 (พ.ศ. 2558 : ร้อยละ 7.16)

19 ภาษีเงินได้ (ต่อ)

ภาษีเงินได้ที่เพิ่ม (ลด) ที่เกี่ยวข้องกับองค์ประกอบในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นมีดังนี้

(หน่วย : บาท)

	งบการเงินรวม					
	พ.ศ. 2559			พ.ศ. 2558		
	ก่อนภาษี	ภาษีเพิ่ม	หลังภาษี	ก่อนภาษี	ภาษีลด	หลังภาษี
การวัดมูลค่าใหม่ของการผูกพัน ผลประโยชน์พนักงาน	(43,074,344)	8,614,869	(34,459,475)	29,175,913	(5,835,183)	23,340,730
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น	(43,074,344)	8,614,869	(34,459,475)	29,175,913	(5,835,183)	23,340,730
ภาษีเงินได้ปัจจุบัน		-			-	
ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี		8,614,869			(5,835,183)	
		8,614,869			(5,835,183)	

20 การผูกพันผลประโยชน์พนักงาน

(หน่วย : บาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	พ.ศ. 2559	พ.ศ. 2558	พ.ศ. 2559	พ.ศ. 2558
งบแสดงฐานะการเงิน				
ผลประโยชน์เมื่อเกษียณอายุ	254,950,594	168,945,620	-	-
งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ				
ผลประโยชน์เมื่อเกษียณอายุ	44,530,630	42,178,576	-	-
การวัดมูลค่าใหม่สำหรับผลประโยชน์ เมื่อเกษียณอายุที่รับรู้ในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ	43,074,344	(29,175,913)	-	-
ผลสะสมของการวัดมูลค่าใหม่สำหรับ ผลประโยชน์เมื่อเกษียณอายุที่รับรู้ ในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ	(9,461,437)	(52,535,781)	-	-

20 การผูกพันผลประโยชน์พนักงาน (ต่อ)

รายการเคลื่อนไหวของภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงานในระหว่างปี มีดังต่อไปนี้

(หน่วย : บาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	ว.ศ. 2559	ว.ศ. 2558	ว.ศ. 2559	ว.ศ. 2558
ราคาตามบัญชีต้นปี	168,945,620	157,547,925	-	-
ต้นทุนบริการปัจจุบัน	39,597,214	36,916,484	-	-
ต้นทุนดอกเบี้ย	4,933,416	5,262,092	-	-
การวัดมูลค่าใหม่				
ผล (กำไร) ขาดทุนที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลง ข้อสมมติด้านประชากรศาสตร์	30,126,184	(26,765,080)	-	-
ผล (กำไร) ขาดทุนที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลง ข้อสมมติทางการเงิน	(5,638,465)	10,206,386	-	-
ผล (กำไร) ขาดทุนที่เกิดจากประสบการณ์	18,586,625	(12,617,219)	-	-
จ่ายผลประโยชน์	(1,600,000)	(1,604,968)	-	-
ราคาตามบัญชีปลายปี	254,950,594	168,945,620	-	-

ค่าใช้จ่ายทั้งหมดที่รับรู้ในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จสำหรับแต่ละรายการดังนี้

(หน่วย : บาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	ว.ศ. 2559	ว.ศ. 2558	ว.ศ. 2559	ว.ศ. 2558
ต้นทุนบริการปัจจุบัน	39,597,214	36,916,484	-	-
ต้นทุนดอกเบี้ย	4,933,416	5,262,092	-	-
รวม (แสดงอยู่ในค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงาน)	44,530,630	42,178,576	-	-

สมมติฐานทางสถิติที่สำคัญที่ใช้ มีดังนี้

		งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
		ว.ศ. 2559	ว.ศ. 2558	ว.ศ. 2559	ว.ศ. 2558
อัตราคิดลด	ร้อยละต่อปี	3.09	2.92	-	-
อัตราการขึ้นเงินเดือน	ร้อยละต่อปี	5.59 - 10.00	5.59 - 10.00	-	-
อัตราการลาออก	ร้อยละต่อปี	0.00 - 10.00	0.00 - 12.00	-	-

20 การผูกพันผลประโยชน์พนักงาน (ต่อ)

	ผลกระทบต่อการผูกพันโครงการผลประโยชน์ที่กำหนดไว้					
	การเปลี่ยนแปลงในข้อสมมติฐาน		การเพิ่มขึ้นของข้อสมมติฐาน		การลดลงของข้อสมมติฐาน	
	พ.ศ. 2559	พ.ศ. 2558	พ.ศ. 2559	พ.ศ. 2558	พ.ศ. 2559	พ.ศ. 2558
อัตราคิดลด	ร้อยละ 1	ร้อยละ 1	ลดลง ร้อยละ 12.72	ลดลง ร้อยละ 12.27	เพิ่มขึ้น ร้อยละ 15.43	เพิ่มขึ้น ร้อยละ 14.78
อัตราการขึ้นเงินเดือน	ร้อยละ 1	ร้อยละ 1	เพิ่มขึ้น ร้อยละ 14.50	เพิ่มขึ้น ร้อยละ 14.27	ลดลง ร้อยละ 12.23	ลดลง ร้อยละ 12.13
อัตราการลาออก	ร้อยละ 1	ร้อยละ 1	ลดลง ร้อยละ 13.78	ลดลง ร้อยละ 13.38	เพิ่มขึ้น ร้อยละ 12.06	เพิ่มขึ้น ร้อยละ 11.42

การวิเคราะห์ความอ่อนไหวข้างต้นนี้อ้างอิงจากการเปลี่ยนแปลงข้อสมมติฐาน ขณะที่ให้ข้อสมมติฐานอื่นคงที่ ในทางปฏิบัติสถานการณ์ดังกล่าวยากที่จะเกิดขึ้น และการเปลี่ยนแปลงในข้อสมมติฐานอาจมีความสัมพันธ์กัน ในการคำนวณการวิเคราะห์ความอ่อนไหวของภาระผูกพันผลประโยชน์ที่กำหนดไว้ที่มีต่อการเปลี่ยนแปลงในข้อสมมติหลักได้ใช้วิธีเดียวกับ (มูลค่าปัจจุบันของภาระผูกพันโครงการผลประโยชน์ที่กำหนดไว้คำนวณด้วยวิธีคิดลดแต่ละหน่วยที่ประมาณการไว้ (Projected Unit Credit Method)) ณ วันสิ้นรอบระยะเวลารายงาน) ในการคำนวณหนี้สินบำนาญที่รับรู้ในงบแสดงฐานะการเงิน

วิธีการและประเภทของข้อสมมติฐานที่ใช้ในการจัดทำการวิเคราะห์ความอ่อนไหวไม่ได้เปลี่ยนแปลงจากปีก่อน

21 กุณเรือนหุ้น

	มูลค่าที่ตราไว้ บาท	จำนวนหุ้นสามัญ จดทะเบียน หุ้น	กุณเรือนหุ้น ที่ออกและ ชำระแล้ว หุ้น	กุณเรือนหุ้น ที่ออกและ ชำระแล้ว บาท	ส่วนเกิน มูลค่าหุ้น บาท	รวม บาท
ณ วันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2558	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. 2558	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. 2559	0.10	4,850,000,000	4,850,000,000	485,000,000	2,599,808,274	3,084,808,274

หุ้นสามัญจดทะเบียนทั้งหมดมีจำนวน 4,850,000,000 หุ้น (พ.ศ.2558 : 4,850,000,000 หุ้น) ซึ่งมีราคามูลค่าหุ้นละ 0.10 บาท (พ.ศ. 2558 : 0.10บาท) หุ้นทั้งหมดได้ออกและชำระเต็มมูลค่าแล้ว

22 เงินปันผลจ่าย

ตามมติการประชุมคณะกรรมการของบริษัทเมื่อวันที่ 9 พฤศจิกายน พ.ศ. 2559 คณะกรรมการมีมติอนุมัติจ่ายเงินปันผลระหว่างกาลสำหรับผลการดำเนินงานปี พ.ศ. 2559 ในอัตราหุ้นละ 0.15 บาท (พ.ศ. 2558 : 0.10 บาท) สำหรับผู้ถือหุ้นสามัญที่มีสิทธิ์รับเงินปันผลเป็นจำนวน 4,815,841,522 หุ้น คิดเป็นจำนวนเงินรวมทั้งสิ้น 722.38 ล้านบาท (พ.ศ. 2558 : 483.14 ล้านบาท) เงินปันผลดังกล่าวได้จ่ายให้ผู้ถือหุ้นเมื่อวันที่ 7 ธันวาคม พ.ศ. 2559

23 กุณสำรองตามกฎหมาย

(หน่วย : บาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	พ.ศ. 2559	พ.ศ. 2558	พ.ศ. 2559	พ.ศ. 2558
ณ วันที่ 1 มกราคม	26,510,386	-	26,510,386	-
จัดสรรระหว่างปี	21,989,614	26,510,386	21,989,614	26,510,386
ณ วันที่ 31 ธันวาคม	48,500,000	26,510,386	48,500,000	26,510,386

ตามพระราชบัญญัติบริษัทมหาชนจำกัด พ.ศ. 2535 บริษัทต้องสำรองตามกฎหมายอย่างน้อยร้อยละ 5 ของกำไรสุทธิหลังจากหักส่วนของขาดทุนสะสมยกมา (ถ้ามี) จนกว่าสำรองนี้จะมีมูลค่าไม่น้อยกว่าร้อยละ 10 ของทุนจดทะเบียน สำรองนี้ไม่สามารถนำไปจ่ายเงินปันผลได้

24 รายได้จากการขายและการให้บริการ

รายได้จากการขายและการให้บริการประกอบด้วย

(หน่วย : บาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	พ.ศ. 2559	พ.ศ. 2558	พ.ศ. 2559	พ.ศ. 2558
รายได้ค่าโดยสาร	24,993,481,284	22,091,893,669	-	-
รายได้ค่าน้ำหนักสัมภาระและค่าบริการอื่น	4,828,815,716	4,811,362,443	-	-
รายได้จากเที่ยวบินเช่าเหมาลำ	1,963,343,895	2,081,089,616	-	-
รายได้จากการขายสินค้าบนเครื่องบิน	403,129,319	322,959,745	-	-
รายได้ค่าระวางขนส่ง	211,798,417	200,000,000	-	-
รายได้ค่าบริการจัดการ	-	-	25,000,000	25,000,000
รวมรายได้	32,400,568,631	29,507,305,473	25,000,000	25,000,000

25 ค่าใช้จ่ายตามลักษณะ

ค่าใช้จ่ายบางรายการที่รวมอยู่ในการคำนวณกำไรจากการดำเนินงานสามารถนำมาแยกตามลักษณะได้ดังนี้

(หน่วย : บาท)

หมายเหตุ	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ		
	พ.ศ. 2559	พ.ศ. 2558	พ.ศ. 2559	พ.ศ. 2558	
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	12, 13	1,182,376,187	1,126,900,791	4,300	4,123
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงาน		4,508,779,686	3,377,679,708	-	-
ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง		8,257,545,785	9,830,407,370	-	-
ค่าเช่าเครื่องบิน - กิจการที่เกี่ยวข้องกัน	27.2	4,464,646,976	4,147,355,311	-	-
ค่าเช่าเครื่องบิน - กิจการอื่น		409,573,954	-	-	-
ค่าซ่อมแซมและบำรุงรักษา		2,907,840,055	2,337,954,895	-	-
ค่าใช้จ่ายการบริการในสนามบิน และลานจอด		3,727,582,587	3,362,626,401	-	-

26 กำไรต่อหุ้น

กำไรต่อหุ้นขั้นพื้นฐานคำนวณโดยหารกำไรสุทธิที่เป็นของผู้ถือหุ้นสามัญของบริษัทใหญ่ด้วยจำนวนหุ้นสามัญถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักที่ชำระแล้วและคงเหลือในระหว่างปี

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	พ.ศ. 2559	พ.ศ. 2558	พ.ศ. 2559	พ.ศ. 2558
กำไรสุทธิที่เป็นของผู้ถือหุ้น (บาท)	1,869,462,906	1,078,476,693	739,570,084	530,207,730
จำนวนหุ้นสามัญถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักที่ชำระแล้วและคงเหลือ (หุ้น)	4,850,000,000	4,850,000,000	4,850,000,000	4,850,000,000
กำไรต่อหุ้นขั้นพื้นฐาน (บาท)	0.3855	0.2224	0.1525	0.1093

กลุ่มกิจการไม่มีหุ้นสามัญเทียบเท่าปรับลด ณ วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2559 และ พ.ศ. 2558

27 รายการกับบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกัน

กิจการและบุคคลที่ควบคุมบริษัทหรือถูกควบคุมโดยบริษัทหรืออยู่ภายใต้การควบคุมเดียวกับบริษัททั้งทางตรงหรือทางอ้อมไม่ว่าจะโดยทอดเดียวหรือหลายทอด กิจการและบุคคลดังกล่าวเป็นบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกับบริษัทรวมถึงบริษัทผู้ถือหุ้น บริษัทย่อยและบริษัทย่อยลำดับถัดไป บริษัทร่วมและบุคคลที่เป็นเจ้าของส่วนได้เสียในสิทธิออกเสียงของบริษัททั้งทางตรงและทางอ้อมซึ่งมีอิทธิพลอย่างเป็นสาระสำคัญเหนือกิจการ ผู้บริหารสำคัญรวมทั้งกรรมการและพนักงานของบริษัทตลอดจนสมาชิกในครอบครัวที่ใกล้ชิดกับบุคคลเหล่านั้น กิจการและบุคคลทั้งหมดถือเป็นบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกับบริษัท

ในการพิจารณาความสัมพันธ์ระหว่างบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกันซึ่งอาจมีขึ้นได้ต้องคำนึงถึงรายละเอียดของความสัมพันธ์มากกว่ารูปแบบความสัมพันธ์ตามกฎหมาย

ณ วันที่ 13 มิถุนายน พ.ศ. 2559 บริษัทได้มีการเปลี่ยนผู้ถือหุ้นรายใหญ่จากเดิมผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัท คือ ครอบครัวแบลเวลด์ ซึ่งเป็นผู้บริหารของบริษัท เป็นครอบครัวศรีวัฒนประภา ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่รายใหม่และผู้บริหารกลุ่มบริษัท ดิง เพาเวอร์ ส่วนที่เหลือถือโดยสาธารณะ การเปลี่ยนแปลงดังกล่าวทำให้มีรายการค่านายหน้าจากการขายสินค้าปลอดอากร รายได้ค่าโดยสารและเงินค่าธรรมเนียมสนับสนุนสโมสรฟุตบอลเลสเตอร์ ซิตี้ เป็นรายการที่เกี่ยวข้องกันกับกลุ่มบริษัท ดิง เพาเวอร์ ซึ่งมีผู้ถือหุ้นรายใหญ่รายเดียวกันกับบริษัท ตั้งแต่วันที่ 13 มิถุนายน พ.ศ. 2559 เป็นต้นไป

เพื่อวัตถุประสงค์ในการรายงานจึงรวมเรียก AirAsia Berhad ผู้ถือหุ้นร้อยละ 45 ในบริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัดซึ่งเป็นบริษัทย่อย และบริษัทย่อยของ AirAsia Berhad ว่าเป็นกิจการที่เกี่ยวข้องกันอื่น

รายการต่อไปนี้ เป็นรายการกับบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกันที่สำคัญ

27.1 รายได้

(หน่วย : บาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	พ.ศ. 2559	พ.ศ. 2558	พ.ศ. 2559	พ.ศ. 2558
กิจการที่เกี่ยวข้องกันอื่น				
ดอกเบี้ยรับ	13,236,477	14,442,708	-	-
ค่าบริการจัดการอื่น	40,179,762	44,443,238	-	-
ค่านายหน้าจากการขายสินค้าปลอดอากร	4,535,865	-	-	-
รายได้ค่าโดยสาร	542,641	-	-	-
บริษัทย่อย				
รายได้ค่าบริการจัดการ	-	-	25,000,000	25,000,000
เงินปันผลรับ	-	-	737,831,032	527,022,166

27 รายการกับบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกัน (ต่อ)

รายการต่อไปนี้เป็นรายการกับบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกันที่สำคัญ (ต่อ)

27.2 ซื้อสินค้า บริการ และค่าใช้จ่าย

(หน่วย : บาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	พ.ศ. 2559	พ.ศ. 2558	พ.ศ. 2559	พ.ศ. 2558
กิจการที่เกี่ยวข้องกันอื่น				
ส่วนแบ่งขาดทุนจากสัญญาแลกเปลี่ยนราคาน้ำมัน	312,271,224	1,298,054,586	-	-
ปันส่วนค่าใช้จ่ายพนักงานที่ให้บริการทางบัญชีและอื่นๆ	36,699,725	37,644,887	-	-
ค่าเช่าเครื่องบิน	4,464,646,976	4,147,355,311	-	-
ค่าซ่อมแซมและบำรุงรักษาเครื่องบิน	2,075,044,788	1,527,210,017	-	-
ซื้อสินค้าและอุปกรณ์	94,646,211	244,699,899	-	-
ค่าบริการจัดการ	17,012,300	16,595,132	-	-
ค่าธรรมเนียมการจองตั๋ว	161,996,712	133,141,805	-	-
ค่าฝึกอบรมนักบิน	140,718,558	119,707,049	-	-
ค่าใช้เครื่องหมายความการค้า	329,957,862	307,867,500	-	-
เงินค่าธรรมเนียมสนับสนุนสโมสรฟุตบอล เลสเตอร์ ซิตี้	31,788,130	-	-	-

27.3 ค่าตอบแทนผู้บริหาร

ผู้บริหารของกลุ่มกิจการ รวมถึงกรรมการ (ไม่ว่าจะทำหน้าที่ในระดับบริหารหรือไม่) ค่าตอบแทนที่จ่ายหรือค้างจ่ายสำหรับผู้บริหารมีดังนี้

(หน่วย : บาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	พ.ศ. 2559	พ.ศ. 2558	พ.ศ. 2559	พ.ศ. 2558
เงินเดือนและผลประโยชน์พนักงานระยะสั้นอื่น	123,976,996	85,252,036	11,017,500	10,172,499
ผลประโยชน์เมื่อเกษียณอายุ	5,122,690	6,073,888	-	-
	<u>129,099,686</u>	<u>91,325,924</u>	<u>11,017,500</u>	<u>10,172,499</u>

27 รายการกับบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกัน (ต่อ)

ยอดคงค้างของรายการลูกหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน เงินสำรองบำรุงรักษาเครื่องบิน สิทธิประโยชน์ไม่หมุนเวียนอื่น และเจ้าหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน สรุปได้ดังนี้

27.4 ลูกหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน

(หน่วย : บาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	พ.ศ. 2559	พ.ศ. 2558	พ.ศ. 2559	พ.ศ. 2558
กิจการที่เกี่ยวข้องกันอื่น	804,788,351	326,208,917	-	-
บริษัทย่อย	-	-	6,687,500	-
	<u>804,788,351</u>	<u>326,208,917</u>	<u>6,687,500</u>	<u>-</u>

ลูกหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกันได้ถูกเรียกเก็บดอกเบี้ยสำหรับจำนวนที่ผิดนัดชำระที่อัตราดอกเบี้ยร้อยละ 6.00 ต่อปี (พ.ศ. 2558 : ร้อยละ 6.00 ต่อปี)

27.5 เงินสำรองบำรุงรักษาเครื่องบิน

AirAsia Berhad ซึ่งเป็นบริษัทที่เกี่ยวข้องกันได้ทำสัญญาบริการบำรุงรักษาเครื่องบินกับกลุ่มกิจการ โดยภายใต้สัญญานี้ กลุ่มกิจการจะจ่ายเงินล่วงหน้าเพื่อใช้ในการบำรุงรักษาเครื่องบินแก่ AirAsia Berhad ตามจำนวนเครื่องบิน จำนวนเครื่องยนต์ และจำนวนชั่วโมงบิน เพื่อใช้ในการซ่อมบำรุงเครื่องบินครั้งใหญ่ซึ่ง AirAsia Berhad จะจัดให้มีขึ้นเมื่อเครื่องบินหรือเครื่องยนต์ถึงจำนวนชั่วโมงบินที่ต้องทำการซ่อมบำรุงในอนาคต

ณ วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2559 กลุ่มกิจการมีภาระผูกพันจากสัญญาบริการบำรุงรักษาเครื่องบินเป็นจำนวน 4,742,878 ดอลลาร์สหรัฐฯ (ณ วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2558 : 21,960,368 ดอลลาร์สหรัฐฯ)

27.6 สิทธิประโยชน์หมุนเวียนอื่น

(หน่วย : บาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	พ.ศ. 2559	พ.ศ. 2558	พ.ศ. 2559	พ.ศ. 2558
กิจการที่เกี่ยวข้องกันอื่น				
เงินมัดจำการเช่าเครื่องบิน	741,346,452	748,209,343	-	-
เงินมัดจำสัญญาแลกเปลี่ยนราคาน้ำมัน	17,829,400	17,961,650	-	-
	<u>759,175,852</u>	<u>766,170,993</u>	<u>-</u>	<u>-</u>

27 รายการกับบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกัน (ต่อ)

ยอดคงค้างของรายการลูกหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน เงินสำรองบำรุงรักษาเครื่องบิน สิทธิประโยชน์หมุนเวียนอื่น และเจ้าหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน สรุปได้ดังนี้ (ต่อ)

27.7 เจ้าหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน

(หน่วย : บาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	พ.ศ. 2559	พ.ศ. 2558	พ.ศ. 2559	พ.ศ. 2558
กิจการที่เกี่ยวข้องกันอื่น	430,781,485	917,878,501	-	-

28 การผูกพัน

การผูกพันตามสัญญาเช่าดำเนินงาน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม กลุ่มกิจการมียอดรวมของจำนวนเงินขั้นต่ำที่ต้องจ่ายในอนาคตตามสัญญาเช่าสำนักงานและอื่นๆ ที่ไม่สามารถยกเลิกได้ดังนี้

(หน่วย : บาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	พ.ศ. 2559	พ.ศ. 2558	พ.ศ. 2559	พ.ศ. 2558
ภายใน 1 ปี	28,610,722	47,449,315	-	-
เกินกว่า 1 ปี แต่ไม่เกิน 5 ปี	26,792,147	4,958,386	-	-
รวม	55,402,869	52,407,701	-	-

ณ วันที่ 31 ธันวาคม กลุ่มกิจการมียอดรวมของจำนวนเงินขั้นต่ำที่ต้องจ่ายในอนาคตตามสัญญาเช่าเครื่องบินซึ่งเป็นสัญญาเช่าดำเนินงานที่ไม่สามารถยกเลิกได้ ซึ่งจัดทำกับ AirAsia (Mauritius) Limited กิจการที่เกี่ยวข้องกันแห่งหนึ่งและผู้ให้เช่ารายอื่นรวมถึงสัญญาประกันภัยของเครื่องบินและเครื่องบินยนต์เครื่องบินดังนี้

(หน่วย : ดอลลาร์สหรัฐฯ)

	งบการเงินรวม			
	พ.ศ. 2559		พ.ศ. 2558	
	ค่าเช่า	สัญญาประกันภัย	ค่าเช่า	สัญญาประกันภัย
ภายใน 1 ปี	141,613,445	1,668,900	126,647,808	1,003,906
เกินกว่า 1 ปี แต่ไม่เกิน 5 ปี	500,694,439	-	481,391,232	-
เกินกว่า 5 ปี	189,148,559	-	220,655,835	-
รวม	831,456,443	1,668,900	828,694,875	1,003,906

29 การค้าประกัน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2559 กลุ่มกิจการมีภาระผูกพันจากการค้าประกันที่ออกโดยธนาคารที่เกี่ยวข้องกับเงินกู้ของนักบินฝึกหัดในหลักสูตรวิชาซีพีนักบินเป็นจำนวน 215.66 ล้านบาท (ณ วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2558 : จำนวน 178.17 ล้านบาท) โดยปกติกลุ่มกิจการจะสิ้นสุดภาระการค้าประกันเมื่อนักบินฝึกหัดดังกล่าวได้รับใบอนุญาตนักบินพาณิชย์และได้รับการแต่งตั้งเป็นนักบินผู้ช่วยของกลุ่มกิจการ หรือเมื่อธนาคารได้รับชำระหนี้สินคงค้างครบถ้วนแล้ว อย่างไรก็ตามกลุ่มกิจการสามารถเรียกคืนหนี้สินดังกล่าวจากผู้ค้าประกันนักบินฝึกหัดที่ได้ค้าประกันไว้กับกลุ่มกิจการ

30 หนังสือการค้าประกัน

กลุ่มกิจการมีภาระผูกพันจากการค้าประกันที่เกี่ยวข้องกับค่าใช้จ่ายภาคพื้นดิน ค่าสนับสนุนทางด้านเทคนิคและค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวกับการบินอื่นๆ รวมถึงค่าซ่อมแซมบำรุงรักษาเครื่องบิน ซึ่งเป็นปกติของการดำเนินธุรกิจดังต่อไปนี้

	งบการเงินรวม							
	พ.ศ. 2559					พ.ศ. 2558		
	ล้านบาท	ล้านดอลลาร์สหรัฐ	ล้านบาท ริงกิต	ล้านดอลลาร์ สิงคโปร์	ล้าน อินเดีย รูปี	ล้านบาท	ล้านดอลลาร์สหรัฐ	ล้าน อินเดีย รูปี
หนังสือการค้าประกันสำหรับค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติการบิน	7.90	0.09	1.00	1.81	57.42	7.90	0.09	23.58
หนังสือการค้าประกันสำหรับกองทุนซ่อมแซมบำรุงรักษาเครื่องบิน	-	38.78	-	-	-	-	27.62	-
รวม	7.90	38.87	1.00	1.81	57.42	7.90	27.71	23.58

กลุ่มกิจการใช้เงินฝากออมทรัพย์และเงินฝากกระแสรายวันเป็นหลักประกันสำหรับหนังสือการค้าประกันดังกล่าวมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

	งบการเงินรวม							
	พ.ศ. 2559					พ.ศ. 2558		
	ล้านบาท	ล้านดอลลาร์สหรัฐ	ล้านบาท ริงกิต	ล้านดอลลาร์ สิงคโปร์	ล้าน อินเดีย รูปี	ล้านบาท	ล้านดอลลาร์สหรัฐ	ล้าน อินเดีย รูปี
เงินฝากออมทรัพย์	-	-	-	-	-	85.38	-	-
เงินฝากกระแสรายวัน	-	-	-	-	3.30	-	7.61	12.68
รวม	-	-	-	-	3.30	85.38	7.61	12.68

31 สิทธิประโยชน์จากการได้รับการส่งเสริมการลงทุน

เมื่อวันที่ 13 มีนาคม พ.ศ. 2556 บริษัทย่อยได้รับสิทธิพิเศษจากคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนจำนวน 1 บัตร สำหรับเครื่องบินจำนวน 24 ลำ สำหรับกิจการขนส่งทางอากาศ สิทธิประโยชน์ที่สำคัญคือการได้รับยกเว้นอากรขาเข้าสำหรับการนำเข้าเครื่องบินและอะไหล่ที่เกี่ยวข้อง และการได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับกิจกรรมที่ได้รับการส่งเสริมเป็นระยะเวลา 8 ปี นับตั้งแต่วันที่แต่ละโครงการเริ่มมีรายได้ เพื่อให้ได้รับสิทธิประโยชน์ดังกล่าว บริษัทย่อยจะต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขและข้อกำหนดตามที่ระบุไว้ในบัตรส่งเสริมการลงทุน เงื่อนไขกำหนดให้ทุนจดทะเบียนที่ชำระแล้วของบริษัทย่อยไม่น้อยกว่า 435.50 ล้านบาท

ณ วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2559 บริษัทย่อยได้รับมอบเครื่องบินจำนวน 23 ลำซึ่งอยู่ภายใต้สิทธิประโยชน์จากคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนดังกล่าว (ณ วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2558 : จำนวน 17 ลำ)

บัตรเครดิต แอร์เอเชียธนาคารกรุงเทพ บัตรสำหรับคนชอบบิน



รับคะแนน AIRASIA BIG POINTS สูงสุดถึง 3 เท่า ให้คุณบินฟรีได้เร็วขึ้น
หรือบินได้ง่ายขึ้นกับการผ่อน 0% 3 เดือน



#travelgr8



AirAsiaThailand

AirAsia.com

สมัครบัตรได้ที่ พนักงานต้อนรับบนเครื่องบิน และธนาคารกรุงเทพ ทุกสาขา
โปรดตรวจสอบรายละเอียดเพิ่มเติมที่ www.bangkokbank.com/creditcard โทร. 0 2638 4000

Q

Which fleet choice provides the most cost effective solution for my network?



The A320 Family. Combining unbeatable fuel efficiency from 100 to 240 passengers and unmatched comfort with 18" seats standard. **Airbus is the answer.**

GENERAL INFORMATION

ข้อมูลทั่วไป

ชื่อบริษัท

บริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน) (ชื่อย่อ "AAV")

ประเภทธุรกิจ

ประกอบธุรกิจด้านการลงทุนโดยการถือหุ้นในบริษัท (Holding Company) ที่ประกอบธุรกิจสายการบิน ราคาประหยัด หรือธุรกิจอื่นที่เกี่ยวข้องกับสายการบิน

คะแนนการกำกับดูแลกิจการ : ดีมาก

ที่ตั้งสำนักงานใหญ่

222 ท่าอากาศยานดอนเมือง อาคารส่วนกลาง ชั้น 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 2559

หุ้นสามัญ จำนวน 4,850,000,000 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 0.10 บาท
รวมมูลค่า 485,000,000 บาท

ข้อมูลทั่วไปของบริษัทย่อย : บริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด

ประเภทธุรกิจ

ประกอบธุรกิจสายการบินราคาประหยัด หรือธุรกิจอื่นที่เกี่ยวข้องกับสายการบิน

ที่ตั้งสำนักงานใหญ่

222 ท่าอากาศยานดอนเมือง อาคารส่วนกลาง ชั้น 3
ห้องหมายเลข 3200 ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงสนามบิน
เขตดอนเมือง กรุงเทพฯ 10210

โทรศัพท์ : 02-562-5700 โทรสาร : 02-562-5705

ทุนจดทะเบียนและทุนที่ออกและชำระแล้ว

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559

หุ้นสามัญจำนวน 43,555,560 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 10 บาท
รวมมูลค่า 435,555,600 บาท

สัดส่วนการถือหุ้น : 55.0%

นายทะเบียนหลักทรัพย์

บริษัท ศูนย์รับฝากหลักทรัพย์ (ประเทศไทย) จำกัด
อาคารตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

93 ถนนรัชดาภิเษก เขตดินแดง กรุงเทพฯ 10400

โทรศัพท์ : 02-009-9999 โทรสาร : 02-009-9991

เว็บไซต์ : www.tsd.co.th

ผู้สอบบัญชี

บริษัท ไพรซ์วอเตอร์เฮาส์คูเปอร์ส เอเปเอส 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

อนึ่ง ผู้ลงทุนสามารถศึกษาข้อมูลของบริษัทที่ออกหลักทรัพย์เพิ่มเติมได้จากแบบแสดงรายการข้อมูลประจำปี (แบบ 56-1) ของบริษัทที่แสดงไว้ www.sec.co.th หรือ www.aavplc.com

COMPANY NAME

Asia Aviation Public Company Limited (AAV)

TYPE OF BUSINESS

A holding company investing in business of low-fares airline or relevant business in relation to airline operation

CORPORATE GOVERNANCE SCORING : Very Good

HEAD OFFICE

222, Don Mueang International Airport, 3rd Fl., Central Office Bldg.,
Room no. 3200, Vibhavadee Rangsit Road, Don Mueang, Bangkok 10210

Tel : 02-562-5700 Fax : 02-562-5705

Website : www.aavplc.com

REGISTRATION NUMBER : 0107554000313

AUTHORISED AND PAID-UP CAPITAL

As at December 31, 2016

Common stock of 4,850,000,000 shares at the par value of Baht 0.10
amounted Baht 485,000,000

SUBSIDIARY NAME : Thai AirAsia Company Limited

TYPE OF BUSINESS

A low-fares airline or relevant business in relation to airline operation

HEAD OFFICE

222, Don Mueang International Airport, 3rd Fl., Central Office Bldg.,
Room no.3200, Vibhavadee Rangsit Rd., Sanambin,
Don Mueang, Bangkok 10210

Tel : 02-562-5700 Fax : 02-562-5705

AUTHORISED AND PAID-UP CAPITAL

As at December 31, 2016

Common stock of 43,555,560 shares at the par value of Baht 10
amounted Baht 435,555,600

SHAREHOLDING : 55.0%

REGISTRAR

Thailand Securities Depository Company Limited

The Stock Exchange of Thailand Building

93 Rachadapisek Road, Dindaeng, Bangkok 10400

Tel : 02-009-9999 Fax : 02-009-9991

Website : www.tsd.co.th

AUDITOR

PricewaterhouseCoopers ABAS Ltd.

15th Floor, Bangkok City Tower, 179/74-80

South Sathorn Road, Bangkok 10120

Tel : 02-286-9999, 02-344-1000 Fax : 02-286-5050

Website : www.pwc.com/th

"Investors can study more information from the company's annual registration statement (From 56-1) from www.sec.or.th or www.aavplc.com"



บริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน)

222 ท่าอากาศยานดอนเมือง อาคารส่วนกลาง
ชั้น 3 ห้องหมายเลข 3200 ถนนวิภาวดีรังสิต
แขวงสนามบิน เขตดอนเมือง กรุงเทพฯ 10210
โทรศัพท์ : 02-562-5700
โทรสาร : 02-562-5705

ASIA AVIATION PUBLIC COMPANY LIMITED

222 Don Mueang International Airport, Central Office Building,
3rd Floor, Room 3200, Vibhavadee Rangsit Road,
Sanambin, Don Mueang, Bangkok 10210
Tel : 02-562-5700
Fax : 02-562-5705

WWW.AAVPLC.COM